

SECRETARIA DE MARINA



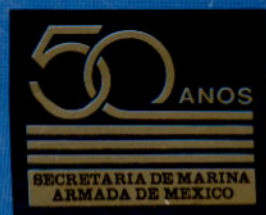
**1
8
2
1
•
1
9
9
1**



MEMORIAS DE MARINA

BUQUES DE LA ARMADA DE MEXICO TOMO II

Acaecimientos Notables



MARIO LAVALLE ARGUDIN
Vicealmirante I.M.N.

**SECRETARIA DE MARINA
ARMADA DE MEXICO**

**MEMORIAS DE
MARINA**

**BUQUES DE LA
ARMADA DE MEXICO**

**ACAECIMIENTOS
NOTABLES**

1821-1991

TOMO II

UNIDAD DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

***VICEALMIRANTE I.M.N.*
MARIO LAVALLE ARGUDIN**

1992

CONTENIDO

GOLETAS DE VELACHO IGUALA Y ANAHUAC 1822	1
---	----------

PRIMERA ESCUADRILLA DE LA INDEPENDENCIA	3
--	----------

Memorias de Marina de 1822, 3; El Comandante de Marina se reúne con el general Victoria y acuerdan el apremio sobre Ulúa, 4; Tosta sustituye a Aldana en la Comandancia de Marina, 4; Incidentes de los buques de la escuadrilla, 4; Informe del Ministro José Joaquín de Herrera, 5; Se propone el establecimiento de señales, 6; Se avista 1 velas sobre Ulúa, 6; Buques extranjeros en comunicación en el castillo, 7; Dificultades para tripular los buques de las escuadrilla, 8; Se publica en Alvarado el Acta Constitutiva de la República. Incidentes a buques extranjeros y noticias proporcionadas a su arribo a Sacrificios, 9; Continúan las dificultades para conseguir la gente de mar a fin de mantener los buques en el bloqueo, 9; Se alista la Iguala para conducir a Santa Anna a Campeche, 11; Ocurrencias Varias, 11; Regresa la Anáhuac procedente de Nueva York, 13; Inconvenientes por los arrecifes y malos tiempos, 13; La Iguala regresa a Alvarado, 13; Pailebote que condujo víveres a Ulúa, 14; Ocupación de Sacrificios, 14; Llega a Veracruz el Ministro de Hacienda con dinero y amplias facilidades del Presidente Victoria. Sáinz de Baranda organiza la escuadrilla. Se presenta el convoy español con socorros para Ulúa. La escuadrilla mexicana se enfrenta a la española e impide que lleguen los suministros, 16; Coppinger solicita la suspensión de hostilidades, 17; Arreglo de la capitulación, 17; Se iza el pabellón nacional en Ulúa, 17; Conclusión, 17.

DOCUMENTO No. 12 SUSPENSION DEL BLOQUEO DE SAN JUAN DE ULUA	19
--	-----------

DOCUMENTO No. 13 OFICIO DE CAPITULACION PARA LA ENTREGA DEL CASTILLO DE SAN JUAN DE ULUA	21
NAVIO ASIA POSTERIORMENTE NOMBRADO CONGRESO MEXICANO 1825	25
BERGANTIN CONSTANTE 1825	27
CAPITULACION DEL NAVIO ASIA AL GOBIERNO DE MONTERREY LLAMADO DESPUES NAVIO CONGRESO MEXICANO EPOCA DE LOS GOBIERNOS CONSERVADORES 1821-1960	29
Navío Asia, 30; Parte del arribo del navío Asia y bergantin Constante al puerto de Acapulco, 32; Noticias oficiales, 33; Comandancia Militar de Acapulco, 33; Documento No. 1, 33.	
CAPITULACION	35
Se alista el navío Congreso Mexicano en Acapulco para pasar a la mar del Norte (Golfo de México), 38.	
DAVID PORTER Y LA ESCUADRILLA MEXICANA	41
Organización de la escuadrilla mexicana por el comodoro David Porter y acciones en aguas de Cuba, 41; La escuadrilla constaba de la fragata Libertad y bergantines Bravo, Guerrero, Hermón y Victoria, 41; Bergantín Guerrero, 41; El comodoro David Porter organiza la escuadrilla mexicana, 42.	
ACCION DE LA ESMERALDA EN LAS COSTAS DE CUBA	45
Motín a bordo, 46.	
SINGLADURAS HEROICAS DEL BERGANTIN GUERRERO	47
Combate del bergantín Guerrero contra la fragata Lealtad, 48; Muerte del comandante David Henry Porter, 49; Lerdo de Tejada refiere que:, 50; Parte del comandante del Hermón al comodoro Porter, 50.	
VAPOR DE GUERRA GUADALUPE 1842	53
El Gobierno de México adquiere el vapor Guadalupe, 55.	
VAPOR DE GUERRA MOCTEZUMA 1842	57
BERGANTIN GOLETA AGUILA 1842-1848	59
CAMPAÑA DE YUCATAN EN 1842	61
VAPOR ALEJANDRO 1866	63
LIBERTAD E INDEPENDENCIA 1870	65
Sublevación del vapor de guerra Libertad, 66.	
VAPOR DE GUERRA DEMOCRATA	69
CAÑONERO DEMOCRATA 1877	71

CAÑONERO MEXICO 1877	75
-----------------------------	-----------

CORBETA ESCUELA ZARAGOZA 1891	77
--------------------------------------	-----------

Hechos sobresalientes de la corbeta escuela Zaragoza, 78; Viajes de la corbeta Zaragoza, 79; Viaje de circunnavegación, 80; Viaje postrero de la corbeta Zaragoza, 95.

TRANSPORTE OAXACA 1893	97
-------------------------------	-----------

BARCA-ESCUELA YUCATAN 1897	99
-----------------------------------	-----------

PONTON CHETUMAL 1897	103
-----------------------------	------------

CAÑONEROS TAMPICO Y VERACRUZ 1902	105
--	------------

Sublevación del Tampico, 106; Primer combate naval, 111; Segundo combate naval frente a Topolobampo y hundimiento del Tampico, 115; El cañonero Veracruz conduce al candidato a la Presidencia de la República Francisco I. Madero a la costa de Sotavento, extendiéndolo el viaje a Progreso, 124; El cañonero Veracruz en el sitio del puerto de Tampico y su hundimiento, 125.

CAÑONEROS NICOLAS BRAVO Y MORELOS 1904	127
---	------------

Antecedentes de la construcción del cañonero Bravo, 128; El Presidente Porfirio Díaz embarca en el cañonero Nicolás Bravo para visitar Yucatán, 130; Viaje a Sudamérica del cañonero Nicolás Bravo, 131; Estancia del cañonero Bravo en Río de Janeiro, 131; Regreso del Bravo de Sudamérica, 132; Anécdotas por Oscar Fritzsche Anda (Tte. de Navío), 132; El último gallo, 133; Viaje de instrucción de los Cadetes de la Escuela Naval de 1928 abordó del Bravo relatado por el cadete de Primer Año Mario Lavalle Argudín, 135; Viaje del cañonero Morelos del litoral del Golfo al del Pacífico, 139; Operaciones de guerra del cañonero Morelos y Guerrero en el litoral del Pacífico, 141; Pérdida del cañonero Morelos, 145.

TRANSPORTE DE GUERRA PROGRESO 1905	151
---	------------

Hundimiento del progreso, 152; Ataque cristero al Progreso, 154; Guardiamarinas que causan alta en el transporte Progreso año de 1930, por Mario Lavalle Argudín, 157.

CAÑONERO TRANSPORTE GUERRERO 1908	169
--	------------

INCIDENTE EN NICARAGUA 1909	171
------------------------------------	------------

Situación política de Centroamérica especialmente en Nicaragua en 1909, 171; Misión del cañonero Guerrero en Centroamérica, 172; Cómo entendemos la intervención americana 173; El capitán de fragata Hilario Rodríguez Malpica recibe el mando del cañonero General Guerrero, 181; Crisis Revolucionaria en Nicaragua, 182; Intervención del Presidente Don Porfirio Díaz, 182; El Presidente de Nicaragua José Santos Zelaya renuncia al poder, 183; Asilo político del General José Santos Zelaya en el cañonero Guerrero, 184; Informe del Comandante Hilario Rodríguez Malpica, 186; El transporte "Guerrero" al servicio de la Revolución, 189.

AVISO SONORA 1919	191
--------------------------	------------

CAÑONERO AGUA PRIETA 1920	193
LANCHAS GUARDACOSTAS YAQUI Y MAYO 1920	195
GUARDACOSTAS AUXILIARES, ACAPULCO, VERACRUZ, MAZATLAN, GUAYMAS, TAMPICO Y COVARRUBIAS, 1923-1930	197
ANAHUAC 1924	199
Viaje de instrucción de los Cadetes de la H. Escuela Naval en 1931, 201.	
CAÑONEROS GUANAJUATO (C-7), QUERETARO (C-8), POTOSI (C-A) 1934	203
Viaje de prácticas 1960 de la Heroica Escuela Naval a bordo del cañonero Querétaro, 204.	
VIAJE DE PRACTICAS DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR 1960 CAÑONERO QUERETARO	213
VIAJE DE PRACTICAS 1961	214
VIAJE DE PRACTICAS 1962	215
VIAJE DE PRACTICAS DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR 1963	216
VIAJE DE PRACTICAS 1964	217
VIAJE DE PRACTICAS 3a. ETAPA UT "H-65"	218
VIAJE DE PRACTICAS 1966	219
VIAJE DE PRACTICAS 1966	220
VIAJE DE PRACTICAS 1967	221
GUARDACOSTAS G-20, G-21, G-22, G-23, G-24, G-25, G-26, G-27, G-28, G-29 1936	223
Viaje del guardacostas G-26 en 1946, 224.	
TRANSPORTE DE GUERRA DURANGO 1936	227
TRANSPORTE DE GUERRA DURANGO (Reformado)	229
Viaje a Panamá del Transporte Durango en 1969, 230; Viaje de Prácticas de la Heroica Escuela Naval, 231; Viaje de prácticas 1961, 234.	
BUQUE AUXILIAR ZARAGOZA II 1939	235
Mascaron del Zaragoza, 236.	
LANCHA HALCON 1941	237
CAZASUBMARINOS CS-1 Y CS-02 1943	239

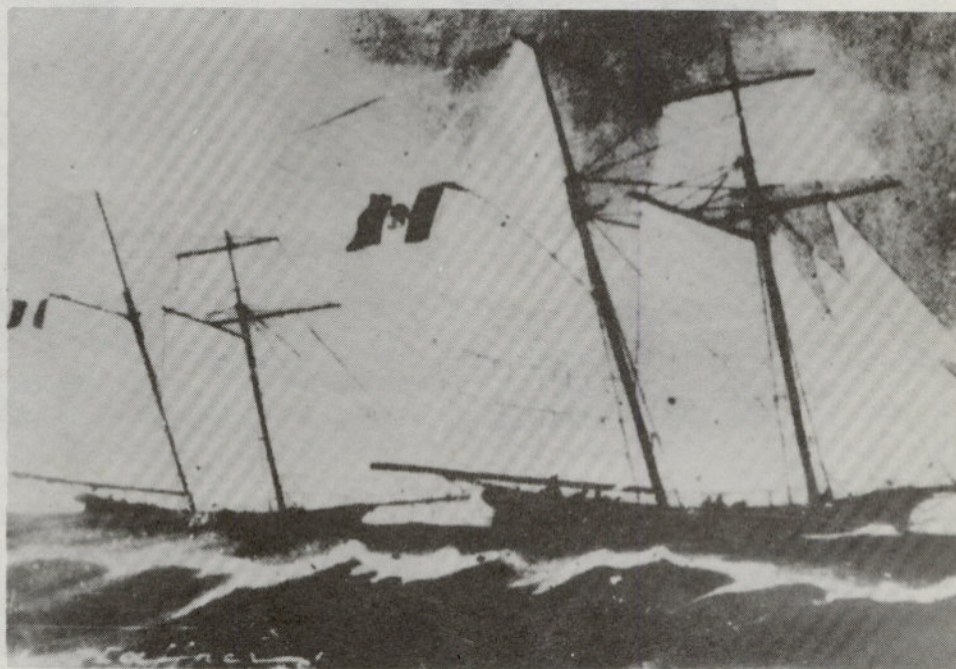
CAZASUBMARINOS CS-11, CS-12, CS-13	241
CORBETAS TOMAS MARIN C-3, BLAS GODINEZ C-2, DAVID PORTER C-4, PEDRO SAINZ DE BARANDA C-1, VIRGILIO URIBE C-5 1947	243
FRAGATAS CALIFORNIA, PAPALOAPAN, TEHUANTEPEC Y USUMACINTA 1947	245
Viaje efectuado por las fragatas Tehuantepec y Papaloapan por las islas mexicanas del Pacífico en 1948, llevando la Escuela Superior de Guerra, 246.	
YATE SOTAVENTO (1 A) 1948	251
Despedida al buque hidrográfico Sotavento al causar baja del activo, 252.	
GUARDACOSTAS GC-30, GC-31, GC-32, GC-33, GC-34, GC-35, GC-36, GC-37 Y GC-38 1951	253
BUQUES PATRULLAS TENIENTE JOSE AZUETA (F-07) Y ASPIRANTE DE PRIMERA JOSE VILLALPANDO (F-06) 1959-1960	255
LANCHAS PATRULLA FLUVIAL, CLASE AM, AM-1 (F-11), AM-2 (F-12), AM-3 (F-13), AM-4 (F-14), AM-5 (F-15), AM-6 F-16), AM-7 (F-17), AM-8 (F-18), AM-9 (F-19), AM-10 (F-20) 1960-1961-1962	257
TRANSPORTE ZACATECAS 1962	259
DERROTA TRANSPORTE DE GUERRA ZACATECAS (1962)	260
BUQUES PATRULLA POLIMAR 1 (F-01, ex-G-1), POLIMAR 2 (F-02, ex-G-2), POLIMAR 3 (F-03, ex-G-3), POLIMAR 4 (F-04, ex-G-4), POLIMAR 5 (F-05, ex-G-5), 1961-1962-1966-1968	261
DRAGAMINAS CLASE ADMIRABLE D-01, D-02, D-03, D-04, D-05, D-06, D-07, D-08, D-09, D-10, D-11, D-12, D-13, D-14, D-15, D-16, D-17, D-18, D-19 1962	263
El salvamento del personal de la barcaza perforadora Mercury por el dragaminas D-2, 264; El 31 de octubre de 1966 sopló un norte huracanado, 265; Una llamada angustiosa, 265; El dragaminas D-2 cruza la barra, 267; El salvamento, 270.	
BUQUE CLASE ADMIRABLE OCEANOGRAFICO H-02 (D-20) 1962-1970	273
TRANSPORTES DE GUERRA (ADP) CLASE RUDDERSON, CHARLES LAWRENCE, CROSLY, PAPALOAPAN, USUMACINTA, CALIFORNIA Y TEHUANTEPEC 1963	275
VIAJE DE PRACTICAS 1a ETAPA UT "E-65"	276

VIAJE DE PRACTICAS 2a ETAPA UT "G-65"	277
VIAJE DE PRACTICA 2a ETAPA UT "F-65"	278
BUQUES TANQUES PORTUARIO CLASE YOG/YO, AGUASCALIENTES (A-03) Y TLAXCALA (A-04) 1964	279
DESTRUCTORES CLASE FLETCHER XICOTENCATL (EX-CUAUHEMOC Y CUITLAHUAC) 1970	281
GUARDACOSTAS CLASE AUK LEANDRO VALLE (G-01), GUILLERMO PRIETO (G-02), MARIANO ESCOBEDO (G-03), PONCIANO ARRIAGA (G-04), MANUEL DOBLADO (G-05), SEBASTIAN LERDO DE TEJADA (G-06), SANTOS DEGOLLADO (G-07), IGNACIO DE LA LLAVE (G-08), JUAN N. ALVAREZ (G-09), MANUEL GUTIERREZ ZAMORA (G-10), VALENTIN GOMEZ FARIAS (G-11), IGNACIO M. ALTAMIRANO (G-12), FRANCISCO ZARCO (G-13), IGNACIO L. VALLARTA (G-14), JESUS G. ORTEGA (G-15), MELCHOR OCAMPO (G-16), JUAN ALDAMA (G-18), HERMENEGILDO GALEANA (G-19), 1973	285
BUQUE ESCUELA, CLASE EDSALL COMODORO MANUEL AZUETA A-06 1973	287
BUQUE TALLER CLASE LST CONVERSION A AURA BUQUE PARA LA REPARACION DE AVIONES, (AIR-CRAFT REPAIR SHIP) VICENTE GUERRERO (A-05) 1973	289
BUQUE OCEANOGRAFICO, CLASE AUK MARIANO MATAMOROS 1973-1974	291
BUQUE PATRULLA TIPO AZTECA ANDRES QUINTANA ROO P-01, MATIAS DE CORDOVA P-02, MIGUEL RAMOS ARIZPE P-03, JOSE MARIA IZAZAGA P-04, JUAN BAUTISTA MORALES P-05, IGNACIO LOPEZ RAYON P-06, MANUEL CRECENCIO REJON P-07, JUAN ANTONIO DE LA FUENTE P-08, LEON GUZMAN P-09, IGNACIO RAMIREZ P-10, IGNACIO MARISCAL P-11, HERIBERTO JARA CORONA P-12, JOSE MARIA MATA P-13, FELIX ROMARO P-14, FERNANDO M. LIZARDI P-15, FRANCISCO J. MUJICA P-16, PASTOR ROUAIX P-17, JOSE MARIA DEL CASTILLO VELAZCO P-18, LUIS MANUEL ROJAS P-19, ESTEBAN VACA CALDERON P-21, JOSE NATIVIDAD MACIAS P-20, IGNACIO ZARAGOZA P-22, 1974-1975-1976	293
BUQUES PATRULLA TIPO AZTECA TAMAULIPAS P-23, YUCATAN P-24, TABASCO P-25, VERACRUZ P-26, CAMPECHE P-27, PUEBLA P-28, MARGARITA MAZA	

DE JUAREZ P-29, LEONA VICARIO P-30, JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ P-31 1977	295
BUQUES DE SALVAMENTO CLASE LST (LADING SHIP, TANK) COUNTRY, PANUCO (A-01) Y MANZANILLO (A-02) 1978	297
REMOLCADORES DE ALTA MAR MAYO A-12, MIXTECO A-13, OTOMI A-17, YAQUI A-18, SERI A-19, CORA A-20 1978	299
GUARDACOSTAS CLASE HALCON CADETE VIRGILIO URIBE GH-01, TENIENTE JOSE AZUETA GH-02, CAPITAN DE FRAGATA PEDRO SAINZ DE BARANDA GH-03, COMODORO CARLOS CASTILLO BRETON GH-04, VICEALMIRANTE OTHON P. BLANCO GH-05, CONTRALMIRANTE ANGEL ORTIZ MONASTERIO GH-06. 1980	301
BUQUE ESCUELA VELERO CON APAREJO DE BRICK- BARCA CUAUHEMOC (A-07) 1982	303
Personal de la Heroica Escuela Naval, 304; Heráldica o emblema, 304; Velocidad, 305; Organigrama, 305; Dotación, 305.	
OPERACION "CRUCERO ATLANTICO 82"	307
OPERACION "ORIENTE-83"	308
OPERACION "TAHITI-84"	308
OPERACION "ATLANTICO NORTE-85"	309
OPERACION "LIBERTAD-86"	310
OPERACION "PACIFICO SUR-87"	310
OPERACION "MEDITERRANEO-88"	311
OPERACION "EURO-CARIBE-89"	312
OPERACION "CIRCUNNAVEGACION 90"	314
BUQUE VELERO CUAUHEMOC PLAN DE CRUCERO O CIRCUNNAVEGACION-90	315
GUARDACOSTAS AGUILA	317
PATRULLAS TIPO OLMECA AM-11 A LA AM-22	319
BUQUES ESCOLTA QUETZALCOATL Y NETZAHUALCOYOTL 1982	321

292	BUQUE OCEANOGRAFICO CLASE ROBERTO D CONRAD ALTAIR H-05 1983	323
297	BUQUES LOGISTICOS ZAPOTECO (A-21) PRIMERO EN SU CLASE Y HUASTECO (A-22) 1986	325
298	GUARDACOSTAS USCGC CAPE CARTER JALISCO P-42 Y NAYARIT P-43 1990 Historia del USCGC Carter (WPB 95309), 329.	327
	BUQUE LOGISTICO IGUALA A-08	331
	BUQUE LOGISTICO TARASCO A-25	333
301	BIBLIOGRAFIA	335
303	BUQUE ESCUELA VELERO CON APAREJO DE BRICK- BARCA CUAUHTEMOC (A-07) 1981	
307	Operación "CRUCERO ATLANTICO 82"	
308	Operación "ORIENTE-83"	
308	Operación "TAHITI-84"	
309	Operación "ATLANTICO NOROCC-85"	
310	Operación "LIBERTAD-86"	
310	Operación "PACIFICO SUR-87"	
311	Operación "MEDITERRANEO-88"	
312	Operación "EURO-CARIBE-89"	
314	Operación "CIRCUNAVEGACION 90"	
315	BUQUE VELERO CUAUHTEMOC PLAN DE CRUCERO O CIRCUNAVEGACION 90	
317	GUARDACOSTAS AGUILA	
319	PATRULLAS TIPO OLIMICA AN-II A LA AM-23	
321	BUQUES ESCOLTA GUERRILLAS Y NETAHUALCOYOTL 1982	

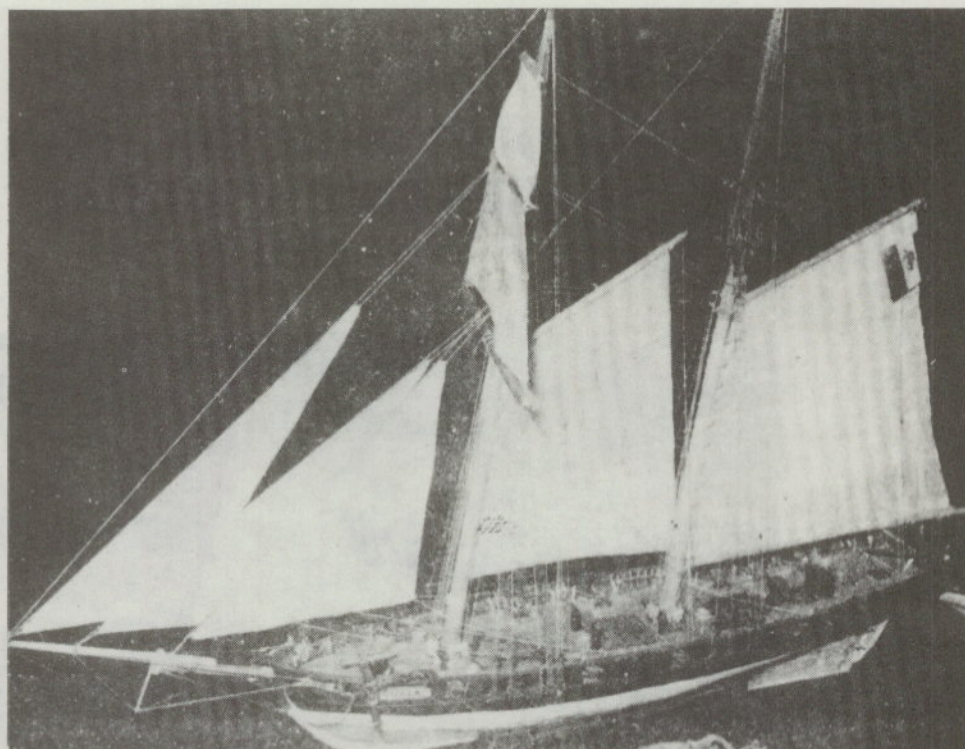
GOLETAS DE VELACHO IGUALA Y ANAHUAC 1822



CARACTERISTICAS: Se ignoran.

ARTILLERIA: Doce cañones de 6'' y uno de 12''.

Goleta *Iguala*, buque que por primera vez y de manera oficial izó el pabellón nacional, en el puerto de Alvarado, en abril de 1822. De esta goleta arranca la formación de nuestra Marina de guerra, ahora **Armada de México**.



CARACTERÍSTICAS DE LA FLOTA
ARTILLERÍA: Dos cañones de 6" y uno de 12"
Goleta Yanda, buque escuela y buque de guerra, fue el primer buque de guerra nacional en el puerto de Alvarado, en abril de 1833. De este goleta se usó la formación de nuestra Armada de guerra, ahora Armada de México.

PRIMERA ESCUADRILLA DE LA INDEPENDENCIA

No obstante los grandes esfuerzos que el gobierno hacía para rendir Ulúa, éste continuaba siendo el último reducto de la dominación española, sobre el que por el Derecho de Gentes correspondía a nuestra patria la prerrogativa de ejercer su soberanía.

*Memorias
de Marina
de 1822*

En la Memoria de 1822 que rinde Antonio de Medina, Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, marino de profesión, menciona como efectivos navales existentes: un bergantín falto de carena en San Blas, una goleta en las mismas condiciones en Veracruz y una lancha para el servicio aduanal en Campeche, elementos que no podían considerarse como base de una Marina militar.

Antonio de Medina creía poder contar en breve con los buques necesarios y para ello envió a los Estados Unidos de América al capitán de navío Eugenio Cortés y Azua, de origen peruano al servicio de México, con objeto de adquirir en aquella nación una fragata y ocho corbetas que formarían la primera Escuadrilla de nuestra naciente Marina de guerra.

Lorenzo de Zavala, en el tomo I de su *Ensayo Histórico de las Revoluciones en México*, menciona que como el gobierno no tenía disponibles los fondos necesarios para esa compra Eugenio Cortés sólo tomó a crédito las goletas *Anáhuac* e *Iguala*, diez lanchas cañoneras y otros pertrechos, pero desgraciadamente ni para éstas recibió oportunamente Cortés las sumas necesarias y fue puesto en prisión; hasta que el norteamericano D. Richard Mead, simpatizador de la causa de independencia, se ofreció como fiador y aquél salió de la cárcel. Meses después el gobierno cubrió religiosamente el adeudo.

Con los buques adquiridos por Eugenio Cortés se forma la primera escuadrilla de la independencia, que actuó en el bloqueo de San Juan de Ulúa, la

componían las siguientes unidades: goletas *Anáhuac* e *Iguala*; balandras cañoneras *Campechana*, *Chalco*, *Chapala*, *Orizaba*, *Texcoco*, *Tuxpan*, *Zumpango*; así como las *Papaloapan*, *Tampico* y *Tlaxcalteca*, que se incorporaron posteriormente.

El Comandante de Marina se reúne con el general Victoria y acuerdan el apremio sobre Ulúa

El Comandante Aldana dirigió un oficio al Gobernador de Veracruz, único jefe que había en el puerto en esa fecha, manifestándole que el plan de operaciones que se observaba con respecto a la Marina no era acertado, por lo que el Gobernador lo citó a una entrevista para acordar lo más conveniente.

El 28 de septiembre pasó el Comandante Aldana a Veracruz y a las pocas horas llegó el general Victoria. En esta junta se acordó que para aumentar el apremio sobre Ulúa, se haría el crucero desde Punta Delgada hasta Veracruz con las goletas *Anáhuac* e *Iguala*, con el fin de impedir que de Nueva Orleans o de cualquier otro punto se auxiliara a la fortaleza con víveres y con otros socorros, cuya carencia era lo único que podía obligarla a capitular con más efectividad que lo que podían lograr las bombas.

Para obtener tan importante objetivo, se tomaron las siguientes medidas: se retiraron del bloqueo las balandras *Chapala* y *Zumpango*, con el fin de que su gente tripulara la goleta *Iguala*, que estaba lista para darse a la vela inmediatamente que el tiempo lo permitiera. Con relación a la goleta *Anáhuac*, se vería la posibilidad de obtener en Tlacotalpan la gente para tripularla convenientemente y, aunque este buque debía venderse por disposición del gobierno en razón de estar inútil para la guerra, se le harían las obras más indispensables para montarle un cañón giratorio de 18 y 6 carronadas del mismo calibre, trabajos que se harían en Tlacotalpan por disponer en ese punto de maestranza y de los materiales necesarios. Posteriormente se tripularían las balandras *Chapala* y *Zumpango*, que se llevarían junto con la *Chalco* y la *Texcoco*, ubicadas en el apostadero de Sotavento, al fondeadero de Antón Lizardo, a donde se pasaría también la Comandancia de Marina por su proximidad al puerto de Veracruz, lo que facilitaría el proveer con prontitud a las necesidades de los buques que estuviesen en el bloqueo, además se evitaría que éstos pudieran quedar bloqueados en el río Papaloapan debido a los "nortes".

**Tosta
sustituye
a Aldana
en la
Comandancia
de Marina**

El 27 de septiembre, el Supremo Poder Ejecutivo nombró Comandante del Departamento de Marina en Veracruz al capitán de fragata José María Tosta, en sustitución del capitán de navío José María Aldana, que se incorporó a la capital de la república. Este cambio se verificó hasta el 17 de octubre, fecha en que Tosta se hizo cargo de la Comandancia que se había establecido en Alvarado. Al nuevo Comandante se le dieron instrucciones para que alistara las fuerzas navales a su mando, las que tendrían como primer objetivo guardar las costas y ponerlas en estado de defensa.

Incidentes de los buques de la escuadrilla

Los buques que hacían el bloqueo permanecían a la vela aún durante los "nor-

tes” y sólo cuando éstos se descencadenaban con terrible violencia tomaban el fondeadero de la isla de Sacrificios, o en caso de fuerza mayor recurrían al abrigo de Antón Lizardo, como lo hizo la goleta *Iguala* que por haber perdido tres anclas tuvo que refugiarse en ese surgidero. A los Comandantes de la escuadrilla se les permitía que cuando no estuvieran a la vela, con buen tiempo podían tomar el fondeadero de La Blanquilla. En el mes de noviembre, estación de los “nortes”, la *Iguala* permaneció en repetidas ocasiones en Sacrificios, a fin de recibir pequeñas partidas de víveres y pertrechos, pero sin perder de vista la zona del bloqueo.

El día 4 de noviembre la *Iguala*, encontrándose en esa isla para abrigarse de un fuerte “norte”, avistó una goleta por el cuarto cuadrante: inmediatamente largó cabos y a pesar del viento del noreste alcanzó al buque y lo llevó al fondeadero de Sacrificios; se trataba de la goleta *Hoppe*, mercante norteamericano de cuya presencia ya había informado el Capitán del Puerto.

Informe del Ministro José Joaquín de Herrera

En el informe del Ministro de Guerra y Marina, José Joaquín de Herrera, rendido al Primer Congreso Mexicano el día 7 de noviembre de 1823, manifestaba la falta de buques para hacer capitular el castillo de San Juan de Ulúa, al decir en un pasaje de este documento:

... “En el año anterior, y por medio de aquel documento, se dió cuenta al Congreso cesante de haberse dispuesto la compra de una fragata y ocho corbetas, que el gobierno creyó por entonces bastante para la protección del comercio y seguridad en las costas. Esta empresa no tuvo todo su efecto por la falta de recursos en que se encontró el Jefe comisionado en los Estados Unidos de América, ocasionado por la invalidez de las letras que Barry giró a favor del gobierno a cuenta del empréstito que había contratado y que se declaró nulo por las casas de comercio extranjeras a quienes había comprometido. En consecuencia, apenas produjo la comisión dos goletas y seis balandras cañoneras, que obran activamente contra la fortaleza de San Juan de Ulúa, excepto una de las primeras, que por necesitar ser reforzada en algunas obras indispensables se halla en Alvarado. Están en Filadelfia cuatro balandras iguales a las otras, que deben venir a incorporarse a éstas. Aun la pequeña escuadrilla de que he hablado nos sería hoy inútil en lo absoluto, si no fuese por el patriotismo de los ciudadanos de Alvarado y las costas.”

“Equívocos fatales, y las circunstancias políticas y extraordinarias en que se viera el Departamento de Veracruz, dieron lugar al disgusto y regreso de la brillante tripulación con que vinieron dotados estos buques de América del Norte, que el comisionado había contratado al servicio de México. En estas circunstancias, y cuando el Gobernador de Ulúa, rasgando el velo que cubría su mala fe, manifestó sus miras de ocupar Sacrificios, y hallándose estos buques casi abandonados, el puerto de Alvarado los tripuló con sus vecinos y de este modo marcharon a compartir las fatigas y los laureles que ya reportaba la bizarra guarnición de Veracruz, oponiéndose al furor de sus enemigos. Hagamos el honor que se merece, a un pueblo que contiene tan buenos patricios.”

“Ya se deja entender que estas pequeñas fuerzas no son bastantes para el feliz éxito de la empresa que hoy ocupa a la nación, de arrojar de su continente a los últimos restos de la dominación española. El gobierno, identificado con los sentimientos de los mexicanos, ha pronunciado el decreto de

bloqueo contra la fortaleza de Ulúa, y para llevarlo a cabo ha dictado cuantas providencias estuvieron al alcance de sus facultades y de sus recursos. Si el vencimiento de esta lucha hubiese de disputarse en algún punto del continente, yo respondería del éxito y desde ahora me anticiparía a felicitar por el triunfo a mis compañeros de armas, que ya han dado y están dando pruebas de su valor y esfuerzo, pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra, *a la Marina sólo toca consumir esta grande obra y consolidar por siempre la Independencia Nacional*. De ahí es que por sólo este hecho debe haber un interés en sostenerla y aumentarla, objeto que el Supremo Poder Ejecutivo no pierde de vista y al que dirigirá todos sus conatos.”

Se propone el establecimiento de señales

El 12 de noviembre de 1823, el Comandante de Marina acordó el establecimiento de señales desde la torre de La Merced a Antón Lizardo, para lo cual se pondría de acuerdo con el Comandante General de la Provincia, haciéndole ver las ventajas que proporcionarían a los buques en cualquier punto en que se encontrasen, ya fuera haciendo el bloqueo o fondeados, pues serían visibles desde seis a ocho millas más de horizonte que el que podría observarse desde el tope de la *Iguala*. Era indispensable poner un palo de vigía para las señales de comunicación con los buques y, para no confundirlas, convenir para los nuestros el uso de boyas que las harían más fácilmente distinguibles a gran distancia.

Se avistan velas sobre Ulúa

El 25 de noviembre se encontraba en Veracruz el Comandante de Marina, capitán de fragata José María Tosta, a fin de concurrir con el general Manuel Rincón y el comandante de ingenieros Echandia a un reconocimiento a Antón Lizardo, cuando le comunicaron en la mañana de ese día que se habían avistado once velas en dirección de San Juan de Ulúa. Inmediatamente el comandante Tosta embarcó en Mocambo, a bordo de la goleta *Iguala*, que se unió a las balandras *Campechana*, *Chalco*, *Texcoco* y *Zumpango*, que se hallaban en la punta de arrecife de Pájaros. Los avistados se descubrían al noreste y nadie dudaba, por su número, dirección y porte, que eran naves enemigas.

En la vanguardia venía una fragata y tres bergantines mercantes con bandera inglesa, navegando a un largo en línea de bolina con viento flojísimo del primer cuadrante. La *Iguala* se mantuvo a barlovento de ella y le envió tres fusilazos a la fragata. Trató de interceptar al último de los bergantines para cerciorarse de su verdadero pabellón, cuando advirtió que la fragata de guerra enviaba un bote con un oficial para comunicarle que era la inglesa *Hiperion*, escolta de aquellos tres mercantes de su nación, y con relación a los demás buques, los creía españoles.

Con la ventolina, la *Iguala* ganó para el Este, lo que no pudo conseguir hasta que de las once a las doce horas le fue entablando la brisa para el estenoreste y ciñendo hasta tomar barlovento a los siete buques restantes en popa, con el fin de remontar la Anegada de Adentro por la parte del Oeste. Así que se rebasó esta punta, los siete buques orzaron y largaron bandera de Buenos Aires. Una fragata de 34 cañones y un bergatín de 18 comenzaron a darle caza a toda vela a la *Iguala* y demás buques que se hallaban a barlovento de Isla Verde, a excepción de las balandras *Campechana* y *Texcoco* que se habían quedado más a sotavento por su corto andar. Nuestra escuadrilla, favorecida de los bajos, trataba de ponerse a barlovento de la española y batirla con el fin de sacar alguna ventaja de su pequeña fuerza, pero no pudo conseguirlo en dos horas que estuvo ciñendo a toda vela perseguida por el enemigo en vuelta del sur.

En tanto, las balandras *Campechana* y *Texcoco* se encontraban en grave peligro, pero afortunadamente lograron salvarse por la diligencia y habilidad de sus Comandantes.

Para esto, los buques españoles habían enarbolado la bandera de su país y su convoy, compuesto de una fragata transporte, un bergantín y una goleta escoltada por dos goletas de guerra, siguió hacia el castillo, y la fragata de guerra y el bergantín continuaron en persecución de la *Iguala*, que daba bordadas con la esperanza de que desistieran de su empeño de separarse del convoy y la dejaran tomar barlovento. No lo pudo conseguir y, habiendo rebasado la isla de Sacrificios en dos o tres millas, se tomó el recurso y última defensa de pegarse a la costa por la reventazón de Mocambo; al acercarse el enemigo se le recibió con el único cañón de calibre doce y los doce de a seis que tenía la *Iguala*. Los españoles hicieron fuego cuando la escuadrilla fondeó, y viraron por la vuelta de afuera a incorporarse a su convoy fondeado ya en La Blanquilla.

Quedaron nuestros cinco buques fondeados en la reventazón de la costa de Mocambo sin dejar las armas de la mano, pues los españoles contaban con fuerzas más poderosas para batirlos al cañón o al abordaje. No obstante, en esa situación comprometida se pasó una noche y un día, con lo que se dio a entender al enemigo que no se le temía; además, se daba cumplimiento a las órdenes del señor Comandante General. Unánimemente convinieron en la situación peligrosa en que se encontraban nuestros buques, pero no había que exponerlos inútilmente, por lo que se dio la orden de retirada, pues a medida que transcurría el tiempo ésta se dificultaba aún más. No obstante de encontrarse el enemigo en La Blanquilla, distante solamente de una a dos millas de nuestros buques, éstos se dieron a la vela aprovechando las sombras de la noche, llegando sin novedad al río Papaloapan a pesar de haber sido perseguidos por la fragata de guerra, el bergantín y las dos goletas, las que al amanecer del día 28 se vieron perder en la lejanía por barlovento. Pocas veces había ocurrido que una fuerza tan inferior como la nuestra hubiera logrado escapar bajo los fuegos de los cañones de una escuadra tan superior en hombres, artillería y andar.

Buques extranjeros en comunicación en el castillo

En noviembre un buque no identificado estuvo en comunicación con una embarcación del castillo, lo que al ser del conocimiento del Comandante de Marina le motivó a investigar sobre la causa que tuvieron nuestros buques de guerra para no haber impedido tal comunicación. El capitán de fragata Tosta no tuvo conocimiento de ese suceso, no obstante que estuvo en Veracruz el día 19 del mismo mes, y ni el Comandante General del Estado, ni el señor Gobernador, ni persona alguna le informaron sobre este hecho.

Desde que Tosta recibió el mando de la Comandancia de Marina, previno al Comandante del bloqueo, primer teniente Francisco de Paula López, que estuviera a la vela y en caso de fondear lo hiciera en La Blanquilla, siempre que el tiempo lo permitiera, para poder quedar a barlovento con norte manejable para batir al enemigo o al menos para estorbar toda comunicación o auxilio que se pretendiese dar a San Juan de Ulúa. Como los Comandantes de los buques debían dar partes frecuentes de las operaciones, en cualquier momento se podía comprobar si se habían cumplido las órdenes de la Comandancia General de Marina respecto al crucero, pues, con los diarios de navegación que por ordenanza debían llevar los Comandantes, oficiales y aspirantes de todos los buques que operaban en el mismo crucero, debían constar precisamente las mar-

caciones hechas a tierra y con éstas demostraban cómo se había realizado el recorrido.

Para investigar el caso del buque que tuvo comunicación con la embarcación del castillo, se recogieron los diarios de navegación al arribar los buques a Alvarado; para examinarlos, y a fin de darle solemnidad al acto y escuchar lo que en descargo pudiese exponer el teniente López, se citó al oficial más antiguo de la Comandancia, primer teniente Roque Martínez, y al Comandante de la *Anáhuac*, segundo teniente López, y se examinaron los diarios de navegación de los cinco buques que hacían el bloqueo de Ulúa, relativo a los tiempos que reinaron en esos días y en qué forma se cumplió con el crucero ordenado. De lo anterior se sacó en conclusión que el 18 de noviembre, hallándose fondeados estos cinco buques en el surgidero de Sacrificios y soplando vientos del norte neblinoso, apareció por detrás del castillo una fragata con rumbo a este puerto. Inmediatamente nuestros buques se dieron la vela, pero como se hallaban a sotavento, no obstante la diligencia que desplegaron, no pudieron impedir que la fragata fondease por poco tiempo en La Blanquilla. Ningún oficial de la escuadrilla observó que se comunicaran con el castillo, pero así sucedió, lo que se habría evitado si nuestros buques hubiesen estado a la vela a barlovento. Los descargos del teniente López no se encontraron muy satisfactorios, bien es verdad que la neblina y lo poco que se alcanzaba a divisar desde la corta altura de los palos de la *Iguala* y la entrada de la noche frustraron las diligencias que se habían tomado para alcanzar al buque avistado a barlovento. Además, se debía considerar que el norte había durado del primero al 19 de noviembre sin interrupción.

Dificultades para tripular los buques de la escuadrilla

A fines de noviembre ordenó el Comandante General del Estado que se retirasen del bloqueo la goleta *Iguala* y las cuatro cañoneras, desembarcándose en Mocambo la tropa que las guarnecía. Esto era un grave inconveniente, pues la mayor parte de la tripulación procedía de leva y probablemente sobrevendrían numerosas deserciones, por lo que solicitó la tropa a la mayor brevedad.

Para comprender las dificultades con que tropezaba el Comandante de Marina para dotar los buques con la gente necesaria, veamos un incidente ocurrido el 19 de diciembre cuando se iba a embarcar la tropa de la 7a. Compañía del Batallón de Infantería No. 3 en la goleta *Anáhuac*. El capitán de la compañía, Juan Antonio Villaverde, no se embarcó pretextando tener que ajustar algunas cuentas, por lo que nombró al capitán José Garduño Díaz; éste declaró estar enfermo y nombró al capitán Villaverde, pero no consiguió hacerlo pasar a bordo, por lo que se designó a un sargento. Al hacer desfilar la tropa para embarcarla, un soldado manifestó su inconformidad y esto bastó para que se alzara un gran murmullo, por lo que el sargento ordenó que los que no quisieran pasar a bordo dieran un paso al frente. Todos contestaron que no querían embarcarse porque eran de infantería, para servir en tierra, y que se les había engañado. Ante tal insubordinación se envió la tropa a disposición del Comandante Militar de Alvarado, dándose parte al Comandante General del Estado. Posteriormente se envió un piquete de tropa del Batallón Libertad, compuesto de 18 hombres al mando del subteniente José Victoria. Esta gente fue desertando hasta quedar siete individuos; por último, el subteniente se le insubordinó al Comandante de la *Anáhuac* en presencia del Oficial de Ordenes comisionado a bordo, por lo cual se le arrestó y la tropa se envió a Veracruz por haber pedido su desembarco y además por ser un mal ejemplo para la tripula-

ción. Sólo la *Iguala* pudo evitar la desertión, conservando 83 plazas de marinería y 23 de tropa para su guarnición.

En los demás buques no se tenían tropas, la *Anáhuac* conservaba 26 plazas de marinería por haber reclutado 14 extranjeros, y las balandras *Campechana*, *Chalco*, *Chapala* y *Zumpango*, sólo contaban con 19 en total.

Desde que se retiraron los buques del bloqueo y quedaron en el río Papalopana, habían desertado 67 hombres de los obtenidos de leva, por no contar con tropas para su guarnición. Para cubrir estas plazas el Comandante de Marina pensó en remitir tres balandras a Tampico a conseguir la gente necesaria, dos a Tabasco y a la Laguna de Términos y la otra, con la goleta *Anáhuac*, a Alvarado, pero para ello era necesario que los buques contaran con guarnición y además que el reclutamiento se hiciera con la intervención de los Comandantes de los buques para recibir gente que verdaderamente fuera de mar, o bien podrían remitirse a Campeche, lugar en que sí se obtendría buena marinería, ya que en los demás puntos no había gente hecha a la mar, sólo navegantes de los ríos y pescadores acostumbrados a regresar por las noches a sus hogares, lo que no les permitía el servicio en los buques de guerra.

Se publica en Alvarado el Acta Constitutiva de la República. Incidentes a buques extranjeros y noticias proporcionadas a su arribo a Sacrificios

El 14 de febrero, después de concluida la misa y Tedéum que con motivo de la publicación del Acta Constitutiva de la República Popular Federal se celebró en la parroquia de Alvarado, la oficialidad del Cuerpo y de la Contaduría de Marina pasaron al Ayuntamiento a prestar juramento con la asistencia del cura párroco. Después se trasladaron todos a bordo de la *Iguala*, en donde se reunieron las tripulaciones de los buques para escuchar la lectura íntegra del Acta Constitutiva, a la que protestaron juramento y obediencia. Al concluir este acto hubo júbilo y aplausos entre los asistentes, el saludo por quince veces de “¡viva la República!” y se hizo una salva de artillería.

El 16 de febrero fondearon en la isla de La Blanquilla, por no haber alcanzado el viento para llegar a Sacrificios, una fragata americana y una inglesa, que se trasladaron a este último fondeadero el día 17 del mismo mes. El capitán James Murray, de la fragata inglesa, dio la noticia asegurando que los franceses habían desarmado seis navios de guerra que se estaban aprestando en Brest, a presión que hizo el Ministro inglés cerca de la Corte de París, expresando haberse enterado también de que Inglaterra consideraría como una declaración de guerra el más mínimo auxilio que aquella nación franquease a España para invasión de las Américas y que, en caso de que lo hiciese, la Gran Bretaña procedería sin más declaración.

Por cartas de Burdeos se estaba enterado de que los habitantes de aquel puerto habían enviado a París dos comisionados para promover el reconocimiento de nuestra Independencia, haciéndole presente a aquel gobierno las grandes ventajas que con este paso habrían de resultar para su comercio.

Continúan las dificultades para conseguir la gente de mar a fin de mantener los buques en el bloqueo

El Comandante General de Marina, capitán de fragata José María Tosta, tuvo

que sortear serias dificultades que frecuentemente se le presentaban para poder mantener los buques en el bloqueo de Ulúa. Lo más importante era conseguir la suficiente marinería voluntaria para el servicio de guerra, pues —como se dijo antes— la gente de nuestras costas, con excepción de Campeche, no era marinera de oficio, se dedicaba a la pesca y al tráfico fluvial en canoas, sin ausentarse por mucho tiempo de sus hogares, por lo que rehusaban embarcarse en los buques de la Armada, que constantemente estaban a la vela haciendo el cruceo frente a Ulúa y cuando había oportunidad de ir a tierra no se les permitía desembarcar para evitar las desertiones.

Si tratamos de imaginar la vida de esta gente a bordo de nuestros buques, expuesta constantemente al peligro, a merced de los rigores de un clima hostil, mal alimentada con galletas marinas no siempre en buen estado (es decir llenas de gorgojos), carne de res o de cerdo en salmuera, algunos cereales, café endulzado con piloncillo, en ocasiones su ración de aguardiente de caña, el agua almacenada en la pipería (salobre a veces, o recogida de la lluvia), privados de la luz durante las noches, sin literas para descansar, durmiendo sobre las duras tracas de la cubierta o entre mamparos de un estrecho sollado, sin recibir noticias de su familiares durante meses. Si a todo lo anterior agregamos la impuntualidad en los pagos, que en ocasiones sufrieron retardos por más de seis meses, se justifica que sólo pudiesen obtener la gente proveniente de la leva, que a su vez tarde o temprano iba desertando, a pesar de la guarnición de tropa que se tenía a bordo.

Como hemos visto a través de estos relatos, los buques casi siempre estaban incompletos en sus dotaciones y en algunos casos carecían de ellas, hasta que los Jefes Políticos de los Ayuntamientos, a repetidas insistencias del Comandante de Marina, autorizaban las levas, que generalmente se hacían en Tampico, Alvarado, Tlacotalpan, Tuxpan y Veracruz. Estas altas y bajas frecuentes no permitían que el servicio se organizara en forma debida, lo que causaba muchos y serios inconvenientes para mantener el bloqueo.

La dificultad para obtener la marinería necesaria para los buques de guerra no fue privativa de nuestro país; las grandes potencias navales se vieron en los mismos problemas: en la vieja Inglaterra, cuando en 1767 se terminó de construir el *H.M.S. Victory*, en los Astilleros de Chatham, se necesitaron tres meses para completar su tripulación, pues era difícil conseguir marineros aptos para el servicio del rey, ya que los Capitanes de los buques mercantes cuidaban a su gente y la escondían cada vez que los buques de su Majestad estaban a la vista. El personal encargado de efectuar la leva trabajaba sin descanso en toda Inglaterra, especialmente en los puertos, y aunque los Capitanes y armadores tenían docenas de lugares ocultos, tarde o temprano la leva recolectada su carga humana.

Si esto ocurría en un país con una arraigada tradición de siglos, ¿qué se podía esperar del nuestro, que apenas iniciaba su vida independiente?

La goleta *Anáhuac* iba a salir rumbo a Nueva Orleans a fin de reclutar toda la marinería que fuese posible, para lo cual el Comandante de Marina solicitó al Comandante General del Estado que se facilitara a dicho buque un oficial, un sargento, dos cabos, un tambor y veinte soldados para su guarnición, que deberían ser de buena tropa, de preferencia del Regimiento No. 9, por encontrarse en él algunos elementos que habían estado embarcados en los buques destinados al bloqueo y por lo tanto estaban acostumbrados a la vida de mar.

Esta tropa debería equiparse con vestuario completo, por tener que ir al extranjero, donde había que poner en alto el honor nacional.

Se alista la *Iguala* para conducir a Santa Anna a Campeche

Ordenes recibidas del general Victoria determinaron que las goletas *Anáhuac* e *Iguala* cesaran sus comisiones y se alistaran, a fin de que el general Santa Anna eligiera la que más le acomodase para conducirlo a Campeche; la elección recayó en la *Iguala*.

Era muy importante remitir a Campeche los fondos necesarios; ya Santa Anna había manifestado que si no se enviaba dinero suficiente, no podría contar con un sólo hombre, pues las autoridades de ese lugar, incluyendo al Capitán de Puerto, indicaban la necesidad de anticipar a la gente de mar tres pagas con que habían de ser socorridos, a fin de dejar a sus familias los fondos indispensables para su sostenimiento. Esas mismas tres pagas se adelantaban también a los extranjeros que se enganchaban en el servicio por uno o dos años. Por lo anterior, se consideraba suficiente enviar a Campeche de \$8,000.00 a \$9,000.00 para esos pagos y además proporcionar los víveres necesarios para la alimentación de 200 hombres. Sin el envío de esta cantidad no se tendría gente de ese puerto, ya que por la distancia de éste al centro de la Provincia, así como el principio de un nuevo régimen político, frustrarían las medidas que se tomaran.

Ocurrencias Varias

El día 16 se había fijado, en los sitios acostumbrados, este aviso:

“Aviso al Público: No habiendo cesado hasta ahora las hostilidades con San Juan de Ulúa, ni mediado para la suspensión del fuego ningún convenio, nos hallamos en el caso de repeler la agresión en el momento mismo que a ello se nos provoque; en tal virtud lo hago saber a este respetable público para evitarles la sorpresa que precisamente le causaría si se verificase sin tener antecedentes y para que cada uno en particular tome las medidas que crea oportunas: Veracruz, marzo 16 de 1824. Guadalupe Victoria.”

El Comandante de la batería de Mocambo comunicó a la Comandancia General que a las cinco de la tarde de 17 de marzo se habían aproximado dos botes españoles, uno de ellos el *Palomo* —bien conocido por la importancia que le habían dado en atención a su tamaño—, a reconocer una goleta norteamericana que acababa de fondear. Esta contuvo su atrevimiento con tres cañonazos de a 18, consiguiéndose en el segundo, según observaron los oficiales y demás tropa apostada en aquel punto, acertarle al *Palomo*, por lo que inmediatamente rindieron su bandera y desistieron de su objeto retirándose al castillo.

A las 10:00 de la mañana del día 18 dos botes españoles se dirigieron al fondeadero de Sacrificios con su bandera a popa; al avistarlos nuestras baterías de Mocambo les hicieron fuego y al tercer disparo, verificado a las 12:30 horas, los iberos contestaron el fuego disparando dos bombas, tres granadas y cuarenta balas, la plaza respondió con veinticinco balas. El vecindario ya estaba prevenido por el aviso que había mandado fijar el general Victoria, por lo que salió en medio de la mayor consternación y se trasladó a los campos veci-

nos. En este bombardeo resultaron muertos, por casco de bomba, una mujer y un hombre, habiendo entrado al hospital tres heridos graves.

Se propuso al general Victoria que la goleta *Anáhuac* fuese tripulada con personal extranjero en Nueva Orleans y que se hiciera efectiva la orden dada al Intendente para que auxiliara con dinero a la Marina, pues el Administrador de la Aduana de Alvarado no tenía instrucciones al respecto. Igualmente se le propuso que la *Iguala* fuese a Campeche para traer gente de mar de aquella matrícula, que se consideraba de la mejor y la más constante en el servicio, por ser la única realmente marinera.

El 23 de marzo se dieron las órdenes para que saliera la escuadrilla a continuar el bloqueo contra Ulúa, pues se habían incorporado las cañoneras *Orizaba* y *Tlaxcalteca*. La *Iguala* era el único buque que tenía gente, pero aún le faltaban treinta hombres de mar.

Se libró al Comandante de Marina la cantidad de \$6,000.00, que llevaría la goleta *Anáhuac* a Nueva Orleans para reclutar allí marinería, y únicamente se esperaba la aprobación de la superioridad.

Con objeto de dar un golpe de mano a las lanchas cañoneras y a dos buques menores que tenían los españoles en el canalizo de La Gallega, se dispuso que viniese con la mayor reserva la goleta *Iguala*, acompañada de dos botes que bien tripulados pudieran sorprender al enemigo al abrigo de la noche, apresándolo sus botes o incendiándolos en el caso de que no se pudiese lo primero, pero no habiendo sido posible hacer efectivas todas las disposiciones, vinieron dos botes enviados por el Comandante del Departamento a las órdenes de los oficiales de Marina de valor acreditado, con el atrevido proyecto de emprender esta maniobra por sí solos. Marcharon el día 27 en la noche y a pesar de su decisión y arrojo no les fue posible lograr su objetivo. Los dos botes comisionados por el Comandante de Marina fueron localizados en la isla de La Blanquilla por dos cañoneras que descargaban una goleta y, aunque no los persiguieron, no les fue posible dar en toda la noche con la entrada del canalizo por haberse oscurecido el horizonte con indicios de norte; por más que se empeñaron el mal tiempo los azotó, obligándolos a volver al amanecer al fondeadero de Mocambo. En la mañana del día 28 se dirigieron a la costa y en vista de haberse frustrado su propósito regresaron a Alvarado con todo el sentimiento dable a unos oficiales de honor. Sólo la contingencia de haber soplado el norte pudo ser causa de que estos valientes oficiales, sin omitir medio ni riesgo alguno para hostilizar a los del castillo, no lograran llevar a cabo esta hazaña [los nombres de los oficiales no figuran en los documentos a la vista].

El primero de abril salió a Ulúa una goleta americana a remolque de una de las lanchas que, tripuladas por doce marineros de la fortaleza, la encaminaron por la vuelta de afuera. El día 5 se avistó un pailebote con bandera estadounidense, el cual fondeó en el canalizo del castillo hasta que llegó de la guarnición española un bote que le sirvió de práctico, dejándolo fondeado en Ulúa. En la mañana de ese día se avistó por el Sureste una embarcación que se dirigió al surgidero de Sacrificios y que se reconoció como una goleta americana de nombre *Spark*, cuyo capitán trajo un pliego para el Comandante General que le envió por conducto del Capitán de Puerto de Mocambo. El día seis fondeó en Antón Lizardo un bergantín americano, y salió el pailebote que se había introducido en el castillo por el canal nuevo para descargar ganado.

Regresa la *Anáhuac* procedente de Nueva York

Inconvenientes por los arrecifes y malos tiempos

A su regreso de New York, la *Anáhuac*, después de capear un fuerte norte, el 24 de octubre se dirigió a la barra del río Papaloapan y de ese lugar, junto con el pailebote *Flor de Mar* que salió de Alvarado, sin más dilación se trasladaron al fondeadero de Antón Lizardo para transbordar los víveres y aguada que no había podido recibir desde su llegada. La orden que envió el Comandante General por Antón Lizardo para la *Anáhuac* llegó cuando ésta ya había zarpado rumbo a Sacrificios, por lo que hasta el anochecer del día 25 fue cuando el Comandante de ese buque se enteró de que debía dar caza al pailebote que se alistaba a salir de Ulúa. El Comandante estuvo presto a ejecutar la orden, pero la noche se vino encima y era muy peligroso navegar entre los arrecifes y corrientes de aquellos parajes sin llevar un práctico, aunque pocos se hubiesen aventurado a hacerse cargo de dirigir un buque de noche, exponiéndose a perderlo en los innumerables escollos que surgían por todas partes. Cualquier marino con sólo ver la carta del puerto de Veracruz, aun sin tener conocimiento de la localidad, podría darse cuenta de lo peligrosa que era la navegación de noche sin el auxilio de marcaciones y luces de enfílación, que no existían en esa época.

Bien conocidos de Tosta eran estos inconvenientes, por lo que desde el 24 de agosto tenía la orden para el Capitán de Puerto de Mocambo, a fin de que facilitara uno de los prácticos que tenía adscritos, ya que éstos eran los únicos que por sus conocimientos del lugar estaban enterados de los sitios peligrosos en la zona. Aun así sólo era prudente navegar con viento fresquito, capaz de permitir manejar bien el buque y no con la calma que hubo aquella noche y que les obligó a fondear de las 24:00 a las 03:00 horas, en que comenzó a soplar el norte y pudo hacerse de nuevo a la vela, pero al no descubrir nada en el horizonte, ni en San Juan de Ulúa, se volvió al fondeadero a las once de la mañana para situar sus anclas en lugar conveniente para resistir el mal tiempo que ya se comenzaba a percibir.

A ninguno de los marinos americanos, ingleses y mexicanos que estaban en sus buques o que se encontraban en tierra, como el Capitán de Puerto, y que se dieron cuenta de estos incidentes, se les ocurriría tachar en lo más mínimo la conducta de los Comandantes de la *Anáhuac* y de la *Tlaxcalteca*, pues estaban convencidos de que éstos habían actuado de acuerdo con lo recomendado por la práctica marinera en esos casos, pero, sin embargo, con el estudio de los diarios de navegación y los diarios del crucero, así como de las declaraciones de los oficiales de a bordo, se examinaría en la junta la conducta de ambos Comandantes para dar cuenta del resultado al Exmo. Sr. Presidente de la República.

La *Iguala* regresa a Alvarado

En octubre de 1824, la *Iguala* emprendió el regreso al puerto de Alvarado, después de haber cumplido una comisión en Tabasco, desgraciadamente tuvo que sufrir durante 22 días los embates de un temporal que le ocasionó averías, así como la pérdida del bote, del mastelero, la verga de velacho y el batallón de foque, por lo que a su arribo a la punta de Antón Lizardo, su Comandante, el primer teniente Francisco de Paula López, rindió el parte correspondiente a fin de que a su arribo a Alvarado se repararan las averías y se repusiera lo perdido con la mayor urgencia, para estar en condiciones de continuar en el bloqueo de Ulúa.

En los primeros días de noviembre las cañoneras *Tampico* y *Zumpango* se encontraban en Alvarado en espera de la gente que habría de tripularlas; la *Papaloapan* sólo aguardaba que la *Iguala* terminase de reparar sus averías, especialmente las de las velas mayores, para lo que se estimaba sufriría el retraso de una semana por no disponer de suficientes maestros veleros, pues únicamente se contaba con dos en ese puerto; en cuanto al mastelero, botazón de foque y demás partes del aparejo averiadas por el mal tiempo, pudieron habilitarse con prontitud gracias a la actividad que desplegó el Comandante de Marina.

**Pailebote
que
condujo
víveres a
Ulúa**

El Comandante José María Tosta recibió el 4 de noviembre una comunicación del Exmo. Sr. Ministro de Guerra y Marina, en relación con la salida de un pailebote por el canalizo de Ulúa, que indudablemente debía haber conducido víveres y otros efectos para esa fortaleza, sin que la *Anáhuac* o la *Tlaxcalteca* hubiesen hecho diligencias para interceptarlo, por lo que deberían hacerle cargos a los Comandantes de ambos buques.

Tosta llegó a Mocambo la mañana del 26 y recibió la noticia que le dieron el Comandante General y los oficiales del Cuartel General, y posteriormente el Comandante y oficiales de la *Anáhuac*, relativa al pailebote enemigo que estaba alistándose para salir la tarde del 25 y que la *Anáhuac* no había podido zarpar; hasta se hizo cargo de lo fácil que había sido al pailebote haber escapado, del mismo modo que lo había visto en muchas ocasiones en casos semejantes, cuando el bloqueo no se hacía con el número y calidad de embarcaciones apropiadas.

Nadie que conozca el mar puede poner en duda que para estorbar la salida del enemigo de sus puertos se hacen menester más embarcaciones que para interceptar su entrada.

Así refiere como ejemplo que el navío *Monarca* pudo zarpar de Cádiz, a pesar de que este puerto se encontraba bloqueado por 25 navíos ingleses, lo que corrobora lo dicho anteriormente.

Con relación a la cañonera *Tlaxcalteca* y a las demás de la escuadrilla, no eran ligeras; por lo tanto resultaban inadecuadas para emplearlas en maniobras de caza. Más bien sus características las hacían aptas para batir al enemigo, para atacar al castillo, defender la isla de Sacrificios y en todos aquellos casos que se presentaran circunstancias favorables.

Los buques que podían efectuar el crucero, por haber sido contruidos expresamente para ello, eran las goletas *Anáhuac* e *Iguala*.

Ocupación de Sacrificios

El Comandante Tosta llegó a Mocambo la noche del 7 de noviembre de 1824 y encontró que el general Rincón tenía preparados los efectos indispensables para la ocupación de Sacrificios, por lo que en cuatro botes y algunas piraguas se emprendió el transporte de la tropa, municiones, artillería, víveres y demás artículos que juzgó necesarios, y al amanecer del día 8, ya con un fortín que se había levantado para la artillería y con los honores de ordenanza, se enarboló el pabellón nacional.

Desde que se ocupó la isla se llevó un diario de operaciones y observa-

ciones, y se continuaron en ella los trabajos de fortificación. Durante todo este tiempo no se notó movimiento hostil en Ulúa, pero la mayor parte de los vecinos de Veracruz emigraron de aquella plaza, temerosos sin duda de un nuevo rompimiento de los fuegos de la fortaleza.

El Exmo. Sr. Presidente, general Guadalupe Victoria, dispuso que cada mes se relevara la guarnición de la isla y que no faltara nada, principalmente agua y leña, por lo que se tomaron providencias para que hubiese repuestos suficientes de todo lo necesario, por si algún temporal cortara la comunicación por algunos días.

En virtud de encontrarse militarmente ocupada la isla de Sacrificios, y siendo indispensable mantenerla en estado defensivo, el general Rincón ordenó al comandante Tosta que se trasladase a ella con objeto de que dispusiera lo más conveniente para que los buques de guerra nacionales, fondeados en ese surgidero, tomasen medidas de seguridad para el caso de que fueran atacados, así como el apoyo proporcionado para la fortificación de la isla.

El comandante Tosta dio instrucciones al Comandante de la *Tlaxcalteca*, Domingo Lozano, indicándole que el objeto de su comisión era proteger la comunicación entre Mocambo y Sacrificios a fin de que ninguna embarcación enemiga pudiese estorbarla, defender la isla e impedir la llegada de municiones y víveres para el castillo. Para tal propósito, debería mantenerse constantemente a la vela, siempre que las condiciones del tiempo lo permitieran. El crucero lo haría según el viento reinante, para que pudiese interceptar los buques con auxilio antes que entraran bajo la protección de los fuegos de la fortaleza, por lo que se le recomendaba mantener buenos topes que con oportunidad descubrieran las embarcaciones enemigas. Durante la noche debería fondearse en el surgidero de Sacrificios y evitar que la correntada o la calma pudiesen arrojar el buque sobre los amenazantes arrecifes de aquellos parajes.

Se recomendaba al Comandante de la *Tlaxcalteca* tener especial cuidado y fondearse próximo a la isla, a fin de quedar bajo la protección de la artillería de ésta y se tendrían dispuestas coderas para auxiliarse en caso de que fuese atacada por las embarcaciones de los españoles. Como precaución se colocarían piraguas o botes de avanzada que anticiparan, mediante fusilazos, la presencia de buques extraños. Las tripulaciones de estos botes se dividirían para el servicio nocturno en dos cuartos, el primero estaría de pie con las armas en la mano y el segundo en descanso, vestidos y también con las armas a la mano.

El crucero se mantendría constante y la gente bien adiestrada en repetidos ejercicios de cañón, arma blanca y de chispa, por ser tan necesarios éstos para el buen estado militar del buque, además de que se conseguiría desterrar del personal la ociosidad, pues sabido es que toda tropa que se mantiene inactiva decae en espíritu y disciplina, sobre todo cuando aquélla en su mayor parte provenía de la leva.

El Comandante tomaría las precauciones necesarias para no enviar botes a Mocambo, a fin de prevenir las desertiones, pero en caso de ser imprescindible la comunicación, se tripularían las embarcaciones con el personal más antiguo y de mayor confianza, pero siempre encargando la vigilancia de esta gente al Aspirante y a la guardia de Mocambo.

En los asuntos facultativos de Marina, el Comandante tendría la responsabilidad en lo del buque a su mando, sin embargo guardaría las consideraciones necesarias a las indicaciones que le hiciera el Exmo. Sr. Comandante General del Estado, pero sin que se le dejara de manifestar el pro o el contra de ellas y sin que ésto relevase de las prevenciones que en el mando del buque le correspondían.

A la goleta *Anáhuac* se le ordenó permanecer constantemente a la vela, haciendo el crucero desde La Antigua, Veracruz, hacia adentro del Noroeste, con objeto de que por ningún motivo los buques que intentasen socorrer a Ulúa pudieran evadir su vigilancia. En caso de nortes, que son frecuentes en esa época, se debería fondear en Sacrificios, pero una vez pasado el mal tiempo, continuaría de nuevo el crucero, ejerciendo la vigilancia con mayor actividad, pues a la caída del norte era cuando solían recalar los buques con socorro para el castillo.

Estas recomendaciones se dieron posteriormente en un pliego de instrucciones al Comandante de la *Iguala* y del bloqueo, primer teniente Francisco de Paula López, como lo veremos más adelante.

Llega a Veracruz el Ministro de Hacienda con dinero y amplias facilidades del Presidente Victoria. Sáinz de Baranda organiza la escuadrilla. Se presenta el convoy español con socorros para Ulúa. La escuadrilla mexicana se enfrenta a la española e impide que lleguen los suministros

La llegada a Veracruz y Alvarado del Ministro de Hacienda José I. Esteva, con dinero y amplias facultades del Presidente Victoria, permitió dejar los buques en condiciones de mantener el bloqueo riguroso que posteriormente obligó al brigadier Coppinger a aceptar la capitulación que le había intimado el general Barragán, ante la incertidumbre de ser o no socorridos por La Habana.

En tanto, Pedro Sáinz de Baranda, Comandante de las Fuerzas Navales, organizó la escuadrilla con buques de mayor porte, que con anterioridad había adquirido Mariano Michelena en Inglaterra. La escuadrilla quedó integrada por los buques siguientes: fragata *Libertad*; bergantines *Bravo* y *Victoria*; balandras *Chalco*, *Orizaba*, *Papaloapan* y *Tampico*, y el pailebote *Federal*.

Coppinger abrigaba la esperanza de que de La Habana le llegasen los socorros de que tanto necesitaba; así ocurrió al presentarse el día 5 de octubre el convoy compuesto de cuatro buques españoles de guerra, conduciendo víveres y los relevos para la guarnición de Ulúa.

El día 6 zarpó nuestra escuadrilla de su fondeadero en Sacrificios. Sáinz de Baranda iba auxiliado por el marino inglés al servicio de México Carlos Smith. A las 16:30 horas se enfrentó la escuadrilla mexicana a la española, tomando la formación de línea de batalla, dispuesta para el ataque, pero las sombras de la noche y un fuerte temporal dispersaron ambas fuerzas.

Nuestros buques se reunieron en Sacrificios el día 10 y luego tomaron el fondeadero de La Blanquilla, permaneciendo allí hasta el día 11 de octubre, en que volvió a presentarse la flotilla enemiga, compuesta por las fragatas *Aretu-*

sa, *Casilda* y *Sabina*, así como algunos transportes, al mando del capitán de navío Angel Laborde Navarro. La escuadrilla mexicana se situó en el canal de entrada a las 10:00 horas.

Los buques enemigos se pusieron en facha, con la idea de atraer a los nuestros para que abandonaran el punto ventajoso que habían tomado, pero éstos permanecieron en el sitio que tenían. A las dos de la tarde, después de cuatro horas de estar a la vista unos de otros, los españoles, temiendo empeñarse en un combate con fuerzas navales que juzgaron más poderosas, hicieron por la vuelta de afuera, perdiéndose en el horizonte rumbo a La Habana con el fin, posiblemente, de aumentar sus efectivos y volver al ataque.

Coppinger solicita la suspensión de hostilidades

El 5 de noviembre el brigadier Coppinger, en respuesta a la intimación que le había hecho el general Barragán, pidió a éste un plazo de 48 horas y la suspensión de las hostilidades por un término que estipularía en una entrevista que había propuesto Barragán al jefe español, indicándole que podía llevarse a efecto en un buque que se fondearía entre Ulúa y la plaza. Pero Coppinger no aceptó y a su vez propuso que dicha reunión tuviera lugar en el castillo y en caso de no ser aceptada que se nombrara a una persona de confianza, a la que se le darían las seguridades prescritas por las leyes de la guerra. Por lo anterior, pasaron a Ulúa don José Antonio Juille y Moreno, José Román y don Juan Robles, los cuales acordaron con Coppinger lo que se redactó en el documento que se transcribe [documento No. 12].

Arreglo de la capitulación

Perdida toda esperanza de ser socorrido, el brigadier Coppinger procedió, en junta de oficiales, al arreglo de la capitulación de San Juan de Ulúa [documento No. 13].

En cumplimiento a lo indicado en el artículo 14o. del pliego de capitulación, los coroneles Ciriaco Vázquez y Mariano Barbosa pasaron al castillo, y los dos oficiales que nombró Coppinger quedaron en la plaza como rehenes, para el cumplimiento de las mutuas estipulaciones. Conforme a éstas, los días 19 y 20 se llevaron a los hospitales del puerto a los enfermos y se entregaron en la fortaleza cinco lanchas, dos falúas, un pailebote y dos botes en muy buen estado y además artillería, montajes, carruajes, armas, etcétera. El 21 embarcaron Coppinger y su Estado Mayor a bordo del bergantín *Victoria*, de la Armada nacional, junto con los rehenes. En los buques mercantes bergantín *Guillermo* y goleta *Aguila*, fletados por el gobierno, abordaron 103 soldados de la guarnición y otros 15 de los capitulados de Ulúa. El día 22 permanecieron los buques citados abasteciéndose de todo lo necesario y el día 23 de noviembre de 1825 dieron la vela rumbo a La Habana.

Se iza el pabellón nacional en Ulúa

En ese momento, según lo convenido en la capitulación, se arrió en el castillo de San Juan de Ulúa el pendón español, con los saludos correspondientes del ceremonial militar, y a las 11:00 horas, cuando el convoy estaba a tres millas de Veracruz, el general Barragán izó el pabellón mexicano, que fue saludado con triple salva de artillería en la fortaleza y en la plaza, con los acordes marciales de las bandas de música y en medio del más jubiloso entusiasmo.

Conclusión

Así culminó la epopeya de San Juan de Ulúa y cesó para siempre el dominio es-

pañol en México, cumpliéndose con ello lo expresado en aquel informe del Ministro de Guerra y Marina, José Joaquín de Herrera, rendido el 7 de noviembre de 1823, al señalar: ***“a la Marina sólo toca consumir esta grande obra y consolidar por siempre la Independencia Nacional”***.

Es justo reconocer en esta epopeya el pundonor y el esfuerzo desplegados por el Comandante de Marina, capitán de navío José María Aldana, que con dos goletas y algunas balandras organizó la primera escuadrilla de la independencia que inició el bloqueo de San Juan de Ulúa, hasta entregar el mando en septiembre de 1822 al capitán de fragata José María Tosta, quien con el mismo esfuerzo y celo desplegados coadyuvó, hasta agosto de 1825, a la rendición del castillo, consumada por el capitán de fragata Pedro Sáinz de Baranda al enfrentarse a la escuadra española con buques de mayor porte que los de la primera escuadrilla, que fueron adquiridos en Inglaterra.

DOCUMENTO No. 12

**SUSPENSION DEL BLOQUEO DE
SAN JUAN DE ULUA**

- Art. 1o.** La suspensión del bloqueo y de toda clase de hostilidades concedida por el Gral. D. Miguel Barragán deberá existir hasta el día último del presente mes. *(a)* [adición de Barragán] *"No estando facultados para prolongar la suspensión por más tiempo que el de 48 horas, éste es el que se propone en contestación de este primer capítulo"*.
- Art. 2o.** En este intermedio se entrará en las negociaciones sobre la suerte de este Castillo, para lo cual se nombrarán por el referido Brigadier (Barragán) dos oficiales comisionados, que pasen a esa plaza a formar las estipulaciones necesarias al efecto, bajo las respectivas seguridades prescritas en semejantes casos. [adición de Barragán] *"Concedido en el concepto de que se obtenga la confirmación del anterior"*.
- Art. 3o.** Durante el expresado término se permitirá al Castillo el auxilio de víveres frescos al precio corriente para la guarnición, los que podrán ser conducidos diariamente, y en el orden que se acuerde; bien entendido, que tanto su conducción como su costo será satisfecho en el acto por el gobierno de la fortaleza. *Concedido en iguales términos.*
- Art. 4o.** No será permitida de una ni de otra parte la comunicación entre las dos plazas, excepto a los comisionados de las partes contratantes en el orden y forma que hasta ahora se ha observado. *Concedido.*
- Art. 5o.** Y finalmente se especifica con la mayor precisión, que si al cumplirse el plazo señalado en el Art. 1o. no apareciese convoy, *(b)* se hará entrega de esta fortaleza según las condiciones que se hubieren ya estipulado; y si por el contrario se presentase en el expresado intermedio, cesarán las relaciones entabladas. *Concedido.*

DOCUMENTO No. 13

**OFICIO DE CAPITULACION PARA LA
ENTREGA DEL CASTILLO DE SAN
JUAN DE ULUA**

En la plaza de Veracruz a los 17 días del mes de noviembre de 1825, los señores Capitanes D. Miguel Suárez del Valle, del Real Cuerpo de Artillería, D. Domingo Labrú, del batallón ligero primero de Cataluña, comisionados en virtud de poderes del Sr. Comandante General Interino del Castillo de San Juan de Ulúa, y tropa que lo guarnece, Brigadier D. José Coppinger, para tratar acerca de la capitulación con arreglo a las instrucciones que aquél nos ha comunicado, en fuerza de las imperiosas circunstancias, y deseosas ambas partes contratantes de terminar de un modo honroso los males que rodean a los beneméritos Jefes, Oficiales y tropa que componen la guarnición de la referida fortaleza, proponen los artículos siguientes:

Art. 1o. A la guarnición deberán concedérsele todos los honores de la guerra, y cuando salga de la fortaleza será en los términos usados en semejantes casos, con cuatro piezas de artillería; y a dicha guarnición en que está incluída la Marina, se le permitirá sacar sus equipos y enseres, conducentes a su entretenimiento y comodidad. *Concedido.*

Art. 2o. Siendo los sentimientos humanos en ambas partes dirigidos al cuidado y curación de los enfermos, deberán éstos ante todas las cosas, pasarse a la plaza de Veracruz, para que en el sitio cómodo que se deberá tener proporcionado para el número que exprese el estado respectivo, se atienda a la curación por cuenta de los sitiadores, con arreglo a sus respectivas clases; debiendo luego que hayan conseguido su restablecimiento, ser transportados a la plaza de La Habana en los mismos términos que se dirán para los demás de la guarnición; en el concepto de que a su cuidado quedará un oficial, al que así como a los demás han de guardársele todas las consideraciones debidas y propias entre naciones civilizadas que se estipulan en este caso. *Concedido, debiendo venir los enfermos al momento de ocuparse*

la fortaleza por nuestras tropas; los que por su gravedad no puedan transportarse, deben asistirse allí.

Art. 3o. La guarnición, jefes y oficiales y empleados serán transportados a la ciudad de La Habana por cuenta de los bloqueadores, los que deberán prestar los buques necesarios con la brevedad posible, de buena condición y comodidad, debiendo éstos servir convoyados por uno de guerra de suficiente fuerza, para evitar las deprecaciones de los piratas, en el seguro concepto de que será mantenida la guarnición completamente de víveres frescos desde el momento de ratificado este tratado. *Concedido.*

Art. 4o. Hasta que la fortaleza no esté evacuada, y a la vela los buques que conduzcan la guarnición, no entrará la de los bloqueadores, no se arbolará otro pabellón que el español, y sólo los jefes e individuos que deben hacerse cargo de ellos y de sus diferentes ramos, entrarán a éste, luego que cierre y ratifique esta capitulación, con la precisa condición de que en el acto de arriar el pabellón español, será saludado por la fortaleza, y correspondido por las baterías de la plaza. *Concedido, bajo el concepto de que los buques de transporte vendrán mañana 18 de noviembre, a fondear en las inmediaciones de esta plaza, para recibir a bordo la guarnición de Ulúa, que quedará embarcada el 19 a las ocho de la mañana.*

Art. 5o. El Comandante militar interino de la fortaleza, los jefes, los demás oficiales, tanto de la plana mayor como de la tropa, el Ministro de Real Hacienda, dependientes de dicho ramo y demás, saldrán de la plaza con cuanto les pertenezca, pudiendo usar su espada, y conducir sus armas; incluyendo en esto el cuerpo de sargento de los diferentes destacamentos que componen la guarnición, que de ninguna manera deben considerarse como prisioneros de guerra. *Concedido.*

Art. 6o. A los paisanos existentes en el castillo que antes de ahora residen en esta plaza se les conservarán las haciendas que les pertenezcan, privilegios y demás prerrogativas: y los que quisieran salir de él y seguir al gobierno español con todos sus bienes y efectos para establecerse donde más les convenga, no serán inquietados ni se les hará cargo por sus opiniones políticas o cualquier delito que pudiesen haber cometido antes, o en el decurso del sitio. *Concedido, entendiéndose en caso de que los privilegios y prerrogativas de que habla el artículo, no se opongan a nuestra Constitución.*

Art. 7o. Los sitiados entregarán de buena fe y se les admitirá sin otro escrutinio ni averiguación, las municiones, armas (excepto las pertenecientes a los cuerpos), cañones y demás efectos concernientes a la plaza por los inventarios, sin derecho por parte de los bloqueadores a ninguna reclamación de propiedad real, que no siéndolo de aquella especie debe conducirse a La Habana, así como los archivos de las diferentes oficinas. *Concedido.*

Art. 8o. Los buques menores pertenecientes a particulares que se hallan armados, serán desarmados y devueltos a sus dueños. *Concedido.*

Art. 9o. Las propiedades existentes en esta plaza de los que hubiesen emigra-

do por razones políticas y adhesión al gobierno español serán respetadas, y cuando se presenten, ya por sí ya por medio de sus apoderados, se les permitirá el poder disponer de ellas, en el orden y forma que les parezca. *Concedido.*

Art. 10o. Los prisioneros que haya de ambas partes serán puestos en libertad y entregados respectivamente. *Concedido.*

Art. 11o. En el caso de arribada a este o cualquier otro puerto mexicano, extranjero, o que no esté por el gobierno español se especifica que los individuos a quienes sobrevenga este accidente, continuarán bajo las mismas garantías con respecto a sus personas e intereses; pues esta obligación no cesará por parte del gobierno mexicano, hasta que, como queda dicho, los ponga de su cuenta en uno de los puertos de la isla de Cuba. *Concedido.*

Art. 12o. Si después de concluido y ratificado por ambas partes del presente convenio, apareciese al convoy de relevo de la guarnición, si otro buque de guerra que con cualquier motivo se dirija a dicho punto, no se le hostilizará en manera alguna durante el término de noventa días, contados desde la fecha de la ratificación; antes bien se les indicará como fuere oportuno, conveniente o proporcionarle, que la fortaleza ha variado de dominio, y se le dará en absoluta libertad de maniobrar como guste, franqueando los auxilios que necesite, cuyo importe deberá satisfacer el Comandante o Comandantes de dicho buque o buques. *Concedido, por el término de sesenta días.*

Art. 13o. Las dudas que puedan originarse por defecto de las necesarias aclaraciones en los artículos antecedentes, se decidirán a favor de la guarnición. *Las dudas que se susciten por falta de explicación en estos capítulos, se zanjarán por medio de conciliadores nombrados por ambas partes, inclinándose siempre a favor de los sitiados.*

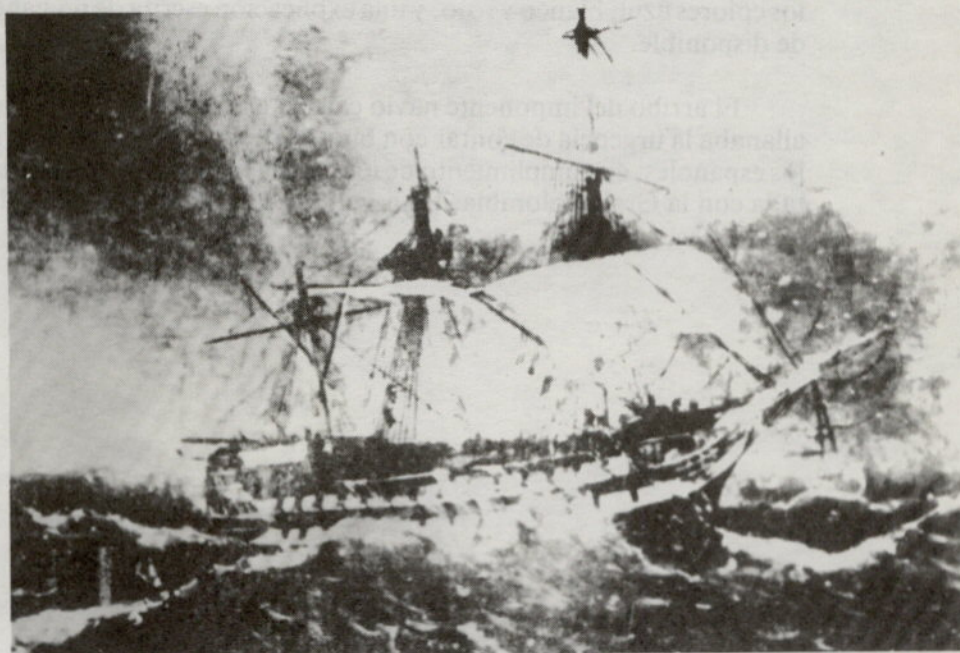
Art. 14o. La religiosidad con que deben cumplirse los precedentes artículos de este convenio por ambas partes, será asegurada hasta su total cumplimiento. *Concedido.*

Miguel Suárez del Valle.- Domingo Lagui.
Castillo de San Juan de Ulúa, a 13 de noviembre de 1825
Ratificó los presentes tratados y se conformó con ellos:
José Coppinger.- Mariano García. Secretario Interino.

NAVIO ASIA

POSTERIORMENTE NOMBRADO CONGRESO MEXICANO

1825



La decisiva victoria obtenida por los insurgentes sudamericanos en Ayacucho selló la suerte del imperio español en el continente y obligó al retiro de los remanentes de un ejército maltrecho y desmoralizado, que nunca tuvo el propósito de mantener por más tiempo el dominio ibérico en estas tierras.

Como parte del gran repliegue español, el 2 de enero de 1825 zarparon de El Callao, Perú, con destino a Chile y a las Filipinas, una flota compuesta del

navío *Asia* (ex-*San Gerónimo*), de 74 cañones: el bergantín *Constante*, armado de una colisa y dos culebrinas; el bergantín *Aquiles*, de 22 cañones, y la corbeta transporte *Gavinton*.

Los malos tratos, la falta de pagos y las escasas vituallas propiciaron el motín, que estalló cuando fondearon en Omaja, isla de Guaján, archipiélago de las Marianas, apresándose al Comandante de esa escuadra, Roque Gurucea, y al Comandante del *Asia*, don José Fermín Pavia, así como a la oficialidad adicta a éste. El mando recayó en el primer teniente don José Martínez.

Celebrado un consejo urgente, los rebeldes decidieron hacer proa hacia la Nueva España para entregarse por capitulación, dejando en Guaján a los Capitanes y oficialidad. La corbeta transporte se desechó por inútil. Confiaban en que el nuevo país los aceptaría de buen grado. Los tripulantes del bergantín *Aquiles* optaron por dirigirse a Chile.

Todo lo anterior sucedió entre el 10 y el 12 de marzo de 1825. El 28 de abril avistaron el puerto de Monterrey, en la Alta California, entrando a la bahía con bandera de parlamento.

Las autoridades de Monterrey aceptaron los términos que proponían los amotinados, que consistían en recibir sus sueldos atrasados que sumaban \$82,325.00 pesos, 3 reales, 9 centavos, jurar fidelidad a México y obtener para los que no quisieran permanecer en el país, facilidades para ir a donde lo decidieran. De Monterrey zarparon rumbo a Acapulco, llevando una bandera con los colores azul, blanco y rojo, y una explicación escrita de no haber lanilla verde disponible.

El arribo del imponente navío causó alegría entre los mexicanos, porque allanaba la urgencia de contar con buques de alto bordo para enviarlos contra los españoles, en cumplimiento de los términos asentados en la alianza concertada con la Gran Colombia. Lo anterior acaeció el 17 de junio de 1825.

BERGANTIN CONSTANTE

1825

CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 117 toneladas

ARTILLERIA: Una colisa de 18; dos culebrinas y 14 cañones

TRIPULACION: 38 plazas

Se incorporó a nuestra Marina de guerra junto con el navío *Asia*, después nombrado *Congreso Mexicano*, como consecuencia del amotinamiento de las dotaciones en la isla de Guaján, islas Marianas, navegando primero a Monterrey, California, y después a Acapulco, a donde arribaron el 17 de junio de 1825.

Asignado José Martínez como Comandante del bergantín, con cuatro oficiales y sesenta marineros, cumplió varios servicios en la Mar del Sur, llevando avituallamientos y pertrechos para habilitar al *Congreso Mexicano* que se disponía a partir rumbo al Atlántico en misión de guerra.

Su trayectoria fue breve, ya que en diciembre de 1832 se fue a pique en San Blas, quedando al través de la playa del Arsenal, en donde se le removió en octubre de 1834 para desembarazar el paso de entrada.

**CAPITULACION DEL NAVIO ASIA AL
GOBIERNO DE MONTERREY
LLAMADO DESPUES NAVIO CONGRESO MEXICANO
EPOCA DE LOS GOBIERNOS CONSERVADORES
1821-1960**

Tengo el honor de poner en noticia de usted que el día 27 del pasado abril ancló en esta bahía el Navío de Guerra *SAN GERONIMO D. EL ASIA* y Bergantín *CONSTANTE*, ambos buques españoles pertenecientes a la escuadra destinada a El Callao de Lima y Capituló su Comandante, guarnición y tripulación el día 1o. del actual mes juntamente con el Bergantín *CONSTANTE* que venía en su conserva ofreciéndose en todo entregar dichos buques a la Nación Mexicana como mejor se orientará usted por la adjunta copia que le incluyó de la citada capitulación.

Advierto a usted para que no le caiga de sorpresa al arribo a ese puerto del mando de usted el Navío y Bergantín citados que el Pabellón Nacional Mexicano en lugar del campo verde en las tres franjas se le ha puesto azul respecto a no haber ni en el Navío ni aquí género verde alguno y también le aviso a usted que el prenotado Navío lleva el escudo nuestro menos el Bergantín por no haber otro en este punto, pero sí la Bandera Trigarante sin el escudo dicho.

El Segundo Piloto de Altura don Juan Malabarín es el que lleva la comisión de pasar inmediatamente a la capital de México a entregar en mano propia al Supremo Gobierno los pliegos de esta Comandancia Militar por lo que suplico a usted le franquee todos los auxilios para su tránsito por interesar así al mejor servicio de nuestra Nación.

Dios Guarde a Vuestra Señoría Muchos Años

Monterrey de la Alta California, Mayo de 1825.

LUIS ANTONIO ARGUELLO
(Sr. Gobernador Político Militar de la Plaza de Acapulco)

Habiendo salido de las costas del Perú el 2 de enero último pasado, varios buques de la Escuadra Española con dirección a Manila y otros a Chile y la Península por resultas de la pérdida del Ejército RI. Y capitulación ratificada entre don José Canterac, Teniente General de los Reales Ejércitos de S.M.C. y el General de la División de la República de Colombia y Comandante en Jefe del Ejército Unido Liberador del Perú, Antonio José Sucre, fecha 2 de diciembre del año último pasado de 1824, compuesta del Navío, Bergantín, *AQUILES* y *CONSTANTE* en que me hallaba embarcado desde su armamento de Comandante, y Corbeta transporte la *GA VINTON* arribamos a la isla de Guaján una de la Marianas y dimos fondo en Omaja, para proveerse de la aguada que necesitaba, refrescarse la gente, y continuar el viaje que propuso el Comandante en Jefe de la referida División y de este Navío (hoy de mi mando) hasta que listos de lo necesario y prontos a zarpar, se negó la tripulación y guarnición del referido navío a obedecer la última determinación, pretextando la falta de pagos y escasos medios para habilitarse de sus indispensables surtimientos de tabaco, hilo, jabón y gasa, con este motivo hubo de commoverse una acción popular e irritarse los ánimos de sus dotaciones, que sin manifestar una ciega inobediencia, aparentaron los de este Navío su desagrado en no querer levar las anclas para dar a la vela la noche del 10 de marzo último y hostigados (según me han informado) del rigor de sablazos que principió a repartir a la Guarnición de Infantería de Marina y Brigadas de Artillería que se encontraban en el Cabrestante por no ser los Guardia Marina del Navío más antiguo en su clase llamado don Francisco Armero y Peñaranda; predispuestos los marinos de antemano se convirtieron contra unos Jefes que no cooperaron más que en hacer más aciaga la suerte de sus tristes súbditos y levantaron el grito prehendiéndolos a todos ellos y principalmente al Comandante que era el Capitán de Navío D. Roque Guruceta; enseguida tomaron la determinación de mandar al Bergantín de mi mando el *CONSTANTE*, un bote equipado de marinería y tropa para conducirme a este Navío y me hiciese cargo del comando y dirección que manifestasen. A este ímpetu inesperado de fuerza, tuve por conveniente y necesario el acceder, y amenecido el día 11 desalojaron del Navío a todos los oficiales de guerra y mayores, conduciéndolos en botes del propio buque a tierra con todos sus equipajes y camas que aunque hubo algunos pequeños desórdenes de perpetraciones de robos, que suelen ser irremediables en semejantes casos, y en esta ocasión poco conforme a las miras que manifestaron me consta saber fue un corto número el de los infractores. Concluida la indicada determinación de poner en tierra los jefes principales sin ofender sus personas, se dirigieron a la Corbeta *GARINTON* y conociendo lo mucho que les atrasarían las miras que se proponían, el mal estado de la citada Corbeta y que en el anterior viaje trataron de abandonarla por la mucha agua que hacía, les sacaron el velamen que estaba bastante deteriorado y parte de la arboladura, quemando su casco en prueba de lo obsecados que estaban del mal trato, que parece han recibido desde su salida de España para el mar Pacífico.

La misma noche del 10 se separó el Bergantín *AQUILES* de porte de 22 cañones del Navío y se mantuvo fuera a la expectativa de sus operaciones, y saliendo a la mar la tarde del día siguiente del 11 se separó el citado Bergantín de sus fuegos, navegando a opuesto rumbo; al siguiente día 12 convoqué a todos los oficiales del mar, tripulación y guarnición, y preguntados que manifestasen sus miras sobre la navegación que se emprendía me contestaron que la dirigiese a uno de los estados independientes de las Américas que pertenecieron a España, y convencidos de las ventajas que les proporcionaba el dirigirnos a Monterrey

para la habilitación de algunos víveres respecto a la navegación y época en que se emprendía, que la gente podía refrescarse y fijar su objeto para entregarse bajo la égida de las leyes patrias de los Estados Unidos Mexicanos, garantizada por una constitución federal que reinaba en estos estados; convinieron todos unánimemente en esta determinación.

En todo este viaje no observé mayormente desorden, y yo celoso de preaverlos sólo encontré algunas diferencias en la determinación convenida; cooperé en semejante delicada situación a el feliz salvamento del Navío y su desgraciada dotación, no perdonando fatiga para labrarles mejor suerte.- Llegado a Monterrey el 28 de abril siguiente pasé a tierra luego que dimos fondo, y me presenté al Gobernador y Comandante Militar de aquel presidio y a quién insinué mis ideas y necesidades de recomposiciones de los buques, y hallando en el toda la acogida que apetecía pactamos el tratado celebrado en 1o. de mayo último pasado, por consecuencia me franquéo los montes y con la maestranza del Navío hice el acopio de arboladura que pude en mi permanencia en aquel punto para repuesto del buque como renglón de primera necesidad, conociendo el gran valor que en sí tiene y el importante servicio que en ello se hacía a la Nación Mexicana, habilitándome además de algunos frescos para la gente, y poder salir a la posible brevedad para este punto a poner bajo las órdenes del alto supremo Gobierno de los Estados Unidos, que fue el 26 del último pasado mayo que dimos la vela.- Toda la dotación de este Navío y Bergantín *CONSTANTE* que siguió mis aguas, ha disfrutado en todo el viaje de la mejor salud sólo han muerto de los que saqué de Guaján uno a la salida y otro en Monterrey de enfermedad del pecho, los pocos que tengo a bordo del Navío no son de mayor gravedad. Ninguno de los oficiales antiguos de guerra conduce el Navío y de los mayores sólo don Nicolás Morusi que era el Cirujano de su dotación quedándose los otros dos en tierra y D. José Cárdenas que en clase de tercer piloto venía de dotación y hace las veces de mi segundo, conduce toda la maestranza de su reglamento con el aumento de dos maestros mayores de carpintero y calafate que se embarcaron en Cádiz para la escuadra del Pacífico: los oficiales de mar excepto los dos primeros contramestres que se quedaron en Guaján 108 individuos de tropa de marina, 38 id. del destacamento de brigadas de artillería, y 271 plazas de marinería entre artilleros con preferencia, ordinarios, marineros y grumetes y dos dependientes de la provisión de víveres, conduce también de transporte a D. Juan Malarín comisionado con la correspondencia de oficio del gobierno de Monterrey para el supremo de los Estados Unidos.- El Bergantín *CONSTANTE* trae de fuera 38 plazas incluso en ellos el Comandante y su segundo. A bordo del navío *ASIA* en la mar a 11 de junio de 1825.- (firmado) JOSE MARTINEZ.

Al dar fondo en esta bahía el Navío español de mi mando nombrado *ASIA* de porte de 68 cañones con el Bergantín de Guerra el *CONSTANTE*, debo poner en noticia de V.E. todas las circunstancias que la motivaron.

CAPITULADOS ambos buques en el Presidio de Monterrey a 1o. de Mayo último pasado, enarbolando la Bandera Nacional y reconocida por las tripulaciones, Guarnición de Infantería de Marina y destacamentos de Brigadas de la Independencia de los Estados Unidos Mexicanos, bajo la garantía de las bases ratificadas en el tratado celebrado con aquel Gobierno, y cuya copia acompaño a ustedes sólo falta el que se lleve a puro y debido efecto el indicado convenio; bajo este principio tengo formada la oportuna liquidación de atrasos de los dos buques con arreglo al Art. 5o. del citado tratado, la que asciende a 82,325 pesos, 3 reales, 9 centavos: De este líquido total se hallan segregadas o

deducidas una partida de 3,837 pesos, 4 reales que alcanzó de atrasos devengados en mi comando hasta 1o. de Mayo último pasado y me adeudaba el Gobierno Español, respecto a la donación que oportunamente he hecho a favor de la Nación Mexicana, conociendo tal vez se halle el Erario del Estado bastante gravado de atenciones: 643 pesos, 1 real, 4 cents. el 1er. cirujano Don Nicolás Marasi, por igual concepto y 179 pesos, 1 real, 2 centavos el Padre Capellán que viene en el Navío en reemplazo de los dos que quedaron en Guaján, deseando todos el acreditar el Gobierno su decidida adhesión.

La Relación que así mismo acompaño impondrá a V.E. la conducta pública observada en el viaje y causa que ha habido para acogerse estos Españoles al Pabellón Independiente de los Estados Unidos Mexicanos. Sírvasse V.S. pues ponerlo todo en la alta consideración del Supremo Gobierno para los efectos oportunos, y en el entretanto disponer V.S. las órdenes que tenga a bien para el mejor y acertado servicio de la Nación.

Parte del arribo del navío *Asia* y bergantín *Constante* al puerto de Acapulco

Tengo el honor de participar V.E. haber dado fondo en este puerto a las seis de esta tarde el Navío *ASIA* y el Bergantín *CONSTANTE*, ambos españoles de guerra, capitulados en Monterrey el 1o. de Mayo último, al mando de don José Martínez, Teniente de Fragata, el cual ha presentado un pliego del Comandante General de dicho Monterrey y copia de la capitulación que hizo: Asimismo me ha dado conocimiento de todas las circunstancias que presidieron a la referida capitulación de que me acompañó igualmente copia. Todos los expresados documentos que constan de cuatro pliegos los dirijo a V.E. congratulándome de llevar a su conocimiento este suceso tan feliz, y de prosperidad para la Nación.

S. S.

DIOS Y LIBERTAD

Acapulco, Junio 11 oct. 1825. A las ocho de la noche

CTTAN. M. VICTORIA

Exmo. Señor Secretario de Estado
y del Despacho de Guerra y Marina

Miércoles 15 de junio de 1825

Noticias oficiales

Tenemos la satisfacción de comunicar a los habitantes de nuestros hermanos de la América del Sur, han venido a rendir justos homenajes de libertad e independencia, al pabellón mexicano, dando con este hecho interesante la prueba más decisiva, de que nada pueden los tiranos cuando tratan de comprometer a los hombres que saben amar la libertad, respetar los derechos de los pueblos, y que sólo aguardan el preciso momento de tirar las cadenas contra sus opresores.

Comandancia Militar de Acapulco

Núm. 52. Exmo. Sr.- Tengo el honor de participar a U.E. haber dado fondo en este puerto a las seis de esta tarde el navío *Asia* y el bergantín *Constante*; ambos españoles de guerra, capitulados en Monterrey el 1º de Mayo último al mando de D. José Martínez, teniente de fragata, el cual me ha presentado un pliego del comandante general de dicho Monterrey, y copia de la capitulación que hizo. Así mismo me ha dado conocimiento de todas las circunstancias que precedieron a la referida capitulación de que me acompañó igualmente copia. Todos los expresados documentos que constan de cuatro pliegos los dirijo a V.E. congratulándome de elevar a su conocimiento este suceso tan feliz y de prosperidad para la nación.

Dios y Libertad. Acapulco, junio 11 de 1825.- A las ocho de la noche.- Manuel Victoria.- Exmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.

Documento No. 1

Tengo el honor de poner en noticia de V.S. que el día 27 del pasado abril ancló en esta bahía el navío de guerra *S. Gerónimo* (a) el *Asia* y el bergantín *Constante* ambos buques españoles pertenecientes a la escuadra destinada a El Callao de Lima y capituló su comandante, guarnición y tripulación el día 1 del actual mes, juntamente con el bergantín *Constante* que venía en su conserva ofreciéndose en todo a entregar dichos buques a la nación mexicana como mejor se orientará V.S. por la adjunta copia que le incluyo de la citada capitulación.- Advierto a V.S. para que no le coja de sorpresa a la arribada a ese puerto del mando de V.S. el navío y bergantín citados, que el pabellón nacional mexicano en lugar del campo verde en las tres fajas se le ha puesto azul respecto a no haber ni en el navío ni aquí género verde alguno y también le aviso a usted que el prenotado navío lleva el escudo nuestro menos el bergantín por no haber otro en este punto, pero sí la bandera trigarante sin el escudo dicho.- El segundo piloto de altura D. Juan Malarin es el que lleva la comisión de pasar inmediata-

mente a la capital de México a entregar en mano propia al supremo gobierno los pliegos de esta comandancia militar, por lo que suplico a V.S. le franquee todos los auxilios para su tránsito por interesar así al mejor servicio de nuestra nación.- Dios guarde a V.S. muchos años. Monterrey de la Alta California 21 de mayo de 1825.- Luis Antonio Arguello.- Sr. gobernador político y militar de la plaza de Acapulco.

Noticias oficiales

Tomando la satisfacción de comunicar a los habitantes de nuestros hermanos de la América del Sur, han venido a recibir en los momentos de libertad e independencia, al papá de la nación mexicana, dando con este hecho interesante la prueba más decisiva de que nada pueden los tiranos cuando tratan de oprimir a los hombres que saben amar la libertad, respetar los derechos de los pueblos, y que sólo aguardan el preciso momento de tirar las cadenas contra sus opresores.

Comandancia Militar de Acapulco

Méjico 22. Excmo. Sr. Teniente honorífico de Intendencia a U. E. haber dado fondo en este puerto a las seis de esta tarde el navío de la V. E. el bergantín Comandante, ambos españoles de guerra, capitulados en Monterrey el 1.º de Mayo último al mando de D. José Martínez, se viene de fraxina, el cual me ha presentado un pliego del comandante general de dicho Monterrey, y copia de la capitulación que precede. Así mismo me ha dado conocimiento de todas las circunstancias que precedieron a la referida capitulación de que me acompaña igualmente copia. Todos los expresados documentos que constan de cuatro pliegos los dirijo a V. E. con gratitud de elevar a su conocimiento este suceso tan feliz y de prosperidad para la nación.

Dio y Libertad. Acapulco, junio 11 de 1825. - A las ocho de la noche Manuel Victoria. Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.

Documento No. 1

Tengo el honor de poner en noticia de V. E. que el día 27 del pasado abril último, en esta bahía el navío de guerra 2.º Comandante (a) el Asia y el bergantín Comandante, ambos buques españoles pertenecientes a la escuadra destinada a El Callao de Lima y capitulados en Monterrey, Guadalupe y Tijuana el día 1.º del actual mes, juntamente con el bergantín Comandante que venía en sucesiva órden, doce en todo a entregar dichos buques a la nación mexicana como indica el orden de V. E. por la adjunta copia que le incluyo de la citada capitulación. Advertido V. E. para dar no le coja de sorpresa a la atribuida a ese puerto del mando de V. E. el navío y bergantín citados, que el papá de la nación mexicana en lugar de campo viene en las tres velas se le ha puesto al respecto a bordo en el navío en agua y en el campo verde al uno y también le aviso a usted que el pánico no asido lleva el escudo que los tiranos por haberse por en este punto, pero a la banda izquierda en el escudo dicho. El segundo pliego de la alianza es el que lleva la comisión de pasar inmediata-

CAPITULACION

TRATADO HECHO POR EL COMANDANTE DEL NAVIO ASIA, TENIENTE DE FRAGATA D. JOSE MARTINEZ, SU GUARNICION Y TRIPULACION, Y EL SR. GOBERNADOR D. LUIS ANTONIO ARGUELLO, CAPITAN DE CABALLERIA Y COMANDANTE MILITAR DE ESTE TERRITORIO CORRESPONDIENTE A LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Art. 1 D. José Martínez pone a disposición del gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el Navío *ASIA* con toda su fuerza y pertrechos, y el Bergantín de guerra *CONSTANTE* que el 6 de abril se separó bajo un tiempo (que si no tiene alguna desgracia) será comprendido en un todo como el Navío.

Art. 2 El Gobernador del territorio en compensación a la entrega de los expresados buques, afianza la seguridad de los individuos que lo guarnecen, sus propiedades, fueros, preeminencias y conducto de toda la federación, como igualmente su libertad individual, con arreglo a las leyes que rigen en estos estados, sujetándose en un todo a ellas.

Art. 3 D. José Martínez, Comandante en Jefe de estas dos fuerzas, ofrece inmediatamente jurar la independencia e igualmente sus oficiales, tropa y tripulaciones, para lo cual están prontos exceptuados los individuos que quisieren pasar a la Península u a otro cualquiera punto del dominio español, a quienes el gobierno facilitará todos los auxilios necesarios, embarcándolos por cuenta del Estado en los puntos que designaren.

Art. 4 El Gobernador de este territorio nombrará el comisionado que tuviere a bien, para acordar y convenir en los artículos del presente tratado, co-

mo al mismo tiempo para facilitar las reposiciones que necesiten los enunciados buques para su viaje al puerto de Acapulco y a ponerse a disposición del supremo gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

Art. 5 El Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos satisfará a la tripulación de ambos buques lo que les adeudaba el gobierno español por razón de las pagas desde su salida de España a esta campaña según las cuentas que presentare el contador de Navío, tanto más cuanto que voluntariamente se han prometido a hacer esta entrega a los Estados Unidos Mexicanos.

Art. 6 A los capitulados que quieran quedarse en este reino, o pasar a cualquiera otra parte independiente de América, se les dará una carta de seguridad expresando en ella ser el individuo uno de los capitulados del Navío *ASIA*, para que puedan transitar con seguridad.

Art. 7 Toda interpretación que se haga sobre el presente tratado resultará siempre a favor de los capitulados.

Art. 8 Esta capitulación reposará sobre la buena fe de las dos partes contratantes, estando ratificada, como de hecho se ratifica y aprueba y se formarán cuatro ejemplares, de los cuales quedarán dos en cada una de las dos partes contratantes para los fines que les convenga.

Dada en el presidio de Monterrey a 1 de Mayo de 1825.- José Estrada. José Ramírez.- José de Cárdenas.- Antonio Ventura Roteta.- Conforme y ratificado en todas sus partes.- Luis Antonio Arguello.- José Martínez.- Es copia de su original de que certifico.- Monterrey, 22 de mayo de 1825.- Arguello.

El Exmo. Sr. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos lleno de la más gloriosa satisfacción, por un suceso que tanto contribuye a la seguridad de nuestra independencia, y al honor de la Nación Mexicana, ha aprobado en todas sus partes la capitulación anterior, ha mandado en consecuencia, se ejecute el pago de los alcances de la tripulación española, en los términos convenidos.

IMPRENTA DE LA FEDERACION EN PALACIO

El Comandante principal y Jefe Político del Territorio de la Baja California: acompaña el duplicado que remitió con fecha 3 del corriente referente al extraordinario que dirigió el señor Gobernador de la Alta California sobre haber capitulado el Comandante en Jefe de las fuerzas navales españolas. E incluye copia certificada del TRATADO DE CAPITULACION, por si el anterior padeció extravío; por este correo tenga noticia el alto Gobierno de tan interesante asunto.

EXMO. SEÑOR:

El adjunto . . . *(faltan nueve líneas escritas a mano, por haber sido roto el papel, sigue a la vuelta de la hoja)* . . .

-ner la plausible noticia de haber Capitulado en aquel Territorio el Comandante en Jefe de las Fuerzas Españolas, teniente de fragata D. José Martínez; quien con los buques Navío *ASI* de 74 cañones y Bergantín *CONSTANTE* de 14 cañones se ha entregado a nuestro suave Gobierno habiendo jurado dicho Jefe, sus oficiales, tropa y tripulación nuestra feliz independencia.

El indicado pliego llegó bien maltratado y lo hice forzar y ha estado detenido seis días en este Gobierno por falta de buque, hasta ahora que se presentó la Goleta Costanera nombrada *SAN IGNACIO* de don Mateo Terres, quien lo lleva a Mazatlán o San Blas, puntos donde tocar; y a cuyos administradores recomiendo su pronto despacho, para su recibo en esa superioridad. Pongo en la superior noticia de V.E. para su conocimiento.

Tengo el honor de emitir a la superior inteligencia de V. E. con este duplicado, copia certificada de la indicada capitulación que recibió con oficio de 3 de mayo de aquel Señor Gobernador en obvio de que si el correo violento que salió de este Territorio el 3 del corriente han padecido algún extravío en su tránsito, no deje el alto Gobierno de tener conocimiento de ocurrencia y noticia tan interesante.

Dios Guarde a V.E. muchos años
Loreto, 16 de junio de 1825

Se alista el navío Congreso Mexicano en Acapulco para pasar a la mar del Norte (Golfo de México)

Obligado México a cumplir la alianza firmada con Colombia para seguir la lucha contra los españoles, vio en el *Congreso Mexicano* un buque adecuado para ese fin. Además, en el podrían hacer sus prácticas los aspirantes que recibían la teoría en la Escuela Naval de Tlacotalpan.

A tal objeto el Ministro de Guerra, general Manuel Gómez Pedraza, giró las órdenes pertinentes, aunque el general Pedro Celestino Negrete, marino de origen español incorporado al Imperio, opuso razonamientos que cayeron en el vacío, señalando posibles dificultades.

Tomó el mando el capitán José María Tosta, quien alistó el navío para una larga travesía hasta el cabo de Hornos, recibiendo a bordo al grupo de aspirantes, del que se tienen los siguientes nombres: Blas Godínez, Francisco Anaya, José María Anaya, Juan Heredia, Mariano Torreblanca, José María Jiménez, José Francisco Rivera, José María Espino, Mariano Merino, Eduardo García, Fernando Guevara, Román Berra, Antonio Fishlandier, Ramón Martínez, José María Iglesias, Remigio Camacho y José Antepara.

Es de suponer que algunos de estos aspirantes no provenían de la Academia Naval de Tlacotalpan, pero aparecen con la calidad de aspirantes en la documentación relativa.

Teniendo el propósito de enviar a Panamá una representación del poder legislativo, se dispuso que fueran en el navío y a su llegada al istmo se encargara el bergantín *Constante* de su traslado.

Zarparon el 12 de junio de 1826, retrazados por la falta de vientos, el *Congreso* tuvo que arribar a Guayaquil, para hacer aguada y reponer los barriles defectuosos.

El capitán Tosta empezó a tener dificultades tanto económicas como de moral. A su llegada a Valparaíso, en Chile, su presupuesto iba muy mermado y las letras giradas contra la Casa Barclay, Herrins, Richardson y Cía., de Londres, fueron recusadas. Hubo que hacer una urgente carena, la dotación manifestó inconformidades y aunque estaban en zona de buen clima, se aflojaba la disciplina, obligando a reprensiones y castigos.

De buena forma, el gobierno chileno procuró ayudar al navío en apuros que no encontraba respuesta de México, debido a los azares de una lucha civil, que parecía haberse olvidado de ellos.

El 13 de marzo de 1827 se consigue que José Luis Aycinena y Cía., acepte respaldar al comandante Tosta en sus apremios para revituallarse y queda un adeudo de \$ 241,859.00 que deberá pagar la República.

El *Congreso Mexicano* zarpa de Valparaíso el 24 de agosto de 1827, a las dos de la tarde.

Tosta ha llevado como Segundo y Jefe del Detall al primer teniente Manuel Lara Bonifaz, del que apunta que no es competente para el puesto, pero que su devoción a la patria y su probado valor lo hacen útil en otros menesteres.

Pese a que le falta tripulación, pues ha dejado en el hospital a 20 marineros y soldados, decide abandonar en tierra a un grupo de oficiales, por lo cual tuvo que responder más adelante en averiguaciones formales.

Demostrando la confusión que imperaba en el gobierno, los ministros que se suceden en el ramo de Guerra en México suponen al buque en isla Margarita y envían instrucciones que no se podrán cumplir.

Tosta ha tenido que contratar a varios oficiales extranjeros, como Guillermo Cochran, primer teniente, William Williams y John Unsworth segundos tenientes. Su dotación asciende a 549 hombres.

Sesenta y cuatro días después de su salida toca isla Margarita, en donde cumple algunos servicios a la Gran Colombia, pasando después a Cumaná, a la Guayra y entran en el Caribe, con precauciones para no topár con los navíos de Laborde.

En la travesía hacia Yucatán capturan el bergantín *San Buena Ventura*, que conducía 214 remplazos para la guarnición de La Habana.

El 9 de enero de 1827 lo anuncia el vigía de Ulúa y da fondo al ancla frente a la fortaleza; de aquí no volverá a escribir en su bitácora singladuras de combate.

Su imponente porte sirvió para que los españoles anduvieron con prudencia; tal vez en ello consistió su utilidad, además porque la Armada ibérica pasaba también una crisis de efectivos para la extensa campaña que debía librar contra la escuadrilla del comodoro David Porter y la de los buques colombianos.

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

DAVID PORTER Y LA ESCUADRILLA MEXICANA

Organización de la escuadrilla mexicana por el comodoro David Porter y acciones en aguas de Cuba

A partir de la fecha de capitulación de la fortaleza de San Juan de Ulúa, la escuadrilla que estableció el bloqueo podía llegar a la inactividad, por lo que el Gobierno de la República decidió que la lucha prosiguiera hasta que España reconociera nuestra independencia.

La escuadrilla constaba de la fragata *Libertad* y bergantines *Bravo*, *Guerrero*, *Hermón* y *Victoria*

El gobierno tenía informes de que desde 1825 se gestaba un levantamiento en Yucatán, así que ordenó a la goleta de guerra *Orizaba* que efectuara un cruce por esa provincia, mismo que se prolongó durante dos años. A principios de 1826 el bergantín *Victoria*, al mando del capitán José María Machín, efectuó un cruce frente al litoral cubano, capturando cuatro pequeños buques mercantes españoles, enviando tres a cayó Hueso y otro a Campeche.

Bergantín *Guerrero*

El bergantín *Guerrero*, hermoso buque construido en el astillero Henry Eckford, primero de los Estados Unidos de América, situado en la ribera del Este, en abril de 1824 se encontraba amarrado a un muelle del puerto de Nueva York; su casco, pintado de negro, lucía esbeltas líneas favorables a la velocidad. Sus 22 cañones habían sido fundidos y barrenados por los mismos talleres que construían para la Armada de los Estados Unidos.

La tripulación constaba de sesenta marineros, entre estadounidenses,

ingleses, irlandeses y suecos. No era una tripulación completa, pero sí suficiente para llevar el buque a Veracruz. El contrato de la gente lo había hecho en Nueva York David Porter, marino norteamericano que solicitó al Gobierno de la República servir en la Marina de México, siendo admitido con el grado de Capitán de Navío. Al mando inmediato del *Guerrero* quedó su sobrino David Henry Porter; como oficiales, Carlos E. Hawkins y Alejandro Thompson, además de los dos hijos de David Porter, David Dixon y Thomas.

Finalizaba el mes de abril de 1824 cuando el *Guerrero* izó el pabellón nacional y zarpó de Nueva York lanzando vivas de despedida. Al concluir el mes de mayo ya había cruzado el Golfo de México. Un día faltaba para arribar a Veracruz, cuando avistó la fragata *Hércules*, que navegaba a toda vela. Afortunadamente el *Guerrero* pudo eludirla, quedando bajo la protección de los cañones del castillo de San Juan de Ulúa sin haber sufrido un mal encuentro.

Aseguradas las amarras del *Guerrero* a los sólidos argollones de bronce empotrados en los muros de Ulúa, desembarcó David Porter y su comitiva, partiendo de inmediato para la ciudad de México. Porter volvió a Veracruz hasta noviembre de 1826, tomando el mando de la escuadrilla, por lo que se le designó Comodoro, denominación no de grado, sino la correspondiente al cargo conferido.

El comodoro David Porter organiza la escuadrilla mexicana

El comodoro Porter, prestigiado marino de gran experiencia, enérgico y dinámico, tomó el mando de la escuadrilla en el puerto de Veracruz. Con febril actividad ordenó calafatear los viejos cascos de los buques de la escuadrilla, formada por la fragata *Libertad*, bergantines *Bravo*, *Hermón*, *Victoria* y el recién adquirido *Guerrero*, además del viejo navío *Asia*, después nombrado *Congreso Mexicano*; este último lo encontró Porter inútil para navegar y ordenó desarbolarlo para destinarlo a barco prisión.

El problema más grave que inquietaba al Comodoro era el no obtener personal idóneo para tripular los buques de la escuadrilla. Se carecía de marineros y pocos podían contarse como buenos. Para completar la gente que se necesitaba a bordo, el gobierno envió una compañía de soldados sediciosos.

El comodoro Porter, educado en una tradición de rígida disciplina, trajo al español los reglamentos de la Armada de los Estados Unidos de América y los impuso como regla de conducta de su nuevo mando. Redujo las franquicias a tierra e implantó prácticas diarias de instrucción militar con armas de pequeño calibre, así como con los grandes cañones. Los Consejos de Guerra funcionaban con regularidad. No permitía que los oficiales se durmieran en su servicio de vigilancia; estaba prohibido que en el alcázar se jugara a los naipes y que se fumara en algunos sitios del buque, salvo en aquéllos que no pusieran en peligro de incendio los paños de pólvora. El Comodoro usó deliberadamente el rebenque, o gato de siete colas, sobre las espaldas de sus marineros, lo que finalmente se tradujo en un sentimiento de obediencia.

La escuadrilla mexicana tenía por misión efectuar el crucero en aguas de Cuba para ejercer su acción sobre los buques mercantes españoles.

El teniente Arturo López de Nava, en su *Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana*, dice:

“Nuestro Ministro Plenipotenciario en Washington, don Pablo Obregón, no obstante de que conocía la intención norteamericana de no per-

mitir un cambio político en Cuba, alentaba a nuestro gobierno a mantener sus miras, y éste, que con la rendición de San Juan de Ulúa tenía sin ocupación a sus buques militares determinó enviarlos a Cuba para cruzar aquellas aguas.

La comisión, si bien era peligrosa, servía a nuestros marinos para su adiestramiento. La puesta a las órdenes del valiente y enérgico comodoro David Porter, comenzaba a corregirse de los vicios propios de una estancia prolongada en puerto. El marino Porter fue, sin duda, el más ilustre de los extranjeros —pocos por cierto— que sirvieron con lealtad y entusiasmo a la República. Su valor, su pericia y honradez, eran prendas que lo hicieron merecedor del mando de nuestra Marina en el Golfo. Más tarde los hechos probaron plenamente la confianza que en él se había depositado.”

En diciembre de 1826 zarpó de Veracruz la escuadrilla, compuesta de las fragatas *Libertad*, de cuarenta cañones; los bergantines *Bravo*, *Hermón* y *Victoria*, de dieciocho los dos primeros y veinte el último.

El bloqueo de las costas de Cuba tomaba gran importancia con motivo de haberse decretado la libertad de comercio, por lo que gran número de embarcaciones arribaban a puerto cubano, facilitando a nuestros buques tomar varias presas; algunas fueron destruidas y otras enviadas a Veracruz. Entre los buques capturados se encontraba el buque español *Hércules Gaditano*, procedente de Cádiz. El total de embarcaciones destruidas ascendió a veinticuatro, según lo refiere Lerdo de Tejada.

El capitán de navío Angel Laborde, Comandante del apostadero de La Habana, ordenó reparar y poner en servicio a numerosos buques de su escuadra, con los fondos proporcionados por el gobernador Vives, saliendo de inmediato a combatir a los buques mexicanos que efectuaban cruceros en aguas de Cuba, los que conscientes de su inferioridad se dirigían a cayo Hueso Thompson's Island a ciencia y paciencia de los Estados Unidos de América. Es natural que esto causara tensiones entre este país y España.

El comodoro Porter procuró, sin embargo, no violar la neutralidad de los Estados Unidos; ello lo observamos en la correspondencia del señor Francisco Pizarro Martínez, agente secreto del Gobierno de México en Nueva Orleans.

La escuadrilla había alcanzado una gran eficiencia y hasta se le mencionaba con admiración. Aún los mismos españoles, que juzgaban a nuestros buques con desprecio, ahora les preocupaba su intrepidez y arrogancia, así como la competencia y habilidad de su Comandante, el comodoro David Porter.

El Gobierno de México autorizó a Porter para distribuir algunas patentes de corso e intensificar el bloqueo contra el comercio marítimo español y aunque sólo expidió una al buque armado *La Molestadora*, los resultados fueron excelentes al realizar su crucero en aguas de Cuba, y más tarde este buque extendió sus correrías hasta el Mediterráneo, operando durante cinco meses capturando dos bergantines, un místico, cuatro bombardas, un falucho y una tartana, según lo refiere Lerdo de Tejada.

Molestaba a Laborde la audacia de los buques mexicanos y las grandes

pérdidas sufridas por el comercio español, obligando a la escuadra de La Habana a ejercer su acción contra los buques de México y de Colombia, nuestra aliada, que también había destacado varios buques armados en corso contra Cuba.

Buques de la escuadra de Laborde vinieron a costas nacionales y apresaron algunas embargaciones mexicanas, en su mayoría de pequeño porte, que hacían el cabotaje, como la goleta *Gertudis*, que fue recobrada y puesta a salvo por su propia tripulación.

En los últimos meses del año los buques de la escuadrilla nacional fueron reincorporándose al puerto de Veracruz. En diciembre el gobierno dispuso que la escuadrilla formada por los bergantines *Bravo*, *Guerrero* y *Hermón* reanudaran sus operaciones en aguas de Cuba.

En cumplimiento a disposiciones superiores, en mayo de 1827 zarpó la escuadrilla rumbo a cayo Hueso, para alejar a los buques españoles de nuestras costas. Esta base usada por el comodoro Porter la había abandonado la Armada de los Estados Unidos desde hacía algún tiempo, pasando a su nueva base de Pensacola. El Ministro español envió sus protestas al Presidente John Adams y éste se vio obligado a mandar buques de su escuadra a cayo Hueso en plan de observadores.

Una flota española al mando de Laborde intentó bloquear a nuestra escuadrilla en los cayos, pero Porter, familiarizado con todas las entradas y salidas de los canales sin necesidad de cartas, obtuvo ventajas sobre el enemigo.

ACCION DE LA ESMERALDA EN LAS COSTAS DE CUBA

La Esmeralda era un buque mercante capturado por la escuadrilla mexicana. Tenía una elevada toldilla, aumentada aún más por una pila de troncos de caoba y maquinaria destinada a una plantación de azúcar. El mando de este buque se le dio al primer teniente David H. Porter.

Comenzaba el otoño de 1827 cuando el aspirante de segunda David Dixon, hijo del comodoro Porter, se incorporó a *La Esmeralda* procedente del buque insignia *Libertad*. La tripulación del primero la componían un carpintero inglés de nombre Barret, un viejo Cabo de Mar sueco, un camarero inglés, dos estadounidenses y veintitrés mexicanos.

La Esmeralda burló el bloqueo impuesto por Laborde y rodeando el cabo San Antonio por el lado oeste de Cuba se dirigió hacia el Este. A la media noche, en las afueras de la bahía Broa, el comandante David Henry Porter se dirigió a tierra en un bote con catorce remeros, teniendo cuidado de no ser sorprendidos por algunas partidas en tierra. A bordo, a cargo de *La Esmeralda*, quedó el aspirante de primera David Dixon Porter.

La partida de desembarco sorprendió y capturó diversas goletas pequeñas en el pueblo de Batabanoa, apresó una recua de mulas que transportaban café y azúcar, y al amanecer la llevaron a *La Esmeralda*. Hundieron las goletas después de extraer el cargamento. A la noche siguiente cuatro barcos se capturaron en la bahía Seguanca, en la isla de Pinos. Entre las embarcaciones apresadas se encontraba una hermosa embarcación tan grande como *La Esmeralda*, cuya venta, sin duda, hubiera redituado una buena utilidad si se hubiera llevado a cayo Hueso, pero se tuvieron que cumplir las órdenes de quemarlas, hundirlas o destruirlas. De este buque sólo se aprovecharon las jarcias, el velamen y pertrechos navales para uso de la escuadrilla.

Motín a bordo

En Cienfuegos los de la partida de desembarco cometieron algunos desmanes, pero fueron reprimidos por el comandante David Henry Porter, quien devolvió el botín que había hurtado y azotó a los responsables atándolos al palo mayor.

Aunque el rebenque era un buen recurso para imponer la disciplina, en esta ocasión no había sido práctico, pues se observó que el grupo de sediciosos se hacían remolones en sus faenas.

Los de la partida de desembarco, al devolver sus armas no las entregaron completas, pues David Dixon, que las tenía a su cargo, notó la falta de dos fusiles, varios alfanges y catorce bayonetas.

El camarero había escuchado a los sediciosos decir que en veinticuatro horas tendrían nuevo comandante y esto puso sobre aviso a David Dixon, permaneció en la cabina para proteger el armamento; en tanto, envió al camarero para que informara al comandante David Henry Porter sobre lo que se tramaba. Este ordenó a Dixon se quedara en la cabina con los alfanges y pistolas preparadas, apostó a su lado el cabo de mar sueco. Mandó reunir al personal, presentándose el carpintero inglés Barret y los amotinados al lado suyo en la cubierta de proa. El comandante les ordenó que fueran a popa y en este momento el instigador gritó a sus compañeros que lo siguieran, lanzándose sobre David H. Porter blandiendo un arma. Dixon le dio una pistola a éste, quien disparó a la cabeza del instigador, en tanto que el cabo de mar sueco, con un alfange, derribó a Barret. El comandante se mantuvo con las pistolas amartilladas, en tanto David Dixon y el cabo de mar sujetaban a los revoltosos quitándoles las bayonetas que traían ocultas en sus grasientas chaquetas.

El comandante condujo *La Esmeralda* a través de los manglares a las islas Mangles, pensando dejar a los revoltosos en este punto donde indudablemente hubieran muerto de hambre, optando por un mejor plan que de inmediato puso en práctica. Arrojó por la borda los troncos de caoba apilados en la toldilla, dejando al descubierto veintidós pares de orificios a través de la cubierta: montó a horcajada a cada uno de los que participaron en el motín, metiendo los pies por los agujeros, amarrándolos por debajo de la cubierta con una cadena e inmovilizándolos por este simple y eficaz medio.

Este comandante D. Henry Porter y su primo David Dixon, con su reducida y extenuada tripulación, condujeron *La Esmeralda* a su base de Veracruz. El comandante ordenó azotar a los sediciosos y los envió a trabajos forzados a San Juan de Ulúa.

Poco tiempo había transcurrido desde el crucero de *La Esmeralda* en aguas de Cuba, cuando las inciertas condiciones políticas de la República indujeron al comodoro Porter, regresar a Veracruz a los demás buques de la escuadrilla.

SINGLADURAS HEROICAS DEL BERGANTIN GUERRERO

En diciembre de 1827 el gobierno dispuso que la cuadrilla integrada por los bergantines *Hermón*, *Bravo* y *Guerrero* reanudaran sus acciones sobre los buques mercantes en aguas de Cuba.

A principios de 1828 el comodoro Porte equipó a su mejor buque, el *Guerrero*, para un crucero similar al efectuado por *La Esmeralda*. Para esto designó a David Henry Porter comandante del buque, primer teniente a un oficial inglés de nombre Williams; segundo teniente al estadounidense Vanstavern; David Dixon Porter, y otros del mismo país como aspirante de segunda. La marinería seleccionada correspondía, en su tercera parte, a mexicanos y las dos terceras partes a estadounidenses e ingleses; en total, ciento ochenta y seis marineros.

El *Guerrero* zarpó de Veracruz el siete de febrero y vientos favorables lo llevaron hacia las costas de Cuba. Al cruzar el día nueve por la ruta de La Habana capturó dos bergantines españoles que enviaron a Veracruz. Al día siguiente, domingo en la mañana, la silueta de la costa de Cuba surgió por la proa. Repentinamente el serviola de la cofa del trinquete gritó: "Buques a la vista!"; eran veinticinco embarcaciones costaneras que se dirigían a La Habana. El *Guerrero* enfiló hacia ellos, que al verlo pusieron rumbo a Mariel, distante unas treinta millas al oeste de La Habana. Desde a bordo se observó con los catalejos que los pequeños buques costaneros iban escoltando por los buques de guerra españoles *Marte* y *Amelia*. En la costa se levantaba una torre, o robusta pila cilíndrica de mampostería, construida para dar elevación a dos grandes cañones.

El buque dispuso dos de sus piezas para batir a los de la torre. Los proyectiles disparados por esta caían al agua sin alcanzar al *Guerrero* (debido posiblemente a la mala calidad de la pólvora). En cuanto a los artilleros de los buques

españoles, sobreestimaron sobre el alcance de los proyectiles disparados por sus cañones, que pasaban silvando en lo alto a través de los aparejos perforando las velas y chasqueando las jarcias sin producir ningún daño.

Los artilleros del buque mexicano silenciaron numerosas piezas de los españoles, hasta que un disparo de fortuna acertó al aparejo, sacando al *Guerrero* de la acción, haciéndolo encallar en una roca sumergida, de donde maniobrando diestramente, pudo salir sin sufrir daños. Reparado el desperfecto de los aparejos, se dirigió de nuevo a su anterior posición, prosiguiendo la batalla.

El *Guerrero* presentaba un blanco difícil por su velocidad, pero sus disparos eran aceptados al hundir numerosos buques mercantes, cuyos tripulantes buscaron refugio en tierra. Durante el encuentro con los bergantines españoles *Amalia* y *Marte*, David Dixon corría a lo largo del humeante buque mexicano, desplazándose desde el alcázar hasta el castillo de proa para transmitir las órdenes de su comandante a los tenientes Williams y Vastanvern.

Eludía las astillas lanzadas por los proyectiles; saltaban sobre los cadáveres y heridos; sorteando los charcos de sangre que manchaban la cubierta y evitando el rebufo de los cañones volvía a su puesto de combate al lado del comandante David H. Porter para recibir nuevas órdenes. Dixon pasaba por el portalón, y bajo el retumbo de la cubierta se dirigía a los paños, donde un cabo de mar daba las órdenes a los marineros que, sudorosos, izaban las cargas de municiones que recibían los artilleros en cubierta.

Corría Dixon al palo trinquete para transmitir al contraestre la orden de soltar los extremos de los cabos y empalmar los aparejos dañados, cuando una bala le causó una herida, pero estaba demasiado excitado para sentir algo que no fuera el regocijo de su primera batalla.

El *Guerrero* se encontraba muy averiado en sus arboladura: el velamen desgarrado, las perchas habían sido lanzadas a lo lejos, los cabos cortados por los proyectiles disparados por los buques españoles, las jarcias colgaban en una maraña que estorbaba el trinquete y vela mayor. A pesar de ello, el comandante ensobrecido por el castigo que sus artilleros causaban al enemigo, decía David Dixon que en unos minutos más, los españoles se rendirían. Mientras esto decía un disparo recibido en la arboladura puso fuera del alcance de sus cañones a los buques enemigos. La tripulación del *Guerrero* se apresuró a reparar la arboladura, ya que el afán de Henry Porter era volver al combate y forzar al enemigo a rendirse antes del anochecer. Muy dañados entraron a la barra de Banes el bergantín *Marte* y la goleta *Amalia*. En estos acontecimientos, los tripulantes del *Guerrero*, preocupados, observaron a la distancia un nuevo y formidable enemigo: los elevados mástiles de una fragata.

Combate del bergantín Guerrero contra la fragata Lealtad

Seguramente el subdelegado de Banes, en vista de los sucesos ocurridos, había dado inmediato aviso a las autoridades de La Habana, y tal vez fueron escuchados en este puerto los disparos de los cañones emplazados en Mariel; el caso es que a las dos de la tarde del 10 de febrero de 1828 salió de La Habana la fragata *Lealtad* de cincuenta y cuatro cañones y trescientos tripulantes, remolcada por lanchas de remos hasta mar afuera, se dispuso a dar caza al buque mexica-

no. Cuando la fragata española estuvo a diez millas de Mariel, una fresca brisa hinchó su velamen dirigiéndose al *Guerrero*.

Los veintidos cañones de éste no se comparaban con los de la fragata, por lo que Henry Porter trató de eludirla dirigiéndose a Cayo Hueso, pasando su buque por la proa de la *Lealtad* y descargando una andanada con los cañones de largo alcance, disparos que no fueron muy efectivos por estar enfilados de proa a popa a lo largo de la cubierta.

El despliegue de las alas y rastreras hizo ganar a la fragata la superioridad del barlovento, cortando la retirada al *Guerrero*.

El comandante Henry Porter tomó el timón y viró hacia el sur, pero repentinamente las sombras de la noche se iluminaron por los flamazos, al estrellarse la *Lealtad* contra el costado del *Guerrero*. La oscuridad los envolvió de nuevo, trabajando febrilmente durante toda la noche para reparar el casco y los mástiles averiados. A la amanecida del día 11 de febrero sorprendió a ambos buques muy cerca uno del otro, ya que los españoles no lo habían perdido de vista; así pues, no era posible eludir el combate. Ante la forzosa disyuntiva de perecer luchando o rendirse al enemigo, se tomó la heroica determinación de aceptar el desigual combate.

La lucha se inició con un intenso fuego de cañón por ambas partes, los cañones de la fragata eran capaces de volar en pedazos al buque mexicano, pero Henry Porter no se amilanaba, esforzándose en mantener sus carronadas cortas dentro del alcance efectivo, a pesar de que el viento no le era favorable. No obstante hizo varios disparos afortunados que echaron abajo las gavias del buque enemigo. La metralla desarboló al *Guerrero* el casco sufrió numerosas perforaciones, la cubierta fue barrida por los proyectiles y los muertos y heridos llegaron a lo más de cuarenta.

No era posible resistir por más tiempo el intenso cañoneo del enemigo, ante la inhumanidad del sacrificio inútil de su bizarra tripulación, el comandante David Henry Porter reunió en consejo a sus oficiales, tomando el acuerdo de rendirse, pues además se había agotado el parque. La bandera fue arribada, pero el humo de la batalla impidió que la *Lealtad* se percatara del hecho.

Muerte del comandante David Henry Porter

La *Lealtad* se aproximó al *Guerrero* y a corta distancia una bala rasa de cañón disparada por el buque español alcanzó a Henry Porter, quedando su cuerpo doblado y caído sobre la cubierta. Su primo el guardiamarina David Dixon lo tomó por las axilas, pero el cuerpo sangrante del marino se encontraba ya sin vida; la muerte le había librado así de la inmensa pena de entregar su buque al enemigo.

Durante cuatro horas se mantuvo la fragata a distancia para hacer reparación antes de enviar al *Guerrero* el grupo de abordaje. Más tarde el casco desarbolado del bergantín mexicano, entraba a La Habana remolcado por la *Lealtad*.

David Dixon despreció las promesas de honor que le ofrecieron los espa-

ñoles, prefiriendo permanecer con sus compañeros cautivos en el inmundo buque que en el puerto de La Habana servía como prisión.

Lerdo de Tejada refiere que:

La pérdida del *Guerrero* llenó de duelo a la República y produjo un sentimiento de simpatía general de apoyo de la Marina, al grado de que se formaron juntas en la capital y en los Estados con el fin de obtener donativos para hacer construir otro bergantín que llevara el mismo nombre; más nunca se supo del destino de lo colectado, y si el producto entró a las arcas nacionales, lo que también es dudoso, si así fue, no se considerarían enteramente perdidos estos fondos.

El *Guerrero* fue reparado en el apostadero de La Habana e incorporado a la escuadra española en Cuba, bautizándolo con el nombre de *Cautivo*.

Años después, en la malograda expedición de Isidro a Barradas a Tampico, este bergantín formó parte del convoy que condujo sus tropas a nuestros litorales.

Así terminaron las singladuras heroicas de este magnífico bergantín mexicano, de su bizarra tripulación y su comandante, el héroe olvidado David Henry Porter.

Parte del comandante del Hermón al comodoro Porter

Cayo-Hueso, febrero 14 de 1828. Comodoro David Porter. Señor: Con un sentido extremo, tengo que anunciar a usted la pérdida del bergantín *Guerrero* y su heroico comandante D. David H. Porter, un oficial de tanta importancia a nuestra marina, después de una acción reñida con la fragata *Lealtad* del porte de 50 cañones y 300 hombres que fue sostenida por parte del *Guerrero* de un modo el más determinado, tanto que se puede decir que ha obtenido una victoria, aunque, últimamente apresado.

Según he podido informarme del pormenor de este suceso, con los amigos en La Habana y también por otros medios, parece que el 10 del corriente, el *Guerrero* combatiendo a una escuadra de buques pequeños, convoyada por los bergantines de guerra *Marte* y *Amerlia*, el primero de 14 cañones y el segundo de 5, a los cuales el citado *Guerrero* dio combate estando cerca del Mariel, y tanto fue el daño que recibieron, que con gran dificultad lograron llegar a ampararse de la batería de un puerto a sotavento, poniéndose bajo su protección, al cual también atacó el *Guerrero*.

Después llegaron a La Habana bien destrozados del casco y arboladura, con varios de sus oficiales y tripulantes muertos y heridos. Como se emprendió el combate cerca de tierra, fueron llevadas las noticias a La Habana al principio de la acción, y en media hora la fragata *Lealtad* estaba a la vela, y pronto llegó al sitio de la contienda.

El *Guerrero* arribó para escaparse, dirigiéndose hacia las Tortugas, y sosteniendo un combate de corrida en intervalo durante la noche. Por la mañana del día 11 se atacaron ambos buques, cerrándose a la más corta distancia de

combate, tirando respectivamente sus baterías corridas durante el tiempo de la acción, que duró dos horas y veinte minutos y habiendo expedido su último cartucho el *Guerrero*, tuvo que arriar su bandera.

El capitán Porter fue muerto al concluir la acción, por una bala rasa, sin un solo suspiro.

Se dice que no ha muerto otro oficial del buque.

El cirujano y su hijo fueron reconocidos a bordo de la *Capitana*, por el capitán de un buque pescador que salió anoche de La Habana.

El *Guerrero* fue llevado a remolque a La Habana ayer por la *Lealtad*, teniendo el primero ambos palos cortados arriba, uno a dos balazos a flor del agua y mucha metralla en el casco, y solamente tenía la vela mayor quindada.

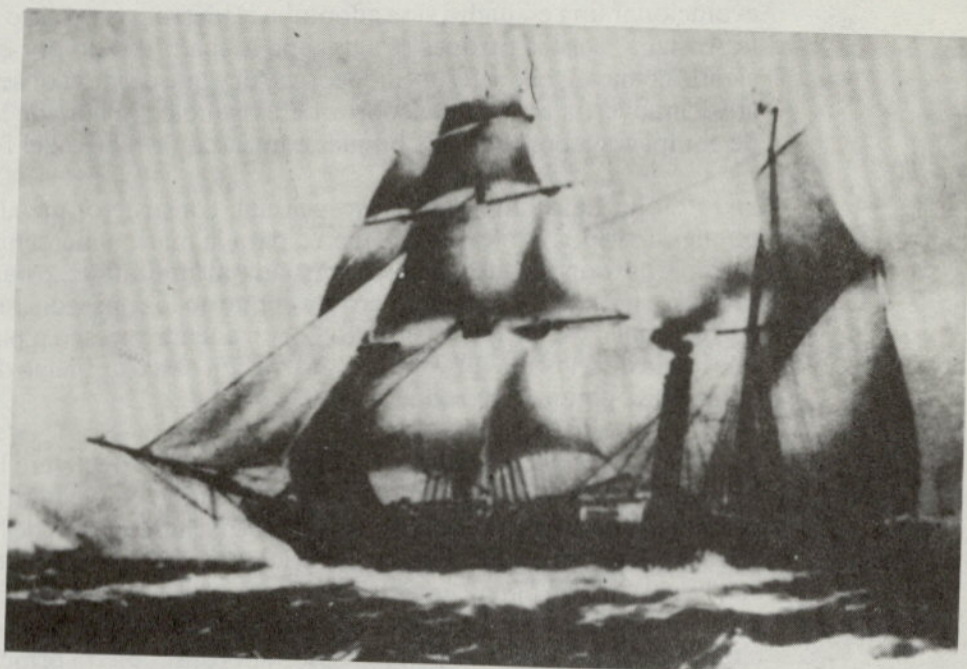
El enemigo dice que le hizo cuarenta muertos y heridos, pero con excepción de esta parte de las noticias, los demás del pormenor se puede considerar suficientemente exacto.

Muchos creían en La Habana por el destrozo de ambos buques, que si el *Guerrero* no hubiera gastado sus municiones, podrían haber apresado a su contrario, o al menos su retirada, pues ahora se halla la *Lealtad* bastante lastimada en su casco y arboladura.

Con respecto a la pérdida de gente a bordo de la *Lealtad* no podemos hablar con certeza. El capitán Porter debía ser enterrado en La Habana esa mañana con los honores de guerra, y yo mandé hacer funerales de ordenanza, usando el crespón de costumbre.

Espero sumisamente que usted aprobará la medida que he tomado de despachar la balandra Greyhound con estas noticias; pues me ha parecido hacerlo, tanto para su inteligencia como para poder elevarlo al conocimiento del Supremo Gobierno. Me refiero a otras cartas que escribí a usted para que sepa de mis movimientos particulares. Tengo el honor, etc. Carlos E. Hawkins.

VAPOR DE GUERRA GUADALUPE 1842



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 775 tons. Eslora 61 m.
Manga 10.36 m. Puntal 4.88 m. Calado de popa 3.20 m. Calado de Manga
10.36 m. Puntal 4.88 m. Calado de popa 3.20 m.

Calado de proa 2.74 m. Quilla limpia 54.74 m.

ARTILLERIA: Dos cañones de a 68; cuatro cañones de a 12.

VELOCIDAD: Nueve nudos.

PROPULSION: Máquinas de vapor construidas en Liverpool, Inglaterra, por George Forrester. Potencia 240 H.P. nominales y 614 indicado que accionaban dos ruedas de 6.40 m. diámetro. Revoluciones por minuto: 22; calderas: tres hornos cada una capacidad de las carboneras 300 tons. para 10 días. Casi al final de su vida el desplazamiento oficial era de 1 300 tons.

Las cualidades del buque eran excelentes, no teniendo más que un mal gobierno atribuido a poca pala de timón, que se le reparó en la carena.

“Para cubrir la falta de material flotante en nuestra marina de guerra, después de 1838 y obligada como estaba a enfrentarse las hostilidades de los buques tejanos y yucatecos, el gobierno adquirió en los astilleros “Birkenheas Iron Works con John Laird”, dos buques de vapor con casco de hierro, el *Guadalupe* y el *Moctezuma*.

“Para la marina mercante de Inglaterra se construyeron los primeros buques de vapor con casco de hierro. Era indudable que esto había abierto brecha en un mundo tan conservador y tradicional cuyo lema venía siendo “Barcos de Madera con Hombres de Hierro”, pero la Royal Navy se resistía a la nueva especulación científica, y romper con los moldes de una construcción naval secular embarcándose en una aventura que podía, hacer tambalear al poder naval y al imperio. Y aquí surge el pretexto técnico, cómo compensar semejantes cargas magnéticas y con que garantía de seguridad podrían darse rumbos y hacer evolucionar una escuadra si se adoptaba el hierro para el caso de los buques de la Armada, a estas razones se agregaba lo manifestado por el acreditadísimo científico naval, el profesor Sir George Airy que desde el observatorio de Greenwich advertía seriamente sobre el gravísimo problema de la compensación de compases a bordo de los buques con casco de hierro del futuro.

“John Laird un hombre excepcional, constructor naval de los primeros buques de vapor con cascos de hierro para la marina mercante, incorporó los mamparos transversales, intentó persuadir al almirantazgo para que encontrara con él su fragata en apoyo, pero al ver que no lo conseguía revisó los planos y con el número 42 de grada empezó por su cuenta y riesgo a poner la quilla del que había de ser el mayor vapor de guerra con casco de hierro del mundo. Ya se presentaría algún comprador”.

“La principal dificultad que presentaba el proyecto era la disposición de la artillería, que tradicionalmente se había venido empleando como es sabido, en la cubierta de baterías con portas, de forma análoga a la de los navíos de tres puentes. La adopción de las ruedas y la estructura metálica de los costados y cuadernas, hacían prácticamente inutilizable al sistema artillero anterior. La disposición de la artillería se solucionó suprimiendo la batería-verdadera revolución del arte naval militar y emplazando sobre la cubierta principal dos grandes cañones de pivote de 68 libras, uno a proa y otro en colisa a más de otras pequeñas piezas distribuidas por el combes”.

“Con esta construcción desapareció la fragata clásica y nació esa unidad particular denominada vapor de guerra, que fue un buque para todo, pero perfectamente apto para misiones de guardacostas, represión de contrabando, campañas doméstica y comisiones navales, con escaso poder ofensivo en el número de piezas, pero con fuerte capacidad de fuego por el calibre de las mismas.

El Gobierno de México adquiere el vapor *Guadalupe*

Así fue botado al agua el vapor de guerra mayor del mundo en el mes de abril de 1842, cuando ya para entonces había encontrado padrino en el gobierno, que lo denominó *Guadalupe*, en honor del primer presidente de México.

“El comandante de quilla del *Guadalupe* fue el capitán de fragata de la marina inglesa Edward Philip Charword que pasó a la marina mexicana junto con el buque”.

“Cuando concluyó su servicio y regresó a Inglaterra, después de dos años informó de las excelencias del buque, pero ya no fue escuchado de puertas adentro del almirantazgo, por la sencilla razón de que para entonces ya había empezado éste, a construir sus primeros buques de guerra metálicos”.

“El gobierno mexicano tampoco se quedó atrás pues a continuación del *Guadalupe* fue botado el *Montezuma* en aguas del Támesis, mayor que el primero. Así tenemos ya en escena la gran pareja mexicana. Algunos historiadores porfían que el *Moctezuma* tenía casco de hierro, pero la constancia documental que obra en el Museo Naval de Inglaterra, dice que su casco fue de madera forrado con lámina de hierro, es decir no se repitió la experiencia del *Guadalupe*.

Algunos se preguntarán ¿cómo es posible que un país que apenas nace al concierto mundial sin consolidarse aún en sus estructuras políticas ni en sus fronteras fuese el adelantado en este paso gigante de la historia de la construcción naval?”

“La extraña paradoja se explica sin embargo: desde la firma de los tratados de Córdoba en 1821, México es una nueva nación inmersa en el aquellarre de su propio parto. En 1839 aparece en escena la figura de Santa Anna y a partir de entonces toda la historia de México va a girar en torno a este nombre. No se concibe al país sin la contradictoria y novelesca figura de Santa Anna”.

“En 1832 comienza en el norte del país los episodios insurreccionales de Texas”.

“En la batalla de San Jacinto, Santa Anna fue derrotado y hecho prisionero. Las fuerzas nacionales se replegaron más acá del Río Grande y de hecho Texas que por herencia del Virreinato de Nueva España pertenecía a México, se independiza para concluir anexionada a los E.U.A. el 21 de diciembre de 1845.

Santa Anna tomó conciencia del peligro que acechaba a México y de que necesitaba rodearse de una fuerza militar y naval ordenada frente a las apetencias del coloso vecino del Norte y a los escárceos políticos-Marítimos de las potencias Europeas—España, Francia y la Gran Bretaña-, que no se resignaban a renunciar a su papel histórico en América”.

“Por ese y otros motivos compró el *Guadalupe* y *Moctezuma*, fue un auténtico reto a la marina norteamericana, con lo mejor que había a mano y en los mejores astilleros del mundo, los de Inglaterra”.

“Cuando el *Guadalupe* llega a México, se le refuerza su armamento con

tres cañones más y es a partir de entonces, un barco erizado de artillería que no tiene rival en el Caribe.

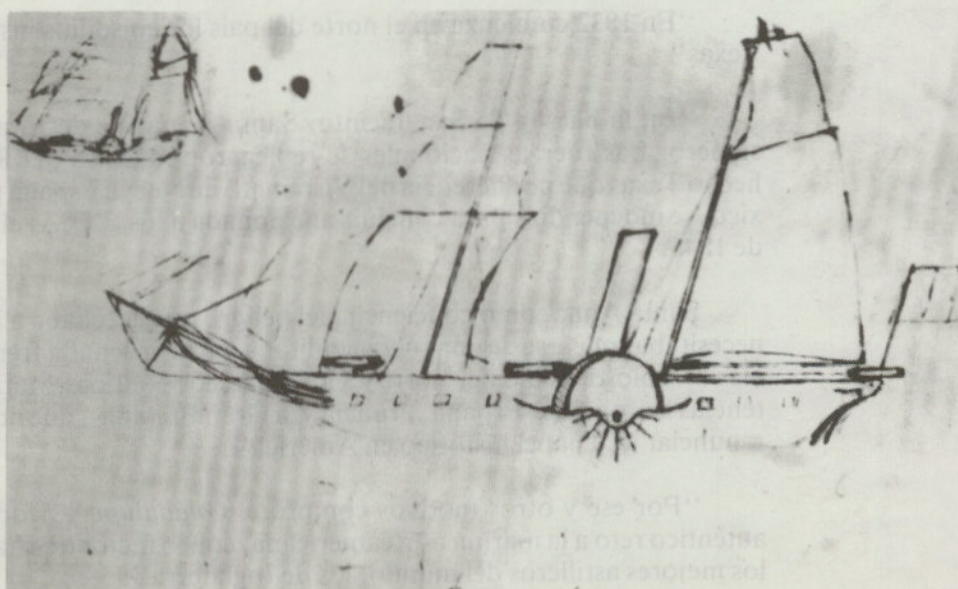
El apostadero de La "Habana" lo ve con recelo y asombro". El *Guadalupe* siempre al mando de Charwood, participa en la expedición naval contra Yucatán y recibe allí su bautizo de fuego proveniente de los fuertes de tierra de Campeche, el buque se bate bien, durante cuatro a cinco semanas permanece bajo el fuego terrestre y recibe numerosos impactos de proyectiles de 18 a 24 libras que resiste admirablemente. El 16 de mayo combate contra la Corbeta Texana *AUSTIN* de 20 cañones, Santa Anna llega nuevamente a la Presidencia en 1845, pero la guerra con los EUA está perdida, toman Chihuahua, ocupan Santa Fé, capital de Nuevo México, San Diego y Los Angeles, así como Monterrey y San Francisco. La Guerra se ha desplazado al Pacífico aún no existe el Canal de Panamá, así es que estos buques no podrán ir al nuevo escenario de la guerra en el Pacífico, por el gran rodeo de pasar por el estrecho de Magallanes.

Los buques en el Golfo ya no hacían nada, las operaciones terrestres se alejan de la costa y el apoyo de las tropas norteamericanas, se hace por la espalda, directamente desde el interior de su país.

La Hacienda mexicana no puede aguantar la guerra contra los E.U.A., siete al menos de los 19 Estados Mexicanos se desentienden del conflicto sin prestarle el menor apoyo económico.

Santa Anna necesita armas y dinero y los dos vapores *Guadalupe* y *Moctezuma* se venden a los españoles en La Habana, para obtener los fondos necesarios para la guerra.

Cuando Santa Anna vuelve a la presidencia elegido por el Congreso, en diciembre de 1845, es ya demasiado tarde, los dos vapores largan bandera de España y se les bautiza con los nombres de *Castilla* y *León*, México desde aquel instante dejó de ser potencia naval.



La Guadalupe. Dibujo de la época.

VAPOR DE GUERRA MOCTEZUMA 1842

CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1164 tons. Eslora 61.87 m.

PROPULSION: Máquinas de vapor de 280 H.P.

ARTILLERIA: Dos cañones de a 68; seis Paixhans de a 32; un cañón de a 9.

Vapor de guerra *Moctezuma*. En las últimas épocas de la separación texana preliminar a la guerra con los E.U.A., y primera del intento secesionista de los Yucatecos, arribó a Veracruz este buque construido por Laird, de Berkendead, Inglaterra.

Lo trajo a aguas mexicanas al capitán Richard F. Cleaveland, con dotación inglesa para darle los últimos toques. Zarpó de Liverpool el 29 de septiembre de 1842 y llegó a Veracruz el 20 de diciembre del mismo año.

Su comandante británico falleció de vómito, la víspera de la primera acción de Telchac.

Este buque al igual que el *Guadalupe* fue considerado también como prototipo de embarcación blindada por tener todo su casco de hierro.

Prestó buenos servicios en el breve lapso de su presencia en la escuadra.

Este buque fue vendido por el gobierno de Paredes a la Armada española, junto, con el *Guadalupe*, siendo rebautizados con los nombres de *Castilla* y *León*.

BERGANTIN GOLETA AGUILA 1842-1848

CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 130 tons.

ARTILLERIA: Un cañón de 32.

TRIPULACION: 40 hombres.

Construída en 1841 por astilleros neoyorkinos para la Marina de guerra nacional, hacía pareja con el vapor *Libertad* esta unidad se incorporó al servicio militar el cinco de febrero de 1842 cumplió misiones de combate contra texanos y Yucatecos. Participó en las acciones navales en Telchac, había formado parte del convoy que llevó de Veracruz a la división del general Peña Barragán a la costa yucateca, para enfrentarse a los federalistas de Barbachano.

Terminada en desastre la campaña ayudó al repliegue hacia la Isla del Carmen de allí, el 5 de julio de 1843 hizo acto de presencia en la expedición que el general Pedro Ampudia, sucesor de Peña, dirigió en contra de los tabasqueños agitados por el aventurero cubano Francisco de Sentmanat.

Tiempo después yendo bajo el mando de Tomás Marín, sorprendió al velero *William Tournier* en el que Sentmanat intentaba volver a Tabasco, haciéndole encallar entre Chiltepec y la Barra. El cubano murió fusilado por órdenes de Ampudia, comandante general de la región. Fue un error que durante la guerra contra los norteamericanos, que se encerraran sus buques en Tampico y Alvarado, cuando pudo dedicarlos a la guerra de corso, desperdiciando la valentía y disposición de los oficiales que seguían a Tomás Marín.

El 10 de mayo de 1847, el bergantín-goleta *Aguila* se le hizo zozobrar en el río Papaloapan, para obstruir con los demás buques de la Armada que allí se les dio fondo, para impedir a los invasores de EUA, el paso hacia Tlacotalpan; medida a todas luces inútiles, puesto que los invasores ya pedían actuar con desembarazo en tierra firme hacia Sotavento.

CAMPAÑA DE YUCATAN EN 1842

La campaña se abrió por nuestra Marina con uno de esos golpes de audacia que dará perpetuo honor al capitán de navío Don Tomás Marín. Este con arreglo a las instrucciones que recibió del Gobierno salió de Veracruz el 22 de junio a la una de la mañana en el pailebote nacional *Margarita*, acompañado de cinco oficiales de guerra, de un aspirante de primera clase, un cirujano, cuarenta marinos y diez infantes del 80. de infantería. Siéndoles contrarios los vientos no le fue posible ponerse a barlovento de la Ceiba hasta el 5 de julio y se mantuvo en espera de la ocasión para apoderarse de una canoa para dar con ella el abordaje a los buques armados que se hallaban en la rada de Campeche. Habiéndolos logrado se arrojó con su corta fuerza al bergantín *Yucateco* y con muy ligeras desgracias lo sacó del puerto supliendo la falta de velas con los toldos de popa y del combes sin que frustrara la operación los tiros de las baterías de la ciudad. Este buque que recibió después el nombre de *El Mexicano* estaba tripulado con 37 hombres que cayeron prisioneros. La Isla del Carmen es un punto avanzado sobre la península de Yucatán y por hallarse situada entre el mar y la Laguna de Términos, el más propósito para escogerlo como base de operaciones, reuniendo además la ventaja de un fondeadero para abrigar los buques de la expedición. Aquella Isla era el arsenal de los desidentes, allí mantenían su escuadrilla, sacaban abundantes recursos y sostenían el contrabando con la costa de Tabasco y sus comunicaciones con el interior.

Así que el Gobierno resolvió como primera empresa ocuparla a toda costa y para el efecto se arreglaron todos los preparativos, superando inconcebibles dificultades porque había sido preciso levantar tropas, crear una escuadrilla, acoplar víveres y probar dinero en las circunstancias más reducidas del Erario. El general de brigada Don Juan Morelos llegó a Veracruz el 11 de agosto de 1842 y se hizo a la vela el 15 escoltándose los trasportes por la Escuadrilla nacional compuesta del bergantín *Mexicano* de la goleta *Aguila* y del vapor *Regenerador* a los cuales debía agregarse el bergantín *Guadalupe* que se hallaba en

VAPOR ALEJANDRO 1866

CARACTERISTICA: Se ignoran

ARTILLERIA: Un cañón pedrero en la proa.

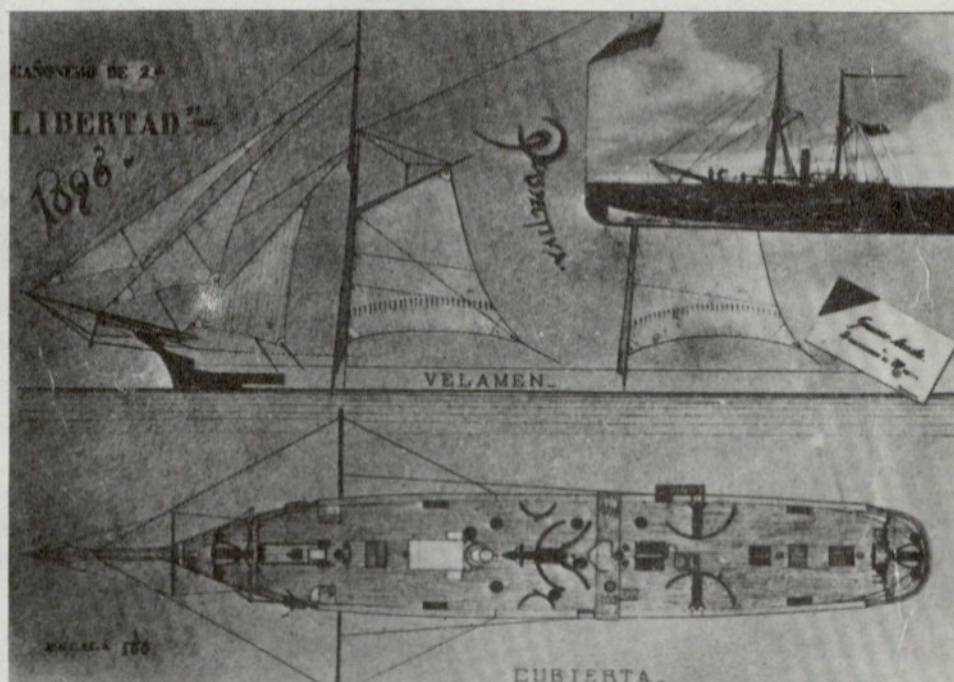
Pequeño buque de río que fue utilizado por el alto mando republicano de la línea de Sotavento, en el ataque dado el 8 de agosto de 1866, contra la plaza de Tlacotalpan, que resultó fallido.

Formó parte de una precaria y corta escuadrilla con el de igual porte *Aurora*. Para proteger a los tiradores de infantería se emplearon pacas de algodón.

Esta embarcación estuvo al mando del teniente coronel Zamudio que era marino de profesión.

Averiado por los certeros disparos de los imperialistas, tuvo que navegar río abajo hasta la hacienda de San Isidro, en donde se le hizo una reparación ligera. Después volvió a pasar frente al puerto fluvial de Tlacotalpan, hasta su propio campo.

LIBERTAD E INDEPENDENCIA 1870



Croquis y Facsimil del Cañonero *Libertad*.

CARACTERISTICAS:

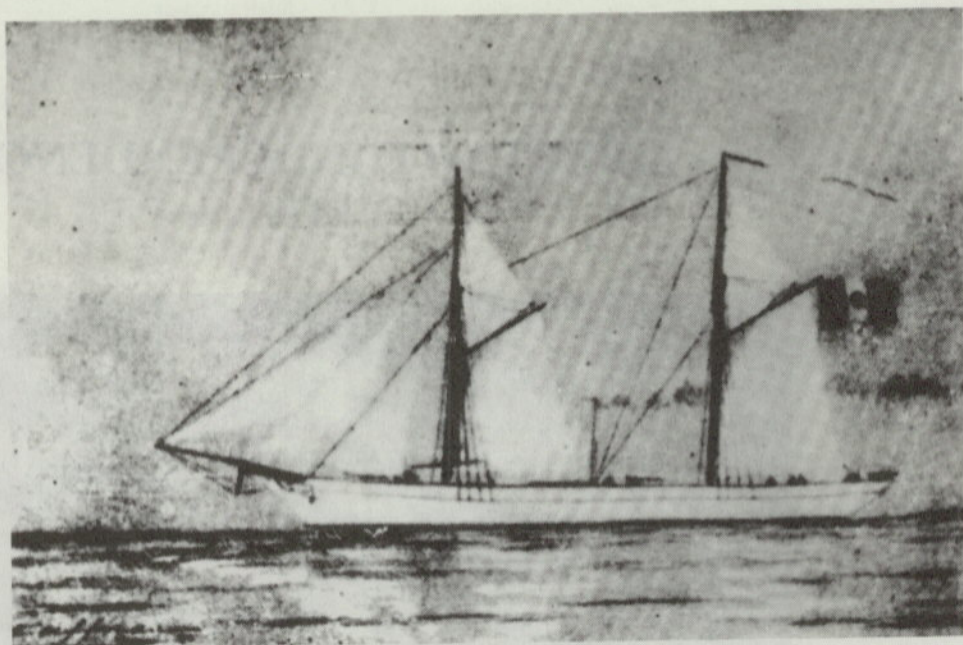
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Con arqueado de 395 tons. 517 tons.; Eslora 38 m.; Quilla limpia 35.35 m.; Manga 7.62 m.; Puntal 3.77 m.; Calado 2.74 m.

VELOCIDAD: Máxima 9 nudos.

PROPULSION: Máquina de vapor horizontal; dos calderas escoces.
ARMAMENTO: UNA colisa de 12 m. al centro, con medios puntos de metal en cubierta, para ambas bandas: cuatro piezas menores.
TRIPULACION: 51 hombres.

Gracias a las gestiones hechas por el ameritado marino Juan Foster durante su desempeño en puestos directivos de la Armada, posterior al gobierno de Benito Juárez, se obtuvo la adquisición de dos vapores en Inglaterra, ambos de iguales características, en la década de 1870, los cañoneros *Libertad* e *Independencia*.

El cañonero *Libertad* prestó muy buenos servicios al país, tales como el establecimiento de la demarcación fronteriza con Belice y la campaña contra el levantamiento de los Mayas en Yucatán. El 18 de agosto de 1877 salvó a los náufragos del vapor *City of Habana*, encallado y perdido en los bajos de Tuxpan, Ver.



Sublevación del vapor de guerra *Libertad*

En su propósito de pacificar al país, Porfirio Díaz tuvo que usar mano dura en su gobierno, haciendo sentir su energía, pues era el único modo de poner a la República en el camino de una necesaria reconstrucción, después de tanto tiempo de caos y ruinas.

En el mes de junio de 1879, se encontraban fondeados en el río Papaloapan a la altura de Tlacotalpan los vapores *Libertad* e *Independencia*, cuando ocurrió una sublevación en tierra y se apoderaron del *Libertad*, aprovechándose de que el buque se encontraba sin oficiales que habían sido invitados a la representación de la "Gallina Ciega" en el teatro de la localidad.

Al recibir el comandante del buque la noticia de lo que ocurría, salió inmediatamente del teatro con sus oficiales, pero el buque ya había largado las cadenas por el chicote y navegaba río abajo.

Enterado el gobierno de la sublevación del *Libertad*, dispuso que el Jefe del Departamento de Marina, Angel Ortiz Monasterio se pusiera de acuerdo con el Gobernador del Estado, general Luis Mier y Terán, a fin de practicar todas las operaciones, que fueran necesarias para perseguir al *Libertad*. Para esto tomó el mando del vapor *Independencia*, embarcando también el maquinista Flaviano Paliza y dos piezas de artillería con el personal necesario y municiones como parte de la expedición que se había encomendado, de batirlo donde lo encontrara. Lo alcanzó en los bajos de Veracruz y al estar a la vista ambas unidades, el *Libertad* hizo bandera blanca, pues ya los tripulantes habían hecho una contrarrevolución, volviendo el buque a la obediencia del Gobierno.

Se creyó que la sublevación del vapor *Libertad* era de acuerdo con algunos partidarios que a la sazón se hallaban en el puerto de Veracruz. Nueve fueron presos y fusilados sin formación de causa la noche del 25 de junio de 1879 por orden del Gobernador Mier y Terán.

Se le acusó por las ejecuciones, pero la Cámara de Diputados como Gran Jurado, se declaró incompetente para juzgarlo.

Porfirio Díaz intervino en la tragedia, por el lacónico telegrama condenatorio que decía textualmente **"MATALOS EN CALIENTE"** firmado por el propio Presidente. Esta era una orden terminante de ejecución violenta que Mier y Terán ejecutó al pie de la letra.

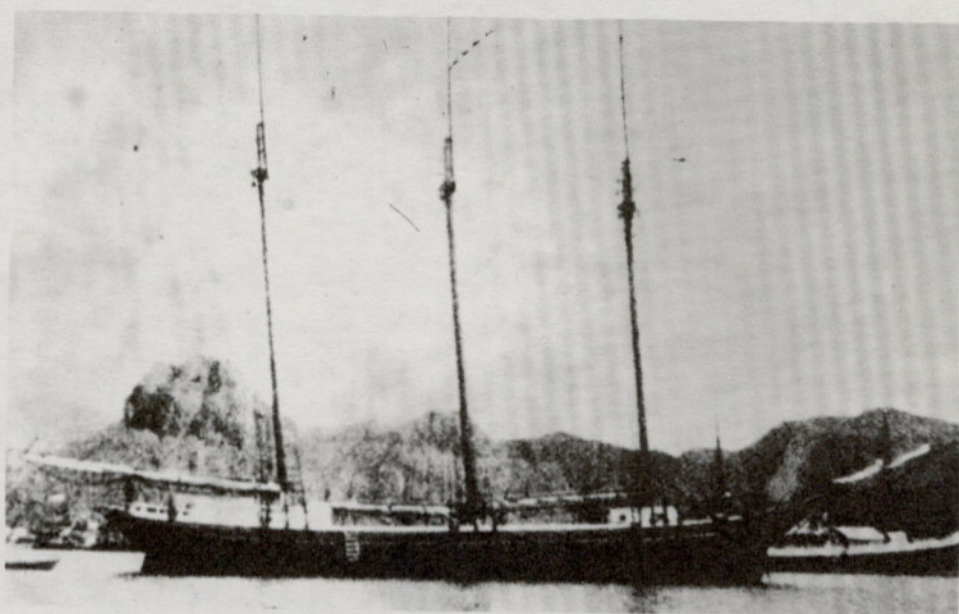


Marinos de cañonero *Independencia* 1871.

Este episodio sangriento a que se refiere Ignacio M. Altamirano con mayores detalles, en su *"Historia y Política de México"*, relatado y juzgado por José López Portillo y Rojas (Elevación y Caída de Porfirio Díaz), se basó en los datos consignados por Rafael Zayas Enriquez¹ en su opúsculo titulado *"La verdad sobre el 25 de junio Apuntes para la Historia"*.

¹ Rafael Zayas Enriquez, historiador, hombre público y literato, conoció a Luis Mier y Terán, y también a las víctimas, por haber estado presente en el cuartel donde se efectuó la matanza, la madrugada del 25 de junio.

VAPOR DE GUERRA DEMOCRATA



Este buque fue adquirido durante el período de la Pos-Guerra contra los E.U.A. Se contruyó en astilleros de New York. Se ignoran sus características. Lo único que se sabe por anotaciones hechas en la relación histórica de Rivera Cambas, que estaba artillado con 12 piezas.

Prestó servicios en los acontecimientos que precedieron a la lucha entre liberales y conservadores.

Destacado en aguas de Coatzacoalcos a fines de 1856, el 11 de octubre de

ese año, fue sublevado por su comandante Núñez y Villavicencio, en contra de Don Ignacio Comonfort, afiliándose al Plan de Tacubaya.

El valor de la Armada Nacional *Guerrero* al mando de Juan Lainé lo persiguió y sostuvo un fuerte combate en aguas de Campeche.

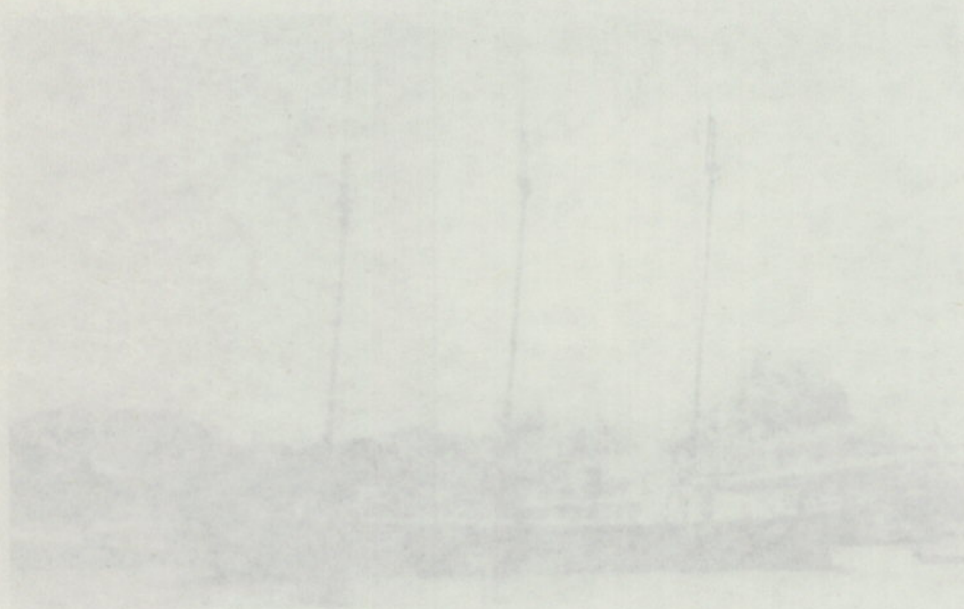
El *Demócrata*, de mayor porte que su adversario, se impuso a éste haciéndolo retirar muy averiado.

El *Demócrata* fue a parar a La Habana, Cuba, cuyas autoridades lo devolvieron, meses después el gobierno de Juárez, que lo utilizó para llevar pertrechos a lugares como San Juan Bautista, Tab., en 1858. Poco tiempo duró en servicio.

En pésimas condiciones, se le fondeó cerca de San Juan de Ulúa y sus tripulantes ayudaron, durante el ataque de miramón, en 1860 a la defensa del puerto.

Al concluir la lucha por la Reforma, fue vendido como chatarra a la casa "Bustamente y Romero", de La Habana.

VAPOR DE GUERRA DEMOCRATA



Este buque fue adquirido durante el período de la Pos-Guerra contra los E.U.A. Se construyó en astilleros de New York. No ignoran sus características. Lo único que se sabe por anotaciones hechas en la revisión histórica de Rivera Gamba, que estaba artillo con 12 piezas.

Prestó servicios en los acontecimientos que precedieron a la lucha entre los porfiristas y conservadores.

Destacado en aguas de Coahuila a fines de 1856, el 11 de octubre de

CAÑONERO DEMOCRATA 1877



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Quilla 42.67 m.; Eslora 46 m.; Manga 7.92 m.; Puntal 4.76 m.; Calado en popa 3.65 m.; Calado en proa 3.23 m.

VELOCIDAD: 9 nudos.

PROPULSION: Máquina alternativa de vapor.

ARMAMENTO: Una pieza de 120 mm. y cuatro piezas menores.

TRIPULACION: 45 hombres.

CASCO: De acero.

APAREJO: De barca Tres palos.

Fue construido en Inglaterra en 1874; su adquisición se debió al esfuerzo realizado en favor del desarrollo naval, por el capitán Juan Foster, en 1877.

El buque desempeñó buenos servicios en el litoral del Pacífico, hasta que fue llevado a San Francisco, Cal., para carenarlo y aplicarle un embono de madera. Se fue a pique y la compañía encargada del trabajo repuso el buque con apego a las siguientes características: Casco de madera; tres palos; aparejo de barca Máquina de vapor horizontal. Artillería: Cuatro piezas "Vavaseur" de 100 mm.; Una cureña de 37 mm.

En el año de 1897, habiéndose recrudecido la disputa sobre la legitimidad de la Isla Cliperton, conocida por los mexicanos como Isla de la Pasión, cuya propiedad reclamaba Francia desde 1858 aunque México ejerciera en ella actos de soberanía. Se determina que el 3 de diciembre de ese año zarpe hacia la Isla el cañonero *Demócrata* el buque apresura su marcha, por haber noticias de que el vapor *Navarra* pretendía izar en ella la bandera inglesa.

A su arribo, el destacamento de desembarco se encuentran radicados en la Isla, a dos alemanes y un inglés de la compañía Oceanic Phosphate Co. que hacía la explotación del guano del todo ilegal. Francia protesta y llevó el asunto al terreno del arbitraje, que fue adverso a México.

México y Guatemala, a fines del siglo pasado, sostuvieron agria disputa por cuestiones fronterizas que amenazó con llegar a la lucha armada. Los efectivos de la Armada en aquel litoral se mantuvieron alertas y el *Demócrata* cubrió la vigilancia en el sector, mientras la *Zaragoza*, recién llegada al Gran Océano, se mantenía en Acapulco. Cesada la tensión, el *Demócrata* volvió a sus faginas, por el rumbo de la región del Yaqui, en donde se mantenía una campaña militar de aniquilamiento sobre las bravas e irreductibles tribus de aborígenes. Al estallar la revolución antireeleccionista que encabezó el señor Madero, el cañonero se movió para cumplir comisiones.

El 9 de enero de 1911, arribado desde Minizo, con una compañía del 31o. batallón de infantería para reforzar a la guarnición de Acapulco, se supo que los rebeldes amagaban el puerto, entrando en la población el día 10 para salir ante la resistencia de los federales.

El día 11 dispuso el capitán don Ignacio Torres que se situara el cañonero junto a pie de la cuesta, para batir con sus cañones a los persistentes adversarios.

Caído el Dictador Porfirio Díaz, El *Demócrata* se plegó al nuevo estado de cosas, como el resto de la Armada en ambos litorales.

El *Demócrata* había transportado tropas a Baja California, en los días de la aventura socialista de los hermanos Flores Magón y la incursión de los filibusteros yanquis que buscaban aprovecharse de las circunstancias.

El *Demócrata* vino a menos sin mucho relieve. Su casco de madera fue deteriorándose hasta quedar reducido a un simple pontón, anclando en Guaymas.

La reñida lucha que sostuvieron las fuerzas del constitucionalista y las sostenedoras del Huertismo, le exigieron un servicio más.

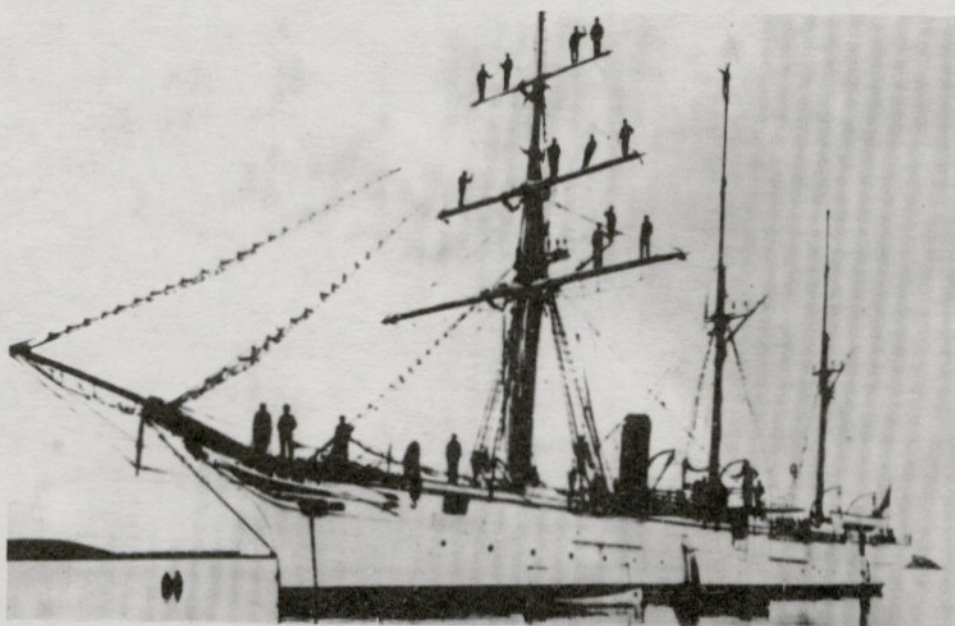
Sublevado el cañonero *Tampico*, pensó el mando naval del Gobierno embotellarlo en la bahía de Topolobampo, para lo cual remolcó el *Vicente Guerrero* los casos del *Oaxaca* y el *Demócrata*, situándolos en los puntos que se juzgaron adecuados para entorpecer las maniobras del enemigo, no tuvo éxito la idea porque el rebelde salió a mar abierto y sostuvo varios encuentros en uno de los cuales salió gravemente averiado.²

Hundido el cañonero constitucionalista, volvieron los pontones a la bahía de Guaymas, en donde zozobraron sin mayor gloria.

² Véase *Infra* el capítulo referente al Cañonero *Tampico*, en su apartado *Primer Combate Naval*, p. 109.

CAÑONERO MEXICO

1877



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Desplazamiento 665.5 T., arqueado 447 T. Quilla limpia 42.672 m., eslora 46.025 m., manga 7.92 m., puntal 4.59 m., calado en popa 3.657 m., calado en proa 3.23 m.

VELOCIDAD: 6 nudos

PROPULSION: A vela y máquina de vapor.

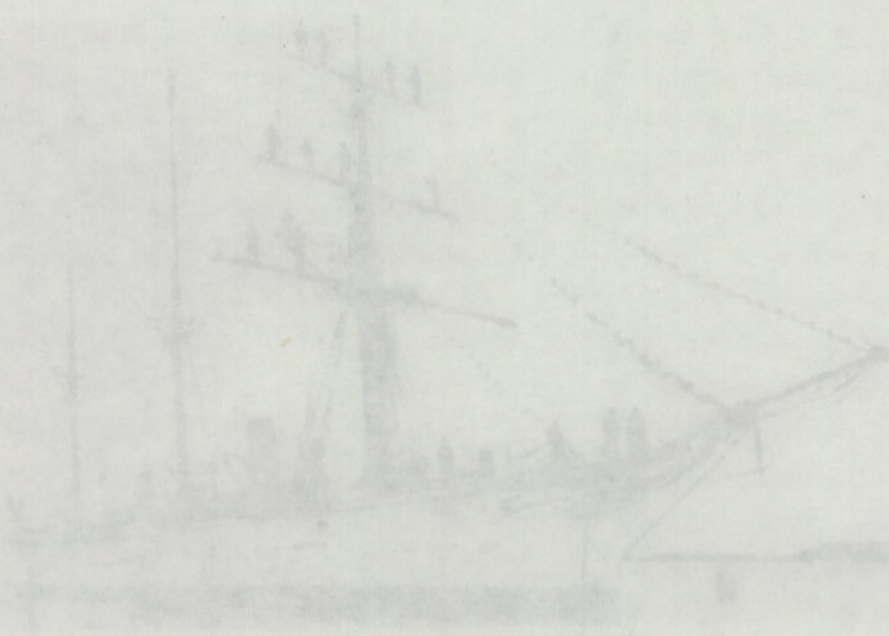
ARTILLERIA: Cinco cañones.

DOTACION: 55 hombres.

Esta unidad fue adquirida junto con el cañonero “Demócrata” de Astilleros ingleses y llegó a nuestras aguas en 1877. Su vida en la Armada Nacional fue breve. Una de sus primeras misiones fue salvar a los náufragos del vapor “City of. San Francisco”, fueron 219 personas que padecían abandonadas en Cabo Maldonado. Deteriorado se le convirtió en pontón y por algún tiempo alojó a los alumnos de la Escuela Náutica de Mazatlán, hasta que se le dejó perder en el estero del astillero.

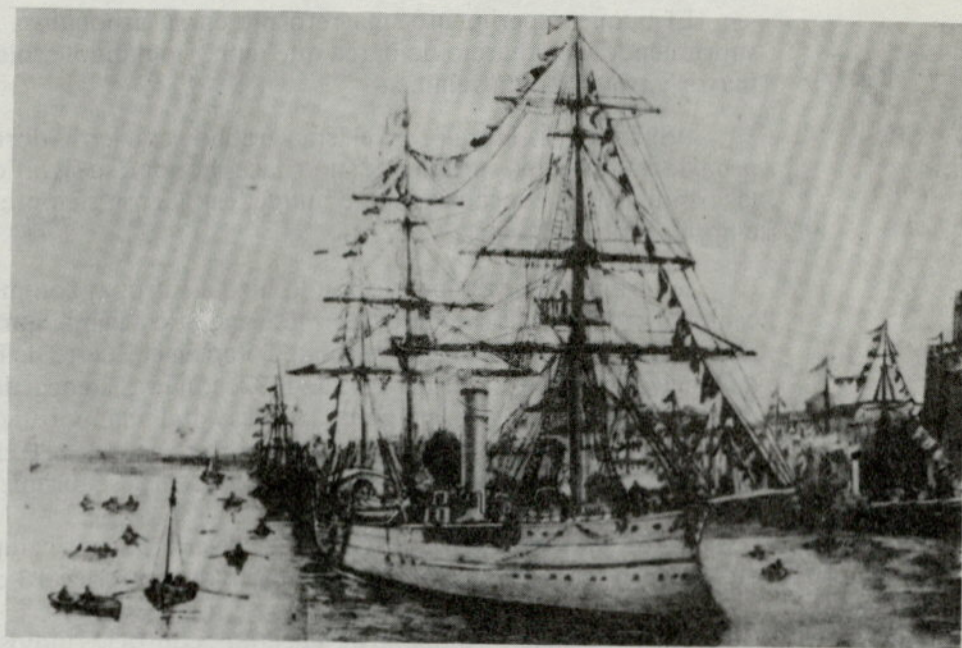
CAÑONERO MEXICO

1877



CARACTERÍSTICAS:
 DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Desplazamiento 667.2 T., altura
 44.7 T. Quilla limpia 42.67 m., sobre 46.02 m., manga 13.92 m., puntal
 4.29 m., calado en peso 3.627 m., calado en boca 3.23 m.
 VELOCIDAD: 6 nudos
 PROPULSION: A vela y máquina de vapor.
 ARTILLERIA: Cinco cañones.
 DOTACION: 55 hombres.

CORBETA ESCUELA ZARAGOZA 1891



La *Zaragoza* anclado en el Guadalquivir, frente a la Torre del Oro.

CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1226 tons. Eslora 65.30 m.;
Manga 9.70 m.; Puntal 5.40 m.

VELOCIDAD: 12 nudos.

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

ARTILLERIA: T.R. Cuatro de 100 m. 50 calibre, dos de 100
mm. 43 calibres y dos de 57 mm 50 calibres.

ALOJAMIENTO: Para jefes y oficiales 28; maestranza y marinería 109; jefes y oficiales de transporte 20; tropa de tránsito en cubierta 300.

Fue construido para el gobierno mexicano en Forges et Chantiers de la Mediterranée, Havre, Francia en el año de 1891.

Hechos sobresalientes de la corbeta escuela Zaragoza

La corbeta *Zaragoza* fue el primer buque de la guerra mexicana que dio la vuelta al mundo bajo las órdenes sucesivas de su comandante, el comodoro don Angel Ortiz Monasterio, quien lo trajo al país y del capitán de navío Reginal Carey Brenton, quien con carácter de instructor inglés, inició el viaje de circunvalación saliendo de Tampico el 5 de abril de 1894, con destino Acapulco, vía estrecho de Magallanes. En el puerto de Guaymas, volvió a recibir el mundo del buque el comodoro Ortiz Monasterio, para proseguir su viaje al Poniente el 23 de abril de 1896 terminándolo en Veracruz al año siguiente, completando así el viaje alrededor del mundo.

La corbeta Escuela *Zaragoza* ha ocupado en los anales de nuestra Marina la categoría de "Símbolo" tanto por el viaje de circunvalación que realizó con tanto éxito, como por haber instruido a su bordo, a la mayoría de los oficiales que durante muchos años fueron después los mejores comandantes. También recibieron instrucción en dicho buque, muchos marineros y artilleros, que después fueron competentes contramaestres y condestables.

El buque experimentó una reforma en su arboladura el año de 1904, suprimiéndole el aparejo de barca que tenía y dejándole solamente los palos mayor y trinquete sin velamen.

"Siempre a la Hora", era el lema grabado con letras doradas en el bao de proa de toldilla; y en verdad que supo hacer honor a su significado, pues todas las tripulaciones educadas en este buque, estuvieron siempre inspiradas en el cumplimiento del deber.

Su primer viaje de instrucción lo hizo a Europa, con motivo del cuarto centenario del descubrimiento de América asistió a la inauguración del monumento al navegante genovés Cristóbal Colón en el Puerto de Palos, Provincia de Huelva España el 12 de octubre de 1892, con la asistencia de otras representaciones, como lo fueron la inglesa, francesa, italiana, portuguesa, holandesa, austriaca, americana y argentina. También hizo acto de presencia en los puertos de Cádiz y Sevilla a los festejos en memoria del descubrimiento de América.

El viaje de circunnavegación, lo inicia zarpando de Tampico el 5 de abril de 1895 y lo termina con el arribo al puerto de Veracruz el 3 de julio de 1897.

Participó en la "Campaña de Yucatán" contra los indios Mayas rebeldes en los años de 1898, a 1905, transportando tropas, víveres, municiones, etc., a los puertos de "Progreso" Xcalak, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel, Bahía de la Ascención, Río Hondo, etc.

Formó parte de la escuadrilla de escolta en el viaje que hizo al Presidente de la República a Progreso, Yuc., en los meses de enero y febrero de 1906.

Participó en los combates del Puerto de "Tampico" los días 8 de abril al 13 de mayo de 1914. Cuando las tropas revolucionarias sitiaban el puerto.

En telegrama del 25 de agosto de 1914, el Comandante de la Flotilla del Golfo G. Carballo, comunica al C. Primer Jefe de la Nación, Venustiano Carranza que jefes, oficiales y tripulación de la Corbeta Escuela *Zaragoza* quedaban incondicionalmente a su disposición.

En 1915 participó en contra de los alzados de Yucatán, transportando tropas, material de guerra y víveres, material sanitario, etc. y efectuando la vigilancia de la costa.

En octubre de 1919, escoltó los restos del poeta Amado Nervo, que murió siendo embajador de México en la República de Uruguay.



En resumen el Cañonero *General Zaragoza* participó en diferentes actos del servicio, en vigilancia de costas, conduciendo tropas llevando pertrechos o participando directamente en el combate como constan estos hechos en el expediente respectivo. Desde su adquisición hasta su baja siempre estuvo en servicio, siendo el buque que más navegó en mares nacionales e internacionales, coadyuvando al triunfo de la Revolución.

Viajes de la corbeta Zaragoza

Este hermoso buque fue construido en 1891 en los astilleros de la Forges, en el

Havre, Francia, su casco de acero llevaba un espolón, bauprés, aparejo de barca y una máquina de vapor de triples expansión; la artillería constaba de seis piezas Schein de Canet de 100 mm. y dos ametralladoras Hotchkins de 37 mm. en el puente.

El comisionado para traerla a nuestro país fue el brigadier de la Armada Angel Ortiz Monasterio. En su viaje a México tocó los puertos de Cherburgo, Cádiz e isla de Puerto Rico, y arribó a Veracruz el 13 de febrero de 1892, entregando el mando al capitán de navío Reginal Carey Brenton.

En 1892 al celebrarse en el Puerto de Palos el centenario del descubrimiento de América, nuestro cañonero *Zaragoza* que asistió a los festejos, fue objeto de marcada distinción, pues la Reina María Cristina de España lo designó custodio de su yate real en todas las ceremonias marítimas e hizo una visita a bordo.

Viaje de circunnavegación

El folleto "La Gaviota", escrito por el Dr. Luis Melgarejo, de la tripulación del *Zaragoza*, describe algunos pasajes del viaje, en su travesía a la América del Sur, por el estrecho de Magallanes, en la forma siguiente: (Primera etapa de su Viaje de Circunnavegación).

"Abril 5.- Por tercera vez deja nuestro buque las aguas de México y leva anclas para la Isla Barbados, Antillas Inglesas. Adios Tampico, tal vez no vuelva ya a verse nuestra Corbeta en las aguas de tu puerto, pero siempre recordaremos agradecidos la cortesía y amabilidad, las amigas y amigos que dejamos. Todo el mundo está ya en sus puestos y al picar las once, da avance la máquina. Seguimos río arriba para poder virar y al regreso vemos en el muelle el Próspero Blanco, que siempre nos recibió en su casa generosamente; al famoso Venancio, que llegaba a bordo en las mañanas con sendos cuartillos de camarones, para fortalecer a los trasnochados, y están allí otros amigos cuyos saludos correspondemos. Más allá en un lejano balconcito. Se agitan al aire blancos pañuelos. Son amistades del Doctor pobre Galeno ¡hélo allí sobre la toldilla!, izado por el granadero Solache para que pueda mirar por última vez a sus amigas. La ventolina sin duda, es la que humedece los ojos de Cristóbal González, de Pozo y de Bech y la que hace a Cáceres retorcer enfurecido sus enormes desordenados mostachos. Una hora más tarde Tampico se pierde de vista. ¡Buena suerte a los de tierra! Buen viaje para la Corbeta.

El itinerario para este segundo viaje de instrucción, es el siguiente: de Tampico a Barbados, ocho días; de Barbados a Bahía nueve; a Montevideo, seis; a Punta Arenas, seis; a Valparaíso, ocho; al Callao, cinco, a Panamá, cinco; y a Acapulco de arribada, seis. Contando los días de estancia en puerto a fines de junio estaremos de nuevo en las aguas de México, y nuestro Chalupón de Guerra, como bondadosamente nos llama un periódico, tiene que recorrer trece mil setecientas sesenta millas marinas, líneas directa, o sean seis mil ochenta y cuatro leguas terrestres. Este es el programa oficial, pero no se cuenta con los malos tiempos, descomposturas de la máquina y demás accidentes.

Abril 15.- Barbados a proa. En diez días hemos recorrido las 2,000 millas que separan a Tampico de Barbados, es decir: que hemos empleado dos días más de los fijados en el programa; pero hemos tenido mar en contra en todo el viaje y la corriente en gran parte.

Abril 16.- Hemos permanecido en puerto el tiempo estrictamente necesario para hacer carbón y levamos anclas para Montevideo, según las intenciones del Comandante, si el carbón nos alcanza. El 2o. teniente Cristóbal González, nos abandonó por causa de enfermedad y salió hoy para New York en el vapor inglés *Madiana* a las 3 p.m. Deseamos pronto alivio a nuestro antiguo compañero y profesor de esgrima. A las ocho p.m. levamos.

Abril 21.- Hasta hoy viento fresco de proa, mar gruesa, grandes balances de cuchareo y muchos golpes de mar encapillados; siendo necesario cerrar las escotillas de proa, Sueño: Imposible.

Abril 22.- Continúa la mar de proa, pero los balances son menores. A las 8 p.m. pasa a estribor de vuelta encontrada, una hermosa fragata mercante noruega. Es aproximadamente de unas 3,000 toneladas y se ve magnífica, viento en popa, con todo su aparejo largado de 27 velas. Distamos cinco y medio grados del Ecuador y en la cámara se comienza a hablar de la próxima fiesta al pasar la Línea.

El paso del Ecuador. —Ayer en la mañana recibió esta redacción de la Gaviota, una galante invitación verbal, para tomar parte en la fiesta con que la *ZARAGOZA* iba a celebrar su primer paso por la Línea. El Comandante había ordenado descanso para todo el día y multitud de curiosos se agolpaban al pie de palo mesana: Marineros de 1a. y 2a., reporteros, contramaestres, aspirantes, etc., etc.— y se hacían diferentes comentarios leyendo el programa, que decía así:

Primera Parte.- Dos horas antes de cortar la Línea, una heraldo tocará en la cofa mayor, un punto de atención, llamadas de honor y de tropa. Descenderá en seguida en una guindola y entregará al Primer Comandante un oficio diciendo lo siguiente:

*Desde la región celeste
el Dios Vulcano me envía
Para entregaros aqueste, (entrega el pliego)
Que tiene la orden del día.*

*Y por el cielo os conjuro,
Para que inmediatamente
Delante de vuestra gente
Le deis rápida lectura.*

*Si cumplis uno por uno
Los artículos prescritos,
Id del Olimpo benditos;
O guardaos del dios Neptuno.*

*Y vuestra campaña toda
Será feliz; siempre avante!
Si me daís, oh Comandante!
Un poco de whisky and soda.*

*Estando ya muy de prisa,
Porque voy a otras regiones,
Tomó un rizo a mis calzones
Y adios, Comandante! Iza!*

Sube en seguida el heraldo en su quíndola, espera que el Comandante dé lectura al oficio y toca retirada desde la cofa. El oficio dice: "Olimpo", Sección de Aguas.- DIOS NEPTUNO 1o., por la gracia del Omnipotente Joven, soberano de los mares y de todo líquido elemento, a voz Carlos Bresford, Comandante de la Corbeta *Zaragoza*, sabed:

Que habiendo llegado a vuestro buque a nuestros dominios ecuatoriales, debe sujetarse, según lo escribe la Olímpica Ordenanza, decretada por el Supremo Júpiter, a las prácticas siguientes:

1a.- En el momento de pasar por el Ecuador, donde tengo mis palacios, me dignaré pasar a bordo, debiendo ser saludado con un cañonazo y con toda solemnidad me entregaréis el mando, dándome el antejo de reglamento.

2a.- Sentados en mi carro de cuatro Trinquetes, yo y mi esposa Anfitrite, acompañado por vos, vuestra oficialidad y mi Olímpica Corte, pasaré al barco una inspección general, indicando las reformas que crea necesarias; terminada la cual mandaré algunas maniobras para ver el estado de instrucción que guarda vuestra gente.

3a.- Instalado en mi trono, con mis Secretarios, todo el mundo desfilará delante de Nuestra Deidad, inclusive la Corte pasando lista el primer Secretario.

4a.- Los que hubieren cruzado ya la línea, desfilarán en pie, los brazos de cruz, la boca desmesuradamente abierta y los ojos bizcos con el triple "HIP, HIP, HIP, HURRAH!"

5a.- Los neófitos sin excepción, desfilarán en veinte uñas y al galope.

6a.- Los neófitos pagarán un tributo que para los oficiales será de una botella de licor y para los marineros de lo que su piedad les dicte.

7a.- Los cuales se niegan a pagar tributo, serán enjabonados rascados y arrojados al Arquero, rebenqueados por mi súbdito Carón Jude.

8a.- Todos, menos los que se niegan a pagar el tributo, recibirán al pasar, una ración del Néctar de los Dioses, embodegado de tiempo de Saturno, servido por nuestro celestial dispensario Julian Molina.

9a.- Sólo serán exceptuados del castigo y tributo, aquellos que previo reconocimiento de proa y popa, hecho por nuestro Médico Hipócrates, fueren declarados en estado interesante.

10a.- Es nuestra Soberana Voluntad, que en uno de los primeros puertos que toque la Corbeta, se coloque en el sellado un cuadro impreso donde consten los nombres de todos los individuos presentes al acto.

11a.- La menor infracción a nuestras órdenes, traerá sobre vuestro buque: tempestades, trómbas, ciclones, carestías y las siete plagas de Egipto.

Dado en nuestro Palacio Submarino, a 0 grados la latitud, 4,000 de profundidad y 100,000 de longitud del Meridiano del Averno, a 23 de Abril de 1894. (*Firmado*) NEPTUNO.

Nota.- Estando su Neptuniana Majestad un poco enfermo de crudez a causa de una olímpica parranda que corrió anoche, por haber sido su cumpleaños, no pasará al barco sino a las 9 p.m. de hoy.

Segunda Parte.- Llegada de Neptuno por la Proa.- Vendrá en su carro de tritones, acompañado de su Corte y precedido por el Heraldo que tocará la marcha de Fausto, cantado a coro por los Dioses. Por la banda de babor se dirigirá al Alcázar, donde será recibido por el Primer Comandante, quien le entregará el antejo de reglamento y el libro donde están los nombres de la tripulación. Dará una rápida vuelta por cubierta, se instalará después en su trono, frente al baño de lona, mandará algunas maniobras y comenzará el desfile.

Terminando éste, el elemento neptuno, lanzando a esta presión por las bombas y mangueras, caerá sobre todo el mundo al grito de ¡sálvese el que pueda!

El largo programa que acabamos de copiar, se cumplió al pie de la letra.- El corneta Peña desempeño su celeste misión, vestido de capa roja, enaguilla, casco con penacho, gran barba negra y pica con banderola. Pronunció con voz firme su alocución y fue obsequiado con amplio vaso de whisky and soda. La tripulación lanzó tres HURRAH!, el Comandante y oficiales les contestaron y el Heraldo ascendió a las divinales regiones, en medio de furiosos balances. El toque de retirada lanzado desde la cofa, dispersó a todo el mundo, que se entregó al dulce farniente en espera de la noche.

A las 9 p.m. El Olimpo, vestido de gran gala, sale de la cámara de oficiales donde el termómetro marco 30° centígrados y se dirige por el callejón de combate al castillo de proa, donde sopla vientos frescos para los dioses poco cubiertos, hace la transición muy desagradable. El compadre Azueta nos reservaba allí la agradable sorpresa de cuatro personajes más: un dios negro y dos ángeles; los tres mocosos estaban archisimpáticos, con sus trajes multicolores y Armengual estaba soberbio e inconocible aún para sus mismos colegas.

Formóse la procesión encabezada por la música dirigida por el maestro carpintero Sosa, quien estuvo felicísimo en su música y traje, ganándose nutridos aplausos. El botón negro de su pechera de papel, tenía doce centímetros. Podemos decir, sin adulación y sin que nos ciegue la esperanza de que trabajó más aprisa en nuestros camarotes, que el maestro Sosa ha creado con el director de orquesta de Danza Morisca, dos tipos enteramente originales.

Seguía después las cuatro creaciones del Segundo Azueta: tres ángeles y un dios negro.

El Olimpo marchando en actitudes majestuosas, precedía al dios, distinguiéndose por sus trajes los siguientes:

APOLO. (*Pagador Ziauriz*). Corona de laurel; amplia túnica blanca, cruzada sobre el pecho y bajo la axila derecha: media color de carne, coturno y una artística lira de cartón.

PAN. (*Aspirante Domínguez*). Traje hecho con zaleas de chivo, careta en forma de cabeza de chivo, dos enormes rosarios de galleta y una fruta.

MATACLUESO. (*Teniente Báez*) Careta de madera con rostro japonés

lentes negros, sombrero de copa alta, levita, enagueta blanca con listones y un letrero en el cuello con esta inscripción: ESTA ES LA DIOSA DEL AGUA.

EOLO. (*El grave Miguel Pozo*). No obstante su seriedad, agitaba dos grandes alas hechas con sábanas y la desmesurada barba de algodón, flotaba a impulso de su elemento.

SATANAS. (*Aspirante Palmer*). Traje completamente rojo y larga cola. ¡Bien por el Aspirante Palmer!

BACO. (*Juan Beach*), y los otros dioses vistieron de fantasía.

Neptuno, cargado en hombros por sus tritones, acompañado por su esposa Anfitrite, cruzó impasible en medio de la ruidosa muchedumbre. Gran corona de hoja de lata adornada de esmeraldas, túnica y manto a colores verde y blanco, gran cabellera y barba rubia de estopa deshecha y un formidable tridente, formaban el equipo de Mr. Bedford, quien tenía realmente un aspecto olímpico, dignándose apenas contestar con ligera inclinación de cabeza, el saludo del Comandante, al recibir el mando del buque. Instalado sobre las cajas de los coys, frente a un tanque de lona de seis varas de largo, rodeado de sus Secretarios y barberos, provistos de una tina con agua de harina y de utensilios descomunales para enjabonar, pelar y rascar a los pacientes, comenzó el desfile.

Lo avanzado de la hora no permitió la inspección general del barco, pero había algunas reformas indicadas, tales como las siguientes: Cambiar el sollado a popa; poner la Santa Bárbara en la cocina; llenar los tanques de whisky y limonada; llenar las carboneras de queso, lavar los jardines con "ilang-ilang", etc., etc. Entre las maniobras recordemos a las siguientes:

Listos a izar la sentina sobre cubierta" —Gente al pie de los topes" —Prolonga proa a popa! —Arma los cáncamos del magistral! —Gente al agua! —Fuego a la Santa Bárbara, Rancheros a la cocina!

El primero en la lista, Mr. Coward, Primer Maquinista de Primera, a pesar de sus "YO NON QUERO", fue bajado a la toldilla y tuvo que pagar su tributo.

Othón Blanco se negó a pagar el primero y fue inmediatamente asido por el herculeo Murgridge y entregado a los peluqueros, quiénes lo izaron sobre el trono, lo enjabonaron, trasquilaron y lanzaron el tanque lleno de agua, donde se dio el gran batacazo, a riesgo de fracturarse la otra clavícula. Vivas numerosas y una estruendosa diana, celebró el paso de este insolvente, los dioses también, como neófitos, pagaron su tributo, excepto Satanás y Matlacuesec que con todo y traje fueron lanzados al agua, no sin que tras el segundo corriera desolado el compadre Azueta, de cuya propiedad era el sombrero alto. Vivas, hurras y dianas, celebraron los baños de los neófitos y como casi todo el mundo era novicio, hubo numerosos baños, así como también fue abundante la cosecha de whisky y vino, cerveza, limonadas etc. deslizándose también una que otra botella de agua perfectamente lacrada. La policía constituida por el cabo de mar Qurgridge, que con cara de bebé tiene seis pies y medio de estatura y una fuerza de tres marineros, se multiplicaba, buscando a los reacios, que no querían ni pagar tributo ni pasar el Aqueronte. Muchos trepaban a las cofas y crucetas, pero hasta allí los alcanzaba el implacable coloso y hasta las cofas llegaban los chorros de agua lanzados por las mangueras, de manera que se veían obligados a bajar al lado del tanque, siendo allí atrapados y bañados. Los dioses y oficiales acompañando al comandante sobre la toldilla, contemplábamos divertidos los incidentes de la fiesta. En el baño había más de treinta mari-

neros que se renovaban sin cesar y solo Neptuno con su esposa permanecían sobre el trono, enviando remesas de tributos con el inteligente Chadd.

De repente creció el entusiasmo de la gente, y arrojándose sobre el barbero Jude, lo hundieron en el agua no obstante las protestas de Neptuno; aparecen los contraamaestre con las mangueras, bañando a todo el mundo; apoderándose los bañistas de una manguera y olvidando el respeto debido a la majestad neptuniana, hacen llegar hasta él, primero con disimulo y luego descaradamente furiosos chorros de agua; perdiendo el "dios" su impasibilidad, levántase del trono y agita su tridente. En vano! Los mortales estaban locos. Abajo los "dioses". Y loco y abandonado alza su túnica, vocífera y anatema y toma las de Villadiego, con gran contentamiento y algazara de los humanos.

Siendo ya avanzada la hora (11 pm.) llamó el primer comandante al corneta y le dio sus órdenes: se oyó un toque de atención y todo el mundo húmedo quedo en silencio. Oyóse después el toque de ración y un tremendo aplauso, contestó, formándose la gente a recibir la copa de aquel famoso néctar, embotado en el reinado de Saturno. Una hora después, a excepción del apreciable Zenteno, un tanto cuando alegrillo y uno que otro "dios" trasnochado, todo el mundo roncaba profundamente. Y así terminó la fiesta cuyo "bis", si Dios quiere y el tiempo lo permite, se verificará en el Pacífico dentro de seis meses. Y hasta entonces, buena suerte. Margoff.

Abril 29.- Bahía todos Santos es una de las más grandes de América; tiene 96 millas de circunferencia. La población, sita a la entrada a estribor, tiene un bonito aspecto de nacimiento de Noche Buena y algo se parece a Gibraltar. El Comandante Bretón y su Secretario está aquí; gran sorpresa porque ya no se les esperaba, puesto que el viaje era hasta Montevideo, habiendo recalado a Bahía por falta de carbón.

Viernes 4.- El 2o. Comandante Beresford, que entregó el mando al Capitán de Navío R. Brentón, nos abandonó por causa de enfermedad, es sentido por todos, pues se había granjeado nuestro cariño y respeto por su afabilidad y acierto. Todos enviamos muchos abrazos y besos a nuestro ahijado Carlos Zaragoza, que debe estar hecho un monstruo de grande.

Sábado 5 de Mayo.- Los dos fuertes del puerto nos ha acompañado en la salva de las doce. Hace dos años celebramos el 5 de Mayo en la mar, antes de llegar a La Habana. Hace un año estábamos en las gargantas de Ollieulles, en Francia. El comandante se llevó a toda la gente a la montaña y allí celebramos nuestra fiesta. En la noche los teatros de la Seyne, adornaron e iluminaron sus fachadas y en la función, en el escenario, enlazaron las dos banderas. En el banquete de la noche, dado a la tripulación, al que asistieron algunos franceses, hubo sencillos y entusiastas brindis.

El tres de Mayo celebraron los brasileños el descubrimiento de su país. Nuestro buque los acompañó en la salva de las doce y engalanó sus palos con las banderas del Brazil. Una comisión oficial vino a dar las gracias por este acto de cortesía.

La gente de la ciudad nos recibe cariñosamente y aquí, lo mismo que en todas partes, nos piden informes sobre nuestra Patria. El galeno que ha venido por la patente de sanidad, pregunta si México está cerca de Java. Nuestro peso vale dos mil reis y no se encuentra moneda de plata en el comercio, porque la guerra ha causado mucha pobreza. Eso sí, todo es carísimo para nosotros: un

baño de regadera vale 1,500 reis; un par de botines 20,000 reis. Los repiques con que celebran las fiestas, simulan piezas de música y hay procesiones en las calles. Los "charutos" (tabacos) son buenos y caros.

Lunes 13.- A las 6 a.m. fondeamos frente a Montevideo dos millas al Este. La navegación desde Bahía fue tranquila en el primer día, con viento en popa y poco balancé. En los demás cambió el viento y lo tuvimos de proa, con mar muy gruesa, muchos balances (hubo algunos de 41°) y constantes golpes de mar que hicieron necesario cerrar las escotillas del sollado. Un furioso golpe de mar, en la tarde del viernes 11, a las cinco y media horas, derribó a cinco marineros y bañó a nuestro reportero.

11 a.m.- Nos vestimos apresuradamente para saltar a Montevideo y solo esperamos la Sanidad; llega y... el gozo al pozo, pues hay cuarentena para todos los puertos del Brazil. Somos enviados al Lazareto de la Isla de Flores, sito unas catorce millas al Este de la ciudad, sufrimos la inspección y se nos da un pase para que podamos recibir carbón y provisiones en Montevideo.

Martes 8.- A las 6 a.m. salida para Punta Arenas. El Sr. Bottini, que no traía algunos efectos, no nos alcanza. Se le previno que anduviera listo, porque el comandante es muy exacto.

Mayo 21.- La recepción dada anoche por el Mayor Médico Cirujano de la armada Don Luis Malgarejo, estuvo lucidísima. Sus compañeros los oficiales de la Corbeta, se presentaron en riguroso traje de etiqueta: sombrero, botas, capotón, de hule y triples pantalones. En número de cinco se encaramaron al lecho del espléndido y fracturando Othón P. Blanco, quien bondadosamente prestó sus salones para el efecto (un camarote de dos y media varas). Fue repartida galleta, enmohecida, entre los comensales y numerosos vivas ¡hurra! etc. acogieron al espléndido obsequio; en seguida fue libada una media botella de tinto aguado. La reunión se disolvió a las 11 p.m. Afuera el tiempo era soberbiamente horroroso.

Mayo 23.- Regular amanecida, cielo y horizontes claros, mar muy gruesa, viento del Sur muy duro. Anoche hicimos el famoso descubrimiento de una botella de champaña, que bebimos entre todos brindamos por nuestras familias y amistades. Conste.

Parece que hoy veremos la cara al señor Sol, que en estas latitudes se levanta a las 8 hrs. a.m.

Mayo 24.- De ayer a hoy ha sido la noche más penosa, por el balance que nos tenía sin cesar inquietos y que nos hacía salir disparados de las literas. A cada momento chubascos de granizo y agua. Sobre cubierta, los granizos llevados horizontalmente por el viento, se clavan sobre el rostro como alfileres. Se rompe la mesa de comer de los aspirantes, de estribor, y hoy comen acostados en sus coys. Ya fastidian tantos días de mal tiempo.

Mayo 25.- 8 hrs. a.m. Victoria! Estamos por fin en el estrecho. Nuestro barco se despidió del Atlántico, con algunos soberbios balances y a las doce del día navegamos en completa calma. Pocas noches habremos pasado tan sabrosas como la de ayer a hoy. El barco navegando a toda máquina, alegre por descansar ya de tanto balance; deja a estribor el Cabo Vírgenes, llamando así porque fue descubierto por Fernando Magallanes, el 21 de Octubre de 1820, día de Santa Ursula y sus once mil compañeras. A babor queda la Tierra del Fuego,

que Magallanes llamó así por haber visto muchas luces al acercarse a ella. Como en el estrecho no es posible navegar si no de día. Entre salida y puesta del Sol (a.m. y 4 p.m.) es decir unas ocho horas, fondeamos hoy en puerto Philip. Distancia a Punta Arenas, sesenta millas.

Domingo 26.- Estamos en la Punta Arenas. La población que actualmente consta de 3,500 habitantes, comenzó hace unos quince años, por ser un presidio. En la actualidad se compone de comerciantes europeos, dominando los austriacos y apenas se encuentra gente chilena. Está fondeado el *Magallanes*, uno de cuyos oficiales, el teniente Stuvén, es nuestro antiguo conocido de Europa, cuando estaba a bordo del acorazado chileno *Prat*.

En la mañana recibimos invitación para almorzar en el *Magallanes*, siendo cariñosamente recibidos y obsequiados. Al final de la comida, con champaña brindó el Comandante chileno por México, su Presidente y su Marina, cuyo brindis tuvimos el honor de contestarle, los oficiales nos llevaron enseguida a tierra, nos presentaron al "Club de Bomberos" y nos obsequian con una espléndida cena en el "Restaurante Alemán".

Al retirarnos a las dos de la mañana, y sobre el piso de hielo de las calles, nos damos algunos batacazos, llegando felizmente a bordo en la canoa del comandante chileno. Las tres de la mañana ¡Buenas noches! digo: buenas mañanas!

Lunes 27.- Abordo nos hundimos en nubes de polvo de carbón porque estamos haciendo (*estamos arando decía el mosquito*) carbón. Me hundo en mi camarote, invitando a Othón P. Blanco y a Fernando Lalancé a "Hacer humo y cerveza".

Martes 28.- Correspondemos las atenciones de los oficiales chilenos, invitándolos a cenar en tierra, sintiendo no hacerlo a bordo, por no estar muy boyantes en vajilla y provisiones y por estar todo el barco sucio por el carbón. Ni el simpático Stuvén ni el 2o. comandante pudieron acompañarnos. Guardaremos siempre recuerdos muy agradables de los dos días que estuvimos reunidos, por la franqueza, y cortesía y amabilidad de los oficiales chilenos. Reciban la expresión de nuestro cariño y gratitud.

Mayo 31.- Salimos para Valparaíso. ¿Iremos por los canales? Iremos por el mar libre? Por ésta corren hoy tiempos muy duros y por los otros es peligroso navegar si no son conocidos perfectamente.

¡Qué hermoso, espléndido y soberbio espectáculo el de las dos cordilleras que forman el canal! la de estribor sobre todo es la que más nos encanta y todo el mundo a pesar del crudo frío que hace, esta sobre cubierta admirando los variados paisajes que se nos van presentando; las montañas, de formas caprichosas, de altura de 100 a 300 metros se suceden unas a otras en fila interminable, cubiertas enteramente de nieve deslumbradora y dejando apenas una estrecha faja de verdura al pie del agua. Sus cimas, entre las cuales hay muchos pequeños Orizabas y Popocatepetls, destacaban sobre el azul del cielo sus pálidas siluetas, o bien se pierden en nubes de igual color de ellas, sin poderse saber donde termina. Y tras de esta hilera hay otra hilera y más allá otras y otras, cuya blancura se percibe. Así van desfilando a orillas del canal millares de montañas, ora corriendo paralelas o bien estrechándose al grado de que a dos millas, no vemos donde está el paso, y en otras partes ensanchándose para formar golfos, bahía y ensenadas de las formas más caprichosas y pintorescas imagi-

nables. Los aspirantes de babor, llamados los "Inconmovibles", porque este calificativo encierra su profesión de fe, Alcivar, Arenas, Varela, Cáceres, Barquín Platas y Domínguez, saltan de los coys y envueltos en los amplios capotes rusos, vienen a participar silenciosos, de esta magnífica fiesta de los ojos; en tanto que los de estribor, cosmopolitas por excelencia, pero en muchos partidarios del ginebrino Juan Jacabo, lanzan sin reserva exclamaciones de admiración: Solache, Rivadeneira, Palmer, Canales, Molina e Izaola, están sobre cubierta y solamente el pobrecito Pavón está tumbado, que no postrado, en el coy del sufrimiento; pero se consuela con las entusiastas descripciones que le hace de cuando en cuando. Doblamos el cabo Froward, extremo meridional del continente americano (54 grados Latitud sur) a las tres y media de la tarde.

4 h.p.m.- Va a comenzar la noche y fondeamos en Wood's Bay, la Bahía de los Bosques a estribor. En los momentos de descanso se reúnen los oficiales de la cámara para extasiarse ante las pieles de guanaco, nutria y avestruz que han comprado.

Junio 1o.- Levamos anclas y fondeamos a las 3 h.p.m. en Puerto Angosto a babor. El aspecto del estrecho continúa en su admirable variedad, a la que se une hoy el acompañamiento de innumerables focas. Es de verse a los animalitos como echan sus CLAVAOS (expresión de Manuel Azueta), pareciendo caminar a machincuepas.

Junio 3.- Chacabuco, 3 h.p.m.- Hace dos horas fondeamos en éste puerto, que lleva el mismo nombre de la cuesta donde una victoria del ejército chileno contra los españoles, confirmó la independencia de su Patria. Hay en él numerosas islas y cascadas. Esta navegación ha sido de los témpanos de hielo.

12 de la noche.- En la cámara, Servín, o Sevin como lo llama el Comandante exprime el agua de su ropa. González Báez se restrega las entumecidas manos, Othón Blanco, para entrar con calor baila un zapateado tamaulipeco. Juan Bach ha cerrado el DIARIO y Ziaurriz deja de leer las descomunales cartas que recibe de Orizaba; otros fumamos repantingados contra el palo de mesana y todos hacemos comentarios contentos ya por haber escapado al grave peligro en que estábamos hace media hora todavía.

Junio 5.- Hoy atravesamos la parte más estrecha del canal, que mide unos doscientos metros de banda a banda. Sus orillas están formadas por montañas en forma de pilones de azúcar y mohoneras sin nieve en la base y cubiertas de vegetación, presentando paisajes encantadores. En otras partes lo limitan rocas peladas, por cuyas anchas e irregulares grietas, corren los plateados hilos del deshielo.

Es costumbre tirar un cañonazo en esta parte para oír repercutirse su estampido durante largo tiempo y nosotros la seguiremos; pero el eco no nos pareció que mereciera especial mención. Lo hemos escuchado más prolongado y fragoso en otras partes, en Gibraltar, por ejemplo.

Junio 6.- Fondeamos en Gray Harbour y con nosotros un buque mercante alemán en vía para Valparaíso y un buque de guerra inglés en vía para su país. Los dos recibieron nuestra visita tratándonos el inglés cortésmente y un tanto cuanto desdeñoso el alemán, que nos preguntó si los mexicanos usábamos leña para nuestros hornos en lugar de carbón.

Junio 7.- Salimos de los canales y cruzamos el golfo de Peña. Mar de contraste muy molesta, que hace decir al feroz Palmer, que más valiera ir a cenar con Plutón en los apretados avernos. A las 4 h.p.m. dejamos atrás el alemán que salió dos horas antes que nosotros. Parece que nuestro carbón es mejor que el suyo. A h.p.m. doblamos el cabo Tres Puntas y salimos del golfo.

Junio 8.- Nada particular. Viaje tranquilo y esperanzas muertas de ir a Valparaíso, pues por razones de economía verdaderamente poderosas, porque nuestros recursos andan algo escasos, se ordena el viaje hasta Coquimbo.

Junio 12.- Coquimbo ¡La serena! Motivo a la vez de contento y de dolor para nosotros; lugar el último, donde perdimos un compañero y donde los chilenos se disputaron la preferencia para guardar en sus tumbas de familia, los restos del infortunado marino.

El acontecimiento principal que domina todos nuestros otros recuerdos, es la muerte del aspirante de primera Eduardo Domínguez, causada rápidamente por una traidora afección cardiaca, súbitamente descompensada y que hasta entonces no se había rebelado por ningún síntoma de valor. Fue en los últimos días de nuestra estancia en Chile cuando lo perdimos.

Apenas se tuvo noticias en Coquimbo del fallecimiento, cuando por teléfono recibió el comandante ofrecimiento de la familia Cavada, para que el cadáver fuera sepultado en la tumba de su familia. De Coquimbo recibió iguales ofrecimientos, y en La Serena; nosotros en la noche del día 20, recibimos tres generosos ofrecimientos de la misma especie, los cuales comunicamos al comandante quien manifestó que agradeciéndolos todos igualmente, aceptada el de la primera persona que lo había hecho.

El entierro verificado a las cinco de la tarde del día 21 y extensamente relatado en los periódicos de la localidad, está brevemente relatado aquí: Formaban el acompañamiento el comandante y oficiales de la corbeta, vestidos de gala con luto; los clubes "Democráticos", "La Serena", "Bomberos", "Sociedad Artesanos", en todas unas docientas personas vestidas de luto, seguidas por unos cincuenta coches. El club de "Bomberos" no obstante sus estatutos, se dignó generosamente prestar su elegante carro fúnebre y también su excelente música.

Los clubes obsequiaron tres coronas fúnebres con sus dedicatorias que recogimos para llevarlas a la familia del finado, así como también los periódicos en que se encuentran los discursos pronunciados ante el cadáver por oradores chilenos, discursos llenos de sentimiento, de verdadera simpatía para con nosotros y de una significación todavía más alta, de simpatía entre las dos naciones chilena y mexicana.

¡Gracias mil a los señores Cavada, Magallanes, Solar Vicuña, Jaramillo, Vera, Gallo, Inzunza, Cisternas, Pairoa, Zapiain, Vélez, García H., Galaz, y a tantos otros cuyos nombres no tuvimos tiempo de recoger por la eficacia del auxilio que nos dieron en difíciles circunstancias y por la esplendidez del cariño que nos demostraron!

¡Gracias mil a clubes, a la ciudad de "La Serena", a Coquimbo a todos los chilenos! ¡Demos el cielo ocasión de manifestar la gratitud y el afecto que viven y vivirán en nuestros corazones!

En los días anteriores al suceso referido, habíamos hecho frecuentes viajes de Coquimbo a La Serena y todos quedamos encantados por la exquisita

amabilidad con que fuimos atendidos, por las instancias con que disputaban nuestra preferencia para aceptar sus obsequios. ¡México! —nos decían, ¡la gran república hispano-americana que marcha al frente de las otras en la vía del progreso! la nación generosa que dio cabida a nuestros desterrados políticos apreciando su valor y utilizándolos en puestos distinguidos ¿Cómo no quererla admirarla, y no querer y procurar obsequiar a los hijos de ella que son hoy nuestros huéspedes y representantes de su marina?

¡No saben ellos lugar tan distinguido les guardó nuestro pecho y como lamentamos la imposibilidad en que nos encontramos por aquel entonces, para haber correspondido a sus obsequios! ¡Qué éstas mal escritas líneas les lleven muchos recuerdos y expresiones cariñosas y ojalá pudieran llevarles el sencillo y duradero perfume que la flor de la gratitud exhala siempre en nuestras almas!

Junio 28.- Llegaba al Callao, donde todas las banderas están a media asta por la muerte del Presidente Sadi Carnot, recibimos una invitación oficial para asistir a las honras fúnebres que con tal motivo tuvieron lugar en Lima el siguiente domingo a nuestra llegada; día que fue inhumado en París el cadáver del finado Presidente. A ellas concurrió el 2o. comandante y oficiales de rigurosa gala, en compañía de la oficialidad inglesa de la *Ninphe* anclado también en el Callao. Durante la ceremonia la *Ninphe* y el *Zaragoza* hicieron una salva de veintiún cañonazos cada uno, a cañonazo por minuto. La ceremonia religiosa en Lima, ciudad esencialmente católica, la histórica Ciudad de los Reyes, estuvo esplendida y según lo demostró la curiosidad pública, no fueron los uniformes de los marinos, uno de sus menores ornatos. A pocos días recibimos una visita de agradecimiento del Cónsul de Francia en el Perú.

Otras de las ceremonias oficiales en honor del *Zaragoza*, fue un banquete dado por el general Cáceres, futuro Presidente del Perú, al comandante y oficiales. El banquete estuvo magnífico, habiendo concurrido a él, además, los Ministros extranjeros y jefes del ejército y marina peruanos. Los honores fueron hechos por la señora de Cáceres y sus dos hermosísimas hijas, quienes rivalizaron en amabilidad para obsequiar a nuestros oficiales, la señora de Cáceres llevaba un soberbio aderezo de diamantes valuado en quince mil soles (pesos).

Nuestro Cónsul en Lima señor Elguero, nos hizo frecuentes invitaciones para acompañarlo a comer en su casa, guardando los que tuvieron la honra de visitarlo, muy buenos recuerdos de él, amabilidad de su señora y de sus dos simpáticas hijas.

En la catedral, el respetable canónigo tuvo la bondad de conducirnos a ver la momia del Conquistador, Marqués don Francisco Pizarro, asesinado en Lima el 26 de Junio de 1541. A pesar de largo tiempo transcurrido, es admirable la integridad de la momia, que le faltan solamente las manos.

Julio 9.- Levamos anclas para Paita, con el objeto de pintar allí el buque, habiendo llegado el día 11 sin novedad en la travesía, con una temperatura de las más agradables, no obstante la latitud, y con una escasez lamentable en el rancho, teniendo que beber agua condensada y haciendo las "once" con pixco de última clase, que el dispensero Molina nos vendía o regalaba, mediante petición en verso, o con intenciones de tal.

Julio 16.- El barco muy bien pintado, parece blanca gaviota meciéndose perezosa y graciosamente sobre las olas; todo está listo a las 8 h.a.m. hacemos una elegante zarpada a la vela, con destino Acapulco.

Julio 17.- Hace dos días estamos viendo algunos ballenatos que nos acompañan. Los angelitos son apenas bebés y ya miden unas doce varas de largo, ¡inocentes! Se complacen, como las toninas, en jugar delante de la proa del barco; pasan de uno a otro lado, se adelantan se atrasan y salen luego a flor de mar, lanzando ruidosos chorros de agua por las narices. Murgridege propone contratar una docena para que nos lleven a remolque.

Julio 19.- Segundo paso por la Línea.- Solamente un tripulante hay embarcado en El Callao, que no ha cruzado el Ecuador y es la joven y simpática Miss. Sharp, apenas de tres meses de edad, destinada a ser la media naranja del señor Turk. Bien merece el simpático Turk ser presentado a nuestros lectores.

Es un perro cruzado de bulldog y foxterrier. Mide 40 centímetros de puntal, 60 de eslora y 20 de manga. Sus principales cualidades son: un valor nunca desmentido en todas nuestras campañas y en sus reyertas particulares con sus semejantes cualquiera que haya sido su tamaño; una gravedad tal, que jamás se le ha visto entregarse a esos locos y desordenados excesos de alegría propios del común de los canes; una actividad para el servicio infatigable, pues acompaña diariamente la inspección de la noche, toma parte en los zafarranchos de combate y de incendio, con la parte de proa a la cual pertenece.

La celebración de este segundo paso del Ecuador, no tuvo lugar sino a los tres meses de la primera, debido a los malos tiempos que tuvimos antes de llegar al estrecho del Magallanes. Como ya todos han cruzado la Línea, la función se redujo a circo, pantomima, cantos marineros por la estudiantina y cucaña. El maestro carpintero Sosa y el fogonero Luis Martínez, disfrazado de fraile el primero y de mujer el segundo, divertieron mucho a la selecta concurrencia.

Julio 26.- El ejercicio de salvamento de ayer fue uno de los mejores hecho hasta hoy; entre la voz de ¡hombre al agua! y la izada del bote a bordo, transcurrieron catorce minutos, comprendiendo el embarque del bote, la parada del barco, el regreso del bote y la izada. Solamente que se perdió un salvavidas.

Y de mucho sirvió el ejercicio de ayer, pues hoy a las diez de la mañana, a la hora de la limpieza de artillería, el marinero Francisco Hernández, faltándole uno de los cabos en que se apoyaba, dio con su cuerpo en el agua. ¡Hombre al agua!, se escuchó por todas partes. ¡Embarca bote de salvamento! gritó Fernando Lalane; ¡oficial de guardia, para! En esos momentos navegamos a once millas por hora. Inmediatamente se arrojaron cuantos salvavidas que había a mano. Apenas se distinguía a los lejos de la cabeza del marinero, que afortunadamente sabía nadar y para cuya fortuna también estaba la mar serena; de manera es que desde la caída, hasta el momento en que el náufrago pisó de nuevo el puente, transcurrieron justamente once y medio minutos, contados con reloj en mano.

Julio 27.- Inauguración de la clase de Historia Patria para los marineros, en el sollado, dada por el Galeno. ¡Más vale tarde que nunca! . . . La Historia humana en ninguna otra parte encuentra mejores símiles de comparación que en la vida del marino, y tan es así, que los historiadores, los novelistas y los poetas, eligen los accidentes de la vida del mar como punto de sus comparaciones. Así se dice: tempestad de la revolución, escollos de una empresa, naufragio de la esperanza, puerto de ventura, etc., y todo lo incontable de la onda amarga, del medio en que vive el hombre de mar, da una idea más aproximada y elocuente de la inestabilidad de las cosas humanas. Llevemos adelante la comparación, diciendo que la Historia es el diario de bitácora de la Humanidad.

Julio 29.- 7 h.a.m.- ¡Tierra por la amura de estribor! la botella de champañña ofrecida, debe ser repartida entre González Báez y el doctor que vieron tierra los primeros y a la vez. A las once y media de la mañana es abierta con toda solemnidad una botella de magnífico tequila, religiosamente conservada desde Veracruz, para libar juntos en este día por nuestra Patria, cuyas costas volvemos a ver después de cuatro meses de navegación.

¡Acapulco Acapulco! A las seis de la tarde estamos fondeados en la hermosa bahía. Recibimos las visitas de Sanidad y del Capitán y pocos momentos llegan a bordo del simpático y siempre alegre doctor Butrón y el médico del 8o. batallón, Acacio M. López, que en la campaña de Guerrero, por falta de caballo, hizo a pie todas las Jornadas de Acapulco a Chilpancingo, con la mochila al hombro y siempre a paso veloz. Exprimimos los barriles del dispensero Molina para sacarle las últimas gotas de pixco y dignándose ellos compartir con nosotros nuestra pobrísima cena, pasamos unas horas deliciosas, charlando hasta las doce de la noche, acompañado también por el señor licenciado Diodoro Batalla y el capitán de Estado Mayor Especial Francisco de P. Piña, que llegaron poco después.

Para terminar, seanle permitidas al galeno, a fuerza de imparcial, las siguientes reflexiones sobre éste viaje:

De los tres que ha emprendido la Zaragoza, el presente ha sido el de mayor tiempo de navegación, el de mayores peligros, el que nos ha presentado dificultades innumeradas y puesto a prueba la resignación, constancia y valor característico de la raza mexicana; siendo por consiguiente el de más fructuosa enseñanza. En efecto, para cuatro meses y para una tripulación completamente nueva, como es la nuestra, tomada en Veracruz y Tampico a la salida, es ya algo haber realizado un viaje semejante, procurando cada uno cumplir con su deber y sin que se escuchara una queja ni por la escasez de recursos a que nos vimos sometidos, ni por la deficiencia del vestuario, que defendía muy mal a los marineros, contra las inclemencias del clima. La parte inglesa de la tripulación, unos catorce hombres, incluso el primer comandante, se expresaba muy favorablemente de los mexicanos, admirando sus cualidades bajo el punto de vista referido. Bajo el punto de vista de la sanidad, la admisión fue hecha con el mayor rigor posible y una suerte desmedida acompañó siempre al médico de a bordo, que no tuvo un solo enfermo de gravedad en todo este viaje y si tuvo ocasión de ver como gran número de individuos no querían ser rebajados del servicio, a pesar de encontrarse enfermos. La marinería en general, merece un triple ¡hip, hip, hip, hurra! por su buena conducta en este viaje.

Algunos órganos de la prensa, desde el alto y merecido lugar que ocupan, nos han tratado de una manera tal, que raya en el desprecio y la injusticia. ¡Por qué así?

Comenzaron por criticarnos acerbadamente la arribada a Tampico, por temor de vómito de Veracruz; ¿pero acaso no consta al médico de a bordo y a todos en general, que hemos estado en La Guayra, en Caracas y en Colón, donde había fiebre amarilla en el tiempo, en que nos encontramos allí? Tampoco saben que a nuestra salida de Toulon sin que nadie manifestara el menor temor ni hiciera los aspavientos que son de suponer, dada nuestra timidez, según los indicados periódicos, en llegar a puertos infestados.- Y después en Veracruz, cuando el barco no contaba sino con unos cuantos hombres útiles para el servicio por encontrarse los demás enfermos del paludismo atrapado en Tampico, le fue categóricamente rehusada la solicitud del médico, que pedía un mes de cambio de clima para los enfermos, solicitud encomendada al señor general Riva

Palacio y la cual fue contestada por una orden de marcha para Progreso y de ahí a Nueva Orleans. Ni los enfermos, ni la tripulación, ni la Marina, pueden impedir que las familias de los marineros tomen interés por su salud; pero humildes como somos en nuestros sentir, confesamos que no podemos explicarnos la seña y el desprecio profundo con que fuimos tratados en aquel entonces. Después, se nos criticó no menos duramente, el haber tomado parte en las fiestas del Carnaval de Nueva Orleans. Verdad es que dichas fiestas han tomado parte nuestros buques años atrás; que igual práctica observan los buques de guerra extranjeros surtos accidentalmente en aquel puerto y verdad es por fin, que habiendo consultado a nuestro Gobierno, nos ordenó tomar parte oficial en la fiesta y saludar al cañón, habiendo conducido el *Zaragoza* al Gobernador, autoridades principales, Jefes del Ejército, personajes y familiares de la ciudad, por lo cual recibimos agradecimientos numerosos y afectuosos, así como también invitaciones para soireés y otras reuniones de las principales familias.

Si a tiempo anteriores nos remontamos, no sé cual pueda ser la causa del desprecio y severa crítica con que se nos trata; pero en las fiestas del Centenario, en Huelva, Cádiz Sevilla y Génova, en todos los puertos europeos que tocamos, tanto la parte civil como lo militar de la población, siempre nos dispensaron muchas consideraciones y nunca tuvieron queja para nosotros, como la tuvo la prensa para alguna otra tripulación.

En cuanto a resultados prácticos bajo el punto de vista de la instrucción, ahí están los exámenes de 1893 hechos por un jurado competente, y los ascensos obtenidos por los aspirantes de entonces, muchos de los cuales son hoy oficiales, que se afanan en adelantar en el ramo que les corresponde.

La vida de mar es ya de por sí bastante dura, para que al aislamiento forzoso que lleva consigo, haya que añadir la falta de cariño o de interés en sus amigos de tierra o en quienes debieran serlo; aislados por todas partes somos incompetentes para defendernos y solo pedimos a la respetable prensa, nos escuche y tome informes antes de censurarnos.

Gracias mil entre tanto, a la Revista Marítima de Mazatlán por el interés con que ha defendido nuestra causa y la de Marina Mexicana.

El *Zaragoza* después de permanecer en aguas de nuestra costa del Pacífico algunos meses, reanudó su viaje de circunnavegación, saliendo de Guaymas el día 23 de abril de 1896, bajo el mando del Comodoro don Angel Ortiz Monasterio, dirigiendo su proa a San Francisco, Calif., para salir de ahí con destino a Honolulu, Yokohama, y prosiguiendo después para el Poniente, vía estrecho de Suez, para terminar su viaje alrededor del mundo, con toda felicidad, al llegar al puerto de Veracruz.

La primera etapa del viaje de circunnavegación al mundo del capitán de navío Carey Brenton, se había cumplido al arribar la *Zaragoza* al puerto de Guaymas, Son. el 5 de agosto de 1895. Los detalles, los hemos vivido con la narración que sobre éste nos hace el médico de abordó Luis Melgarejo.

El 12 de abril de 1896 al capitán de navío Brenton entrega el mando nuevamente al brigadier de la armada Angel Ortiz Monasterio, quien ordena algunas reparaciones de preparación para continuar con el viaje.

El 23 de abril de 1896, al zarpar del puerto de Guaymas, da comienzo la

segunda etapa, el buque saluda con salva de veintiún cañonazos, que es contestada por el *Demócrata* y toma rumbo hacia San Francisco, California, para abastecerse de carbón. Durante la navegación se hicieron estudios de las correrías de patente con las cuales se pudieron precisar los coeficientes de marcha y situaciones de estima.

Debido a que el carbón no alcanzaba para llegar a San Francisco, California, se hizo escala en Hartford (San Luis Obispo), arribando al amanecer del 8 de mayo a ese puerto donde permanecieron para efectuar limpieza de fondos y adquirir refacciones.

El 19 de junio leva anclas dirigiéndose a Honolulu, Hawai, donde fondean el 26. Asistieron a las celebraciones de la Independencia de los Estados Unidos y a visitas recíprocas de buques surtos en el puerto.

Continuando su travesía, zarpa de Honolulu el día 12 de julio rumbo a Yokohama, Japón. La navegación transcurre sin novedad, realizándose los estudios de cronómetros y ensayos de velocidad. El 2 de agosto llegan a Yedo, entrando a Yokohama al mediodía, donde las baterías de la plaza hacen el saludo de rigor.

Es la primera vez que un buque de guerra mexicano visita ese puerto, y el *Zaragoza* corresponde al saludo de los buques surto, en el puerto. El 15 de septiembre el comandante Angel Ortiz Monasterio da aviso a las autoridades que haría una salva de veintiún cañonazos en conmemoración de la Independencia de México.

El día 26 zarpó rumbo a Nagasaki, donde se le instalan a la corbeta quillas laterales, y una vez terminados los trabajos continúan a Hong-Kong, donde arriban el 10. de diciembre. Se carga carbón y víveres y se prosigue el viaje a Singapur, fondeando el 10. de enero de 1897; continúa a Colombo, cruza el Golfo de Bengala y navega hacia el Mar Rojo, pasando por el estrecho de Bad el Mandel el 6 de enero. Llega al Golfo de Suez el 13 de febrero, sin práctico, y se hace el saludo a la bandera egipcia correspondiendo el saludo de las baterías de Suez.

El día 15 de febrero arriban a Ismalia, permaneciendo en este puerto dos días, continuando el viaje a Port-Said, donde se hicieron de víveres y carbón. Aquí se recibe la orden telegráfica para navegar a Toulon a recibir material de guerra, aprovechar limpiar fondos y efectuar los trabajos de conservación necesarios.

Zarpan de Ismalia el 20 de febrero, navegan pasando a la vista de la isla de Creta, abocando el día 24 el estrecho de Mesina para tomar rumbo directo a Toulon, donde embarcan el material y limpian los fondos de la corbeta. El 26 de mayo prosiguen el viaje a Gibraltar, arriban a este puerto el 30 de mayo y se hace a la mar de nuevo el 5 de junio, atravesando el estrecho de Gibraltar para salir al Atlántico.

Sigue su derrotero dejando a un lado las islas Madera el día 8 y continúan el viaje rumbo a las Antillas.

El día 21 por la noche avistan la costa de Puerto Rico y a la mañana del día 25 arriban a Kingston, Jamaica. Dos días después se hace a la mar rumbo a Veracruz, arribando al puerto el 3 de julio de 1897, completando así el viaje.

En este puerto, el brigadier de la armada Angel Ortiz Monasterio entrega el mando del buque al capitán de navío Alejandro Cerisola.

Viaje postrero de la corbeta Zaragoza

Retirada del servicio y en pésimas condiciones, la embarcación había cumplido ya 35 años desde el día en que se incorporó a la Armada Nacional.

Su paulatino deterioro y la imposibilidad de conservarla, pese a su condición de símbolo, impuso la triste obligación de darle el destino de otros buques.

A las seis de la mañana del día 6 de marzo del año de 1926, el médico cirujano don Daniel M. Vélez, quién donara la primera enseña que flameó en la driza del buque cumplió el acto de honor de recibirla por la vez postrera.

Llegado el crepúsculo de esa fecha, entre los honores de la Ordenanza, el general de división don Joaquín Amaro, Secretario de Guerra y Marina, arrió la bandera y el buque empezó a ser desmantelado. Al doctor Vélez correspondió ser el depositario del lábaro que cediese en un puerto europeo, El Havre en la fecha en que zarpaba el buque rumbo a México; además, se le entregó la rueda de bronce del servomotor.

Concluidos los trabajos de retirar las partes utilizables, se le llevó al tradicional cementerio de nuestra marina, los bajos veracruzanos, en donde, hundida a cañonazos, fue hacer compañía al *Demócrata* y al *Asia*, las naves primigenias a bordo de las cuales escribiéronse garridas páginas de nuestra digna tradición naval.

TRANSPORTE OAXACA 1893

CARACTERISTICAS: Casco de acero
MAQUINA DE VAPOR DE TRIPLE EXPANSION:
CALDERAS: Dos escosesas.
ARTILLERIA: No estaba artillado.

Constaba de dos palos con proa la lanzamiento y bauprés.

Fue adquirido por el gobierno, de la firma Redo y Compañía ya con un gran número de años de uso, no obstante prestó muy buenos servicios a la Armada Nacional, como transporte en el litoral del Pacífico, llevando tropas y Yanquis prisioneros, éstos últimos de Guaymas a San Blas y a Manzanillo.

Pasando algunos años e inútil para la navegación, fue dado de baja y fondeado en las playitas del puerto de Guaymas donde se perdió definitivamente.

BARCA-ESCUELA YUCATAN

1897



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 650 tons.; tonelaje de registro 533.83 tons.; tonelaje neto 493.38.; eslora 49.07 m.; manga 8.84 m.; puntal 3.70 m.

PROPULSION: A vela; su velamen fue de 21.

ARMAMENTO: Sesenta fusiles remington, sesenta ballonetas y veinte pistolas.

DOTACION: Siete jefes y oficiales y 117 de tripulación.

Antes de ser adquirido el buque tenía una capacidad de albergue para cuatro oficiales y doce marineros. Con la segunda cubierta y las reparaciones que se le efectuaron, se adoptó para un mayor número de dotación como lo asientan las revistas de administración como sigue:

En enero de 1898: cinco oficiales y setenta de tripulación. En marzo del mismo año: cinco oficiales y 92 de tripulación.

En octubre de 1901: siete oficiales y 117 de tripulación.

Año de vida antes de su adquisición: doce.

La corbeta escuela *Yucatán* fue adquirida por el gobierno mexicano a través del cónsul general de México en Liverpool en abril de 1897. El 25 de julio fue abanderada conforme a la ordenanza y reconocido como buque de guerra por la aduana marítima de Liverpool el 7 de mayo del mismo año; el 5 de mayo de 1897 se hizo cargo del buque el C. capitán de corbeta Manuel Azueta para trasladarlo de ese puerto al de Veracruz saliendo de Liverpool el 27 de julio de 1897 y arribando a Veracruz el 9 de diciembre del mismo año.

Este buque fue adquirido en Inglaterra, de segunda mano, ya que con anterioridad estuvo dedicado al transporte de misioneros a tierras africanas y movimiento comercial.

De 1898 sirvió como buque-escuela para grumetes y guardiamarinas. Una de sus primeras misiones fue la de llevar a Quintana Roo, a los miembros de la Comisión Hidrográfica que levantó las cartas y portulanos desde Payo Obispo hasta bahía Blanca. El mando lo tuvieron sucesivamente, los capitanes de fragata Manuel Trujillo e Hilario Rodríguez Malpica, con el primer teniente noruego Juan Gudberg como segundo comandante.

Una muy importante y necesaria labor desarrolló la Comisión Hidrográfica, desgraciadamente trunca por las contingencias sociales y económicas que vivía el país. El equipo de que se disponía era deficiente. Para los trabajos se utilizaba una embarcación de vela y dos botes de remo, pero con esos elementos lograron éxito en su cometido.

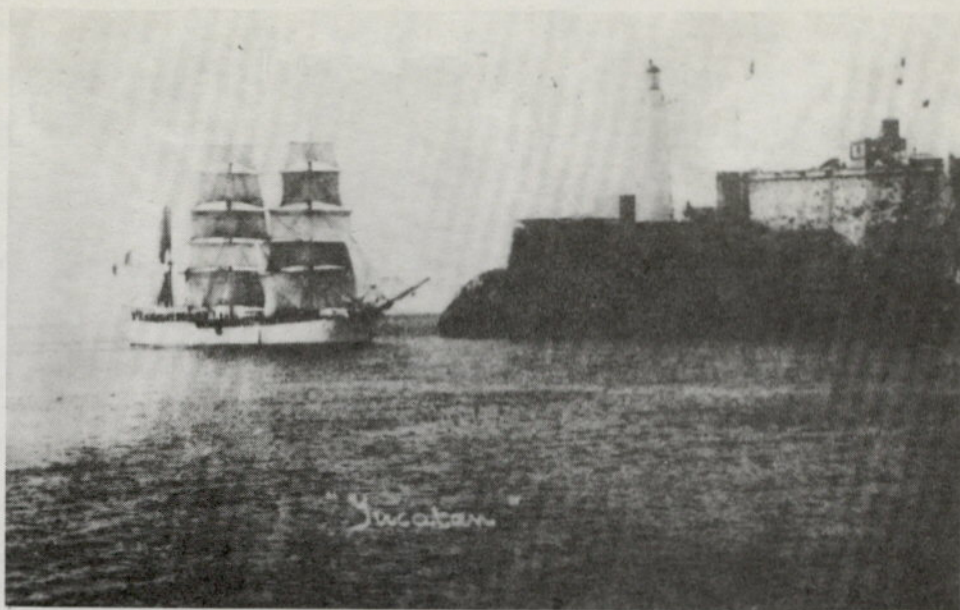
La comisión se dividió en dos grupos de trabajo que se alternaban en los trabajos de campo cada semana.

El primer grupo lo integraban el personal siguiente: teniente Vicente Senties, aspirante de primera; José F. Fernández; Juan de Dios Bonilla; Manuel Morel y Alfonso Calcano.

El segundo grupo lo constituían: subteniente Manuel Portilla Villar; aspirantes de primera, Manuel Gutiérrez, Procopio Rodríguez, Omar Ortiz y Francisco L. Cardinault. En cinco años de labor, la comisión demostró la capacidad de los marinos a quienes le fue encomendada.

El velero *Yucatán* se utilizó en algunas ocasiones para cruceros de instrucción de los guardiamarinas y cadetes de la Escuela Naval, visitando puertos de Cuba y de los Estados Unidos en prácticas de maniobras y navegación.

Entre los años de 1897 a 1900, los cadetes del segundo semestre debían permanecer a bordo de este velero durante seis meses, para efectuar sus prácti-



El velero *YUCATAN* frente a El Morro de La Habana.

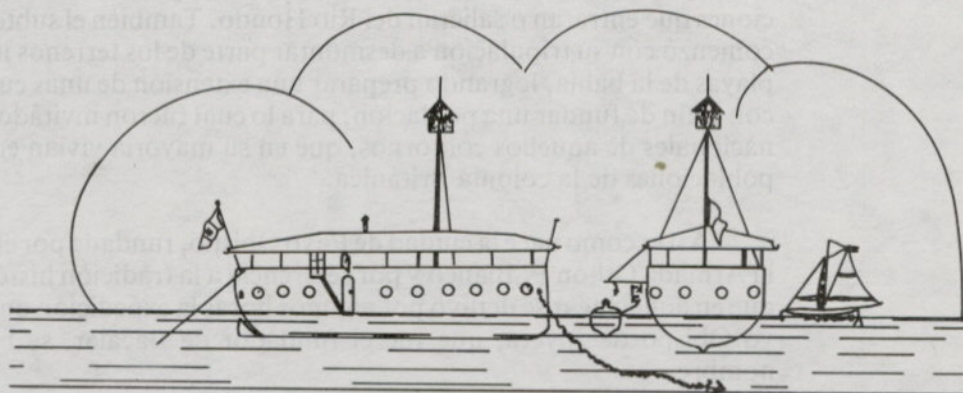
cas marineras, los últimos cadetes que recibieron sus prácticas en el *Yucatán* fueron David Ramírez Tello, Tomás Bravo y José F. Fernández. Al cambiarse el programa de estudio suprimiose esta práctica.

Estando aún los alumnos mencionados a bordo, fondeado el buque a la gira en Lerma, Camp., al bajar la marea, se sentó sobre el ancla que le abrió una vía de agua yéndose a pique a una profundidad de 3.66 m. por lo que fácilmente se pudo poner a flote.

Después de unos veinte años de servicios, fue fondeado cerca del bajo del pastelillo en la bahía de Veracruz y ya desarbolado se destinó a Escuelas de grumetes.

Tiempo después, su casco en avanzado estado de corrosión y sin intenciones de repararlo, fue echado a pique a cañonazos frente a los bajos de Veracruz.

PONTON CHETUMAL 1897



CARACTERISTICAS:

DIMENSIONES: Eslora entre perpendiculares 20/17 m. Manga de la cuaderna maestra 7.32 m. Puntal 3.66 Calado medio con 30 tons. 0762 m.

LUGAR DE CONSTRUCCION: Nueva Orleans, E.U.A.

En el año de 1895, el gobierno decidió llevar a cabo la campaña contra los indios mayas rebeldes. Para este objeto se inició el transporte de tropas por mar hacia la península de Yucatán, estableciéndose en la costa de Quinta Roo, diversos puntos de aprovechamiento y acantonamiento como Isla Mujeres, Puerto Morelos Cozumel, Vigía Chico, Bahía Ascensión, Xcalak y Payo Obispo, operando diversas embarcaciones de guerra de pequeño porte para mantener comunicados estos puntos y facilitar el desembarco de tropas, víveres y demás pertrechos.

Con anterioridad, el gobierno había resuelto establecer un servicio de vigilancia en el Río Hondo límite con Belice, para evitar el contrabando y el corte clandestino de maderas que los colonos ingleses efectuaban en los ricos bosques de nuestro territorio. Al concluirse el tratado de límites con Belice, se dio por terminada la controversia que desde hacía muchos años, existía al respecto.

Para evitar el contrabando y el corte clandestino de madera, se tenía un proyecto para construir un fuerte en la costa de la bahía de Chetumal, frente a punta Calentura, en las inmediaciones de la desembocadura del Río Hondo. Habiéndose sometido el proyecto al estudio y opinión del entonces subteniente de la Armada Othón P. Blanco, comisionado al efecto. Este Oficial fue de opinión que en lugar de construirse el fuerte para lo que no se contaba con un lugar inmediato para obtener la piedra, era preferible construir un pontón, con alojamiento para tripulantes y Oficiales de aduana, que podría movilizarse al lugar que más conviniera para los fines propuestos, lo cual fue aprobado por la superioridad.

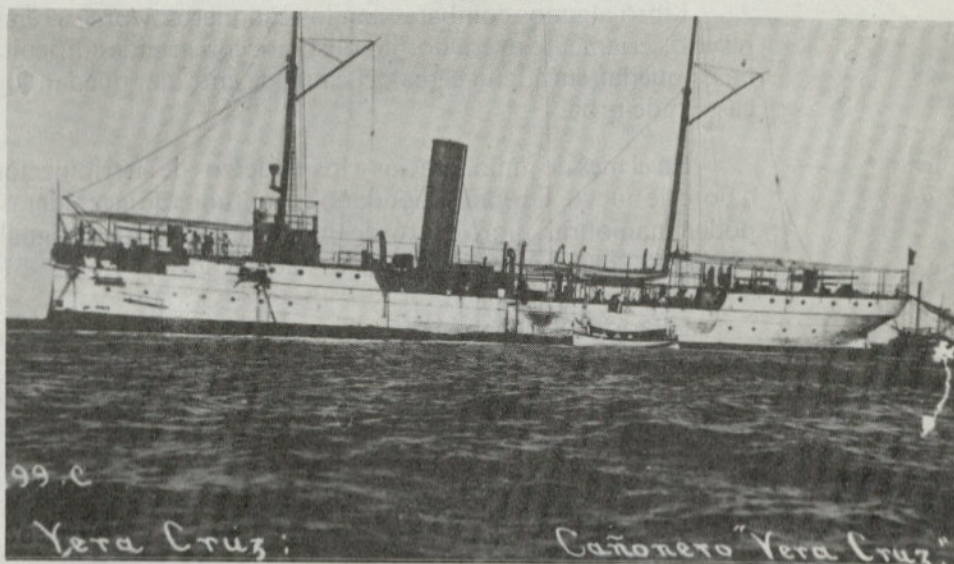
El subteniente Blanco, hizo el proyecto del pontón cuya construcción se llevó a cabo en Nueva Orleans y el 22 de enero de 1899 se trajo a remolque del vapor americano *Stanford*, dando fondo en la bahía de Chetumal, frente a la desembocadura del Río Hondo. Se le denominó pontón *Chetumal* y como Administrador Comandante del mismo, el propio Othón P. Blanco con tres hombres de tripulación y dependiendo de la Secretaría de Hacienda, ya que fue destinado a desempeñar la función de Sección Aduanal.

Con el pontón *Chetumal* se estableció la vigilancia de todas las embarcaciones que entraran o salieran del Río Hondo. También el subteniente Blanco, comenzó con su tripulación a desmontar parte de los terrenos inmediatos a las playas de la bahía, logrando preparar una extensión de unas cuatro hectáreas, con el fin de fundar una población, para lo cual fueron invitados nuestros connacionales de aquellos contornos, que en su mayoría vivían en Belice y otras poblaciones de la colonia Británica.

Así es como nace la ciudad de Payo Obispo, fundada por el subteniente de la Armada Othón P. Blanco y por referencia a la tradición histórica, que decía que en aquél lugar se detuvo por algunos horas la expedición que mandaba Payo Obispo de Rivera, que fue el fundador de Bacalar, se bautizó con ese nombre.

Al poco tiempo se estableció en estos terrenos la Estación Naval de la que se nombró jefe al mismo Othón P. Blanco, quien con el personal a sus órdenes continuó infatigablemente con los trabajos de desarrollo del lugar, al que pronto concurrieron numerosas familias, que recibieron lotes de terrenos gratuitos, con lo que aumentó el número de habitantes, que en un principio no acudieron por el temor al ataque de los indios mayas rebeldes.

CAÑONEROS TAMPICO Y VERACRUZ 1902



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 600 tons.; Eslora 41 m.; Manga 6.75 m; Puntal 4.65 m.

VELOCIDAD: 11 nudos.

PROFUNDIDAD: Dos máquinas de triple expansión; dos calderas Babcock & Wilcox.

ARTILLERIA: Dos cañones Bethlehem de 101 mm. colocada a proa y popa y cinco cañones de 57 mm.

Estas unidades gemelas destinadas a la Armada Nacional, fueron construídas en

el Astillero de Lewis Nixon, de Elizabeth, Nueva Jersey, E.U.A., en 1902, bajo la supervisión de una comisión técnica encabezada por el capitán Manuel Azueta.

La botadura de *Tampico* y el *Veracruz* fue retrasada por una huelga en los astilleros y a su venida al puerto de Veracruz, bajo el mando de Azueta, sufrieron un garete a causa de las malas condiciones de los fluxes de las calderas.

Navegando en flotilla estos dos buques, viajaron al sureste acompañando al Presidente Porfirio Díaz en su viaje a Yucatán, posteriormente el *Tampico* fue destinado al Pacífico, zarpando el 12 de diciembre de 1905, al mando del comandante José Servín, pero por haber enfermado, fue sustituido por el segundo comandante, mayor Ignacio Arenas. A bordo fueron los Oficiales: Primer teniente Arturo Puga: subteniente Procopio Rodríguez y Arturo A. Medina. En este viaje por cambio de litoral, recorrieron más de 12 000 millas y visitando puertos hermanos al sur del continente. El *Tampico* arribó a Acapulco, Gro., el 30 de abril de 1906.

Durante la revolución Maderista, el *Tampico* combatió algunas partidas que hostilizaban en el litoral y al triunfo del levantamiento se plegó a la legalidad, muerto Madero, apoyó al gobierno de Huerta, hasta que el primer teniente Hilario Malpica le sustrajo al dominio de la usurpación en el apostadero de Bocochoibampo, en febrero de 1914, llevándolo a Topolobampo, Sin., entre garetés y zozobras, para ponerlo a las órdenes del Constitucionalismo.

Libró algunos combates con los cañoneros *Morelos*, en uno de los cuales resultó seriamente averiado, no obstante con grandes dificultades pudo entrar hasta quedar encallado cerca del canal de entrada; quedando sólo a la vista de castillo de proa.

En el mes de junio, gracias a los esfuerzos de su tripulación volvió a quedar a flote de nuevo. Un garete por daño en los tubos de las calderas y no obstante sin poder maniobrar, libró el 16 de junio de 1914, un desigual combate con el *Guerrero*, que lo incendió y lo hizo naufragar.

Hilario Rodríguez Malpica, joven Oficial de la Armada, se suicidó antes que permitir ser capturado. Sus compañeros fueron llevados a Guaymas, sufrieron proceso y prisión hasta la entrada de los constitucionalistas a esa población.

Sublevación del *Tampico*

Sobre la sublevación, combates y posterior hundimiento del *Tampico*, por el *Guerrero*, el capitán M. G. Camiro, nos hace un vivo relato: Sublevación del cañonero *Tampico* y su arribo a Topolobampo. "En el mar de Cortés, frente a las islas Chapteno, Candelero, se encuentra en la costa sonorense, la ensenada de Bocochoibampo, descubierta completamente al Poniente y contando con fondeadero reducido pero seguro al Nordeste. Escasamente a 800 mts. de la playa y a 41 kilómetros de Guaymas, se encuentra la antigua congregación, triste y abandonada en la época, sólo soldados juchitecos del cuerpo irregular "Francisco M. Martínez" al mando del mayor Morlet, estaban de guarnición en ese lugar. Hacia la parte de la rada se erguía el mástil de la estación inalámbrica, debido a esa circunstancia, un barco de guerra permanecía constantemente fondeado haciendo el servicio de vigilancia.

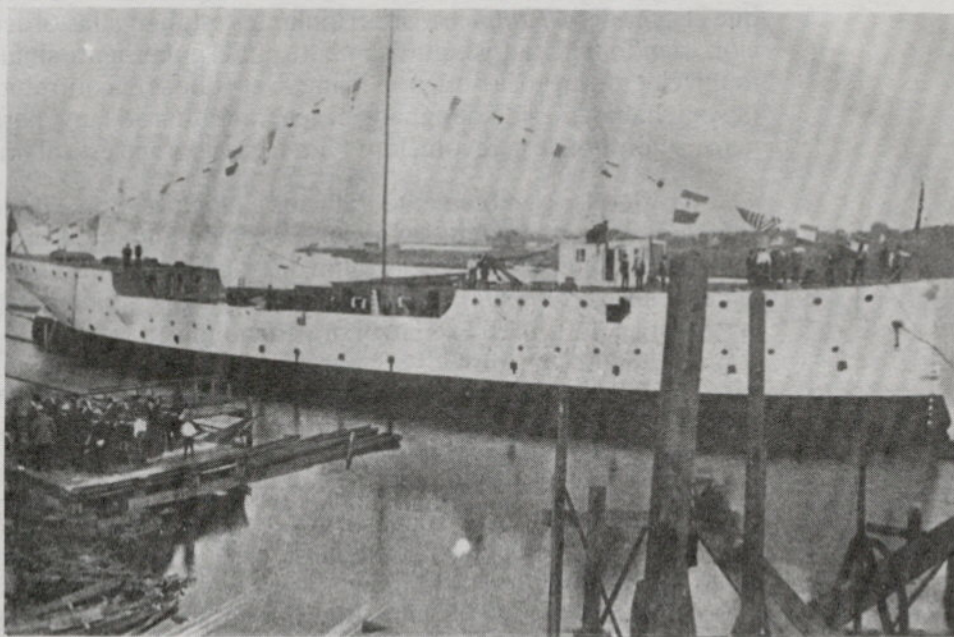
Estamos a 22 de febrero de 1914, un año apenas transcurrido del asesinato de los mártires de la democracia y una semana que el cañonero procedente del cercano puerto de Guaymas, había fondeado en Bocochibampo donde se encontraba en el desempeño de su comisión.

La lucha entre constitucionalistas y federales, fuerte y arroyadora, había hechado a éstos últimos a la orilla del mar. La disciplina férrea de aquellas escuelas militares; el aislamiento natural de los buques y sus tripulantes, y el desconocimiento del clamor y redención de los desheredados que pedían tierra y libertad, fueron factores importantes en la lucha revolucionaria y . . . los cañoneros nacionales máquinas destructoras, no defendieron la legalidad.

Sin novedad alguna comenzaba el domingo y después de los servicios reglamentarios de inspección a bordo, salieron los francos, camino de la *Aurora*, para distraerse en los festejos del carnaval, que ya se iniciaba en Guaymas, de parte del Casino Guaymense así como del Club Bohemio.

El personal que permanecía a bordo había organizado una comida en tierra para corresponder a otra, ofrecida días antes, por los componentes del cuerpo irregular. Tranquila, con la alegría sana y propia de la juventud, transcurrió aquella, y ya en la tarde de regreso a bordo, el primer teniente Hilario Rodríguez Malpica, comisionado como oficial de equipo dio el grito de rebelión, siendo secundado por el subteniente Fernando Palacios; pagador Agustín Rebatett; maquinista Luis Morfín; maquinista ferrocarrilero Manuel Márquez y demás personal de marinería y fogoneros. Pistola en mano obliga el teniente Malpica al comandante Manuel Castellanos que resigne el mando, haciendo lo mismo el subteniente Palacios con el jefe de máquinas Alfredo Smith. Asume el mando del buque el teniente Malpica, designa segundo al subteniente Palacios y jefe de máquinas al maquinista Morfín.

Serían aproximadamente las 05:00 p.m., estando listos de máquinas, se procedió a levar el ancla, ya con ella arriba, se hizo por la salida a fin de dirigir-



El *Tampico* después de la botadura en Crescent Shipyard de Port Elizabeth, New York, EUA. 1904.

se a Cruz de Piedra, lugar en que se encontraba fondeado el *General Guerrero* en servicio de vigilancia. Se suponía que por ser domingo, la brigada franca había salido de paseo desde temprana hora y que a bordo sólo se encontraría la brigada de guardia. Sin despertar sospechas, pues no había motivo entonces para ello, podría acercarse convenientemente el *Tampico* al *Guerrero* y hacerle varios disparos precisos y efectivos para echarlo a pique, sin darle tiempo a repeler el ataque, quedando por lo tanto dueño el *Tampico* de la situación marítima de Guaymas. Salir enseguida a Mazatlán, donde se encontraba el *Morelos* y presentar combate, considerando que si la victoria quedaba de parte del *Tampico*, la revolución controlaba desde luego todo el litoral del Pacífico y las guarniciones federales quedarían incomunicadas con la Capital de la República, por lo tanto el triunfo de la causa reivindicadora no se habría hecho esperar. Pero el destino adverso y presto a exigir sacrificios y vidas, hizo que a la salida de Bocochibampo, faltara el guardián de estribor del timón, y no disponiendo de material para reparar la avería a pesar de los esfuerzos que se hicieron para remediarla. Después de estar varias horas en la noche al garete, a la vista de la luz del cabo Haro, tomó el comandante Rodríguez Malpica, la determinación de hacer proa a Topolobampo, puerto que estaba ocupado por las fuerzas constitucionalistas. Antes de la amanecida se comenzó a navegar már afuera, a fin de perder de vista la costa, y ya en pleno día se navegó al Sur. El Golfo de California azotado por el frío viento del noroeste, agitaba sus aguas y hacía penosa y lenta la navegación por tenerse que llevar el rumbo aguantado con las máquinas. Treinta horas largas y fatigosas hizo el cañonero en su recorrido y en la mañana del martes 24 fondeada frente a la Punta de las Copas.

Inmediatamente se echó la lancha de gasolina al agua y embarcaron en ella el subteniente Palacios y el fogonero Agustín Haro, los que después de atracar al muelle, saltaron a tierra y hablaron con un Oficial revolucionario, a quien indicaron que deseaban ver al señor Manuel Riveros, para tratarle un asunto muy importante relacionado con el movimiento constitucionalista, salieron en un automóvil de vía para los Mochis, donde encontraron al Sr. Riveros, que los puso en comunicación con su hermano Felipe, Gobernador de Sinaloa, al que manifestaron de parte del comandante Hilario Rodríguez Malpica, que el cañonero *Tampico* y sus tripulantes estaban a las órdenes de la revolución, siendo felicitados calurosamente por el gobernante sinaloense, quien comunicó desde luego la noticia al Primer Jefe que se encontraba en estación Santa Ana, habiendo sido designado el general Eduardo Hay, para recibir el cañonero, a nombre de la revolución, para lo cual atracó éste al muelle el día 26.

Trasladóse el subteniente Palacios a Nogales, Son., por orden del Primer Jefe, le fueron entregados los ascensos del comandante Rodríguez Malpica, a capitán de navío, a Palacios; capitán de fragata, a maquinista mayor Morfín y teniente coronel Rebatet. La tripulación ascendió igualmente, por acuerdo de la Primera Jefatura del Ejército Constitucionalista que dirigió el general Obregón el siguiente telegrama: "... para lograr la conquista absoluta de la región del país mencionada, queda desde luego bajo sus órdenes el cañonero *Tampico* al mando inmediato del capitán de navío Hilario Rodríguez Malpica, a quien ya se comunica esta disposición...

"Encontrándose en el puerto el vapor nacional *Manuel Herrerías*, se ordenó la incautación de cien toneladas de carbón y el transbordo al mencionado barco del excomandante Manuel Castellanos, maquinista Alfredo Smith, y tres personas más que prestaban sus servicios, al Manuel Herrerías". A la salida del puerto hicieron rumbo a Mazatlán, a donde arribó quedando detenido el ex-comandante Castellanos al desembarcar, siendo más tarde enviado a Méxi-

co, donde practicadas las averiguaciones respectivas quedó en absoluta libertad”.

A bordo del *Tampico*, todo era actividad. Se ajustaban las máquinas; se inspeccionaba la artillería y se revisaban los proyectiles; se recorrían los mamparos estancos, y en general todo lo necesario a fin de estar preparados para enfrentarse con los cañoneros federales *General Guerrero* y *Morelos* que no tardarían en aparecer frente a la base de Topolobampo.

La bandera nacional izada al pico del mayor, las barandillas rebatidas y la columna de humo que dejaba escapar continuamente la chimenea, indicaba que el buque estaba listo para entrar en combate.

El entusiasmo a bordo era grande y aún más grandes eran las esperanzas que la revolución había cifrado en el *Tampico* y su valiente y abnegada tripulación.

Entre tanto en Guaymas, el Cuartel General de la División del Yaqui, al saber que el cañonero *Tampico* había dejado sin orden alguna el fondeadero de Bocochibampo, y habiendo transcurrido todo el lunes sin que regresara, ordenó al comandante del *Guerrero*, se hiciera a la mar y recorriera la costa veinticinco millas al norte y otras tantas al sur, pues aún se creía que debido a fuerza mayor había zarpado el *Tampico* y que probablemente se encontraba en las cercanías del puerto.

Por noticias radiotelegráficas recibidas; al medio día del martes, a bordo del crucero americano *Raleigh* surto en la bahía, procedentes del cañonero de la misma nacionalidad *Yorktown* fondeado en Topolobampo, se supo que el *Tampico* había arribado a este puerto en las primeras horas de la mañana, quedando confirmada la deserción del cañonero con el regreso del *General Guerrero*, que dio parte de no haber avistado embarcación alguna. Comunicado el acontecimiento a la Secretaría de Guerra, se giraron órdenes inmediatamente por conducto del Departamento de Marina, a fin de que se organizara una división naval con los cañoneros *General Guerrero* y *Morelos*, designándose jefe de ella al capitán de fragata Ignacio Torres, que izó su insignia a bordo del primero, cuyo comandante era el teniente mayor Ignacio Arenas. El *Morelos*, surto en Mazatlán, al mando del teniente mayor Arturo Medina, recibió órdenes de aprovisionarse debidamente y que estuviera listo para zarpar rumbo a Topolobampo.

El *General Guerrero* habiéndose abastecido de combustible, agua y víveres, se hizo a la mar el domingo primero de marzo a las cinco de la tarde, precisamente a los ocho días de la salida del *Tampico* de Bocochibampo. Avisado al Farallón de San Ignacio a las 01:30 horas, del lunes y comenzando a hacer por las enfilaciones de los cerros en la costa de Sinaloa para buscar el fondeadero. Siendo las 07:00 horas, de la noche, se dio fondo al ancla en cinco brazas de profundidad. A las 11:00 horas de la mañana del día tres arribó al *Morelos* fondeado a corta distancia del *General Guerrero* por la aleta de babor.

La parte saliente del bajo de las Copas, forma la punta Sur de la bahía de Topolobampo, y la extremidad Sudeste de la Isla de Santa María, llamada también Punta Santa María, constituye la punta Norte de aquella, cuya entrada está marcada notablemente por el Farallón, roca solitaria cortada a pico, que se halla situada a los 25° 26' Latitud Norte y los 109° 24' Longitud Oeste y en la cual las aves y los lobos marinos han encontrado seguro refugio y descanso. La

bahía de Topolobampo tiene una barra, la cual en la época a que nos referimos carecía del balizamiento y sólo en el lugar ocupado anteriormente por la boya No. 2, se encontraban dos boyarines que marcaban la entrada del canal. Entonces también existían en la Punta de las Copas, la torre del faro y la casa del guardafaro que un ciclón destruyó años después. El puerto está considerado de altura, y la población se halla situada en la parte Norte. Posee un muelle y es la estación terminal del Pacífico del ferrocarril Kansas City México y Oriente que pasa por los Mochis y entronca con el Sud-Pacífico en San Blas. Al Nordeste de la bahía citada existe otra que lleva el nombre de San Carlos. Rodeada de cerros, se considera Topolobampo, resguardado naturalmente, pudiéndose con escasas fuerzas y reducida artillería, defender la entrada, la cual tiene que hacerse precisamente por el canal para poder franquear la barra.

El cañonero *Tampico* fue construido por "The Crescent Ship Yard" en Elizabeth, New Jersey, E.U.A., en el año de 1902. Sus características eran las siguientes: eslora 200, manga 30'; puntal 16'; calado 11'.

Desplazamiento 1,000 toneladas. Dos máquinas que desarrollaban una velocidad de 11 nudos. Su armamento consistía en dos cañones Bethlehem de 101 mm., colocados a proa y a popa y cinco cañones de la misma fábrica de 57 mm., distribuidos en las bandas, dos a babor y tres a estribor.

El cañonero *Morelos*, lo construyó la Casa Odero, en Sestri Ponenti, Italia, el año de 1904, sus características eran: eslora 228'; manga 28'; puntal 18'; calado 12'; desplazamiento 1,240 toneladas. Dos máquinas que desarrollaban una velocidad de 10 nudos.

Su artillería se componía de dos cañoneros Bethlehem de 101 m; siendo uno de caza y otro de retirada, y seis cañones Schneider de 57 mm., distribuidos en las divisiones de proa, popa y en el puente.

El *General Guerrero* fue construido por la Casa Vickers Sons Maxim LTD, en Barrow in furnness, Inglaterra, el año de 1908. Sus características eran: eslora 245'; manga 34'; puntal 18'; calado 13'; desplazamiento 1,650 toneladas. Una máquina que desarrollaba una velocidad de 9 nudos. Su armamento consistía en seis cañones Canet de 100 mm., distribuidos en las divisiones de proa y popa y dos cañones Schineider de 57 mm., colocados en el puente.

Podemos considerar en el *Tampico* mayor velocidad; poder evolutivo superior y la particularidad de presentar menor blanco. Su artillería inferior en número y calidad, tanto por su construcción como por el uso, haciéndola extensiva a los proyectiles.

El *Morelos* era inferior en velocidad y en poder evolutivo, presentando mayor blanco. Superior su artillería en calidad y números, pues poseía seis cañones franceses de más precisión que los cinco americanos del mismo calibre que tenía el *Tampico*.

El *General Guerrero* de velocidad inferior y, con artillería superior en calibre, precisión y alcance; mejor calidad del material y teniendo el sistema de aprovisionamiento eléctrico, y poder evolutivo inferior, presentando mayor blanco debido a su estructura.

Resumiendo: cañonero *Tampico*: siete bocas de fuego. Tripulación:

ocho oficiales; cincuenta y ocho marineros y fogoneros. Municiones: de 101 mm. 750; de 57 mm. 975. Cañonero *General Guerrero* y *Morelos*: 16 bocas de fuego. Tripulación: 32 oficiales; 190 marineros y fogoneros. Municiones de 100 mm. 1 365, de 101 mm. 723; de 57 mm. 2000.

Las defensas naturales de Topolobampo, vedaban la entrada de los cañoneros federales; ellos tenían la extensión del mar para evolucionar y podían disponer de su artillería convenientemente, es decir que al calentarse las piezas de una banda, podían maniobrando utilizar las de la otra, y el *Tampico*, necesariamente para salir tenía que hacerlo por el canal, en el cual había que seguir determinadas enfilaciones, conocidas por los marinos, quedando por lo tanto nulificado su radio evolutivo.

Primer combate naval

En la situación y circunstancias anteriores, el día 4 de marzo a las diez de la mañana, dejó el muelle el *Tampico* y comenzó a hacer por la salida, siendo avistado a las once por los cañoneros federales, quienes se aprestaron a la lucha llevando anclas primeramente el *General Guerrero* y poco después el *Morelos*, haciendo ambos por la entrada de la barra. A una distancia aproximada de ocho mil metros rompieron el fuego los cañoneros, siendo contestado por el *Tampico* quien seguía avanzando. Como la maniobra entre los bajos era peligrosa, los federales pusieron proa a la mar, intensificando sus fuegos con las divisiones de popa. A las 11:50 horas, en vista de las maniobras de hacerse mar afuera los cañoneros, el *Tampico* dio la ciaboga haciendo por el puerto. Ninguno de los cañoneros federales volvieron al fondeadero anterior y el *Tampico* se atracó al muelle. Este fue el primer reconocimiento que hizo para tratar de salir fuera de la barra. El día 13 volvió a hacer otro reconocimiento y estando frente a San Carlos, maniobrando por la salida, a las 08:15 de la mañana, lo atacó el *General Guerrero* a una distancia de 7,000 metros, habiendo contestado el *Tampico* y cesando el fuego a las 09:10 sin novedad. Volvieron los buques a sus fondeaderos.

El día 11 se incorporaron procedentes de Guaymas de donde se fugaron por la mar y desembarcaron en Cruz de Piedra, los maquinistas David Jonhson, Teodoro Madariega y Ramón Estrada. Para preparar la próxima salida del puerto y arreglar convenientemente el buque, se hicieron algunos cambios en el personal. Palacios salió en comisión especial y Rebatet quedó como segundo comandante; Johnson fue nombrado jefe de máquinas; a Madariega lo comisionaron en aviación como ayudante del capitán Gustavo Salinas y Morfín pasó a prestar sus servicios en tierra.

En vista de las dos tentativas de salida del *Tampico*, el Jefe de División Naval Federal, giró órdenes al Director del Varadero Nacional, teniente mayor Leopoldo Hernández Aceves para que alistara convenientemente los pontones excañonero *Demócrata* y el antiguo *Alejandro* de la Compañía Redo; que después fue transporte *Oaxaca*, cargándolo de piedras y dinamita, a fin de echarlo a pique en la entrada o salida de barcos a Topolobampo. El día 18, arribó el *Ramón Corral*, llevando a remolque al *Oaxaca*, fondeándolo en seis brazas de profundidad, y en la enfilación del canal. El día 30 llegó el *Manuel Herrerías* remolcando al *Demócrata*, el cual fue fondeado en cinco brazas de agua a estribor del *Oaxaca* y más próximo al bajo de las Copas.

El transporte militar *Korrigan II* al mando del entonces subteniente Alberto Pawling, fue designado buque proveedor de la flotilla; el vapor nacional

Korrigan III desempeñaba el servicio radiotelegráfico y el vapor *Carmen* proveía de carbón a los cañoneros. Se sostuvo una comunicación constante con Guaymas, Mazatlán, Manzanillo y la Península por medio de los vapores de la Naviera del Pacífico: *General Pesqueira*, *Ramón Corral*, *Bonita*, *Manuel Herrerías*, *Benito Juárez* y *Limantour*.

El bloqueo del puerto quedó establecido formalmente y para salir, había que romperlo. Las órdenes giradas por el jefe del Departamento de Marina, fueron en el sentido de echar a todo trance a pique al *Tampico*. La situación del cañonero constitucionalista no podía ser más desfavorable, los cañoneros federales sumisos a la disciplina férrea, creían cumplir con su deber y el cañonero revolucionario, todo anhelo, todo entusiasmo, estaba listo para luchar hasta sucumbir, defendiendo el derecho y la legalidad, sin medir la desigual situación militar y naval en que se hallaba... entre tanto, el destino reservaba su primer golpe a la abnegada tripulación revolucionaria.

Con fecha 21 de marzo, el coronel Gregorio Ozuna Jefe Político de la Paz y Procurador de Justicia del Distrito Sur, Lic. E. de Keratry, dieron el grito de rebelión contra el gobierno de Victoriano Huerta, abordando el vapor nacional *Bonita*, surto en el puerto y haciéndose revolucionario, habiéndose incorporado a las fuerzas constitucionalistas del Estado de Sinaloa el día 23. En vista de esta nueva adhesión a la causa reivindicadora y del arribo a la costa sonorenses el *Culiacán* (que después fue echado a pique en Guaymas), en el cual iban los Labastidas, los Morenos, los Cota y otros revolucionarios de la Baja California. El Cuartel General en Guaymas, ordenó por conducto del Jefe de la flotilla que el *Morelos*, junto con el vapor *Manuel Herrerías* salieran rumbo a *Altata*, con el objeto de rescatar el *Bonita*, que se sabía estaba varado en la playa dentro de la bahía, quedando por lo tanto sólo el *General Guerrero* sosteniendo el bloqueo de Topolobampo.

Hacia el medio día del 31, el *Tampico* dejó el muelle, moviéndose de San Carlos a las Gallinas, donde permaneció hasta las 15:00 horas en que comenzó a maniobrar para efectuar la salida. A las 16:30 aproximadamente y ya estando a la altura de la Punta de las Copas hizo el primer disparo sobre el *General Guerrero*, a una distancia de 7 000 metros, el que fue contestado y siguió navegando sobre las enfilaciones sin cesar de combatir, cruzando la barra.

El *General Guerrero* maniobrando entre los pontones y disparando, puso proa a cortar la derrota del *Tampico* y siendo las 18:00 horas, llegaron a colocarse a la distancia de 1 800 metros arremetiendo en esos momentos el combate. Como el *Tampico* no podía dejar su base, pues quedaba incomunicado en el extenso litoral del Pacífico, por estar los puertos donde podía aprovisionarse en poder del enemigo, dio la ciaboga para hacer por la entrada y ya proa a la barra recibió un impacto en el costado de estribor, penetrando el proyectil por el sollado de marinería y saliendo por el de fogoneros, abajo de la línea de flotación, abriendo una vía de agua, que fue imposible tapar, por lo que el jefe de máquinas Johnson dio aviso inmediatamente al comandante Rodríguez Malpica, quien enterado de la avería sin dejar de combatir, continuó la maniobra de entrada volviendo a cruzar la barra. El líquido elemento comenzó a inundar los departamentos del buque, pasando a la cámara de calderas, inmediatamente al sollado de fogoneros cuya puerta estanca no establecía una incomunicación perfecta, lográndose alcanzar el bajo de Punta Prieta, al resguardo de las Copas, donde se varó de popa, debido a que la proa iba encabezada por la gran cantidad de agua que había entrado. Habiéndose cambiado los últimos tiros a las 18:30 horas, en que puede decirse terminó el combate, quedando varado completamente el buque a las 19:45 horas.

El *Tampico* disparó 65 granadas de 101 mm. y 70 de 57 mm.; habiendo tocado al *General Guerrero* en el costado de estribor arriba de la línea de flotación y dos granadas que cayeron en la cubierta de botes inutilizando uno de ellos. El *General Guerrero* disparó 155 granadas de 100 mm., habiendo hecho blanco en el *Tampico* en su costado de estribor saliendo el proyectil abajo de la línea de flotación por babor; otro a la altura de las máquinas que penetró por el camarote del jefe de las mismas; uno que atravesó los dos costados arriba de la



Biplano "*Sonora*" bombardeando los cañoneros: "*Guerrero*" y "*Morelos*".

línea de flotación pasando por la cámara de maquinistas y otro a proa en el castillo.

A bordo del *Tampico*, las alzas de los cañones de 57 mm., a los primeros disparos quedaron inutilizadas, debido a la mala construcción y los cañones de 101 mm. por el mucho uso, carecían en parte de las estrías, por lo que el tiro no era preciso y la puntería defectuosa. Además se carecía de telémetro resultando las distancias aproximadas. En el *General Guerrero* el material Canet era de precisión absoluta, su aprovisionamiento se efectuaba por electricidad y poseía magnífico telémetro "Barrow Strow".

El *Tampico* quedó varado en seis brazas de profundidad sumergido parcialmente y disponiendo sólo del cañón de caza para defenderse. A pesar de haber sido retirado los fuegos oportunamente, las calderas quedaron dentro del agua estando todavía caliente, accidente que más tarde habría de ser la causa de la inutilización de ellas y que conduciría al desastre del 16 de junio. Como la inundación continuaba por la toma de circulación, hubo necesidad de cerrar esas válvulas, cuyo trabajo lo efectuó en la máquina de babor el contra maestre Leopoldo Rivera, quien perteneciendo a la dotación del *Morelos* desertó y se unió a los revolucionarios, y al pretender hacerlo en la de estribor, quedó en el fondo de las sentinas pereciendo ahogado, y más tarde cuando se puso a flote el barco, apareció su cadáver.

Encontrándose en esa situación regresó el *Morelos* el día 2 de abril y en la tarde se acercó a la barra disparando sobre el *Tampico*, contestando el fuego sin resultado apreciables.

Con fecha 5 comienza la ofensiva por el aire. El biplano *Sonora* hace una incursión bombardeando a los dos cañoneros. El día 9 volvió a aparecer el avión y dejó caer varias bombas. El 12 y 13 repitió sus incursiones el aparato dejando caer otras bombas sobre los barcos, las cuales explotaron en sus proximidades, habiendo tenido necesidad de levar anclas y hacerse mar afuera. La lancha de gasolina del *Tampico* hacía frecuentes salidas de la barra para proteger al avión.

El día 14 desembarcó del insignia el Jefe de la Flotilla; transbordó al *Ramón Corral*, saliendo rumbo a Guaymas.

El 15 se recibió la visita del general Alvaro Obregón a bordo del cañonero varado y tuvo oportunidad de presenciar un breve ataque del *General Guerrero*, habiendo contestado el *Tampico* con su única pieza disponible de proa. Entonces tuvo palabras de aliento para los tripulantes por su abnegación y lealtad.

El día 18 salió el *Morelos* dirigiéndose a Mazatlán, quedando sólo el *General Guerrero*. El 22 y debido a la situación internacional, levó anclas, llevándose a remolque los dos pontones, los cuales dejó fondeados a una distancia de tres millas de la costa, frente a la sierra de San Pablo y Punta Ahome, a la altura de la isla de Lechugilla.

Después fueron por ellos el *Limantour* y el *Manuel Herreras* que los remolcaron y los llevaron a Guaymas, habiéndose ido a pique a los pocos días el viejo cañonero (copias del primitivo *Demócrata* construido en Inglaterra) en el sitio cercano al Varadero Nacional. El 24 fondeaba en Guaymas el *General Guerrero* quedando levantando el bloqueo de Topolobampo que se sostuvo durante cincuenta días.

En vista de la situación desastrosa en que se encontraba el cañonero *Tampico* y no disponiendo el comandante Rodríguez Malpica de elementos para ponerlo a flote, el general Obregón dio facilidades a fin de obtenerlos y la tripulación continuó trabajando diligentemente. Se procedió a tapar la vía de agua, lo cual se hizo provisionalmente, por la parte interior se utilizó un tapón de madera forrado de lona y un cajón por la parte exterior que cubría toda la apertura, atornillándolo al costado y utilizándose como junta un colchón; se cerraron todas las ventilas, las escotillas y las puertas estancas. En todos estos trabajos se aprovecharon los servicios del maquinista Filiberto Vela, quien por primera vez desempeñó la labor de buzo, usando la escafandra traída de los Estados Unidos. Se consiguieron unas bombas de ingenio de los Mochis; una turbina de la hacienda la Constanza y herramienta de los talleres del ferrocarril en San Blas. Se montaron las bombas en la popa que era la parte del buque que quedaba fuera del agua en la pleamar. Ya instaladas aquellas y la turbina, se arregló un parelogramo de niples y codos, pues se carecía de mangueras y no era posible usar tuberías por el balance, aprovechándose la estancia del vaporcito *Culiacán*, que dio vapor para hacer trabajar las bombas, achicándose el agua hasta lograr el día 15 de mayo, poner a flote el cañonero ayudado por una alta marea. Los servicios prestados en esta ocasión por el *Culiacán* y su capitán Eduardo Labastida, fueron muy importantes y contribuyeron al éxito de los trabajos de poner a flote el *Tampico*. Fue remolcado al muelle, donde quedó atracado, dando principio a la reparación. Se cortaron los pedazos de lámina del costado, en la avería que dejó el proyectil al salir y se colocó una plancha tapando perfectamente el agujero. Se desmontó de las máquinas todo el material con los elementos con que se contaba, que eran escasos. Las calderas de proa (que estuvo sumergida completamente en el agua) se hallaban inutilizadas y la de popa podía seguir trabajando a poca presión. La limpieza de éstas no pudo hacerse debidamente por falta de material incluyendo el mandrilado que era indispensable. El día 10 de junio se dieron por terminadas las reparaciones y el recorrido de los diversos departamentos, pues el buque estuvo sumergido en el agua durante mes y medio. La artillería y los proyectiles fueron revisados minuciosamente.

El día 13 se encendió la caldera y se probaron las máquinas con el resultado al parecer satisfactorios. Listo de víveres, combustibles y demás pertrechos, se comisionaron a bordo 25 soldados para utilizarlos en caso de desembarco. Como se carecía de gasolina para el servicio de la lancha, se suplió aquella con alcohol, procedente de los Mochis, habiéndose embarcado 170 cajas que junto con otras 30 de petróleo, fueron depositadas en la cámara de popa, como el lugar más seguro, lo cual se hizo sin imaginarse nunca, que ese combustible provocaría el incendio que contribuyó principalmente a la pérdida del cañonero.

Segundo combate naval frente a Topolobampo y hundimiento del Tampico

Estamos a 14 de junio y entre los tripulantes del *Tampico* existe el entusiasmo de siempre, que no ha decaído un sólo momento a pesar de los arduos y dilatados trabajos de la reparación.

El sitio de Mazatlán se prolongaba demasiado y las defensas naturales de la plaza (*una península propiamente dicha*) hacían que el paso del istmo fuera inexpugnable. Con la cooperación de un ataque por mar, indudablemente que la plaza a pesar de la defensa tenaz de su guarnición, hubiera caído en poder de las fuerzas constitucionales, y éstas hubiesen continuado rápidamente su avance triunfal hacia el Sur, cuyo objetivo principal era la ocupación de la Capital

de la República, y siendo necesario e imprescindible que el *Tampico* coadyuvara en los ataques al puerto verificados durante el mes de junio, se efectuó la salida a la mar en la madrugada del 15, y ya fuera de la barra, donde se encontraban fondeados solamente los destroyers americanos *Perry* y *Preble*, se hizo rumbo a Mazatlán. Rendida la primera guardia y apenas recorridas 25 millas, el jefe Johnson al oír que las máquinas habían dejado de trabajar, bajó al departamento de éstas y el maquinista de guardia Estrada, le dio parte de haberse quemado los tubos de la caldera por falta de agua, la que se escapó por los salideros de los mismos, los cuales se encontraban al rojo; dispuso Johnson que se retiraran inmediatamente los fuegos y subió al puente para dar cuenta de la avería al comandante Rodríguez Malpica. El golpe era tremendo. El buque inutilizado a merced de las olas y del viento. Su cooperación en el ataque a Mazatlán frustrada y el largo tiempo que permanecerían inactivos, fueron los pensamientos que se apoderaron de toda la tripulación.

El buque se hallaba al garete a 14 millas de la costa aproximadamente. El viento y la marejada lo arrastraron al Noreste y en las primeras horas del 16 se encontraba a nueve millas al norte, 65° Este del Farallón, donde dio fondo en 18 brazas de profundidad, en espera de que aclarará el día para tomar las providencias necesarias, a fin de internarse en el puerto y proceder a reparar el buque para que quedara en condiciones de navegar otra vez.

Una mañana calurosa y húmeda sorprendió el cañonero revolucionario fondeado en las inmediaciones del Farallón de San Ignacio, frente a la barra de Topolobampo, donde la tragedia no se haría esperar.

En el Cuartel General de Guaymas y en el de Mazatlán, se consideraba como imposible que el *Tampico* volviera a navegar y más aún, que se atreviera a salir fuera de Topolobampo. Se le suponía varado, inutilizado; ya se le consideraba fuera de servicio. Y precisamente coincidiendo con la salida del *Tampico*, el cañonero *General Guerrero* recibió órdenes en Guaymas para que se hiciera a la mar el mismo día 15, con rumbo a Mazatlán conduciendo parque de artillería y de fusil, así como tropa del 9o. Cuerpo Rural que se incorporaba a la guarnición de aquella plaza. El comandante Arenas se presentó en el Cuartel General a recoger las últimas órdenes, y donde por noticias radiotelegráficas se recibieron ese día a bordo del crucero americano *New Orleans*, surto en el puerto, se supo que el cañonero *Tampico* había salido en la madrugada del 15 fuera de Topolobampo con rumbo al Sur. El *General Guerrero* zarpó desde luego (siguiendo sus aguas al *New Orleans*) a fin de arribar temprano al Farallón y hacer un reconocimiento sobre la costa, siguiendo a Mazatlán con el objeto de ver si encontraba al *Tampico*. En la amanecida al recalar a Topolobampo, ligera calina hacía aumentar las distancias.

En el puente del *General Guerrero*, el Oficial de Guardia, escudriñaba el horizonte y habiendo aparecido varios buques a la vista dio aviso al Comandante Arenas, quien inmediatamente subió al puente. Recorriendo el horizonte con más detenimiento, se vio que eran dos destroyers y un barco semejante al *Tampico*. El *General Guerrero* proseguía su camino y pronto se comprobó que uno de los buques era el cañonero revolucionario, preparándose la tripulación a combatir al toque de zafarrancho. A las 7:30 horas, hallábanse los dos buques a 400 metros de distancia y el *Tampico* que desde su salida de Topolobampo se encontraba en zafarrancho de combate, apenas avistado el *Guerrero*, izó su bandera al pico del mayor y a la distancia señalada rompió el fuego con su cañón de caza. Al principio del combate no se habían dado cuenta que el *Tampico* estaba fondeado, sino hasta las 8:15 horas, entonces maniobró procuran-



El Cañonero "*Tampico*" incendiándose.

do siempre estar desfilado de su artillería de proa y de ambas bandas para lo cual constantemente gobernó a distintos rumbos y velocidades, concentrando sus fuegos a la popa a una distancia de 1,300 metros, tocándolo varias veces en la línea de flotación. En el *Tampico* servía la pieza de popa personalmente el comandante Rodríguez Malpica; la de proa el segundo Rebatet y el Oficial del Campo servía la de las bandas. El buque fondeado y aproado al Sur, no podía hacer uso de toda su artillería, sino las pocas veces que el enemigo se descubría, y el natural calentamiento de las piezas, hacía que a intervalos el fuego se suspendiera, calculándose que mientras el *General Guerrero* hacía tres disparos, el *Tampico* sólo efectuaba uno. A las 09:40 horas, un tiro del *General Guerrero* disparado por el subteniente Hiram Hernández, hizo caer el pico rompiendo la driza de la bandera, la cual cayó en la cubierta, haciéndola ondear en sus manos, acto inolvidable de un oscuro y anónimo marinero. A las 11:32 horas, otra granada explotó en la cámara del comandante inflamándose el alcohol y el petróleo allí almacenado. Una densa humareda se comenzó a elevar de la parte de popa, saliendo por las ventilas de la cámara, declarándose el incendio por lo que hubo necesidad de abandonar el cañón de proa cuyo ángulo de tiro, era muy reducido. A las 10:45 horas de la mañana contando con un sólo cañón, cuyos tiros no batían al enemigo; con 12 muertos en cubierta y 10 heridos de la tripulación y con el barco incendiado, el comandante Rodríguez Malpica ordenó al Jefe de máquinas Johnson, abriera las válvulas de fondo a fin de que el *Tampico* se fuera a pique rápidamente y no lo capturaran. Contando con las lanchas de gasolina y de vela que estaban amarradas al tangón de babor, ordenó a la tripulación embarcada en ellas y remolcando la primera, se dirigieron a la costa tratando de salvarse. El *General Guerrero* maniobró a toda máquina y se interpuso entre las embarcaciones menores y tierra, y en esos momentos, siendo las 10:55 horas, se arrojó al agua el segundo Rebatet tal vez pensando ganar la playa a nado a pesar de estar herido en una pierna; inmediatamente después el comandante Rodríguez Malpica, que iba sentado en la popa de la lancha, con un movimiento rápido sacó la pistola y la introdujo en su boca dis-

parándose un balazo, muriendo en el acto. Otros seis marineros se arrojaron al agua tratando de ganar tierra a nado, siendo recogidos por un bote del *New Orleans*. El *Guerrero* arrió un bote y rescató a Rebatet, que estaba próximo a ahogarse. Las lanchas del *Tampico*, se encontraban cerca del costado del *General Guerrero* y el maquinista mayor David Johnson, único jefe de la vencida tripulación, preguntó si lo matarían, contestándoseles que sus vidas serían respetadas. Inmediatamente saltaron a bordo quedando desde ese momento como prisiones de guerra. Se embarcó gente del *Guerrero* en las lanchas de *Tampico* y se comisionó al aspirante Rafael López Fuentes, para que fuera a bordo del cañonero abandonado y hacer lo posible para apagar el incendio y salvar el barco. El Oficial dio cuenta a su regreso, que era imposible salvar el buque y que encontró las válvulas abiertas, las que cerró para que el barco no siguiera haciendo agua, pero que por varios impactos recibidos abajo de la línea de flotación seguía introduciéndose ésta y que el incendio no pudo sofocarse por carecer de elementos para ello, no pudiendo revisar la popa. Se recogieron los cronómetros, los compases del puente; parque de fusil y armas, así como dos marineros que nadaban cerca del buque. En la cubierta quedaron los tripulantes muertos, y entre ellos uno que había sido aprisionado por la plancha del mamparo de las cocinas, que por efecto del proyectil formó un cinturón trágico que envolvió al tripulante, siendo imposible salvarlo y pereciendo en una agonía horrible. El personal prisionero recogido por el *General Guerrero* fue el siguiente: el cadáver del comandante Hilario Rodríguez Malpica; maquinista Rosendo Pacheco, pagador F. del Campo; 40 individuos de la tripulación y 17 soldados. A los heridos se les instaló en la enfermería donde les prestó inmediato auxilio el médico del buque, teniente coronel Angel Brioso Vasconcelos, presentándose a bordo el médico del *New Orleans* enviado por el comandante Noble R. Irving, para ofrecer sus servicios.

El combate duró tres horas quince minutos. El *Tampico* disparó 103 granadas de 101 mm. y 79 de 57 mm. recibiendo no menos de 30 impactos de los cuales la mayoría fueron hechos en la popa que abrieron varias vías de agua. Explataron algunas shrapenells en la cubierta causando la muerte de varios tripulantes y una granada ordinaria barrió a los maquinistas Estrada y Vela cuando abandonaban el buque. El *General Guerrero* disparó 300 granadas de 100 mm. recibiendo cuatro impactos de los cuales dos de 101 mm. atravesaron el buque, otro rompió la uña del ancla y uno de 57 mm., atravesó un bote. A las 11:20 horas, el *Guerrero* fondeó a 100 metros del *Tampico* donde continuaba el incendio y exactamente a las 11:40 de la mañana, el cañonero sentó la popa y en un esfuerzo supremo levantó su proa, tesando la cadena del ancla y se tumbó sobre el costado de estribor, desapareciendo para siempre entre las aguas bermejas de la tradición hispana.

Que inmensa sensación de amargura habrán sentido los tripulantes prisioneros, al ver que su barco, albergue en otros días de entusiasmo y anhelos, los abandonaba para siempre y les legaba en su impotencia de vencidos, el cadáver de su comandante como un último recuerdo.

El *Tampico* se hundió a los 25° 30' 00'' Latitud N. y 109° 14' 00'' Longitud W.

A la 1:10 horas, levó anclas el *General Guerrero* e hizo rumbo a Mazatlán (seguido por el *New Orleans*), quedando en la distancia los destroyers, testigos del combate y el solitario Farallón que evocara perennemente la tragedia del 16 de junio de 1914.

El día 17 arribó a Mazatlán el buque fondeado cerca de los Dos Hermanos

frente al paseo de las Olas Altas. El comandante Arenas rindió el parte del combate y del hundimiento del *Tampico* y se dijo entonces que el general M. Rodríguez, Jefe de la Plaza instó al comandante del cañonero a fin de que fueran desembarcados los prisioneros, a lo que se opuso el comandante Arenas, tratándose el caso con el general Téllez, quien dispuso los llevarán a Guaymas.

El *New Orleans* recogió seis individuos al irse a pique el *Tampico* y uno de ellos falleció a bordo, estando surto en el puerto y teniendo que salir al norte, trasladó el cadáver al acorazado insignia *California*, de cuyo buque se fue a recoger por el personal del *Guerrero* siendo despedido por toda la tripulación formada; la guardia armada le hizo honores militares, estando presente el Almirante, su Estado Mayor y todos los Oficiales del buque tocándose nuestro himno al desembarcarse el cadáver que estaba cubierto con la Bandera Nacional y durante ese momento todos los barcos americanos pusieron sus banderas a media asta. La Bandera mexicana que facilitó el *California* se devolvió oportunamente. En vida este soldado constitucionalista llevó el nombre de Camilo Castelum, de 24 años de edad originario de Culiacán y se le dio fondo en el lugar en que estaba anclado el *General Guerrero*, frente a las Olas Altas.

Ya en la noche, a las 7:00 horas, fue transbordado el cadáver del comandante Rodríguez Malpica a la lancha de gasolina, en la cual iban el comandante Arenas y el aspirante López Fuentes, siendo desembarcado en el muelle fiscal, cuya navegación hasta el pozo, era imposible de día el ataque de las fuerzas constitucionalista. Ya en tierra, fue llevado inmediatamente al Panteón Municipal, habiéndolo acompañado hasta su última morada, el comandante Ignacio Arenas y el práctico mayor del puerto Ignacio González Sánchez, que arregló los funerales con la casa González Rubio, por encargo de la tripulación del *General Guerrero* que sufragó los gastos.

Silencioso y envuelto por las sombras de la noche fue el entierro del Mari-



Hundimiento del "*Tampico*" un barco de Guerra Americano observa la acción.

no Revolucionario. La ciudad triste y agobiada por el largo sitio, apenas se dio cuenta de que en su tierra, esa madre buena y amorosa, llegaba a dormir el sueño eterno Hilario Rodríguez Malpica, el comandante que al perderse su buque, evocó la tradición de los hombres de mar.

El 19 zarpó rumbo a Guaymas el *General Guerrero*, llevando a bordo a los prisioneros y arribando al puerto dos días después.

Con fecha 21 fueron enviados los siguientes telegramas por parte del comandante y por la tripulación que por sí solos rehúsan todo comentario.

En la mar a Guaymas, junio 21 de 1914.- General en Jefe: Honrome manifestar a usted nuestro arribo próximamente a ese puerto a las 09:00 horas, suplicando a usted haya un pango preparado para recibir 61 prisioneros de los cuales por prescripción facultativa deben pasar al Hospital Militar a continuar curándose de sus heridas 17 individuos, quedando solamente un amputado de la pierna en la enfermería de este buque. El *General Guerrero* confía ciegamente en sus altos sentimientos altruistas para que ninguno de los prisioneros sea pasado por las armas, teniendo más fe en la clemencia humana que en la inexorable justicia militar. Como merecido culto al valor de los vencidos, muertos las banderas del *General Guerrero* estarán a media asta por todo el día, si usted lo aprueba.- Respetuosamente. Comandante Ignacio Arenas.

Habiendo sido siempre bien tratados y aceptados por la sociedad de Guaymas, los Oficiales de Marina, pertenecientes a las dotaciones de los cañoneros, se dirigieron a las damas del puerto en súplica especial.

“De la mar a Guaymas, junio 21 de 1914.- Para hacerlo circular entre las Señoritas: Benítez, Canales, González, Bringas, Villaseñor, Iñigo, Iberri, Vasosaval, Ramírez de la Huerta, Torres, Borgard, Echeverría, Patiño, Soto, Avilez, Navarro Mexia, Velazco, Maytorena y Ruival... El *General Guerrero* en cumplimiento de su deber que su carrera militar le impone, sostuvo el 16 del corriente un combate contra el cañonero *Tampico* echándolo a pique y recogiendo 61 prisioneros: y hoy al tener que hacer entrega de ellos al C. General Jefe de la división yaquí, cumple particularmente con el deber de lealtad impuesto por anterior compañerismo y con el de humanidad que imponen las conciencias honradas y sanas, confiando las vidas de los hermanos vencidos en el eco que sus grandes virtudes encontrarán llamando al corazón de quien tiene que hacer justicia.- Atentamente el *General Guerrero*.

Hacia el medio día fueron desembarcados los prisioneros y entregados a las autoridades militares, siendo llevados a la penitenciaría de Guaymas y los heridos al Hospital Militar.

Las gestiones hechas por las distinguidas damas de la Sociedad Guaymense, que lucharon sin descanso, y vencieron todos los obstáculos que se les presentaron, obtuvieron feliz éxito, habiendo conseguido del jefe de la División del Yaquí, general Joaquín Téllez, la promesa de que no fusilarían a los prisioneros. Loable y bella acción de esas virtuosas damas que a través del tiempo transcurrido, su recuerdo se agiganta aureoleado por el sentimiento de la gratitud.

Fueron alojados en la Penitenciaría, en un separo el maquinista mayor David Johnson, y en el común de presos los demás tripulantes y los heridos instalados en el Hospital Militar, donde también se hallaba el teniente coronel

Agustín Rebatet, quien fungió como segundo comandante. Después de 3 o 4 días el maquinista Johnson pidió a sus custodios que lo juzguen; escuchada su queja se le trasladó a otro lugar mejor acondicionado. Transcurridos 10 días de su ingreso a la Penitenciaria, se presentó al filo de la media noche el mayor del Ejército Federal Fernando Curiel que desempeñaba la comisión de Jefe de día, con una escolta y dirigiéndose al Oficial de guardia ordena le entreguen al prisionero Johnson por tener que cumplir órdenes superiores. El Oficial avisa al maquinista Johnson que se prepare, que tiene que salir y hacer la entrega del prisionero, quien creyendo que ha llegado su última hora, pregunta a donde lo llevan, y el propio mayor Curiel le contesta en forma brusca y altanera, salen de la prisión, el mayor al lado del prisionero; la escolta compuesta de un sargento y seis individuos de tropa marchan detrás de los prisioneros. El Jefe de día toma el camino de la Cantera y va dejando soldados apostados en diferentes tramos, hasta que habiendo rebasado el barrio de Yucatán y en lugar ya despoblado, solamente caminan el sargento, el prisionero y el mayor quien ordenó al sargento que se retirara pues iba a dar cumplimiento a lo ordenado. Y sólo Curiel y Johnson, el primero preguntó al segundo, si lo recibirían en buena forma en las filas constitucionalistas, y Johnson que creía terminar su vida en esos instantes duda y pide le explique de que se trata, si de prolongar su agonía de una vez que lo fusilen.

Curiel le dice que crea en sus palabras y lo confirma tirando la espada y el distintivo de Jefe de Día amigos y compañeros". Cautelosamente se dirigen a una de las chozas en que viven los Yaquis del barrio de Yucatán conocido uno de ellos de Johnson y pide albergue, contando la verdad de su situación. El Yaqui amigo, desconfía pero lo convence y pasan en ese lugar todo el día. Entre tanto en el Cuartel General de los federales se dan órdenes de buscar al prisionero y al Jefe de Día desertor, creyendo que ya difícilmente estarían dentro de la ciudad, suponiendo en el campo revolucionario. El Yaqui creyendo que peligran los refugiados, logró arreglar con el guardián del panteón, que era de la misma raza y amigo, que los prófugos fueran esa noche a ocultarse a una tumba y permanecieran en ese lugar mientras se resolvía su situación en otra forma. El guardia del cementerio por solidaridad, aceptó el peligroso encargo y ya al mediar la noche se trasladaron Johnson y Curiel a ese sitio, escondiéndose dentro de la cripta de la familia Bringas, en donde comiendo las veces que le eran posible, el conocido Pancho Bernal, les mandaba los alimentos por conducto del popular "Pancho", el cochero. Con el sobresalto propio de esa situación, transcurrieron doce días de hallarse en ese fúnebre refugio, hasta que llegó el 16 de julio en que las alegres notas de las cornetas y el redoblar de los tambores indicaban que las fuerzas federales evacuaban la plaza y embarcándose en los buques de la naviera, se dirigían al Sur. Las tropas revolucionarias tomaron posesión de la plaza, ese mismo día en la tarde y los prófugos que tuvieron que vivir con los muertos para poder salvarse de los vivos, salieron de su escondite y se presentaron con sus compañeros, quienes luego que conocieron la acción noble de Curiel, lo consideraron como amigo. Johnson quiso demostrar su agradecimiento al camarada que lo había salvado y gestionó con sus jefes, entre ellos el general Salvador Alvarado, que se favoreciera al ex-mayor Curiel, quien declinó toda compensación y se fue tranquilo y humildemente a vivir en su casa. Años más tarde, en 1924, cuando las tropas al mando del general Obregón, encontraron resistencia en las riberas del Lerma, frente a Ocotlán, la primera máquina que se acercó a las trincheras enemigas llevando artillería en una plataforma, la manejó aquel mayor ex-federal Fernando Curiel, siendo herido en esa acción y entonces recompensado por gestiones que hizo el ya general David Johnson y por sus servicios ferrocarrileros y militares, con el grado de teniente coronel.

De aquellos abnegados tripulantes del *Tampico*, aparece en el biplano *Sonora* el maquinista Teodoro Madariaga acompañando al capitán Gustavo Salinas en los bombardeos del puerto de Mazatlán, allá por agosto de 1914, y en los cuales al regresar de uno de ellos cayeron a tierra salvándose milagrosamente e inutilizándose el aparato.

Las tropas federales han arribado al puerto de Manzanillo, y en uno de los buques el *General Mena* habilitado de Hospital, se encuentra entre los heridos el teniente coronel Rebatet, que todavía pensaba ser útil a la revolución y pretendía escapar con el pequeño barco, para los cuales se puso al habla con el teniente Jefe del destacamento a bordo, y cuando ya creí realizada su obra, fue delatado con el general Vicente Calero, quien ordena lo desembarquen el 26 de julio en la noche, siendo conducido por la orilla de la laguna, atrás del puerto y en ese lugar asesinado. La gente sencilla y piadosa de la población estimada siempre de los marinos, cavó una fosa y cubrió con la madre tierra el cadáver de uno de los más entusiastas revolucionarios del *Tampico*. Una breve inscripción a la vera de la laguna muerta, indicaba al que pasaba, que en ese lugar yacía Agustín V. Rebatet y... cuentan que una creciente de la laguna triste fenómeno debido a una marea excepcional, cubrió la fosa del entusiasta revolucionario y quedó perdido para siempre el lugar que guardaba sus restos. Los hombres de la revolución lo dejaron olvidado y aquí, en la capital sus familiares entre ellos su único hijo, que nunca conoció a su padre, se quedó lamentando la pérdida del ser querido y la indiferencia de los que debían haber velado por los huérfanos de los muertos en la lucha reivindicadora.

El maquinista Ramón Estrada, muerto por una granada del *General Guerrero*, antes de abandonar el *Tampico*, nació en Guaymas el 4 de diciembre de 1890, comenzó sus estudios en la Escuela Naval Militar de Veracruz en agosto de 1905, habiendo sido cabo alumno y obteniendo el grado de tercer maquinista en agosto de 1910, incorporándose al *Tampico* donde obtuvo los grados de segundo maquinista en 1913 y de primer maquinista de primera en junio de 1914, grado que ostentaba al morir, hijo de uno de los viejos maestros fundadores del Varadero Nacional, donde Inés Estrada y de la Señora Angela Cuevas de Estrada.

Agustín V. Rebatet, nació en Campeche el 21 de mayo de 1885. Fueron sus padres el subinspector de máquinas don Agustín V. Rebatet y doña Josefina Conrade. Rebatet fue pagador de Marina considerado como primer teniente y la revolución acordó en su favor otorgarle el grado de teniente coronel, mismo que ostentaba al morir. Su esposa fue la señora Apolonia Flores de Rebatet y tuvo un hijo, Agustín que disfrutaron de una exigua pensión otorgada por el gobierno.

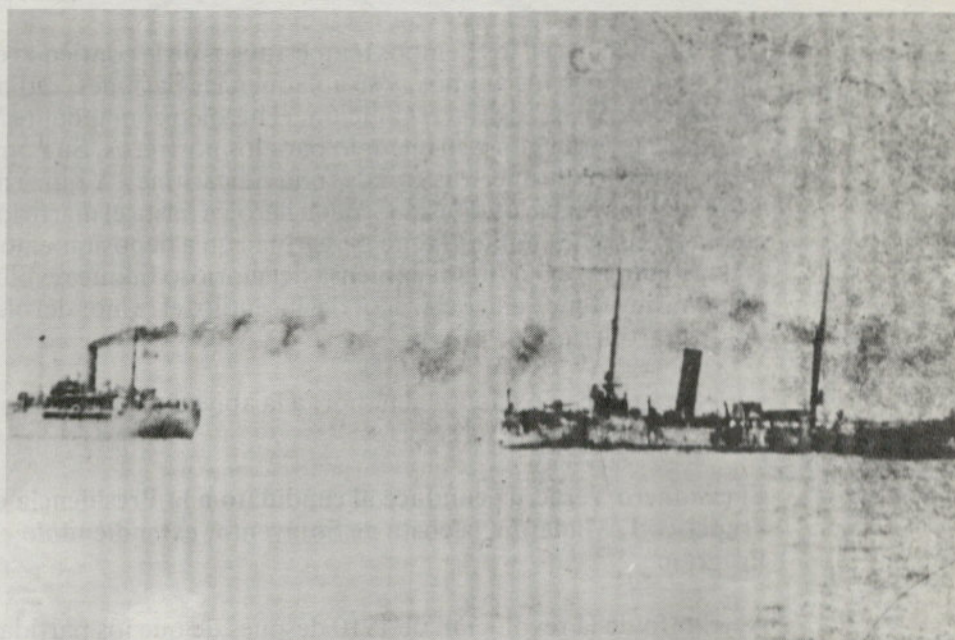
También murieron en el último combate del *Tampico* el cabo de hornos Filiberto Vela ascendido a tercer maquinista Y el primer contraamaestre Leopoldo Rivera. De la tripulación murieron varios marineros y fogoneros.

En el año de 1918 nos hallamos en la antigua ex-Capital del Distrito Norte de la California Mexicana y en uno de los días del mes de junio. En una reunión social encontramos al señor don Ignacio Arenas, el comandante que fue el cañonero *General Guerrero* y que ha vivido intensamente en éstas páginas. Algo revela su semblante en esa noche, tal vez el lejano recuerdo de la tragedia en las inmediaciones del solitario Farallón... En la amanecida toca a su término la reunión social, derroche de luz y alegría y vanidad. El ex-comandante del cañonero federal se retiró a su morada y... Sólo el arcano inexcusable podría de-

cirnos lo que entonces sucedió. . . La mañana tibia de aquella playa del Pacífico, encontró el cadáver, ya yerto de don Ignacio Arenas. Su mano diestra, había empuñado una pistola y el balazo certero atravesó su sien. Cuatro años apenas habían transcurrido de la muerte en igual forma del capitán de navío Hilario Rodríguez Malpica.

El octubre cuando las rachas del huracán azotan la costa del Pacífico y buscan las aves marinas refugio en los farallones y en los morros, al inmenso rumor de las olas, tal vez sea la plegaria que eleva el mar a sus muertos. . .

A la entrada de las fuerzas constitucionalistas a Mazatlán, el general Ramón F. Iturbe, Jefe Militar de esa zona, pagó una deuda que la revolución había contraído con el comandante Hilario Rodríguez Malpica, y a nombre de ella mandó construir un mausoleo sencillo, modesto y significativo.



Combate entre el "Tampico" y el "Guerrero".

El general Obregón en el libro *Ocho mil kilómetros de campaña* al referirse a estos hechos dice: "El comandante Rodríguez Malpica se privó de la vida, contando apenas 24 años de edad, y con este hecho se hizo pasar al reducido número de los que tienen el privilegio de perpetuar su nombre y el legítimo derecho de hacer venerable su recuerdo".

El Correo de la Tarde de fecha 16 de junio de 1915, decía: "Este día en los anales del constitucionalismo es un aniversario de gloria. Hoy hace un año exacto que el capitán de navío de la Armada Nacional Hilario Rodríguez Malpica, comandante del cañonero *Tampico* adicto a la causa del pueblo, puso fin a sus días de una manera heroica, al ser hundido su barco por el cañonero *General Guerrero* frente a Topolobampo".

El Boletín Militar de Guadalajara, de fecha 16 de junio de 1915, decía "Es hoy el primer aniversario de una de las jornadas más gloriosas del Pacífico se desarrolló una escena de grandes heroísmos, digna de los cantos homéricos y de las excelsitudes de la epopeya".

El Pueblo de fecha 16 de junio de 1916, decía:
“... En el segundo aniversario de la gloriosa muerte del capitán navío de la Armada Nacional, Hilario Rodríguez Malpica, nos congratulamos en depositar una hoja de laurel en su sepulcro, toda vez que su alto ejemplo de civismo sea digno por todos conceptos de la inmortalidad...”

El Universal de fecha 16 de junio de 1918 decía: “Hilario Rodríguez Malpica, el héroe que había recogido el alma de un pueblo, se hundió en sagrado momento, en gozo inmenso, ante el recogimiento supremo de un sacrificio... Todo estaba perdido. Y el héroe concentrándose en la beatitud purísima del sacrificio, prefirió morir en su puesto, cara al sol, sobre la belleza del magnífico pánorama del mar, antes de caer prisionero en manos del enemigo”. La suerte fue adversa para la causa de la legalidad, pero hubo tal derroche de valor, de abnegación, de sacrificio, de aquella épica pugna, que ese revés, esa derrota sublime, constituye una de las más hermosas páginas de la revolución.

Cuando pasen los tiempos tempestuosos de la contienda en que nos agitamos y se serenen los ánimos, y se aplaquen las pasiones, radiará como una de las glorias más puras de la revolución, el heroico comandante Malpica, su vida y su muerte serán glorioso ejemplo para los postreros. Su nombre irá unido al de los caudillos de nuestras grandes reivindicaciones. Y quizá no muy tarde, en próximos aniversarios de esta jornada heroica hasta el martirio, irá nuestra naciente Armada en noble y santa peregrinación a depositar emotivas ofrendas y frescos laureles en la tumba inmensa del glorioso buque revolucionario, en el lugar mismo donde entre el fragor del incendio, el rumor del oleaje y el estruendo de la artillería.

Será merecido tributo al honor, a la abnegación y al heroísmo.

El cañonero Veracruz conduce al candidato a la Presidencia de la República Francisco I. Madero a la costa de Sotavento, extendiéndolo el viaje a Progreso

Al triunfo de la revolución de 1910 después de que los partidarios de Madero celebraron su convención declarándolo candidato a la Presidencia de la República, se ordenó en el mes de septiembre de 1911 que el cañonero *Veracruz*, hiciera un viaje a la costa de Sotavento, extendiéndose hasta Progreso con el Sr. Madero y su comitiva, en gira política.

La primera escala fue en Coatzacoalcos, siguiendo después a Frontera, donde desembarcó el candidato para trasladarse a Villahermosa. El cañonero *Veracruz* continuó a ciudad del Carmen, donde esperó al Sr. Madero para conducirlo a Campeche.

Después de una estancia de 5 días en ese puerto, el candidato y sus acompañantes embarcaron en el cañonero *Veracruz*, zarpando rumbo a Progreso.

El Sr. Madero y comitiva se trasladaron a Mérida y días después retornaron a bordo, haciendo rumbo el buque al puerto de Veracruz.

El cañonero estuvo bajo las órdenes del capitán de navío Aurelio Aguilar, segundo comandante el primer teniente Vicente Senties y Oficiales de cubierta los segundos tenientes Francisco Amado y Juan de Dios Bonilla y subtenientes Carlos Morales Díaz.

El cañonero Veracruz en el sitio del puerto de Tampico y su hundimiento

Este buque gemelo del *Tampico* quedó en el Golfo de México y al estar sitiado Tampico por las fuerzas revolucionarias, se envió a este puerto el buque, que se encontraba en el puerto jarocho junto con el *Zaragoza* y cañonero *Nicolás Bravo*, en apoyo de las fuerzas federales.

Decidido por el general Ignacio Morelos Zaragoza al evacuar la Plaza de Tampico, internándose en la Huasteca para buscar el camino hacia la capital de la República con su guarnición, se ordenó a los buques de la escuadrilla hacerse a la mar el 13 de mayo de 1914.

El cañonero *Veracruz* estaba fondeado cerca del puerto del Moralillo, desde donde había venido batiendo a los revolucionarios, impidiéndoles la toma del puerto.

Carente del combustible para navegar, se ordenó al comandante Agustín Guillén, abrir válvulas de fondo incorporándose él y la tripulación a la columna que se retiraba por la selva veracruzana.

Al entrar las tropas constitucionalistas encontraron hundido el buque, así se perdió esta importante unidad de la Armada.

Firmado los Tratados de Teoloyucan, tanto el Ejército como la Armada que sirvieron al gobierno de Huerta, fueron licenciados, aunque don Venustiano Carranza tuvo cuidado en atraerse a su servicio a un buen número de marinos.

Al producirse la escisión entre los triunfadores, el comodoro Othón P. Blanco reunió a unos ochenta tripulantes del cañonero *Veracruz* y se presentó con ellos en Aguascalientes buscando servir al gobierno de la Convención. En esta ciudad fueron sorprendidos por el rompimiento de las hostilidades entre Carrancistas y Villistas. Pensando el general Francisco Villa en la posibilidad de adquirir una embarcación de guerra en los E.U.A., llevó consigo a los marinos en su retirada al norte, como también lo hizo con los del cañonero *Morelos*.

Refiere Mariano Jiménez Martínez, tripulante de un remolcador de Tampico, que por azares de la lucha, se incorporó a las tropas del general Urbina durante los combates del Ebano, S.L.P., apunta que a su llegada, con las fuerzas del general Seañez, a la ciudad de Aguascalientes, amagada ya por el general Obregón, encontró allí el contingente de marinos y fue incorporado a ellos con el grado de cabo de hornos.

Luego de una breve estancia en Chihuahua, al abrir Villa la campaña sobre el Estado de Sonora, se trasladaron los marinos por territorio americano a la plaza de Nogales, de donde fueron hasta las proximidades de Hermosillo, Son.

Derrotado el esfuerzo Villista por apoderarse de aquella entidad, vino la retirada por la Sierra Madre Occidental, pero don Othón P. Blanco y sus marinos prefirieron quedarse en Estación Carbo, rindiéndose a las tropas carrancistas y otros se fueron a los E.U.A.

CAÑONEROS NICOLAS BRAVO Y MORELOS 1904



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1227 tons. Eslora 76.5 m. Manga 1032 m.; puntal 7.6 m.

VELOCIDAD: 12.2 nudos.

PROPULSION: Dos máquinas alternativas de triple expansión con potencia de 3 000 HP. Dos calderas multitubulares.

ARTILLERIA: Dos cañones de 101.6 mm. Bethlehem; dos de 57 mm. Bethlehem, cuatro de 57 mm. Schneider Canet.

PERSONAL: Jefes y Oficiales 28, tripulación 109 hombres.

El cañonero *Bravo* se empezó a construir en la Casa de Nicolo Odero Fu Alessandro, en Sestri Ponente, según contrato firmado en México, por el gobierno mexicano el día 30 de agosto de 1902 y ratificado el día 18 de octubre en Roma por el Ministro plenipotenciario de México, el cañonero tuvo un costo inicial de 55,235 libras esterlinas, siendo el costo final de 60,233 libras esterlinas, por las modificaciones y reformas que se le hicieron.

El día 22 de marzo de 1904 fue lanzado al agua a las 10:18 A.M., sin novedad.

El 28 de mayo de 1904 el Jefe Interino de la Comisión Inspectora de Buques en Construcción C. Ing. Naval Carlos Fernández Varela, representando al gobierno mexicano recibió el cañonero *Bravo* del Sr. Ing. Naval don Antonio Zaulli, representante de la Casa Nicolo Odero, habiéndose hecho una inspección minuciosa del buque, encontrándose todo en orden.

El Ingeniero Carlos Fernández Varela quedó autorizado, para contratar el personal que creyere conveniente, para su mantenimiento y custodia, en tanto se mandara la tripulación de México, a cada buque.

En el puerto de Génova el día 8 de octubre de 1904 fue entregado el cañonero *Bravo* por la comisión Inspectora de Buques, representada por el C. Ing. Naval Carlos Fernández Varela.

Antecedentes de la construcción del cañonero Bravo

Al C. capitán de navío, Francisco L. Carrión (*comandante del buque*), según orden dada por el general brigadier Flaviano Paliza, Jefe de la División. Con todo el personal presente se procedió a dicha entrega con las formalidades, verificándose una inspección minuciosa, encontrándose todo en perfecto estado.

El 26 de agosto de 1904 salió del puerto de Génova, al mando del capitán de navío Flaviano Paliza, Jefe Interino de la Comisión en el puerto de Sestri Ponente; para salir rumbo a nuestro país, realizando escalas en Las Palmas, Gran Canaria, Saint Thomas.

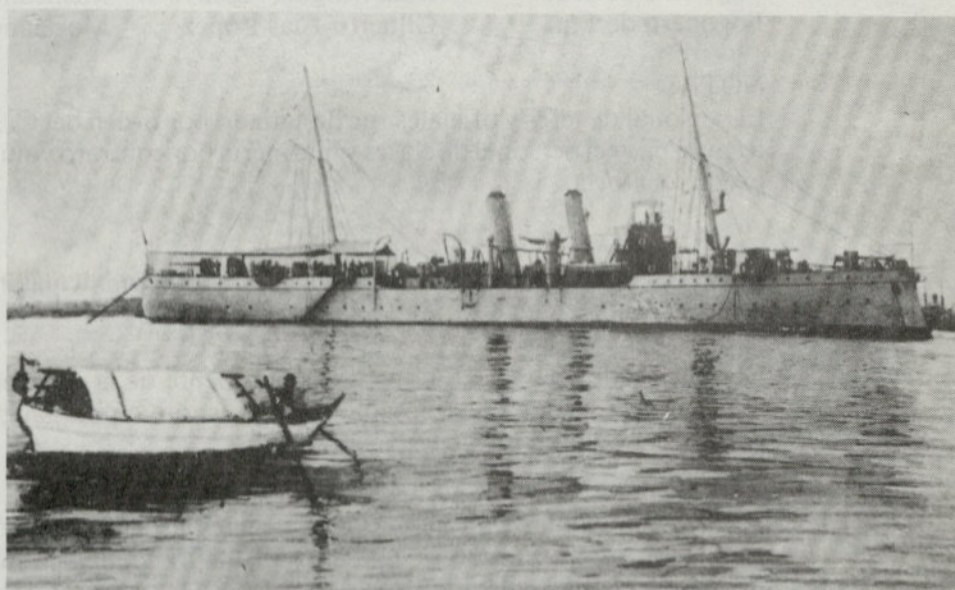
La dotación de este buque estuvo compuesta del personal que a continuación se relaciona:

Personal de Jefes y Oficiales:

GRADO	NOMBRE	
Capitán de Fragata	Francisco L. Carrión	Comandante del B.
Teniente Mayor	Gabriel Carballo	
Mayor	Teodoro Ortega	Médico Cirujano.
Segundo Teniente	Vicente Senties	
Subteniente	Rafael Carrión	
Aspirante de Primera	Francisco Amado	
Pagador de 2/a.		
Clase del Ejército	Francisco Sousa.	



Cañonero "Nicolás Bravo".



Cañonero Morelos - Veracruz.

Personal de clases y marinería:

GRADO	NOMBRE	NACIONALIDAD
3/er. Contramaestre	Ramón González	México
Cabo de Mar de 1/a.	Francisco Santana	México
	Castañeda	México
Cabo de Mar de 2/a.	Feliciano Soledad	México
Cabo de Cañón de 2/a.	Nicasio Echeverri	México
	Clemente	México

Cabo de Mar de 1/a.	José Roldán Echeverría	Mexicano
Marinero Corneta	Miguel Juárez	Mexicano
Marinero de 1/a.	Antonio Roldán	
	Romero	Mexicano
Marinero de 1/a.	Jacinto Segunda Ochoa	Mexicano
Despensero	Procopio Rebolledo	
	Hernández	Mexicano
Fogonero de 1/a.	Francisco Agüeros	Mexicano
Marinero de 2/a.	José Ortiz Lara	Mexicano
Marinero de 2/a.	Jesús Alvarado	
	Hernández	Mexicano
Marinero de 2/a.	Miguel Rubio Calderón	Mexicano
Marinero de 2/a.	Guillermo Ordieras	
	Enríquez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Alberto Cardoso Reyes	Mexicano
Marinero de 2/a.	Melquiades Ortíz J.	Mexicano
Marinero de 2/a.	Juan Pérez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Miguel Quiroz Alvarez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Luis García Chávez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Teófilo Rivera Hidalgo	Mexicano
Fogonero de 1/a.	José de J. Sosa	
	Hernández	Mexicano
Fogonero de 1/a.	Raúl Moguel Aguirre	Mexicano
Fogonero de 1/a.	Gilberto Islas López	Mexicano

NOTA:

El personal de jefes y oficiales fue designado por orden del C. Presidente de la República, y el personal de clases y marinería por contrato voluntario (mediante convocatoria).

El Presidente Porfirio Díaz embarca en el cañonero Nicolás Bravo para visitar Yucatán.

El Gobernador de Yucatán invitó al Presidente de la República para visitar aquel estado, la que fue aceptada. Con este motivo se organizó la escuadrilla para dar escolta al primer Magistrado.

La Compañía Hamburg Amerika Line, puso a disposición del Presidente el vapor *Bismark*, pero el general Díaz dio preferencia al cañonero *Nicolás Bravo*. En el buque alemán embarcó su esposa la señora Carmen Romero Rubio de Díaz y la comitiva que le acompañó durante la gira por la península.

Cadetes de la Escuela Naval Militar dieron escolta al C. Presidente que embarcó en el cañonero *Bravo*, izándose la insignia que correspondía a su alta investidura, acompañado de las salvas de 21 cañonazos de los buques de guerra surtos en la bahía de Veracruz.

El convoy zarpó del puerto el día 2 de febrero de 1905, integrando la escuadrilla: la corbeta *Zaragoza* al mando del capitán de navío Agustín Zendreño, cañonero *Nicolás Bravo*, su comandante capitán de navío Francisco Carrión que además era el jefe de la escuadrilla, el cañonero *Morelos* con su comandante, capitán de fragata Aurelio Aguilar y el cañonero *Veracruz* al man-

do del capitán de fragata Manuel Trujillo, seguía las aguas de la escuadrilla el vapor alemán *Bismark*.

Durante la navegación se efectuaron diversas maniobras, evoluciones y ejercicios tácticos.

De ocho a diez días duró la estancia del C. Presidente y su comitiva en la capital del Estado de Yucatán, inaugurando algunas obras, regresando de nuevo al puerto de Veracruz, recibiendo a su arribo los honores de ordenaza.

Viaje a Sudamérica del cañonero Nicolás Bravo

En el año de 1922, celebró Brasil el centenario de su separación del dominio Portugués y México recibió una invitación para asistir a las ceremonias organizadas con ese motivo.

Una embajada especial, en la que figuraron personalidades civiles y militares, se designó por el gobierno del general Alvaro Obregón, poniéndose al frente de ella al Lic. José Vasconcelos.

Por parte de las Fuerzas Armadas fue comisionado el general de brigada Manuel Pérez Treviño.

La embajada se embarcó en el cañonero *Bravo* cuyo comandante era el teniente mayor Manuel G. Camiro. En el vapor *Coahuila* puesto a las órdenes del contralmirante retirado Othón P. Blanco; agregándose por parte de la Armada, al capitán de fragata Ambrosio Illades y el primer teniente Mario Rodríguez Malpica.

En la parte artística, figuraron notables exponentes como doña Fany Anitúa, Flora Islas Chacón, Abigail Borgolla, el poeta Carlos Pellicer y otros.

Por lo militar, se transportó una compañía de infantería del Colegio Militar y un escuadrón aéreo de cuatro aparatos, al mando del piloto Guillermo Ponce de León.

El día 22 de julio de 1922 zarpó el cañonero del puerto de Veracruz junto con el vapor *Coahuila*.

Estancia del cañonero Bravo en Río de Janeiro

La flotilla mexicana que transportaba a la embajada especial del gobierno mexicano para asistir a los festejos del centenario de la Independencia del Brasil, luego de hacer escalas en Cristóbal, Panamá, Puerto España, Trinidad y Peranbuco, Brasil y finalmente el arribo a Río de Janeiro, en cuya bahía estaban surto los buques de guerra enviados por Inglaterra, Estados Unidos del norte, Japón, Argentina y Uruguay,. Don Eptacio Pessoa, Presidente del Brasil, embarcó en el buque insignia, crucero *Almirante Barroso* el día 9 de septiembre para efectuar una imponente revista naval.

La formación de los buques se repartió en tres filas; encabezando la pri-

mera el inglés *Hood*; la segunda el *Bravo* y la tercera el brasilero *Alagoes*. Las unidades revistadas en esa ocasión fueron:

Brasileñas:	Acorazados:	<i>Minas Geraes, Sao Pablo, Diodoro da Fonseca.</i>
	Cruceros:	<i>Bahía, Curytiba</i>
	Destructoros:	<i>Alagoes, Pergipe y Para.</i>
	Submarinos:	<i>F-1, F-2, F-3 y F-4</i>
Ingleses:	Acorazados:	<i>Hodd y Repulse</i>
Japoneses:	Acorazados:	<i>Azama</i>
	Cruceros:	<i>Iwate e Itzumo</i>
Estadounidenses:	Acorazados:	<i>Maryland y Nevada.</i>
Argentino:	Acorazados:	<i>Moreno</i>
Portugueses:	Cruceros:	<i>República y Carvalho de Arahujo</i>
Uruguayo:	Crucero:	<i>Uruguay</i>
Mexicano:	Cañonero:	<i>Nicolás Bravo.</i>

El 16 de septiembre el *Bravo* conmemoró la fecha de iniciación de nuestras luchas libertarias, entre los saludos y honores de los buques de guerra surtos en el puerto, izando estos su engalanado con la bandera mexicana en lugar preferente y haciendo una salva a medio día.

Algunos oficiales fueron a Río de la Plata, para asistir a la toma de posesión del Presidente de la República Argentina don Torcuato de Albear. El 28 de octubre zarpó la flotilla rumbo a la patria.

Regreso del Bravo de Sudamérica

Zarpó junto con el *Coahuila*, de Buenos Aires, el 28 de octubre, después de una venturosa visita de cortesía a Río de Janeiro y a la Capital de Argentina, el viaje transcurrió sin problemas hasta llegar a la altura del faro de Chacachare, en Isla Trinidad, en donde perdió el *Bravo* su hélice de babor, teniendo que recalar en Puerto España. Allí, durante una junta que se efectuó, se decidió que el cañonero seguiría con su máquina, ayudándose de un aparejo de vela formado por un trinquete, un velacho, y una cangreja, manufacturados con los toldos.

Se había pensando en un remolque, por parte del *Coahuila*, pero la experiencia y habilidad de los marinos de guerra se impusieron, pudiendo sortear un mal tiempo frente a las costas de Colombia, hasta entrar a dique a su arribo a Colón, Panamá, en donde se reparó la avería y pudo continuar el viaje a Veracruz, donde fondeó el 4 de febrero de 1823.

El *Coahuila* cruzó el canal y se dirigió a Puertos del litoral del Pacífico.

Anécdotas por Oscar Fritsche Anda (TTe. de Navío)

Existen en la Armada tantas anécdotas, unas jocosas, otras trágicas y muchas sin sal, que no he resistido la tentación de volverme relator de algunas para recordar otros tiempos y otras personas.

Pondré mi mejor entusiasmo por procurar ser ameno al relatarlas y si esta

amenidad me faltara, creó que el tema recompensa en gran parte los defectos que inconscientemente se muestren al correr de la máquina.

De algunos casos he sido observador, de otros he sido protagonista y del resto he tenido conocimiento por charlas de cámara o libando el aromático café de "La Parroquia", la helada cerveza de Basilio o las extraordinarias "piernudas" de Guaymas.

Con permiso de mis compañeros, les suplico indulgencia cuando aparezcan sus nombres o el insustituible apodo de la escuela, pero ello creo que también forma parte de la sal que pretendo dar a los relatos, pero nunca con el afán ni con la páfida intención de ofensa alguna. También he creído conveniente darle a cada anécdota un nombre, derivado del tema principal de la misma y con ello . . . va la primera.

El último gallo

Sería por el año de 1926 y afanosamente nos embarcábamos a bordo del *Bravo* para efectuar nuestro viaje de práctica reglamentario cuyo itinerario estaba marcado en los puertos del Golfo, tocando los del sur de los Estados Unidos. El bullicio en estos casos de todos nosotros es conocido y el optimismo y alegría hace presa nuestra, cuando se escucha el "Babor y Estribor de guardia" que nos indica el principio de algo que rompe la monotonía de las aulas y de la rutina escolar. Horas después, en el horizonte, perdíamos de vista los médanos, Ulúa y el faro de Veracruz principiaban las prácticas que hacíamos aún con el recuerdo de las despedidas y de los encargos que no cumpliríamos. . . Pero no es el caso relatar todo, sino la anécdota.

Estábamos por zarpar de Nueva Orleans y se daban los últimos toques al embarque de víveres. Nuevas despedidas y . . . llegó a bordo un hermoso lote de gallos y gallinas finas, obsequio de ciertas personalidades americanas dos de nuestros distinguidos comodors, que viajaban formando parte del personal de la Escuela. Se encontraban hermosísimas Leghorn de nítido plumaje, rhode-island arrogantes y gigantescas y otras de variadas clases que mi memoria no recuerda; pero por ser obsequio, deben considerar mis lectores la apostura de dichas aves de corral, su "pinta", su "alzada" y que sé yo cuantas cualidades propias de estos bichos bípedos emplumados. Como era natural, se giraron inmediatamente las órdenes correspondientes para que les fuera fabricado su alojamiento; una magnífica jaula de madera de cedro con incrustaciones de pino, bebederos de cristal cortado, "pienso" especial de la casa "Henand Chiquen" y si no se les puso colchones, fue porque esos animalitos prefieren dormir trepados sobre cualquier palo. En fin, quedaron debidamente instalados en uno de los callejones de estribor y no había ninguno de nosotros que no elogiara ejemplares tan bellos, pero . . . pasaron algunos días y el apetito voraz del cadete ya no hacía ver los plumíferos como obras perfectas de la naturaleza, sino como un succulento tocado que bien podría prepararse en la guardia "del perro" y allá en el recóndito rincón de las calderas. Este pensamiento era general y las miradas de admiración de un principio, se convirtieron en miradas asesinas y golosas, pues un buen caldo caliente y un muslo bien cebado, no era cosa que fueran despreciables en latitudes tan tropicales por las que navegábamos.

Y así fue, la sentencia de muerte fue decretada a la primera gallinácea, por

un consejo de guerra sumario, cuyos integrantes deberían entrar de servicio a las doce de la noche...

A la mañana siguiente el criado de los C.C. Comodoros les comunicó la fatal noticia que un animal faltaba del lote, pero que no se veían huellas de forzadura, ni rastros de plumas, huecos, indago o indicio parecido. Se hicieron pesquisas, se preguntó, se revisó, etc., etc., pero el bicho no apareció por ningún lado. Desgraciadamente el primer paso estaba dado y... vuelta a faltar, no una sino dos o tres gallinas. uno o dos días después, del primer hurto. El revuelo de sus propietarios fue fantástico y después de mis más infructuosas búsquedas o indagaciones, optaron por girar un severo extrañamiento a los cadetes y recomendar un comportamiento digno y honrado para los tales bichos. La indagación de los altos jefes surtió el efecto apetecido, pero sólo unos cuantos días, pues el cabo de otro cierto tiempo, la desaparición de las ponedoras y sus maridos se acentuó en forma alarmante y con visos de extinguirse la especie embarcada. ¡Solamente quedaba un par, hembra y macho de cierta raza! Se pretendió que el *Bravo* fuera nueva arca de Noé y que ese par de futuros implumes llegará sano y salvo a la tierra prometida. Para el objeto se ordenó una vigilancia especial y se colocó centinela de visa a los preciosos animalitos. El relevo de los centinelas se hacía puntualísimamente de día y de noche, se pasaban las consignas: comerán a tal hora beberán a tal hora, deberán treparse al palo a la apuesta del sol, cantarán a la salida y todas esas cosas por el estilo y adecuadas a misión del centinela que le estaba encomendada.

Pero desgraciadamente a uno se le apareció Morfeo a la hora menos apropiada y cuando lo fueron a relevar hizo la entrega de su puesto con un animal menos la compañera fiel del amo de los corrales: la gallina había desaparecido tranquila y silenciosamente de su hermosa jaula de cedro con incrustaciones de pino. El gallo contemplaba compugido su viudez absoluta y el hogar vacío.

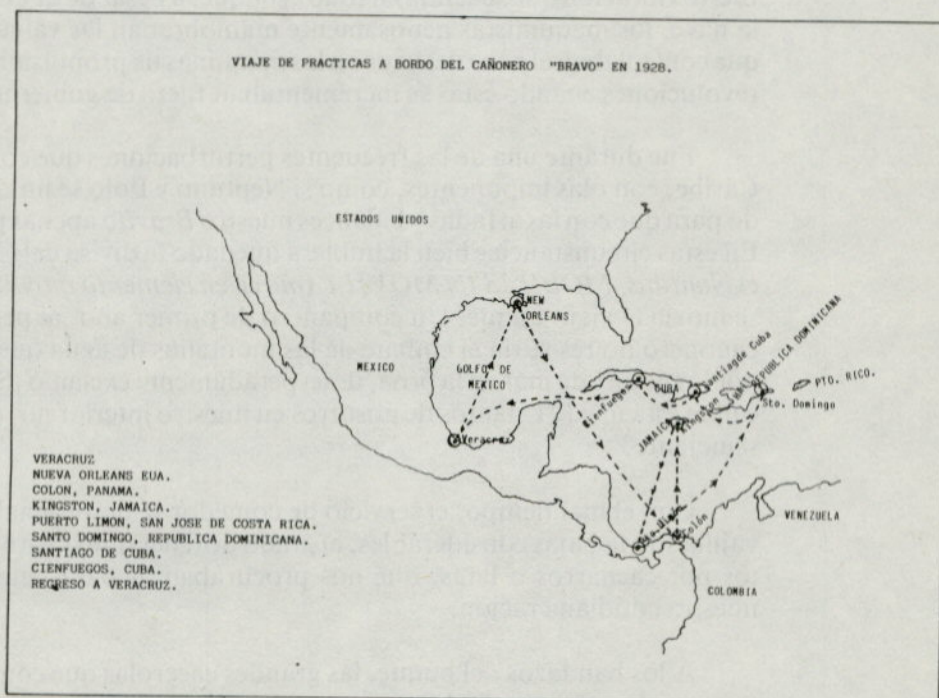
Como era natural, el parte de la desaparición hizo que la bilis se le derramara a nuestra actual contralmirante Hurtado de M. y, previo convenio con el excomodoro Escudero, ambos propietarios de las aves, decidieron comerse al gallo viudo ese mismísimo día, so pena de que ni con la dotación completa de guardia ante el avechucho, éste tuviera las debidas seguridades. Por lo tanto se le decretó la última pena y pasó a la filosa guillotina del cocinero de jefes quien ni tardo ni perezoso, le arrancó el apéndice superior, lo desplumó, lo aderezó con las mejores especies de las Indias y pasó blanco y sin sangre al caluroso horno de la estufa. Pasó el tiempo reglamentario para su cocción y fue retirado del horno para ser servido oportunamente entre las viandas de las cámaras del comandante. El cocinero de centinela en su cocina, con los brazos en cruz y mirando el azul del horizonte esperaba la orden para servir la comida sonaron las doce y treinta minutos verdaderas el puente se quedaba vacío después de haber dado la situación. Lentamente el personal bajaba a sus cámaras y se dio la orden de servir el "rancho". Ufano el cocinero pasaba viandas atendía pedidos, revisaba los "sasones" y por fin le tocaba el turno a nuestro gallo.

— De orden del C. Comodoro, que mande usted el ave, indicó el camarero al chief.

Dio media vuelta el aludido y ¡oh, sorpresa! el ave había volado. ¿Quién lo había escondido, robado, comido? nunca se supo, sólo se hizo la conjetura que por la lumbrera había volado al cielo el último gallo.

Viaje de instrucción de los cadetes de la Escuela Naval de 1928 abordo del Bravo relatado por el cadete de Primer Año Mario Lavalle Argudín

En junio embarcamos para realizar nuestro viaje de práctica anual. El derrotero que seguimos partiendo del Puerto de Veracruz fue: Nueva Orleans en E.U.A., una larga travesía por el Golfo de México, Caribe y arribó a Colón, Panamá; después Kingston, Jamaica; continuamos navegando rumbo a Puerto Limón, Costa Rica y visitamos su capital, San José; pusimos proa a Santo Domingo, República Dominicana (*estando en este puerto el 15 de julio, recibimos la noticia del asesinato del Presidente de la República electo, general Alvaro Obregón por José de León Toral, en el restaurante de "La Bombilla"*), continuamos rumbo a Santiago de Cuba, Cienfuegos y finalmente al puerto de Veracruz.



En todos los puntos señalados en el itinerario, asistimos a recepciones Oficiales; aparte de una que otra fiestecita particular dada en nuestro honor y lo que buenamente viniera, siempre que fuera de invitación, pues la plata y los billetes no abundaban en los bolsillos.

La vida a bordo no era Jauja imagínense a doscientos cadetes, en un buque no acondicionado para recibir tanta gente, aparte de su dotación normal, pero teníamos juventud y deseos inmensos de conocer otros países y a esa pujante edad el cuerpo aguanta lo increíble, además no había donde escoger, y como dice el refrán "no había más que dos sopas".

Al toque de rancho bajábamos al sollado y, en las mesas que se descolgaban de los baos, tomábamos la ración que nos servían los camareros, de las grandes cacerolas y pailas colocadas en el piso. La de avena que recibíamos

parecía engrudo por la ausencia de leche, no podían faltar los frijoles negros parados, chorizos con papas y galletas marinas tan duras que había que partirlas con hacha. A medida que transcurrían los días de navegación, éstas se cubrían la lama "*Penicillium notatum*" o la comunmente llamada penicilina pura, que nos debe haber preservado de toda clase de virus y microbios. En el menú del medio día era obligado el arroz, frijoles negros aguados, algún guisado de carne dura como palo y las ya mencionadas galletas marinas sin faltar el agua fresca de limón o jamaica. En la cena el menú no experimentaba grandes cambios, era más o menos semejante al de la mañana.

Con malos tiempos, la mar lanzaba su furia imponente rompiendo sobre la proa; con las arfadas se hundía en las olas embarcando torrentes de agua, que como cascadas salían por las amuras y corrían por los trancaniles con ruido ensordecedor. Al levantarse la popa, las hélices quedaban en el aire y sin la resistencia del medio líquido, hacían desbocar las máquinas produciendo una fuerte vibración que se sentía en todo el buque, a pesar de que en las entrañas de la nave, los maquinistas penosamente maniobraban las válvulas de mariposa que controlaban el paso del vapor a las máquinas de propulsión, reduciendo las revoluciones cuando éstas se incrementaban fuera de gobierno.

Fue durante una de las frecuentes perturbaciones que corrimos en el mar Caribe, con olas imponentes, como si Neptuno y Eolo se hubiesen confabulado para que con las arfadas y balances nuestro *Bravito* apenas pudiese avanzar. En estas circunstancias bien la hubiera quedado la divisa del Capitán Nemo en el *Nautilus*, *MOBILIS IN MOVILI* (*móvil en elemento móvil*) y en verdad que se movía el viejo buque. Un compañero de primer año, al pensar que el viejo cañonero no resistiría el embate de las montañas de agua que se encapillaban por los golpes de mar en la proa, desesperadamente exclamó ¡Sangre de Cristo, calma esta mar! ¿Cuántos de nosotros en nuestro interior no repetiríamos algo semejante?

Con el mal tiempo, el servicio de comedor se desordenaba un tanto, y la vajilla sufría bajas considerables, al grado de tener que sustituir las tazas y platos por cacharros o latas, que nos procurábamos para tener en que recibir nuestra cotidiana ración.

A los bandazos del buque, las grandes cacerolas que contenían el rancho se deslizaban por el sollado de una otra banda, cual si se tratara de un cambiante tobogán. La cubierta semejava una pista de patinar, haciéndola más resbaladiza y peligrosa, la avena y frijoles que se habían derramado, sin faltar lo arrojado por los mareados, que faltos de tiempo para llegar a la borda lo hacían en el piso de sollado.

Algunos compañeros sufrían terriblemente las consecuencias del balance y cabeceadas del buque y no les servía de consuelo, el saber que el almirante Nelson también se mareaba y nunca logró dominar ese mal del mar.

El toque de diana se había sustituido a bordo por zafarrancho de coys.

Los cadetes de sueño pesado eran despertados por las clases, al grito de ¡Alza arriba, aferra coy! lo aferrábamos, extendiéndolo sobre cubierta, poniendo dentro la cobija doblada y luego se enrollaba el coy atándolo con las bolinas o cabos cortos que servían para colgarlo de los ganchos que para ese objeto había en el techo del sollado. Al aferrarlos se cuidaba de que el número estu-

visiese a la vista, pues éste se mostraba a la clase antes de depositarlo en la batallola y se enseñaba a la clase el número para comprobar que era el nuestro. Extraviarlo significaba no salir en el próximo puerto y no recibir el pre hasta que se hubiese cubierto el importe de éste.

Durante el zafarrancho se distribuían los servicios de guardia y la vigilancia del sollado, además se indicaba el lugar en que descansarían los relevos para que el cadete fuera despertado por el de guardia a la hora señalada.

Con buen tiempo, algunos cadetes dormían sobre cubierta, el coy les servía de almohada y la cobija cubría el relente de la noche; otros buscaban el tibio ambiente del guardacalor, teniendo el inconveniente de que al despertar tenían la cara llena de hollín que durante la noche habían arrojado las chimeneas.

Durante el día no teníamos reposo por las continuas prácticas de nudos, costuras de lona, señales de brazo con banderas, interpretación del código nacional e internacional, cuartear la rosa náutica o de los vientos, nomenclatura y en más de una ocasión dar ladrillo y arena a las tracas de la cubierta. También se montaba guardia como serviola en la cofa, el coco de los mareados, pues por estar colocada a varios metros de la cubierta las cabeceadas y balances del buque se sentían con mayor intensidad.

Los cadetes de años superiores montaban su servicio como timoneles, portadores, o en calderas y los de quinto año próximos a terminar sus estudios entraban de ayudantes de los oficiales de guardia en el puente o en el departamento de máquinas, dependiendo de la carrera que cursaran. A los que estudiaban para oficiales de cubierta, los despertaban en la noche o en la madrugada para efectuar observaciones de estrella o de luna con el sextante, y a medio día tomaban la meridiana.

Las prácticas de zafarrancho de combate, de incendio y de abandono de buque eran frecuentes, y al toque respectivo, a paso veloz, pasábamos a ocupar el puesto que se nos había asignado.

Por la noche no podía faltar el aprendizaje del código Morse con luces que a la voz de "Manario" de ¡Repíte cadete!: Punto raya —A; raya tres puntos —B; raya punto raya punto, C... etc. pronunciábamos monótonamente hasta el cansancio. A veces esta práctica se sustituía por el canto repetido de los himnos de los países próximos a visitar y así recuerdo a pesar del tiempo transcurrido el bayames de Cuba, el de Costa Rica, el panameño y el de la República Dominicana.

Cuando zarpamos de Puerto Limón, Costa Rica, me encontraba acodado sobre la borda, contemplando las ondulaciones de una mar en calma, gozaba de la vista del puerto, del que nos íbamos alejando lentamente, me extasiaba ver las nubes en el firmamento azul y el revolotear de las gaviotas alrededor del buque, cuando me sacó de mi ensimismamiento algo que caía al agua, después me enteré que se trataba del coy de un cadete y tras él fue nuestro compañero para rescatarlo. Inmediatamente se dio la voz de ¡Hombre al agua!, sonaron los timbres de los telégrafos, la orden de "PARA", del puente, llegó al departamento de máquinas. El buque detuvo su marcha y se arrió el bote de salvamento, que siempre se llevaba listo para estas emergencias. Cuando la embarcación llegó al agua, el cadete se había asido de una tiradera que se le arrojó de a

bordo y con una agilidad que envidiaría un simio subió por el costado sin soltar la prenda rescatada. Por fortuna no se tuvo que lamentar una tragedia, el cadete podía haber sido destrozado por las hélices del buque o terminar entre las mandíbulas de los tiburones, cuyas aletas como dijera un amigo, trazaban una estela de muerte en esas aguas, pues a poca distancia veíamos como asomaban el lomo gris acero, los imponentes escualos, que tragaban voraces los desperdicios arrojados de la cocina. Nuestro compañero se salvó que le descontaran el importe del coy por el que arriesgó la vida, más no del arresto impuesto por bañarse en horas indebidas y además abandonar el buque sin permiso.

En grandès cajas de madera se guardaban los uniformes de gala y en el puerto se nos entregaban impecables para las ceremonias oficiales y salir a la calle. En el talegón llevábamos la ropa interior, uniformes de faena, útiles de aseo, etc. Era increíble su capacidad de almacenaje y la habilidad que se adquiría para acomodar en esa bolsa cilíndrica de lona todas las pertenencias del cadete.

Para las faenas y prácticas de a bordo usábamos el mahón u overol y cuando éste requería el servicio de lavandería, se ataba la prenda al extremo de una tiradera o cabo, arriándola por el costado hasta el agua, el otro extremo se afirmaba a bordo. El golpeteo continuo de las olas limpiaba eficazmente la ropa. Aquí viene a cuento la pérdida del overol de un estimado compañero, que al faltar la tiradera con que la había sujetado se fue flotando en las estela del buque. Por este motivo y no contar nuestro amigo con una prenda de repuesto, se formó a lista en paños menores, eso sí con la gorra puesta y los zapatos. Al presentarse el teniente para recibir novedades de las clases, con gran asombro vio al cadete en esas fachtas, por lo que lleno de indignación le gritó; ¡Vaquetudo! ¡Baje inmediatamente al sollado! Mi amigo estrenó overol que le proporcionaron del depósito, pero también cumplió un plantón por dentro de la jarcia, que consistía en agarrarse de un flechaste por la parte interior y apoyar los pies en otro inferior, posición muy incomoda por cierto, la causa del castigo “faltas a la moral”.

En los momentos libres y raros días que gozábamos de buen tiempo y la mar con ligeras ondulaciones, tendido en la proa podíamos ver el agudo espolón del *Bravo* como hendía las aguas y a los lados contemplar el salto de las toninas o delfines que retozaban con viveza, para luego alejarse con velocidad increíble. También llamaba nuestra atención el vuelo torpe de los plateados peces voladores, que batiendo vivamente las aletas, se elevaban de la cresta de una ola para clavarse en la inmediata.

Cuando se anunciaba el próximo arribo a puerto, tratábamos de ser los primeros en ver el faro de recalada, o en las sombras de la noche, los destellos que descubrían su presencia. La llegada era todo un acontecimiento que siempre se esperaba con ansias, pues significaba baño con media lata de agua, aunque en ocasiones bastaba una jarra, también mejoraba el rancho, los incontables agasajos y la oportunidad de adquirir un recuerdo para los familiares o un obsequio a la noviecita, claro está, que modesto, dentro de nuestras limitadas posibilidades.

El arribo a Veracruz lo esperábamos con vehementes deseos por ver a los familiares, a la novia y a los amigos, que sin duda alguna estarían esperando el atraque del buque en el muelle de la “T” en la cabeza del malecón.

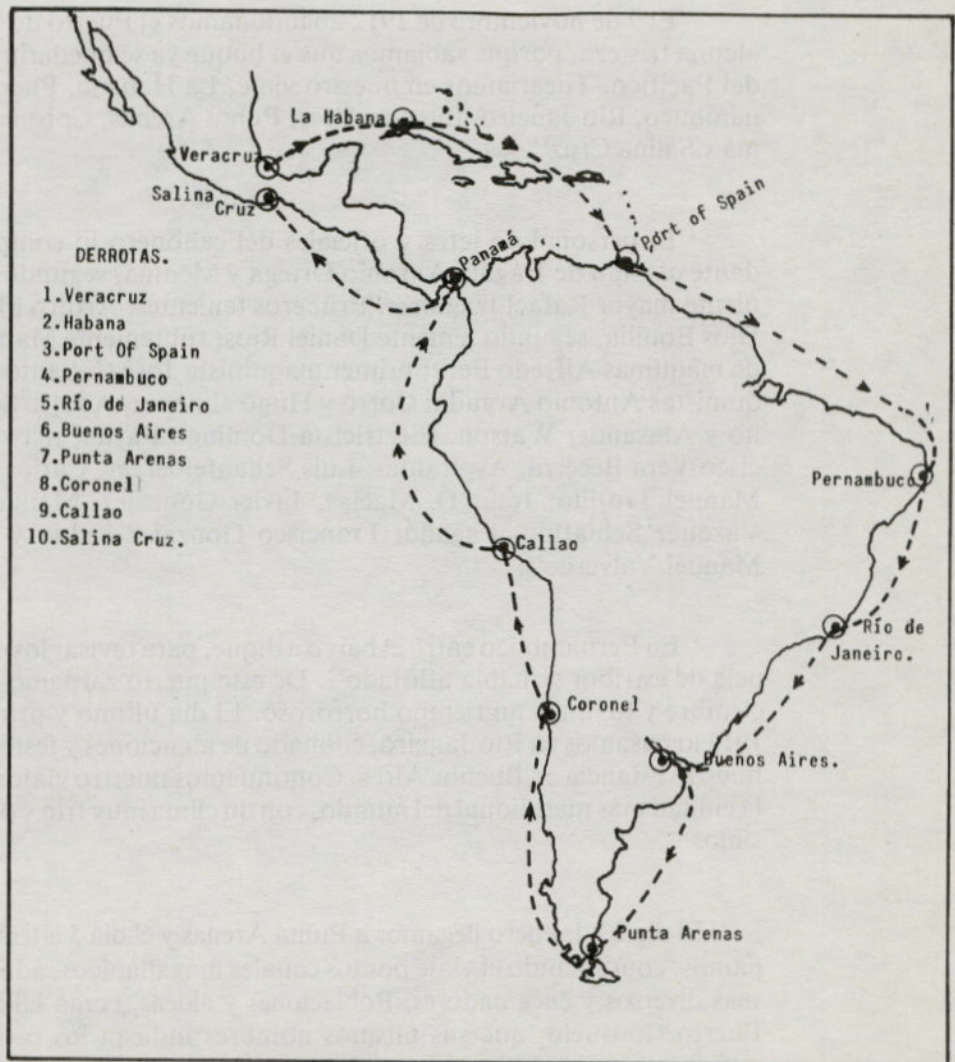
Antes de entrar a la bocana, al toque de “Babor y Estribor de Guardia”

formábamos en cubierta. Durante la maniobra de atraque desde nuestro lugar en fila, tratábamos de ver entre la multitud que se había congregado en el muelle, las caras conocidas que esperaban nuestro regreso.

Por fin instalados de nuevo en la Escuela Naval, continuaba la rutina, castigos y pócimas para los noveles, éstas un poco más espaciadas.

En el año de 1930, el viaje de instrucción se efectuó también a bordo del cañonero *Bravo*. En esta ocasión fue a Nueva Orleans, E.U.A. y regresó a Veracruz. En este viaje, las rutinas e instrucción fueron más o menos, las mismas que en viaje de prácticas de 1928.

Viaje del cañonero Morelos del litoral del Golfo al del Pacífico



Para aumentar el número de buques en el Pacífico, la Secretaría de Guerra y

Marina, dispuso que el cañonero *Morelos* pasara a esa costa vía Estrecho de Magallanes.

Pero veamos lo que sobre este viaje nos relata el entonces segundo maquinista Antonio Argudín Corro.

“Este buque se encontraba recién reparado de sus máquinas y había efectuado el cambio de calderas, por lo que se encontraba en perfectas condiciones”.

“Tal vez debido a esto, la Superioridad determinó hiciera un viaje de cortesía a las Repúblicas Sudamericanas, correspondiendo a las visitas que esos países hicieron a México, en ocasión del Centenario de nuestra Independencia”.

“El 9 de noviembre de 1912 abandonamos el Puerto de Veracruz, no sin alguna tristeza, porque sabíamos que el buque ya se quedaría en aquella costa del Pacífico. Tocáramos en nuestro viaje, La Habana, Puerto España, Pernambuco, Río Janeiro, Buenos Aires, Punta Arenas, Coronel, Callao, Panamá y Salina Cruz”.

“El personal de jefes y oficiales del cañonero lo componían: Comandante capitán de fragata Antonio Ortega y Medina, segundo comandante teniente mayor Rafael Izaguirre. Primeros tenientes: Arturo Medina y Juan de Dios Bonilla; segundo teniente Daniel Ríos; subteniente Manuel Azueta, jefe de máquinas Alfredo Petit; primer maquinista José C. Santos. Segundos maquinistas Antonio Argudín Corro y Hugo Jiménez, Adolfo Salas, Arturo Niño y Alexander Watson. Electricista Domingo Payán, mayor médico Francisco Vera Becerra. Aspirantes: Luis Schaufelberger, Carlos Morales Gasca, Manuel Trujillo, Jesús D. Macías. Javier González, Manuel Camiro, Luis Vázquez Schiafino. Pagador Francisco González Rubio y oficial pagador Manuel Valverde”.

“En Pernambuco entró el barco a dique, para revisar los ejes, pues la propele de éstribor se había aflojado”. De este puerto zarpamos el día 24 de diciembre y tuvimos un tiempo horroroso. El día último y primero del año de 1913 lo pasamos en Río Janeiro, colmado de atenciones y festejos, así como en nuestra estancia en Buenos Aires. Continuamos nuestro viaje a Punta Arenas, la ciudad más meridional del mundo, con un clima muy frío y paisajes hermosísimos.

“El día 23 de enero llegamos a Punta Arenas y el día 5 a temprana hora zarpamos, continuando el viaje por los canales magallánicos, admirando panoramas diversos y encantadores. Poblaciones y aldeas, como Ultima Esperanza y Puerto Consuelo, que sus mismos nombres indican los peligros y satisfacciones que invaden el espíritu al llegar a esos lugares.”

“El 6 de febrero de 1913 salimos de los canales, navegando en el Pacífico Sur, rumbo a Coronel arribando el 11 de febrero. Aquí recibimos una de las

mayores satisfacciones de nuestro viaje, pues fuera del puerto, nos recibieron pequeñas embarcaciones que conducían a un numeroso grupo de damas chilenas, que entonaban nuestro Himno Nacional y agitando banderitas mexicanas. Solo lejos de la Patria se puede apreciar lo que es nuestro Himno. El cuerpo se estremece de vigor patriótico, mientras los ojos se nublan, al considerar aunque sea por esos instantes la grandeza de México.

Si bien en Coronel recibimos la mayor prueba de amistad del pueblo chileno, también por desgracia, nos tocó recibir una penosa noticia que nos llenó de tristeza. Nos encontrábamos en una recepción oficial, llenos de alegría y satisfacción, disfrutando de la compañía de bellas chilenas, cuando nos informó el ministro mexicano, que se combatía en las calles de la ciudad de México. La llamada "*Decena Trágica*" en la que perdieron la vida, el Presidente Madero y Pino Suárez.

Se ha de comprender que ante esta noticia, terminó la fiesta, retirándonos a nuestro cañonero, haciéndonos miles de comentarios y pensando en cual sería el futuro destino. El viaje ya podía considerarse terminado, pues seguramente se iban a presentar graves dificultades al estar el país en plena revolución.

El día 16 de febrero salimos para El Callao, con el ánimo decaído, pues se nos figuraba que nuestra presencia sería motivo de desagradables comentarios. Sin embargo no faltaron las recepciones oficiales en este puerto y el de Lima. Nos divertimos como de costumbre, ya que no se efectuaba cambio alguno en el viaje. Continuamos el viaje a Panamá y en ese puerto sí resentimos ya las consecuencias del cambio de gobierno, pues el cónsul mexicano, decía estar imposibilitado de proporcionar lo necesario para el buque, por no tener la seguridad de continuar en el puesto. Sin embargo se allanaron las dificultades, y después de estar en Panamá ocho días en espera de instrucciones de México, zarpamos rumbo a Salina Cruz a donde arribamos el día 20 de marzo de 1913. El recorrido en este viaje fue de 13 336 millas."

Operaciones de guerra del cañonero Morelos y Guerrero en el litoral del Pacífico

Al arribar el *Morelos* a Salina Cruz, Oax. se ordenó entrara a dique y una vez terminada la limpieza de fondo y efectuada algunas reparaciones urgentes, continuamos rumbo a Manzanillo, Col. para llevar a efecto el transporte de tropas a Guaymas, como estaba ordenado.

Después de los asesinatos de Madero y Pino Suárez, el Gral. Victoriano Huerta ocupaba la Presidencia de la República.

"En Manzanillo se hizo el embarque de tropas, impedimenta y algunas piezas de artillería y zarpamos rumbo a Guaymas".

"Ya toda esta zona del noroeste de la República, estaba amagada por las fuerzas carrancistas, pero los puertos y ciudades principales se encontraban en poder del gobierno".

"Nuestra misión ya estaba definida como transporte, correo y vigilancia, entre los puertos de Manzanillo y Guaymas; el cañonero *Guerrero* y el *Tampico* se encontraban de base en este último puerto".

“Como la revolución tomaba cada vez mayor incremento, se le asignó al *Morelos* el puerto de Mazatlán como base, a fin de ejercer mayor vigilancia en el litoral”.

En julio de 1913 el Comandante Ortega y Medina fue relevado por el capitán de fragata Arturo Medina y el jefe de máquinas Petit, por el mayor de contrato especial José Lipe (español).

Los viajes del *Morelos* eran continuos a lo largo del litoral así como a las costas de Baja California. En cuanto al servicio de transporte lo cubrían ya buques mercantes, uno de ellos era el *Pesquira* de regular tonelaje.

El cañonero *Tampico* se encontraba fondeado en la cercanía de Guaymas en servicio de vigilancia, cuando el teniente Hilario Rodríguez Malpica, aprovechando la ausencia del comandante Manuel Castellanos se declaró rebelde, dirigiéndose a Topolobampo poniendo el buque a las órdenes de la Revolución Constitucionalista.

“El gobierno ordenó de inmediato la salida del *Morelos* del puerto de Mazatlán y al *Guerrero* de Guaymas, para bloquear la bahía de Topolobampo e impedir la salida del *Tampico*.”

Pronto estuvimos a la vista de ese puerto, tomando el fondeadero apropiado, para una vigilancia efectiva e impedir su salida. Se proyectó undir unos cascos viejos que se remolcaron de Guaymas, con el objeto de no tener que ejercer una vigilancia permanente. Sin embargo, esto no pudo realizarse y los buques quedaron frente a Topolobampo.

“En el interior del puerto, por punta Gallinas se veía perfectamente el buque rebelde y se notaba alguna preparación”.

En uno de tantos días, se vio que el *Tampico* izaba su bandera a pico y se ponía en movimiento haciendo por la salida del puerto.

Fue el primero en hacer uso de su artillería contra el *Guerrero*, e inmediatamente tanto este buque como el *Morelos* iniciaron el combate contra el cañonero revolucionario.

Para esto, un avión en el que se encontraba el maquinista del *Tampico* Teodoro Madariaga lanzaba bombas sobre los buques federales, lo que no dejaba de causar en los tripulantes cierta inquietud, pero ninguna dio en el blanco.

El *Tampico* no logró salir del puerto, y solo combatió a distancias teniendo asegurada la retirada a su fondeadero.

El *Morelos* y *Guerrero* combatían a un solo enemigo, mientras el *Tampico*, lo hacía a uno y otro buque.

Al fin se notó que había ocurrido una explosión en el cañonero revolucionario, por haber sido tocado por algunas de las granadas disparadas por los buques federales y se observó claramente como se iba escorando iniciando inmediatamente su regreso al abrigo del puerto. Después de una hora, sólo presentaba el *Tampico* la popa fuera del agua.

Al comunicarse a la Superioridad el resultado del combate, culminando

con el hundimiento del cañonero *Tampico* y habiendo desaparecido todo el peligro, se ordenó que los buques del Gobierno volvieran a sus bases dirigiéndose el *Morelos* al puerto de Mazatlán.

La revolución se incrementaba en todo el país y las ciudades principales iban quedando en poder de las fuerzas carrancistas. Frecuentemente tanteaban el terreno, efectuando ataques sobre las plazas de Guaymas y Mazatlán, siendo rechazados por los cañoneros *Guerrero* y *Morelos*.

Las fuerzas del cuerpo del Ejército del noroeste al mando del general Obregón y sus subordinados, Cabral e Iturbide amagaban las plazas de Guaymas y Mazatlán, las que mantenían sitiadas por tierra excepto por el mar en el que *Morelos* no se daba punto de reposo, haciendo desembarcos nocturnos en algunos puntos del litoral señalados en los informes que proporcionaba la guarnición de la plaza. Las acciones de los revolucionarios eran cada vez más intensas, lo que ponía en evidencia que recibían refuerzos.

“En uno de tantos días se tuvo conocimiento de que unos trenes conducían desde el norte un fuerte contingente de tropas para reforzar los ataques a Mazatlán. El Comandante del *Morelos*, Arturo Medina, dispuso la salida del buque, para efectuar un desembarco en el lugar apropiado e impedir la llegada de esos refuerzos. Ya entrada la noche zarpamos de Mazatlán y nos dirigimos a un lugar de la costa norte, en donde la vía pasaba cerca del mar, en un puente llamado Tepalmitas. Al destruir éste, seguramente no llegarían al puerto los refuerzos a los rebeldes para atacar Mazatlán.

Para esta acción, fueron seleccionados 25 hombres al mando del segundo teniente Manuel Azueta y el primer maquinista de segunda Antonio B. Argudín. En una lancha y bote se efectuó el desembarco sin novedad, y tomando las precauciones debidas, ya que se suponía que el puente estaría defendido por ser de vital importancia para la comunicación de los rebeldes con el puerto. El personal de a bordo siempre estuvo atento y listo con las piezas de artillería, para protegerlos en caso necesario.

Una vez en tierra y tendidos en línea de tiradores fueron avanzando sobre el terraplen de la vía. Como a otro lado de éste se encontraban fuerzas rebeldes, se inició un nutrido fuego por ambas partes, lo que observado por el buque, comenzó a cañonearlo con lo que se consiguió alejar al enemigo pudiendo así poder realizar el incendio del puente satisfactoriamente y regresar al buque ileso a pesar de lo peligroso de la misión; siempre disparando uno que otro cañonazo para mantenerlos alejados. Los que llevaron a efecto la hazaña fueron muy felicitados por sus compañeros, y esta acción les fue premiada con la condecoración del Mérito Naval de Tercera Clase. Pocos días después circularon en Mazatlán unos volantes de los rebeldes, en que ofrecían \$5 000 por cada una de las cabezas de Argudín y Azueta, a partir de ese día, el Comandante Medina, no les permitió salir en Mazatlán.

En tanto que la revolución avanzaba, las de Obregón se estrellaban ante la resistencia de Mazatlán, en donde el *Morelos*, baluarte móvil que no tenía punto de reposo, era el mayor obstáculo para la toma del puerto. Igualmente ocurría en Guaymas, en donde el *Guerrero* defendía la Plaza. Leales de Culiacán habían sido evacuados por las fuerzas y sobre todo los empleados del Gobierno trataron de salir del puerto de Altata, para ponerse a salvo. Entre ellos se encontraba el Sr. Francisco Flores, Jefe de Hacienda en el Estado, quien con su

familia embarcó en ese lugar en un pequeño pailebote, abriendo de la costa por temor a que lo vinieran siguiendo los revolucionarios, pues traía los fondos de la oficina y el archivo. Cuando llegó el *Morelos* al puerto de Altata, el pailebote que conducía a la familia Flores, se encontraba algo alejado del puerto. Esta familia se componía de D. Francisco y su esposa, su suegra, una anciana septuagenaria, tres señoritas, dos niñas y un niño. Inmediatamente ordenó el Comandante recogerlos y los alojaron en los camarotes de los oficiales. Como el buque no tocaba puerto alguno, por estar en operaciones de guerra, tuvo que hacer su vida con los de a bordo. Los oficiales encantados con esta situación, pues con la presencia de las damas la vida se hacía más agradable. Estas se encargaban de arreglar el escaso equipo de los oficiales. Les tocó asistir a varios ataques de artillería, presenciar desembarcos y siempre rogando al ser Supremo que nada les ocurriera a los marinos.

El carácter jovial, la educación y finas maneras de la familia Flores, hizo desde luego que se les tratara con afecto y hasta llegaron a considerarla como una misma familia. Cuando el buque llegó a Manzanillo y desembarcaron para trasladarse a México, los del *Morelos* la vieron partir con gran pena. Cuando radicaron en México, los jefes y oficiales del *Morelos* siempre contaron con un cuarto a su disposición.

La revolución se había extendido en la mayor parte del país; los puertos de Mazatlán y Guaymas se encontraban sitiados por las tropas carrancistas.

El cañonero no se daba punto de reposo, en este puerto desde el 8 de agosto hasta el 4 de octubre de 1913, combatiendo en Batamotal y bomba de agua y en Mazatlán desde el día 5 al 22, logrando en este lapso que se recuperara el agua. El 5 de noviembre con el General, Jefe de Operaciones del Estado de Sinaloa a bordo se bombardeó el Potrero y del 9 al 15 cañoneó Altata, desembarco parte de la tripulación y desalojando a los revolucionarios tomó el puerto. El 18 de noviembre efectuó un desembarco en la boca de Escopama para destruir el puente. Del 19 al 31 del mismo mes envió gente al río Piaxtla, para buscar la columna del general Rodríguez integrada por 1 300 soldados mujeres y niños además de la artillería e impedimenta. En esta acción fue herido el aspirante de primera Luis Vázquez Schiaffino que conducía uno de los botes.

Además del servicio de vigilancia por el litoral, el Comandante procuraba fondear en Mazatlán al anochecer, horas en que frecuentemente los rebeldes atacaban al puerto.

El estado de sitio para las tropas federales que defendían la población, no les afectaba en forma seria pues tenían la vía marítima libre para su aprovisionamiento.

El día 15 de abril zarpó el *Morelos* para efectuar su servicio de vigilancia en las costas de Baja California. Al regresar a su base se sorprendieron grandemente al encontrar fondeada una imponente escuadra de los E.U.A. con un acorazado que izaba la insignia del Almirante. Al zarpar nuestro buque sólo había en el puerto pequeño cañonero, como era frecuente en esa época, tener la presencia de un buque de guerra norteamericano siguiéndolos a todas partes.

El *Morelos* carecía de telegrafía inalámbrica, por lo que al hacerse a la mar, quedaban incomunicados totalmente, ignorando lo que ocurría en su ausencia.

De acuerdo con el ceremonial naval, el Comandante dispuso el saludo al cañón, a la insignia de Almirantes, poco tiempo había transcurrido, cuando atracó una lancha del acorazado, llevando un Oficial del Estado Mayor para comunicar al Comandante del cañonero Mexicano, que el señor Almirante agradecía el saludo, pero suponía que no estaban enterados, que el puerto de Veracruz estaba en poder de las fuerzas de los E.U.A., desde el 21 de abril.

Inmediatamente el Comandante fue a tierra para rendir el parte de su viaje a la Comandancia Militar y a su vez recibir instrucciones sobre lo que acababa de ocurrir, el saludo a la insignia del Almirante estadounidense por no haber tenido noticia oportuna de lo ocurrido en Veracruz. En la Comandancia se le confirmó ser esta cierta y que saliera del puerto mientras se recibieran otras órdenes. Al volver a bordo reunió a los jefes y oficiales, para enterarlos de la situación y que de acuerdo con las órdenes de la Comandancia Militar tratarían de salir del puerto, pero que si acaso los buques de los E.U.A. se lo impedían no habría más remedio que combatir. Para esto dispuso que cada oficial se hiciera cargo de una pieza de artillería. Mandó formar la tripulación en cubierta les enteró lo de Veracruz y que de ser necesario combatirían aunque sólo fuera para dejar a salvo el honor nacional, se izó la bandera a pico y lentamente el buque abandonó el fondeadero, esperando el primer disparo de los buques norteamericanos. No ocurrió ningún incidente, pero posteriormente se supo que las órdenes que tenían los yanquis eran de cañonear al *Morelos* si este los atacaba. Nuestro buque se fue a fondear al norte de Mazatlán; por la tarde ya se tenía cerca un destructor que durante toda la noche con frecuencia les dirigía la luz de sus proyectores.

Pérdida del cañonero Morelos

Prosigue don Antonio Argudín Corro, diciendo en "La Cadena de mi Vida en Ochenta Eslabones"... No sé cuanto tiempo permanecemos en la misma situación, pero un día recibió el Comandante, la orden para desembarcar la artillería a fin de utilizarla en tierra, por si fuere necesario, habiendo acordado que el lugar más apropiado para hacer esta maniobra sería el Estero del Astillero, pero como había poco calado, era necesario aligerar el buque lo más que fuera posible.

Para ejecutarlo, regresamos al puerto, y en chalanes se comenzaron a desembarcar las municiones (no todas), la impedimenta, agua y combustible. Dejando las calderas completamente apagadas, con lo cual la entrada al Estero del Astillero, se efectuaría con un remolcador. Una vez listo el buque para ser remolcado, se llamó al Prántico, que era el piloto Ignacio González Sánchez, compañero de mi misma antigüedad en la Escuela Naval.

Fue el día 26 de mayo en la tarde cuando se inició la maniobra que se realizaba con gran lentitud, pero próximo a la Isla de Piedra faltó el remolque, quedando el buque a merced de la brisa que soplaba con gran intensidad. Entre tanto regresó el remolcador por otro cabo de remolque y mientras llegó la noche, no fue posible hacer ya ninguna maniobra.

El barco fue aconchándose a la Isla de Piedra, y a las pocas horas se

encontraba con una inclinación de 22 grados. Las olas se estrellaban con furia sobre el costado y a cada instante parecía que harían pedazos el buque. Pasamos una noche de verdadera ansiedad ya que se carecía de elementos de salvamento; se esperó la marea y se hicieron los preparativos necesarios con anclotes y el remolcador, pero todo fue infructuoso.

Al día siguiente continuaron las maniobras para salvar el buque, pero sin lograr nada. En estos se presentó una lancha de uno de los barcos americanos a ofrecer elementos de auxilio, pero el Comandante declinó este servicio, en virtud de la situación, en que estábamos con los Estados Unidos.

Posteriormente contando con algunos recursos pudimos ir mejorando la posición del cañonero, con grandes esfuerzos, pues el buque había quedado casi en seco; pero un suceso inesperado vino a impedir que no se pudiera continuar con la maniobra de salvamento, cuando precisamente mucho se había logrado y estaba a punto el cañonero de quedar a flote. Los rebeldes que sitiaban Mazatlán, y que habían estado a raya por el *Morelos*, tan pronto se dieron cuenta de que este se encontraba imposibilitado, atacaron la plaza se posesionaron de la Isla de Piedra, en la que montaron dos piezas de 80 mm., que desde luego comenzaron a hacer blanco sobre el buque indefenso.

Nos encontrábamos a unos 200 metros aproximadamente de un cerro, en la isla ocupada por los revolucionarios. Estos eran pocos, pero al darse cuenta de la difícil situación en que nos encontrábamos, fueron reforzados considerablemente.

El día 4 de mayo comenzaron a batirnos con fuego de fusilería desde la cumbre del cerro. Nosotros nos encontrábamos imposibilitados para defendernos, pues por la posición, nos cazaban tan pronto asomábamos a cubierta.

Tuvimos que resignarnos a suspender la maniobra de salvamento del buque y encerrarnos en el interior, escuchando incesantemente el golpe de los impactos de las muchas descargas que nos hacían los rebeldes.

Así permanecimos bajo cubierta, para evitar la lluvia de balas de fusil y sólo por las ventilas, la tripulación hacía fuego. Los cañonazos se sucedían sin interrupción y nosotros sin poder hacer uso de la artillería, pues aún cuando teníamos algunos proyectiles que habían quedado al aligerar el barco, los cañones no podían utilizarse, debido a la posición en que el cañonero se encontraba.

Por banderas se pidió auxilio a las fuerzas de tierra para que desalojaran a los rebeldes de sus posiciones, pero la plaza también estaba comprometida, ya que una vez que se dio cuenta el enemigo de que el buque no podía auxiliarlos, los rebeldes atacaron con ímpetu, por lo que los de Mazatlán no podían prestarnos auxilio alguno.

El día 5 al amanecer fuimos nuevamente atacados por la artillería revolucionaria, destrozando todo lo de cubierta abriendo algunos boquetes al casco, las granadas explotaban sobre el buque indefenso y lo hacían estremecer. Nuestra artillería permanecía muda, pues era peligroso disparar los cañones estando varados.

Por fin ya perdida toda esperanza, como a las 11 de la mañana, se resolvió

disparar sobre las posiciones rebeldes, lo cual fue un rudo golpe para estos, que ya habían considerado que el buque estaba liquidado. Nuestra artillería vomitaba fuego sin interrupción y a pesar de la situación que guardábamos, a las seis de la tarde quedaron mudos los cañones del enemigo. Teníamos seis heridos leves y uno de gravedad.

Esa noche para impedir que ocuparan el cerro que habíamos desalojado se trato de enviar un bote a tierra para pedir auxilio a la plaza y que fuera además en busca de víveres y agua, pues carecíamos de ellos, lo cual no fue posible, pues al darse cuenta los rebeldes de esta maniobra, enviaron una lluvia de balas, no obstante de que les sosteníamos el fuego.

Estábamos sitiados en una situación bastante crítica, pues carecíamos ya de alimentos.

Nuevamente se pidió auxilio a la plaza para que desalojaran a los rebeldes de sus posiciones, pero se nos contestó que nos defendieramos solos. En tanto el tiroteo no cesaba. El día 5 se dispararon 600 granadas y el *Morelos* recibió 23 que le ocasionaron serias averías. Estaba el buque hecho una lástima acribillado a balazos, pero así, se defendía heroicamente. Apareció el sol del día 6 después de una noche de horrible ansiedad. Con el nuevo día principió nuevamente el fuego de artillería, más ahora eran tres los cañones rebeldes emplazados convenientemente y difíciles de batir por nuestra artillería, no obstante se comenzó a disparar de una manera desesperada, como aquel que sabe que no tiene ya salvación. A las 12 del día se había desalojado al enemigo una vez más, pero carecíamos del auxilio de fuerzas que ocuparan la posición.

Se pidió nuevamente auxilio a la Plaza, diciéndole que carecíamos de víveres, y como la vez anterior, respondieron que no podían prestarnos ninguna ayuda.

Como ya no teníamos alimentos y el personal agotado por tantos días de combate. Sin dormir y sin esperanzas de ser auxiliados, se comenzó a organizar el abandono de buque. Esta determinación se tomó como a las 7 de la noche, pero faltaban embarcaciones, pues todas las nuestras estaban inservibles por la metralla. Se hizo indispensable enviar a algunos marineros más preparados para ir a traerlas a nado. Entre tanto continuamos disparando, de vez en cuando sobre las posiciones enemigas. Paso esa noche aún más terrible que las anteriores, porque veíamos difícil nuestra salvación. Afortunadamente llegó al puerto el cañonero *General Vicente Guerrero*, procedente de Guaymas y quizo darnos auxilio pero ya era tarde. No cabía más que proceder al salvamento de la tripulación. Sin embargo puesto al habla los Comandantes de los dos cañoneros, para batir al enemigo, comenzó el cañoneo con más ardor.

Los rebeldes contaban ya con cuatro piezas que vomitaban metralla sobre el *Morelos*, concentrando sus fuegos sobre éste y no disparaban al *Guerrero* pues su intención era apoderarse del primero.

Nos encontrábamos al borde del abismo, pero nos defendíamos con mayor entusiasmo, esperando la noche para abandonar el buque de acuerdo con el Comandante del *Guerrero*.

Como a las 10 de la mañana una granada estalló a bordo y despedazó a seis de tripulación. Ya podrán imaginarse el cuadro tan terrible, con el *Morelos*

casi a pique por tanto cañonazos recibidos y la tripulación agotada y sin alimentos.

Momentos crueles, que sólo quien lo experimenta puede apreciar en su verdadero efecto.

Para esto el *Guerrero* amarró en la tarde un chalán en una balsa cercana y se tendió un cabo hasta el *Morelos*, que nos serviría de guía en la noche. De vez en cuando lanzaba cañonazos para mantener alejados a los rebeldes.

La llegada del *Guerrero* fue nuestra salvación, pues hacía varios días que carecíamos casi de alimentos y este buque nos proporcionó lo más indispensable.

En la noche comenzó el traslado de la tripulación, que se hacía con lentitud para no quedar bajo el fuego rebelde, al chalán que se habían llevado para el salvamento del personal. Veinte minutos después era lanzado el último disparo cual si fuera el postrer suspiro de agonía del *Morelos*.

En esta acción se dispararon 20 000 cartuchos de fusil, 2 200 granadas. El buque quedó acribillado por la artillería enemiga y en cubierta se caminaba sobre plomo.

El saldo de heridos fue de 26 y los muertos fueron ocho.

Quedábamos por abandonar el *Morelos*, los jefes y oficiales estábamos reunidos en la cámara. Como frente al piano se encontraba una fotografía del buque, el guardiamarina Jesús Macías, que era medio poeta, propuso firmáramos todos en ella en los últimos momentos a bordo. Macías escribió lo siguiente que nunca he olvidado, y siempre quedaron grabadas en mi memoria, así como tampoco al gallardo cañonero que orgulloso paseó nuestra bandera nacional, por los mares del Sur, y que tantas satisfacciones nos proporcionó, en ese viaje inolvidable por los estrechos magallánicos.

“Grabemos para siempre en la memoria
Esta fecha fatal, fecha de duelos,
Que con sangre vertida en el *Morelos*
Trazó sus líneas la tremenda historia”.

Como un emotivo adiós a buque, el subteniente Guillermo Bravo (*El cabezón*), tocó en el piano, que afortunadamente no había sido muy averiado por las balas, “Las Golondrinas” que a muchos de los presentes nos hicieron brotar las lágrimas salidas de lo más profundo del corazón. La pérdida de nuestro barco, nos afectó como podría afectarnos la de un ser muy querido.

Después de ésto nos deslizamos por el costado del buque para ganar el lanchón, que nos conduciría al *Guerrero*, en el que los compañeros, nos acogieron con grandes muestras de afecto y proporcionándonos la ropa que fue posible, ya que carecíamos de lo más indispensable, pues todo lo habíamos perdido, menos el honor.

El Comandante del *Guerrero* Ignacio Arenas, bajó a tierra para dar parte a la Jefatura de Operaciones Militares de haber efectuado el salvamento de la dotación del cañonero “*Morelos*”, habiendo recibido la orden de que fuera-

mos desembarcados en esa Plaza para cooperar en la defensa de Mazatlán, que ahora con encarnizamiento era atacada por las fuerzas de los generales Iturbide y Carrasco, al ver que no tenían la defensa del buque.

El comandante Arenas regresó a bordo y sin dar cumplimiento a la orden recibida; pues alegó que nosotros éramos unos náufragos, puso proa a Manzanillo, en donde furgones de ferrocarril, nos trasladaron a la ciudad de México

Habíamos combatido a las fuerzas de Obregón y la revolución arrolladora iba triunfando ¿Qué nos depararía el destino?

Nosotros en el Pacífico carecíamos de noticias e ignorábamos por lo tanto, la realidad de la situación.

Al llegar a México, ya nos esperaban para trasladarnos a la prisión de Santiago Tlatelolco, para llevar a cabo algunas investigaciones sobre la pérdida del cañonero y las condiciones que mediaron.

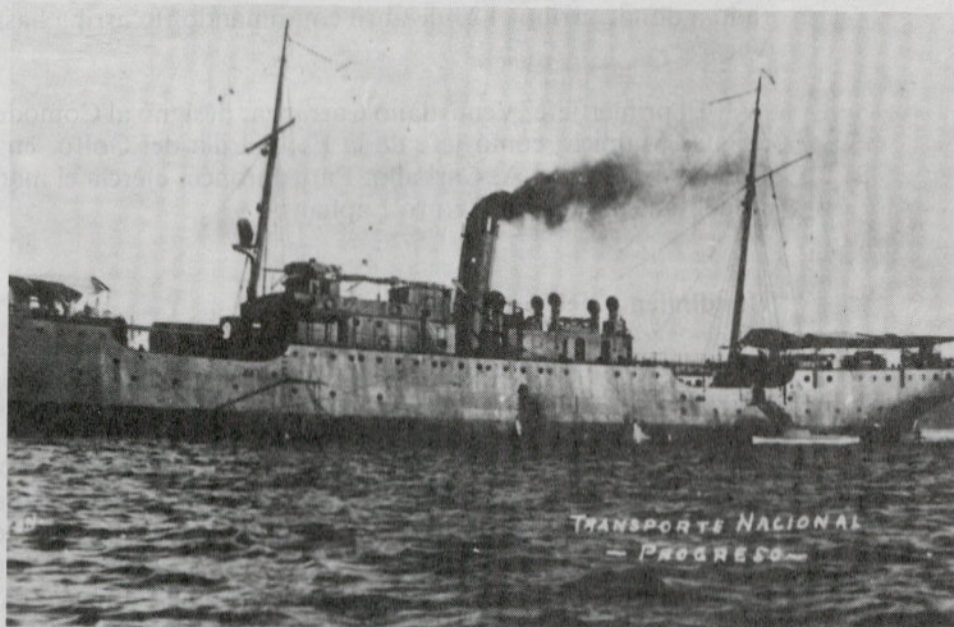
Al tercer día quedamos en completa libertad, con órdenes de incorporarnos a la columna del general Rubio Navarrete que se encontraba en Veracruz, frente a los americanos, esta orden la revocaron debiendo el personal del *Morelos* pasar a Tlalpan, con cuartel general en la Escuela de Aspirantes, para defender la capital de los zapatistas.

En Xochimilco se encontraban ya en las mismas condiciones el personal del cañonero *Veracruz* que había sido hundido en el río Pánuco, por su tripulación para que no cayera en manos de los rebeldes.

Con fecha 11 de julio fuí ascendido a oficial de Máquinas de Primera.

Aquí comienza una nueva etapa de mi vida, la época revolucionaria, en la artillería del general Felipe Angeles, con el centauro del Norte, Francisco Villa.

TRANSPORTE DE GUERRA PROGRESO 1905



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1585 tons.; Eslora entre perpendiculares 70.104 m.; Manga fuera de cuaderna 11.138 m.; Puntal 5.08 m.; Calado medio 2.743 m. Calado 3.96 m.

VELOCIDAD: 12 nudos.

PROPULSION: Máquina alternativa del vapor. Dos calderas humo tubulares.

Potencia de la máquina 816 H.P. Radio de acción 2 200 millas.

ARTILLERIA: Cuatro cañones de 57 mm. y dos ametralladoras de 8 mm. emplazadas en el puente.

TRIPULACION: La comisión nombrada para traer el buque al país la integraban diez jefes y oficiales y 40 elementos de clases y marinería.

Construido para el gobierno mexicano, en Génova, Italia, por la Casa Nicolo Odero Fu Alessandro y Cía. Botado al agua en 1905.

El día 7 de febrero de 1906, el Jefe Interino de la Comisión Inspectora de Buques en Construcción, representada por el ingeniero Naval Carlos Fernández Varela, hace la entrega del buque al capitán de fragata Enrique Portas Ramírez, quien fue nombrado Comandante del *Progreso*.

El día 19 de marzo del mismo año zarpó del puerto de Génova y arribó a Veracruz.

A fines de 1914 ocurrió en Yucatán una rebelión de carácter separatista, por lo que se dispuso que el transporte de guerra *Progreso* se trasladara al puerto de ese nombre, con el fin de incomunicar por mar a los rebeldes y vigilar la costa en aquella zona.

Durante el asedio constitucionalista al puerto de Tampico, auxilió a la guarnición llevándole pertrechos. Al mando del capitán de navío Jesús Rodríguez, zarpó de Progreso, Yuc. en abril de 1914 rumbo a Veracruz, pero encontrando que los norteamericanos habían ocupado el puerto, se dirigió a Alvarado a donde arribó el 23 de abril continuando río arriba hasta Tlacotalpan, Ver. .

El primer jefe, Venustiano Carranza, designó al Comodoro Hilario Rodríguez Malpica, como jefe de la Escuadrilla del Golfo, en sustitución del Comodoro Gabriel A. Carballo. Para entonces ejercía el mando del *Progreso* del teniente mayor Arturo Laphan.

Hundimiento del Progreso

A fines de 1914 el transporte de guerra *Progreso* estableció el bloqueo del litoral yucateco para contribuir a sofocar el levantamiento de Ortiz Argumedo.

Se encontraba fondeando frente al puerto cuando se aproximó un cayuco cargado con algunas provisiones consistentes en frutas, latas de conserva, refrescos, cerveza y un barril. Se permitió al cayuco atracar al costado del buque y se comenzó a trasbordar al *Progreso* los efectos y el patrón del cayuco informó que los enviaban unos amigos del buque; faltaba el barril, que por el letrero que llevaba "MANTECA" se suponía que ese era su contenido. El contra maestre Ceballos que atendía a la maniobra mandó estrobar el barril para izarlo con el pescante de uno de los botes de a bordo y a iniciarse el movimiento de suspensión se produjo una terrible explosión. Era dinamita que los rebeldes habían preparado hábilmente en el barril conectándole al fondo un estopín que hizo explotar la carga.

La explosión produjo un efecto tremendo, hundiendo varias planchas del costado y originando una gran vía de agua que hizo inundar al buque con rapidez, yéndose a pique.

Hubo varios muertos, entre marineros, soldados de la escolta y sus mujeres. Una de las víctimas fue el contra maestres Ceballos que al estar asomándose por la borda para dirigir la maniobra, la explosión le voló la cabeza. No pudiendo evitarse que la escolta y los marineros de la tripulación indignados por aquél acto, lincharán al patrón del cayuco, ocasionándole la muerte.

Inmediatamente se hicieron señales al remolcador *Eureka* que acudió a dar auxilio, transbordando la tripulación y escolta, así como a los heridos, no disponiendo de más tiempo que el indispensable para retirar los cierres de los cañones, pues ya los rebeldes se acercaban en lanchones, por lo que el remolcador *Eureka* arrumbó con destino a Campeche.

Tan pronto los rebeldes se dieron cuenta del éxito de su plan, se dejaron ir a bordo en lanchas de alijo a remolque protegidas con pacas de henequén contra las balas, pero cuando llegaron al *Progreso* ya había sido evacuado y se encontraba a pique en una profundidad de 4.88 m. quedando sumergido hasta la cubierta principal.

El gobierno de Carranza, ordenó que el Comandante Arturo F. Laphan, que mandaba el *Progreso* transbordara inmediatamente al *Zaragoza* con igual comisión, disponiendo que dicho buque substituyera al *Progreso* con el bloqueo a Yucatán, donde continuó hasta la terminación del movimiento de Ortiz Argumedo.

Posteriormente el *Progreso* fue puesto a flote por el buque de salvamento *Howard* sin grandes dificultades y reparando de las averías de la explosión, entró en servicio nuevamente.



El transporte
Progreso después
de la explosión

Abordaje del *Progreso* por el buque tanque *San Bernardo* de la compañía *El Aguila*.

El 17 de octubre de 1917 navegando de vuelta encontraba en el río Coatzacoalcos, el transporte *Progreso* al mando de su Comandante el primer teniente Rafael Canals y el buque tanque *San Bernardo* de la compañía *El Aguila* al mando de su capitán Jorge Aguirre, tuvieron un bordaje embistiendo el segundo al primero, casi al medio originando al *Progreso* una gran vía de agua, que obligó al Comandante Canals varar su buque sobre la rivera del río para evitar que se fuera a pique.

Se procedió desde luego a reparar provisionalmente la avería, adaptándole un cajón de cemento, para después trasladar el buque con precaución a Nueva Orleans, donde fue reparado debidamente.

Ataque cristero al Progreso

Han transcurrido 14 años, el *Progreso* se encontraba en el Pacífico cuando ocurre cristero al buque. Este hecho lo narra José Negrete Rosillo, en su memoria, como sigue:

En 1928 sobre el lomo de sus meses cabalgaba la tragedia de una campaña emprendida contra el fanatismo de los llamados “cristeros”.

Los pueblos y los campos de Jalisco, Colima y Michoacán, “hormigueaban” de rebeldes que; engañados, voluntarios y todos bajo el amparo de una persuasión, se habían tornado en una amalgama de tenaz hostilidad al gobierno constituido.

En el lejano Estado de Colima tierra feraz y semillera troje de abastecimiento en su época fecunda no por hoy menos adorable por sus frondas, por sus mares, por sus mujeres, por sus palmeras, para quien guardó los más íntimos cariños y por quien suspiró, habían encontrado asiento las caravanas rebeldes que fueron acosadas por nuestro Ejército; en las estribaciones del volcán de Colima, en los de la sierra misma fincaron sus madrigueras hasta las cuales era difícil el acceso efectivo de las tropas leales.

Innúmeros grupos pululaban por los pueblos aledaños al volcán y frecuentemente irrumpían a los poblados, en los que casi siempre encontraban adeptos, municiones, víveres y demás reforzados o más o menos estimulados por la pasión de los que encontraban, hicieron presencia en algunas ciudades inclusive la capital, Colima, en donde sus palmeras muchas veces, dieron cuenta de su arribo, dejando huellas imborrables de su paso carnicero y criminal.

Aquellos hombres, mezcla de campesino y de bárbaro entendiendo a su modo de entender los que algunos audaces les habían imbuído en la conciencia inculta y primitiva, hicieron de la guerrilla una guerra formal, incansable, tenaz, asediando, arrasando en aluvión lo que encontraba a su paso, destruyéndolo todo, hasta el Derecho de Gentes que nunca jamás conocieron porque nadie, antes de lanzarlos a la aventura mortal, se los enseñó.

Así se ensañaron contra el valiente capitán que fiel al mandato de su deber, sucumbió con los suyos en el asalto al tren de Guadalajara, ataque salvaje

en que, se cuenta, hubo clericales o clericalillos que empujaran a las llamas del tren ardiendo, a los infelices heridos o supervivientes.

Hay historia también de diversos actos de esta tragedia truculante e infame, en la agreste montaña, en parajes desolados, donde los ignorantes campesinos copaban a la fuerza federal con el enorme número de sus implementos o pertrechos de guerra enterrados transformando sus aperos de labranza escondidos entre los zarzales.

Rudo y terrible para el invicto ejército federal combatiendo enemigo como éste; la sierra es engañosa; el nativo es siempre el año del lugar en que está; necesario fue de muchos hombres de muchos sacrificios para domeñar, para irse cegando como las mieses, poco a poco aquel alud de ignorantes que fueron a la muerte tremolando la bandera que sinceramente no conocían.

En el puerto de Manzanillo, Col., la noche del 23 de mayo en que la población celebra una fiesta lugareña, la gente preparaba sus mejores trapos para el baile obligado. Era de ver el trajín de los vecinos para listarse a la fiesta; el jardín de suyo señorío y sin alumbrado ostentaba uno que otro foquillo aislado y amarillento. Los sitios de reunión se veían más concurridos, y cual más o cual menos querían tomarse "la del estribo" para ir a bailar. En el edificio de la aduana, las gentes de "arriba", en el "playón", el pueblo sufrido de su condición pero animoso para dar rienda suelta a sus entusiasmos, esta vez acentuados por la magnitud del acontecimiento.

Todo en paz. En la aduana las parejas emperifoyadas danzando al compás de los más modernos fox o cualquier pieza de moda; en el "playón", danzoneo, alguna rumba, la amalgama de nuestro folklóre mexicano donde la gracia con tumas y prolífica de nuestro pueblo siempre encuentra una hendidura para lucir.

Para aquellos de mis compañeros que hayan estado en Manzanillo, recuerdos serán de esta música vernácula y festiva que revienta cada hora.

Perteneciendo a la dotación de transporte *Progreso*, para ese día atracado al muelle fiscal, a hora temprana me retiré a mi morada que noche a noche la hacían luminosa y nos las disputábamos, el suscrito y los alazanes. En la época a que me refiero era en mancomún la habitación.

Eran las seis y cincuenta del día 24 de mayo; estando en casa escuché un "traqueteo" parecido a los cohetes de la fiesta. Aunque en mi cabeza aún bullían los acordes de ella, tomé interés, y cuando ví que los vecinos corrían, imité cerro abajo, yendo hasta la casa de la guarnición para recibir órdenes, puesto que irse a bordo era imprudente por estar el barco desatracado.

Inútil intento, puesto que el ayudante de guardia, mi buen amigo extinto el Sr. capitán de artillería Fortino Padilla, el que escribe, el Sr. capitán de corbeta Eduardo González Carrillo el maquinista Moralieras, nos dijo que por no haber armamento, "fuéramos al crucero por ellas de los que cayeran". Estos eran los que comandaba un sujeto apodado "La Lurra" de sobra conocido como incapaz de toda buena obra. Para entonces el *Progreso* ya había logrado desatracar y enfilaba al centro de la bahía al mismo tiempo que hacía sonar sus hermosas bocas de fuego.

Era que ese buque, en su esfuerzo supremo para desasirse de sus ya casi opresores, había soltado sus amarras e inhiesto, gallardo, se había hecho el dueño de su elemento, el mar, desde el centro de la bahía, bajo la égida valiente y temeraria de su invicto Comandante Sr. capitán de fragata Eduardo Loaeza Iturrios.

En sus entrañas, sin embargo, yacía agonizante el valiente Guardiamarina José Villalpando, que en un arrojito de temeridad y de valor, con lo que tuvo a su mano trataba de cortar las amarras que retenían el buque al muelle, recibiendo una bala en la cabeza que impidió consumara su acción heroica y valiente.

Rasgo brillante e imperecederos que deberíamos tenerlo presente, porque José Villalpando, modestamente, dio lustro a su escuela y sucumbió en el cumplimiento de su deber.

Y en el centro de la bahía, entre el fragor del cañoneo, los que estábamos en tierra fuimos testigos presenciales del enorme espectáculo de la batalla de ese buque querido, y en nuestros corazones hacía eco cada uno de sus disparos.

Pequeñito se destacó del costado del *Progreso* el chinchorro que fue hasta el rompeolas donde atracó. Venía tripulado por los guardiamarinas Rigoberto Otal Briseño y Antonio Cortés Acosta que, en un arrojito de intrepidez, de humanidad, de valor reconocido, de compañerismo, había venido a tierra en ese botecito a buscar al médico del buque, para llevarlo a curar al compañero Villalpando que se encontraba agonizante.

¡Hermosos rasgos de estos jóvenes animosos y valientes!

Con el médico en el bote, los que estábamos en tierra nos incorporamos a bordo, sobre la marcha, mientras se oía el estruendo de las hermosas bocas de los 57.

A bordo todo era trájín; la fusilería no descansaba; en cubierta montañas de cartuchos, ánimo en todas las caras hasta risueñas; nadie pensaba en comer; pólvora, pólvora... y pólvora repetía en la batería de proa el teniente Montalvo que hacía prodigios con sus piezas; lo recuerdo con cariño encaramado en lo que podía, yendo de aquí para allá, secundado por todos como si una corriente de fraternidad se hubiera conectado con los camaradas de 57 mm. El guardiamarina Ruda había recibido un golpe al ser repelida la horquilla de una pieza; qué importaba; el combate seguía y el puerto de manzanillo estaba pendiente de su fiel amigo *Progreso*.

A las 14 horas las escasas tropas de la guarnición habían tenido que replegarse y los celadores del resguardo marítimo unos y otros que defendían valientemente la entrada de la estación del "Crucero" del ferrocarril, se refugiaron en el cerro del Vigía, sin municiones. Era hora de que el auxilio pedido al C. General Jefe de Operaciones Militares Heliodoro Charis, llegara: así lo decían los reportes del radio y las órdenes superiores; pero interrupciones encontradas sobre la vía férrea habían impedido mayor oportunidad en las operaciones con la premura requerida.

A las 15, como estaba ya para entonces descubierto el único paso de los rebeldes que era por donde atacaban, la chusma hizo presa de la población, co-

menzando un saqueo parcial, ya que por órdenes del C. Comandante no se hizo un solo tiro de cañón de fusil sobre el poblado para evitar lastimarlo.

Casi al mismo tiempo, por la parte de la laguna, dos magníficas metralladoras con sus ráfagas barrían al enemigo provocando su desbandada. El valiente General Charis, Jefe de Operaciones que con su columna, venían en auxilios de marinos que desde el amanecer habían estado batiendo al enemigo, después de arrebatárle la conquista del buque que ellos creían en su poder.

En todas las acciones, por incipientes e insignificantes que sean, siempre resulta un valor, un hecho, algo que destaca del fragor y de la lucha, para que no pueda olvidarse: el segundo Comandante del *Progreso*, teniente de navío David Fernández Padilla artillero feliz y competente, pundonoroso y valiente, hizo blanco en la terminal de un riel en la estación el cercenó longitudinalmente en gran extensión fabricando al mismo tiempo millares de esquirlas y pedazos de hierro que hicieron de aquella metralla una catapulta para aplastar a multitud rebeldes y caballos que en esos momentos pasaban por el lugar y quedaron "embarrados" materialmente en la escarpa de la montaña abierta para el paso del tren.

Al obscurecer de ese día, cuando las sombras de la noche envolvieron el teatro de la tragedia en la cumbre del carro central ardía una antorcha: era el último reducto de los rebeldes en que se habían hecho fuertes 18 jóvenes mozos valientes, dignos de mejor causa y que, fanáticos y rebeldes, habían sucumbido ante el empuje de las infatigables tropas leales, las más itsmeñas, del valiente General Heliodoro Charis Jefe de las Operaciones. En todo el pueblo, regados los anónimos, de los caídos sin bandera y sin causa; juntos todos, después del montón, también anónimo que retó las felices bocas de nuestro querido *Progreso*.

Guardiamarinas que causan alta en el transporte Progreso año de 1930, por Mario Lavalle Argudín

Con una breve estancia en la capital, continué con otros cuatro compañeros rumbo a Manzanillo. Al descender del tren, nos trasladamos al embarcadero y el bote de servicio del *Progreso* nos condujo a bordo. Los compañeros de cubierta se instalaron en la camareta en la que había alojadas dos antigüedades de guardiamarinas, yo, el único de máquinas que me incorporaba, pasé a ocupar uno de los camarotes individuales destinados a los de este cuerpo. Al terminar de acomodar mis pertenencias y ponerme el uniforme blanco, pasé con los demás guardiamarinas a la cámara del Comandante para las presentaciones de ordenanza.

Mientras esperábamos el viaje de rutina para ir a tierra, contemplaba absorto el pintoresco paisaje que ofrecía el puerto. Las manchas blancas del caserío que trepaban por las laderas de los cerros, la casa del vigía con su mástil de señales y su campana que anunciara desde lo alto el arribo de algún buque. En la explanada se destacaba el kiosco central, los arriates con plantas diversas, las bancas alrededor y cruzando las calles aledañas, restaurantes y cantinas, descollando el "Salón París" de mayor categoría que el resto.

Con los últimos resplandores del ocaso, desembarcamos con otros amigos de a bordo y nos dirigimos al "Salón París", para recibir en los dominios

del Baco dispensador de alegrías, nuestro bautizo por haber llegado al litoral del pacífico, brindando a la usanza de los marinos.

— ¿Estamos todos?

— Estamos.

— ¿Cómo caballeros cumplimos?

— Cumplimos.

— ¿A las mujeres amamos?

— ¡Nooo... las adoramos!

— Pero ante todo bebamos.

— ¡Ah, cuánto ha que no tomamos!

Pasada la media noche, seguía la alegría, alentados por los repetidos brindis y llevando como prácticos en ese laberinto de callejuelas a los guardiamarinas antiguos, incursionamos por los antros pecaminosos de Esperanza Chacón, Lola Vidrios, María Camarena, etc., las industriales del vicio y de la sensualidad, lugares donde la prostitución se ofrecía sin recato.

Siguieron los brindis con ponche de granada y tusca que se sirvió generosamente, hasta que las luces nacaradas de la aurora nos señalaban que era la hora de volver a bordo.

Embarcamos en el bote que esperaba al despensero con la compra del día y al llegar al buque, un buen duchazo eliminó los restos del temporal que habíamos corrido a palo seco. Uniformados de blanco, concurrimos a las ocho horas al solemne acto de izar la bandera en el asta de popa, ceremonia que diariamente se realiza en todos los buques de la Armada de México.

Pasamos al comedor para tomar el desayuno y a las nueve horas asistimos al reparto de faenas. Al arriar éstas, efectuábamos prácticas de natación y de clavados desde la borda. Con frecuencia veíamos pasar en el mundo silencioso de las profundidades, las sombras inquietantes de las enormes mantarrayas, que aunque inofensivas, siempre infundían temor. En una ocasión suspendimos la práctica de natación al ver pasar una de enorme tamaño y desde la toldilla del buque seguimos con interés sus evoluciones y saltos espectaculares cayendo de planazo sobre la superficie del mar con su peso de algunas toneladas. Embarcamos en el bote y Melgarejo parado en la proa y empuñó un grueso arpón, haciendo firme el cabo de manila a una fuerte argolla empotrada en el caperol, también llevamos un fusil de 7 mm. con una parada de cartuchos. Nos aproximamos a la mantarraya y el amigo Melgarejo lanzó el arpón que hizo presa en el monstruo, al mismo tiempo disparé el arma haciendo impacto en el animal, que al sentirse herido emprendió la huida con velocidad vertiginosa. Se le fue dando cabo hasta que no hubo más y entonces por el tremendo tirón estuvimos a punto de zozobrar. La enorme manta enfiló hacia la bocana, remolcándonos con gran rapidez más que si fuésemos en lancha de motor. Fuera de la bocana cobramos poco a poco el cabo del arpón y con el animal al costado del bote le desprendimos las rémoras que tenía pagadas. No pudiendo hacer

más y viendo los del buque nuestra titánica lucha, enviaron la lancha para prestarnos ayuda, pero aún ésta lo hacía con esfuerzo, hasta que faltó el cabo y la manta escapó llevando clavado el arpón. Debe haber pesado una o más toneladas, pues al tenerla cerca, calculamos que de punta a punta de las aletas mediría de 5 a 6 metros. Estos monstruos marinos no parecen nadar, semejan aviones de bombardeo de dos motores que volraceasen cortando la superficie del mar con sus curvadas aletas. Cuando la tuvimos al costado del bote, pudimos observar la parte inferior de un blanco como de esmalte contrastante con el color negro del dorso y como lo referí antes, efectúan saltos violentos fuera del agua para caer con restallante chapoteo. El único peligro es sufrir un golpe de las aletas. Carece de dientes, su alimentación es a base de plácton que pasa a través de un sistema de bombeo que hace circular cantidades considerables de agua hacia un complicado sistema de filtros que lo tamiza y lo dirige cernido en dirección a su estrecho gazaete.

Después del baño venía el rancho y nuevamente faenas y la franquicia al pardear la tarde, para los que no estaban de guardia o cumpliendo arresto. Así transcurrían los días de los caballeros guardiamarinas, con algunas variantes mientras permanecíamos al ancla en el puerto.

Con impaciencia esperábamos la orden de viaje cambiar las sensaciones cotidianas por nuevos estímulos al enfrentarnos con lo desconocido. Por fin surgió éste, el primero que haríamos por el Pacífico. A bordo ya se encontraban los integrantes de la expedición compuesta por hombres de ciencia y alumnos de la Escuela de Agricultura con impedimenta y víveres, para ir a Isla Socorro del archipiélago de Revillagigedo. Se hizo por la salida y navegamos con buen tiempo. Próximo al arribo podíamos percibir la distancia, las islas que lo forman: San Benedicto, Clarión, Roca Partida y Socorro a la que nos dirigimos. Esta isla en un principio se llamó Santo Tomás, al ser bautizada por hernando de Grijalva en 1535 cuando iba al mando de la expedición ordenada por Cortés.

Se maniobró a la voz del Comandante, haciendo por el fondeadero de Braitwaite, el lugar más accesible para el desembarco. Se arrió la lancha y comenzó la maniobra de poner en tierra a los de la comisión, así como parejas de animales que se llevaron para repoblar la isla.

Obtuvimos pesca abundante para reforzar el rancho, pues bastaba lanzar el cordel y más tardaba en caer, que el pez hacer presa en el anzuelo o el curri-cán.

Deseando conocer la montañosa isla, saltamos a tierra, descubriendo en las estribaciones del volcán Evermann manadas de burros y centenares de borregos, algunos con la particularidad de que habían sido trasquilados. Tres o cuatro sucumbieron ante el impacto de las balas de 7 mm. de nuestras armas.

Por abruptos senderos y secos breñales, bajamos las piezas cobradas, con la lengua de fuera, pues no era tarea fácil cargar el producto de la caza, que más bien se me antojaba asesinato, al matarlos con premeditación, alevosía y ventaja; ya que los pobres animalitos imagen de la mansedumbre, cruzaron a tan corta distancia de la mira de nuestros rifles, que de la vida a la muerte pasaron sin darse cuenta, sin exhalar un solo berrido. A bordo entregamos al despensero los borregos que servirían para reforzar el rancho, mediante el trueque por botellas de gaseosas, para refrescar las gargantas reseca en tan extenuante jornada.

Volvimos a Manzanillo y en la isla quedaron como agregados a la expedición dos oficiales del buque y la lancha.

Quince días después volvimos a Socorro por la comisión. Se desmantelaron y llevaron a bordo los componentes de una maquinaria que sirvió para trasquilar los borregos, y rollos de alambre galvanizado para cerca, empleada por los piratas norteamericanos que explotaban este renglón. En este viaje tuvimos un corto garete al reventarse un tubo de la caldera de estribor; corregido el desperfecto proseguimos sin novedad rumbo a nuestra base.

Pocos días llevábamos en Manzanillo, cuando se recibió la orden para zarpar rumbo a Ensenada con escala en Mazatlán. Durante la navegación se iban avistando y marcando, los faros de: Cabo Corriente, la Corbeteña; a isla Cleofas la vimos por babor, igualmente María Magdalena, María Madre y poco después isla Isabel por estribor. Tres horas antes de arribar a Mazatlán, avistamos los destellos del faro del Crestón, uno de los más altos del mundo y a medida que nos aproximábamos se iban percibiendo las luces del puerto y con mayor claridad, las del hermoso paseo de Olas Altas. A la amanecida, hicimos aguada con pangos. El Comandante, el Jefe de Máquinas y un número muy reducido de oficiales, guardiamarinas y tripulación, saltaron a tierra, mientras las guardias siguieron a son de mar. Los de máquinas, no tuvimos el privilegio de ir al puerto ya que por órdenes del Jefe quedamos a bordo para efectuar reparaciones en algunos aparatos.

El 20 de marzo de 1933 embarcó el general de división Plutarco Elías Calles con algunas personas que lo acompañaban, poco antes había llegado el equipaje.

Se levó ancla y se navegó a la voz del Comandante durante la maniobra de salida, después se marcó el rumbo continuando el viaje, avistando por estribor la costa de la Península de Baja California, después Cabo Falso, Cabo Punta Redonda, las islas Cedros y los Benitos y así se fue observando la costa corrida por estribor, Punta José y finalmente Ensenada.

El viaje fue retrasado por el reducido andar del buque, debido a la gran cantidad de conchuela adherida a la obra viva, durante los varios años que pasó el *Progreso* sin entrar a dique. El general Calles que observó las condiciones del barco, solicitó por radiograma al Presidente de la República general Abelardo Rodríguez, que el *Progreso* fuera a San Pedro, Cal., a limpieza de fondos y reparaciones. Cuatro días después de haber desembarcado el general Calles, llegó la orden para marchar a ese puerto de los E.U.A., con el consiguiente júbilo de todos, pues el viaje significaba ganar dólares, que en aquellos felices tiempos estaba a \$2.50. Nos hicimos a la mar rumbo a San Pedro, Cal., y a cual más llevaba en forma subrepticia su buena provisión de tequila, ya que en los United States imperaba la Ley Seca y el licor era codiciada moneda de intercambio que compraba todo, hasta las caricias tiernas y pasionales de las gringuitas y pochas.

Pasamos el faro de Todos Santos, Coronados y al poco tiempo de dejar por la aleta de babor el faro de Punta Loma, se avistaron navegando por la misma vuelta, ocho buques de guerra, los imponentes portaviones, *Saratoga* y *Lexington*, así como acorazados, cruceros pesados y otros buques con base en Willmington, que nos hicieron sufrir la humillación de nuestra pequeñez. El *Progreso* parecía grande a nuestros ojos cuando no teníamos punto de compa-

ración, y ahora lo veíamos en su verdadera magnitud. Al arribar a San Pedro fuimos conducidos por el práctico al muelle 57.

Las amistades caían como paracaidistas de la Segunda Guerra Mundial, tal vez el olor del tequila llegaba hasta Los Angeles y alrededores. Los paisanos deseosos de tomar un trago acudían al buque. Seleccionábamos las amistades, sobre todo las femeninas, y en la cámara de guardiamarinas se recordaba a México brindando con tequila y se entonaban tiernas canciones acompañados por la guitarra bohemia del "Loco Melgarejo" magnífico amigo por quien todos sentimos gran afecto. Recuerdo con nostalgia "Las Dos Margaritas", moduladas con gran sentimiento por dos guapas chicas de origen mexicano:

"Blancas margaritas que hoy deshojo aquí,
dime si me quiere si de nuevo un día volverá por mí.
Con pesar deshojo sus pétalos blancos,
blancos como el alma de quien me la dio.
Una me responde que si que me quiere
la otra me dice que ya me olvidó".

En más de dos meses que pasamos en San Pedro, algunas amistades fueron excelentes cicerones que nos llevaron por Los Angeles, Long Beach, Hollywood, Santa Mónica, etc.

En dique, la carena había sido sometida a limpieza con cuadrillas de negros que rascaban la conchuela, para después cambiar algunas planchas y dar pintura a la obra viva. En máquinas también se habían efectuado algunas reparaciones. Al terminarse los trabajos realizados a bordo, salimos del dique y pasamos al muelle 57 a fin de alistarnos para el regreso. Nos encontrábamos en esta situación cuando llegaron camiones con impedimento de repatriados que llevaríamos a Mazatlán y Manzanillo. Al poco tiempo se presentaron las familias y se acomodaron a bordo. Dijimos adiós a San Pedro e hicimos rumbo al Sur. Avistamos el faro de isla Coronado y a poco el de isla de Todos Santos, dando fondo en Ensenada. Cuatro días permanecemos en ese puerto, zarpando luego rumbo a Mazatlán; próximo al arribo avistamos las islas del Crestón, pájaros, venados, chivos, hermanos del sur, etc. El viaje fue placentero, buen tiempo y las amistades femeninas durante la larga convivencia a bordo nos invitaba a soñar y contemplar acodado a la borda durante las noches. La fosforescencia del mar y el rielar de los rayo de luna sobre la estela del buque.

Al dar fondo al ancla, se atracó la lancha con personal del resguardo y a continuación el pango para desembarcar los repatriados e impedimenta. Con el adiós de pañuelos de los que se quedaban y al toque de babor y estribor de guardia ocupamos nuestros puestos.

Continuamos navegando y una gran emoción sentimos al ver el faro de Punta Campos, volver al Manzanillo, Col., pasar cerca de la escollera y finalmente dar fondo, frente al muelle del depósito de combustible. Se estableció la guardia de puerto y se procedió a desembarcar los últimos repatriados y su impedimenta.

Se alistó el buque para recibir una cuerda de presos que enviaban de la Penitenciaría del D.F. de carros cajas de ferrocarril, fueron descendiendo fuertemente escoltados y embarcados en los botes, pasaron a bordo. Luego de una minuciosa revisión para evitar que llevaran armas o estupefacientes, uno por uno fueron entrando por la escotilla a la bodega de proa.

En esta cuerda iba el Rafles mexicano, renombrado ladrón internacional, que ocupó repetidas veces las primeras páginas de los diarios por sus fugas espectaculares, de las prisiones de los Estados Unidos y del país. Era un individuo de estatura regular, color blanco, la frente se prolongaba hasta la coronilla por un avanzada calvicie, de amplia cultura y amanerados ademanes. Al llamarle al comedor de guardiamarinas, llegó temeroso, no era para menos, entre México y Manzanillo le aplicaron la Ley Fuga a Gallegos, un tipo que había cometido crímenes horrendos.

Al conversar con el Rafles se fue calmando y mostró fotografías vestido de mujer en su actuación como bailarina en los Estudios de Hollywood, (La Meca del Cine). Después de desembarcar la cuerda, fuimos a tierra atracando el bote en el muelle de puerto Balleto. Recorrimos la calle principal, que se interrumpía a trecho por callejones que formaban manzanas de casas. Visitamos en el campamento Nayarit al general Macario Gaxeola, en la hermosa residencia destinada al Director, rodeada de jardines, palmeras de cocoteros, árboles de guanábana y otros frutales. Fuimos al campamento del Rehilete donde estaba enclavada la ciudad escolar, las casas de los empleados del penal, el campamento de las salinas, lugar de castigo por las duras condiciones del trabajo para beneficiar la sal. En Balleto vimos los diversos talleres: carpintería en que se fabricaban preciosos muebles con taraceado de maderas finas, de peletería y zapatería en los que se podían obtener zapatos, tanto de hombre como para mujer perfectamente acabados con pieles de culebra, aleta de caguama, de tiburón, etc. Igualmente se hacían bolsas de mano, carteras, cinturones y mone leros. Las culebras abundaban, principalmente las boas. En una jaula teníamos una que se había tragado un cervatillo y se encontraba en el dilatado proceso de la digestión. Compramos algunas curiosidades, unos loros y volvimos a bordo. Con silbatazos de despedida nos alejamos del penal, haciendo rumbo a Manzanillo, recibiendo como siempre el anuncio del próximo arribo, al avistar el faro de Punta Campos.

Seis días pasamos en la base y nuevamente nos hicimos a la mar rumbo a Acapulco, Gro., Punta Maldonado y regreso al puerto guerrerense. Entramos para reportarnos y continuar el viaje de vigilancia a Petatlán, Punta Maldonado y vuelta a Acapulco. Qué hermoso era el puerto en la época de los treinta, con la belleza incomparable de sus paisajes, el policromado caserío que se extendía por las verdes laderas de los cerros, la blanca arena de sus playas, las transparentes y tibias aguas de sus obras y caletas: Un verdadero edén sin los contaminantes de los grandes hoteles y negocios que giran alrededor del turismo y que han modificado el paisaje natural.

A mediados de agosto volvimos a nuestra base en Manzanillo con mal tiempo. Las arfadas hacían crujir el buque al desplomarse sobre las cóncavas olas. El *Progreso* vibraba de proa a popa al quedar las hélices fuera del agua y también a efecto de los golpes de mar que se encapillaban en proa. Para colmo tuvimos un garete por avería en la bomba Weir de alimentación de calderas. Se reparó la bomba y dimos toda adelante, hasta fondear en la bahía, frente al muelle del depósito de combustible.

Breves días pasamos en el puerto, agosto llegaba a su fin cuando embarcamos una cuerda para las islas Marías. En éste iba Concepción Acevedo de la Llata, (La Madre Conchita), acusada de haber sido la directora intelectual del asesinato del Presidente electo, general Alvaro Obregón, por José Toral en el restaurante de la Bombilla, en San Angel en 1928. La Madre Conchita volvía al

penal por segunda vez y la acompañaba su hermana Margarita con autorización de Gobernación y una mujer menudita, la Pichi, presa ya liberada que la acompañó en su destierro. También venía en esa cuerda, Carlos Castro Balda, el dinamitero de la Cámara de Diputados, que a poco tiempo de estar en el penal, casó con la Madre Conchita.

Regresamos a Manzanillo y días después navegábamos rumbo a bahía Magdalena, Cal. con escala de Guaymas, Son. y Topolobampo. Las Islas Marias las avistamos entre brumas y posteriormente el farallón de San Ignacio próximo al lugar donde fue hundido el cañonero revolucionario *Tampico*.

En la cuarta singladura tuvimos un garete por calentamiento de un cojinete de cigüeñal de la máquina principal. Se arregló el desperfecto y se continuó navegando. Avistamos islas Lobos, cabo Haro y poco después isla de Pájaros. Entrando por el canal a la amplia bahía de Guaymas, dando fondo cerca de la isla Almagre. En el puerto nos repostamos de lo necesario y al día siguiente continuamos el viaje rumbo a Topolobampo, fondeando en la boca de la barra que formaba un canal zigzagueante de mil quinientos metros de longitud. Esperamos el práctico, pues la entrada es difícil. No tardó en presentarse a bordo de la embarcación *Alaska Standard*, desde la cual nos guió hasta atracar al muelle de la *Standard*.

Al día siguiente nos hicimos de nuevo a la mar rumbo a bahía Magdalena, dando fondo en bahía Almeja. Breve estancia en lo que después sería la Base Naval de puerto Cortés y regresó a Guaymas.

Sin viaje en puerta pasamos la navidad y año nuevo, en “pachangas” con las amigas de la segunda y tercera, —aquí las clases sociales estaban muy divididas— organizadas por “El Club de los Infieles” integrado por oficiales y guardiamarinas de los buques surtos en el puerto.

También concurríamos a las fiestas de postín del centro Guaymense, con las de la primera clase y así a la manera del tenorio, alternábamos con todas, “desde la princesa altiva hasta la que pesca en ruín barca”. Por cierto que un guardiamarina muy chistoso, tuvo la puntada en un baile de quitarle las cintas, las badanas y recortar las alas a los sombreros cuando la encargada del guardarropa se ausentó por algún menester, ya podrán imaginarse la indignación de todos al ver estropeados los sombreros, prenda imprescindible en el atuendo masculino de esa época. Entre los afectados por el chistecito del colega, estaba el mío, un precioso sombrero stetson gris perla, comprado allá, del otro lado.

Así finalizó 1933, deseábamos proseguir nuestras navegaciones para tener al mayor número de singladuras cuando nos llegara la fecha de presentar examen en la Escuela Naval de Veracruz y hacer honor a la divisa latina “navegar es indispensable, vivir no lo es” y a estas alturas, navegar era lo más importante.

Aquí en Guaymas sin viaje en perspectiva al Jefe de Máquinas y el Oficial de Faenas, nos hacían más preguntas que el padre Ripalda. Guardiamarina ¿cómo se toman los diagramas de la máquina principal? ¿cómo totaliza los diagramas? ¿cómo distribuye la máquina principal de triple expansión? ¿cómo obtiene el resbalamiento? - calcule la superficie de calefacción de las calderas escocesas, etc., etc.

Con el amigo Melgarejo gran deportista, practicábamos el box, y con un nadador de fondo, Pedro Flores, íbamos desde el Almagre hasta el malecón, nadando en las frías aguas de la bahía y regresábamos a bordo sin tomar descanso. A veces encontrábamos los inofensivos delfines, que no causaban mayor inquietud. Un día de tantos salió en "La Gaceta" de Guaymas, la noticia sobre la aparición de un monstruo marino en la bahía, que había sido visto por varios pescadores. Aunque juzgábamos que la noticia podía ser cierta, por aquello de las dudas, nuestra práctica de natación se limitó a las inmediatas al buque. El amigo Melgarejo por darle más difusión a la hazaña que significaban los muchos kilómetros que nadábamos diariamente, puso una carta a "La Gaceta" diciendo que él y dos amigos, al cruzar a nado la gran distancia entre el malecón y el *Progreso*, habíamos visto muy de cerca la aleta triangular del monstruo que trazaba una estela de muerte en esas aguas y que gracias a encontrarnos próximos al buque pudimos quedar a salvo trepando por la escala de gato del tangón. Al día siguiente mientras esperaba al amigo, compré "La Gaceta" para hacer tiempo y enterarme de los chismes del puerto, ví en la primera plana, que el monstruo había sido capturado por el personal del cine "Royal" y que el marino Melgarejo y sus acompañantes podían nadar sin ningún peligro y aún ver al monstruo en la pantalla del cine. Al llegar el "Loco" y mostrarle "La Gaceta", no tuvimos más que reír de la puntada y haber contribuido sin quererlo a la propaganda de la película, "El Tigre del Mar".

El primer viaje que realizamos a partir de 1934 fue en el mes de abril, la permanencia del *Progreso* en Guaymas fue larga, cinco meses sin navegar. Las órdenes recibidas fueron de partir a Manzanillo, con breve escala en bahía Magdalena. Que alegría volver después de tan larga ausencia, y que emoción al avistar los Frailes, La Piedra Blanca y finalmente el faro de Punta Campos.

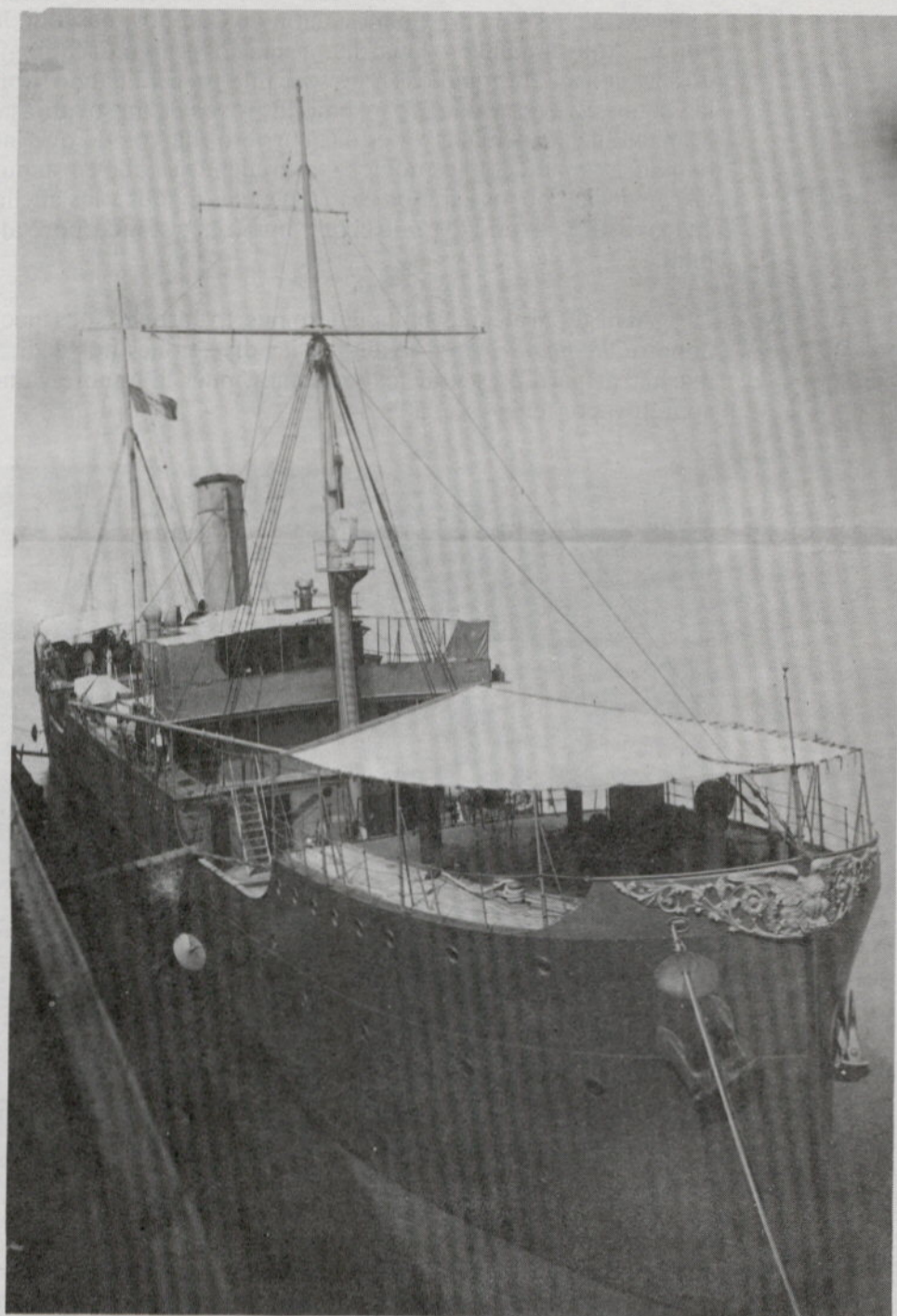
A los pocos días llevamos una cuerda a las Islas Marías y regresamos de nuevo al puerto. Durante el viaje de ida se calentó un cojinete de cigüeñal, se corrigió el desperfecto y continuó la navegación sin más novedad.

Un mes estuvimos en Manzanillo, cuando llegó la orden de salir a Puerto Vallarta y regreso. El siguiente viaje fue a la Paz, B.C., Santa Rosalía y Guaymas, para transportar de los dos primeros puertos al último, al once batallón, familiares e impedimenta. Una breve estadía y regreso a Manzanillo.

Hicimos un viaje más a las Islas Marías para trasladar presos y empleados de Gobernación que irían a la Penitenciaría del D.F.

Finalmente de octubre a noviembre hicimos dos viajes a bahía Magdalena, B.C. con obreros y materiales para la Base Naval, (ahora Puerto Cortés), los últimos que haríamos como Guardiamarinas en el hermoso litoral del Pacífico, donde tantas aventuras habíamos corrido.

La orden de pasar al cañonero *Bravo* para examinarnos en la Escuela Naval, llegó con fecha 15 de noviembre al *Progreso* en los siguientes términos: "Guardiamarinas Gustavo Melgarejo Velasco, Peyrot Girard, Antonio García Carmona, Mario Córdoba Aguilar y Mario Lavalle Argudín". Causan baja ese buque y alta *Bravo* dieciséis actual. Objeto presentar Examen Profesional en la Escuela Naval. Sirvase ordenarles traigan libros cálculos y diarios navegación debidamente legalizados así como certificados último pago. Telégrafo gíranse órdenes pasaje. Con gran tristeza dijimos adiós al viejo buque, así como al bello puerto de manzanillo que tan buena acogida nos había dado. Nos enca-



Transporte de Guerra Progreso.

minamos a la estación del ferrocarril, acompañados de amigos y algunas de las noviecitas que se hicieron el ánimo de despedirnos. La novia de un guardiamarina, subió al carro del ferrocarril, acompañada de su hermana, pero en los últimos instantes aquella se negó a bajar y al estar insistiendo para que lo hiciera, no atendieron a las campanadas del tren que emprendió la marcha con dos pasajeras extras hasta la próxima estación de Campos, pasando la laguna de Cuyutlán. Aquí el caballero Guardiamarina nos ecargó su equipaje y acompañando a las chicas, emprendió el regreso al puerto, caminando sobre el terraplen de la vía que atraviesa la laguna y bajo los rayos de un sol abrasador. Al llegar a Manzanillo, las lenguas viperinas corrieron la voz de que las muchachas se habían escapado con los novios y el argüende estaba en su punto, cuando las vieron llegar con los zapatos de tacón en las manos y las huellas del cansancio en los rostros. El amigo tomó el próximo tren y se incorporó al grupo en la Capital.

Al llegar al alegre y bullanguero puerto Jarocho, nos incorporamos al cañonero *Nicolás Bravo* y olvidando las diversiones nos dedicamos de lleno a machetear para presentar los exámenes, pues la lumbre ya nos llegaba a los aparejos, por tener éstos a la vista.



Cámara de Guardiamarinas del Transporte "Progreso".

Dos viajes hicimos a finales de noviembre en el litoral del Golfo en calidad de Guardiamarinas, ambos a Frontera (Alvaro Obregón). Al toque de babor y estribor de guardia, pasamos a ocupar nuestros puestos. Lentamente se levaron anclas y a poca máquina se cruzó la bocana y ya fuera de las escolleras se dio "toda máquina". Se trazó en la carta la derrota a seguir. Se obtuvieron las líneas de posición al ir marcando los faros de Zapotitlán, Tupilco y el de recalada a Frontera. Al llegar a la barra del río Grijalva embarcó el práctico y se hizo la maniobra de entrada bajo sus indicaciones. Una vez atracado al muelle embarcaron un grupo de alumnos (Jóvenes Revolucionarios de Tabasco) para trasladarlos a Veracruz. Al quedar instalados a bordo, emprendimos el regreso, ha-

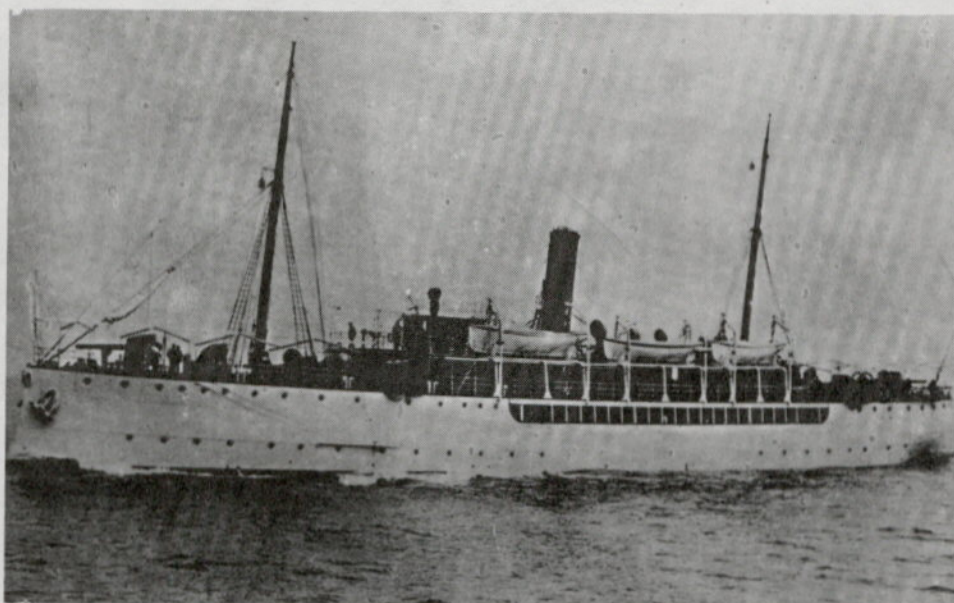
ciendo por la salida de la barra con el práctico a bordo. Al desembarcar éste, se hizo rumbo al puerto Jarocho. En la tercera singladura avistamos el faro de Santiaguillo y tiempo después cruzamos las escolleras del puerto, fondeamos y nos arrojamos a una boya con dos cabos por popa. Se estableció la guardia de puerto y se desembarcó el personal de transporte.

El último viaje lo hicimos, llevando a los jóvenes Revolucionarios de Tabasco, a Frontera y al regreso navegamos en zona de chubascos y vientos fuertes del Norte con poca visibilidad, así entramos a Veracruz.

Con este viaje pusimos fin a nuestras prácticas de a bordo y nos trasladamos a la naval para presentar el examen profesional.

Los exámenes pasaron con la nota de "APROBADO POR UNANIMIDAD" y ya con los dorados galones de Teniente de Corbeta, nos incorporamos de nuevo al cañonero *Nicolás Bravo*, pero como lo dijera Rudyard Kipling: "Esta ya es nuestra Historia".

CAÑONERO TRANSPORTE GUERRERO 1908



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTOS Y DIMENSIONES: 1,650 Tons. Eslora 74.68 m.
Manga 10.36 m. Puntal 5.486 m. Calado 3.96 m.

VELOCIDAD: 9 nudos.

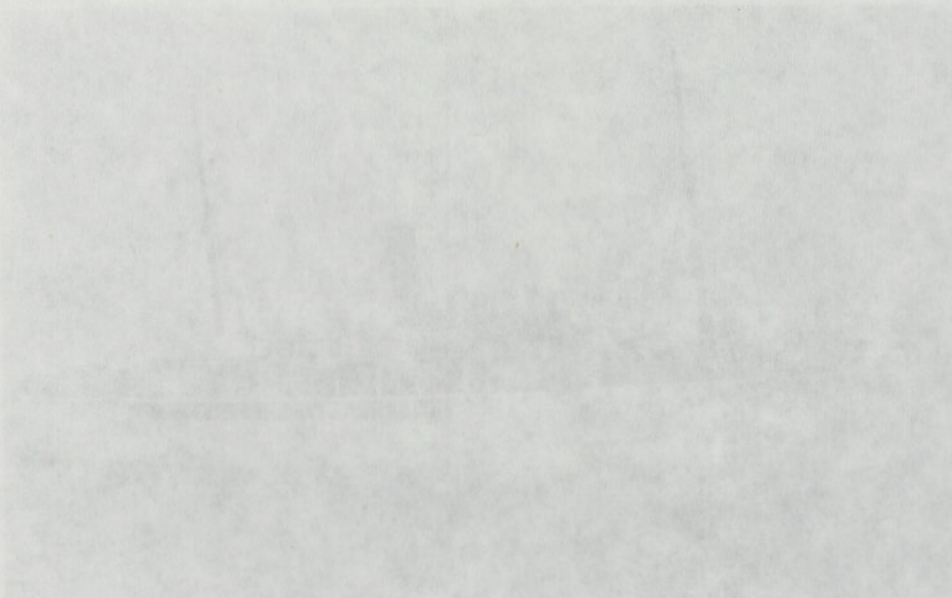
PROPULSION: Una máquina de vapor alternativa de triple expansión.

ARMAMENTO: Seis cañones Canet de 101 mm. distribuidos en las divisiones de proa y popa: dos cañones Schneider de 57 mm. colocados en el puente. El sistema de aprovisionamiento de los cañones eléctricos.

DOTACION: Oficiales y de tripulación.

Fue construido por la Casa Vickers Sons Maxim LTD Barrow in Furness, Inglaterra, en el año de 1908.

CAÑONERO TRANSPORTE GUERRERO 1908



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTOS Y DIMENSIONES: 1,650 Tons. Eslora 74.68 m.
Manga 10.36 m. Puntal 5.48 m. Calado 3.96 m.
VELOCIDAD: 9 nudos.
PROPULSION: Una máquina de vapor alternativa de triple expansión.
ARMAMENTO: Seis cañones Calat de 101 mm. distribuidos en las divisiones
de proa y popa: dos cañones Schuchert de 57 mm. colocados en el puente.
El sistema de aprovisionamiento de los cañones eléctricos.

INCIDENTE EN NICARAGUA 1909

El Ex-Presidente general José Santos Zelaya fue asilado en el cañonero *General Guerrero* y trasladado a México.

Situación Política de Centroamerica especialmente en Nicaragua en 1909

El año de 1909 tuvo gran importancia para la vida política de la nación nicaragüense que era gobernada por el general José Santos Zelaya, cuya administración se había prolongado por diecisiete años, constituyéndose de hecho en un gobierno de tipo dictatorial, que ocasionaba desazón a los que deseaban alcanzar el poder y esgrimían la necesidad política de ver establecida y funcionando un auténtico sistema político democrata.

La vida interna de Nicaragua, en creciente disturbio, preocupaba sobremanera a las naciones vecinas, así como a los Estados Unidos y a México, ya que una ola de descontento se iba incrementando contra el gobierno de Santos Zelaya, y extendiéndose al ambiente mexicano donde existían ciudadanos con ideas revolucionarias que orientaban su actividad política a derrocar a Porfirio Díaz. La situación interna Centroamericana llevaba consigo un incremento de disturbios políticos que ponía en peligro los intereses de los Estados Unidos, así como la integridad física de los norteamericanos establecidos en las zonas conflictivas en Centroamerica.

Los Estados Unidos no perdían de vista los acontecimientos en Nicaragua y en México, pendientes del momento en que tuviesen que intervenir para preservar la paz y el orden en América. Por otra parte al Presidente Porfirio Díaz le alarmaba la situación de las Repúblicas Centroamericanas por que se podría proporcionar argumentos (prácticamente una invitación) a Washington para justificar su intervención en los asuntos internos de esos países, agravados en el

caso de Nicaragua debido a que existía un asunto de fondo denominado "Nuevo canal interoceánico", el cual, de realizarlo los norteamericanos, previa negociación y acuerdo con países centroamericanos, lesionaría la soberanía territorial de Nicaragua.

Ante la crisis política que había estallado en Nicaragua y la desconfianza de que filibusteros de ese país pudieran causar conflictos con Honduras o El Salvador, los Estados Unidos y México con representación sin voto del "Tratado de Paz y Amistad" que habían firmado cinco países Centroamericanos en Washington en 1907, acordaron enviar al Golfo de Fonseca, buques de guerra para impedir invaciones en esa zona crítica. Para tal propósito el Presidente Porfirio Díaz ordenó que el *General Guerrero* que mandaba interinamente el capitán de navío Manuel Azueta, zarpara de inmediato, navegando nuestro cañonero y fondeando cerca de Amapala, en el lugar que colindan Nicaragua, San Salvador y Honduras y en donde ya se encontraban dos cruceros de los Estados Unidos.

Misión del cañonero Guerrero en Centroamérica

El 14 de marzo de 1909 ordenó la Secretaría de Guerra y Marina que los cañoneros *Tampico* y *Guerrero* zarparan rumbo a los puertos de Corinto, Amapala y San José de Guatemala. El *Tampico* no estaba en condiciones de cumplir la comisión y se giraron las órdenes para que el *Guerrero* que debía arribar a Salina Cruz el 22, se abasteciera de todo lo necesario, y reforzado en su dotación de municiones, se dirigiera de inmediato a los citados puertos.

El 23 de marzo recibió las instrucciones Manuel Azueta, Comandante interino del *Guerrero*, y el 29 del mismo mes se hizo a la mar rumbo a Amapala, Honduras, fondeando en este punto el día 30, donde se encontraban los cruceros *Washington* y *Maryland* de los E.E.U.U. Poco después estos buques fueron relevados por el *Colorado* y *South Dakota* habiendo permanecido el *Albany* en Corinto.

El *Guerrero* periódicamente carboneaba en Salina Cruz y aprovechaba para recibir su presupuesto mensual y los víveres, regresando a su comisión fondeando próximo a los cruceros americanos *Washington* y *Maryland*, en el Golfo de Fonseca, donde colindan las fronteras por mar de las Repúblicas de Nicaragua, San Salvador y Honduras, permaneciendo fondeado en aguas de éste último país.

El Comandante Azueta, después de pagar las cortesías internacionales de rigor, pasó a bordo del *Washington* a saludar al capitán Austin M. Knight, Comandante de dicho buque, quien ya le había presentado sus saludos.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores Constantino Fiallos, y don Paulino Valladares Secretario Particular de su Excelencia el señor Presidente de Honduras, estuvieron a bordo del *Washington* y del *General Guerrero* en visita de cortesía a nombre de su Gobierno. El gesto fue correspondido por ambos Comandantes, por separado. Se les invitó a un picnic en la isla Disposición, ubicada frente a Amapala, al que asistieron los Comandantes con la oficialidad de ambos cañoneros; no así del *Maryland* que había zarpado a Panamá a fin de proveerse de carbón y víveres para retornar al Golfo de Fonseca.

El *Washington* y el *Maryland* fueron relevados por el *South Dakota* y el *Colorado*. El *Yorktown* sustituyó al *Albany*, y tanto los primeros como éste último regresaron a los E.E.U.U., con escala en Acapulco y bahía Magdalena.

Las instrucciones que envió la Secretaría de Guerra y Marina, así como las de Relaciones Exteriores se cumplieron al pie de la letra con las actividades emprendidas por Azueta. Este, envió a Guerra y Marina un plano del Golfo de Fonseca en el que aparecen marcados en rojo los sitios en que había estado fondeado el *Guerrero*, también remitió un recorte de la "Prensa", Diario de la Tarde de Tegucigalpa, que trata de la intervención americana, y de México en el arreglo de la política interna de las Repúblicas Centroamericanas, y que a continuación se transcribe dada la visión histórica política que ofrece de la situación aludida.

Cómo entendemos la intervención americana

Se dice a cada momento que los Estados Unidos intervendrán de una manera directa en el arreglo de la política interna de las Repúblicas Centroamericanas, y que con este motivo se han acercado a varios puertos del Atlántico y Pacífico algunos cruceros de la Armada de aquella gran nación.

"Los comentarios que se hacen sobre asuntos de tamaña trascendencia pueden tener resultados inconvenientes, porque extraviando el criterio público con apreciaciones inexactas, se corre el peligro de llevar al pueblo la creencia de que los americanos procuren tener una participación que traspasa los límites de la influencia amistosa que han ejercido para consolidar la paz del istmo. 'La historia es de ayer, y de fácil recordación'.

"Rotas las hostilidades entre Nicaragua y El Salvador, se reunieron los Cancilleres de ambas Repúblicas en el Puerto de Amapala, en abril de 1907, y allí firmaron un tratado público de amistad, y también otro secreto, por el cual los dos gobiernos se comprometían a dar los elementos necesarios al señor general Terencio Sierra, para que éste derrocará al general Miguel R. Dávila y se proclamara Presidente provisional de Honduras.

"Sierra saltó a tierra firme y fue derrotado por las fuerzas del Presidente Dávila; pero como aquel Jefe viniera apoyado por El Salvador y Nicaragua, según el convenio secreto de Amapala, el Ejecutivo Provisional de Honduras no podía contraer alianza con ninguno de aquellos Gobiernos, ni mostrarse enemigo, y entonces, para consolidarse y cimentar la paz se declaró neutral en todas las contiendas que pudieran surgir entre los cinco Estados de la América Central. La neutralidad de Honduras fue impuesta por las circunstancias y aceptada con gusto por los ciudadanos que han cifrado en la tranquilidad pública el bienestar de la nación.

"En aquellos difíciles momentos el Gobierno de Honduras entró en relaciones con el Gobierno Mexicano, y a este primero, y al Gabinete de Washington después, hizo declaración formal de sus propósitos firmes de seguir una política de invariable neutralidad.

"En presencia de las dificultades internacionales, que cada día se complicaban más, surgió en Washington el pensamiento de convocar una reunión de Plenipotenciarios Centroamericanos, y con tal objeto los señores Presidentes

Roosevelt y Díaz invitaron a los Gobernantes de Centroamérica, el 28 de agosto de 1907, para que enviaran representantes a una Conferencia que trataría de escoger los medios civilizados eficaces para evitar que se produjeran nuevas contiendas armadas, y los Ministros de los Gobiernos de las cinco Repúblicas acreditadas ante la gran Federación, firmaron el 17 de septiembre un Protocolo, en el que estipulaban bases preliminares de paz y fijaban para noviembre la reunión de los Plenipotenciarios.

“En las Conferencias de Washington se apersonaron los Gobiernos de Estados Unidos y México, puesto que ambos tenían representación sin voto en las deliberaciones de los delegados centroamericanos. En aquellas Conferencias se suscribió el Tratado General de Paz y amistad entre los cinco países, y en él declaró Honduras su absoluta neutralidad en cualquier conflicto que surgiera entre las de más Repúblicas.

“Honduras tiene, por consiguiente, el apoyo moral de los Estados Unidos y de México por hacer respetar su neutralidad; y como ésta entraña la paz de Centroamérica, porque la posición geográfica de este país impide que se lancen unos contra otros los Gobiernos que pudieran combatir, es casi seguro que las guerras desaparezcan para siempre de estos desolados territorios.

“Ratificadas por las respectivas Legislaturas las Convenciones de Washington e inaugurada la Corte de Cártago, se creyó que la paz estaba cimentada sobre bases inmutables. Esa creencia falló desgraciadamente, porque en julio del año anterior se produjo una invasión de emigrados hondureños para derrocar el Gobierno actual. Esa pequeña tentativa se ha considerado como un argumento concluyendo para demostrar que el Tratado y Convenciones de Washington son letra muerta, y para afirmar que la Corte de Cártago es un figurón ridículo, impotente para contrarrestar las agresiones de los Gobiernos. Allí está el error.

“Si los Estados Unidos y México vieron burlada la fe que tenían en el Tratado de Paz y Amistad, con la guerra de julio, no se resignarán a una nueva burla, ni estarán dispuestos, según pensamos, a tolerar más violaciones de los compromisos contraídos por los signatarios de las Convenciones de Washington. Harán que se respete la neutralidad de Honduras y así consolidarán el orden público. Esa es su justificable intervención.

“Cesarán las acechanzas alimentadas por la ambición, terminarán las sangrientas asonadas, y pasados los años, podrán decir las actuales generaciones que presenciaron los funerales de la barbarie. Y si la bienhechora paz se debe en mucho a la influencia amistosa del Gobierno de Washington, no hay de parte de la gran República —así lo entendemos— la intención de intervenir en los asuntos interiores de Honduras, hasta un grado no permitido por la soberanía nacional, porque esos procedimientos no corresponderían a la buena fe de cuanto se ha pactado, ni a la orientación actual de la política norteamericana. La influencia del Norte sobre los pueblos de la América Central será incontestable, pero será pacífica, comercial y civilizadora. RODRIGO DE NARVAEZ”.

“El 11 de mayo después de ser abastecido el *Guerrero* en Salina Cruz, fondeó en el Golfo de Fonseca, encontrando al crucero *South Dakota* y al cañonero *Albany*. Después de recibir a bordo la visita del oficial americano, pasó al Comandante Azueta a presentar sus cumplimientos al capitán Smith, Co-

mandante del *South Dakota*, ya que éste era de más antigüedad naval que él. La nave *Albany* regreso a Corinto donde regularmente los E.E.U.U. tenían de estación un cañonero.

El capitán Smith le informó reservadamente al Comandante Azueta, que el Presidente Zelaya había enviado de visita al Jefe de la Aduana para saludarle e intercambiar opiniones, haciendo de su conocimiento claramente que no había tal expedición armada de Nicaragua contra El Salvador, ni que el propio Presidente consentiría que saliese de Nicaragua, nadie con ese objeto. En vista de esto, el capitán Smith resolvió retirar su buque del Golfo de Fonseca y de la costa donde habían estado los buques de los Estados Unidos en distintas ocasiones. El Jefe de la Aduana le manifestó al Comandante americano que sería un buen gesto que comunicara a Washington el informe de que no existía la citada expedición, para que así se lograra lo que el Presidente Zelaya deseaba, esto es, que se retiraran los buques de guerra norteamericanos.

El Jefe de la Aduana, también manifestó al capitán Smith que se había levantado la prohibición que existía, por parte del Gobierno nicaragüense, para que fuesen a tierra los oficiales americanos en esa parte del Golfo. El capitán Smith consideraba que todo esto auguraba un pronto término de las dificultades que habían tenido Estados Unidos con Nicaragua, y que él como Comandante del *South Dakota* había resuelto a seguir un camino distinto al que habían empleado los Comandantes americanos anteriores, habiendo dispuesto que *Albany* volviese a fondear en Corinto y esperando que el *South Dakota* pronto recibiera las órdenes para regresar a los E.E.U.U.

Las relaciones entre los Comandantes y Oficiales americanos con los del *General Guerrero* fueron siempre muy cordiales, recibiendo y cambiando toda clase de atenciones.

El Comandante Azueta dirigió a la Secretaría de Guerra y Marina la siguiente comunicación, el 6 de julio de 1909, en la cual informé detalladamente los sucesos referentes a la misión:

“C. General: Tengo la honra de manifestar a usted en constestación a su respetable oficio número 77 961 de fecha 4 del corriente recibido aquí, lo siguiente:

“Los dos mensajes a que hace usted referencia en su oficio, fueron dirigidos a esa respetable Secretaría en abril 6, el primero por conducto del Cónsul de México en Amapala, quien lo dirigió a la Secretaría de Relaciones según me enteré haciendo uso de la clave de Relaciones, diciéndome dicho Cónsul que como lo enviaba por su conducto tenía que hacerlo por Relaciones; quizá de este fue del que no tuvo usted conocimiento pero yo pagué aquí. Como el asunto era apremiante y la súplica del capitán Knight, pidiéndome fuera con mi buque a la costa de Nicaragua a impedir saliera la expedición a que se refiere el mensaje cuya copia acompaño, me fue hecha en Amapala cuando ambos jefes venimos a este puerto a devolver la visita del Ministro de Relaciones de Honduras, que nos había hecho el día anterior no vacilé en que el Cónsul consultara, máxime que nuestros buques estaban fondeados muy lejos de Amapala y no tenía a la mano la clave de Guerra. Esperando que Relaciones daría cuenta a esa respetable; Secretaría del contenido de mi cablegrama, pues mis instrucciones me autorizan a dirigirme también por este conducto al Gobierno.

“La situación era comprometida para mí, pues los avisos de tal expedición a que se refiere mi cablegrama, los consideraba el capitán Knight como de muy buena fuente y era la primera vez que me manifestaba que esta Comandancia lo ayudase en aquel sentido y además, me era un poco duro decirle: yo no puedo moverme del sitio donde estoy, cuando estaba viendo que todos los buques americanos hacían aquel servicio de vigilancia, especialmente sobre la costa de Nicaragua. Además mis informes particulares por parte del elemento hondureño y privado que tenía por otra parte, me informaban que no había tal expedición al presente y hubiera sido mucha temeridad de los filibusteros de Nicaragua, el lanzarse a través del Golfo de Fonseca sobre El Salvador, estando los buques americanos y el nuestro en estas aguas. Resolví pues, a fin de quedar bien con el Comandante americano, moverme aquella tarde misma sobre la costa de Nicaragua acercándome al punto indicado, como efectivamente lo hice: pasé la noche allá y a la mañana siguiente regresé a mi antiguo fondeadero en aguas hondureñas, sin haber visto nada y todo tranquilo en aquella costa calmando la inquietud del capitán Knight y tan fue así, que el día siguiente admitimos un banquete que el señor Ministro de Relaciones de Honduras nos había ofrecido en la isla Exposición, frente a Amapala. “Lo que me contestó el señor licenciado Mariscal, Secretario de Relaciones, ya tuvo usted conocimiento y posteriormente en carta privada se ha servido usted repetirme que cumpla con las instrucciones de esa respetable Secretaría y las que me ordene el señor Mariscal, pero como en aquel entonces, mes de abril, la situación estaba muy tirante entre los Comandantes Americanos y el Gobierno del Presidente Zelaya a fines de abril fue relevado el capitán Knight del mando de las fuerzas navales americanas en esta costa, viniendo a substituirlo en el mando el capitán Moore, quien había sido Gobernador de las islas Samoa, quedando con los cruceros *Colorado*, *South Dakota* y *Albany* vigilando estas costas.

“Para poder explicar por qué el 25 de abril dirigí a usted el segundo telegrama cifrado a que se refiere en su respetable oficio que contestó y costó \$542.88 que ha mandado usted pagar al señor Ministro de México en Tegucigalpa y en ese oficio me ordena esa respetable Secretaría diga la fecha, su contenido y si es posible el número de palabras; me permito manifestar a usted:

“Que ya habiendo recibido instrucciones del señor Mariscal después del incidente de haber marchado el capitán Knight, con quien cultivé muy buenas relaciones llegó a esta costa el capitán Moore del *Colorado* y estando fondeado en aguas salvadoreñas cerca de la Isla de Conchaquita, no pudiendo distinguir su buque desde el sitio donde estaba ya fondeado, me envió una lancha de vapor suplicándome que pasara yo a conferencias con él, si llevaba gusto en ello. Inmediatamente embarqué en su lancha y pasé a bordo del *Colorado* recibíendome con muchas muestras de atención, pero suplicándome que mientras sus buques, el *South Dakota* y el *Colorado*, permanecían aquella noche en aguas salvadoreñas, me situase cerca de la costa de Nicaragua para vigilarla, pues temía no estando sus buques ahí se atreviera a salir una expedición filibustera que estaba anunciada.

“Por segunda vez los deseos de los señores Comandantes americanos estaban en oposición con las instrucciones especiales que había recibido de la Secretaría de Relaciones, pero como el servicio que esta vez me pedía el capitán Moore era más bien de vigilancia y yo sabiendo a que atenerme, me acerqué aquella noche a la costa de Nicaragua, regresando por la mañana a mi antiguo fondeadero y como notara que mi carbón se estaba terminando, pedí permiso para regresar a Salina Cruz, avisando antes a usted por telégrafo que en com

pañía del capitán Moore habíamos hecho una visita a las autoridades salvadoreñas en el puerto de la Unión, Golfo de Fonseca, por haber estado fondeados en aguas de aquella República, nuestros buques.

“A los pocos días de haber estado con mi buque cerca de la costa de Nicaragua, vino un día el capitán Moore muy apenado a verme al puerto de Amapala, donde estaba fondeado y mostrándome un largo cablegrama cifrado que había recibido de Washington y acompañado de un Oficial que le servía de testigo, me preguntó si recordaba él me había ordenado que detuviera alguna expedición de Nicaragua e hiciese fuego contra ella, a lo cual le contesté: que él nunca me había ordenado tal cosa porque no podía hacerlo, que la anterior súplica de detener y vigilar una expedición de Alfaro que se decía estaba para salir de las costas de Nicaragua contra El Salvador, me había sido hecha por el capitán Knight del *Washington* y que entonces yo creí de mi deber consultar a mis superiores en México si debía detener aquella expedición y en caso necesario hacer fuego: que la consulta cabía y así lo hice por el caso especial en que me puso la súplica del capitán Knight: que yo como militar no entendía de otra manera el detener una expedición y como se podía presentar la circunstancia de que tratasen de defenderse aquellos filibusteros en la tal citada expedición, quería saber a que atenerme y por eso consulté, pero que ni una palabra había dicho de la segunda vez que estuve cerca por tratarse de un servicio de vigilancia y siendo como había sido la primera vez y al llegar a estas costas, no había querido desatender aquella indicación suya. Entonces el capitán Moore me suplicó que me agradecería que pusiera un cable explicando que había sido el capitán Knight quien me había consultado si debía detenerla y caso necesario hacer fuego y que él, Moore, no había suplicado nada de esto sino simplemente vigilar aquella costa. Prometí hacer a mi Gobierno las explicaciones conducentes, pero como poco después recibió otro cablegrama de Washington ordenándole que continuara para San Francisco, él se creyó que su Gobierno estaba disgustado con su conducta, dirigiendo varios cablegramas sobre este asunto y entonces no vacilé en poner el largo telegrama cifrado que costó \$542.88 según manifesté al señor Ministro y no lo dudo, pues en la desconfianza que no fuera usted a recibirlo por cualquier circunstancia, le supliqué al señor Ministro en Tegucigalpa me lo ratificara es la que tengo el honor de adjuntar a usted, habiendo pagado por este cabletelegrama la cantidad de \$30.00 como habrá usted visto en las cuentas de cablegrama que lleva la fecha 21 de abril próximo pasado.

“Antes de salir en aquel mes para Salina Cruz el 27 de abril, estuve cerca de la costa de Nicaragua a despedirme del capitán Moore, quien había quedado muy satisfecho porque le indique había explicado a mi Gobierno como habían pasado los acontecimientos con el capitán Knight y le traje su correspondencia a Salina Cruz. Aquel día mismo me explicó que ahora tenía sus instrucciones muy claras y que tenía orden para detener no solamente cualquiera expedición filibustera de Nicaragua contra El Salvador, sino también del Salvador contra Nicaragua, Honduras y protegiendo siempre los intereses americanos y estoy enterado que tanto aquí en Amapala como sobre la costa de Nicaragua, desde Corinto hasta Manipenny Point, estuvo vigilando cuidadosamente esta costa y aún Amapala.

“Cuando regresé de Salina Cruz el 9 de mayo, me lo encontré con el buque de su mando el día 10 en alta mar frente a la costa de Guatemala y me avisó por banderas que regresaba a San Francisco y todo continuaba los mismos y otras señales que no pude entender.

“Me encontré al *South Dakota* en el Golfo de Fonseca cerca de Amapala, habiendo tenido su Comandante el capitán Smith una conferencia con el Inspector de Aduana de Nicaragua, quien había venido en nombre del Presidente Zelaya a decirle al capitán Smith, podía estar seguro que no había tales expediciones por parte de Nicaragua y que tales especies y rumores eran propagados por ciertos agentes consulares, que les convenía se prolongara la estancia de los buques americanos en estas aguas y en Corinto.

“Naturalmente todos estos detalles son privados y confidenciales y así me fueron comunicados por el capitán Smith, quien después que abandonó el capitán Moore estas aguas con el *Colorado* no volvió a acercarse más a las costas de Nicaragua, donde habíamos estado todos los buques, dejando este Golfo a los pocos días yendo a Panamá. Cuando regresé esta última vez, tampoco encontré en este Golfo ningún buque de guerra americano y solamente dejé en Corinto al pequeño crucero *Albany* que también regresó a San Francisco, según se servirá usted ver por la adjunta comunicación que desde Corinto me envió su Comandante, que es de inferior graduación a la mía, quien estuvo muy correcto con nosotros en Corinto y asistió al banquete que se dio en nuestro honor en aquel punto con motivo de la llegada del *General Guerrero*.

“Actualmente de buques americanos sólo queda de estación en Corinto un cañonero, el *Vicksburgo*, que es un buque como de cerca de una mil toneladas, como el *Tampico*, pues el crucero *Albany* como ya dije a usted fue también retirado de estas aguas.

“A mi paso por Corinto pude conocer al cañonero *Momotombo*, como del tonelaje de nuestro cañonero *Libertad* o *Independencia*, aunque de la clase mercante, que estaba completamente desarmado; así como otras lanchas más, la *Angela* y *Nagarote*, siendo esta última la que detuvo una noche el capitán Moore que conducía al Inspector de Aduana dentro de la jurisdicción de la costa de Nicaragua y que dio motivo a una reclamación por parte de Nicaragua al Gobierno de los Estados Unidos, según me informó el mismo Inspector de Aduanas.

“Para terminar este oficio, me permitiré manifestar a usted que en más de tres meses que llevo en estas aguas, todo está tranquilo en este litoral y mi última visita a Corinto me confirma que por allá se desea trabajar”.

El 12 de julio del mismo año, el Comandante Azueta informó a la Secretaría de Guerra y Marina que “en cumplimiento de su respetable telegrama recibido a mi llegada a Salina Cruz el 12 de pasado, y el cual me ordenaba me aprovisionara de lo necesario para conducir a Corinto al Secretario de la Legación de Nicaragua, señor don Gustavo Abaunza, procedía inmediatamente a verificarlo tomando el menor tiempo posible; pues dicho señor llegó a Salina Cruz al siguiente de mi llegada, teniendo que manifestarle la necesidad en que me veía de pertrecharme de carbón, agua, etc., suplicándole me esperase unos días hasta quedar listo.

“Cumplido lo anterior, el 17 como lo avisé a usted, zarpé para Corinto donde llegué el 20, y después de saludar a la Nación que visitaba este cañonero por primera vez, con la salva de Ordenanza, la cual me fue contestada por el fuerte de tierra, tuve el honor de recibir a la comisión que en nombre de S.E. el señor Presidente de la República vino a complimentarse por nuestro arribo a las playas de este puerto. La Comisión estaba compuesta del señor Comandante

de la Plaza, don Rafael César Medina, del señor Inspector General del Ejército, Don Luis Cousin y de varios Ayudantes del señor Presidente, haciendo los honores al Comandante General de Puerto al retirarse acompañado del señor Abaunza, quien me manifestó antes, de haber quedado muy complacido por las atenciones que había recibido durante el viaje que acababa de verificar.

“Devuelta esta visita, así como la del Comandante del crucero americano *Albany*, W. Benson, recibí la invitación para un banquete que se dio por la noche en nuestro honor por la llegada del *General Guerrero* a Corinto, y en el cual, comisionado por S.E. señor Presidente de la República, el señor don Alejandro Bermúdez expresó los sentimientos de cordialidad y simpatía para nuestro estimado Presidente y su pueblo mexicano, siempre latente en el de Nicaragua celebrando la llegada del *General Guerrero* a las aguas de Corinto, repitiéndose la visita con igual motivo que aquella verificada por el *Tampico* hacía poco tiempo, que también había conducido un representante de Nicaragua.

“A este brindis contesté mostrándome muy agradecido por las atenciones de que eramos objeto y deseando corresponder a los altos conceptos con que se había expresado de nuestro digno Presidente, me permití, pagando un justo tributo a la historia político-militar del general don José Santos Zelaya al recordar haberse distinguido el señor Presidente durante el tiempo de su administración en la reincorporación de la costa de la Mosquita a la Nación de Nicaragua, hecho que indudablemente mucho honra a dicho Gobernante.

“A este banquete asistió el Comandante W. Benson acompañado de sus Oficiales, asistiendo también el cuerpo Consular de Corinto y la Comisión nombrada para recibirnos, reinando la mayor franqueza y cordialidad entre los comensales, no pronunciándose más que los anteriores brindis, que en los labios del señor Bermúdez resultó el suyo muy simpático por haber estado ya en México y conservar recuerdos de nuestro país, de nuestro carácter y modo de ser con nuestros hermanos de Centro América.

“La Comisión Oficial de recepción recibió aquella tarde un telegrama del señor Presidente Zelaya, diciéndole nos invitase a pasar en un tren especial que estaba listo para conducirnos a Managua, a fin de asistir a un banquete que el Gobierno de Nicaragua daba al señor Ministro de México, a quien había yo saludado por telégrafo, y por el cual el banquete se había diferido esperando nuestra llegada, y que deseaba tener el gusto de vernos en la Capital, así como lo tuvo con los del *Tampico*. Resolví asistir a una invitación tan espontánea del señor Presidente y por tratarse de un banquete en honor de nuestro Ministro, a quien era la primera demostración oficial que se le hacía en este sentido desde su llegada, dando más realce con nuestra asistencia a esta atención del Gobierno de Nicaragua, hacia nuestra Legación, así como el placer que me proporcionaba de saludar a nuestro Ministro y personal de aquella Legación en la citada Capital.

“La venida del *General Guerrero* anunciada por telegrama de México, con la misión de traerles a un representante de su Legación, como el señor coronel don Gustavo Abaunza, causó indudablemente muy buena impresión en Nicaragua, quien dicho sea la verdad, vino con los mejores recuerdos de México, hablando con encomio de nuestro Presidente, de nuestros hombres públicos, de nuestro progreso financiero, de nuestro adelanto en el Ejército, y sobre todo de la seriedad y juicio con que en México se trata de las cuestiones de Centro América, sin haber encontrado ningún espíritu de agresión, sino antes

bien, los mejores deseos en bien del adelanto y prosperidad del pueblo de Nicaragua.

Lo primero que hizo el señor Secretario Abaunza inmediatamente que llegó a Corinto fue tener una conferencia por teléfono con el señor Presidente Zelaya en Managua, e indudablemente dicho señor ha sido un excelente heraldo, pues las manifestaciones de simpatía que recibimos de todo el trayecto de Corinto a Managua, aunque corto en tren especial, no manifestaron que en Nicaragua, se aprecia y respeta a nuestro digno Presidente, quien fue victoriado por el pueblo, especialmente en Chinandega, León, ciudades populosas de aquella nación, en cuyas estaciones estuvieron representantes de las autoridades, a saludarnos.

“A mi llegada acompañado de tres Oficiales, del Doctor y del Pagador, fuimos presentados por nuestro Ministro, el señor don Bartolomé Carbajal y Rosas, a S.E. el señor Presidente, antes habiendo saludado al señor Ministro de relaciones y el de Guerra quien ordenó unas maniobras militares en los terrenos de la Escuela Militar, que en su organización tiene cierto parecido con nuestra Escuela de Aspirantes, estando actualmente dirigida por un Jefe del Ejército Alemán al servicio de Nicaragua desde hace más de cinco años. Estas maniobras las cuales presenciarnos, asistió el señor Presidente y nuestro Ministro, fueron muy interesantes demostrándonos que en Nicaragua se preocupan por el adelanto y disciplina de su Ejército, prestando su actual Presidente la mayor atención en esto y especialmente en su Escuela Militar.

“Después de las maniobras se verificó el banquete ofrecido por el Gobierno de Nicaragua en obsequio de la Legación de los Estados Unidos Mexicanos, al cual habíamos sido invitados especialmente por el señor Presidente, pronunciándose en aquel banquete solamente dos brindis, por el señor Ministro de Relaciones y nuestro representante, ambos muy cordiales. Al banquete asistió el señor Presidente, todo el Gobierno y personas prominentes de Nicaragua y durante todo el tiempo en esta reunión tuve la satisfacción de notar el aprecio y estima que en aquella Capital se guarda también por nuestro digno Presidente, haciéndose recuerdos muy gratos para nosotros al oír hablar del actual progreso y excelentes condiciones en que se encuentra México hoy en día.

“S.E. el señor Presidente se mostró aquella noche en el un cablegrama que había dirigido al señor general don Porfirio Díaz, pidiéndole permitiera que permaneciéramos un poco tiempo en Nicaragua para que asistiéramos a una gira y paseo por los lagos: pero yo me permití manifestarle que tenía orden de regresar enseguida, y que las atenciones recibidas eran más que suficientes para demostrarme la cordialidad y simpatía existente en Nicaragua para México; suplicándole ordenase que el tren de regreso estuviera listo para la mañana, como lo verifiqué regresando a Corinto por la tarde y si no salí en la noche fue por cuestión de la marea; pero lo efectué muy temprano, fondeando en Amapala el día 24.

“En el Golfo de Fonseca no encontré ningún buque americano permitiéndome llamar la atención de usted, que los buques de guerra americanos hace tiempo se han retirado de las aguas del Golfo.

“En la actualidad solamente queda en Corinto el cañonero *Vicksburgo* mandado por el capitán de fragata A.S. Halstead, como se servirá ver por la

copia de la nota que le acompañó y que me dirigió el Comandante W. Benson del crucero *Albany*, quien regresó a su país últimamente informándome que todo estaba perfectamente tranquilo en Corinto y sus alrededores.

“En cuanto a Amapala, como ya dije a usted, en mi anterior viaje, que se habían retirado los cruceros americanos del Golfo de Fonseca, estando también todo tranquilo en las costas de Nicaragua, Honduras y El Salvador que bañan las aguas de aquel Golfo; informándome el general Valladares, Comandante Militar del puerto de Amapala, que hace más de dos años se encuentra al frente de dicho puerto y es persona de toda confianza del señor general Dávila, que al presente él no cree que se intente ningún movimiento revolucionario, máxime ahora que estamos en la estación de las aguas en Centro América.

“Por mi parte puedo asegurar a usted que todas las noticias de expediciones salidas de Nicaragua contra El Salvador o de este contra Nicaragua, publicadas en los periódicos durante los tres últimos meses que lleva el *General Guerrero* de estar estacionado en aquellas aguas han sido falsas, no llegando a verificarse, y que al presente deje el puerto de Amapala sin novedad, el 9 del corriente, saliendo el 10 del Golfo de Fonseca y fondeando hoy día de la fecha en este puerto en cumplimiento de sus respetables órdenes.

El capitán de fragata Hilario Rodríguez Malpica recibe el mando del cañonero General Guerrero

El 20 de julio el capitán de navío Manuel Azueta, entregó el mando del *Guerrero* al capitán de fragata Hilario Rodríguez Malpica, y el 11 de agosto recibió nuevamente la Dirección de la Escuela Naval en el Puerto de Veracruz.

El *Guerrero* al mando de Hilario Rodríguez Malpica, zarpó de Salina Cruz rumbo a Acapulco y posteriormente se dirigió a Guaymas para limpiar y pintar su carena, arribando a este último puerto el 29 de agosto. El 11 de octubre llegó a Salina Cruz y posteriormente tocó Acapulco, y de ahí a Manzanillo para embarcar y conducir a Guaymas el 14o. batallón.

Una vez reiniciadas las actividades de Azueta, en el cargo de Director del citado establecimiento educativo, dirige a la Secretaría de Guerra y Marina la siguiente comunicación que se refiere al encargo que le hizo el señor Ministro de Fomento de Nicaragua, doctor don Julián Irias, de hacer llegar a las manos del señor Presidente Porfirio Díaz una carta escrita supuestamente por Santos Zelaya, pero que llegó a Corinto tardíamente, después que el *Guerrero* había zarpado, dejando aguas de ese puerto, y que por tal motivo no había podido entregar personalmente la carta al señor Díaz, pero que había transmitido recientemente, en persona, al Presidente de México, los saludos afectuosos enviados por el general Santos Zelaya, por su conducto.

En el mismo comunicado suplicaba al Secretario de Guerra y Marina, hiciera llegar dicha carta a su Excelencia, ya que él afrontaba problemas de organización y apertura de las clases en la Escuela Naval los cuales esperaban toda su atención, y que en cambio, no consideraba que fuera importante el contenido de la carta. A su vez, mencionaba la seguridad de que él se encargaría de avisar al señor Irias.

Con este comunicado firmado por Azueta, el 7 de septiembre de 1909, ter-

mina su relación con el asunto internacional en el que estaban involucrados los gobernantes de Nicaragua, El Salvador y Honduras en primer plano, y E.E.U.U. y México.

Crisis Revolucionaria en Nicaragua

La revolución ha estallado en la costa Atlántica en Nicaragua en octubre, acaudillada por el general Juan J. Estrada, quien recibe ayuda de algunas personalidades de la industria y la política de los Estados Unidos de América. Zelaya, al hacer frente al movimiento subversivo, tenía la disyuntiva de reducir el levantamiento revolucionario o renunciar a su alta investidura como Primer Mandatario, en el cual había permanecido por 17 años. La situación era clara, ya que sólo había dos caminos, y tenía que escoger entre sumir a Nicaragua en una sangrienta guerra civil, en la cual su gobierno no tenía grandes posibilidades de vencer, o renunciar al poder.

Intervención del Presidente Don Porfirio Díaz

Para el general Zelaya era de vital importancia recibir la opinión del Presidente de México en lo referente al punto de su renuncia al poder, en bien no sólo de Nicaragua sino de toda América Latina, ya que se trataba de evitar que los Estados Unidos tuviesen oportunidad de intervenir en los asuntos internos de cualquier país latinoamericano.

Zelaya acudió a Díaz para solicitar su ayuda como intermediario ante las altas personalidades de Washington, a efecto de no permitir el desarrollo de la revolución de Nicaragua, y tranquilizar al Presidente norteamericano.

El día 22 de noviembre de 1909, el general Zelaya dirigió un mensaje al Presidente de México, general Porfirio Díaz, tocando los puntos críticos del problema nicaragüense:

“Señor Presidente general don Porfirio Díaz. Méjico.- Apreciando significativas muestras fina amistad heme dado V.E. ocasiones anteriores, diríjome V.E. con motivo asunto alta importancia para Nicaragua y Gobierno.

“Revolución actual no tiene por sí misma ninguna posibilidad triunfo, sobre todo por desprestigio opinión pública. Gobierno hállase fuerte, con cuantiosos elementos de guerra y apoyado por pueblo.

“Pero Gobierno americano, simpatizando desde el principio con revolucionarios, encuentra hoy pretexto para ejercer presión violenta, y quizá para intervenir directamente contra Nicaragua, con desdoro y peligro para Centroamérica.

“Juzgo por antecedentes, que actitud Washington obedece especialmente a mala voluntad hacia Presidente Nicaragua. En tal caso, previendo grandes males para mi patria, deseo ardientemente evitarlos resignando poder.

“Propóngome hacer depósito en persona perteneciente partido liberal que constituya prenda garantías públicas por el tiempo que me falta, y que conceda libertad electoral en el próximo período.

“Haré depósito inmediatamente a condición termine así toda pretensión Gobierno americano, y éste contribuya a que revolucionarios depongan armas en mi sucesor, pues hago sacrificio de mi orgullo a trueque de que reine la paz en mi patria.

“Pongo, pues, en manos de V.E. el presente asunto para tratarlo, desde luego generosamente con Gobierno americano, con carácter de propia iniciativa de V.E. Dejo bajo suspicios alto criterio de V.E. su éxito final. Comprometerá así profundamente mis sentimientos de cordial amistad hacia V.E. J.S. Zelaya”.¹

El Presidente Díaz aceptó comunicar a Washington las ideas y decisiones del general Zelaya. Una vez que lo hizo y recibió respuesta norteamericana envió un comunicado al señor Presidente de Nicaragua por conducto de la Legación de México en aquel país. La situación era clara, debía renunciar.

“Legación de Méjico.- Señor Ministro mejicano.- Managua.- Diga al señor Presidente Zelaya que el señor Presidente Díaz ya recibió respuesta de los Estados Unidos, en la que se esquiva una respuesta concreta a la solicitud de que procuren el desarme de los revolucionarios y prescindan de la ocupación de Nicaragua.

“Que el general Díaz cree que lo más decoroso y patriótico para el señor Presidente Zelaya es renunciar al poder, depositando en el Congreso, de acuerdo con la Constitución, pues de esa manera, ni los Estados Unidos ni los revolucionarios tomándolo como pretexto para no variar de actitud.

“El general Díaz somete al buen criterio del señor Presidente Zelaya la anterior indicación.

“Telegrafía contestación.- Mariscal”.²

El Presidente de Nicaragua José Santos Zelaya renuncia al poder.

En 1910 se editó en Madrid un libro escrito por Zelaya, titulado “La Revolución de Nicaragua y los Estados Unidos” en el cual aborda el tema candante del movimiento subversivo acaudillado por Estrada. En sus páginas refiere la situación que le planteó el alto mando revolucionario, y que le orilló a dirigirse al Congreso para hacerle saber su decisión en los siguientes términos de denuncia y patriotismo.

“Señores diputados:

“Las difíciles circunstancias por que atraviesa la república reclaman actos de verdadera abnegación y patriotismo de parte de los buenos ciudadanos, que no pueden contemplar impasibles el dolor y las angustias de la madre común, oprimida injustamente por la dura mano del destino.

“Bien sabéis que está ardiendo en el país una revolución inmoral y bochornosa, que amenaza destruir hasta la soberanía de la patria.

¹ Ibidem, pp. 110-111.

² Ibidem, pp. 111.

“Conoceis también la actitud hostil de una poderosa nación extranjera que, contra todo derecho, ha intervenido en nuestros asuntos políticos y presta públicamente a los rebeldes los auxilios que le han implorado al ser vencidos en todas partes por el heroísmo de nuestro Ejército. Y como los jefes revolucionarios han declarado que depondrán las armas parricidas cuando se separe el poder el actual Mandatario, deseando evitar mayor derramamiento de sangre y contribuir eficazmente a la pacificación del país, manifiesto a la Honorable Asamblea Nacional que estoy dispuesto a separarme del Gobierno y a depositar, en consecuencia al mando supremo, por el tiempo que falta de mi período, en la persona que ella designe, de conformidad con el artículo 78 de la Constitución de la República.

“Deseo que esta determinación redunde en bien de Nicaragua, por el restablecimiento de la paz y, sobre todo, por la suspensión de la hostilidad manifiesta del Gobierno americano a quien no quiero dar pretexto de mi parte para que siga interviniendo de ningún modo en los destinos del país. J.S. Zelaya. Managua, 16 de diciembre de 1909.

“Este mensaje, que es la sincera expresión de mi voluntad, ha merecido la aprobación del eminente y patriota general Porfirio Díaz, uno de los llamados a mantener los fueros de la raza latina”.³

Asilo político del General José Santos Zelaya en el cañonero Guerrero

El 6 de diciembre se ordenó al cañonero *General Guerrero* que zarpara de Manzanillo a Salina Cruz para desempeñar una comisión urgente, anulándose la anterior que tenía para ir a Guaymas. El 16 de diciembre zarpó de Salina Cruz con rumbo desconocido, pero lo cierto es que se dirigió a Corinto, Nicaragua.

En managua, el señor Zelaya deposita el poder el 21 de diciembre y sale de la república nicaragüense tres días más tarde, cumpliendo lo ofrecido, y tratando de evitar que su presencia se convirtiese en obstáculo para los arreglos que pudieran realizarse con los revolucionarios, y con Washington.

“En la bahía de Corinto —dice Zelaya— me esperaba, para conducirme a Méjico, el cañonero mejicano *General Guerrero*, enviado amablemente por el señor Presidente General Díaz.

“Los americanos, queriendo desvirtuar la espontaneidad de rasgo de cortesía del ilustre personaje, exigieron entonces al Ministro de Méjico en Managua, señor Carbajal y Rosas, que yo dirigiese al Comandante del cañonero una solicitud de asilo; lo cual no tuve inconveniente en hacer para evitar dificultades.

“Me detengo en estos pormenores, porque la ligereza de algunos correspondales telegráficos de las agencias americanas ha hecho aparecer que yo fui destituido por el Congreso y salí del país como un prófugo”.

Cuando llegó a Corinto lo hizo en compañía de un considerable grupo de amigos y de la guardia de honor, y les ofreció, antes de embarcar, un banquete, al que además estuvieron invitados el Cónsul mexicano Carbajal y Rosas, y el Comandante y los Oficiales del *General Guerrero*.

³ Ibídem, pp. 115.

Una vez que Zelaya y acompañantes quedaron instalados a bordo del cañonero mexicano, enfiló rumbo a Salina Cruz, recibiendo las salvas y honores correspondientes a su categoría presidencial, y al barco que lo llevaba a México. Incluso, cuando pasó entre los barcos de guerra americanos, y uno inglés, el *Sherwater*, las tropas de éste presentaron sus armas según lo determinan los usos internacionales.

El Comandante del *General Guerrero* había recibido, inicialmente, orden verbal del Jefe de la Legación Mexicana en Nicaragua, para dar asilo a bordo, y conducir fuera de Nicaragua al expresidente Zelaya. Posteriormente, con fecha 24 de diciembre de 1909, Bartolomé Carbajal y Rosas, confirmó oficialmente la orden al capitán de fragata Hilario Rodríguez Malpica, con los siguientes términos:

“Legación de México.- Corinto, 24 de diciembre de 1909.

“En virtud de haber concedido esta Legación al señor general Don José Santos Zelaya, expresidente de la República de Nicaragua, asilo en el *General Guerrero*, en compañía de los coroneles don Luis Cousin, don Roberto C. Bone y don Abraham Gallardo y del señor don Carlos A. González, recomiendo a usted sirva recibir a bordo a dichas personas e instalarlas en la forma más conveniente cuidando de que el señor general Zelaya goce de toda clase de consideraciones y seguridades.

“Se servirá usted igualmente disponer que el buque de su digno mando zarpe a la mayor brevedad posible con rumbo al puerto de Salina Cruz, en el cual, previo el correspondiente aviso de su llegada, recibirá usted de la Secretaría de Guerra y Marina las órdenes del caso.

“Con tal motivo, me complazco en protestar a usted mi atenta consideración.- Bartolomé Carbajal y Rosas.

“De manera que el expresidente nicaragüense fue atendido espléndidamente a bordo del cañonero mexicano que fue destinado a hacer posible su inmediata salida a México”.

Poco habían importado las manifestaciones de cariño y simpatía de gran parte de los ciudadanos de Nicaragua por su Presidente obligado a renunciar y desterrarse; lo cierto es que no tenía otro camino el señor Zelaya, si quería evitar sufrimientos y luchas fratricidas entre sus conciudadanos.

José Santos Zelaya dejaba su patria, conteniendo las lágrimas que asomaban en sus ojos. Con orgullo y dignidad patriótica en alto, por haber cumplido en el servicio a Nicaragua, actuando hasta el último momento en beneficio del orden público nacional.

“En la mañana del 27 —dice Zelaya— llegamos al puerto de Salina Cruz, donde se me hizo una acogida cordialísima de parte de las autoridades y vecinos. En la noche del mismo día continué para la capital, en donde llegué el 29 en la mañana, siendo objeto así mismo de gentiles manifestaciones de aprecio, tanto de la colonia centroamericana como de ciudadanos de la noble patria de Juárez”.

Santos Zelaya recibió múltiples demostraciones de aprecio de parte del

pueblo mexicano, y de los altos círculos sociales, políticos y económicos, a lo que el distinguido visitante correspondió con una manifiesta gratitud, en especial para el Presidente Porfirio Díaz. Su permanencia en la capital de México fue de un mes, al término del cual se trasladó a España donde escribió un libro bien documentado sobre los sucesos de Nicaragua, en el cual pregunta finalmente: ¿a quién ha perjudicado más la nota del Secretario de Estado Norteamericano Knos, que propicio la intervención de E.E.U.U. a Zelaya o a la política exterior del gran país del norte?

Informe del Comandante Hilario Rodríguez Malpica

El relato de los hechos transmitido por Zelaya es respaldado por el informe del Comandante, capitán de fragata Hilario Rodríguez Malpica, escrito en Salina Cruz, Oaxaca, y dirigido al Secretario de Guerra y Marina, en los siguientes términos:

“C. General: tengo la honra de rendir a usted el informe correspondiente a la comisión que se encomendó a este buque de mi mando, en su viaje a Corinto y regreso a este puerto.

“El 16 de diciembre, en curso, a las 8:30 hrs. p.m., hora del buque, recibí un sobre de la Oficina de Telégrafos, con la recomendación de, muy urgente, que contenía un mensaje en clave ordenándome que zarpara desde luego para Corinto, Nicaragua, y cumpliera con la comisión que se me encomendaba; contesté de enterado y señalé, como se me ordenaba, la hora de salida después del arranchamiento del buque, a las 8 a.m., del siguiente día 17; lo que verificó saliendo de la dársena y fondeando fuera de escolleras, en espera del bote que fue a dejar la correspondencia y telegramas. A las 10 hrs. a.m. se levó y dio rumbo para Corinto el día 19, dando fondo frente al muelle; bajo la dirección del Práctico a las 11:30 a.m., habiendo recorrido las 540 millas del rumbo en 49 horas y 30 minutos, de ancla. No hice mi atraque al muelle desde luego, porque este estaba ocupado por el vapor *Acapulco* y esperando su turno de atraque el *City of Sidney*, según me informó el citado Práctico.

“Encontre en el Puerto al crucero norteamericano *Albany*, de 3/era. clase, y a los cañoneros de la misma nacionalidad *Yorktown* y *Vicksburg*; el crucero inglés de 3/era. clase *Shearwater* y el buque del Gobierno nicaragüense *Momotombo*.

“El *Albany* como jefe accidental de la división, mandó a un oficial para hacernos la visita de bienvenida, haciendo lo mismo el *Shearwater*. Del *Momotombo* no se recibió ninguna visita.

“Con un oficial del *General Guerrero* fueron correspondidos los cumplimientos del *Albany* y de *Shearwater*.

“También se recibió la visita del médico de Sanidad del puerto.

“A las 3 hrs. p.m. hice una visita al *Albany* y a *Shearwater*; el Comandante del primero le correspondió a las 5 hrs. p.m. y me manifestó que al día siguiente llegaría el Almirante en el transporte *Buffalo* acompañado del cañonero *Princeton* y que al presentarse los buques de la división le harían el saludo

reglamentario; yo le manifesté que el *General Guerrero* se uniría con gusto a ese saludo y él quedó complacido por esto.

“El día siguiente 20, a las 5 hrs. a.m. entró al puerto el *Princeton* que precedía al *Buffalo* en una hora y saludó al puerto; a las 9 hrs. a.m. entró el *Buffalo* y saludó a la plaza, siendo contestado por la misma este saludo. Todos los buques de la escuadra hicieron una salva de 13 disparos de cañón, acompañándolos el *General Guerrero* con igual número. Enseguida que fondeó el *Buffalo* contestó tiro por tiro el saludo que le hizo el *General Guerrero*.

“A las 10 hrs. a.m. recibí la visita del Comandante del *Shearwater*.

“Con la debida anticipación envié un oficial al *Princeton* y al *Buffalo* para saludar al Comandante y Almirante estas visitas fueron correspondidas enseguida.

“A las 3 p.m. fui recibido por el señor Almirante y al despedirme ofreció visitar al *General Guerrero*, al día siguiente a las 10 hrs. a.m.

“Cumplí con la visita al *Princeton* la que me fue correspondida por su Comandante.

“A las 4:20 hrs. p.m. se presentó a bordo el Comandante General del Puerto y al despedirse se le hizo una salva de 7 disparos de cañón.

“A las 5:10 hrs. p.m. se presentó el Almirante con su Estado Mayor y al retirarse se le despidió con 13 disparos de cañón terminando con este saludo el cambio de cortesías entre el *General Guerrero* y los buques y autoridades extranjeras.

“El día 21, fui invitado, en unión de los Oficiales del buque, por el Señor Comandante General del Puerto, Coronel don Tomás Lacayo, en el Hotel Papi, el mejor de la localidad, a una cena que daba en nuestro obsequio. Asistí acompañado del Segundo Comandante, Mayor Médico, segundo teniente Calcaneo, subteniente Serrano Tello, del Jefe de Máquinas, y maquinistas Rodríguez Peña y Jaymes. El Señor Lacayo nos trató finamente en unión del Administrador de la Aduana, Señor Zelaya, Doctor Bermudes y otros caballeros prominentes del puerto. No hubo brindis: el doctor en nombre del Comandante del Puerto, ofreció la cena y contesté dando las gracias; terminada la cena nos retiramos a bordo, siendo despedidos en el muelle por los citados caballeros.

Durante la cena, una banda militar estuvo tocando piezas escogidas.

“El día 22 colocamos nuestra bandera nacional a media asta a popa y la de Bélgica, a media driza en el palo mayor, con motivo de la muerte del Rey de Bélgica. Para ésta manifestación de duelo, fui previamente invitado por el Comandante del crucero inglés *Shearwater* en atenta nota que contesté desde luego.

“El día 23, me comunicó el Comandante General del Puerto que nuestro Ministro señor Carbajal y Rosas, llegaría en la tarde; a las 4 hrs. p.m. envié al muelle la lancha de vapor y comisioné para recibir al señor Ministro al Segundo Comandante Arenas, doctor Cacho y subteniente Serrano Tello; a esta

misma llegó a bordo un Oficial del Estado Mayor del Almirante, procedente del crucero *Albany*, buque insignia, a preguntarme si sabía yo si el presidente Zelaya se embarcaría en el *General Guerrero* abandonando el país; le contesté: que eso lo sabría al hablar con nuestro Ministro dentro de pocos momentos. Cuando el señor Carbajal y Rosas llegó a bordo, recibí sus instrucciones para embarcar y conducir a Salina Cruz al señor general Zelaya y personas que le acompañaban. Al retirarse a tierra el señor Ministro mexicano, no se le hicieron los honores que le corresponden por haberse ya puesto el Sol.

“Me invitó el señor Ministro a cenar en compañía del Segundo Comandante y convenimos de que el embarque del señor general Zelaya sería a las 10 hrs. a.m. del día 24, puesto que este Señor saldría de Managua para Corinto el mismo día a las 5 hrs. a.m.; a este Puerto.

“El señor Ministro de México, acompañando al señor general Zelaya, llegó a bordo a las 2 hrs. p.m. se le recibió e hicieron a nuestro Ministro los honores correspondientes. El señor general Zelaya quedó a bordo debidamente instalado con sus acompañantes los señores coroneles: don Luis Cousin, don Roberto C. Bone, don Abraham Gallardo y su secretario don Carlos A. González.

“El señor Carbajal y Rosas me pasó una nota ratificando las instrucciones que me dio verbalmente, cuyo original acompañó, y de la que dejó copia en el expediente. Enseguida dirigí a usted un cablegrama participándole mi salida para Salina Cruz.

“A las 3 hrs. p.m. del día 24 acompañé a nuestro Ministro al crucero *Albany*, insignia del contralmirante Kimball; el Ministro fue muy cortésmente recibido y al despedirse, fue saludado con 15 disparos de cañón, e izando el buque en el palo trinquete, nuestra bandera nacional; inmediatamente el *General Guerrero* contestó el saludo tiro por tiro.

“El señor Ministro permaneció a bordo del *General Guerrero* hasta las 5 hrs. p.m. hora en que se despidió y fue saludado con 13 disparos de cañón, dejando unos pliegos para ser remitidos a la Secretaría de Relaciones de México.”

Listo el buque para zarpar a las 5:30 p.m. se levó el ancla y al pasar frente a los buques *Vicksburg*, *Shearwater*, *Buffalo* y *Albany*, cruzamos con ellos los honores acostumbrados.

“La Plaza de Corinto hizo una salva de 21 disparos de cañón como saludo al general Zelaya; igual saludo hizo la Batería situada a la entrada del puerto; inmensa multitud de gente de todas clases, Corinto así como de Managua y León, que vino acompañando al señor general Zelaya, vitoreaban a éste y a México durando la manifestación todo el tiempo que el buque recorrió el canal de salida del puerto.

“Antes de dejar Corinto, cumplí con los deberes de cortesía para con los buques de guerra extranjeros, ofreciéndoles la traslación de su correspondencia, lo que aceptaron con gratitud remitiendo varias valijas para ser entregadas en Salina Cruz a los cónsules respectivos.

“El viaje de regreso se hizo sin novedad, llegando a Salina Cruz a las 9 hrs. p.m. del día 26, fondeando el buque fuera de las escolleras. El día 27 a las

7 hrs. a.m. entramos en la dársena bajo la dirección del Práctico y se atracó el buque al malecón número 4. Enseguida dirigí a usted un mensaje en clave informando de mi llegada con el señor general Zelaya y esperando órdenes, pues así me lo previno el señor Ministro de México en Nicaragua así como consultando si debían hacer honores al cañón al referido general.

“En la tarde recibí contestación en clave, de mi telegrama diciéndome que el señor general Zelaya y acompañante podían desembarcar cuando gustasen y que no debían hacerse honores.

“El expresado general desembarcó a las 5 hrs. p.m. y le acompañé con otros oficiales del buque hasta la estación del ferrocarril. Antes de partir el señor general Zelaya me expresó su gratitud por las atenciones de que había sido objeto a bordo, él y sus acompañantes.

“En el puerto, mientras permaneció a bordo el general Zelaya, estuvo izada la bandera de Nicaragua en el palo trinquete.

“Tengo el honor, mi general, de hacer a usted presentes mi subordinación y respeto. Libertad y Constitución.- A bordo, en Salina Cruz. Diciembre 27 de 1909.”

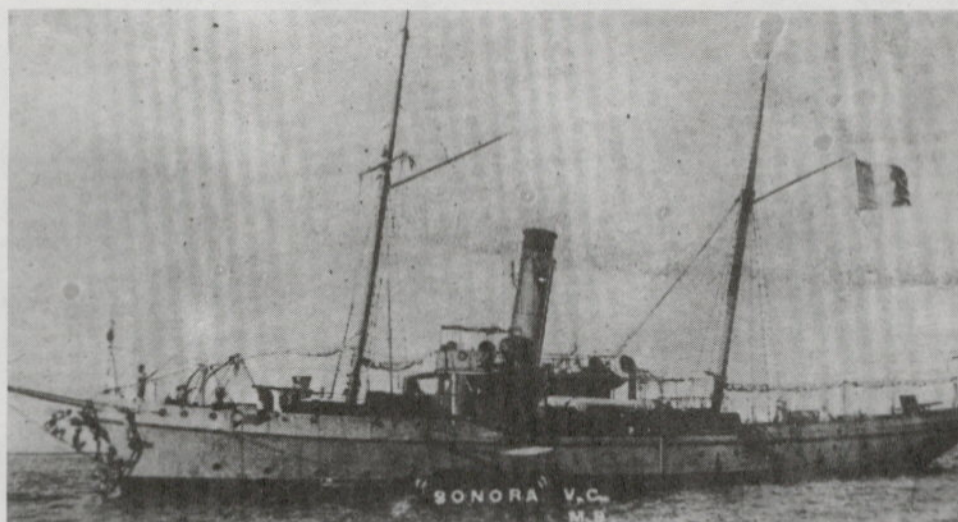
El transporte “Guerrero” al servicio de la Revolución

En el mes de diciembre de 1914 el *Guerrero* es puesto a disposición del constitucionalismo, empleándose en misión de la Primera Jefatura al mando del general Jesús Carranza, quien junto con su Estado Mayor embarca en Salina Cruz con el fin de recorrer el litoral del Pacífico con escala en los puertos de Acapulco, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas con el objeto de observar la situación política y militar que guardaban aquellas zonas, así como transmitir las órdenes del Mando Supremo constitucionalista, proveer de pertrechos de guerra a los jefes revolucionarios que operaban en las regiones costeras del Pacífico que en una eficaz y brillante campaña marítima la costa del Pacífico al interior, lo que permitiría a las tropas revolucionarias tomar las plazas de Chilpancingo, Iguala, Tepic, y Colima y muchas otras.

El 17 de diciembre arribó el general en jefe Jesús Carranza a Manzanillo, y el 20 zarpa rumbo a Mazatlán; según lo informa el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista en Veracruz.

Al volver el *Guerrero* a Salina Cruz, desembarcó el general Jesús Carranza el 30 de diciembre, dirigiéndose a San Jerónimo, situado en la región istmeña de Oaxaca. Esa misma noche es aprehendido y asesinado por el traidor Alfonso Santibáñez a quien hacía pocos días Carranza lo había nombrado Comandante de las Armas constitucionalistas en el istmo de Tehuantepec.

AVISO SONORA 1919



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Eslora 48.768; Manga 8.839
puntal 2.743 m.

VELOCIDAD: 9 nudos.

PROPULSION: Dos máquinas de vapor y dos calderas escocesas.

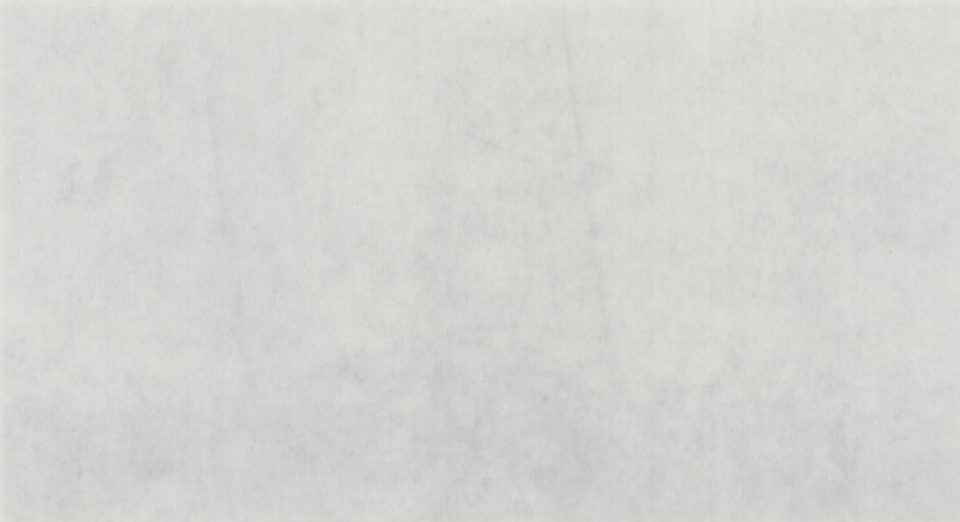
ARMAMENTO: Dos cañones de 57 mm.

Buque adquirido por el gobierno del primer jefe don Venustiano Carranza en junio de 1919. Fue el antiguo *Howard* buque de salvamento que puso a flote el transporte *Progreso* hundido por un acto de sabotaje de los argumentistas en marzo de 1915.

Asumió el mando de este buque el capitán Luis G. Prieto y navegó en apoyo del Cuerpo del Ejército del general Salvador Alvarado en el sureste de la República.

Este buque se perdió en septiembre de 1924, al zozobrar junto al malecón de Veracruz donde estaba atracado.

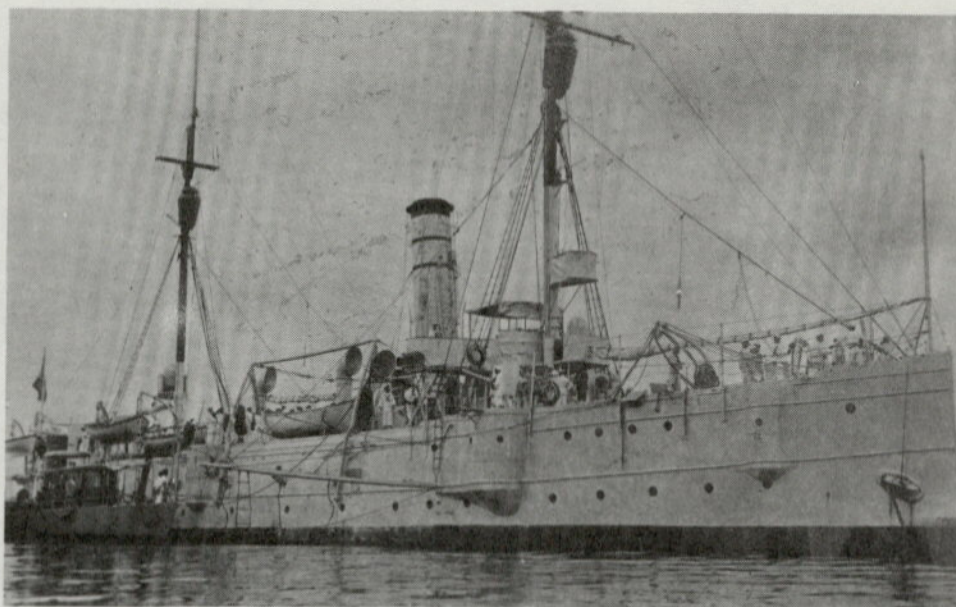
AVISO
SONORA
1919



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: E-lora 48.768; Manga 8.839
profundidad 2.743 m.
VELOCIDAD: 9 nudos.
PROPULSION: Dos máquinas de vapor y dos calderas accionadas.
ARMAMENTO: Dos cañones de 37 mm.

Huare adquirió por el gobierno del presidente don Venustiano Carranza en
junio de 1919. Fue el antiguo Albatros buque de abastecimiento que pasó a formar el
transporte Albatros hundido por un acto de sabotaje de los revolucionarios en
mayo de 1919.

CAÑONERO AGUA PRIETA 1920



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1293 tons.; Eslora 53 m.;
Manga 9.45 m.; puntal 5.50 m.

VELOCIDAD:

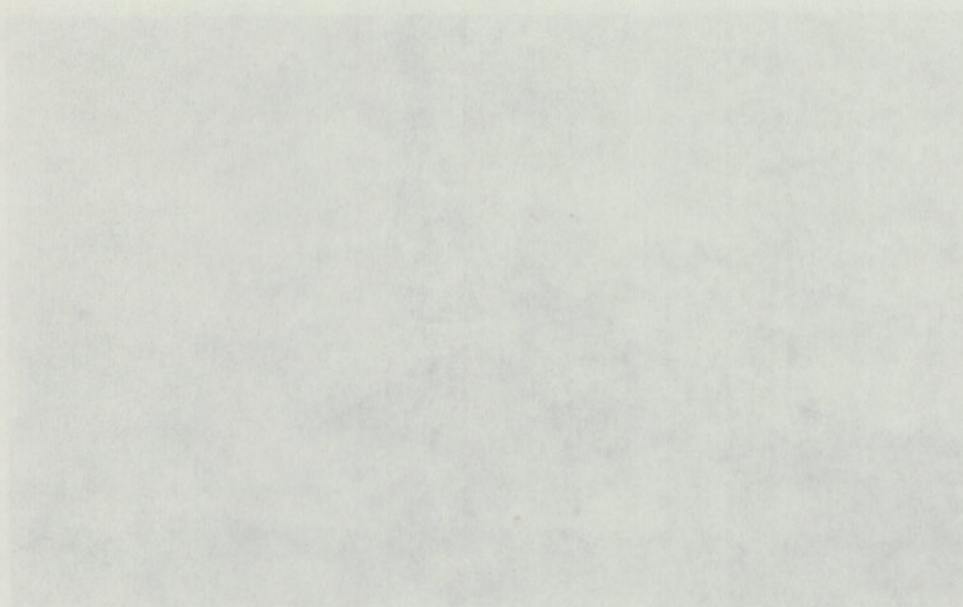
PROPULSION: Dos máquinas de vapor de triple expansión; dos calderas
escocesas.

ARTILLERIA: Cuatro de 37 mm.

DOTACION: Tres jefes; 24 oficiales y 114 hombres de tripulación.

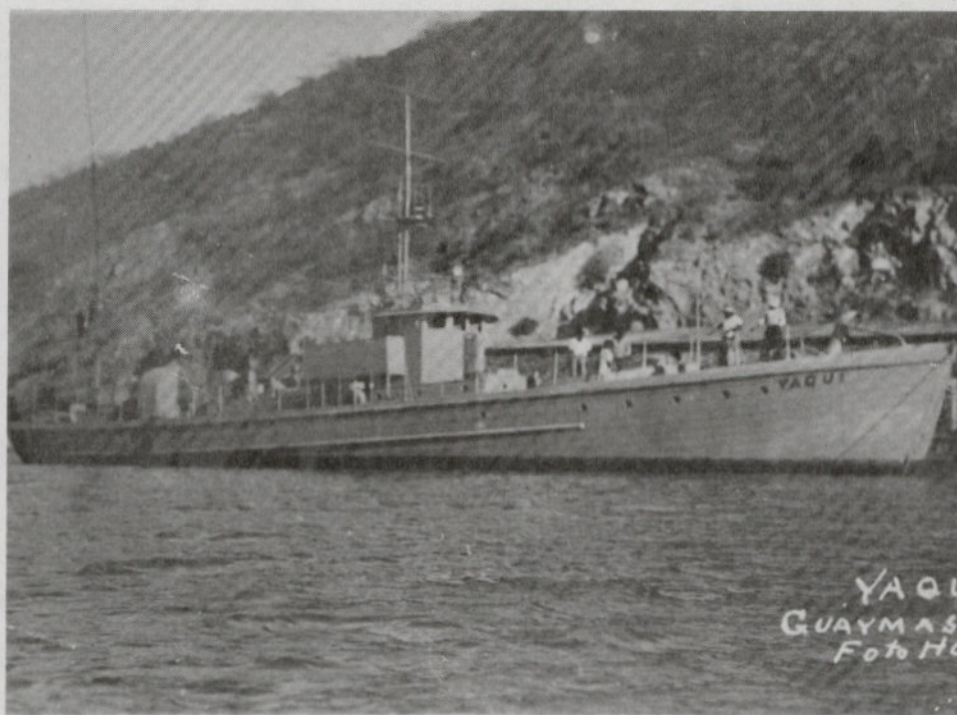
Fue construída en los E.U.A. en el año 1890 y adquirido por el Gobierno de México en 1920, a raíz del triunfo del "Plan de Agua Prieta", durante la gestión del Comodoro José de la llave como Jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y Marina.

CAÑONERO
AGUA PRIETA
1920

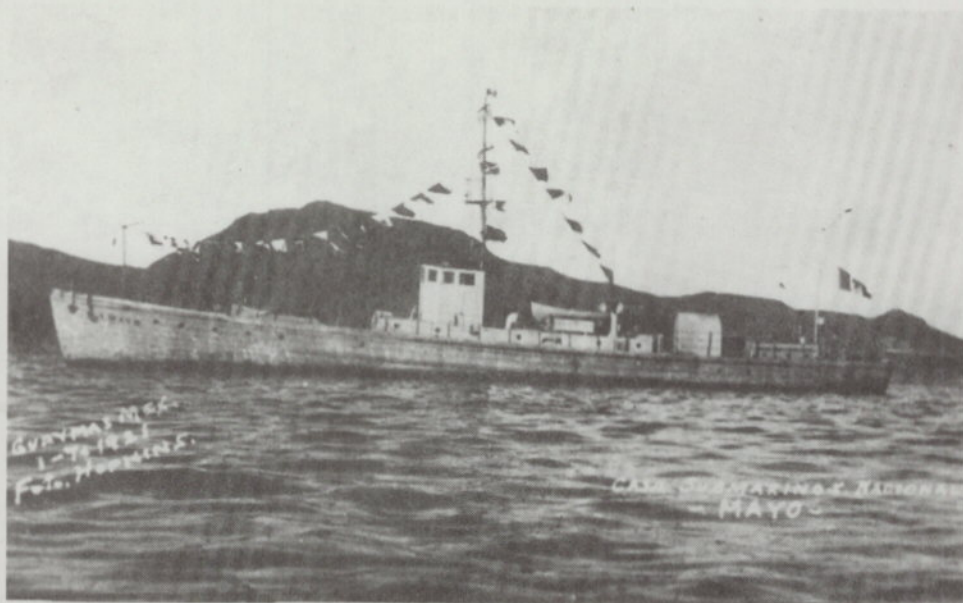


CARACTERÍSTICAS:
DISEÑO: ANAMIBITO Y DIMENSIONES: 120' (long.) x 3' (anch.)
Velocidad: 8-10 m/h, potencia 2.50 m.
PROTECCIÓN: Dos máquinas de vapor en triple expansión horizontal.
ARTILLERÍA: Cuatro de 37 mm.
DOTACIÓN: Tres jefes, 24 oficiales y 114 hombres de tripulación.

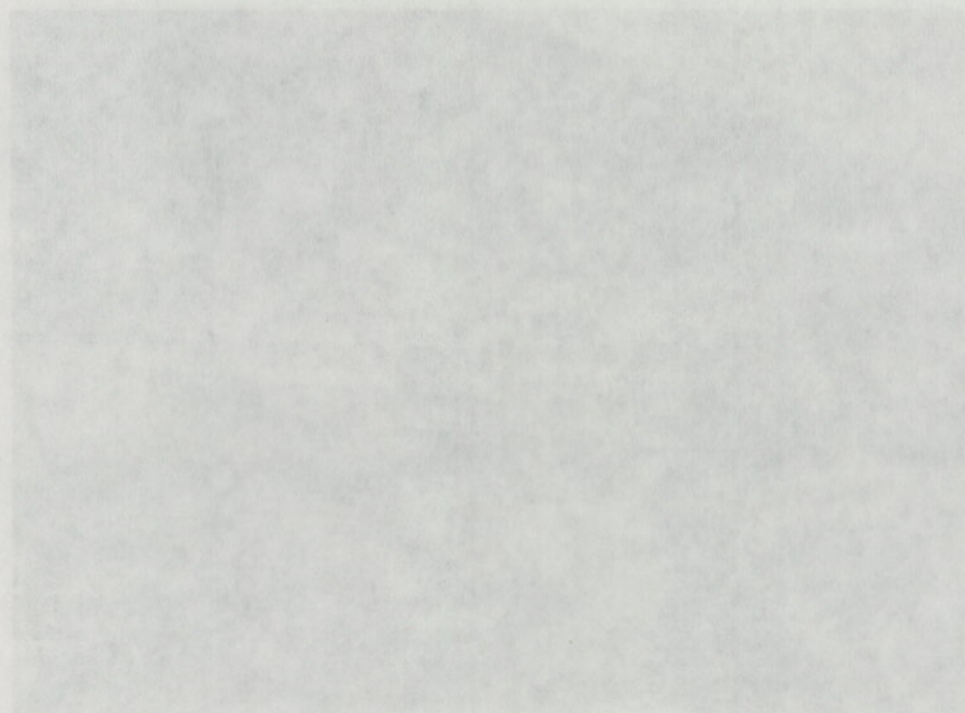
LANCHAS GUARDACOSTAS YAQUI Y MAYO 1920



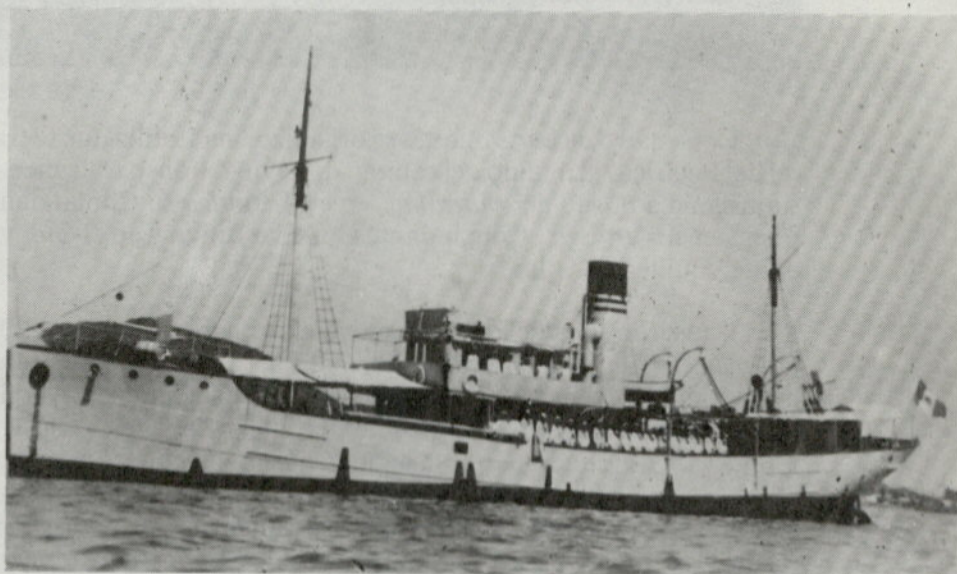
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 93 toneladas. Eslora 33.53 m.,
Manga 4.82 m. puntal 4.20 m., calado 2.134 m.
PROPULSION: Tres motores de gasolina de 6 cilindros, con excesivo
consumo de combustible.



ARMAMENTO: Dos ametralladoras "Godínez" y una pieza de 57 mm. Fueron adquiridos durante las gestiones del Comodoro José de la Llave, en los E.U.A. Ambas de las mismas características.
VELOCIDAD: 15 nudos.



**GUARDACOSTAS AUXILIARES,
ACAPULCO, VERACRUZ, MAZATLAN,
GUAYMAS, TAMPICO Y
COVARRUBIAS,
1923-1930**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 526 t.; Eslora 41.26 m.; Manga 7.15 m. puntal 4.57 m.

VELOCIDAD: Económica 9 nudos.

PROPULSION: Una máquina de vapor de triple expansión, caldera escocesa de llama en retorno.

ARTILLERIA: Se le dotó de un cañón de tiro rápido de 57 mm. a proa y dos ametralladoras "Hotchkis" de 37 mm., a las bandas.

Estos buques fueron construidos en Toronto, Canadá, como "Trawlers"

(barreminas) en 1917-1918. Los adquirió el Gobierno de México entre los años de 1923 y 1930, habilitándolos como guardacostas auxiliares, para cuyo objeto se le hicieron algunas modificaciones. Se adquirieron durante la gestión del Comodoro José de la Llave.



Con cuatro de estos buques se organizó una flotilla que se trasladó al litoral del Pacífico, al mando del capitán de navío Alfonso Calcanéo Díaz, que izó su insignia a bordo del *Mazatlán*, en el *Acapulco* su Comandante Alejandro Baez, en el *Veracruz*, Comandante Gustavo Bravo y en el *Guaymas*, Comandante, Guillermo Ulibarri.

Causaron baja del servicio activo el primero en enero de 1954, así como también el *Veracruz* en Manzanillo, Col., pero la ceremonia se efectuó en éste, hasta el día 12 del mismo mes, cuando el Jefe del Estado Mayor de la 6a. Zona Naval, capitán de navío C.G. Federico Romero Ceballos, arrió a las 12 hrs. por última vez en el citado buque la bandera nacional, con los honores de ordenanza, el *Mazatlán* fue dado de baja, en mayo de 1949, el *Guaymas* el 30 de junio de 1931. El *Covarrubias* y el *Tampico* continuaron prestando servicio en el litoral del Golfo; el primero se perdió por accidente marítimo de varada en la punta de Zapotitlán y el *Tampico* lo compraron armadores veracruzanos que lo reformaron para utilizarlo como buque de carga. Cuando se le instalaban los motores que sustituían a las máquinas de vapor en Veracruz, un fuerte norte a fines del año de 1941 lo hizo desgarrar, varando en la playa sur del puerto sobre unos restos de embarcaciones que le causaron averías en el fondo. A pesar de los esfuerzos para ponerlo a flote, el buque se perdió.

ANAHUAC 1924



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 3162 toneladas. Eslora 81 m.

Manga 14 m., Puntal m.; Calado 4 m.

VELOCIDAD: 15 nudos.

PROPULSION: Dos máquinas alternativas de vapor de triple expansión 3400 H.P.; Calderas Babcock and Wilcox.

ARMAMENTO: Dos cañones de 240 mm.; cuatro de 120 mm.; seis de 57 mm.; dos de 37 mm.

PROTECCION: Corazas en los flancos y al centro, para proteger la flotación 349 mm.; en los flancos a las extremidades de proa y popa 101.6 mm.; cu-

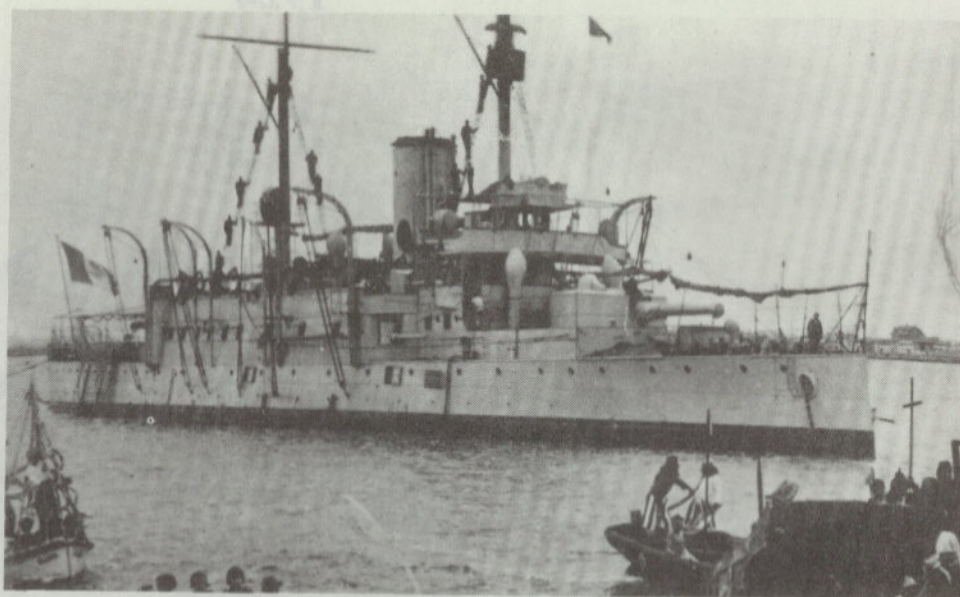
bierta acorazada 37.5 mm.; defensa de las corbetas de las dos torres 203.2 mm.; defensa de las casamatas, 7.5 mm.; torre de combate 127 mm.

TRIPULACION: 110 elementos de clase y marinería.

JEFES Y OFICIALES: 28

LUGAR DE CONSTRUCCION: La Seyne, Francia, por Forges et Chantiers de la Méditerranée en el año de 1898, para el Gobierno de Brasil y bautizado con el nombre de *Mariscal Deodoro Da Fonseca*. México lo adquirió en 1924. El 16 de abril se hizo cargo del buque la tripulación mexicana y el día 29 del mismo mes fue abanderado con las formalidades debidas y nombrado *Anáhuac* por disposición del Presidente de la República general Alvaro Obregón. Se le hicieron las reparaciones necesarias y el 21 de mayo zarpó de la bahía de Río Janeiro rumbo a Veracruz.

El día 15 de julio de 1924, cerca de las 11 horas fondeó en la bahía de Veracruz y aun cuando se trataba de un barco construido hacía 26 años. Sus condiciones eran buenas. La comisión encargada de recibir el buque en Río de Janeiro, tuvo oportunidad de verlo en el dique y examinar minuciosamente su obra viva encontrando en perfecto estado de conservación toda su estructura metálica, así como las planchas del forro, las corazas de protección, etc. En cuanto a sus máquinas principales y auxiliares se encontraron también en muy buenas condiciones, debido sin duda a su excelente construcción y a los cuidados de que fue objeto desde que comenzaron a trabajar.



Cuando se compró al Brasil, tenía sus calderas nuevas; la artillería era moderna y de buena calidad y perfectamente conservada. En fin todo en el buque se recibió en perfecto estado de servicio.

Cuando se efectuó la ceremonia de abanderamiento del *Anáhuac* en Río de Janeiro, fue palpable el efecto con que el pueblo de aquella progresista república distinguió a nuestra patria. Las niñas de las escuelas públicas de esa ciudad, obsequiaron en esa ocasión, la bandera mexicana de guerra que fue izada a pique del *Anáhuac*, la hija de nuestro Embajador fue la encargada de izar la insignia nacional, en medio del emocionante entusiasmo de la tripulación y de la concurrencia.

La travesía del *Anáhuac*, de Río de Janeiro a Veracruz, se hizo sin novedad, y la llegada de la nave al puerto produjo tal entusiasmo, que el malecón de paseo se vio lleno de gente deseosa de presenciar la entrada del buque a la bahía.

Para recibir el *Anáhuac* fuera de la bocana y dar la bienvenida a sus tripulantes, salieron el cañonero *Nicolás* llevando a su bordo al Comodoro Manuel E. Izaguirre, Director de la Escuela Naval y las principales autoridades del puerto, con objeto de saludar y felicitar a la dotación del crucero a nombre de la Armada nacional y de la Secretaría de Guerra y Marina. También salieron a recibirlo el guardacostas auxiliar *Tampico* y el Yate *Malinche* de la Comandancia General de Marina.



Las niñas de la Escuela Pública de Río de Janeiro bordaron y obsequiaron la bandera del *Anáhuac*.

Viaje de instrucción de los Cadetes de la H. Escuela Naval en 1931.

“En 1931 el viaje de prácticas se hizo a bordo del crucero acorazado *Anáhuac* y el lugar de destino fue Mobile, Alabama, EUA.

Se aprovechó este viaje para que el buque entrara a dique y se efectuara la limpieza de la carena y algunas reparaciones principalmente en los ejes de cola y bocinas. En Mobile disfrutamos de algunos paseos y mejoró el rancho.

Terminadas las reparaciones emprendimos el regreso a Veracruz. Navegando a medio golfo y sin que supieramos como ocurrió, tuvimos que lamentar la pérdida de un compañero, el Cadete Mario Nieto Posadas, que tal vez durmiendo sobre la batallola cayó al mar y nadie se dio cuenta de ello, hasta la hora de lista que se le buscó afanosamente por todo el buque, comprobándose su desaparición. Al arribar a Veracruz, esperaban los afligidos padres, que en su Puebla natal se les había comunicado el trágico suceso y sin tener el consuelo de recibir el cuerpo de su hijo para darle cristiana sepultura.

Al año siguiente 1932 el viaje de práctica se hizo también en el *Anáhuac* pero no hubo como en otras ocasiones viaje al extranjero. Un mes permanecimos en el fondeadero de Antón Lizardo efectuando prácticas marineras, predominando la boga con los grandes botes del buque, con el fin de que los Cade-

tes de quinto año, realizaran el levantamiento hidrográfico de los bajos de esa zona y sondeos para los planos batimétricos. Semejábamos galeotes por las largas horas que pasábamos asidos a los remos. Después del desayuno bajamos a los botes por el tangón y el patrón daba la voz de ¡avante! bogamos hasta que se acercaba la hora del rancho de medio día. Algunas veces se alternaba el remo con prácticas de bote a vela.

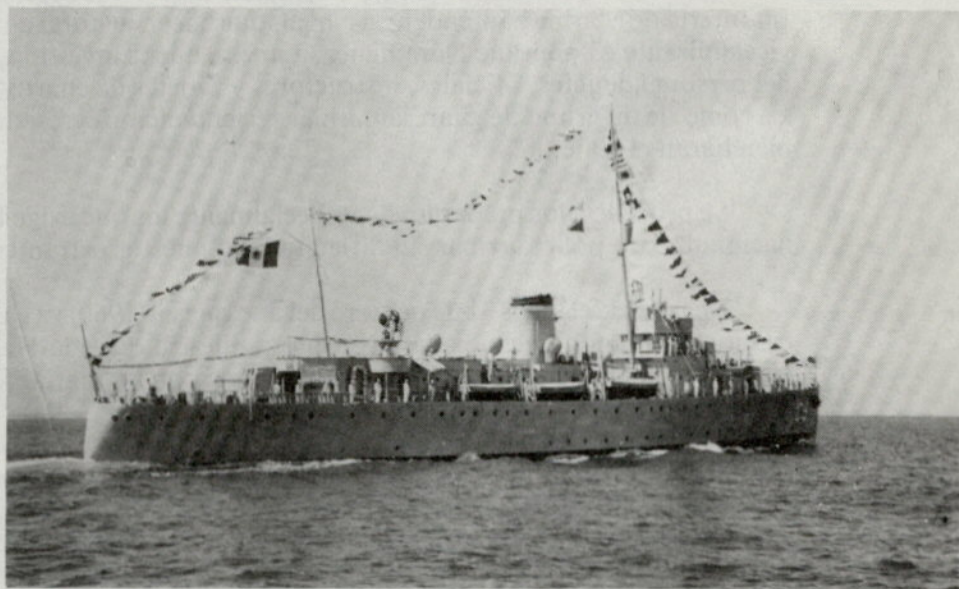


El Embajador de México en Brasil con los Jefes y Oficiales del *Anáhuac*.

Después de la ruda jornada del día y pasar el zafarrancho de coy, última lista de la noche, sino teníamos prácticas del alfabeto morse con luces, se contemplaba desde cubierta un cielo sin nubes y el enjambre de estrellas que brillaban en el firmamento y entre ellas identificábamos algunas de las más notables: “Arturo del Boyero”, “Casiopea” y otras también en la cola de la Osa Menor, la estrella polar, la que había guiado a los marineros desde la más remota antigüedad.

Pasamos un mes fondeados en Antón Lizardo y después de este mini-viaje de instrucción, regresó el *Anáhuac* a su fondeadero en el puerto de Veracruz y nosotros a nuestra “Alma Mater” la querida Escuela Naval.

CAÑONEROS GUANAJUATO (C-7), QUERETARO (C-8), POTOSI (C-A) 1934



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 13 000 tons.; Eslora 80.5 m.;
Manga 11.5 m.; Puntal.

VELOCIDAD: 14 nudos.

PROPULSION: Originalmente por turbinas y posteriormente por dos motores "Enterprice" DRM-38; potencia total en los dos ejes 5 000 B.H.P.

ARTILLERIA: Tres piezas de 101.6 mm.; seis piezas de 20 mm. sencillas. Los dos primeros buques fueron construidos por la Sociedad Española de Construcción Naval del Ferrol y el tercero por los mismos astilleros

de Matagorda, Cádiz. Se botaron al agua en los meses de mayo, agosto y junio de 1934 respectivamente. Originalmente estos buques eran impulsados por dos turbinas Parson accionadas por vapor generado por calderas Yarrow de horno abierto.

Las plantas de energía eléctrica consistían en dos turbogeneradores de corriente continua de 200 voltios, que alimentaban los aparatos eléctricos y el sistema de alumbrado. Posteriormente la planta propulsora y los generadores de energía eléctrica fueron sustituidos por motores y motogeneradores, diesel ambos con las mismas características eléctricas del sistema original.

Viaje de prácticas 1960 de la Heroica Escuela Naval a bordo del cañonero Querétaro.

Todavía estamos glosando los eventos septembrinos cuando recibimos la confirmación de lo ordenado para el viaje de prácticas que todos los años efectúa el personal de cadetes de nuestra Heroica Escuela Naval Militar.

El mando radica en esta ocasión con el ciudadano vicealmirante C.G. Enrique Altamirano Domínguez, Director del Plantel, quien transmite órdenes de la superioridad, al ciudadano capitán de navío C.G. Carlos Abaroa Schaufelberger, Subdirector del mismo, para que tome a su cargo el contingente formado por jefes y oficiales instructores de los cadetes de primero, segundo y tercer años de las carreras de Cuerpo General, Ingenieros Mecánicos Navales, Infantería de Marina e Intendencia Naval, que hacen un total de 200 plazas. El vicealmirante Altamirano Domínguez, a su vez, queda investido, Comandante del personal de jefes, oficiales, instructores y cadetes de cuarto y quinto años así como de un grupo de guardiamarinas recientemente egresados, y que también harán el viaje.

Se procede a los preparativos, especialmente los que exige Higiene Internacional, para poder arribar sin dificultades a puertos extranjeros.

En la tarde el lunes 31 de octubre del año que va (1960) ya casi con el sol en tramonto, cuando decimos hasta pronto a nuestra querida Heroica Escuela Naval y a quiénes en ella se quedan cumpliendo con las diarias faenas de conservación y aliño.

Hacemos rumbo para el puerto de Acapulco, Gro., vía Veracruz-México. Vamos del Golfo al Pacífico. Seguimos obedientes al índice de la tradición. En imperativo en esta época atómica, el afán de superación y por eso se sigue el plan trazado con la energía que produce la seguridad para alcanzar la meta señalada.

No en vano los hoy jefes superiores y oficiales instructores van al frente de los bisoños cadetes; la experiencia adquirida a bordo de distintas naves y por todos los mares en la práctica de numerosos viajes, ejercitando las disciplinas técnicas de que ellos hicieron acopio, hoy se pone al servicio de la juventud que escogió este camino para servir al país en las carreras de la **Armada de México**.

Llegamos al puerto de Acapulco, nombre que se escucha en muchas partes del mundo y que según el decir de los turistas, despierta el deseo de conocerlo, desde que se convierte en pasión hasta lograr bañarse en sus maravillosas

playas y gozar de su tropical ambiente. Para nosotros siempre es y será la costa en plenitud de encantos y de arrobamientos. . .

Arribamos al puerto de Acapulco y mientras las fragatas *California* y *Paloapan* reciben amorosas al grupo que marchara a San Diego, California, E.U.A., nosotros abordamos al cañonero *Querétaro* que habrá de transportarnos hasta la lejana isla de Hawai, estado del mismo nombre, república de Norteamérica.

Son las cinco horas del jueves 3 de noviembre de 1960 cuando levamos anclas y se trazan rumbos respectivos en las tres naves de guerra mencionadas que inician su navegación. Surge el requerimiento de los instrumentos propios para el trabajo de a bordo, y en la derrota hacen su aparición, los prismáticos, cartas y portulanos, paralelas compases y sextantes; el viaje marítimo y la práctica comienzan, y no terminarán hasta ajustar los treinta días en que quedará cubierta la instrucción.

El itinerario fijado para la superioridad para las fragatas *California* y *Paloapan* es: Acapulco, Guerrero, Manzanillo, Colima, Mazatlán, Sinaloa, Puerto Cortés, B.C., Ensenada, Calif., y San Diego, Calif., E.U.A. al retorno se tocarán los puertos de Ensenada, Mazatlán, Manzanillo y el archipiélago de las Revillagigedo para terminar la navegación en el puerto de Acapulco, Gro.

Durante las estancias en los puertos que se tocan, la Heroica Escuela Naval Militar con sede en Punta Antón Lizardo, estado de Veracruz, muestra el alto espíritu que reina en ese semillero de marinos.

La educación física se manifiesta en las diversas competencias que sostienen con equipos de los distintos puertos visitados y en los deportes hoy en boga: Basquetbol, futbol, volibol y beisbol. Y si el músculo tiene un cultivo cuidadoso, la cuestión social y la cultura general tienen un asiento especial cubierto con las relaciones que nacen para no morir, en cada población que se conoce y donde los efectos recíprocos quedan enraizados con trascender de siglos.

En manzanillo, Col., las "Cachorras" del Club de Leones obsequian con una tertulia a los cadetes, a quienes esta sirve de acicate para continuar la rudeza del trabajo en la mar. Y en la perla del Pacífico, en la soñadora Mazatlán, Sin., nuestros marinos viajeros se solazan bailando en las terrazas de la Escuela Náutica Mercante "Antonio Gómez Maqueo". Este sarao fue organizado por el Comandante del Sector Naval, la Dirección de la Escuela Náutica y el personal de esta misma. Hubo de todo, alegría sin límites, camaradería sin distingos y broma de altura que hicieron más gratos los instantes y afianzaron mejor las relaciones marinerías.

Al cubrir la primera etapa del viaje a San Diego, Calif. E.U.A., efectúan las visitas de cortesía a las autoridades navales, militares y civiles de esta importante base aeronaval estadounidense, los cadetes presencian en la base aérea de dicho puerto, ejercicios de vuelo a bordo de los modernos aviones de intercepción llamados "rayo del cielo".

También aprovechan visitar todas las instalaciones de la propia base. Y como corolario a tan importante conocimiento saborean excelente refrigerio que fue servido en los salones comedores de la instalación. Y fue en ese mismo

lugar, que es campo de entrenamiento de la Infantería de Marina, donde tres compañías de citado cuerpo efectuaron diversos ejercicios y evoluciones con carácter de exhibición en honor a nuestra Escuela. Para corresponder a esa atención y a solicitud del Coronel, comandante del destacamento de Infantería de Marina de los E.U.A., nuestros cadetes ejecutaron movimientos de orden cerrado, con tal marcialidad y precisión que al terminarlos, fueron felicitados por el citado Comandante.

Al día siguiente, nuestros cadetes, a bordo de autobuses pasearon por la ciudad y puerto de San Diego, visitando a su paso el parque zoológico, considerado como uno de los más heterogéneos para la admirable variedad de sus especies.

La etapa de retorno a nuestro querido México, ya es un hecho y las despedidas comienzan a hacer desagradables efectos: angustias, promesas, sollozos, adioses, recuerdos e ilusiones truncadas... sueños de juventud... realidades de la madurez... pero, la sociedad Sandiegüina quiere alentar alegremente los momentos que aún restan para partir y organiza y efectúa el baile de despedida a los cadetes... noche de ensoñación... atisbos para el mañana que pronto llegará.

Aunque demasiado breves resultan las permanencias en cada puerto que visitamos marcado en itinerario oficial, en cada uno de esos lugares encontramos algo que aprender, motivos diversos que dan origen a conocimientos insospechados o a la confirmación de la técnica estudiada y puesta en práctica con éxitos tales que hacen surgir esperanzas de ver un florecimiento, maduro, en las presentes generaciones que serán las realizaciones del próximo mañana, que desde siempre había aguardado, el progreso de nuestro país, sobre todo en lo que respecta a lo que, para muchos, ha sido solo frase de postura política, pero que encierra todo un programa de avanzada, de vanguardia: LA MARCHA HACIA EL MAR, y que nosotros nos atrevemos a aumentar diciendo: SOBRE EL MAR Y POR EL MAR. Con ello aludimos a la orientación de la población del interior de la República hacia los litorales, al desenvolvimiento efectivo de nuestra Marina Mercante y al sostenimiento en plan de desarrollo de nuestra Armada.

Esa es la sana intención que me une a la tradición del viaje de práctica de la Heroica Escuela Naval. Es un mensaje anual, pleno de vitalidad, en que las energías juveniles de nuestros cadetes con armonía y conjunción con su disciplina militar, constituyen el centro de la admiración de quienes presencian su paso. Pero sí en nuestro medio se logra tanto beneficio, en la visita a puertos y ciudades de otras naciones el provecho es mayor, por el intercambio de conocimientos, y por la adquisición de cierta cultura general que solamente se obtiene de manera objetiva. Por eso es también que al volver a nuestras diarias labores sentimos nostalgia y satisfacción, algo que se antoja contradictorio en el rigorismo de la lógica, pero no es así en el terreno del corazón. Nostalgia porque quizás no volvamos a gozar de otra oportunidad de servir a nuestro querido México en este género de actividades y satisfacción por estar convencidos de que se ha dado cumplimiento al deber marcado.

Desembarcamos de Ensenada, una de las ciudades del nuevo Estado de Baja California, República Mexicana, y por las principales avenidas de este puerto, desfila el cuerpo de cadetes con esa gallardía y marcialidad características que hacen vibrar a quienes presencian su marcha; y estallan los sentimientos

tos en aplausos y loas para los hombres de mar y la Heroica Escuela Naval Militar. A su vez, las autoridades militares y civiles, felicitan y ofrecen un convivio al personal naval que hace este viaje de prácticas, convivio que se efectúa en los salones del Centro Mutualista de Ensenada. Ahí se goza y manifiesta la comprensión que brinda la amistad, produciendo en todos, invitados y anfitriones, alegría inusitada.

Ya estamos en suelo nuestro pero habremos de cumplir con el itinerario por lo que el miércoles 23 de noviembre hacemos rumbo al archipiélago de Revillagigedo. A navegar, mucho navegar, para aplicar los conocimientos adquiridos en las aulas y formar hábito en el cadete de lo que es la vida de a bordo.

Arribamos a la isla Socorro y se permite al personal, que visite este paraje que constituye para el país un campo de experimentación donde se alimentaba la esperanza de colonizar y explotar los productos naturales así como lograr vida propia por medio de la pesca, que es abundante y de gran variedad en ricas especies. Nuestra permanencia en esta isla, considerada principalmente entre las que forman el archipiélago de Revillagigedo, es de dos días. Volvemos al mar con rumbo al destino final de nuestro viaje. Esperamos que en determinado punto, y en mar abierto, nos dé alcance el cañonero *Querétaro* trayendo a bordo y sin novedad a los del grupo que fueron a Hawai. Así que continuamos navegando en este famoso mar que mal le llaman océano Pacífico porque nada de pacífico tiene, una mar siempre gruesa y fría que, al picarse, o al levantarse tempestuosa al impulso de sus amenazantes "collas", obligan al marino que navega sobre sus ondas a estar siempre alerta y prevenido para enfrentarse a sus crueles devaneos.

Decíamos que el personal que hace este viaje de prácticas, al salir de Acapulco, Guerrero, se dividió en dos grandes grupos: uno que se dirigió al puerto de San Diego, Calif., E.U.A., al mando y cuidado del capitán de navío C.G. Carlos Abaroa Schaufelberger, cuyo recorrido fue descrito en las anteriores páginas, y otro que fue el Hawai en los cañoneros *Querétaro*, de cuyo viaje nos proponemos ahora narrar los puntos más salientes.

Cielo y mar; unas veces cielo entoldado y mar más gruesa y más fría que de costumbre; otras, cielo despejado, mar engañosamente quieto y prodigándose en suave caricia de salobre brisa. Reflexionamos, por doquiera que la vista tropieza lo hace con abismos, con inmensidades... Cielo y mar; ¡qué grandeza! ¡qué majestuosidad! nosotros, que poca cosa parecemos, pero no, que también nuestra figura se agiganta, sino por lo que es, sí por lo que representamos.

La patria es grandeza, y esta nave es México; y los cadetes son dinámicos mexicanos, energía en evolución... Vamos en viaje de prácticas, rumbo a las islas de Hawai. Diez largos días de navegación y por fin arribamos a la histórica Pearl Harbor en isla Oahu, Estado de Hawai, E.U.A. Es el lunes 14 de noviembre y nos sonríe un sol esplendoroso, sol de trópico. Se efectúan los saludos de ordenanza. Veintiún cañonazos en homenaje a los E.U.A.; diecinueve más, en honor al Estado de Hawai, proclamado como el quincuagésimo estado norteamericano por el Presidente Dwight D Eisenhower el 21 de agosto de 1959. Y otros diecisiete disparos como salutación al Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico. El ciudadano Comandante de nuestra nave, maniobra a la voz y atra-ca en el muelle Mike de Bahía Perla. Una grata sorpresa nos proporciona el comité de recepción integrado por el señor Ernest Albrecht, Cónsul de México,

acompañado de las autoridades civiles, navales y una banda de música de la Armada de los E.U.A., la cual nos recibe interpretando música nuestra "Zacatecas", "La Adelita", "Cielito Lindo" que nos hace vibrar y sentirnos orgullosos de ser mexicanos y estar cumpliendo una misión honorífica.

Las esposas de los señores, oficiales de la Base, imponen una "Lei" al señor vicealmirante C.G. Enrique Altamirano Domínguez al pisar tierra Hawaiana, consiste en un collar fabricado con flores naturales que simboliza el agrado que produce la llegada de un visitante y los buenos deseos porque la estancia en este paraíso le sea inolvidable.

No cesan las emociones y así se suceden una a otras durante el transcurso del día. Las visitas de cortesía al señor almirante John H Sides, Comandante de la Flota del Pacífico, quien ordena honores al ciudadano vicealmirante Enrique Altamirano Domínguez, comandante del grupo visitante, y hace que pase revista a una compañía de Infantería de Marina, juventud norteamericana que vela por el progreso de su país. Escuchamos las notas del Himno Mexicano y el Norteamericano, con devoción que nos sale de muy dentro. Más tarde el Vicealmirante mexicano efectúa otra visita de cortesía al contralmirante E.A. Solomons, Comandante del XIV distrito naval, y también ahí se le recibe con los honores que corresponden a su alta jerarquía. El mismo día 14 los oficiales de la dotación del destructor RADFORD practican visita de cortesía a los oficiales del cañonero *Querétaro*, quienes para corresponder acompañan a los marinos norteamericanos para visitar su buque. Los señores almirantes John H. Sides y contralmirante E.A. Solomons, al visitarnos, declinaron por especial solicitud la ejecución de los honores de ordenanza.

Entre las múltiples atenciones de que se nos hace objeto está el paseo en lancha, que sirve para conocer la Bahía Perla en toda su extensión, y así visitamos con gran provecho para todos, las magníficas instalaciones de las Bases de Submarinos, de buques petroleros; los muelles de abastecimiento de los buques de la Armada; el muelle de portaviones; diques secos y flotantes, con todo lo indispensable para resolver los problemas de reparación a toda clase de naves y en cualquier tiempo; inclusive, tuvimos la fortuna de observar parte de la interesante reparación que se estaba practicando a un submarino movido con sistema de energía atómica. Pero sí este paseo tuvo tanta importancia por el aprendizaje de carácter técnico y el conocimiento somero de los adelantos en materia de energía atómica aplicada a la navegación la visita hecha más tarde al centro de la ciudad de Honolulu, capital del Estado de Hawai, y la contemplación de los sentimientos. ¡Cuánta belleza natural y humana! Y, cómo, pese a lo lejano de su situación geográfica, la industria, el comercio y el turismo, se conjugan en un ritmo de ascenso continuo en estos lugares que podrían creerse inhospitalarios por su origen volcánico.

El martes 15 de noviembre, nuestro segundo día en esta porción de tierra estadounidense se semeja una estampa de fantasía, nuestras actividades se desarrollan cumpliendo el plan previsto para nuestra estancia, y en autobuses, oficiales y cadetes, hacemos un recorrido por toda la ciudad. Visitamos la base del ejército, el hospital militar, la zona principal del comercio y la zona residencial. Y mientras el señor vicealmirante Altamirano Domínguez visita al señor Teniente Gobernador del Estado de Hawai James K. Kealoha, a oficiales y cadetes de nuestra Heroica Escuela Naval, se les conduce a la base de submarinos surtos en ese lugar. Para cerrar el cuadro de agasajos oficiales en este día, las esposas de los oficiales del XIV distrito naval, organizan un té danzante en los sa-

lones del campo Smith que ofrecieron a los oficiales y cadetes mexicanos. Se van acrecentando las relaciones y hacemos progresos en las prácticas del idioma inglés.

No quisieramos que avanzaran las horas y menos que pasaran los días porque habrá de irse con el paso del tiempo al regocijo que nos invade. Llega el miércoles 16 y este día cuando tenemos que dar cumplimiento a un deber de reconocimiento a quienes fueron víctimas del ataque sorpresivo de los japoneses, aquel terrible amanecer, marcado con el número 7 de diciembre de 1941. El vicealmirante C.G. Enrique Altamirano Domínguez, comandante del grupo visitante mexicano, acompañado de cincuenta cadetes rinde homenaje a esos hombres que cumplieron con la ley del marino de guerra, hundirse honrosamente con su nave, cuando ésta se pierde irremisiblemente, pero firmes y en sus puestos. Una corona de flores, el toque de silencio y un profundo sentimiento de 51 pechos mexicanos, fue la ofrenda simbólica de quienes se comprenden en el lenguaje universal del sentir del hombre del mar. Salutación a los héroes de Pearl Harbor, especialmente presentados por los 1 200 tripulantes del acorazado USS *Arizona*, hundidos ahí con su buque, y a quienes la Marina de Guerra de los E.U.A. en un gesto de justicia, les juzga aún en servicio activo y a diario ejercita la rutina de izar y arriar bandera con los honores correspondientes, en una parte de la nave hundida que sobresale de las aguas y que ha sobrevivido al tiempo.

Se atiende la invitación para visitar el portaviones USN *Bennington* donde somos recibidos por el comandante del mismo. A bordo de este portaviones se sirve un sabroso ambigú. Después el personal queda franco. A la tripulación nuestra se le invita a pasear en autobús por el centro y alrededores de Honolulu, y al llegar la noche, en los salones del Y.M.C.A. del Internacional Institute of Hawai, se les ofrece un baile en el que reina la alegría y el buen humor.

Al otro día, jueves 17, visitas y recepciones recíprocas. Lo cautivador lo encontramos en la natatorium de Waikiki que sirvió de escenario para la exhibición de los bailes regionales. Cuántas bellezas encerradas en el ritmo y las cadencias de las danzas hawaianas, y que preciosismo se manifiesta en el ejercicio de las intérpretes que con unción casi sacramental se entregan a la ternura sollozante de su música.

El señor almirante comandante de la base submarina, agasajó al vicealmirante mexicano, al comandante del cañonero *Querétaro* y todos los oficiales mexicanos. A este ágape también asistieron el comandante del XIV Distrito Naval y varios jefes y oficiales de la Armada norteamericana. Más tarde, para corresponder a tanta gentileza, el vicealmirante Enrique Altamirano Domínguez, invitó a las autoridades navales y civiles de la ciudad de Honolulu para que pasaran a bordo del cañonero *Querétaro*, donde se sirvió un cocktail y algunos "antojitos mexicanos" que mucho agradaron a los concurrentes.

Y para finalizar este día el teniente Gobernador de la ciudad preparó y obsequió una recepción de honor, a la usanza japonesa y en la Casa de Té Japonesa de Honolulu. Allí hubimos de asistir vistiendo kimonos, descalzándonos y con el "Lei" respectivo al cuello, para sentarnos en cuclillas a la mesa, ¡oh las diversas costumbres de los pueblos, que originan leyes y establecen fisonomías características!

Viernes 18 de noviembre, día en que se hizo el mejor acopio de conoci-

mientos útiles para todos los cadetes de los cuerpos que componen la **Armada de México**. Los jefes y oficiales encargados de la conservación de la disciplina militar y los instructores de las demás disciplinas, pusieron en juego su recto criterio y amplio saber para obtener el provecho necesario de la visita con carácter de estudio a los astilleros de Pearl Harbor, uno de ellos considerado el más grande que tienen los E.U.A., fuera de otro que está en Norfolk, Virginia. La capacidad es de tal magnitud que pueden fabricarse portaviones hasta de 80 000 toneladas. Observaron todas las variedades y clases de herramientas que se utilizan en la reparación de averías y conocieron los elementos y material indispensable para prevenir accidente. Las explicaciones que se solicitaron acerca de estos interesantes lugares fueron satisfechas por el personal asignado por sus especialidades como empleados o trabajadores.

Los casi ingenieros mecánicos navales, tuvieron su mejor día al visitar el Shipyard Museum Bishop, donde existen en miniatura todos los aparatos que utilizan en la Armada de Norteamérica. Hay una giroscópica MK XIV que trabaja con toda perfección; también hay un reactor atómico en miniatura que pone en movimiento una propela, haciendo veces de máquina propulsora de un submarino atómico. Pudieron también observar el trabajo de motores diesel y máquinas de vapor a una escala menor que las originales y seccionadas; es decir, la mitad de ellas hecha de material transparente, a través del cual se observa muy bien el funcionamiento de las partes interiores.

Y hoy mismo nos despedimos de la Bahía Perla, llevando con nosotros el grato recuerdo de la bondad de sus gentes, de la hermosura de sus mujeres, de la maravilla de su ambiente, así como el luctuoso sentimiento por quienes cayeron en sus puestos, para servir de eternos centinelas y ejemplo heroico de lo que es el marino de guerra.

El comandante E.A. Solomons, momentos antes de salir, fue a bordo para desearnos buen viaje.

El sábado 19 de noviembre, arribamos a la bahía, puerto y ciudad de Hilo, donde nos presentan su salutación las autoridades civiles y los miembros de la Cámara de Comercio. El oficial superior, jefes y oficiales de la Heroica Escuela Naval y asimismo los de la nave, fueron invitados a un almuerzo en el Yatch Club Dehillo, ágape ofrecido por el Alcalde de la ciudad. Más tarde se disfruta de un paseo por los principales sitios de Hilo. En ese lugar existe el National Parck, que semeja un Chapultepec en miniatura, aunque sin el timbre de historia y gloria que posee el nuestro. Al mismo tiempo visitamos la región volcánica donde se hallan los impresionantes vetigios de las erupciones ocurridas en 1957 y el presente año. Son huellas monstruosas de rugosa lava que dejara el Maua Loa, que tiene una altura de 4 167 metros sobre el nivel del mar y posiblemente también del Mauna Kea, que por ahora aparece apagado, y que se considera el pico más alto de la cordillera hawaiana, pues mide 4 200 metros sobre el nivel del mar.

El domingo 20 se pone todo a son de mar. Hemos terminado la primera fase de nuestra misión y habremos de volver a nuestro país para informar a la Superioridad el resultado de nuestro viaje de prácticas 1960.

Empezamos a comprender que sólo quedarán los ecos de este viaje, como los tumbos del mar que se producen cuando chocan o se estrellan las olas ante la firmeza de los muros que el hombre ha fabricado en el intento de detener el imponente avance del inmenso coloso.

La maquinaria jerárquica militar del cañonero *Querétaro*, unidad de guerra perteneciente a la **Armada de México**, empieza a producir la marcha plena de armonía para que nos sea el viaje de retorno tan placentero como lo fue antes la primera parte, cubierta sin novedad. Otros nueve días de ver cielo y hacer surcos en el mar serán necesarios para arribar a la meta.

El martes 22 nos hacemos rumbo a nuestras costas y siempre cumpliendo a bordo con los deberes marcados por la rutina, empezamos la recopilación de impresiones y el acumulamiento de recuerdos y notas que habrán de servir para formular nuestro informe.

Pero hasta hoy muy poco nos hemos ocupado de los señores jefes y oficiales que colaboraron en este viaje de prácticas, dando cumplimiento con fidelidad y celo propio a todo lo ordenado por la superioridad y muy justo es decir que no pueden establecerse diferencias, ya que cada uno en el ramo correspondiente luchó por superarse sirviendo de magnífico guía a sus subordinados y de ejemplo para lo que deberá ser el hoy cadete cuando llegue el mañana en que tenga ya el carácter de oficial. Citaré los nombres grados y cuerpos a que pertenecen como reconocimiento de su excelente actuación: ciudadano vicealmirante C.G. Enrique Altamirano Domínguez, Director de la Heroica Escuela Naval y Comandante en jefe del Viaje de Prácticas 1960, que tuvo a cargo el grupo que fue al Hawai. El C. capitán de navío C.G. Carlos Abaroa Schaufelberger, Subdirector del Plantel y Comandante del Grupo que visitó San Diego, E.U.A., al primero de los citados comandantes, le acompañaron al Hawai los ciudadanos, capitán de corbeta C.G. Alfonso Argudín Alcaráz, comandante del cuerpo de cadetes, teniente de navío C.G. Alvaro Arzamendi García, teniente de fragata C.G. Jaime Pérez Elías, teniente de fragata Ing. M.N. Antonio Mora Pérez, teniente de fragata Ing. M.N. Rafael Moreno Mackelligan y el primer maestre I.N. Guillermo Martínez Aguilar.

A San Diego fueron a las órdenes del Comandante Abaroa Schaufelberger, los ciudadanos: capitán de corbeta Ing. M.N. Carlos Almedia Zamudio, teniente de navío C.G. Horacio Fourzan Márquez, teniente de navío C.G. Porfirio López Toledo, teniente de frag. Ing. M.N. Mariel Ancona Escalante, teniente de frag. C.G. Jorge Mora Pérez y el capitán segundo de I.M. Roberto Pérez Taylor del Villar. También merecen mención los ciudadanos comandantes, jefes, oficiales, maestranza y marinería que formaron la tripulación de las tres naves, de guerra que nos condujeron en este viaje, para nosotros memorable.

Cada día se comprueba la eficiencia del personal naval militar que está clasificado como marino de guerra y cuyo conjunto responde a la denominación de **Armada de México**.

Y después de navegar durante ocho días arribamos al puerto que ha inspirado a muchos poetas, al hermoso Mazatlán, Sin., donde nos encontramos con la novedad de la presencia del ciudadano Presidente de la República, licenciado Adolfo López Mateos, a quien se solicitó una audiencia, que es concedida para las siete horas treinta minutos del día 30 de noviembre. El vicealmirante Enrique Altamirano Domínguez, en compañía de dos oficiales y cuatro cadetes, aprovecha la mencionada audiencia para presentar sus respetos y rendir informe verbal al alto mandatario de la nación, del viaje que está por terminar y bajo cuya responsabilidad se efectuó.

También se le hace visita de cortesía al ciudadano Presidente Municipal

del puerto, que siempre se ha caracterizado como amigo de los marinos, y especialmente de los marinos de guerra, que de él han recibido muchas deferencias y atenciones. Este mismo día a las veinte horas concurrimos a un baile en los salones de la Escuela Náutica, donde danzamos hasta la una del siguiente día primero de diciembre. Muy reconocidos quedamos al Sector Naval y al personal de la Escuela Náutica que fueron los organizadores y anfitriones de este evento social. Después de tan bella recepción en tierra mexicana, nos volvemos otra vez al mar, porque tenemos que seguir nuestro viaje que ya casi toca a su punto final. Se traza rumbo a Manzanillo, Col., y más tarde a Acapulco, Gro., y en la mar a las 01:30 horas del domingo 4 de diciembre damos alcance a las fragatas *Papaloapan* y *California*, ocupamos la cabeza de la formación para hacer el arribo al puerto de Acapulco, Gro., a las 18:00 hrs. de este mismo día. Acapulco, Guerrero, México: estamos de regreso. Terminó el Viaje de Prácticas de 1960.

Somos recibidos por los ciudadanos vicealmirante Rigoberto Otal Briseño, Oficial Mayor de la Secretaría de Marina: vicealmirante Luis Bravo Carrera, Comandante General de la Armada: vicealmirante Gabriel Lagos Beltrán, Comandante de la Octava Zona Naval, y el personal de ayudantes de los altos jefes citados.

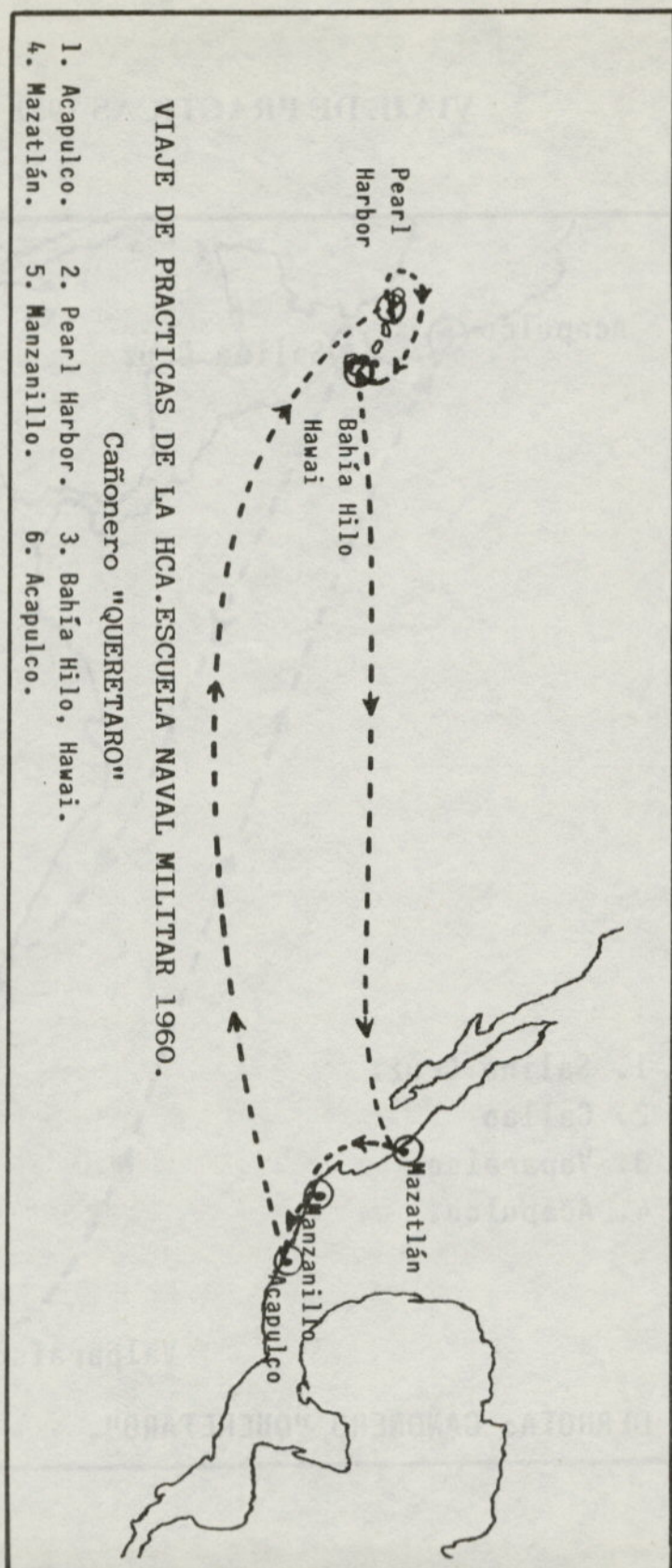
Al practicar la visita los mencionados Jefes a la nave insignia que era el *Querétaro*, se les rindieron los honores de ordenanza y los cadetes formaron en valla de honor con sus uniformes de gala.

Pese a las peripecias propias de todo viaje, en los semblantes se manifiesta el contento y la alegría de volver a los patrios lares, y por la proximidad del justo descanso, de las anheladas vacaciones, el grato presentimiento de las consideraciones de los familiares, del bienestar del hogar y para muchos de los futuros hombres del mar, la sonrisa franca de la novia que espera y ya atisba la felicidad de las fiestas navideñas y del nuevo año, para volver con más bríos en 1961 a la lucha diaria de la preparación.

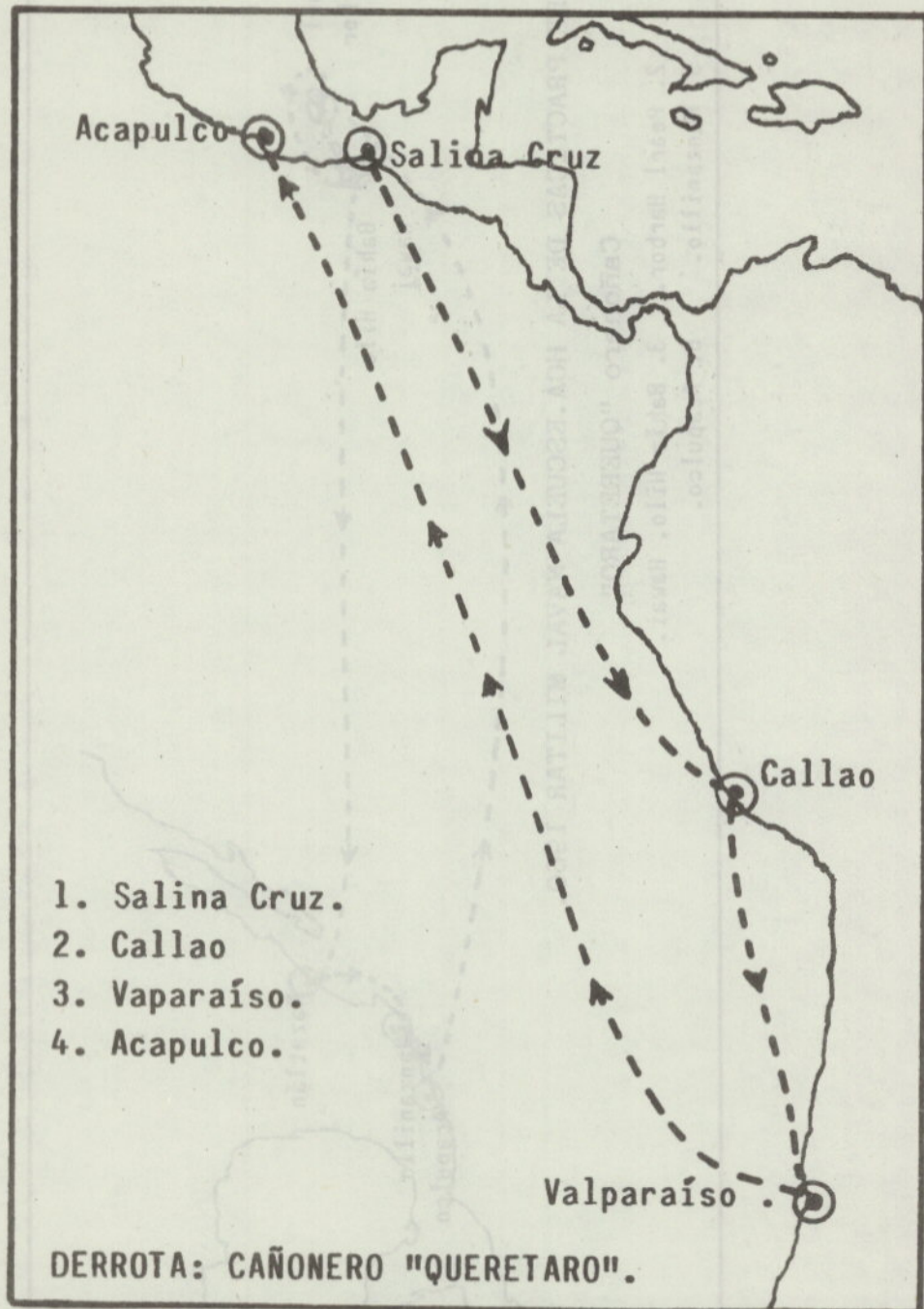
El martes 6 de diciembre arribamos al seno augusto de nuestra alma mater. Respiramos el aire húmedo de la sal marina, y con olor de pino, en nuestra amada escuela. Sin novedad es el parte que se rinde. Y solamente queda el sabor agrisado del deber cumplido en toda la extensión del vocablo.

Hemos terminado el viaje de prácticas correspondiente al año de 1960. Así es como se preparan los servidores de México en el ramo de Marina de guerra. Hombres sanos y competentes que habrán de responder del progreso constructivo y de la defensa de los extensos litorales que tiene el país.

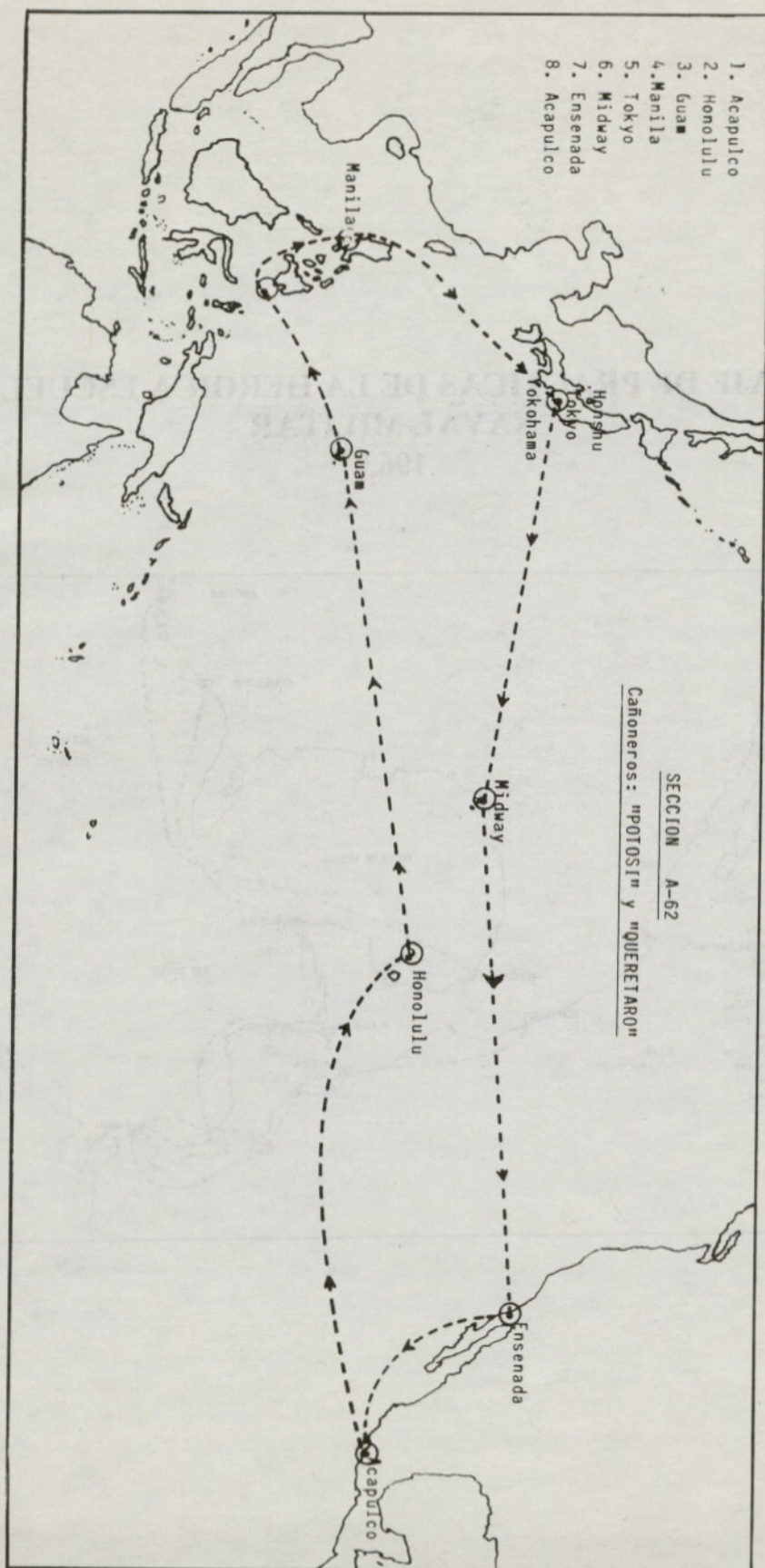
VIAJE DE PRACTICAS DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR 1960 CAÑONERO QUERETARO



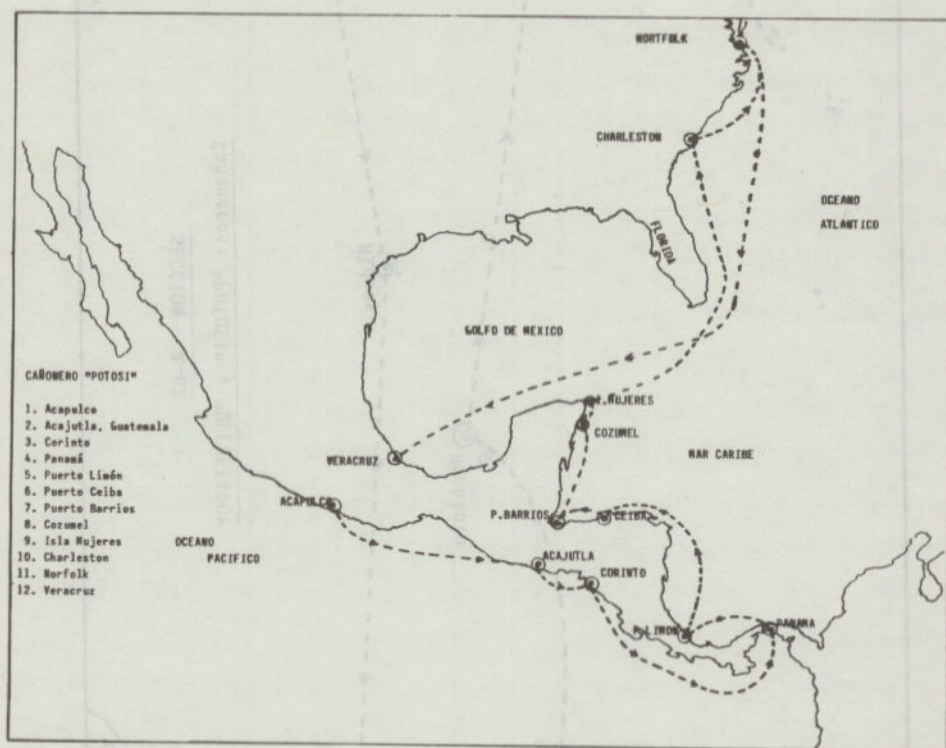
VIAJE DE PRACTICAS 1961



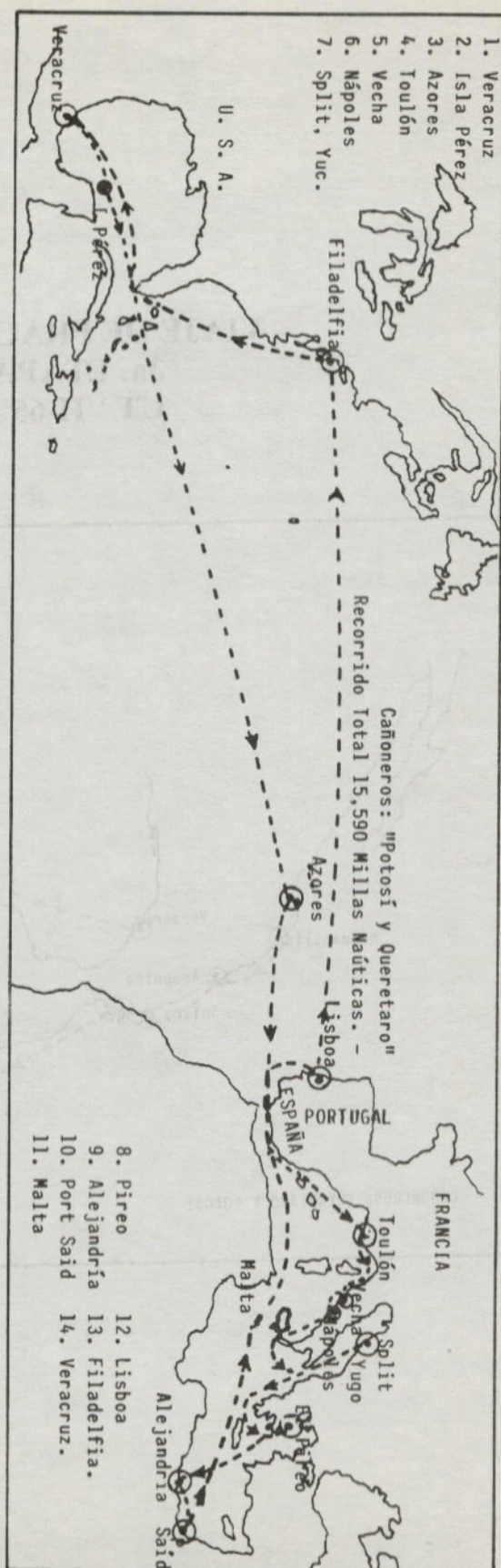
VIAJE DE PRACTICAS 1962



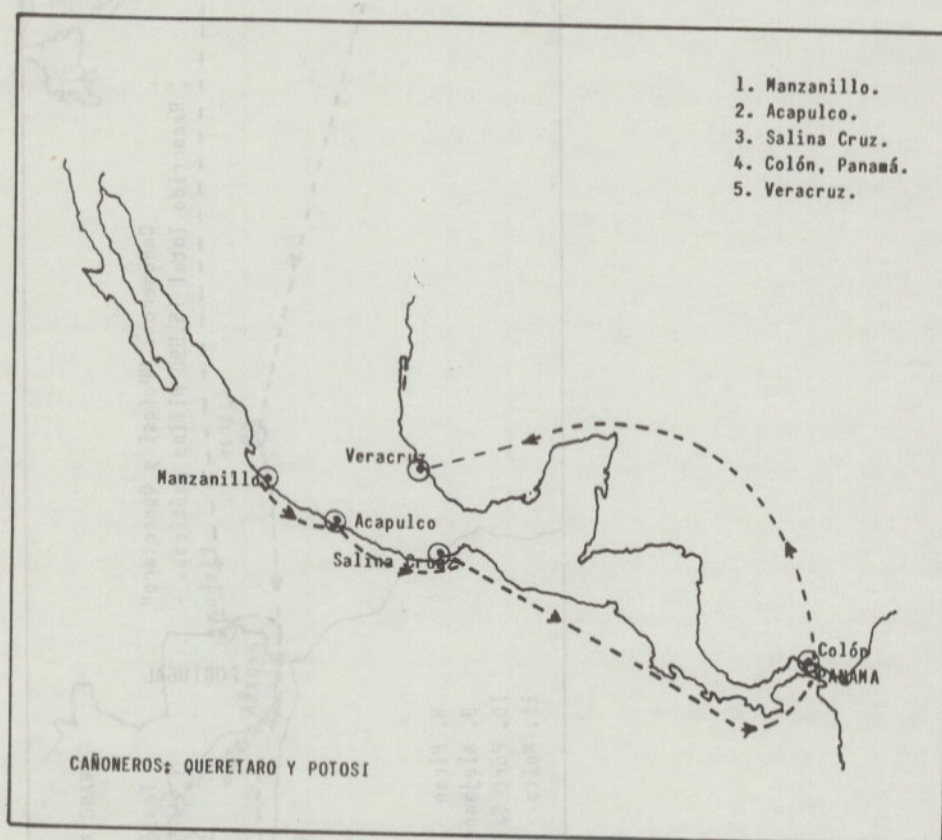
VIAJE DE PRACTICAS DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR 1963



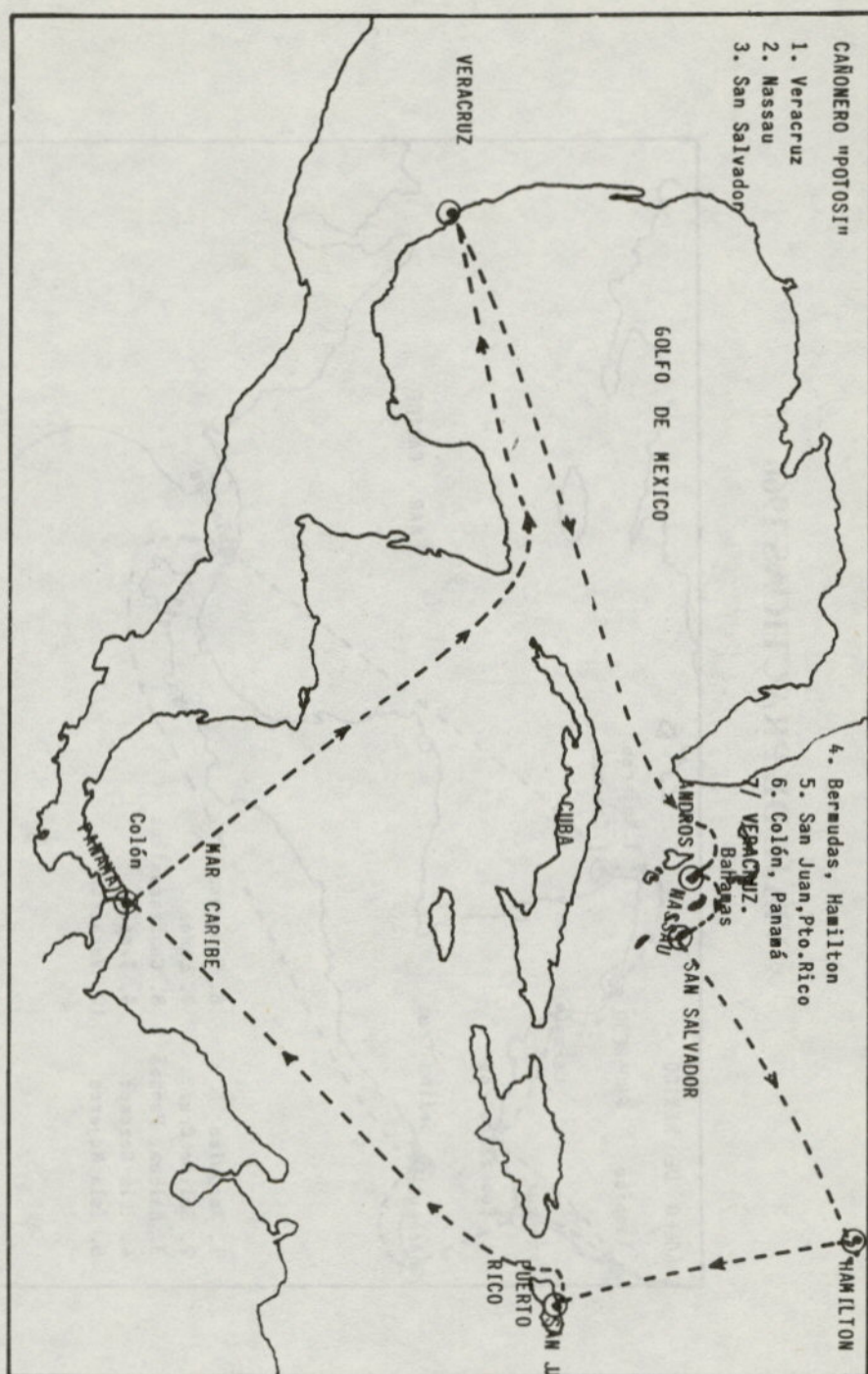
VIAJE DE PRACTICAS 1964



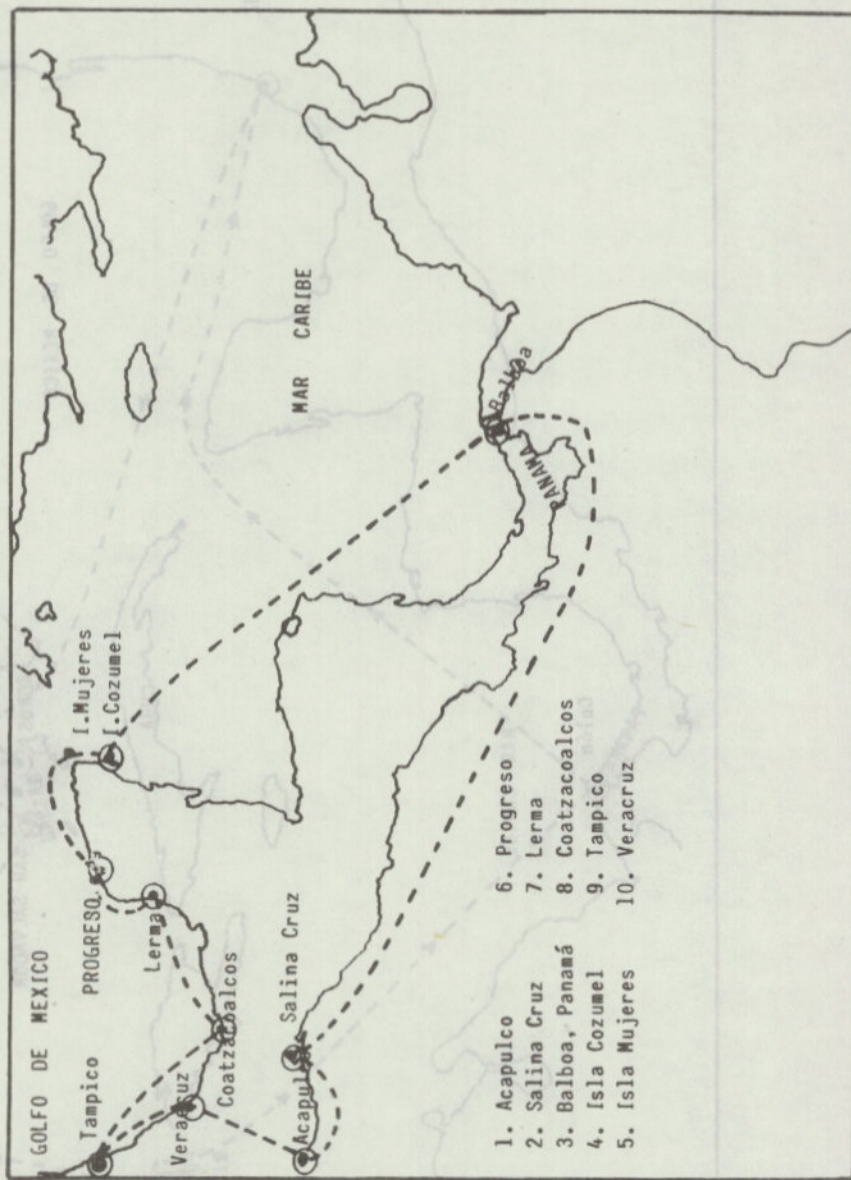
VIAJE DE PRACTICAS **3a. ETAPA** **UT "H-65"**



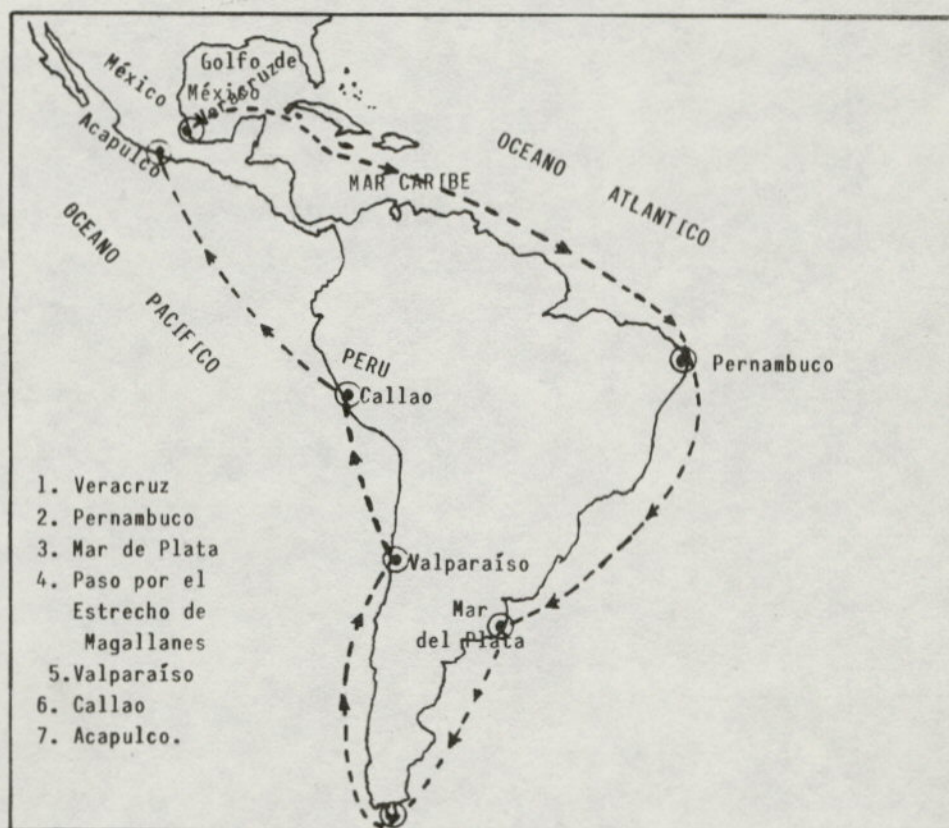
VIAJE DE PRACTICAS 1966



VIAJE DE PRACTICAS 1966



VIAJE DE PRACTICAS 1967



GUARDACOSTAS

G-20, G-21, G-22, G-23, G-24, G-25, G-26, G-27, G-28, G-29
1936



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 170 tons., a plena carga; Eslora 45.00 m.; Manga 5 m.; Calado medio 1.8, Puntal 3.00 m.

VELOCIDAD: 25 nudos.

PROPULSION: Dos motores alemanes, Diesel MAN, de 1500 BHP.

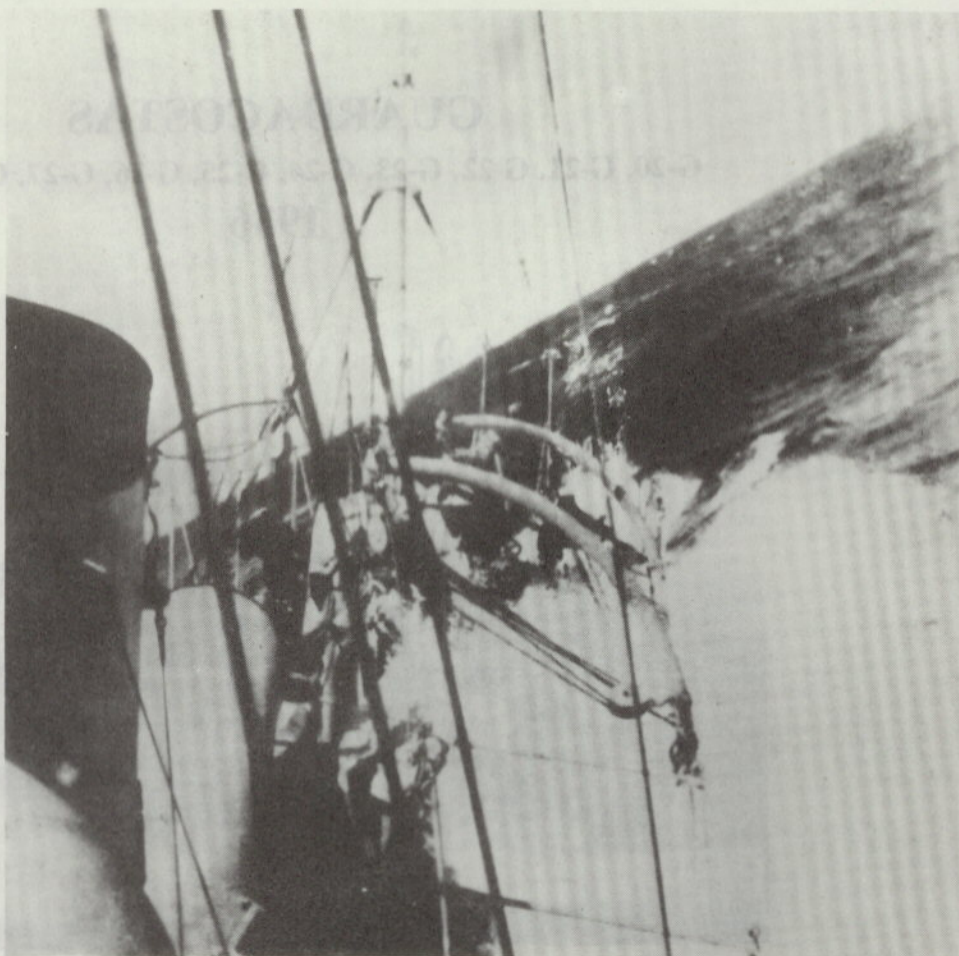
ARMAMENTO: Dos piezas, una doble de 25 mm. a proa y una cuádruple del mismo calibre a popa. (Estas piezas fueron sustituidas por dos

ametralladoras simples de manufactura americana en 1946 en New Port Beach, Cal. A los guardacostas Tipo G-20 que se encontraban en el Pacífico en el mismo año, también se le instalaron a popa dos rampas para lanzar cargas de profundidad y además se les dotaron de cinturón antimagnético (degausing). Estos guardacostas fueron construidos en España, por la Compañía Euskalduna de Construcción Naval, Bilbao.

Se botaron al agua 1934 a 1936.

Se entregaron a la Comisión Naval Mexicana en 1936. En el año de 1954 causaron baja del activo el G-20, G-21 G-23 y G-26; el G-24 se perdió por varada y posterior hundimiento durante el salvataje y el G-28 causó baja en 1962.

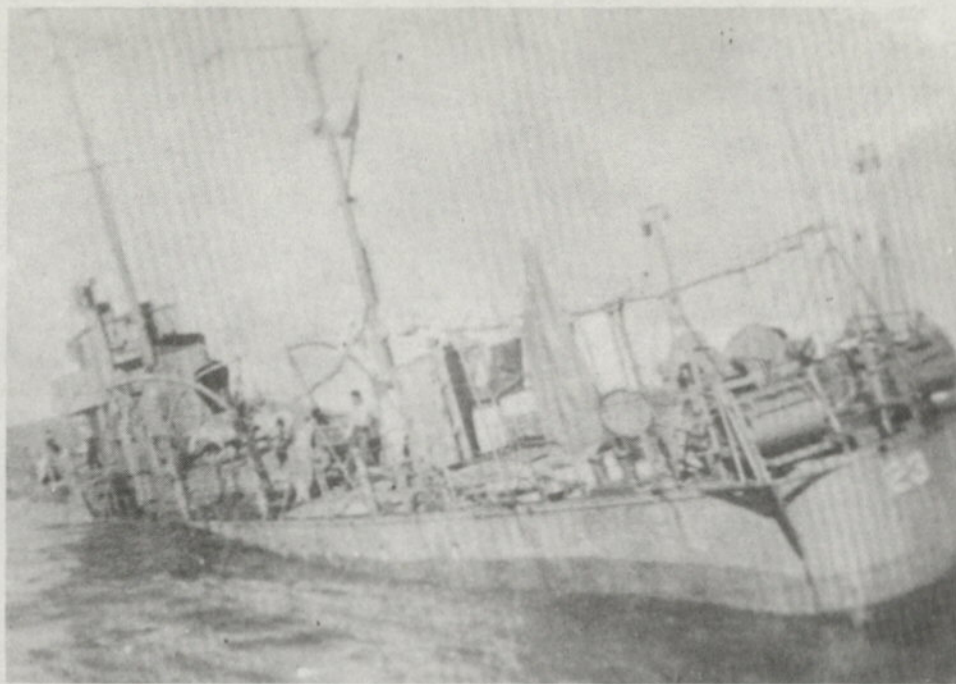
Del resto se ignora.



Guardacostas 23 corriendo un temporal

Viaje del guardacostas G-26 en 1946

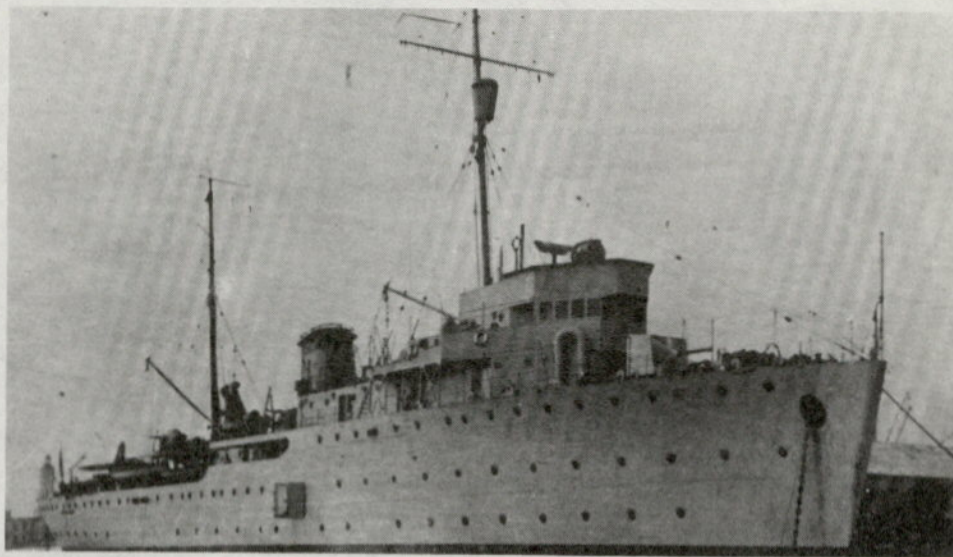
Se encontraba este buque en Acapulco, Gro., donde había limpiado fondo en marzo de 1946, el Comandante del buque capitán de navío Jorge Vargas Lozano; él recibió la orden de zarpar a Manzanillo, Col., después isla Margarita y Ensenada, su base. De aquí cumpliendo órdenes de operaciones recorrió bara-



Guardacostas 23 fondeado en Ensenada.

jando la costa de Baja California, isla de los Benitos, isla Cedros, isla Natividad, Bahía Tortugas, isla Margarita, bajando hasta Cabo Falso y dando la vuelta por Cabo San Lucas subió a la Paz, B.C.S. Pero no todo era vida y dulzura, también se viven momentos de angustias, ya que el regreso de isla Margarita a su base de Ensenada y habiendo rebasado isla Cedros y navegando hacia el norte de ella, a la amanecida, con una mar tranquila; la guardia alerta en el puente y aún faltando mucho tiempo para el cambio de rumbo y situado más o menos a la altura de la Laguna de Escamón, todo despejado al frente sin ningún peligro a la vista, pero de repente la derrota es cruzada por el gigante de los mares, la ballena gris . . . ¡El choque era inminente! el timonel venía atento a conservar el rumbo que se le había dado . . . al ver la ballena el Comandante le dio un empujón al timonel, arrebatándole la rueda del timón y metió toda la caña a estribor . . . afortunadamente el buque terminó de caer a la banda sin tocar la ballena, que volvió a emerger lanzando su chorro de agua y continuar su rumbo. Aquí se aplicó la regla para evitar abordajes “Este siempre vigilante y ten presente además, que si hay peligro por delante modera, para, cía o ve atrás”.

TRANSPORTE DE GUERRA DURANGO 1936



CARACTERISTICAS: Originales.

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1600 tons.; a plena carga 1950.

Eslora 102.35 m.; **Manga** 12.2 m.; **Calado medio** 3.33 m.

VELOCIDAD: 15 nudos; radio de acción 3000 millas.

PROPULSION: Dos conjuntos de turbinas Parson de propulsión con potencia de 3250 BHP, por eje; total 6500 BHP; dos calderas Yarrow de honor abierto.

TRIPULACION: 141 hombres.

CARACTERISTICAS DESPUES DEL CAMBIO.

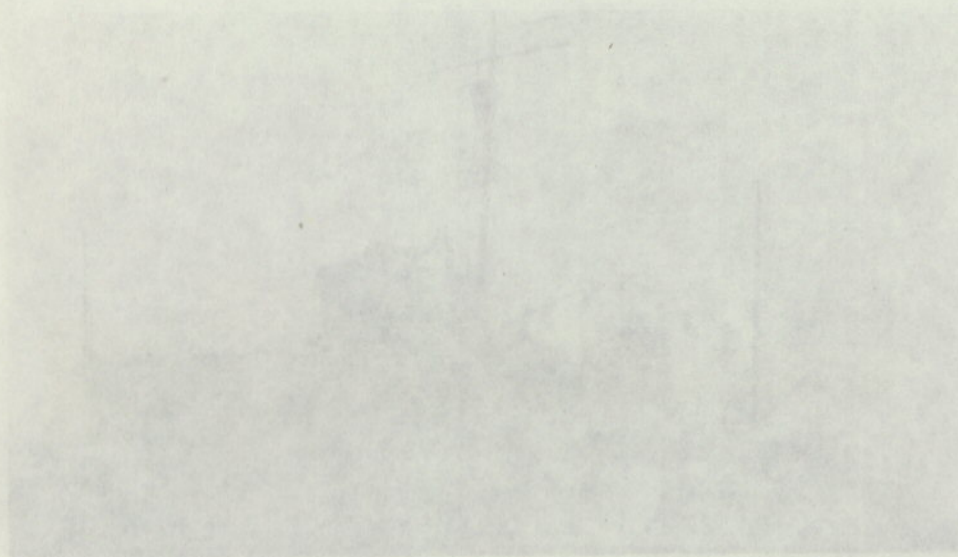
DESPLAZAMIENTO: 1600 tons.; a plena carga 2000 tons.

PROPULSION: Dos motores diesel Enterprise con una potencia de 2500 BHP por eje; total 5000 BHP. Radio de acción 5400 millas.

TRIPULACION: 149 hombres.

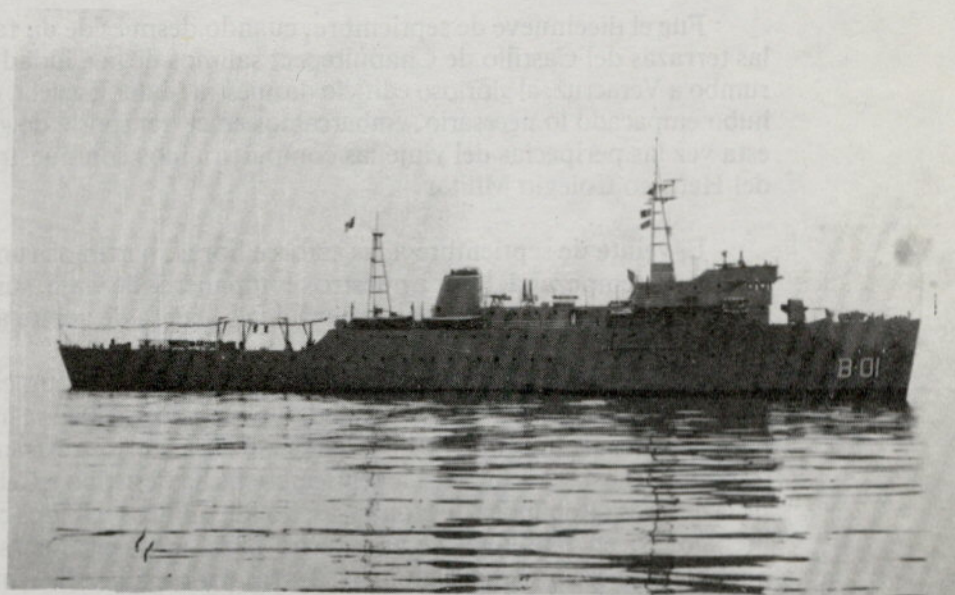
Se adquirió en España en 1934, construido por la Unión Naval Levante, Valencia, botado al agua el 28 de junio de 1935 y se terminó en 1936. Originalmente existía un contrato para la construcción de un buque gemelo el *Zacatecas* mismo que fue incautado durante la Guerra Civil española y rebautizado como *Calvo Sotelo*. El diseño original de estos buques fue para alojar 20 oficiales, 450 tripulantes y 80 caballos. En 1967 sufrió el *Durango* una nueva reestructuración, las dos calderas y las turbinas de propulsión fueron sustituidas por motores diesel. Con dicho cambio fue necesario efectuar un nuevo diseño que afectó la estructura, aprovechándose esta circunstancia para modernizar los sistemas de potencia del buque.

TRANSPORTE DE GUERRA DURANGO 1936



CARACTERÍSTICAS: Originalmente
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1600 tons.; a plena carga
1936.
Eslora 102.35 m.; Manga 12.2 m.; Calado medio 3.33 m.
VELOCIDAD: 15 nudos; radio de acción 5000 millas.
PROPULSION: Dos conjuntos de turbinas Parsons de propulsión con potencia
de 2500 BHP por eje; total 5000 BHP; dos calderas Yarrow de honor
abiertas.
TRIPULACION: 149 hombres.
CARACTERÍSTICAS DESPUÉS DEL CAMBIO

TRANSPORTE DE GUERRA DURANGO (Reformado)



El transporte de guerra *Durango* fue construido en España por la Compañía Unión de Levante, Astilleros Valencia en el año de 1936.

El Comodoro Angel A. Corzo Castillo fue el Jefe de la Comisión Naval Mexicana en España, siendo éste el que tuvo a cargo la adquisición de dicho buque.

El abanderamiento y toma de posesión del buque tuvo lugar el día 14 de julio de 1936 y pasó su revista de entrada el día 2 de agosto con una dotación de 6 jefes, 34 oficiales y 80 de marinería.

El viaje que efectuó de su traslado de Valencia, España a Veracruz, Ver., se denominó viaje No. Uno, con escalas en Marsella, Francia; Barcelona, Valencia; Estrecho de Gibraltar; Lisboa, Portugal; Isla San Miguel, Azores; Isla San Vicente; Cabo Verde; Puerto España, Trinidad, La Habana, Cuba; Progreso, Yucatán y finalmente Veracruz, Ver.

El viaje tuvo duración de 3 meses 22 días, ya que salió del Puerto de Grao, de Valencia, España, el 25 de agosto de 1936 y llegó al Puerto de Veracruz, Ver., el día 3 de noviembre del mismo año.

El Comandante del buque que tuvo a cargo su traslado fue el capitán de corbeta Manuel Zermeno Araico.

Viaje a Panamá del Transporte Durango en 1969

Todo empezó por un rumor, como empiezan todas las noticias inesperadas, un rumor que en unas cuantas horas vino a convertirse en una agradable y sorpresiva realidad: un viaje a Panamá. Es algo difícil de expresar la sensación que experimenta, todo espíritu que ávido de nuevas emociones, ve la oportunidad de ampliar sus horizontes; al conjuro de nuevas tierras, costumbres distintas a las nuestras, satisfaciendo así un anhelo, el del marino; cuya amplitud de pensamiento acostumbrado a la inmensidad del océano, busca siempre algo nuevo que conocer.

Fue el diecinueve de septiembre, cuando después de un fastuoso baile en las terrazas del Castillo de Chapultepec, salimos de la Ciudad de los Palacios rumbo a Veracruz, al glorioso edificio de nuestra Mater Escuela, donde apenas se hubo empacado lo necesario, embarcamos en el transporte de guerra *Durango*, esta vez las peripecias del viaje las compartiríamos con nuestros compañeros del Heroico Colegio Militar.

El veinte de septiembre a las catorce horas, partimos rumbo a Panamá; después de empezar a tratar a nuestros compañeros de viaje, surgió una sincera amistad, que durante el resto perduró cual si fuera de veinte años atrás.

Es de envidiarse una noche de luna en altamar con un cielo despejado, después de las rutinas marinerías que en calidad de práctica se hacen necesarias para la instrucción del futuro Oficial de nuestra gloriosa Armada; así, el viaje transcurrió hasta el veintiseis de septiembre fecha de arribo a Ceiba, bello rincón de la hermosa República de Honduras, donde fuimos recibidos con toda clase de atenciones; en este lugar se aprovechó para abastecer los tanques de combustible y víveres, ya que el número de tripulantes ascendía a quinientos aproximadamente; entre ellos se encontraba también un conjunto artístico, que durante el transcurso del viaje hizo más amena la rutina, al deleitarnos con bellas melodías que lejos de nuestra querida patria nos exaltaban haciéndonos sentir más mexicanos. Al día siguiente de nuestro arribo a Ceiba, partimos rumbo a Colón, el puerto de entrada de la cintura de América. Poco antes de llegar recibimos una conferencia a la manera más cuerda, de actuar durante nuestra estancia; también recibimos instrucciones de palabra recordándonos la caballería del marino, en todos los lugares en donde hubiere de arribar; y en esta ocasión, siendo una misión diplomática, en representación al extranjero, no olvidar ante todo nuestro deber de honrar el nombre de México y las instituciones que representábamos: Ejército y Armada.

El día treinta de septiembre a las 5:00 a.m. se empezaban a ver las primeras luces del puerto de Colón. A las 6:00 hrs., atravezamos la rada artificial de Colón efectuándose los veintiún disparos de salva como hermanable saludo a Panamá, acto continuo las baterías de costa contestaron a éste, dándonos la bienvenida a su hospitalario país donde fuimos atendidos con toda clase de consideraciones, por parte del pueblo y su gobierno.

8:00 hrs. En el primer paso de Gatún. A ambos lados se aprecia la selva de un verdor incomparable, armonizando los chillidos de las aves, con el gemir de los cables de acero de las "mulitas" que halan de nuestro buque. Este paso está formado por tres pares de esclusas, que en escasos siete minutos tardan en llenarse cada una.

10:00 hrs. Nos hallamos rebasando ya los límites del Lago Gatún, a veintisiete metros sobre el nivel del mar, en las cercanías del Corte Gaillard; treinta y cinco minutos después nos hallamos en la segunda esclusa de Pedro Miguel, enseguida el Paso de Culebra, corte abierta en plena montaña de triste historia, debido a los accidentes ocasionados por los desprendimientos de la montaña.

El mismo treinta de septiembre, a las quince horas, atracamos en Balboa, donde una comisión del Gobierno panameño prestó toda clase de ayuda para nuestra comodidad, fuimos hospedados en Fort Clayton, en la zona americana del Canal, en el cual se nos asignaron dos edificios: uno para la Compañía de Cadetes del Heroico Colegio Militar y otro para nosotros. El día primero de octubre, asistimos a la toma de posesión del Presidente electo, señor José Antonio Ramón Cantera, acto trascendental para la hermana República de Panamá, celebrado en el estadio de la ciudad. La lluvia pertinaz no fue obstáculo para que la comisión que teníamos asignada, se llevara a cabo con toda la marcialidad característica de ambas escuelas, en el mismo acto se hizo guardia de honor a treinta y seis banderas de naciones amigas, cuyos representantes hacían acto de presencia, invitados también por el Presidente electo de esa amiga república.

Después de la ceremonia se llevó a cabo un desfile, por las principales calles de la capital panameña, donde una multitud frenética vitoreaba emocionada el paso de las gallardas compañías, que representaban el adelanto y disciplina de sus instituciones, bases de la democracia y libertad de México.

Al finalizar el desfile, fuimos obsequiados con un succulento refrigerio en el recinto del Escuadrón de Caballería, del Cuerpo de Seguridad de Panamá, el día dos del mismo mes, una comisión asistió al Baile del Club Unión, ofrecido por el Gobierno a la misión diplomática.

El día cuatro, después de haber tenido la dicha de conocer esa hermosa ciudad, y visitar sus más bellos y tradicionales lugares: el "altar de oro" y la Vieja Panamá, destruida por los bucaneros en 1671, capitaneados por el pirata Morgan, las bóvedas, la iglesia de Santo Domingo, el Parque Catedral y algunos otros lugares, emprendimos el regreso a nuestra querida patria dejando tras de nosotros una estela de recuerdos.

Viaje de Prácticas de la Heroica Escuela Naval

Como todos los años se está llevando a cabo el acostumbrado viaje de prácticas de la Heroica Escuela Naval.

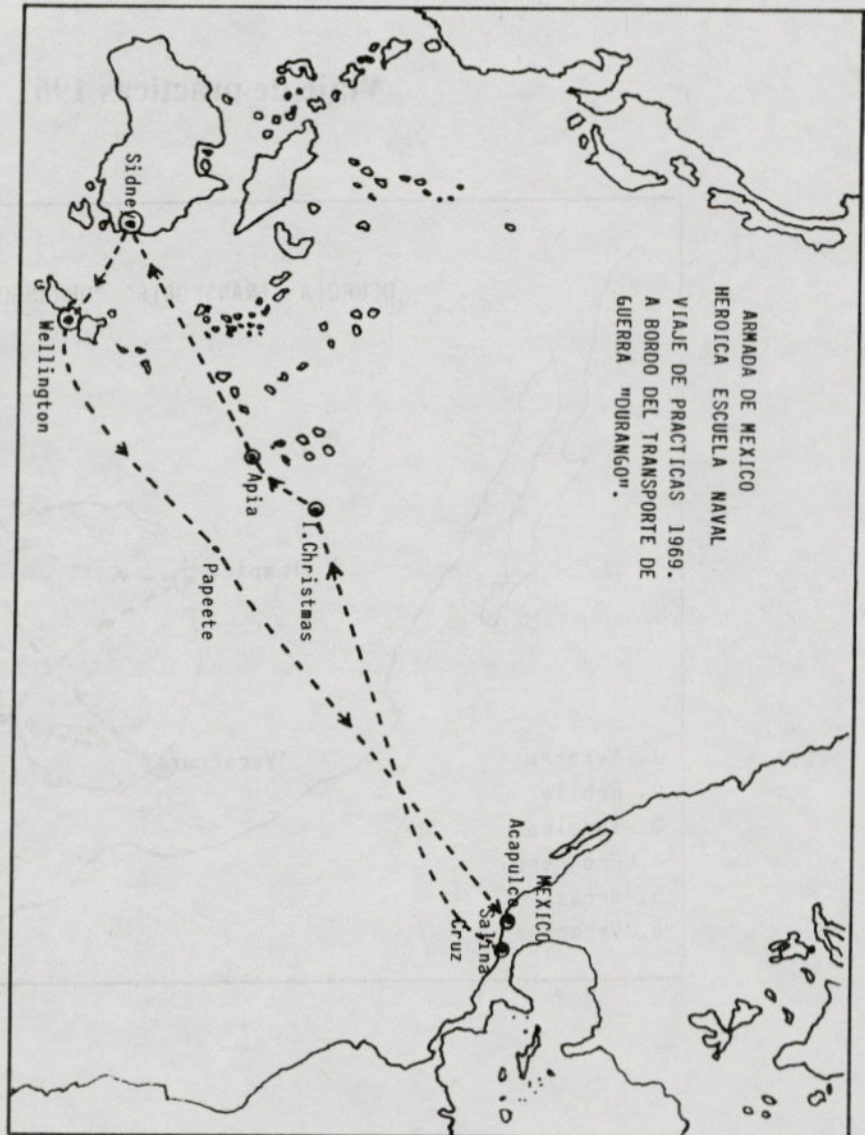


El transporte de Guerra "Durango" entrando a Sidney Australia

El viaje se inició el día 5 de junio ppdo., zarpando del puerto de Salina Cruz el transporte *Durango*, llevando a su bordo un oficial superior (Director de la Heroica Escuela), 2 Jefes, 7 oficiales del Cuerpo General, 7 oficiales del cuerpo de I.M.N., 1 de Infantería de Marina, 28 Guardiamarinas, 35 Cadetes de quinto año, 40 de cuarto, 43 de tercero y 50 de segundo, correspondientes a los Cuerpos Generales, y de Ingenieros Mecánicos Navales: 7 Cadetes del segundo año de Infantería de Marina, 6 cadetes del tercer año de Intendencia Naval; 1 obrero calificado, un dispensero y 27 hombres de tripulación, lo que hace un total de 256 miembros de la **Armada de México**, así como también cinco alumnos de la Escuela Náutica de Tampico, como invitados.

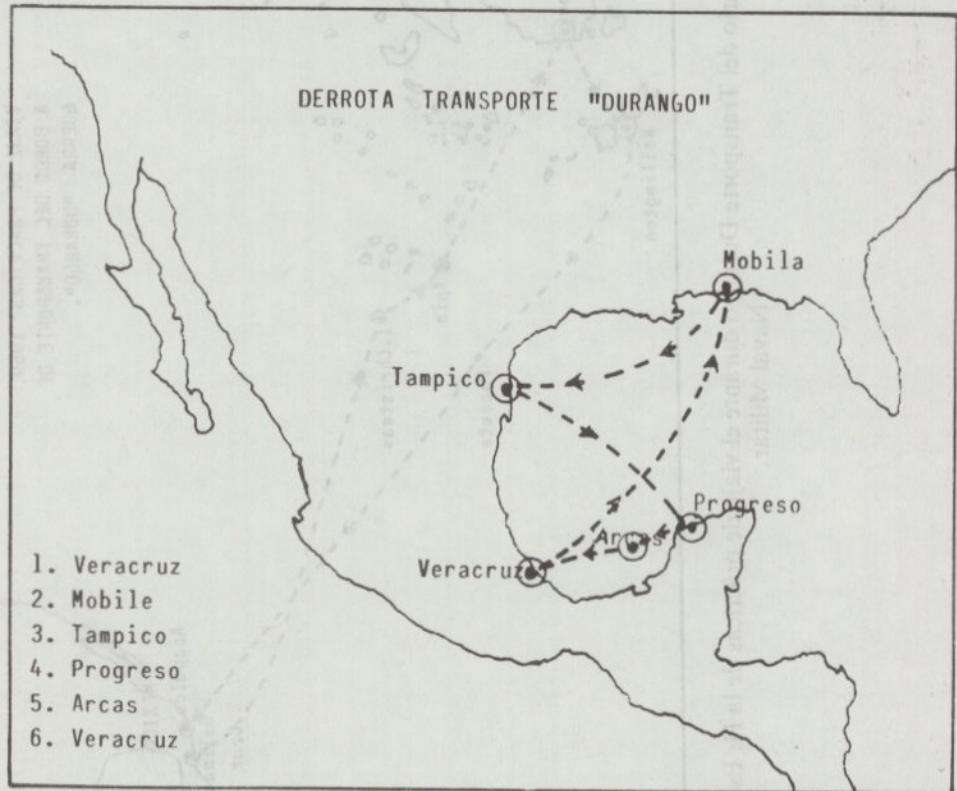
Para los efectos de las prácticas, el personal de Cadetes ha sido dividido en ocho fracciones, cada una de ellas al mando de un oficial. Las fracciones A, B, C y D. desarrollarán prácticas de cubierta durante la primera mitad del viaje y las máquinas las harán las fracciones E, F, G, y H. Durante la segunda mitad del viaje las fracciones cambiarán de prácticas.

El itinerario del viaje es el siguiente: salida de Salina Cruz el 5-VI llegando a la Isla Christmas el 16-VI, volviendo a zarpar ese mismo día rumbo a Apia, Samoa, donde llegarán el 20 del mismo mes; la salida de este lugar será el 22-VI llegando a Sydney el 30 del mismo mes. El 2-VII saliendo nuevamente; el 8-VII con destino a Papeete, Tahití última escala del viaje. De allí se saldrá el 16-VII para llegar a Acapulco; término del viaje, el 27 de julio. El recorrido total de navegación es de 14,356 millas náuticas. La duración es de 55 días, de los cuales 8 días con 13 horas corresponderán a estancias en los diversos puertos visitados.

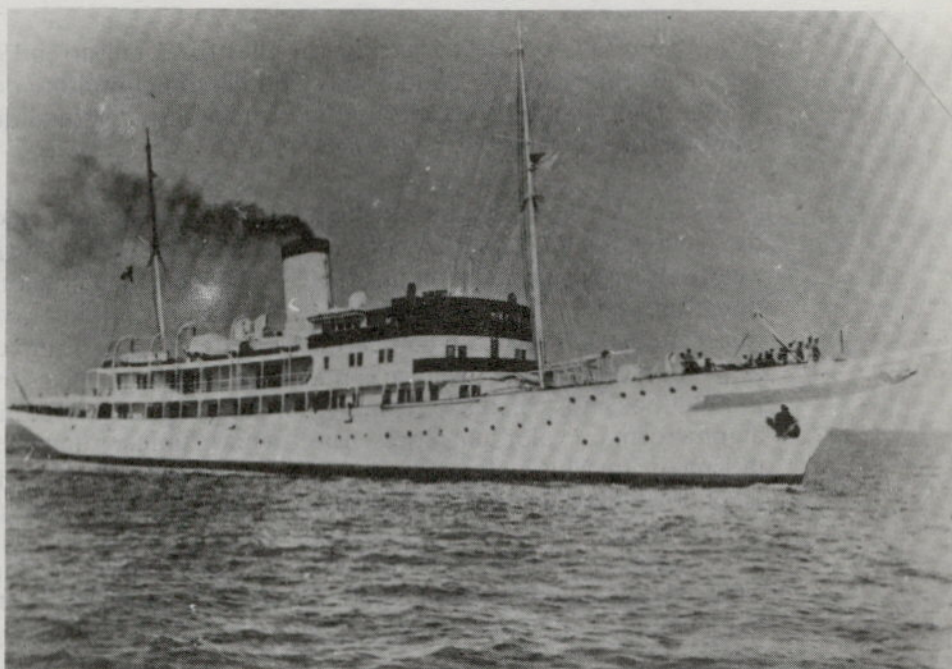


Itinerario del Transporte Durango durante el viaje de prácticas de la H. Escuela Naval Militar.

Viaje de prácticas 1961



BUQUE AUXILIAR ZARAGOZA II 1939



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 2113 tons.; Eslora 9770 m.; Manga 12. 25m.; Calado 4.47 m.

VELOCIDAD: nudos.

PROPULSION: Una máquina alternativa de vapor de triple expansión y potencia de 3000 H.P.

Su nombre original fue *South Cross* y fue adquirido por el Gobierno en 1939 bautizándolo con el nombre de *Orizaba*. En el año de 1954 se habilitó como buque-escuela para personal de escala de mar, cambiándole su nombre por *Zaragoza II*. Fue destruido por un incendio en la bahía de Veracruz y sus restos convertidos en chatarra. Solo se conserva el mascarón que restaurado por la Unidad de Historia y Cultura Naval, se envió para el Museo de la Heroica Escuela Naval junto con el historial de esta hermosa-pieza.

Mascarón del Zaragoza

El suave arfar del yate *South Cross* haría que en su proa se vieran las reverencias de uno de los mascarones más delicados que tallara un escultor.

El propietario del yate había querido que en las aguas singladas por este buque, se reflejara el dulce encanto de su hija, y así, lo alto de la roda se engalanó con la escultura de la doncella. Que luce un largo vestido blanco con adornos dorados en el cuello y en la orla del vestido, aumentando la belleza de la espléndida pieza.

En sus navegaciones oceánicas, la sombra de su silueta sobre el agua interceptaría el cabrilleo de las constelaciones de las distintas latitudes y recibiría los latigazos y rociones del salitre de todos los mares. Conocería además las rudas derrotas de los alisios, las embellecedoras calmas tropicales y el furor de los ciclones antillanos.

El *South Cross* fue adquirido por nuestro Gobierno en 1939 y destinado a buque auxiliar de la Armada, bautizándolo con el nombre de *Orizaba*. En el año de 1954 se habilitó como buque escuela para personal de Escala de Mar cambiándole el nombre por *Zaragoza II*.

Un triste destino había de sufrir este buque al ser destruido por un incendio en la bahía de Veracruz y los restos convertidos en chatarra. Afortunadamente el hermoso mascarón no sufrió daños de consideración y fue llevado a una bodega del Arsenal Nacional de Ulúa donde permaneció olvidado, hasta que a alguien se le ocurrió colocarlo en el exterior del Casino de la Asociación de la Heroica Escuela Naval, en el puerto de Veracruz. Allí estuvo casi ignorado por algunos años, sin darle el mantenimiento adecuado ni se hiciera resaltar en alguna forma el valor que representa esta pieza única y digna de figurar en el estatismo de un Museo de la Marina. Más tarde fue traída a la capital y arrumbada en los talleres generales de Marina, en avenida Fernando Alencastre.

Desde el año de 1978 con motivo del Primero de Junio "Día de la Marina" se inició la Expomar con la participación del sector marítimo nacional; el mascarón lució a la entrada del Museo Tecnológico, como símbolo de este evento.

En el año de 1983, la Unidad de Servicios Históricos de la Secretaría de Marina, lo mando restaurar eliminando la parte carbonizada originada por el contacto con la roda durante el incendio del *Zaragoza II*, se rellenó con resina plástica y el pintor de la Armada, primer maestro Juan José Vallejo Estrada, le hizo recuperar su pristina belleza y hoy vuelve a lucir en el Museo de la Heroica Escuela Naval con este encanto de lo pretérito que ahora solo representa arte y tradición.

LANCHA HALCON

1941

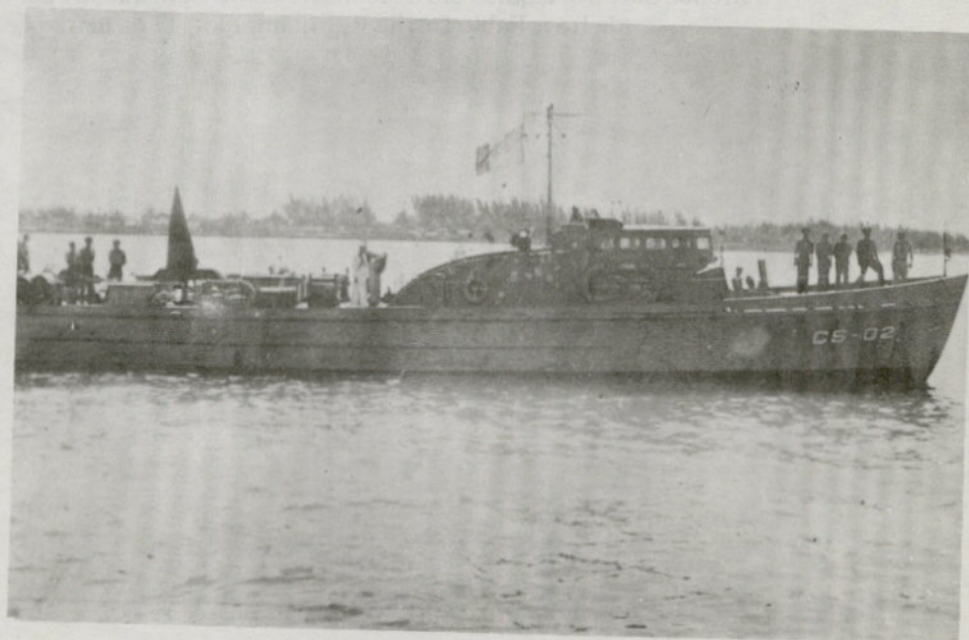


DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 83 tons., Eslora 25.91 m.; Manga 4.17 m.; Puntal 1.524 m.
VELOCIDAD: 20 nudos
PROPULSION: Dos grupos de motores diesel, potencia 800 BHP.
Construido en San Diego, Calif., E.U.A., y botado al agua el 20 de agosto de 1941.
ARTILLERIA: Dos piezas MG.

CAZASUBMARINOS

CS-1 Y CS-02

1943



CARACTERISTICAS:

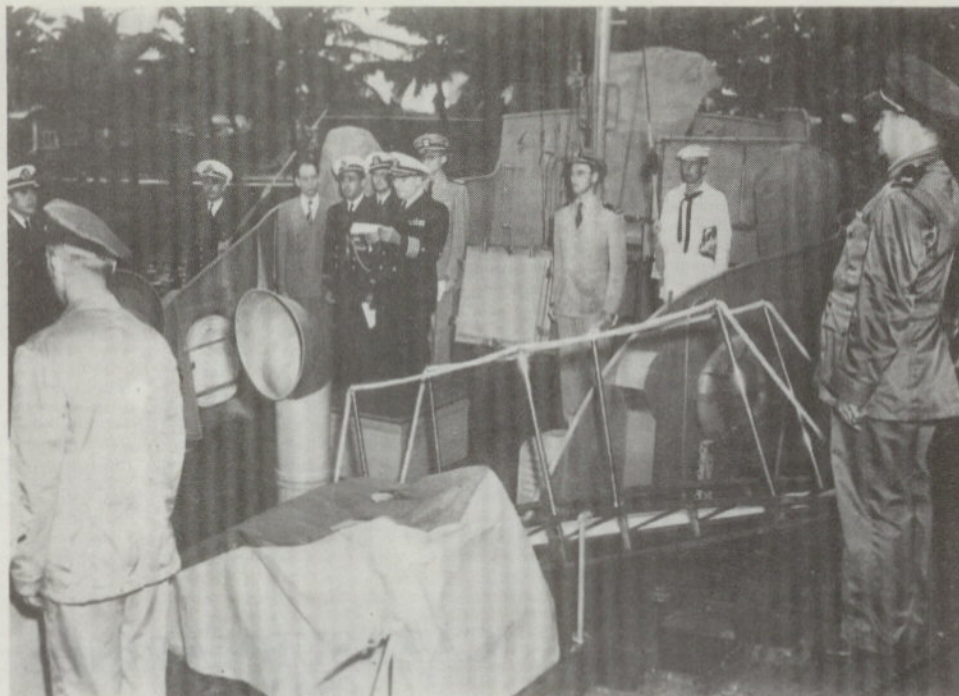
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 45 Tons., Eslora 25.597 m. Manga 4.88 m. Puntal 1.37.

VELOCIDAD: 18 nudos.

PROPULSION: Dos motores de gasolina "Sterling Viking" de 1200 H.P.

ARMAMENTO: Una ametralladora anti-aérea de 20 mm. Fueron botadas al agua en 1942-1943.

Entregados a la **Armada de México** por la US Navy en 1943.



El capitán Riekfohl, subjefe del Golf Sea Frontier, lee las órdenes y su discurso de entrega del buque. Al fondo a la izquierda se ve al teniente de fragata Adrián Muñoz Solleiro, a quien dio a reconocer como Comandante del CS-02, el teniente de frag. Pablo Dávila R. Miami, Flo., 17 de marzo de 1944.

CARACTERÍSTICAS:
 DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 43 Tons., eslora 22,597 m. Manga
 4,88 m. Puntal 1,37.
 VELOCIDAD: 18 nudos.
 PROPULSION: Dos motores de gasolina "Siemens Vickers" de 1200 HP.
 ARMAMENTO: Una ametralladora anti-aérea de 20 mm. Escudo portador al
 agua en 1942-1943.
 Entregado a la Armada de México por la US Navy en 1943.

CAZASUBMARINOS

CS-11, CS-12, CS-13



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 85 tons., Eslora 34.14 m. Manga 5.425 m. Puntal 1.22 m.

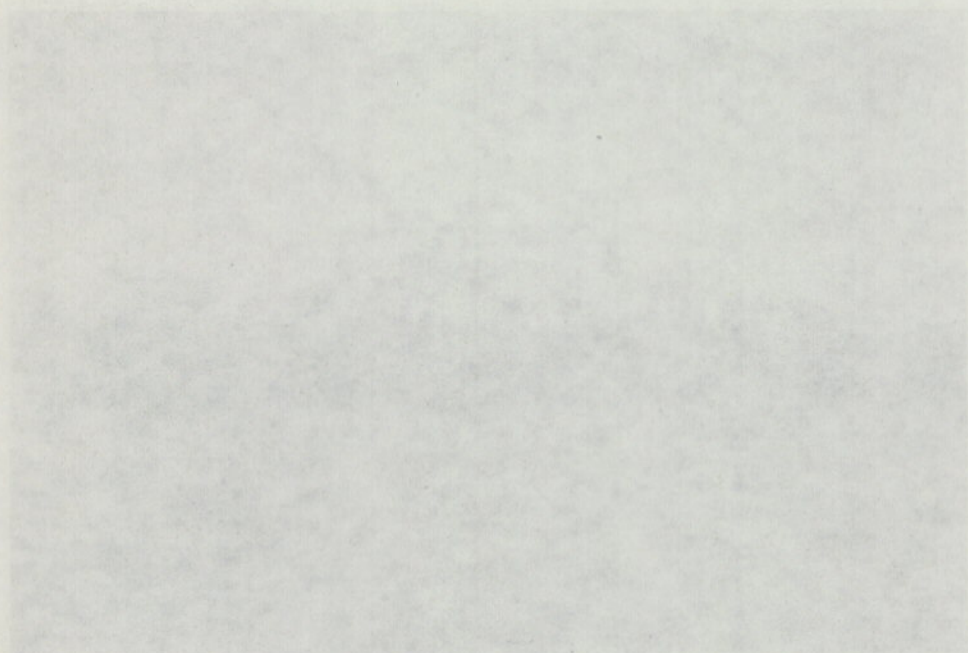
VELOCIDAD:

PROPULSION:

ARMAMENTO: Una ametralladora de 40 mm; dos anti-aérea de 20 mm.

CAZASUBMARINOS

CS-11, CS-12, CS-13

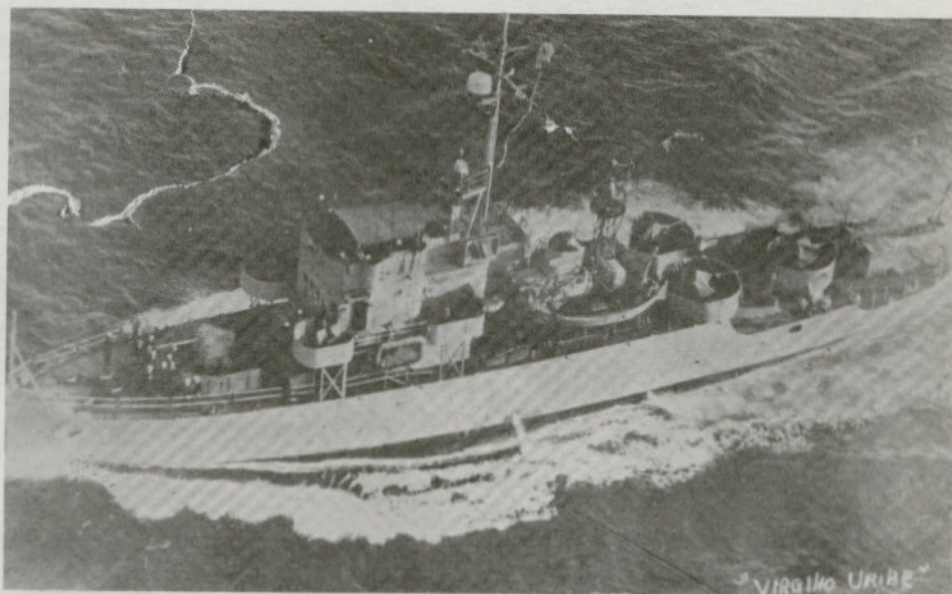


ARMAMENTO: Una ametralladora de 40 mm; dos anti-aérea de 20 mm.
PROPULSION:
VELOCIDAD:
7 125 m. Por hora 1.22 m.
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 85 toneladas, Eslora 34 m. Manga
CARACTERISTICAS:

CORBETAS

**TOMAS MARIN C-3, BLAS GODINEZ C-2, DAVID PORTER C-4,
PEDRO SAINZ DE BARANDA C-1, VIRGILIO URIBE C-5**

1947



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 600 tons. normales. 903 tons. a plena carga. Eslora 56.08 m.; Manga 10.06 m.; Puntal 2.89 m.

VELOCIDAD: 15 nudos.

PROPULSION: Dos motores Diesel General Motors de 1800 BHP. Dos ejes.

ARTILLERIA: Uno de 3"50 cal.; seis de 40 mm. AA tres dobles; cuatro sencillas AA de 20 mm.

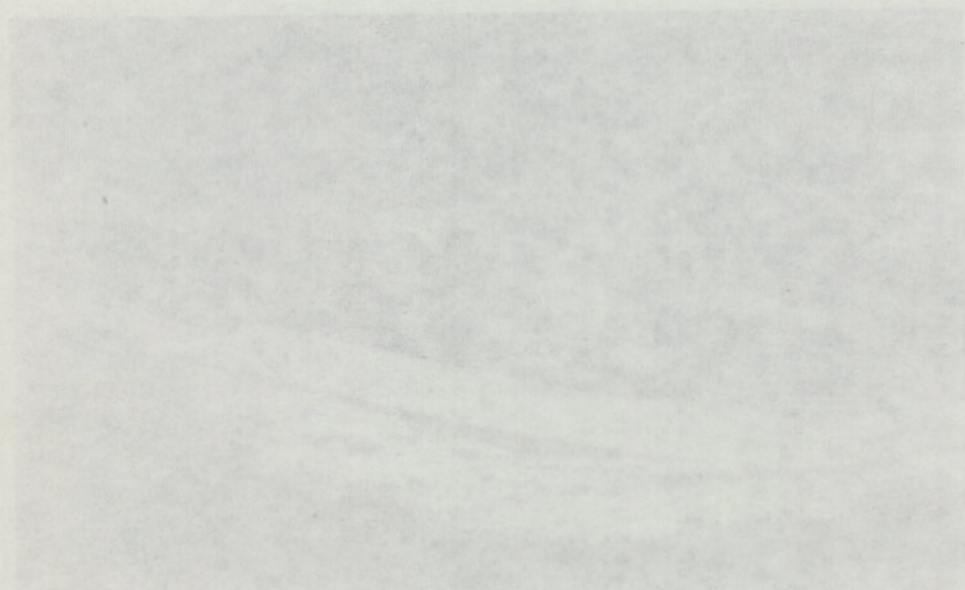
TRIPULACION: 80 hombres.

Se terminaron de construir en 1943-1944 en los EUA para la US Navy en 1947.

CORRETTAS

TOMAS MARIN C-3, BLAS GONZALEZ C-2, DAVID PORTER C-4,
PEDRO SAIZ DE BARRANDA C-1, VIRGILIO URIBE C-5

1947



CARACTERÍSTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 600 tons normales, 900 tons aplo-
na carga. Eslora 26.08 m.; Manga 10.05 m.; Puntal 2.89 m.

VELOCIDAD: 15 nudos.

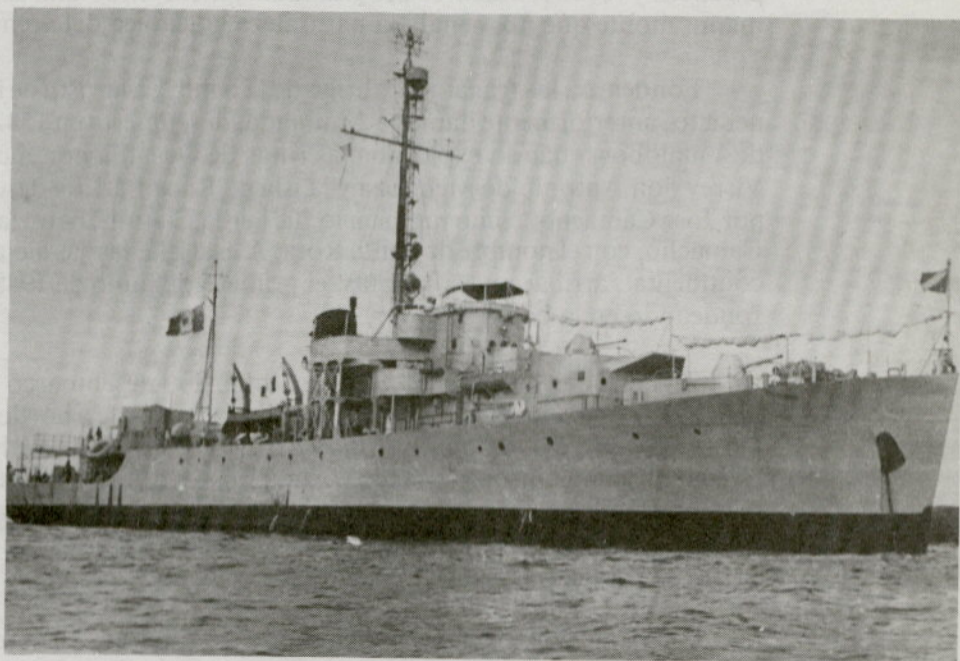
PROPULSION: Dos motores Diesel General Motors de 1800 SHP. Dos ejes.

ARTILLERIA: Uno de 7.50 cal.; seis de 40 mm. AA tres dobles; cuatro de
cillas AA de 50 mm.

TRIPULACION: 80 tripulantes.

Se terminó de construir en 1943-1944 en los EUA para la US Navy en 1947.

FRAGATAS CALIFORNIA, PAPALOAPAN, TEHUANTEPEC Y USUMACINTA 1947



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 2100 tons., Calado: proa 1.63 m.
popa 3.13; Eslora 92.63 m.; Manga 11.45 m.; Puntal 7.46 m.

VELOCIDAD: 10.5 nudos.

PROPULSION: Dos Máquinas alternativas de triple expansión y potencia de
2750 IHP por eje igual a 5500 IHP; dos calderas Tipo "A" de tres colectores.

TRIPULACION: 120 hombres.

Los buques fueron construídos: el primero por Consolidated Steel, San Pedro; el segundo por Globe S.B.Co. Superior, Wisa, EUA, en febrero y enero de 1944, respectivamente, y la tercera y cuarta por la American S.B.Co., Ohio, EUA.

Fueron adquiridos por el gobierno de México en el año de 1947, prestaron un buen servicio a la Armada, hasta que fueron dadas de baja en junio y agosto de 1964.

Viaje efectuado por las fragatas Tehuantepec y Papaloapan por las islas mexicanas del Pacífico en 1948, llevando la Escuela Superior de Guerra.

El día 20 de mayo a las 18:20 horas zarparon ambas fragatas del puerto de Acapulco, Gro., con rumbo a Socorro, la antigua isla de Santo Tomás, así bautizada por el capitán Hernando de Grijalva en 1633. El nombre que ahora ostenta fue puesto en 1608 por Martín Yañez de Armida, que según se dice partió en busca de oro y al visitar la isla, le cambió el nombre por Socorro, la más importante de las que integran el archipiélago de Revillagigedo. Las demás islas son: Clarión, San Benedicto y Roca Partida, que por decreto forman parte del Estado de Colima.

El día 29 fondearon las fragatas en la bahía Braithwait de isla Socorro, desembarcando el personal de la Escuela Superior de Guerra para efectuar sus prácticas y reconocimientos programados, incluyendo una ascensión al Evermann, monte que nos señala la naturaleza volcánica del archipiélago.

Fondearon las fragatas al abrigo de la bahía y a la vista de la isla de San Benedicto, anteriormente llamada Anublada, descubierta en 1542 por Ruy López de Villalobos, cuando exploraba las rutas de Oceanía por encargo del primer Virrey don Antonio de Mendoza y la isla de Roca Partida descubierta en 1779 por José Camacho, como también lo fue la isla Clarión, bautizada por el mismo Camacho, con el nombre de Santa Rosa. A esta isla, la más alejada del territorio continental, arribaron las fragatas, el primero de junio de 1948 a las 05:50 hrs. fondeando en la bahía Sulphur.

En la lancha de la *Tehuantepec* se intentó el desembarco sin lograrlo, debido a la fuerte resaca, posteriormente con la panga de a bordo lograron poner pie en tierra. El Comandante de la *Papaloapan*, José María Rivas Sáenz, el capitán de fragata Gustavo Rueda Medina, instructor en la Escuela Superior de Guerra, el jefe de máquinas Mario Lavalle Argudín y dos oficiales de la expedición científica-militar, se dirigieron en la lancha al desembarcadero, llegando a tierra sin novedad.

Cuando el Sol se ponía en el horizonte, los que habían desembarcado se incorporaron a sus respectivos buques, comenzando dar avance a las 20:10 hrs., rumbo a isla Guadalupe. A la amanecida del día 4 se empezó a distinguir a la distancia y a través de la niebla, la silueta de la isla y ya próximos se pudo apreciar su mole imponente que se eleva desde las profundidades abisales, hasta perderse en las nubes que envuelven las regiones altas.

Se navegó a poca máquina hasta el fondeadero Melpomene y como a 200 metros del desembarcadero se encontraban unas casas de madera que alojaban el Observatorio Meteorológico, de cooperación internacional. Al cuidado de

esta estación estaban el teniente de corbeta R.T. Buenfild con el de igual grado Carlos Falcón Filigrana y 1/er. maestre R.T. Carlos García, quienes con sus respectivas familias constituían los únicos habitantes de la isla. Esta fue descubierta en el segundo viaje que hizo Sebastián Vizcaino a California navegando con dos navíos y una fragata. Un viento fresco del noroeste obligó al navío *Santo Tomás*, la Almirante, a quedarse resagada, perdiéndose de vista continuando la navegación el navío *San Diego*, la capitana y la fragata *Tres Reyes*. Un mes se cumplía de haberse separado de estos dos buques, cuando se le avistó nuevamente; tras la noticia de que había descubierto en septiembre de 1602, una isla grande que por los datos proporcionados no podía ser otra que la bautizada después con el nombre de Guadalupe. Se desconoce desde cuando lleva ese nombre, solo se sabe que desde el año de 1837 aparece por primera vez en una carta.

El 5 de junio a las 06:15 hrs. empezaron a navegar las fragatas para situarse en el fondeadero del noroeste, dada la profundidad que hay en ese sitio, la *Tehuantepec*, tuvo que acercarse demasiado a la playa para dar fondo al ancla, pero no habiendo lugar para las dos fragatas, la *Papaloapan* se quedó más retirada aguantándose con máquinas.

La playa de la isla tiene como respaldo un importante acantilado que se levanta a unos 300 metros de altura. Aquí abundan los elefantes marinos, con personal a bordo y de la Superior de Guerra se capturó una de estas bestias (*Macrorhinus angustirostris*) y la metieron en una jaula de madera construida por personal de la *Papaloapan*, e izada a bordo. Al contemplar estos enormes animales, algunos alcanzan más de los cuatro metros de longitud y un metro de circunferencia con un peso de unas cuatro o cinco toneladas, nos remontamos a otras épocas geológicas, a la del dinosaurio del jurásico o del anfibio gigante del carbonífero.

En la isla abundan las cabras salvajes que en ocasiones se despeñan a lo alto del acantilado. También existe un hermoso bosque de cipreses de Guadalupe, único en el mundo, cuya altura varía entre los 12 y 20 metros, pero no hay árboles nuevos, pues la voracidad de las cabras no permiten que se desarrollen nuevos retoños.

El 5 de junio a las 20:00 hrs. zarparon las fragatas e hicieron rumbo a islas Coronados, arribando al día siguiente a las 10:15 hrs. fondeando un poco al sur de la isla, en puerto Cuevas. Las lanchas de a bordo atracaron en unos escalones, labrados en la roca que conducen a un edificio que en otra época fue hotel y ocupado ahora por un destacamento militar. Su estado era ruinoso ya que por mucho tiempo su mantenimiento fue nulo.

Por la parte posterior una vereda conduce al faro situado en lo más alto de la isla desde la que se observa la isla Norte y los dos islotes que forman al archipiélago de Coronados. Alrededor de la isla abundan las algas, de la que se hizo una buena provisión para alimentar al elefante marino que iba a bordo de la *Papaloapan*.

Con todo el personal a bordo de ambos buques, se tocó babor y estribor de guardia levando anclas y a las 17:45 hrs. se hizo rumbo a Ensenada, B.C., arribando a las 22:00 hrs. Una permanencia de dos días en ese puerto y el día 9 a las 06:20 hrs. de nuevo a la mar, rumbo a las islas de San Benito.

Al día siguiente en la mañana, dieron fondo en la bahía que forman los Tres Benitos. Hasta a bordo se podían escuchar los aullidos de los lobos marinos, cuya abundancia es notable. La *Tehuantepec* efectuó el desembarco en la isla Benito de Enmedio y la *Papaloapan* en la isla Benito occidental. Por falta de tiempo no se exploró la oriental. A las 11:45 hrs. las fragatas levaron anclas y pusieron rumbo a isla Cedros, arribando a las 16:00 hrs. y fondeando frente al muelle de la Empacadora. Esta isla es la más poblada de la costa occidental mexicana. Fue descubierta en 1539 por don Francisco Ulloa.

En este lugar a causa de fuertes temporales y averías que sufrieron los buques de la expedición de Ulloa, originó el descontento en las tripulaciones, pues parte de ellas descaban regresar a la Nueva España a lo que rotundamente se negó Ulloa quien quería continuar con los descubrimientos en la Mar del Sur. Esto dio por resultado que la expedición se dividiera regresando una nao con los descontentos el 25 de marzo de 1540 y Ulloa con la otra parte quedó en Cedros para continuar la navegación, sin que nunca más volviera a saberse de él.

De Cedros partieron las fragatas el 11 de junio a las 06:00 hrs. rumbo a isla Margarita o Santa Margarita como fue llamada originalmente, y se encuentra en la amplia bahía de Magdalena.

Arribaron los buques el día 12 fondeando frente a Puerto Cortés, asiento de la Tercera Zona Naval. Isla Margarita tiene una gran significación estratégica e importancia económica en el futuro, por los yacimientos de Magnecita considerada como material estratégico e industrial de alto valor.

El descubrimiento de la bahía e isla Margarita, se debe al gran navegante español de Ulloa, enviado por Hernán Cortés en un último esfuerzo para explorar las costas occidentales de la Baja California. La expedición estaba compuesta por las naos: *Santa Agueda* de 120 t., la *Trinidad* de 35 t. y *Santo Tomás* de 20 t., zarparon de Acapulco el 8 de julio de 1539. Durante la noche del 27 de agosto una tormenta separó al navío *Santo Tomás* de los otros dos y no lo volvieron a ver. Ulloa después de un recorrido por el golfo de California, al que bautizó con el nombre de Mar Bermejo, continuó navegando, habiendo doblado el cabo de San Lucas el día 7 de octubre, iniciando el reconocimiento de la costa occidental de la península de Baja California, siendo el primero en llegar. Al amanecer del 25 de noviembre de 1539 entró en aguas de la bahía Almejas, pasando por el canal que separa isla Margarita de la isla Creciente encontrando dentro de la bahía arribado cinco días antes a favor de una tempestad que dispersó a los otros dos buques. Ulloa tomó posesión de la bahía y le puso por nombre Santa Catalina.

El día 13 de junio las fragatas, con el personal de la Escuela Superior de Guerra, zarparon rumbo a la Paz, B.C. y barajando la costa avistaron por el través, Cabo Falso, luego Cabo San Lucas y entrando al golfo de California se tuvo a la vista Punta Gorda y la isla Cerralvo. Entrando por el canal de San Lorenzo, al anochecer se tuvo por estribor la isla Espíritu Santo. A las 22:00 hrs. dieron fondo frente al faro de Punta Prieta. Al día siguiente el personal de la Escuela Superior de Guerra desembarcó en el muelle de Petróleos Mexicanos para visitar la Paz.

La jaula con el elefante marino se transbordó al guardacostas auxiliar *Acapulco*, para llevarlo a la Paz y posteriormente enviarlo a la ciudad de México. Esto no se llevó a efecto, pues del zoológico de Chapultepec, avisaron que

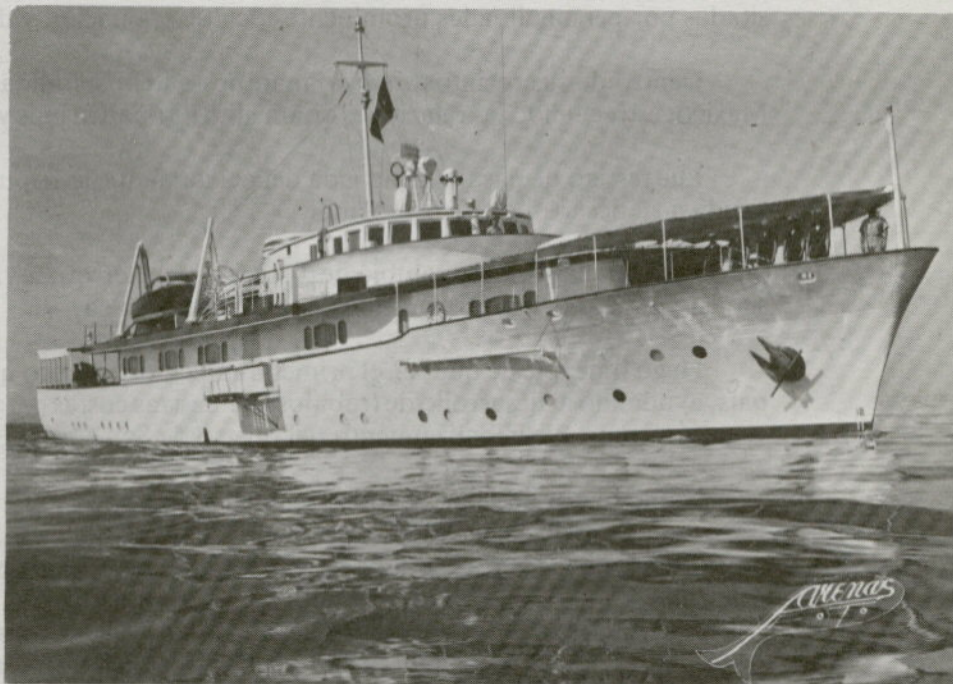
no tenían la instalación adecuada para mantenerlo en cautividad y por lo tanto el elefante marino se reintegró a su elemento, la mar.

El 15 de junio a las 14:30 horas, con todo el personal de la expedición a bordo, zarparon los buques rumbo a Guaymas, Son., atracando al muelle de la Ardilla. El 18 del mismo mes, a las 23:30 horas, se hizo por la salida y se trazó rumbo a Mazatlán, Sin. Se navegó con fuertes chubascos y mar gruesa, fondeando en Puerto Viejo, sin novedad. El desembarco fue difícil, por el fuerte oleaje que azotaba un pequeño muelle de un hotel en construcción.

El 21 de junio zarparon de Mazatlán y pusieron proa a las islas Marías. Se arribó a Puerto Balleto a las 14:45 hrs. Se hizo una visita al Gobernador del penal, y se recorrieron las instalaciones.

De nuevo a bordo zarparon las fragatas pasando por el canal que forman las islas María Madre, María Magdalena y María Cleofas la más al sur del archipiélago. Se navegó barajando la costa hasta arribar al puerto de Acapulco, atracando al muelle a las 13:30 hrs. del día 24 de junio, con un total de 4 260 millas náuticas recorridas en este viaje.

YATE SOTAVENTO (1 A) 1948



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 300 tons.; normales; 400 tons.; a plena carga. Eslora 50.44 m.; Manga 8.53 m.; Puntal 3.04 m.; Calado medio 2.7 m.

VELOCIDAD: Dos motores Diesel con potencia de 900 BHP., en cada eje; total 1 800 BHP.

Esta unidad fue adquirida en los E.U.A. en 1947, originalmente como buque hidrográfico, sin embargo su destino fue el de yate presidencial, por lo que su readaptación para tal fin, de camarotes de lujo y climatizado en su totalidad; además las cubiertas principal y de superestructura estaban recubiertas con tracas.

Fue construido por Higgins, New Orleans E.U.A. y botado al agua en 1947.

Posteriormente cesó oficialmente su servicio como yate presidencial y reacondicionamiento como buque oceanográfico en 1966, sin embargo poco tiempo después, causó baja del servicio de la Armada.

Despedida al buque hidrográfico Sotavento al causar baja del activo

El Guardiamarina C.G. Alfredo Ordóñez Ortiz, fue designado para pronunciar unas palabras de despedida al buque hidrográfico *Sotavento*.

“Nuestra Marina Nacional se engalanó al recibir en su seno a una nave nacida en lejanos mares y que fue adoptada como su hija predilecta por un ex-primer Mandatario de nuestra nación.

Desde su noble cuna, vio su vida ligada a sucesos importantes de la vida política de nuestro país, adquiriendo brillantes sus cubiertas al haber sido transitadas por personalidades prominentes de nuestra nación y del extranjero.

Dentro de sus recintos, se hizo manifiesta la hospitalidad del pueblo de México, estrechando las relaciones de amistad de nuestro país y otras naciones.

Fue testigo de pasajes de la vida del personal que lo tripuló, sirviendo de ayuda a su desarrollo físico y mental.

Pero un día el viento cambió de dirección y su derrota se vio arrumbada al servicio directo de nuestra gloriosa **Armada de México**.

Hago hincapié de que fue el primer buque hidrográfico que tuvo nuestro país, ayudando al desarrollo de trabajos en nuestras costas para ayudas a la navegación como fue el balizamiento del puerto de San Carlos, T.S. de B.C.

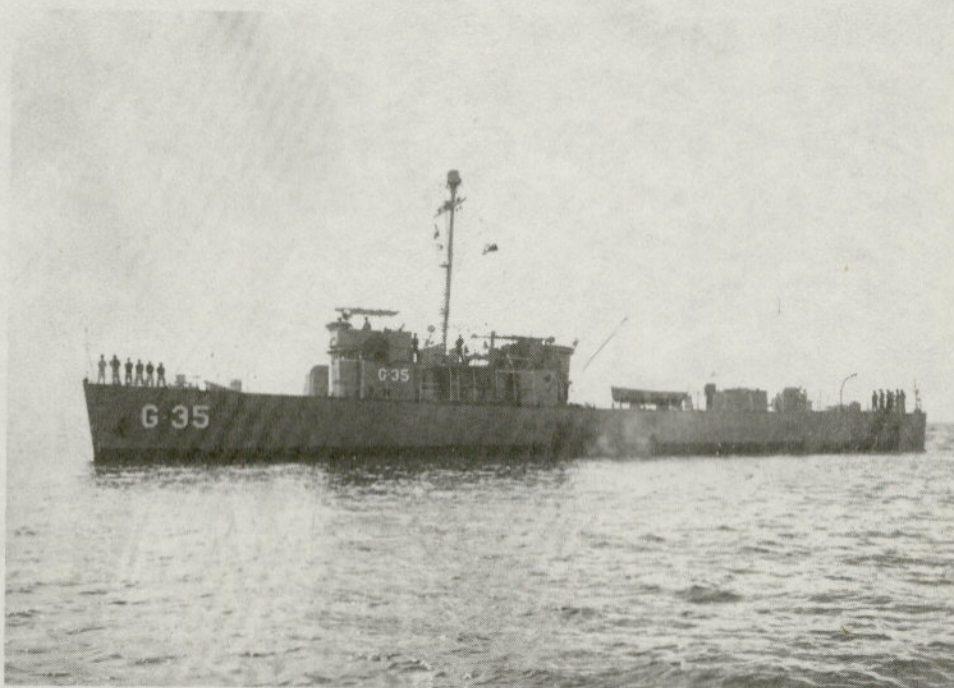
Como buque auxiliar, siempre demostró capacidad y eficiencia en las misiones que le fueron encomendadas. En muchas ocasiones fue designado buque insignia de las más altas autoridades navales de nuestro país.

¡SOTAVENTO! el personal que te tripuló y vivió contigo etapas gloriosas para nuestra **Armada de México** guardarán un eterno recuerdo de ti y aseguran que tu espíritu marino seguirá flotando en las aguas de este puerto.

Hoy, primero de febrero de 1974, después de 17 años de fructífera labor, será arriada la enseña nacional que portaste con acierto y gallardía, tus hermanos que continuarán surcando nuestros mares te acompañan en el ocaso de tu vida.”

GUARDACOSTAS

**GC-30, GC-31, GC-32, GC-33, GC-34, GC-35, GC-36, GC-37 Y GC-38
1951**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 375 ton.; a toda carga; Eslora 53.57 m.; Manga 7.27 m.; Calado medio 5.69 m.

VELOCIDAD: 10 nudos de velocidad económica y 19 nudos máxima.

PROPULSION: Dos motores principales.

AUXILIARES: Dos motores, una caldereta, dos unidades frigoríficas.

APARATOS DE NAVEGACION: Una giroscópica, una unidad de radar (algunos con eco sonda y cinturón antimagnético).

ARMAMENTO: Se adquirió para instalar en cada uno de estos buques un cañón de 3'', una ametralladora de 40 mm., cinco ametralladoras de 20 mm., dos rampas para cargas de profundidad, dos proyectos para lanzar las mismas y dos lanzacohetes.

GUARDACOSTAS

GC-30, GC-31, GC-32, GC-33, GC-34, GC-35, GC-36, GC-37 y GC-38

1951



CARACTERÍSTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 375 ton.; a toda carga; Estora

33.57 mm.; Manga 7.57 m.; Calado medio 2.69 m.

VELOCIDAD: 10 nudos de velocidad económica y 19 nudos máxima.

PROPULSION: Dos motores principales.

AUXILIARES: Dos motores, una caldera, dos unidades frigoríficas.

BUQUES PATRULLAS

**TENIENTE JOSE AZUETA (F-07) Y ASPIRANTE
DE PRIMERA JOSE VILLALPANDO (F-06)**

1959-1960



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 80 tons.; Eslora 26 m.; Manga 5 m.;
Calado medio 1.8 m.

VELOCIDAD: 12 nudos.

PROPULSION: Dos motores Diesel Superior; potencia por eje 300 BHP.; to-
tal 600 BHP.

ARMAMENTO: Dos piezas dobles AA de 13.2 mm.

CASCO: Metálico.

Estos buques por sus dimensiones, y poco calado, han prestado útiles servicios en el sureste de la república y en los ríos de la zona del Caribe.

Fueron construidos en los Astilleros de Marina No. 1 en Tampico, Tamps., en 1959 y 1960, respectivamente.

BUQUES PATRULLAS

TECNICISTA JOSÉ ANTONIO Y ASISTENTE
DE PRIMERA JOSÉ MATEO ALVARADO
1959-1960

CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 80 tons.; Eslora 26 m.; Manga 5 m.;
Calado medio 1.8 m.
VELOCIDAD: 12 nudos.
PROPULSION: Dos motores Diesel Superior; potencia por eje 700 BHP; 10
ml 600 BHP
ARMAMENTO: Dos piezas dobles AA de 12.7 mm.
CASCO: Metalico

LANCHAS PATRULLA FLUVIAL, CLASE AM

AM-1 (F-11), AM-2 (F-12), AM-3 (F-13), AM-4 (F-14), AM-5 (F-15),
AM-6 (F-16), AM-7 (F-17), AM-8 (F-18), AM-9 (F-19), AM-10 (F-20)

1960 - 1961 - 1962



CARACTERISTICA:

LANCHAS MEDIO	DESPLAZAMIENTO	ESLORA	MANGA	CALADO
AM-1	18.5 tons.	10 m.	3.5 m.	1.8 m.
AM-2	18.5 tons.	10 m.	3.5 m.	1.8 m.

AM-3	18.5 tons.	10 m.	3.5 m.	1.8 m.
AM-4	18.5 tons.	10 m.	3.5 m.	1.8 m.
AM-5	37.0 tons.	17 m.	3.96 m.	1.3 m.
AM-6	37.0 tons.	17 m.	3.96 m.	1.3 m.
AM-7	37.0 tons.	17 m.	3.96 m.	1.3 m.
AM-8	37.0 tons.	17 m.	3.96 m.	1.3 m.
AM-9	10.0 tons.	12.2 m.	3.96 m.	1.3 m.
AM-10	10.0 tons.	12.2 m.	3.95 m.	0.5 m.

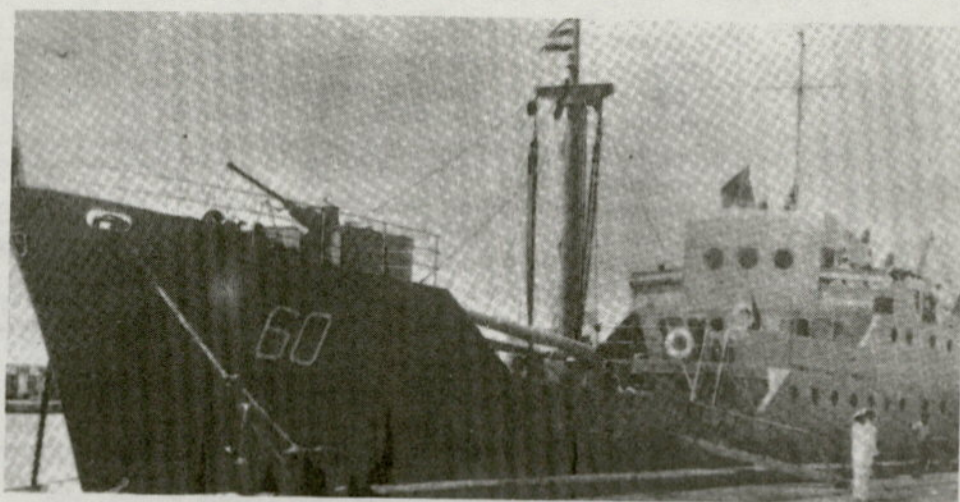
VELOCIDAD: 9 nudos.

PROPULSION: Las lanchas *AM-1* y *AM-2* con motor Diesel Gray Marine Mod. 671 RC.40 H. de 185 HP. y 150 HP respectivamente; la *AM-3*, dos motores Diesel Gray Marine Mod. 6D4 27 de 100 HP.; la *AM-4*, un motor diesel Marine Cartepillar Mod. D 337-F de 185 HP.; *AM-5*, *AM-6* y *AM-7*, un motor Diesel Marine Cummins Mod. 320 H.P.; la *AM-8* un motor Diesel de 320 HP., y la *AM-9* y *AM-10* motores Diesel Marine General Motors, serie 53 Mod. 5033-7001 cada uno con dos motores de 101 HP.

Estas embarcaciones, como su tipo específica están diseñadas para presentar sus servicios, principalmente en los ríos del país, en donde por sus características se han desempeñado eficientemente. Estas unidades son de casco metálico y fueron construidas totalmente en los Astilleros de Veracruz, Astilleros de Marina No. 1, en Tampico, Tamps. Debido a diferentes circunstancias, de las unidades construidas, aunque son del mismo tipo, no tienen las mismas características físicas, como son sus dimensiones, tonelaje, así como la maquinaria propulsora y auxiliar instalada a bordo.

Estas lanchas entraron en servicio: las tres primeras en 1960, la 4a. y 5a. en 1961 y las últimas en 1962.

TRANSPORTE ZACATECAS 1962



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 780 tons. normales. Eslora 48.16 m.; Manga 8.29 m.; Puntal 2.743 m.

VELOCIDAD: 10 nudos.

PROPULSION: Un motor Diesel MAN de 560 H.P.

ARMAMENTO: Un montaje de 40 mm. y dos ametralladoras de 20 mm. simples.

TRIPULACION: 13 oficiales y 37 de tripulación.

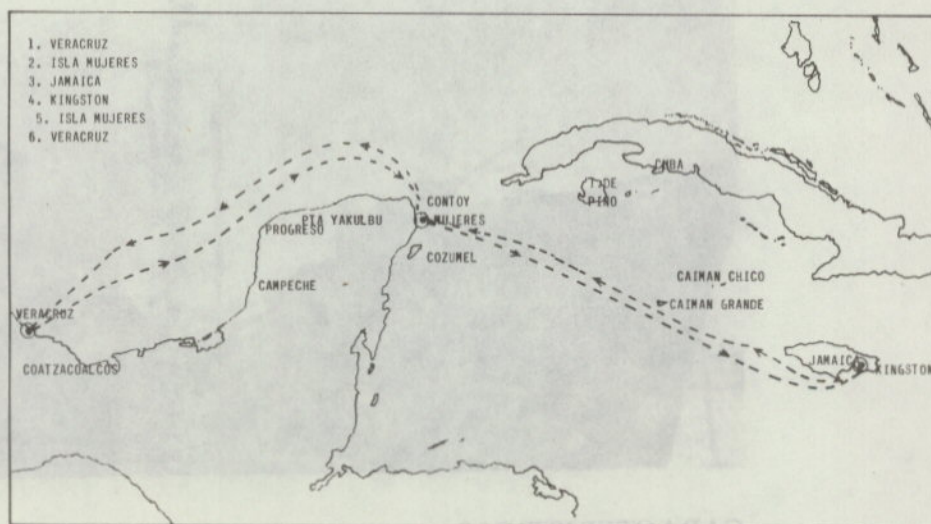
Construido en los Astilleros de San Juan de Ulúa en el año de 1962, como parte de un modesto programa de botadura de unidades navales, lo que demostró la capacidad de nuestros ingenieros técnicos y obreros en esta especialidad.

Prestó excelentes servicios en los que destaca el viaje Montago Bay Kingston, Jamaica, para conducir desde Veracruz el fuego azteca, destinado a los IV Juegos Centroamericanos y del Caribe, el 3 de agosto de 1962.

El 16 de febrero del año de 1963, zarpó con destino a Santo Domingo para efectuar una visita de cortesía, con motivo del cambio de poderes ocurrido en ese país, retornando a Veracruz el 16 de marzo.

Este buque fue el primero en cuanto a dimensiones que para el servicio naval, se construyó en astilleros nacionales.

DERROTA TRANSPORTE DE GUERRA ZACATECAS (1962)



BUQUES PATRULLA

**POLIMAR 1 (F-01, ex-G-1), POLIMAR 2 (F-02, ex-G-2),
POLIMAR 3 (F-03, ex-G-3), POLIMAR 4 (F-04, ex-G-4),
POLIMAR 5 (F-05, ex-G-5)**

1961 - 1962 - 1966 - 1968



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 37 tons.; a plena carga 57 tons.;
Eslora 20.1 m.; Manga 5.3 m.; Calado medio 1.1 m.

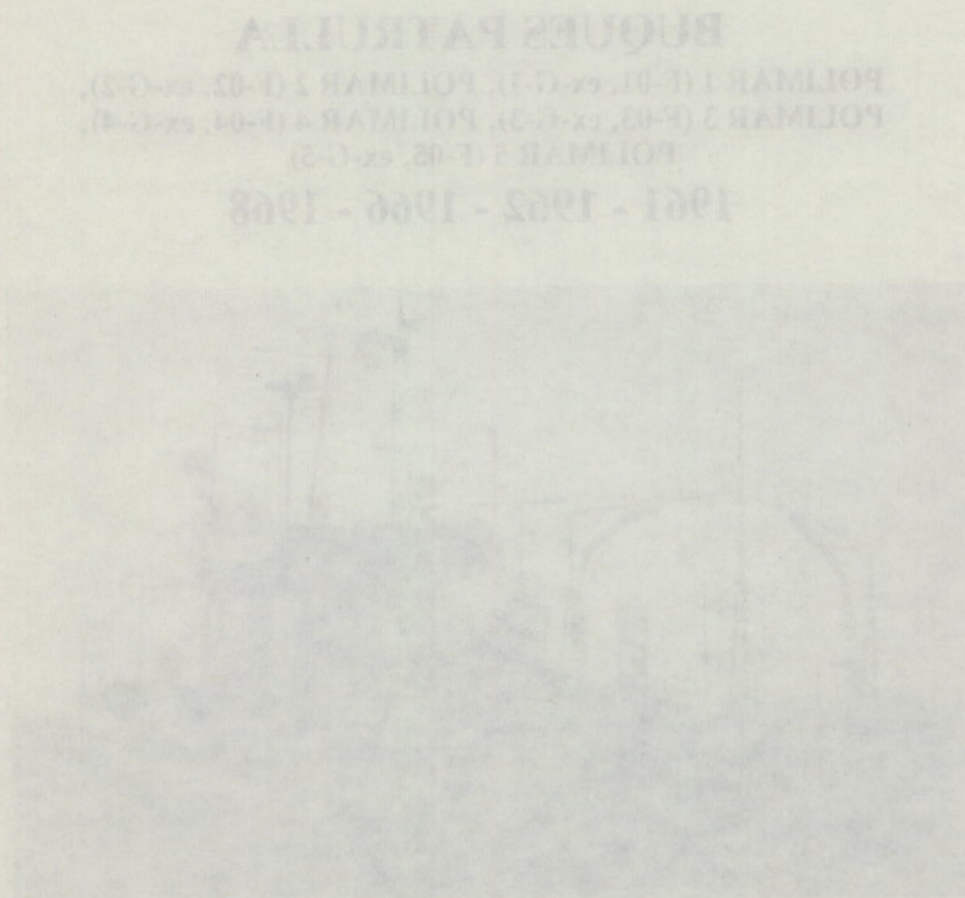
VELOCIDAD:

PROPULSION: Dos motores Diesel General Motors; potencia por eje 228
H.P.; total 456 H.P.

El *Polimar 1* el 4 y 5 fueron contruidos en los Astilleros No. 1 en Tampico,

Tamps., y el *Polimar 2* y 3 en el Astillero de Marina No. 6, en Icacos, Gro. Estos buques se comenzaron a construir en 1961, quedando en servicio el primero de 1962, el segundo y tercero en 1966 y el cuarto y quinto en 1968, respectivamente.

El diseño de estas patrullas vino a satisfacer varias necesidades en la Armada, desde el punto de vista de la construcción naval por la capacitación del personal de sus astilleros.



El *Polimar 1* y el *Polimar 2* fueron construidos en los Astilleros No. 1 en Tampico.
 H.P. 1, 1961-1962 H.P.
 PROPUSSION: Dos motores Diesel General Motors, potencia por eje 228
 VELOCIDAD: 12 nudos
 DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 37 toneladas a plena carga 27 metros
 CARACTERÍSTICAS:
 El *Polimar 3*, *Polimar 4* y *Polimar 5* fueron construidos en los Astilleros No. 6 en Icacos, Gro.

DRAGAMINAS CLASE ADMIRABLE

**D-01, D-02, D-03, D-04, D-05, D-06, D-07, D-08, D-09, D-10, D-11,
D-12, D-13, D-14, D-15, D-16, D-17, D-18, D-19**

1962



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 650 tons.; a plena carga 945 tons.;

Eslora 56.3 m; Manga 10.1; Calado medio 3 m.

VELOCIDAD: 15 nudos. Radio de acción 2150 millas a 10 nudos.

PROPULSION: Dos motores Diesel Cooper Bessemer con potencia por eje de 855 BHP.; total 1710 BHP.

TRIPULACION: 104 hombres.

Estos buques fueron construídos entre los años de 1942 y 1944 y adquiridos por la **Armada de México** el 2 de octubre de 1962 fecha oficial de compra. El total de las veinte unidades se integró por medio de cuatro comisiones que fueron ubicadas en el puerto de Orange, Texas, para activar grupos de cinco buques, habiendo recibido la designación de: Primera Comisión Activadora para los dragaminas 01, 02, 03, 04, 05; la Segunda Comisión Activadora para los dragaminas 06, 07, 08, 09, 10 y así sucesivamente la tercera y cuarta comisiones numerales hasta llegar el 20, todos procedidos por la letra DM. Cabe hacer notar que estos buques sólo fueron designados con numerales y nunca con nombre propio.

El dragaminas *DM-20* fue dado de baja como tal y se acondicionó para ser utilizado como buque oceanográfico. Se le desmontó el armamento y estructura lo que motivó un cambio en sus características como en su calado y compartimentaje.

ARTILLERIA: Una pieza de 3" 50 calibre, sencilla cuatro piezas de 20 mm. (algunas de estas unidades tienen montajes dobles pero en la mayoría son sencillos).

El salvamento del personal de la barcaza perforadora Mercury por el dragaminas D-2

Por Manuel Peyrot G.

Antecedentes. Petróleos Mexicanos contrató la perforación de pozos petroleros en alta mar con la Compañía Perforadora Permayer.

Se le asignó la perforación del fondo del golfo de México en posición lat. = 21° - 55' N, long. = 097° - 35.9' W, o sea aproximadamente a la mitad de la distancia entre Tampico y la Isla de Lobos.

La barcaza *Mercury* se encontraba a fines de 1966 fondeada con dos anclas a proa, dos anclotes a popa y en plena operación. Funcionaban sus máquinas, y todos sus aparatos auxiliares incluyendo los potentes winches que elevan, bajan y hacen girar los barrenos, de potencia suficiente para introducir un tubo a miles de pies de profundidad en el fondo del océano.

Su tripulación estaba formada por 110 obreros. A bordo se contaba con todos los elementos necesarios de salvamento en el remoto caso de necesidad. Decimos remoto, porque no se había registrado accidente alguno que pusiera en peligro la actividad de esta nave de registro americano, sólidamente construída y diseñada para resistir los peligrosos vientos del norte en el golfo de México, y los terribles huracanes cuyos vientos con velocidad hasta de 300 km por hora, devastan periódicamente las costas del Caribe y del golfo de México.

La tripulación trabajaba sus turnos y descansaba de acuerdo con el horario de actividades, noche y día, incluyendo domingos y días festivos, los cuales se acumulan para que por cada veinte días de trabajo se descansen diez, con permiso para que cada tripulante vaya al lugar de su residencia a descansar.

La temporada de nortes que se inicia en el golfo de México a partir de octubre, aumentando la violencia del viento a medida que se aproxima el invierno,

se encontraba ya muy adelantada y la tripulación le había perdido el temor a esos meteoros, que levantan grandes olas impulsadas por un viento furioso que proyectan espesas cortinas de espuma sobre el buque. La barcaza resistía perfectamente el oleaje y el viento prácticamente sin moverse de su sitio, simplemente balanceándose pesadamente, y haciendo trabajar las amarras de las anclas, que en ocasiones se ponían tirantes, como cuerdas de guitarra.

El 31 de octubre de 1966 sopló un norte huracanado

La tripulación acostumbrada al mal tiempo había perdido el temor, y simplemente se encerraba en sus cámaras y comedores, entreteniéndose en juegos de salón, lectura, o con la música de radios, discos y grabadoras, en espera de que calmara el viento y oleaje, había arrancado alguna plancha y el agua entraba rápidamente al buque. La inundación era tal, que el Capitán, de acuerdo con el Jefe de Máquinas, el Ingeniero en Jefe de Perforación, y el Contraamaestre, no encontraron posibilidades de reparación e inmediatamente ordenaron el abandono del buque con tiempo suficiente para que se hiciera el embarque en forma ordenada en botes y balsas salvavidas, llevando cada hombre su chaleco protector que le permitía flotar independientemente.

Se ordenó de inmediato pedir auxilio por radio. Se había iniciado el abandono del buque. La tripulación formada en su mayor parte de obreros de perforación, carecía de educación marinera. Se había ensayado una a dos veces el embarque en los botes salvavidas. Ahora el pánico impedía el uso normal de estas embarcaciones. Algunas no se pudieron echar al agua. Otras se desprendieron de sus extremos, lanzando al agua a sus ocupantes. Otros botes bajaron sobrecargados y fueron de inmediato volcados por las grandes olas. Las balsas soportan mejor el esfuerzo, deslizándose sobre las rampas cayeron al agua y fueron retenidas por su amarra.

Los que estaban en el agua las ocuparon. Quienes permanecieron a bordo, tenía que decidirse a lanzarse al agua para abordar una de estas balsas, o bien, quedarse a bordo en espera de auxilio.

Pronto no quedaron a bordo más que veinte o treinta obreros que tiritaban de frío. Algunos no habían alcanzado salvavidas y se mantenían pegados a la barandilla con una tabla a su alcance, dudando si echarse al agua o morir a bordo.

Finalmente el buque fue aumentando su escora y lentamente dio el pantoque. Ya no había nada que esperar, y estos hombres obligados por el movimiento del buque, al irse escorando, caminaron por la banda que emergía. Algunos se arrastraron sobre la conchuela y finalmente fueron lanzados al agua. Posteriormente rompió las cadenas y quedó a la deriva, convirtiéndose en un peligro para la navegación.

Una llamada angustiosa

El 10. de noviembre de 1966, el radiotelegrafista de guardia en la estación de la I Zona Naval en Tampico, escuchó:

“Compañero por favor, nos estamos hundiendo . . . desde la caseta, veo la cubierta a flor de agua y el balance es cada vez más pronunciado . . .

Por Dios, si puede hablar al jefe de la Marina, a la Capitanía de Puerto, a los buques pescadores, a todos aquellos que quieran ayudarnos. . . Algunos botes han sido volteados por el oleaje. . . La gente se tira al agua aterrorizada. . . Ya nada más quedan algunos cuantos a bordo. . . El agua pronto llegará a los motogeneradores. . .”

Media hora después:

“Compañero, no nos abandone. . . ya no puedo hacer más. . . tendré que echarme al agua. . . Las olas son gigantescas. . . No sé si podré nadar, el frío es intenso. . .”

Esta llamada al honor de la Armada, fue escuchada en Tampico por el Comandante de la I Zona Naval, vicealmirante Enrique Villegas Bustamante. Sabía que el puerto estaba cerrado. Le reportaron que Petróleos Mexicanos había movilizado desde la primera noticia de la avería en la barcaza **Mercury**, a sus remolcadores de altura, poderosas naves de 500 toneladas, capaces del más huracanado de los nortes. Sin embargo, el problema no era el de navegar con mal tiempo, sino cruzar la barra del río en cuya boca se encontraban las olas reflejadas con las impulsadas por el norte, aumentando su altura y su violencia a cantidades montañosas. . . ¿Cuánto? es probable que se registraran olas cortas de más de 6 metros de altura, capaces de estrellar el buque que se aventurara a salir, contra las piedras de las escolleras.

De modo que los remolcadores se acercaban a la bocana, y va a medio canal, aún con la protección de las escolleras; era tal el balance y la altura del oleaje, que hasta el Capitán más sereno, consideraba imposible la salida y decidía virar a tiempo antes de aumentar la lista de las víctimas con los miembros de su tripulación.

De estos intentos se hicieron seis. Entonces el gerente de Marina de Pemex, se comunicó con la Zona Naval exponiendo la situación de sus naves. ¿Podía hacer algo la Armada?

El vicealmirante Villegas tenía a sus órdenes cuatro dragaminas, de los cuales, dos estaban disponibles para todo servicio. Mandó localizar a sus comandantes. Se presentó de inmediato uno de ellos el capitán de corbeta C.G. Luis Hernández Baeza. El vicealmirante Enrique Villegas Bustamante expuso el problema:

—Se está hundiendo una barcaza al sur de Tampico. . . Los remolcadores de Pemex no han podido salir. . . Actuaremos en cuanto amaine el norte. . . ¿no le parece?

El Comandante Hernández Baeza, entró en profunda meditación breves instantes. . .

Ahora el Comandante de Zona quien dudaba en autorizar aquella salida, además de los ahogados por cuya muerte cargare en la conciencia, terminará por incapacidad profesional mi carrera naval y la de usted también Comandante. . . Pero si usted cree poder salir. . . ¡Lo autorizaré!

Trataré, mi Comandante. . . En media hora estoy fuera.

El Comandante del *DM-2* sólo recogió la tercera parte de su tripulación en dos camionetas de la Zona Naval. En media hora largó las amarras del muelle y a toda máquina se lanzó al canal de salida. Eran las 02:45 horas del día primero de noviembre de 1966.

El dragaminas D-2 cruza la barra

El norte que soplaba tenía características huracanadas, es decir, el viento soplaba con velocidad mayor de 200 kilómetros por hora. Una vez que el dragaminas abandonó la zona de protección de los grandes edificios de la ciudad, el viento se sintió en toda su intensidad.

Eran rachas frías, violentas, que atravezaban la protección de la ropa de mal tiempo, lacerando la piel el rostro se entumecía, las orejas congeladas y los ojos tendían a cerrarse como protección contra las partículas de arena que arrastradas por el viento producían dolorosa ceguera momentánea.

En el canal, el oleaje no tenía importancia. El viento solamente ondulaba la superficie del río, y el dragaminas marchaba a toda velocidad siguiendo las enfilaciones, cuyas luces se percibían claramente en la brumosa oscuridad, con cielo cubierto de impenetrable estratos grises y densos.

La tripulación se mantenía alerta y se continuaba en "babor y estribor de guardia", si bien se permitió utilizar la protección del puente para que el personal no recibiera directamente los golpes del viento.

Al pasar ciudad Madero empezó a sentirse el oleaje con mayor intensidad. Las grandes olas que lograban pasar la barra, iban perdiendo altura, aguas arriba, y se veían en la oscuridad como grandes ondulaciones que remontaban la corriente, y que la proa del dragaminas cortaba con limpieza con un ligero chasquido, similar al que produce la corriente de agua al pasar un obstáculo.

La altura de oleaje fue aumentando. Al pasar el faro de la barra, donde se inician las escolleras se abrió la puerta del infierno. El viento huracanado al pasar por las rocas se saturaba de rumores que cabalgaban sobre las cortinas de agua que el viento arrancaba a las restas del oleaje. Al chocar contra los mamparos las gotas sonaban con impacto de piedra y resbalaban en chorros de agua. Sobre los vidrios de la caseta de mando, producían una visibilidad cambiante que deformaba el exterior y poblada de sombras movientes.

A medio canal entre las escolleras, el buque fue zarandeado por olas montañosas que parecían venir de todas direcciones, aunque arrastradas por la marea entrante. Una enorme ola se precipitó sobre la proa, la inundó y mientras el buque se inclinaba hacia adelante, otra cresta arrastró la popa hacia babor y el barco se atravesó entre las escolleras.

"Para estribor, toda avante babor".

En cuanto el buque logró enderezarse: "Avante las dos".

La gente estaba aterrorizada, sin esperar órdenes, ante el golpe de mar que había barrido la proa, la tripulación que permanecía el socaire, corrió a protegerse. Algunos subieron al guardahumos, otros al puente. Se prendían de

las escalas con todas sus fuerzas para no ser lanzados al vacío por el brioso movimiento del buque, que sorprendido por el oleaje que venía de todos los cuadrantes, era lanzado unas veces hacia las piedras, después cuando parecía inminente que se iba a montar sobre las escolleras, una gran ola pasaba sobre las rocas, lo levantaba en su cresta, cual si volara y lo llevaba treinta o cuarenta metros hacia adelante.

“Para estribor, . . . Avante babor, . . . Avante babor . . .” y todo mundo veía aterrorizado como el buque hundía la proa en un abismo, y seguía . . . seguía . . . hasta que lentamente se recuperaba a caer a estribor, y volvía a alejarse de las piedras que ya parecían rascarle el costado en la banda contraria.

El Comandante se mantenía dentro de la caseta de mando a un lado del timonel, que con una mano se prendía fuertemente a la bitácora y con la otra a una de las mariposas de la ventila, junto al timonel y el contraemaestre que movía el telégrafo de órdenes a la máquina.

“A babor . . . Toda a babor . . . Rápido, toda a babor . . .”

“No obedece . . . Sigue la proa cayendo a estribor . . . Empieza a detenerse, . . . ahora se inicia la caída a babor . . .”

“Quita la caña . . . Rápido, quita la caña . . .”

“A la vía . . . ¿Se fijó mi Comandante? esa ola casi nos pasó de la escollera de babor a la de estribor . . . Yo creí . . .”

“Cállate . . . Contra . . . Los cinco sentidos en la maniobra . . . Mira . . . ¡Nos trepamos! . . .”

“Todavía no señor . . . El buque cae . . . cae . . .”

En la obscuridad se veían las luces de las escolleras de repente. Casi siempre estaban cubiertas por el oleaje.

“No se asuste . . . Le dijo el contraemaestre a un marinero que había gritado: Esa ola . . . Tan alta . . . Nos hunde . . .”

“Cállese . . . No ve que aquí el único que nos puede salvar es el Comandante . . .”

Y de pronto el Comandante sintió que sobre su espalda caían todas las oraciones y las súplicas de su personal . . . Era curioso, como él, quizá un poco menos asustado que los demás servía de soporte a los desfallecidos y de apoyo a los que por la terrible fuerza de los elementos empezaban a perder el valor.

“Ya estuvo contra . . . Salimos . . . Mire cómo la luz roja de la escollera se ve más a popa del costado . . .”

“Cuidado . . . La luz verde está a proa . . . Chocamos contra las piedras . . .”

“Timón a babor . . . Para babor, . . . Toda estribor . . .”

El dragaminas se había atravesado en plena entrada. Una ola lo inclinó casi hasta que la regala quedó besando el agua, otra levantó la proa, y la tercera, empujó la popa en sentido contrario . . . Por milagro el buque giró como trompo sobre la misma bocana. La roda rozó las piedras y cayó a babor entre terribles bandazos, en los que el oleaje pasaba sobre cubierta de banda a banda. Al mismo tiempo la proa se hundía en un abismo que parecía no tener fondo, hasta que otra ola de popa levantaba el buque en su totalidad para llevarlo sobre la rugiente cresta, de ronza, como si andara en volandas, sobre aquel abismo rugiente de múltiples climas.

Las luces quedaron atrás . . . Poco a poco fue muriendo el contraste montañoso en que las olas del norte entrechocaban con las reflejadas por las escolleras, sumando su altura, disminuyendo su longitud y produciendo un movimiento caprichoso e imprevisible capaz de sorprender al buque de maquinaria más poderosa, impidiéndole utilizar su timón para mantener la dirección.

Ahora se estaba en mar abierto, con el oleaje claramente establecido del norte. Ciertamente alto, rugiente, pero al fin manejable. El dragaminas se mantenía en dirección. El viento era quizás más fuerte en el libre océano, también más frío, pero ya no cortaban la piel los granos de arena y las cortinas de agua se sentían ligeramente tibias.

El timonel empezó a silbar: "Y nosotros los pobres marinos, hemos hecho un barquito de vela, pa' vivir en el fondo del mar, porque ya no se puede vivir en la Tierra".

El Comandante sonrió, se había roto el embrujo del terror. La tripulación bajó al sollado y cada quien se desplomó sobre su litera. Los mareados en el puente fueron saliendo con la cabeza gacha, aún no muy seguros de tenerlas todas consigo . . . En máquinas, los cuatro hombres que habían aguantado lo peor de aquel ramalazo fueron relevados y se les dio ración extra de café y pan, no había más que ofrecerles, porque el dispensero del buque se había quedado en tierra.

En la Zona, el vicealmirante Villegas pronto fue informado de la salida del dragaminas. Le habló por teléfono el Superintendente de Marina de la Zona Norte, que había ido en su camioneta, arriesgándose a ser volcado por las grandes olas que barrían el enrocamiento, hasta donde pudo internarse para ver la maniobra de salida del buque.

Lo observó desde que apareció en el fondo del canal navegando a toda máquina. De improviso, la nave pareció detenerse a medio canal, las olas lo atravesaron. Parecía inminente que montara sobre rocas, más el mismo oleaje lo cuidaba, arrancándolo de los traicioneros arrecifes, cuyas dagas de piedra quedan a flor de agua, y desaparecen al terminar la protección de piedra.

Dando increíbles tumbos, en que parecía que el palo quedaba alineado con la horizontal y que el buque sacaba la quilla, por completo girando las hélices en el vacío, enderándose aquí, volviendo a inclinarse allá, apareciendo ya casi montado sobre la escollera contraria, el dragaminas iba avanzando poco a poco, lentamente, venciendo en aquel juego terrible en que el premio era el salvamento de un puñado de hombres y el castigo, quedar atrapado entre las rocas para ir dando una a una las vidas de los tripulantes.

Cuando el Superintendente dijo todo esto con voz entrecortada por la profunda emoción al Comandante de la Zona, éste no pudo disolver el nudo que le cerraba la garganta.

“Y mire comandante. . . le digo, que cuando vi al dragaminas atravesado en la bocana, casi pensé que se había perdido, y recé por él, a la vez que sentía como el viento me secaba las lágrimas. Cuando al fin se alejó, no pude menos que alegrarme de que aquel puñado de valientes hubieran triunfado en la lucha contra el mar.

Villegas sólo pudo contestar:

“Gracias, . . . le agradezco la llamada”.

Era una de las pocas ocasiones en que podía sentirse orgulloso de su mando.

El salvamento

El dragaminas llegó a la zona de desastre a las 05:00 hrs. de la mañana. La oscuridad era profunda y el viento aunque empezaba a amainar, todavía era muy fuerte.

“Atención. . . Atención. . . Estamos en la zona. . . Todo mundo a buscar náufragos. . .” dijo el Comandante por las altaparlantes.

El vigía de proa señaló adelante un obstáculo. . . Parecía el lomo negruzco de una gran ballena. . .

A poca máquina, el dragaminas se acercó a reconocer aquella masa. Era el pantoque de la barcaza que había dado la vuelta y lentamente se sumergía, a medida que el aire aprisionado en el interior fuera expulsado.

Se encendieron los reflectores. . . ¡Nada! . . . Aquí, allá, despojos, trozos de madera, cajas desfondadas, barriles, botes volcados hundidos que únicamente asomaban la regala. . . Total, nada.

Pronto empezó a clarear. El primer náufrago fue recogido.

Se le vio en el centro de un montón de basura flotante. El pelo estropajoso por el diesel, le cubría el rostro. El hombre había perdido la resistencia a la lucha. Ni siquiera estiró los dedos en demanda de ayuda, sin embargo, respiraba.

Era imposible echar un bote al agua para rescatarlo, así que el Comandante maniobró su buque lentamente hasta que el hombre quedó al socaire, rozando el costado. Dos marineros fueron bajados por la cintura y con salvavidas; lograron asir al náufrago, lo amarraron y fue subido a cubierta. El pasante de medicina, primer maestre de Sanidad Naval de la **Armada de México** Eduardo Cruz Ballesteros, con dos ayudantes, rápidamente lo desvistió lo envolvió en una cobija caliente y fue bajado a la enfermería, en donde se encargaron de devolverle las energías, usando los medicamentos que se le habían administrado al buque para las atenciones de los damnificados del reciente ciclón “Inés”.

Cuando se dio cuenta que había sido salvado, dijo: “Hace unas horas vi

pasar el buque, grité, lloré, me hice y nada. Entonces me dije: duérmete, así no sentirá nada. Y seguramente me dormí, para despertar a bordo.

En tierra ya verán, cuenten con veinte cartones de cerveza... ”

En dos horas se recogieron cinco náufragos. La situación había cambiado por completo. El norte había amainado y el Sol hacía esfuerzos inútiles por brillar. Por la radio se mantenía contacto con la Zona.

Todo va bien, desde las cinco de la mañana, al disminuir el norte, han estado saliendo remolcadores de PEMEX y docenas de buques pesqueros. Se informa que han barrido las playas y los botes salvavidas han arribado en las cercanías de Tuxpan. Hay náufragos que llegaron a la playa, entre Cabo Rojo y Tuxpan... Parece que no hay desgracias personales... Se han recogido cerca de ciento nueve marineros, obreros, oficiales y autoridades... Sólo se reportaba la pérdida de un cocinero: con las esperanzas perdidas se dio la orden de suspender la búsqueda.

Pero ante un aviso del capitán de fragata P. A. Manuel Moreno Corso que sobrevolaba la zona del desastre en busca de náufragos, manteniéndose en contacto por radio con el *Dragaminas 02*, en el que comunicaba haber visto un gran número de objetos flotando en el área, dentro de los arrecifes cercanos a isla Lobos, el Comandante Hernández Baeza decidió continuar buscando. Entró a los bajos que se forman en isla Lobos, entre un arrecife y la playa, y ahí, entre un montón de basura, alcanzó a distinguir algo así como la pelambre de un coco. Era el cocinero.

El parte radiotelegráfico correspondiente, fue un mensaje que llenó de júbilo a una humilde familia, que se encontraba consternada y sin esperanzas; el mensaje llenó también de satisfacción a todos aquellos que organizaron, dirigieron y tuvieron la responsabilidad de este salvamento.

“Puedes regresar... Ordenó el Comandante de la Zona...”

“¿Entrar con ese infierno de barra?... Mi Comandante, con todo respeto le informo que salí de milagro, pero no hay quien entre a Tampico con la barra en esas condiciones... Solicito esperar...”

“De acuerdo, has lo que consideres conveniente... Pero para tu información, te digo que están entrando y saliendo buques pesqueros... En este momento, las 19:00 horas, ya no sopla norte y el tiempo es espléndido... Resuelve lo que creas correcto”.

El *Dragaminas 02* fue a Tampico a toda máquina. El tiempo en el transcurso de 24 horas había cambiado por completo. Soplaban un vientecillo ligero y agradable del noroeste. La mar había perdido su altura y aunque seguía recalando del norte, ya no representaba dificultades mayores.

Entró sin la menor dificultad. En el muelle, esperaban cuatro ambulancias formadas. Los náufragos fueron desembarcados en camillas, ante la mirada de cientos de curiosos. Cuando las ambulancias se retiraron, el Comandante contempló el muelle vacío, eran las cuatro de la mañana. Sus tripulantes, recargados en la barandilla, platicaban, fumando, de cosas sin importancia. Se irían ese día al cine o a entretenerse en las cervecerías.

Poco después cuando el Comandante Hernández Baeza desembarcó para rendir su parte al Comandante de la Zona, le hicieron honores al silbato, contestó saludando. Le sonreía el Contramaestre, el cabo de turno y el vigilante. . . . Aquella sonrisa de su tripulación fue el premio al deber cumplido.

Todo va bien, desde las cinco de la mañana, al disminuir el norte, han estado saliendo remolcadores de PEMEX y docenas de buques pesqueros. Se informan que han batido las playas y los botes salvavidas han arribado en las cercanías de Tuxpan. Hay multitudes que llegaron a la playa, entre Cabo Rojo y Tuxpan. Parece que no hay desgracias personales. . . Se han recogido cerca de ciento nueve marinos, obreros, oficiales y autoridades. . . Solo se reportó la pérdida de un cocinero; con las esperanzas perdidas se dio la orden de seguir la búsqueda.

Pero ante un aviso del capitán de fragata P. A. Manuel Moreno Corzo que sobrevolaba la zona del desastre en busca de navieras, manteniéndose en contacto por radio con el Dvaguawmas 03, en el que comunicaba haber visto un gran número de botes flotando en el área, dentro de los treinta minutos a isla Ilobos, el Comandante Hernández Baeza decidió continuar buscando. Entró a los bajos que se forman en isla Ilobos, entre un arrecife y la playa, y ahí, entre un montón de basura, alcanzó a distinguir algo así como la palanquilla de un coco. Era el cocinero.

El parte radioeléctrico correspondiente, fue un mensaje que llegó de inmediato a una humilde familia, que se encontraba concurriendo y sin esperanzas; el mensaje llegó también de satisfacción a todos aquellos que organizaron, dirigieron y tuvieron la responsabilidad de este salvamento.

"Puedes regresar. . . Ordenó el Comandante de la Zona. . ."

"¿Entar con ese infierno de barba? . . . Mi Comandante, con todo respeto le informo que salí de milagro, pero no hay quien entre a Tampico con la barba en esas condiciones. . . Solicito esperar. . ."

"De acuerdo, has lo que consideres conveniente. . . Pero para tu información, te digo que están entrando y saliendo buques pesqueros. . . En este momento, las 19:00 horas, ya no sopla norte y el tiempo es espléndido. . . Recuerda lo que creas correcto. . ."

El Dvaguawmas 03 fue a Tampico a toda máquina. El tiempo en el transcurso de 34 horas había cambiado por completo. Sopla un viento fuerte y agradable del noroeste. La mar había perdido su altura y aunque seguía recalcando del norte, ya no representaba dificultades mayores.

Entró sin la menor dificultad. En el muelle, esperaban cuanto ambulancias formadas. Los médicos fueron desmontados en camillas, que la entrada de cientos de curiosos. Cuando las ambulancias se retiraron, el Comandante contempló el muelle y ahí, entre las cuatro de la mañana. Sus tripulantes, los guardos en la barandilla, platibandas, fumando, las cosas sin importancia. Se irán ese día al cine o a concentrarse en las cervecerías.

**BUQUE CLASE ADMIRABLE
OCEANOGRAFICO H-02 (D-20)
1962-1970**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 946 tons. a plena carga; Eslora 56.3 m.; Manga 10.1 m.; Calado medio 3 m.

VELOCIDAD: 15 nudos. Radio de acción 2 150 millas a 10 nudos.

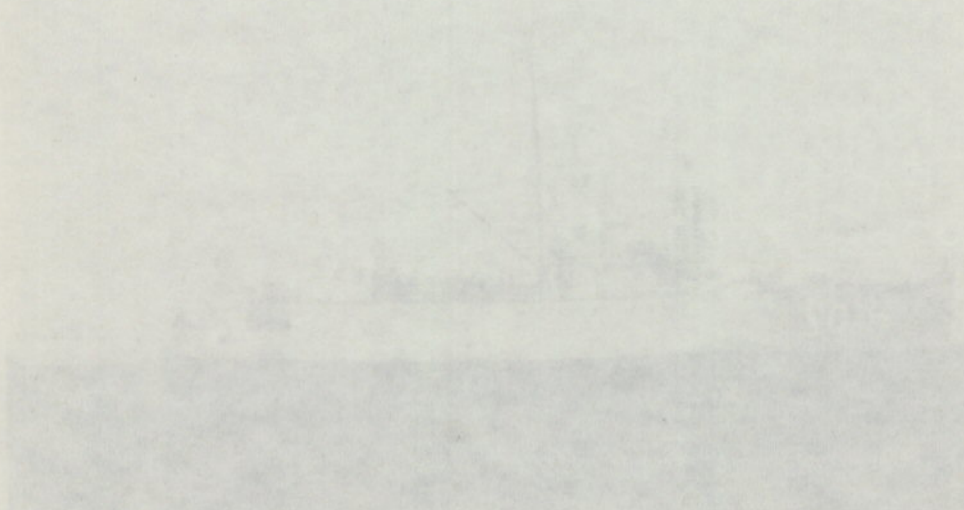
PROPULSION: Dos motores Diesel Cooper Bessemer; potencia por eje 855 BHP.; total 1 710 BHP.

Originalmente este buque adquirido por la Armada en 1962. Fue dragaminas, prestando servicios como los demás que se adquirieron de éste tipo. En 1970

fue reacondicionado para desempeñar la función de buque oceanográfico. Se alteró su estructura para instalar el laboratorio, área de trabajo y alojamiento para el grupo de científicos que embarcarán a bordo.

Se desmontó la instalación de artillería del buque.

BUQUE CLASE ADMIRABLE OCEANOGRÁFICO H-02 (D-20) 1962-1970



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 246 toneladas, a plena carga. Longitud 26.7 m; Manga 10.1 m; Calado máximo 3 m.
VELOCIDAD: 15 nudos. Radio de acción 2.150 millas a 10 nudos.
PROPULSIÓN: Dos motores Diesel Cooper. Potencia por eje 825 BHP. Velocidad 10 BHP.

Originalmente este buque adquirido por la Armada en 1962, fue destinado a prestar servicios como los demás que se adquirieron de ese tipo. En 1970

TRANSPORTES DE GUERRA (ADP) CLASE RUDDERSON, CHARLES LAWRENCE, CROSLY, PAPALOAPAN, USUMACINTA, CALIFORNIA Y TEHUANTEPEC 1963



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 400 tons.; a plena carga 2 130 tons. Eslora 93.3 m.; Manga 113 m.; Calado medio 3.7 m.

VELOCIDAD: 20 nudos; de crucero 13 nudos. Radio de acción 2 500 millas a 15 nudos.

PROPULSION: Dos grupos Turbo-Eléctricos G.E. con potencia de 12 000 S.H.P. Calderas: Dos Foster-Weeler, Tipo "D" con recalentador integral.

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

TRIPULACION: 204 hombres más 162 de transporte.

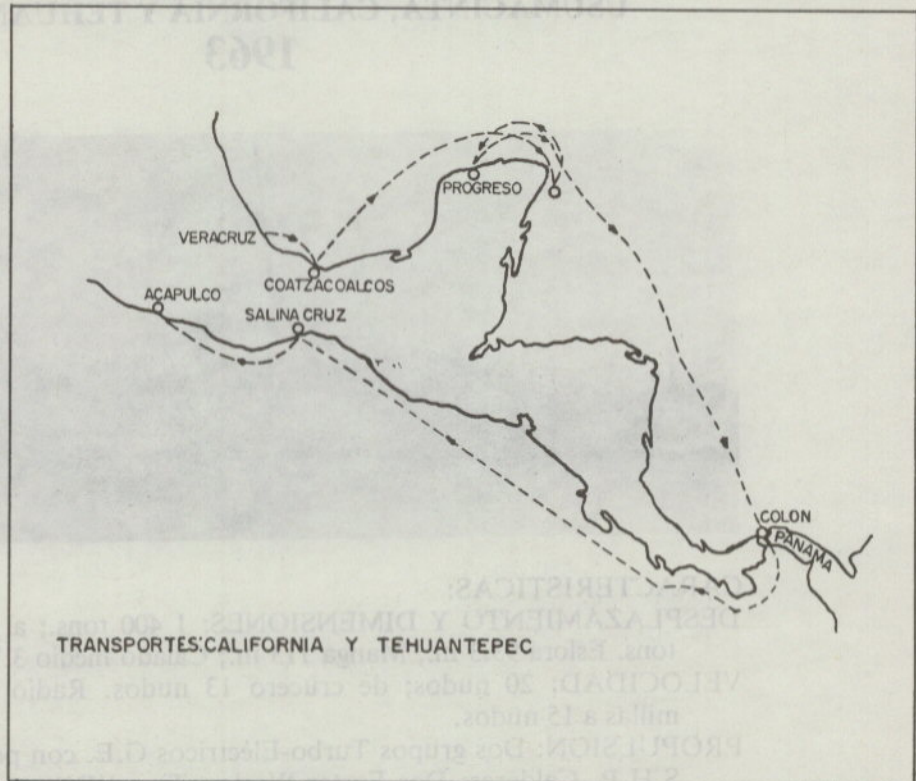
Todas las clases mencionadas sirvieron de base para la conversión.

Fueron adquiridos el 12 de diciembre de 1963. Estos buques vinieron a re-

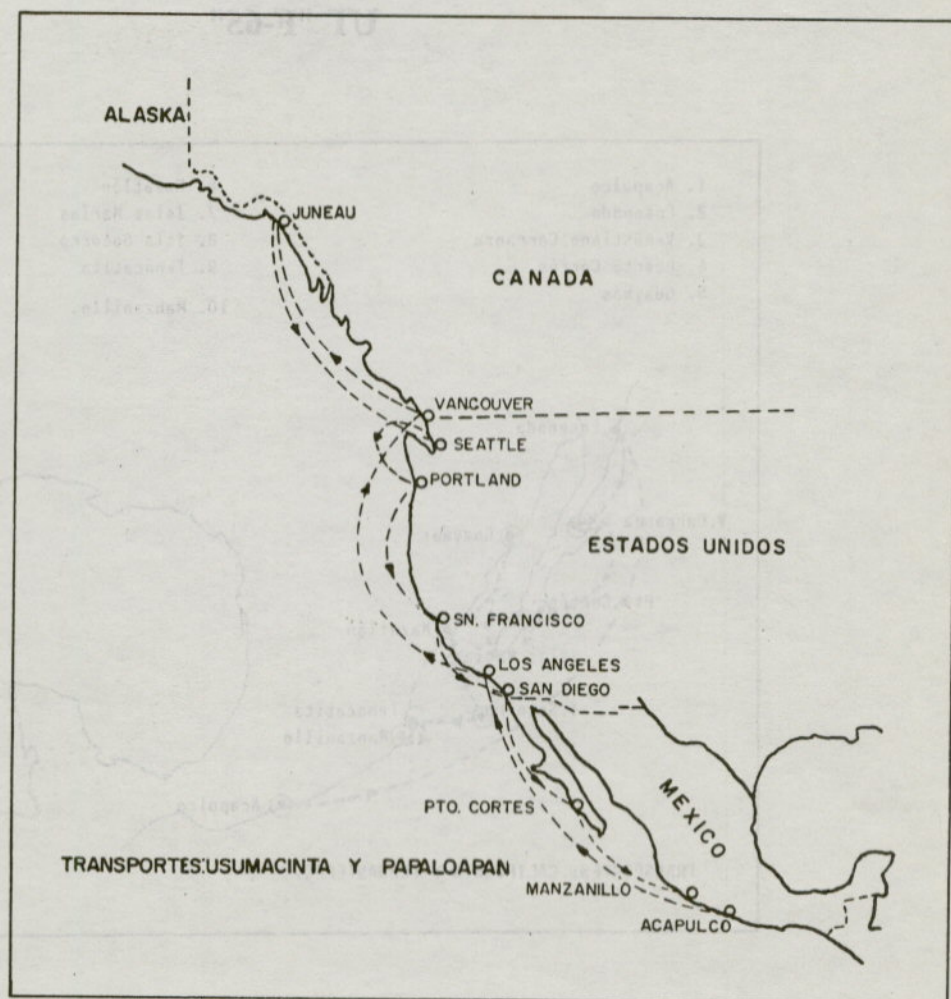
levar del servicio a las fragatas, incluso recibieron el mismo nombre de: *Golfo de California*, *Golfo de Tehuantepec*, *Río Usumacinta* y *Río Papaloapan* causaron baja del servicio de la Armada el primero y último de los nombrados y continuando en servicio los dos restantes.

En 1969 fueron adquiridos dos transportes con las mismas características de los antes mencionados, los que recibieron los nombres de *Coahuila* y *Chihuahua* que sustituyeron a dos buques dados de baja.

VIAJE DE PRACTICAS 1ª ETAPA UT "E-65"



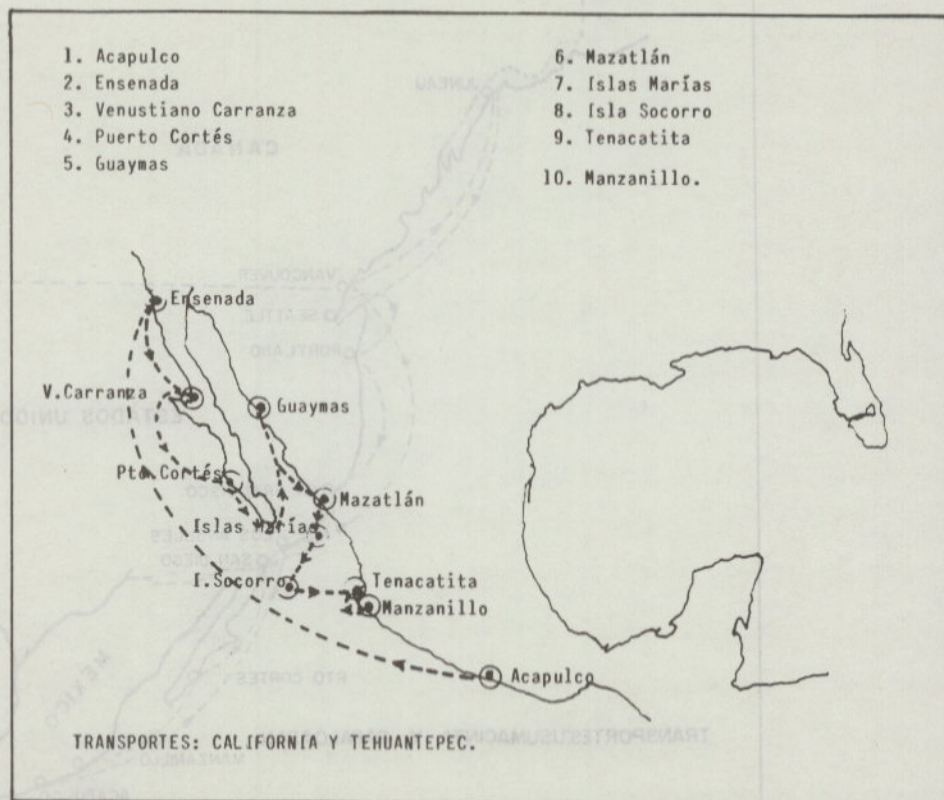
VIAJE DE PRACTICAS
2ª ETAPA
UT "G-65"



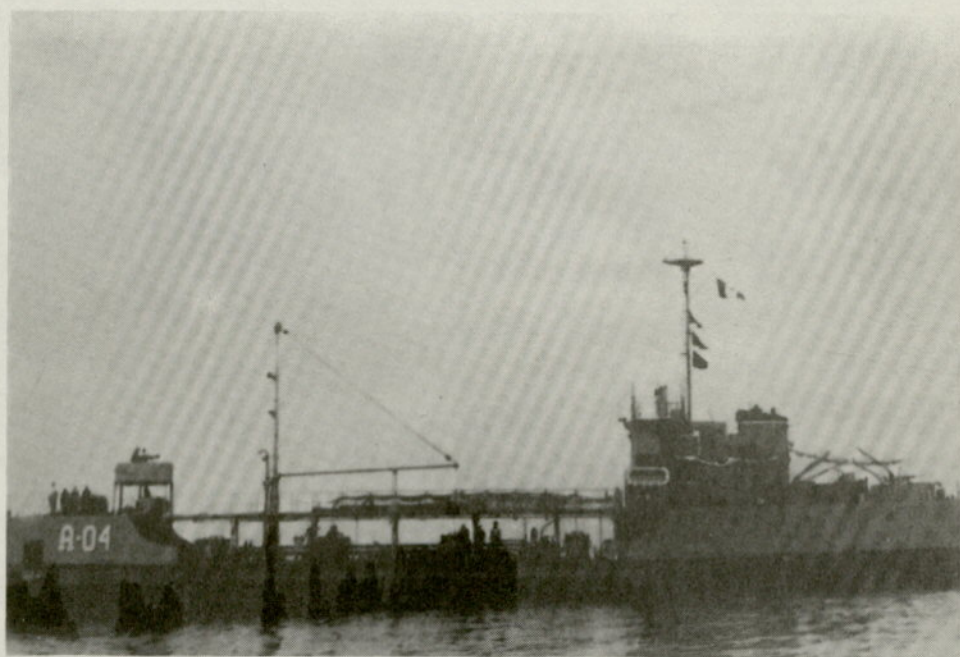
VIAJE DE PRACTICAS

2a ETAPA

UT "F-65"



BUQUES TANQUES PORTUARIO CLASE YOG/YO, AGUASCALIENTES (A-03) Y TLAXCALA (A-04) 1964



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 440 tons., Condición ligera y a plena carga 1 400 tons. Eslora 48.6 m.; Manga: 10 m.; Calado medio 2.5 m.

VELOCIDAD: 8 nudos.

PROPULSION: Un motor diesel Fairbanks Morse, con potencia de 500 BHP. en el eje.

CAPACIDAD DE LOS TANQUES: 1 044 630 litros.

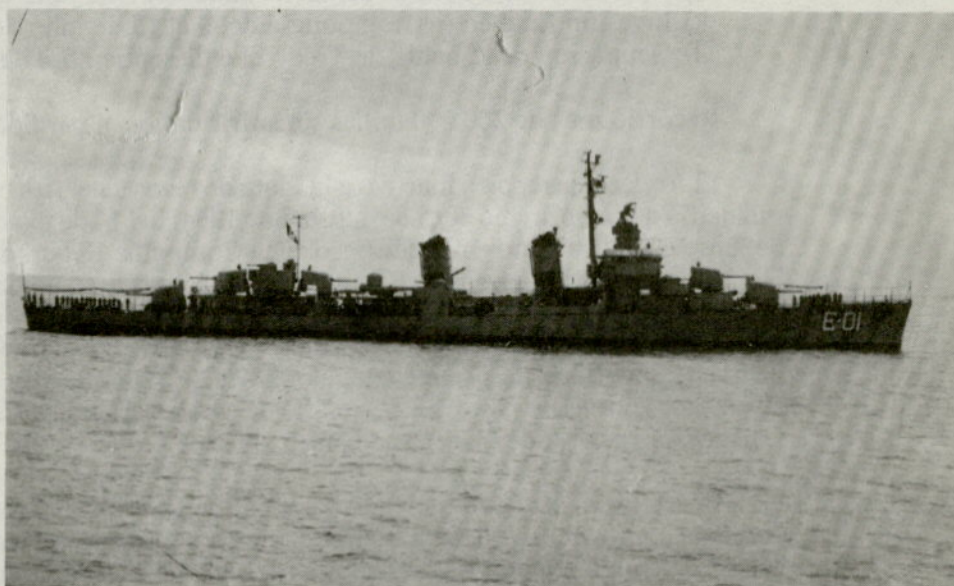
ARMAMENTO: Una pieza sencilla de 20 mm.

TRIPULACION: 26 hombres.

El primero de los buques fue construido por Geo H Mathis Co. Ltd. Camden N.J. y el segundo por Geo Lawlwy & Son Ceponset, Mass.

Entraron en servicio en 1943. Según la clasificación americana "YOG" son las siglas de buque-tanque para transporte de gasolina y "YOG" también son las siglas características para buque-tanque para llevar combustible Fuel Oil-E.U.A. se observó la bondad de los mismos para el transporte de agua potable a las diferentes Zonas y Sectores Navales que así lo requerían, relevando de este vital servicio a los demás buques de la Armada.

DESTRUCTORES CLASE FLETCHER
XICOTENCATL
(EX-CUAUTHEMOC Y CUITLAHUAC)
1970



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 2 050 tons.; a plena carga 2 750 tons.

Eslora 114.8 m.; Manga 12 m.; Calado medio 4.6 m.

VELOCIDAD: 35 nudos; de crucero 14 nudos.

PROPULSION: Dos grupos de turbinas General Electric de 61 000 SHP. de 3 000 H.P. por eje.; cuatro calderas Bankcock & Wilcox (dos hélices), dos baterías de saludo de 57 mm.

ARTILLERIA: Cinco piezas de 5" 38 calibre; cinco piezas de 40 mm dobles; una pieza de 20 mm sencillas, seis cañones "K".

ARMAMENTO ANTI-SUBMARINO: Tubo lanza torpedos (un montaje quintuple de 533 mm).

RADAR: MK 12 para el director MK 37, Radares SC SG1. Un radar moderno de tipo comercial; cinco centrales MK-51 GFCS para las piezas de 40 mm.

TRIPULACION: 195 hombres.

Estos buques se terminaron en enero y febrero de 1943, respectivamente, en los Astilleros Consolidated Steel Co. de los E.U.A. Fueron adquiridos por el Gobierno de México en el año de 1970.

EMBARCACIONES MENORES: Dos balleneras para 24 personas, una zodiac para 20 personas; una cena para 4 personas.

Durante la segunda Guerra Mundial participó en:

- a) Incursiones en el Pacífico del 31 de agosto al 6 de octubre de 1943.
- b) Operación de *Tesury Baganville* el 7 de noviembre de 1943.
- c) Operación de las Islas Gilbert II del 13 de noviembre a 13 de Diciembre de 1943.
- d) Operación de las Islas Marshall del 22 de enero al 1o. de marzo de 1944.
- e) Operación en el Archipiélago Bismark del 15 al 25 de marzo de 1944.
- f) Operación en Nueva Guinea del 18 de abril al 2 de junio de 1944.
- g) Operación en las Ilsas Marianas del 12 de junio al 7 de agosto de 1944.
- h) Operación en Leyte del 13 de octubre al 5 de noviembre de 1944.
- i) Operación en Ywojima del 15 de febrero al 16 de marzo de 1945.
- j) Operación en Okinawa del 18 de marzo al 8 de julio de 1945.
- k) Invasión final en tierra japonesa del 9 al 15 de julio de 1945.
- l) Ocupación de la bahía de Tokio el 6 de septiembre de 1945.

Recorrió más de 200 000 millas sin sufrir daños ni pérdidas humanas.

El *Rodgers* se reportó inactivo a la Flota de reserva del Atlántico del Grupo Filadelfia a donde arribó el 15 de octubre de 1954; del 14 de mayo de 1956 al 29 de junio del mismo año en Dique Seco en la Compañía Reparadora de Buques Heystone Filadelfia, en Filadelfia, se le efectuó su preservación.

El día 1o. de enero de 1971 causó alta en el Servicio Activo de la **Armada de México** por acuerdo presidencial No. 371 del 17 de enero de 1971 del licenciado Luis Echeverría Alvarez y Secretario de Marina almirante C.G. Luis Bravo Carrera, en los Estados Unidos de Norteamérica.

Posteriormente fue remolcado hasta el Puerto de Beau-Mont, TEXAS en donde la compañía Bethlehem Steel Corporation efectuó los trabajos de activación del buque. Supervisó los trabajos de activación el capitán de fragata Ingeniero Naval Gonzalo Montalvo Harispuro y los primeros tripulantes de la **Armada de México**, fueron tomados de la dotación del cañonero *Querétaro*, habiendo efectuado un curso de adiestramiento en la Base Naval de San Diego.

El día 30 de mayo de 1971 los Astilleros dieron por terminados sus trabajos habiendo zarpado el buque el día 31 de mayo del puerto de Beaumont, Texas, hacia el de Tampico, Tamaulipas, dando avance con ambas máquinas a una velocidad de 12 nudos.

ABANDERAMIENTO: Fue abanderado el día 1o. de junio de 1971 en la mar en situación $0 = 27^{\circ} 34' N$ y $= 94^{\circ} 8.0' W$ y siendo capitán de fragata C.G.

DEMN Enrique Sangri Namur. Habiéndose tomado la protesta de ley a toda la tripulación del buque simultáneamente el licenciado Luis Echeverría Álvarez, Presidente Constitucional de la República ya abanderado en el puerto de Tampico, Tamaulipas; del buque escolta *Cuauhtémoc* actualmente nombrado *Xicoténcatl*.

DEMÉTRIO ENRIQUE SANCHEZ NARANJO. Habiéndose tomado la protesta de fe y a toda la tripulación del buque simultáneamente el licenciado Luis Echeverría Álvarez, Presidente Constitucional de la República ya abandonado en el puerto de Tampico, Tamaulipas; del buque escolta Cuauhtémoc actualmente nombrado Ya-
coténcoli.

GUARDACOSTAS CLASE AUK

**LEANDRO VALLE (G-01), GUILLERMO PRIETO (G-02),
MARIANO ESCOBEDO (G-03), PONCIANO ARRIAGA (G-04),
MANUEL DOBLADO (G-05), SEBASTIAN LERDO DE TEJADA
(G-06), SANTOS DEGOLLADO (G-07), IGNACIO DE LA LLAVE
(G-08), JUAN N. ALVAREZ (G-09), MANUEL GUTIERREZ
ZAMORA (G-10), VALENTIN GOMEZ FARIAS (G-11),
IGNACIO M. ALTAMIRANO (G-12), FRANCISCO ZARCO
(G-13), IGNACIO L. VALLARTA (G-14), JESUS G. ORTEGA
(G-15). MELCHOR OCAMPO (G-16), JUAN ALDAMA (G-18),
HERMENEGILDO GALEANA (G-19)**

1973



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 250 tons. a plena carga.

VELOCIDAD: 18 nudos; de crucero 10 nudos.

PROPULSION: Cuatro motores diesel eléctricos; potencia por eje 1 766 BHP;
en los dos ejes a total 3 532 BHP.

ARTILLERIA:

DOTACION: 9 oficiales y 96 hombres de tripulación.

Estos buques fueron construidos en los años 1942, 1943 y 1945.

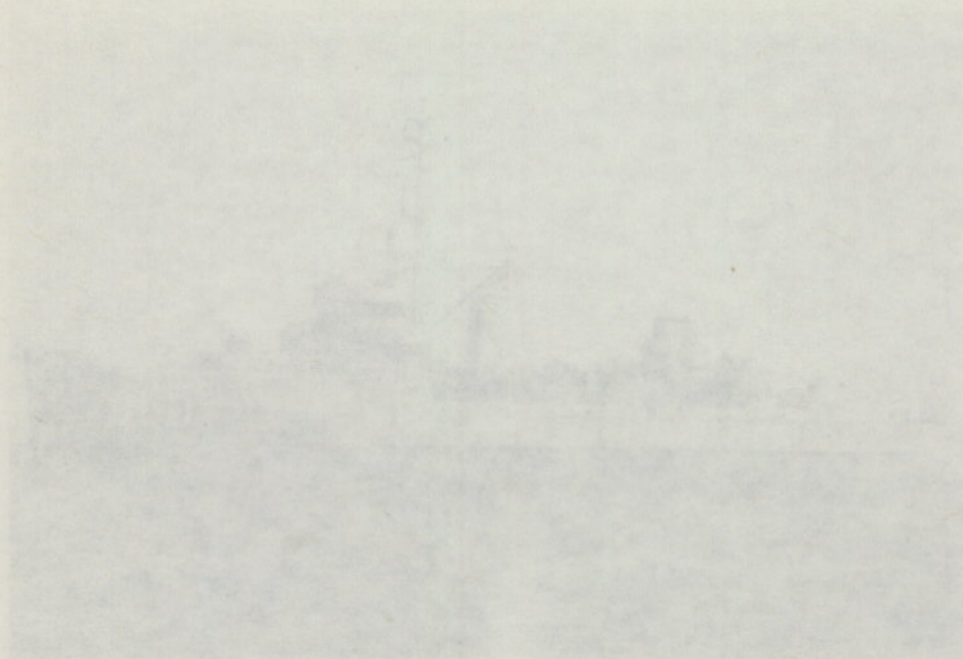
Los adquirió el Gobierno de México en los E.U.A. en el año de 1973.

Originalmente el tipo de éstos eran de dragaminas de la flota MASF (Fleet Minesweepers).

La **Armada de México** los destinó desde el inicio de sus actividades al servicio de la vigilancia costera, relevando a los dragaminas que cubrían ese servicio en el litoral del Pacífico.

Este tipo de buque fue el primero en tener su fuerza de propulsión a base de un dispositivo Diesel-Eléctrico.

En 1974 el *Matamoros* (TG-17) fue transformado en buque oceanográfico.



BUQUE ESCUELA, CLASE EDSALL COMODORO MANUEL AZUETA A-06 1973



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 615 tons. · plena carga. Escolta 93.27 m. Manga 10.55 m.; calado medio 3.35 m., puntal 6.32 m.

VELOCIDAD: 21 nudos; de crucero 12 nudos; radio de acción 13 000 millas a velocidad de crucero.

PROPULSION: Cuatro motores Fairbanks-Morse de 10 cilindros, pistones opuestos 38 D8; potencia por eje 3 000 H.P. Total 6 000 BHP.

ARTILLERIA: Tres piezas de 3" 50 calibre; ocho piezas de 40 mm (una cuadruple y dos dobles); dos piezas de saludo de 37 mm.

RADAR: Uno Kelvin Hughes, Tipo 14; uno Kelbin Hughes, tipo 17.

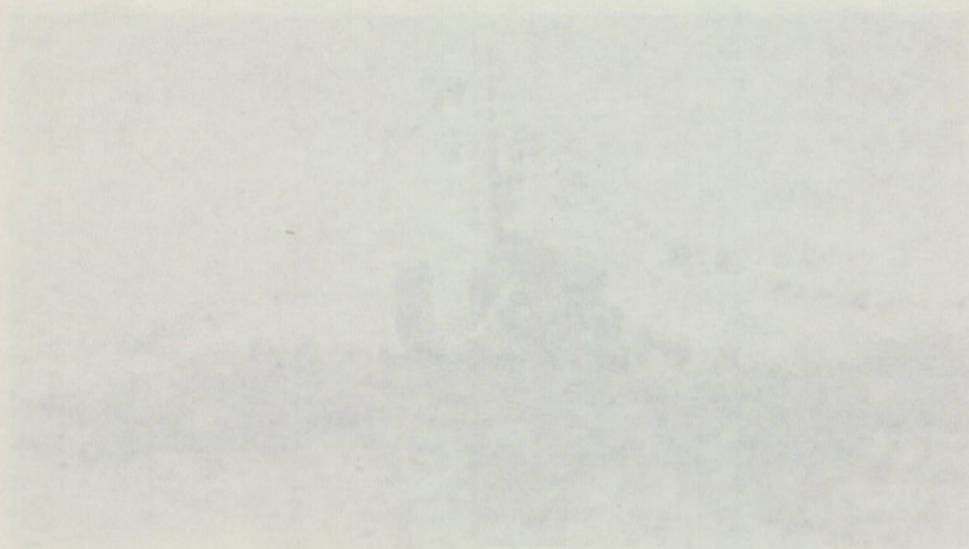
SONAR: Qcs 1.

Construido por los Astilleros Brown SB. Co., Houston, E.U.A., en 1973 y destinado a servir como buque escuela para las prácticas y preparación de cadetes y guardiamarinas de la Armada, y que fue bautizado con el nombre de *Comodoro Manuel Azueta* (A-06).

Fue adquirido por la **Armada de México** en diciembre de 1973, y recibido en el puerto de Orange, Texas, en la base naval para la flota de reserva de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica. Se adquirió durante el gobierno del licenciado Echeverría Álvarez.

Su clasificación anterior fue 250 H.S.S. HURST.

BUQUE ESCUELA, CLASE FDSAIL COMODORO MANUEL AZUETA A-06 1973



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 615 toneladas, plena carga. Escuela
93.37 m. Manga 10.32 m.; calado medio 3.32 m.; puntal 6.32 m.
VELOCIDAD: 21 nudos; de crucero 13 nudos; radio de acción 13 000 millas a
velocidad de crucero.
PROPULSION: Cuatro motores Fairbanks-Morse de 10 cilindros, pistones
cónicos 38 1/8"; potencia por eje 3 000 H.P. Total 6 000 H.P.
ARTILLERIA: Tres piezas de 3"; 50 calibres; ocho piezas de 40 mm. Una can-
deleta y dos dobles; dos piezas de calibre de 37 mm.
RADAR: Uno Kelvin Hughes, Tipo 14; uno Kelvin Hughes, tipo 17.
SONAR: G-1.

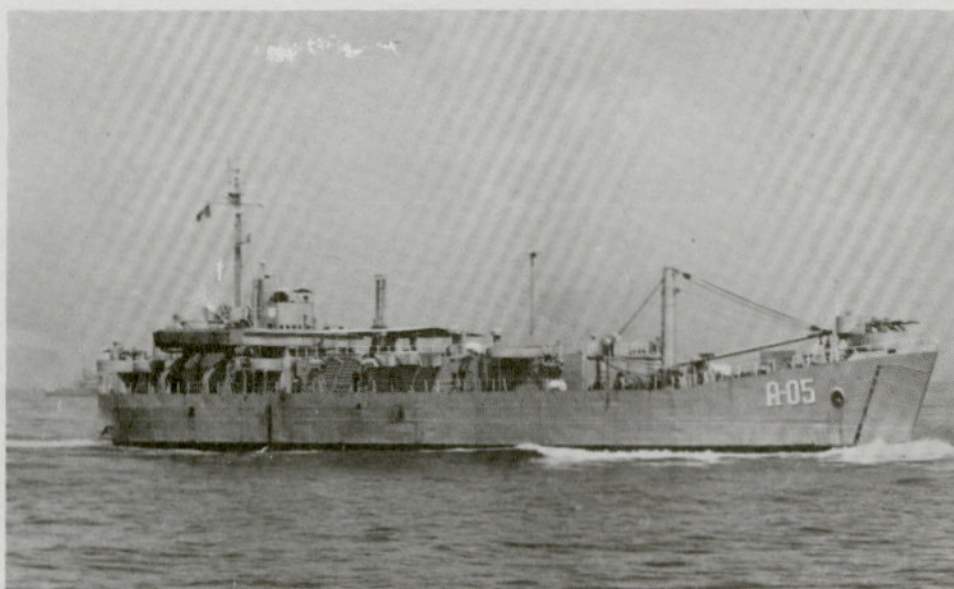
para prestar servicio de mantenimiento a la flota, con la ventaja de que en un momento dado se puede desviar al lugar en que se encuentran el buque o buques que requieren sus servicios. Originalmente el buque, dotado con máquinas de vapor y todo lo necesario para el mantenimiento de los buques, poseía una gran capacidad de almacenamiento de combustible y de repuestos para permitir prestar a cualquier buque de la Armada, además de prestar el servicio de mantenimiento a la flota, con la ventaja de que en un momento dado se puede desviar al lugar en que se encuentran el buque o buques que requieren sus servicios.

BUQUE TALLER CLASE LST CONVERSION A AURA

(buque para la reparación de aviones, (AIR-CRAFT REPAIR SHIP)

VICENTE GUERRERO (A-05)

1973



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 625 Tons. condiciones ligeras; a plena carga 4 100 tons. Eslora 100 m; Manga 15.3 m.; Calado medio 4.3 m.

VELOCIDAD: 17 nudos. Radio de acción 3 000 millas a 10 nudos.

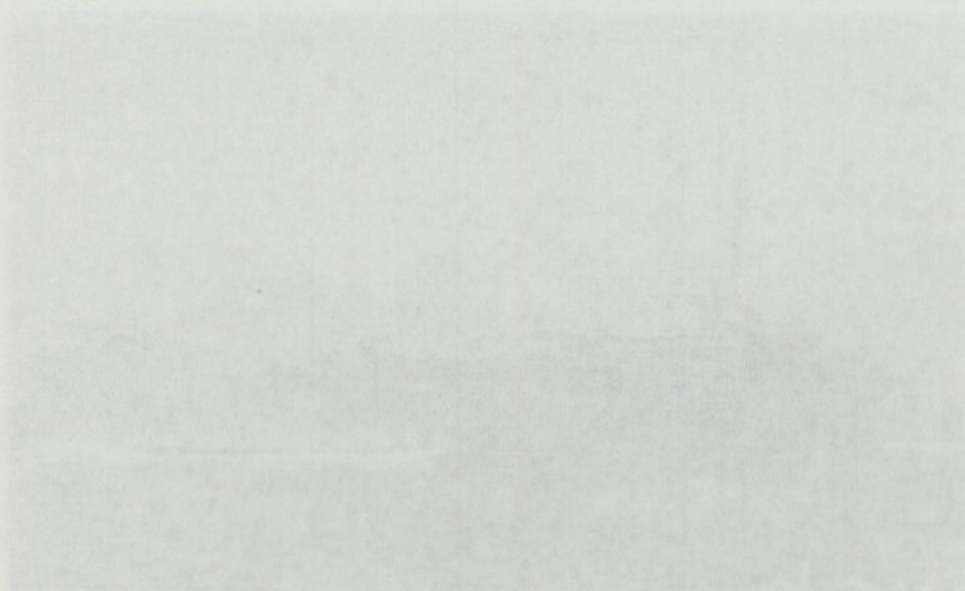
PROPULSION: Dos motores Diesel General Motors, Modelo 12-278 A, con potencia 850 BHP por eje total 1 700 BHP.

ARTILLERIA: Ocho piezas de 40 mm. dobles.

Este buque fue adquirido por el Gobierno de México el 1o. de octubre de 1973,

para prestar servicio de mantenimiento a la flota, con la ventaja de que en un momento dado se puede desplazar al lugar en que se encuentre el buque o buques que requieran sus servicios. Originalmente el buque contaba con máquinas herramientas y todo lo necesario para el mantenimiento de aviones, posteriormente ya en México se habilitaron ciertos dispositivos de reparación para prestar servicio a buques de la Armada, además se instaló un laboratorio diesel a bordo como apoyo a los de este tipo que existe en algunas zonas navales.

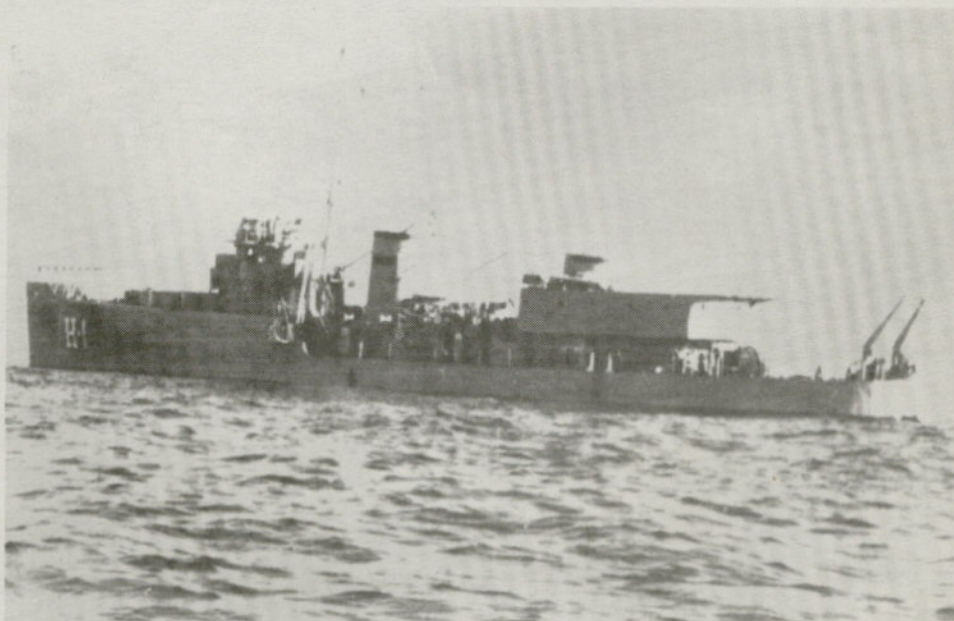
BUQUE TALLER CLASE LST
CONVERSION A AURA
(Buque para la reparación de aviones. (AIR-CRAFT REPAIR SHIP)
VICENTE GUERRERO (A-65)
1973



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 625 Tons. condiciones ligeras; a plena carga 1 900 tons. Eslora 100 m; Manga 12.7 m; Calado medio 4.3 m.
VELOCIDAD: 17 nudos. Radio de acción 3 000 millas a 10 nudos.
PROPULSION: Dos motores Diesel General Motors, Modelo 12-378 A, con potencia 820 BHP por eje total 1 700 BHP.
ARTILLERIA: Ocho piezas de 40 mm, dobles.

Este buque fue adquirido por el Gobierno de México el 1.º de octubre de 1973.

**BUQUE OCEANOGRAFICO, CLASE AUK
MARIANO MATAMOROS
1973 - 1974**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 250 tons. a plena carga. Eslora 67.5 m.; Manga 9.8 m.; Calado medio 3.3 m.

VELOCIDAD: 10 nudos de crucero.

PROPULSION: Cuatro motores diesel-eléctrico; potencia por eje 1 766 BHP; en los dos ejes 3 532 BHP.

Este buque fue adquirido por la **Armada de México** como guardacostas en el

año de 1973, prestando servicio hasta el año de 1974, en que fue reacondicionado como buque oceanográfico, habiéndose modificado su estructura a fin de dotar a la unidad de laboratorio, áreas de trabajo y alojamiento para grupos de científicos. Al buque se le desmontó el armamento y en la superestructura de la sección popa se acondicionó un alojamiento y sala de reunión de los científicos que vayan a bordo. Esta modificación distingue a este buque el resto de su clase, así como por la pluma de tipo abatible que se sitúa en popa.

BUQUE OCEANOGRÁFICO, CLASE AUK MARIANO MATAMOROS 1973 - 1974

CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 200 tons. a plena carga. Eslora: 67.5 m.; manga 9.8 m.; Calado medio 3.7 m.
VELOCIDAD: 19 nudos de crucero.
PROPULSION: Cuatro motores diesel-electricos; potencia por eje 1 700 BHP; en las dos popas 3 322 BHP.

Este buque fue adquirido por la Armada de México como guardacostas en el

BUQUES PATRULLA TIPO AZTECA

ANDRES QUINTANA ROO P-01, MATIAS DE CORDOVA P-02, MIGUEL RAMOS ARIZPE P-03, JOSE MARIA IZAZAGA P-04, JUAN BAUTISTA MORALES P-05, IGNACIO LOPEZ RAYON P-06, MANUEL CRESCENCIO REJON P-07, JUAN ANTONIO DE LA FUENTE P-08, LEON GUZMAN P-09, IGNACIO RAMIREZ P-10, IGNACIO MARISCAL P-11, HERIBERTO JARA CORONA P-12, JOSE MARIA MATA P-13, FELIX ROMARO P-14, FERNANDO M. LIZARDI P-15, FRANCISCO J. MUJICA P-16, PASTOR ROUAIX P-17, JOSE MARIA DEL CASTILLO VELAZCO P-18, LUIS MANUEL ROJAS P-19, ESTEBAN VACA CALDERON P-21, JOSE NATIVIDAD MACIAS P-20, IGNACIO ZARAGOZA P-22.

1974 - 1975 - 1976



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Ligero 130 Tons. Normal 137 Tons. Máxima 143 Tons. Eslora 3 434 m.; Entre perpendiculares 30.03 m.; Manga 8.64 m.; Puntal 4.15 m.; Calado normal 1.90 m.; Calado medio 2.07 m.

VELOCIDAD: 24 nudos máxima velocidad crucero 16.5 nudos.

ARMAMENTO: 1 pieza de 40 mm. Mca. Boford y 1 pieza de 20 mm. Orlikon.

PROPULSION: 2 máquinas principales.

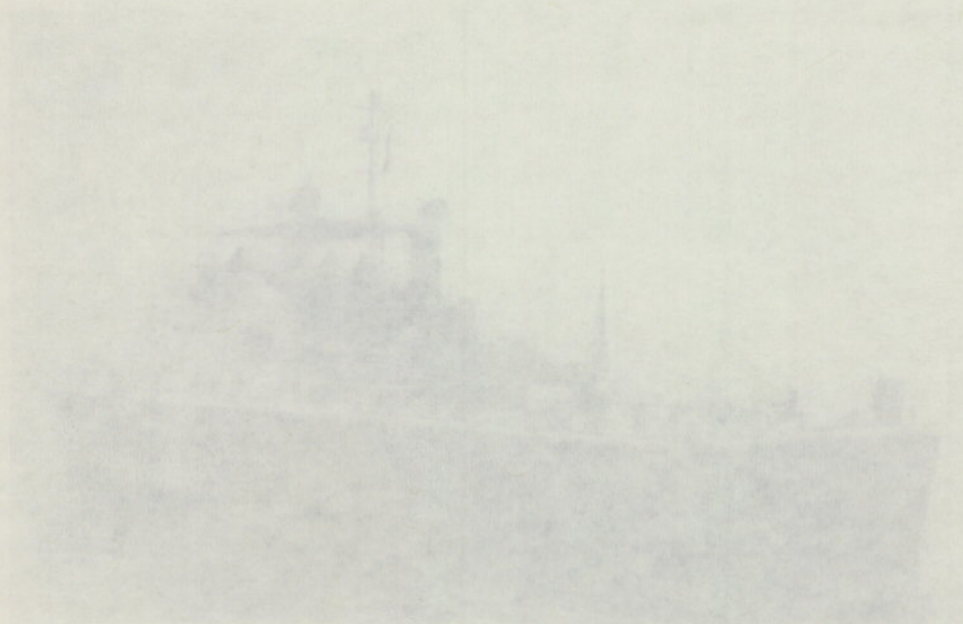
LUGAR DE CONSTRUCCION: Astillero de Scoth and Son LTD. y Astillero
Aisla Troon y Ayrshire, Escocia.
ALTA EN LA ARMADA: En 1974, 1975 y 1976.

En el Astillero del Arsenal Nacional en Veracruz fue rehabilitado de maquina-
ria principal y auxiliar, así como de controles el P-02, el 30 de agosto de 1987.

BUQUES PATRULLA TIPO AZTECA

ANDRÉS QUINTANA ROO P-01, MATIAS DE CORDOVA P-02,
MIGUEL RAMOS ARIZPE P-03, JOSE MARIA LAZAGA P-04,
JUAN BATISTA MORALES P-05, IGNACIO LOPEZ RAYON
P-06, MANUEL CRESCENCIO REJON P-07, JUAN ANTONIO
DE LA FUENTE P-08, LEON GUAMAN P-09, IGNACIO
RAMIREZ P-10, IGNACIO MARIASCAL P-11, HERIBERTO
JARA CORONA P-12, JOSE MARIA MATA P-13, FELIX
ROMERO P-14, FERNANDO M. LIZARDI P-15, FRANCISCO J.
MUNICIA P-16, PASTOR ROJAS P-17, JOSE MARIA DEL
CASTILLO VELAZCO P-18, ELIS MANUEL ROJAS P-19,
ESTERBA YACA CALDERON P-21, JOSE NATIVIDAD
MACIAS P-20, IGNACIO XARAGOZA P-23.

1974 - 1975 - 1976



CARACTERÍSTICAS

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1. peso 130 Tons. Normal 137
Tons. Máxima 145 Tons. Estora 3.43 m.; Eje perpendicular 50.03 m.;
Manga 8.04 m.; Puntal 4.15 m.; Calado normal 1.90 m.; Calado máx.
4.07 m.
VELOCIDAD: 24 nudos máxima velocidad crucero 16.5 nudos.
ARMAMENTO: 1 pieza de 40 mm. Mica. Boford y 1 pieza de 30 mm. Oerlikon.
PROPULSION: 2 máquinas principales.

BUQUES PATRULLA TIPO AZTECA

**TAMAULIPAS P-23, YUCATAN P-24, TABASCO P-25,
VERACRUZ P-26, CAMPECHE P-27, PUEBLA P-28,
MARGARITA MAZA DE JUAREZ P-29, LEONA VICARIO P-30,
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ P-31.**

1977



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Condición ligera 118 Tons. Condición normal 125 tons. Condición máxima 148 tons. Eslora 43.06 m. Eslo-
ra entre perpendiculares 30.93 m. Manga 8.64 m. Puntal 4.15 m. Calado
medio 1.83 m. Calado normal 1.67 m.

VELOCIDAD: 16 nudos máxima, operacional 15 nudos.

ARMAMENTO: 1 pieza de 40 mm y 1 pieza de 20 mm.

PROPULSION: 2 máquinas principales de 100 HP; y RPM, 1 200.

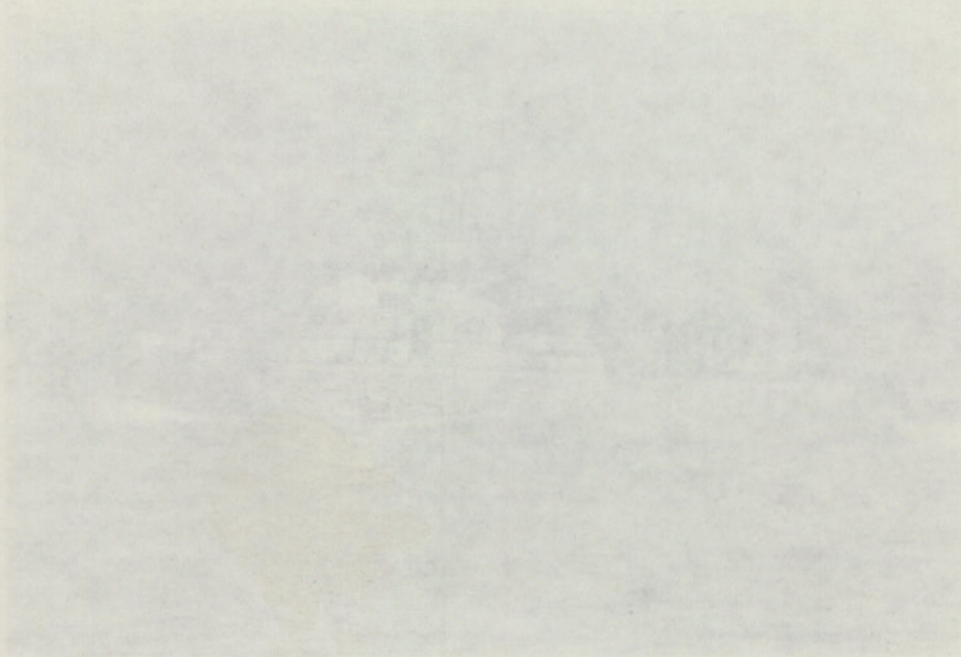
LUGAR DE CONSTRUCCION: Astilleros de Veracruz.

ALTA EN LA ARMADA: 18 de mayo de 1977 abanderado esa fecha en Coatzacoalcos.

BUQUES PATRULLA TIPO AZTECA

TAMAUUPAS P-23, YUCATAN P-24, TABASCO P-25,
VERACRUZ P-26, CAMPECHE P-27, PUEBLA P-28,
MARGARITA MASA DE JUAREZ P-29, LEONA VICARIO P-30,
JOSEFA ORTIZ DE DOMINGUEZ P-31

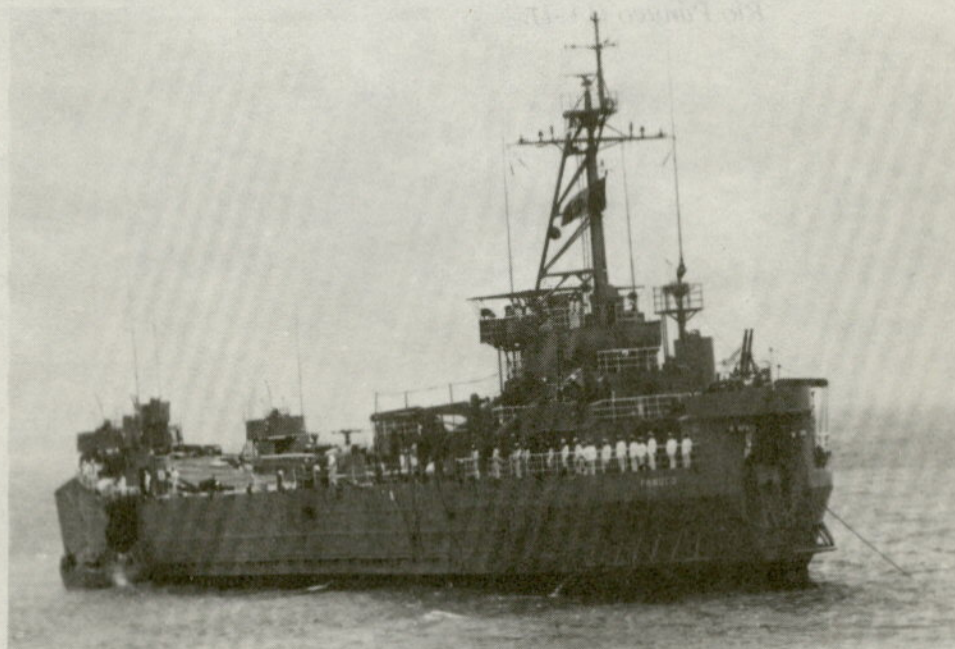
1977



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Condición ligera 118 Tons. Condición normal 122 tons. Condición máxima 148 tons. Estora 43.06 m. Radio 10.5 m. Longitud 30.31 m. Vmax 8.54 m. Puntal 4.15 m. Calado medio 1.83 m. Calado normal 1.67 m.
VELOCIDAD: 16 nudos máxima operacional 15 nudos.
ARMAMENTO: 1 pieza de 40 mm y 1 pieza de 20 mm.

BUQUES DE SALVAMENTO CLASE LST (Lading Ship, Tank)

**COUNTRY, PANUCO (A-01) Y MANZANILLO (A-02)
1978**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 653 tons.; a plena carga 4 080 tons. Eslora 100 m.; Manga 15.3 m.; Calado medio 4.3 m.

VELOCIDAD: 11 nudos; radio de acción 3 000 millas a 11 nudos.

PROPULSION: Dos motores diesel General Motors, Modelo 12-278-A, potencia por eje 900 BHP.; total 1 800 BHP.

ARTILLERIA: Seis piezas de 40 mm (una doble y cuatro sencillas).

Estos buques fueron contruidos por la Bethlehem Steel Co. Hingham Mass. el primero en 1945 y el segundo por Chicago Bridge and Tron Co. Seseca, 111.

El Gobierno de México los adquirió en los E.U.A. en el año de 1978. Por su diseño estos buques han dado un gran apoyo logístico y de servicio a la **Armada de México**, dada su gran capacidad para almacenaje y transporte de efectos de muy variadas características.

Este buque tanque de desembarco *LST-1077* participó en la Segunda Guerra Mundial. Fue puesto fuera de servicio el de julio de 1946, asignándolo a la reserva en la flota del Pacífico.

Se comisionó nuevamente el 6 de septiembre de 1950, durante la guerra de Corea, desempeñándose ampliamente en operaciones.

Nuevamente fue puesto fuera de servicio el 12 de mayo de 1955 designándosele en el comando Park y más tarde en Colorado, Montana y Wyoming, siendo completamente modernizado y puesto en servicio el 9 de abril de 1966, para operar en la guerra de Vietnam.

Obtuvo cinco estrellas de combate en la guerra de Corea y una mención como unidad de combate.

Finalmente quedó fuera de servicio en el Comando Park y transferido en septiembre de 1971 a la **Armada de México**, bautizándosele con el nombre de *Río Pánuco (IA-1)*.

REMOLCADORES DE ALTA MAR

**MAYO A-12, MIXTECO A-13, OTOMI A-17, YAQUI A-18,
SERI A-19, CORA A-20**

1978



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Condición ligera 1 410 Tons. Normal 1 590 Tons. Máxima 1 770 tons. Eslora 62.49. Manga 11.89. Puntal 10.06 m. Calado medio 4.50 m. Calado normal 15.1 816 m. Calado proa plena carga 4.88 m. Popa a plena carga 5.486 m.

VELOCIDAD: 15 nudos.

PROPULSION: Un grupo diesel-eléctrico, con cuatro motores diesel acoplado a un solo eje. Potencia 3 000 B.H.P. en el eje.

ARTILLERIA: Una ametralladora de 3" 50 cal.

TRIPULACION: 75 hombres.

Estos remolcadores fueron contruidos unos en el Astillero de Mare Islan Naval Ships Yard., E.U.A., (San Diego, Cal.) en 1973 y otros en Charleston S.B. & DD. Co. Adquiridos por México el 27 de septiembre de 1978. Abanderados en Tampico, Tamps.

En la Armada han prestado útiles servicios dadas sus excelentes características marineras y su gran radio de acción.

REMOLCADORES DE ALTA MAR
MAYO A-12, MINTECO A-13, OTOMI A-17, YAQUI A-18,
SERI A-19, CORA A-20

1978



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Condición ligera 1 410 tons. Por
mal 1 590 tons. Máxima 1 770 tons. Eje de 49' 4" manga 11' 8" profund
10' 00" m. Calado medio 4' 30" m. Calado normal 15' 4" m. Calado p
plena carga 4' 52" m. Pops a plena carga 2' 48" m.
VELOCIDAD: 12 nudos.
PROPULSION: Un grupo diesel-eléctrico, con cuatro motores diesel acopl
do a un solo eje. Potencia 3 000 B.H.P. en el eje.

GUARDACOSTAS CLASE HALCON

**CADETE VIRGILIO URIBE GH-01, TENIENTE JOSE AZUETA
GH-02, CAPITAN DE FRAGATA PEDRO SAINZ DE BARANDA
GH-03, COMODORO CARLOS CASTILLO BRETON GH-04,
VICEALMIRANTE OTHON P. BLANCO GH-05,
CONTRALMIRANTE ANGEL ORTIZ MONASTERIO GH-06.**

1980



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 000 tons., Eslora 67 m.; Manga 10.5 m.; Calado medio 5.5 m.

VELOCIDAD: 22/23 nudos. Radio de acción: 2 250 millas.

MAQUINARIA DE PROPULSION: Dos motores diesel MTU/Bazán, 20 V956 TB91 de 9 000 BHP.

ARTILLERIA: Una pieza de 40 mm "Broda".

AVIACION: Un helicóptero MBB BO 105.
TRIPULACION: 54 hombres.

Este tipo de buque es el primero en donde el control de la maquinaria propulsora se lleva a cabo por medios electrónicos cuyo manejo se efectúa utilizando consolas computarizadas.

GH-02 botado: 13 enero de 1982.
Comisionado: 1 septiembre de 1982.

GH-03 botado: 27 enero de 1982.
Comisionado: 15 octubre de 1982.

GH-04 botado: 13 febrero de 1982.
Comisionado: 30 octubre de 1982.

GH-05 botado: 26 marzo de 1982.
Comisionado: diciembre de 1982.

GH-06 botado: 8 mayo de 1982.
Comisionado: diciembre de 1982.

Este buque tanque de desembarco *LST-1077* participó en la Segunda Guerra Mundial. Fue puesto fuera de servicio en julio de 1946, asignándolo a la reserva en la flota del Pacífico.

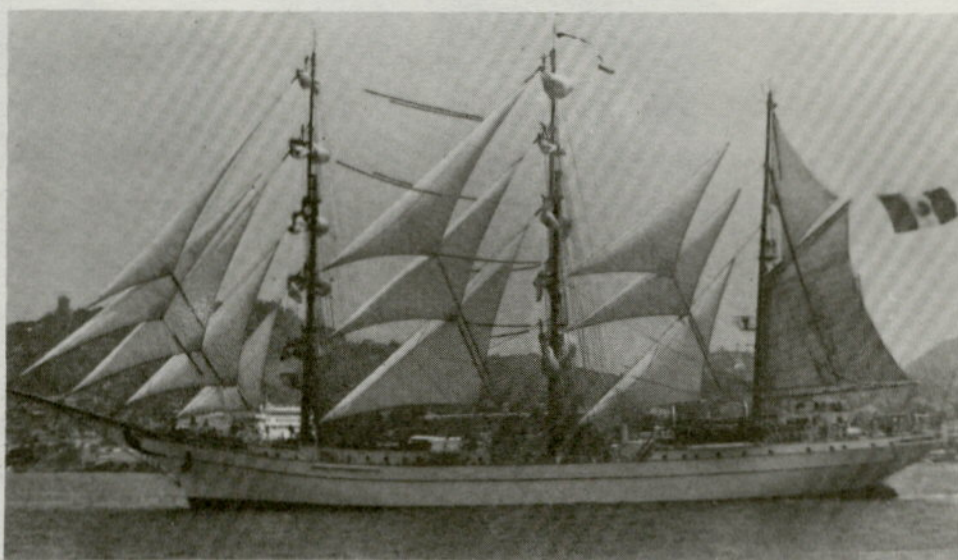
Se comisionó nuevamente el 6 de septiembre de 1950, durante la guerra de Corea, desempeñándose ampliamente en operaciones.

Nuevamente fue puesto fuera de servicio el 12 de mayo de 1955 designándosele en el Comando Park y más tarde en Colorado, Montaña y Wyoming, siendo completamente modernizado y puesto en servicio el 9 de abril de 1966, para operar en la guerra de Vietnam.

Obtuvo cinco estrellas de combate en la guerra de Corea y una mención como unidad de combate.

Finalmente quedó fuera de servicio en el Comando Park y transferido en septiembre de 1971 a la **Armada de México**, bautizándosele con el nombre de *Río Pánuco (IA-1)*.

**BUQUE ESCUELA VELERO CON
APAREJO DE BRICK-BARCA
CUAUHTEMOC (A-07)
1982**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 800 tons. a plena carga. Eslora total 90.50 m.; Manga 12 m.; Puntal a cubierta 7.40 m.; Calado 5.10 m.

VELOCIDAD: Máxima 11 nudos.

PROPULSION: 1 motor auxiliar diesel de 1 125 H.P.

DOTACION: 20 jefes y oficiales; 90 cadetes; 30 oficiales de mar y 135 hombres de maestranza y marinería.

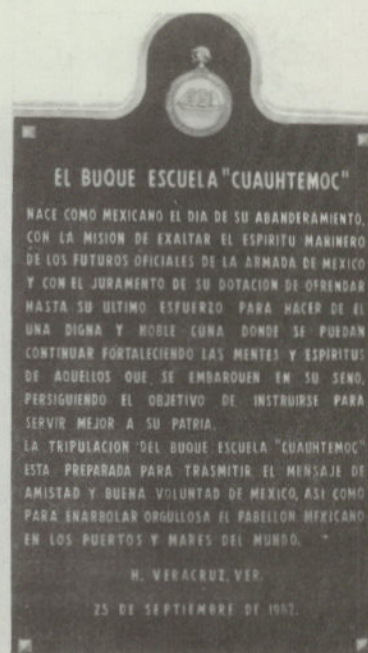
El mascarón representa la esfigie de Cuauhtémoc, esculpida por el escultor español Juan Avalos.

En los antiguos veleros, los oficiales, tripulaciones y en general gente de mar adquirirían la práctica de navegación y su experiencia teórica a bordo, en vivo, con ayuda de los viejos marinos y contramaestres.

Los grandes adelantos alcanzados en la construcción naval, en la maquinaria, el armamento y la proliferación de la electrónica en los aparatos de a bordo, requieren de una cuidadosa instrucción técnica en las aulas en tierra, pero el adiestramiento marineró sólo se obtiene en los buques de vela, aparte de mantener vivo el recuerdo glorioso y romántico de la tradición de las naves veleras. A pesar de la propulsión nuclear que haría aparecer anacrónicos a los grandes veleros que hoy surcan los mares del mundo, son los buques-escuelas donde embarcan los futuros Oficiales de la Marina, para adquirir el conocimiento vivo para ser un buen marino, así como las cualidades que se requieren como son: el valor, fidelidad, responsabilidad, colaboración y espíritu de sacrificios.

Personal de la Heroica Escuela Naval

Durante el viaje de instrucción, el personal que embarca en el velero es variable.



Heráldica o emblema

El escudo del buque escuela *Cuauhtémoc* fue diseñado y aprobado por el Alto Mando, consta de: el cuerpo del emblema, constituido por dos círculos concéntricos el exterior semeja un cabo de abaca, que significa la jarcia de labor, armamento principal de la tripulación en las faenas de largar y cargar el aparejo. El círculo interior sirve para dividir concéntricamente la circunferencia total del cuerpo.

En el círculo interno lleva la figura de perfil, lado de babor del velero navegando a todo trapo.

En la parte superior entre los dos círculos concéntricos lleva la inscripción **Armada de México**, nuestra noble institución y madre por naturaleza de buque.

En la parte inferior entre estos dos círculos dice *Buque Escuela Cuauhtémoc*, nombre oficial del velero que lleva con orgullo.

En el punto oriente del anillo, presenta la figura del dios del viento Ehécatl, de la mitología azteca, quien con su aliento impulsa el buque hacia el poniente. En este punto aparece el Sol en el crepúsculo vespertino, que le dio nombre a Cuauhtémoc y hoy al buque.

En el punto norte, van intercalados en la inscripción, los astros siderales que hacen posible el conocimiento constante de su posición.

Por último, en la parte superior del cuerpo, el águila del Escudo Nacional, símbolo de la mexicanidad del buque y su dotación.

Fuera del escudo y en la parte interior lleva un listón con la leyenda: **POR LA EXALTACION DEL ESPIRITU MARINERO** lema que indica la misión principal del buque.

Velocidad

La velocidad máxima alcanzada navegando a vela ha sido de 17 nudos y la de crucero navegando a motor es de 9 nudos.

Organigrama

El organigrama del buque lo integran: la Comandancia, Segunda Comandancia y cinco departamentos de: Maniobra, Servicios, Instrucción, y Operaciones y Maniobras.

Dotación

La dotación del buque consta de: Un Capitán de Navío C.G. DEM, un Capitán de Fragata C.G. DEM, cinco capitanes de corbeta, dos tenientes de corbeta, diez y nueve primeros contramaestres y equivalentes, quince terceros contramaestres y equivalentes, treinta y cuatro cabos de mar y equivalentes y sesenta y dos marineros.

Es por ello que el Gobierno mexicano, ordenó la construcción del buque-velero *Cuauhtémoc*, en los Astilleros Celaya de Bilbao, España.

Está dotado con los últimos adelantos en materia de navegación; cuenta con giro-compás y repetidor, compás magnético, radares, ecosonda, corredera, radiogoniómetro, facsímil para cartas meteorológicas, navegador por satélite Omega, etc.

El velamen corresponde a la clase brik-barca con una superficie bélica de 2 368 m². Barca de tres palos, con aparejo de cruz de cangreja y escandalosa.

Los oficiales, maestranza y tripulación, antes de embarcar, asistieron a un curso especializado en la Escuela de Maniobra Galatea, de la Armada Española en El Ferrol.

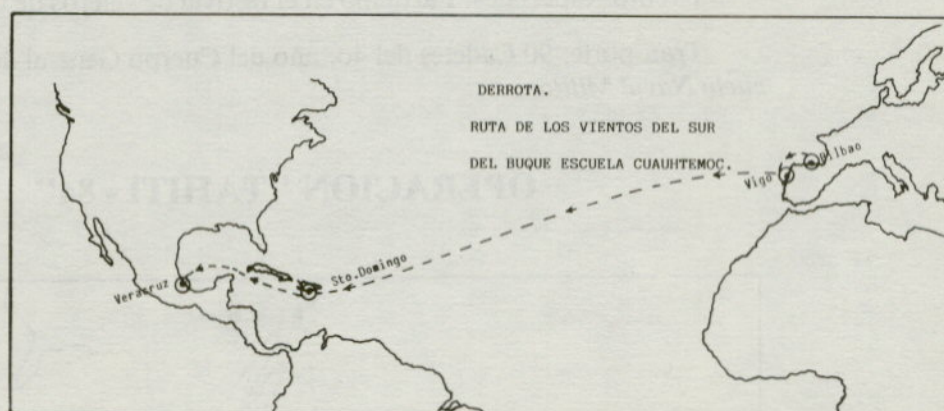
Se recibió oficialmente el 29 de julio de 1982 en Saturce.

Asistieron al acto el embajador de México en España, Francisco Alcalá Quintero, el agregado naval de México, vicealmirante P.A. Federico Carballo Jiménez el gobernador militar de Vizcaya Luis Pinilla Solivares. Firmaron los documentos de entrega, por parte del Astillero Celaya, su Presidente, el Señor Francisco Landera Molina, y por México, nuestro embajador Francisco Alcalá.

Se designó como Comandante del buque, al capitán de navío C.G. DEM Manuel Zermeño del Peón.

El 25 de septiembre, el Presidente de la República José López Portillo, acompañado del Secretario de Marina, almirante I.M.N. Ricardo Cházaro Lara, presidió la ceremonia de abanderamiento del buque en el puerto de Veracruz.

OPERACION "CRUCERO ATLANTICO 82"



Período de viaje: Del 2 de agosto al 20 de septiembre de 1982.

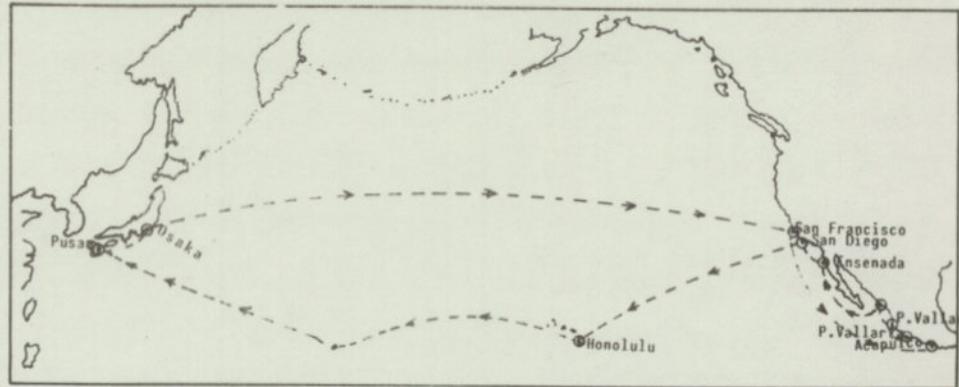
Itinerario: Bilbao, Vigo, España; Santo Domingo, República Dominicana y Veracruz, México.

Millas náuticas navegadas: 6 519, en 41 singladuras.

Eventos especiales: Su recepción de los astilleros y talleres Celaya de Bilbao, el 29 de julio de 1982 y su abanderamiento en Veracruz, México, el 25 de septiembre del mismo año.

Transporte: 39 cadetes del 4o. año del Cuerpo General de la *Heroica Escuela Naval Militar*.

OPERACION "ORIENTE-83"



Período del viaje: Del 17 de julio al 18 de diciembre de 1983.

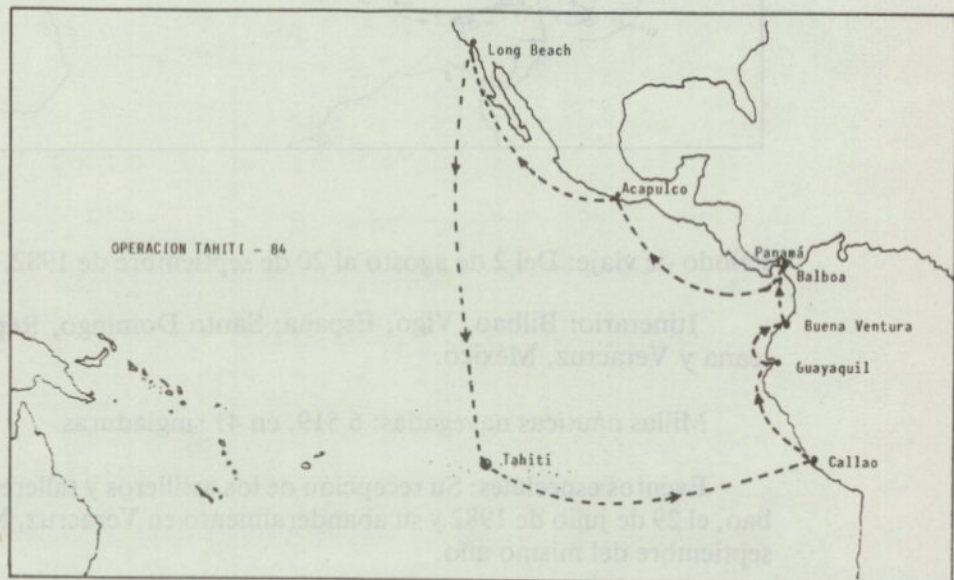
Itinerario: Acapulco, Gro.; Manzanillo, Col.; Puerto Vallarta, Jal.; Mazatlán, Sin.; Ensenada, B.C. Norte; San Diego, Cal. E.U.A.; Honolulu, Hawai, E.U.A.; Pusan, Corea del Sur; Osaka, Japón; San Francisco, Cal. E.U.A., y finalmente Acapulco, Gro., su base.

Millas náuticas navegadas: 17 229 en 120 singladuras.

Eventos especiales: Participó en el festival de veleros de Osaka, Japón.

Transporte: 90 Cadetes del 4o. año del Cuerpo General de la *Heroica Escuela Naval Militar*.

OPERACION "TAHITI - 84"



Periodo de viaje: Del 21 de junio al 25 de noviembre de 1984.

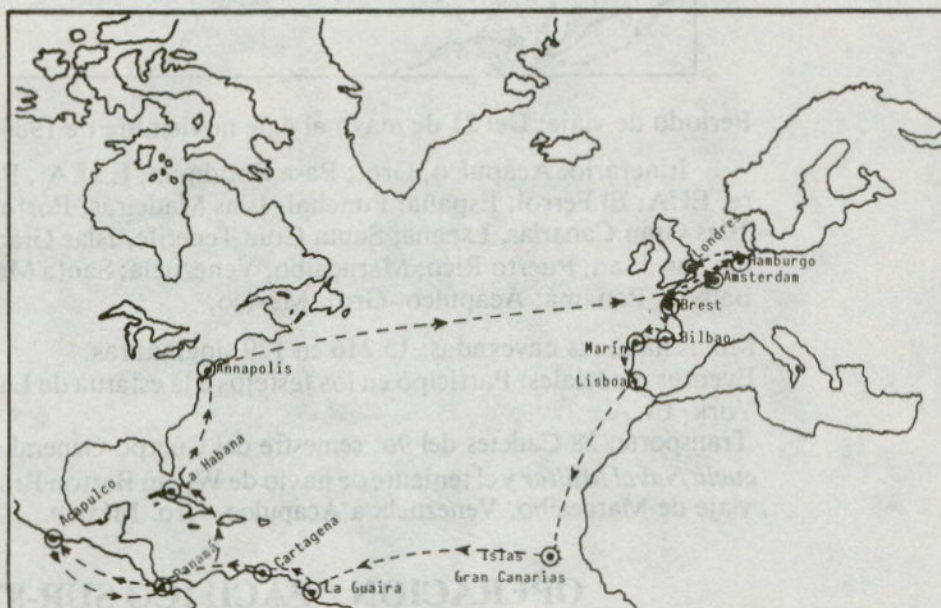
Itinerario: Acapulco, Gro.; Long Beach, Cal. E.U.A.; Papette, Tahití; Callao, Perú; Guayaquil, Ecuador; Buenaventura, Colombia; Balboa, Panamá; Acapulco, Gro., México.

Millas náuticas navegadas: 15 200 en 121 singladuras.

Eventos especiales: Participó en el festival de veleros "Top Sail-84" en la bahía de Long Beach, Cal., E.U.A.

Transporte: 64 Cadetes del 9o. Semestre del Cuerpo General de la *Heroica Escuela Naval* y dos guardiamarinas de los E.U.A. Academia Naval y dos del Colegio Militar del Sur de California.

OPERACION "ATLANTICO NORTE-85"



Período de viaje: Del 29 de mayo al 23 de noviembre de 1985.

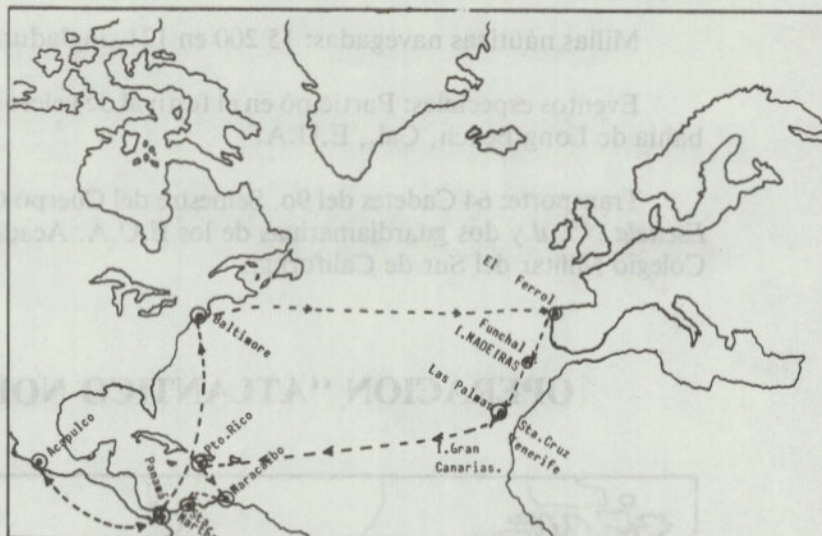
Itinerario: Acapulco, Gro.; Balboa, Panamá, La Habana, Cuba; Annapolis, E.U.A.; Amsterdam, Holanda; Oslo, Noruega; Hamburgo, R.F.A.; Londres, Inglaterra; Brest, Francia; Bilbao, España; Marin, España; Lisboa, Portugal; Las Palmas, islas Gran Canarias, España; La Guaira, Venezuela; Cartagena, Colombia; Balboa, Panamá; Acapulco, Gro., México.

Millas náuticas navegadas: 21 350 en 155 singladuras.

Transporte: 54 Cadetes del 9o. semestre de la *Heroica Escuela Naval Militar*.

Eventos Especiales: Participó en el festival de veleros de Amsterdam, Holanda.

OPERACION "LIBERTAD - 86"



Período de viaje: Del 21 de mayo al 4 de noviembre de 1986.

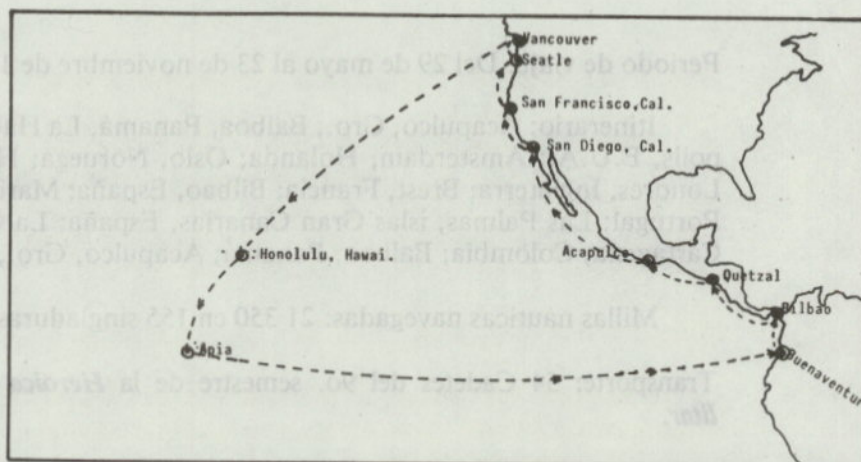
Itinerario: Acapulco, Gro.; Base Roodman, E.U.A., Panamá; Baltimore, EUA; El Ferrol, España; Funchal, Islas Madeiras, Portugal; Las Palmas, Islas Gran Canarias, España; Santa Cruz Tenerife, Islas Gran Canarias, España; San Juan, Puerto Rico; Maracaibo, Venezuela; Santa Martha, Colombia; Balboa, Panamá; Acapulco, Gro., México.

Millas náuticas navegadas: 15 216 en 129 singladuras.

Eventos especiales: Participó en los festejos a la estatua de La Libertad en new York, EUA.

Transporte: 28 Cadetes del 9o. semestre del Cuerpo General de la **Heroica Escuela Naval Militar** y el teniente de navío de Wyam Barton Pratt, que efectuó el viaje de Maracaibo, Venezuela a Acapulco, Gro. México.

OPERACION "PACIFICO SUR-87"



Período de viaje: Del 2 de junio al 15 de noviembre de 1987.

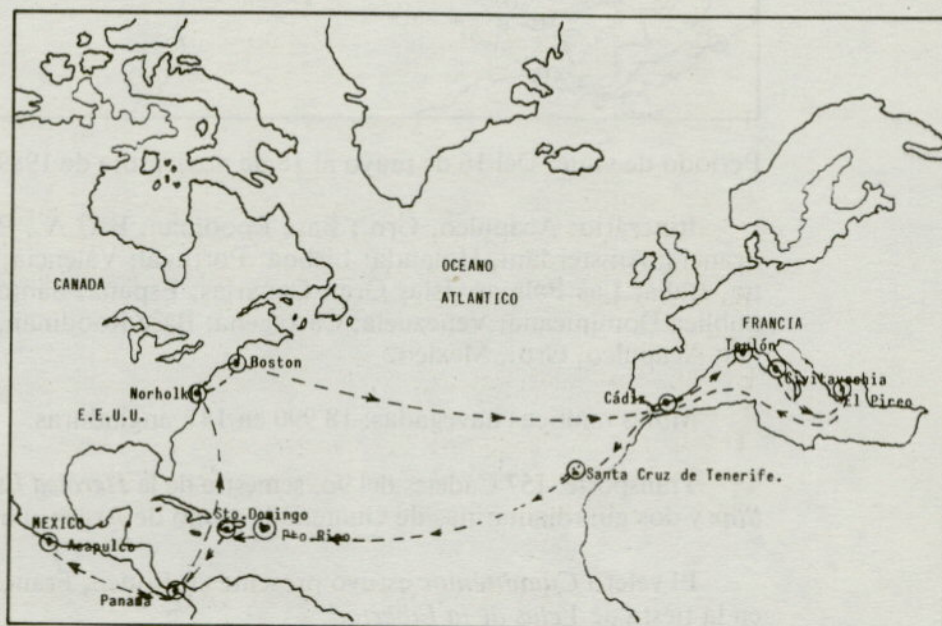
Itinerario: Acapulco, Gro.; San Diego, Cal., E.U.A.; San Francisco, Cal. E.U.A., Seattle, E.U.A., Vancouver, Canadá; Honolulu, Hawai; Apia, Samoa; Pepeote, Buenaventura, Colombia; Balboa, Panamá; Quetzal, Guatemala; Acapulco, Gro., México.

Millas náuticas navegadas: 17 095 en 129 singlaturas.

Eventos especiales: Participaron los Cadetes en los festejos conmemorativos del día de la Independencia de la República de Panamá.

Transporte: 82 Cadetes del 5o. año del Cuerpo General de la *Heroica Escuela Naval Militar* y tres guardiamarinas de la Academia Naval de los E.U.A.

OPERACION "MEDITERRANEO-88"



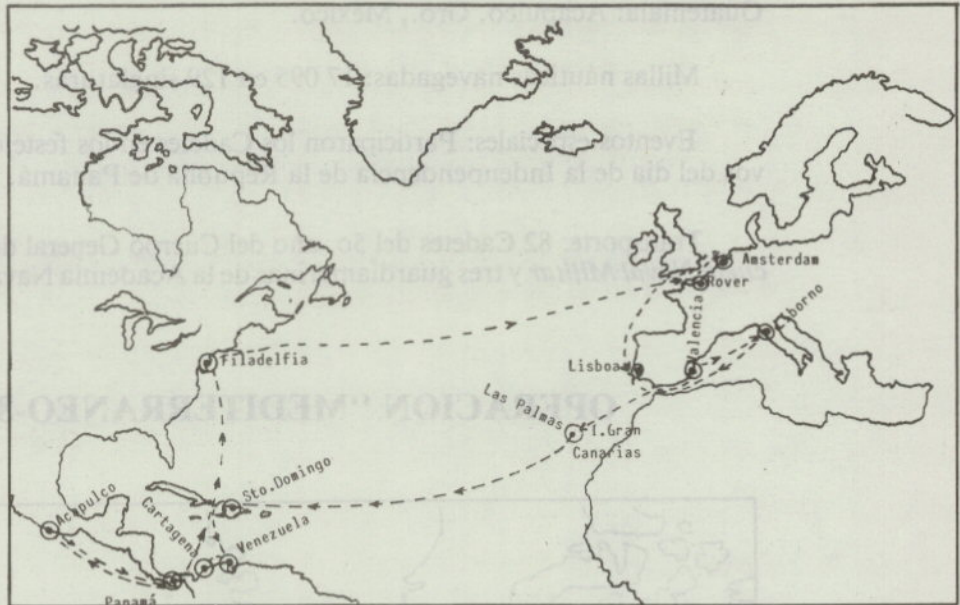
Período de viaje: Del 2 de junio al 15 de noviembre de 1988.

Itinerario: Acapulco, Gro.; Base Roodman, E.U.A., Panamá; Norfolk, E.U.A.; Boston; Cádiz, España; Toulón, Francia; Civitavecchia, Italia; El Pireo, Gracia, Palma de Mallorca, España; Santa Cruz de Tenerife, Islas Gran Canarias, España; San Juan, Puerto Rico; Santo Domingo, República Dominicana; Balboa, Panamá; Acapulco, Gro., México.

Millas náuticas navegadas: 17 615 en 132 singlaturas.

Transporte: 86 Cadetes del 9o. semestre del Cuerpo General de la *Heroica Escuela Naval Militar* y dos alferes de fragata de Guatemala, dos guardiamarinas de la Universidad de San Diego, Cal., E.U.A., y un guardiamarina del Instituto Tecnológico de Georgia E.U.A.

OPERACION "EURO-CARIBE-89"



Período de viaje: Del 16 de mayo al 18 de noviembre de 1989.

Itinerario: Acapulco, Gro.; Base Roodman, E.U.A., Panamá; Rouen, Francia; Amsterdam, Holanda; Lisboa, Portugal; Valencia, España; Liborno, Italia; Las Palmas, Islas Gran Canarias, España; Santo Domingo, República Dominicana; Venezuela; Cartagena; Base Roodman, E.U.A., Panamá; Acapulco, Gro., México.

Millas náuticas navegadas: 18 990 en 147 singladuras.

Transporte: 157 Cadetes del 9o. semestre de la *Heroica Escuela Naval Militar* y dos guardiamarinas de Guatemala y uno de Argentina.

El velero *Cuauhtémoc* estuvo presente en Rouen, Francia, participando en la fiesta de *Velas de la Libertad*.

Aquí transcribo parte de una carta de amigos de Francia sobre sus impresiones con relación a ese evento.

...quisimos quedarnos en Rouen para asistir a las fiestas de *Velas de la Libertad*.

Fue una semana extraordinaria, una maravilla estupenda que no puede imaginar el que no asistió: primero el Sol en Francia no nos dejó desde el 1o. de mayo hasta el 1o. de diciembre, así es que estuvo claro durante esa semana inolvidable; enseguida la llegada de tres o cuatro buques cada día con sus Cadetes en los palos cantando estupendamente en el *Cuauhtémoc*, claro en el *Eagle* de los E.U.A., en el buque de la Argentina y de Polonia, fue un espectáculo admirable.

Estuvo una muchedumbre increíble, quietísima, admirativa, feliz... feliz... feliz, con vestidos muy coloreados, pantalones cortos de verano, total

contentísima andando a lo largo de los cuatro kilómetros de muelles, yendo y viniendo, con los ojos bien abiertos desmedidamente en frente de cada buque.

Estuvimos con esa muchedumbre y gracias a usted, señor Lavalle Argudín, subimos Jacques y yo al *Cuauhtémoc* que nos dejó mudos de admiración. Dijimos que conocíamos al señor Lavalle y nos honraron permitiéndonos visitar el buque, muy lujoso, con muebles muy bonitos y una decoración muy rica. . . ; Gracias a usted señor.



Todos los Cadetes desfilaron el 14 de julio, día nacional, y los mejores fueron los mexicanos, tienen un uniforme muy elegante.

En el buque mexicano, encontramos a un Almirante que nos contó que iba a encontrar a usted la semana siguiente; esperamos le haya transmitido nuestra profunda amistad sincera. Fuimos invitados a la recepción de la noche en la cual hablamos mucho con los Cadetes y Tenientes, etc. Acabamos con fuegos artificiales en el río Sena. . . era un momento inolvidable.

El final de la fiesta después de seis días al muelle, fue la bajada de los 23 buques en el río Sena; nos fuimos para aprovechar el espectáculo de la salida, en la casa de mis primos que viven en la *Bouille* en una curva del Sena.

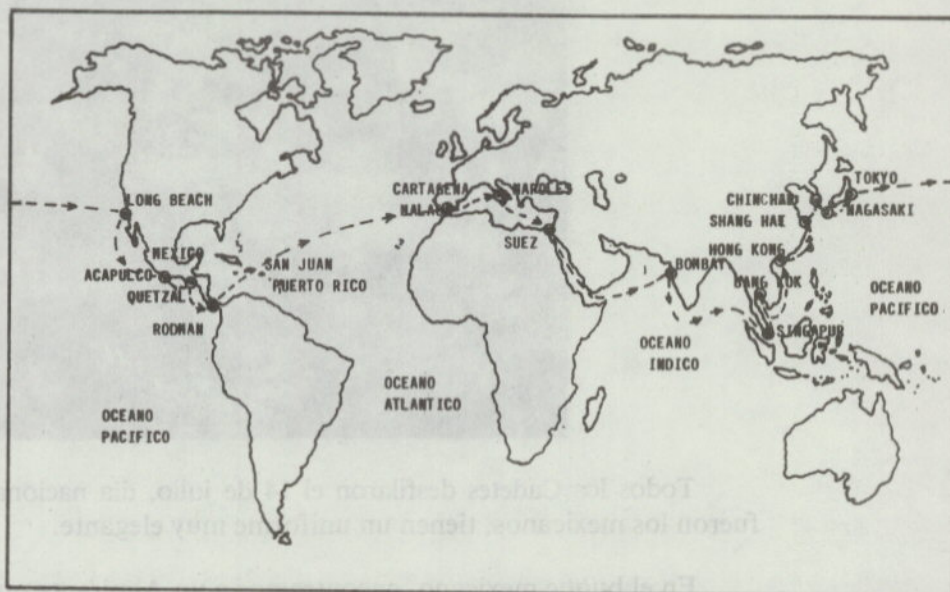
Así como lo enseña el dibujo, muy mal hecho, veíamos al mismo tiempo el buque (1) que se fue ocultando poco a poco con los árboles; el (2) acabo de pasar frente a nosotros, el (3) estuvo justo enfrente, el (4) situado a la derecha y el (5) ya confundido con la naturaleza, pareció como si navegara en la tierra. ¡Era un encanto fenomenal!, señor Lavalle, usted puede imaginar la belleza, pues que conoce bien la bajada del Sena, añada usted, la multitud de admiradores aplaudiendo, saludando, gritando de alegría en cada lado del Sena,

sobre 1 200 kilómetros. Nos gustaría mandarle la video K7 pero tiene que decirnos todas las características del magnestoscopio que tiene y si el proceso del magnestoscopio es PAL como en los Estados Unidos u otro; creo que con estas informaciones podremos hacerlo necesario para mandarle un video que pueda mirar, esperamos noticias suyas con este objeto para planear lo necesario.

Todos los buques llegaron a Honfleur (¿se acuerda usted de ese lugar?) con un cuadro final indescriptible aunque no pudimos llegar a Honfleur, vimos en la TV los buques saliendo del río con barquitos a su lado, alejándose al poniente, parecían cuadros de pintores holandeses.

Este día era una locura de alegría, de felicidad todo mucho más fuerte que los seis días antes (por la cantidad de coches que se desplazaban para presenciar la salida de los veleros); tuvimos que hacer los 20 kilómetros en coche de Rouen a la Boville en dos horas.

OPERACION "CIRCUNNAVEGACION 90"



En el presente año el buque escuela *Cuauhtémoc*, efectúa el viaje denominado Operación "Circunnavegación 90", semejante el realizado por el buque Zaragoza que zarpa del puerto de Tampico en su histórico viaje alrededor del mundo, en abril de 1985 y lo rinde en Veracruz en julio de 1987.

El total de millas navegadas por el buque escuela *Cuauhtémoc* desde su adquisición hasta el presente año 1990, equivale a 6.86 vueltas a la circunferencia ecuatorial del globo terrestre.

BUQUE VELERO CUAUHTEMOC

PLAN DE CRUCERO

CIRCUNNAVEGACION-90

El puerto de zarpe con la fecha y la hora con que hace a la mar, las millas navegadas, velocidad media horaria con la duracion de dias y horas de navegacion, puertos de arribo, fechas y horas de llegada, dias y hora de estancia, están anotados en el cuadro de Operación "Circumnavegación 90".

ARMADA DE MEXICO				ESTADOS UNIDOS MEXICANOS				OPERACION "CIRCUNNAVEGACION 90"				BUQUE ESCUELA CUAUHTEMOC			
PUERTO DE ZARPE	FECHA Y HORA DE ZARPE	MILLAS NAVEGADAS	V.M.H.	DURACION DIAS HORAS	PUERTO DE ARRIBO	FECHA Y HORA DE ARRIBO	ESTANCIA DIAS Y HORAS								
Acapulco, Gro. México	May. 11 1200 "S"	580	6.30	03 20	Puerto Quetzal, Guatemala	May. 16 0800 "S"	03 04								
Puerto Quetzal, Guatemala	May. 17 1200 "S"	850	6.15	06 21	Rosdamen, USA, Panamá	May. 24 1000 "R"	00 00								
Rosdamen, USA, Panamá	May. 24 1000 "R"	1,036	6.44	06 23	San Juan Pro. Rico	May. 31 1000 "Q"	03 00								
San Juan, Pro. Rico	Jun. 03 1000 "Q"	3,414	6.54	21 18	Malaga, España	Jun. 26 1000 "R"	03 00								
Malaga, España	Jun. 28 1000 "R"	189	7.87	01 00	Cereteña, España	Jun. 29 1000 "R"	03 00								
Cereteña, España	Jul. 02 1000 "R"	766	6.30	06 00	Napoles, Italia	Jul. 07 1000 "R"	04 00								
Napoles, Italia	Jul. 11 1000 "R"	1,240	6.45	08 00	Suez, Egipto	Jul. 18 1000 "R"	04 00								
Suez, Egipto	Jul. 23 1000 "R"	2,976	6.25	18 20	Bombay, India	Ago. 12 1000 "P"	03 00								
Bombay, India	Ago. 16 1000 "P"	2,487	6.11	16 23	Singapore, Singapore	Sep. 01 1000 "Q"	04 00								
Singapore, Singapore	Sep. 06 1000 "Q"	842	7.01	06 00	Bangkok, Tailandia	Sep. 10 1000 "Q"	04 00								
Bangkok, Tailandia	Sep. 14 1000 "Q"	1,458	6.10	08 23	Victoria, Hong Kong, Ing.	Sep. 24 1000 "R"	04 00								
Victoria, Hong Kong, Ing.	Sep. 28 1000 "R"	831	6.77	06 00	Shang Hai, Rep. Pop. China	Oct. 04 1000 "R"	04 00								
Shang Hai, Rep. Pop. China	Oct. 08 1000 "R"	488	7.01	02 23	Chin Hae, Corea Sur	Oct. 11 1000 "P"	04 00								
Chin Hae, Corea Sur	Oct. 16 1000 "P"	170	7.08	01 00	Nagasaki, Japon	Oct. 16 1000 "P"	03 00								
Nagasaki, Japon	Oct. 18 1000 "P"	701	6.84	06 00	Tokio, Japon	Oct. 24 1000 "P"	06 00								
Tokio, Japon	Oct. 28 1000 "P"	4,850	6.59	33 17	Long Beach, USA	Dic. 01 1000 "U"	04 00								
Long Beach, USA	Dic. 06 1000 "U"	1,501	6.68	11 00	Acapulco, Gro. México	Dic. 16 1200 "S"									
TOTAL DE MILLAS: 24,378				DIAS DE NAVEGACION: 164 DIAS, 20 HORAS				DURACION DEL VIAJE: 219 DIAS							

GUARDACOSTAS AGUILA



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 11.75 tons. Eslora total 74.40 m.
Eslora entre perpendiculares 70.50 m. Manga moldeada 10.50 m. Puntal
moldeado 5.50 m. Calado de diseño 3.18 m.

PROPULSION: Dos por 5 120 B.H.P.

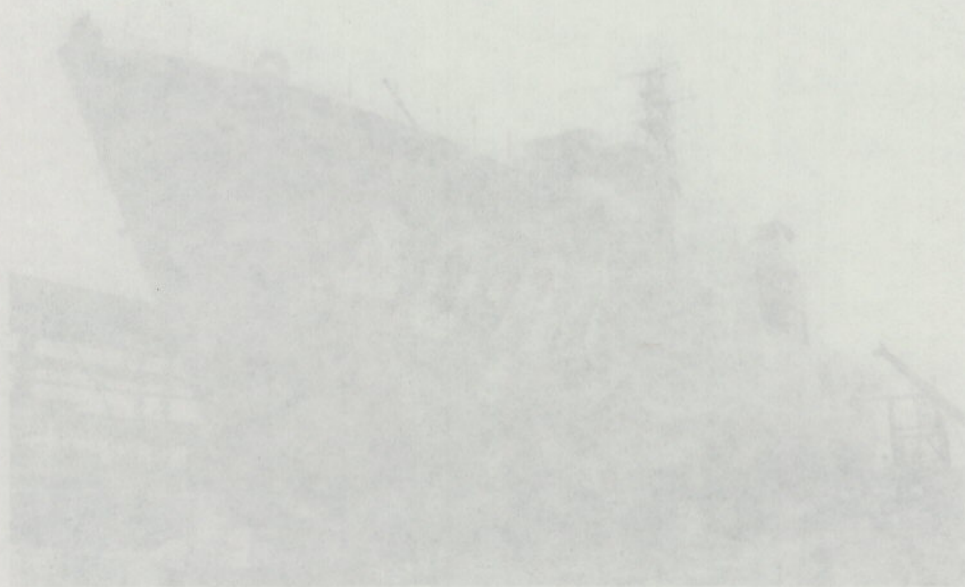
VELOCIDAD: Máxima continua 21 nudos; máxima de sobre carga 23 nudos.

AUTONOMIA: 3 800 millas náuticas.

Este proyecto nació de la necesidad de dotar a la Armada con unidades modernas para mejorar el servicio de vigilancia de nuestra zona económica exclusiva. Estas embarcaciones se concibieron para realizar operaciones de larga duración, auxiliadas por un helicóptero, para que en su momento y mediante la adición de armamento y equipo electrónico idóneo efectúe en misiones defensivas y coadyuven en el combate el narcotráfico y el contrabando marítimo en general.

En estricto apego a las directivas y políticas del Mando, se terminó el diseño de estas embarcaciones y se inició la construcción de 4 unidades. Dos se construyeron en el Astillero de Marina No. 20 de Salina Cruz, Oax., y dos en el Astillero de Marina No. 1 de Tampico, Tamps.

GUARDACOSTAS AGUILA



CARACTERÍSTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 11.75 toneladas. Estora total 74.40 m.
Estora entre perpendicular 70.20 m. Manga máxima 10.20 m. Puntal
máximo 5.20 m. Calado de diseño 3.18 m.
PROPULSION: Dos por 2 130 H.P.
VELOCIDAD: Máxima continua 21 nudos; máxima de sobrecarga 23 nudos.
AUTONOMIA: 3 800 millas náuticas.

PATRULLAS TIPO OLMECA AM-11 A LA AM-22



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: De diseño 17 Tons. Eslora total 16.80 m. Eslora entre perpendiculares 15 m manga moldeada 4.40, Puntal moldeado 2.35 m.

VELOCIDAD: Máxima continua 30 nudos.

PROPULSION: Motores diesel 2 × 570 BHP.

TRIPULACION: Cinco hombres.

Fueron diseñadas y se construyeron de fibra de vidrio, trece embarcaciones, para vigilancia costera, servicio de contraincendio y salvataje.

BUQUES ESCOLTA QUETZALCOATL Y NETZAHUALCOYOTL 1982



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 2 952 tons. ligera, 3 040 tons. normal y 3 460 tons. a plena carga; Eslora 119 m.; Manga 12.6 m.; Calado medio 5.8 m.

VELOCIDAD: 32.5 nudos. Radio de acción 2 900 millas a 15 nudos.

PROPULSION: Dos grupos de turbinas General Electric. Potencia total 60 000 H.P.; por eje 30 000 H.P. Cuatro calderas Babcock & Wilcox.

RADAR: SPS 10 y 6 112 Sonar SQS. 23

ARTILLERIA: Cuatro piezas de 5" cal. (montaje gemelos MK 38).

ARMAMENTO ANTI-SUBMARINO: Seis tubos lanza torpedos (dos triples MK 32).

Construïdos por los Astilleros Bethlehem Staten Island, N.Y., E.U.A., en el año de 1945.

Fueron adquiridos por el Gobierno de México, el 24 de febrero de 1982.

BUQUES ESCOLTA
QUETXALCOATL Y
NETXAHUALCOYOTL
1982

**BUQUE OCEANOGRAFICO CLASE
ROBERTO D CONRAD
ALTAIR H-05
1983**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 370 tons. a plena carga, Eslora 63.7 m.; Manga 12.1 m.; Calado medio 4.7 m.
VELOCIDAD: 13.5 nudos. Radio de acción 1 200 millas a 12 nudos.
PROPULSION: Diesel-Eléctrica. Potencia en el eje propulsor, 1 000 H.P.
TRIPULACION: 26 hombres, más 15 científicos.

Este buque fue arrendado a México con fecha 14 de junio de 1983 y al llegar al país fue reacondicionado y modernizado, bautizándolo con el nombre de *Altair*.

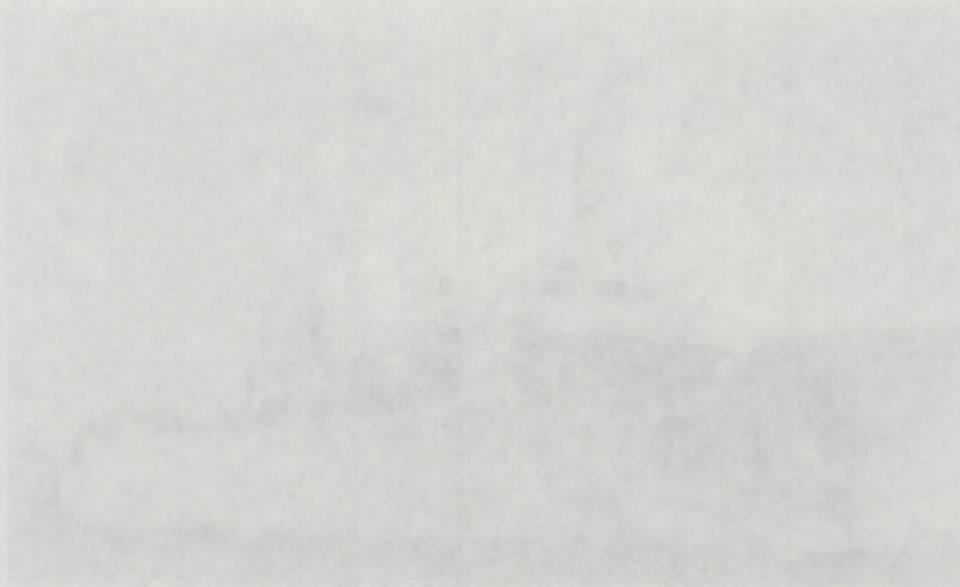
La tripulación que es la **Armada de México**, presta los servicios que se requieren a bordo.

El personal que efectúa los estudios, pueden ser de la Armada o de alguna institución civil que lo requiera, previa autorización oficial.

El buque fue construido por Christy Corp., Wins. en 1962 y diseñado para la Armada de los E.U.A. a fin de emplearlo en la investigación oceanográfica (Oceanographic Research Ships. Agor).

Está dotado de instrumentos y laboratorios para la medición de la gravedad y magnetismo, temperatura del agua, transmisión del sonido en el agua, y el perfil del fondo del océano. Se incluyen dispositivos especiales como pluma con capacidad de 10 tons. y windhes para maniobra del equipo instalado en el costado del buque. Dispositivo propulsor en proa (bon Thonster) Turbina de gas de 620 H.P. alojado en una estructura tubular para poder proporcionar una potencia tranquila cuando se llevan a cabo experimentos.

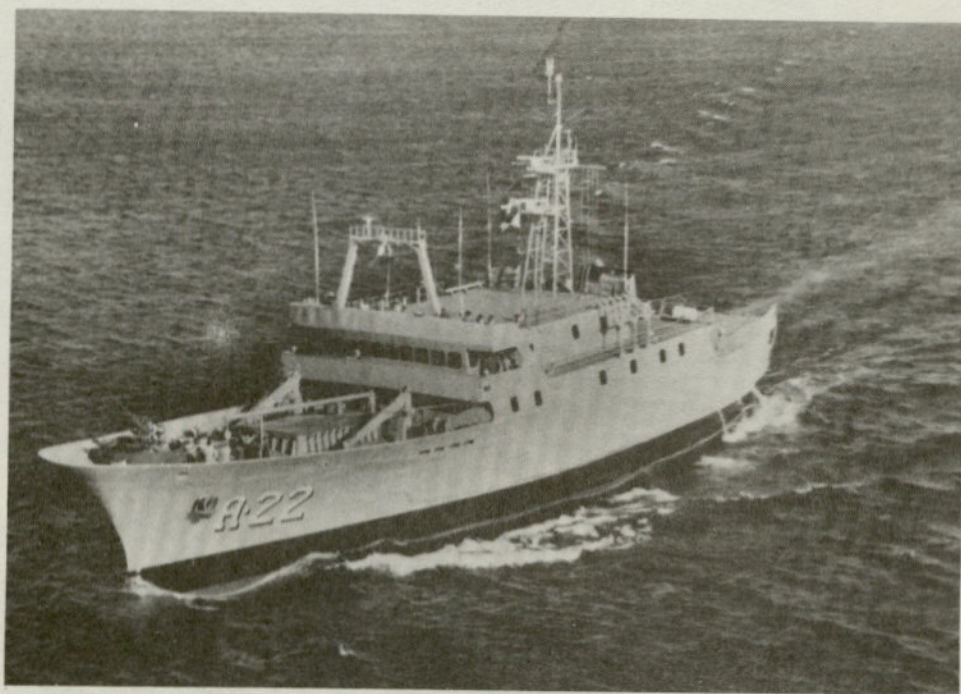
Para ciertos estudios puede reducir su velocidad hasta 6.5 nudos.



CARACTERÍSTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1 370 tons. a plena carga, Estora
63.7 m.; Manga 12.1 m.; Calado medio 4.7 m.
VELOCIDAD: 13.5 nudos; Radio de acción 1 200 millas a 15 nudos.
PROPULSION: Diesel-Eléctrica. Potencia en el eje propulsor 1 000 H.P.
TRIPULACION: 26 hombres, más 15 científicos.

Este buque fue reconvertido a México con fecha 14 de junio de 1983 y al llegar al país fue reacondicionado y modernizado, bautizándolo con el nombre de Altair.

**BUQUES LOGISTICOS
ZAPOTECO (A-21) PRIMERO EN SU
CLASE Y HUASTECO (A-22)
1986**



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 2 800 tons. Eslora 70.1 m.; Manga 12.8 m.; Calado medio 4.8 m.; Puntal moldeado 8.30 m.

VELOCIDAD: 16 nudos. Radio de acción 5 500 millas.

PROPULSION: Un motor Mca. Detroit Diesel. Potencia 3 600 H.P.

TRIPULACION: 75 hombres.

Buques logísticos *Zapoteco* (A-21) (primero en su clase) y *Huasteco* (A-22). Este prototipo de buque fue creado con el objeto de llenar una de las necesidades inmediatas de la **Armada de México**, proporcionándole un buque con la suficiente flexibilidad de acción operativa que sin un esfuerzo muy grande, tanto de material humano y económico, pudiera proporcionar la flota, un servicio rápido de suministro, en las diferentes bases de los buques de guerra de sus funciones específicas.

El primero fue construido en el Astillero de Marina 20 en Salina Cruz, Oaxaca, y el segundo en el Astillero de Marina 1, en Tampico, Tamps.

El proyecto nació en la cancelación por parte de BANPESCA de dos buques atuneros de 1 200 tons., de un proyecto original de seis. Esta cancelación cubrió una necesidad apremiante de la Armada, dotándola de los medios modernos y adecuados que requería llevar a cabo con eficiencia las tareas de auxilio a la población civil en zonas y casos de desastres y además el abastecimiento de las islas e intercomunicación de puertos en ambos litorales.

El proyecto se había programado para terminarlo a fines de 1985, pero se entregaron en marzo el primero y en junio el segundo, en 1986. El retraso se debió a que sus características tuvieron que adaptarse a los requerimientos específicos de su objetivo y el de la Armada, habiendo sido necesario modificar diferentes áreas que ya se tenían construidas.

GUARDACOSTAS USCGC CAPE CARTER JALISCO P-42 Y NAYARIT P-43 1990



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 105 toneladas; eslora 28.975 m.;
manga 5.94 m.; calado 1.985 m.

VELOCIDAD MAXIMA: 22 nudos.

RADIO DE ACCION: 1 900 millas.

Este buque de la Armada de los E.U.A. fue adquirido por México, incorporándolo a la Armada y bautizándolo con el nombre de *Jalisco P-42*.

El abanderamiento se realizó en el puerto de San Pedro, California, en muelle de la Comandancia Naval del Séptimo Distrito de Guardacostas.

La entrega por parte de los E.U.A. la efectuó el teniente de fragata Susan D. Hargis y recibió por la **Armada de México** el teniente de navío Teodoro Vivas García, el viernes 2 de marzo de 1990 a las 11:00 horas.

En un programa oficial de entrega se hizo el retiro de la bandera americana y se izó la bandera de México. Finalizó el acto con una recepción en el pabellón de Centro Social de San Pedro.

Luego se le seleccionó para el mando del *Cape Carter* en agosto de 1989, reportándose a las oficinas de diecisieteavo Distrito de Guardacostas para cumplir órdenes de Juneau. Alaska.

El teniente de navío Teodoro Vivas García, fue nombrado por el Alto Mando de la **Armada de México**, para abanderar en nombre de la institución a este buque bautizado con el nombre de *Jalisco-P-42*, y quedando como comandante de esta unidad.



El teniente Vivas estudió en la *Heroica Escuela Naval Militar*, la carrera de Cuerpo General de 1976 a 1980. Su primer servicio a bordo fue como oficial de máquinas del guardacostas *Zamora*, en los años de 1980 a 1983.

De 1983 a 1987 sirvió como oficial de control de fuego en el buque *Quetzalcoatl*.

El teniente Vivas se le comisionó a bordo del velero *Cuauthémoc* en 1987 hasta 1989 que se desincorporó para tomar el mando del *Cape Carter* abanderado mexicano hoy *Jalisco P-42*.

Historia del USCGC Carter (WPB 95309)

El guardacostas *Cape Carter* BS Clase "A", buque patrulla, fue construido en los Astilleros Curtis Bay, MD. y botado en 1953. Su primera comisión fue en 1954.

Este tipo de buque fue construido para sustituir a los viejos *Buck and a Quarter*. Todos estos buques se destinaron al servicio en las costas de los E.U.A.

El nombre de *Cape Carter* es por una península de Masachuset.

Desde los primeros años de servicio se les dotó a un sonar SQS-1 marca "Hedge-Hogs" pudieron detectar submarinos.

El *Cape Carter* fue comisionado a Curtis Bay, Md. junto con dos barcos hermanos, el *Cape Wash* y el *Cape Hedge* en febrero de 1954.

Arribaron en marzo del mismo año a su primera base en el puerto de Alameda, Calif., localizada dentro de el doceavo recinto costero naval de los Estados Unidos de Norteamérica.

El *Cape Carter* operó con otros buques vigilando la entrada de la bahía de San Francisco durante diez años.

Sus ocupaciones eran interceptar a los buques para las revisiones de resguardo aduanal y también actividades de rescate.

Participó en resguardo de seguridad aduanera de las costas del país. Durante la guerra de Corea auxilió observando los movimientos irregulares y de defensa.

En 1964 el *Cape Carter* fue comisionado al puerto de Crescent City, Calif., en operaciones de vigilancia y rescate.

Posteriormente, el buque fue nombrado insignia de la unidad de guardacostas, formando la flotilla de diez barcos, para auxiliar a la fuerza aérea caza huracanes, en las costas del Norte de California en agosto de 1972.

En 1982, el *Cape Carter* fue trasladado para rehabilitarlo en los astilleros de los guardacostas y puesto nuevamente en servicio el 7 de junio de 1983.

Durante su servicio en Auke Bay, Alaska, realizó más de 311 casos de rescate y dio salvamento a 1 245 personas. Este buque a estado operando en Servicio Federal Estatal y con autorizados locales de mandos civiles.

El comandante del *Cape Carter* que entrega el buque a la Armada de México es la teniente de fragata Susan D. Hargis graduada en servicios especiales de Educación Física, dio entrenamiento al equipo Atlético de la Universidad de New York, en Cortland en 1982. Posteriormente se graduó en Maestría en Educación Física y en Medicina y Psicología Deportiva en el Colegio Ithaca en 1985.

Desde 1983 en que ella se incorporó al servicio de Guardacostas, se en-

contraba como entrenadora de atletismo de tiempo completo en la Universidad de St. Joseph en Filadelfia, Pa. Fue seleccionada en la escuela como oficial en octubre de 1986. Al graduarse fue comisionada en febrero de 1987 a bordo del USCGC *Northland* con base en Portsmouth, Va., como oficial de cubierta en comunicaciones, en artillería y oficial de disciplina.

BUQUE LOGISTICO IGUALA A-08

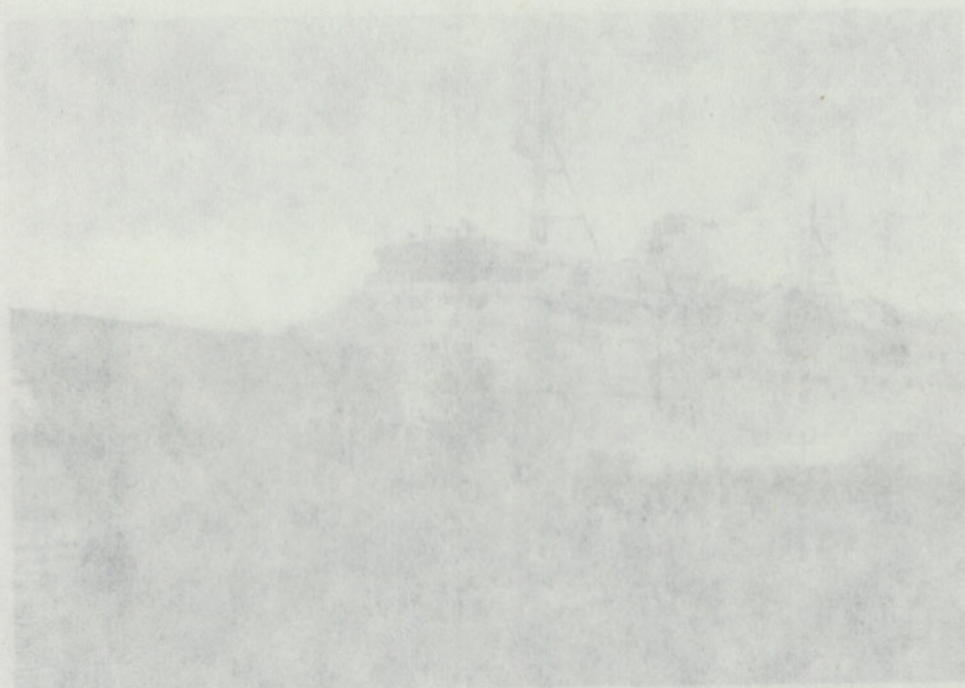


Recientemente se incorporó a la Armada el buque *A-08 Igualá* que vino a reforzar las tareas asignadas a la institución. En 1963 fue construido en los astilleros Curey del Japón. Causó alta en la **Armada de México** el 16 de marzo del año en curso, destinándolo a apoyo logístico de la flotilla destacada en Lázaro Cárdenas, Mich. Este barco es adecuado principalmente para el traslado masivo de personal, vehículo y combustible.

CARACTERISTICAS:

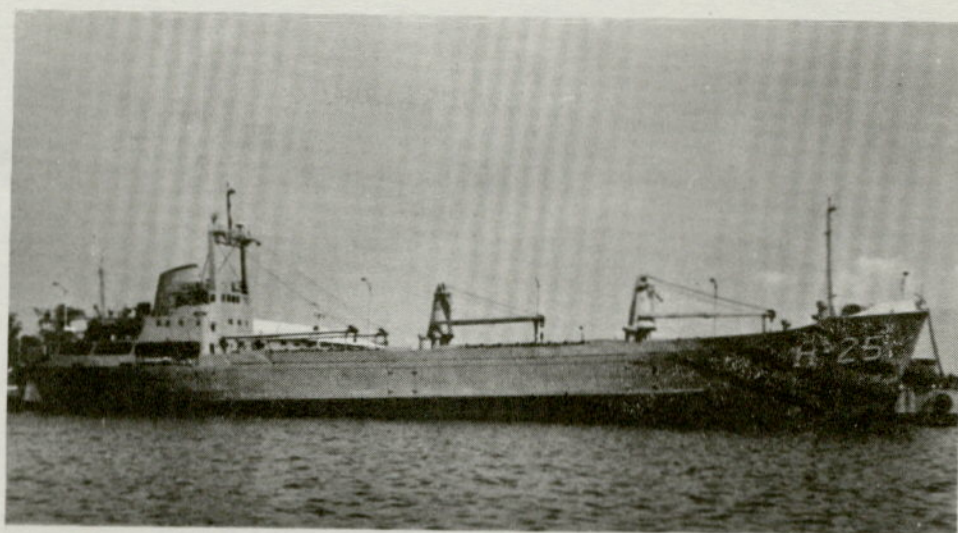
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Total 4 205 Ton.; tonelaje de arqueo bruto 5 935.06 T. Eslora total 109 m., eslora en flotación 102.40 m., manga máxima 17.53 m., puntal a la cubierta principal 6.00 m., calado medio de trazado 4.30 m., calado a proa a plena carga 4.80 m., calado a popa a plena carga 4.90 m.

BUQUE LOGISTICO IGUALA A-08



Recientemente se incorporó a la Armada el buque A-08 Iguala que vino a reemplazar las tareas asignadas a la institución. En 1963 fue construido en los astilleros Curcy del Japón. Causó alta en la Armada de México el 16 de marzo del año en curso, destinándolo a apoyo logístico de la flota destinada en Ixtapa-Cahcomas, Mich. Este barco es adecuado principalmente para el traslado masivo de personal, vehículo y combustible.

BUQUE LOGISTICO TARASCO A-25



Este buque fue adquirido por la Armada el 1o. de marzo de 1990. Fue construido en 1962 en los Astilleros Solvesvorg AB de Suecia; se destinó para dar apoyo a la flotilla destacada en Lázaro Cárdenas, Mich.

Este buque multipropósito se emplea como transporte de tropa, combustible y para trabajos de taller.

CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: Normal 1 134.18 T. Máximo 1 969.97 T. Eslora 86.0 m., manga 12.36 m., puntal 7.62 m., calado medio 4.90 m., calado a proa 5.90 m., calado a popa 4.90.

BIBLIOGRAFIA

MARIO LAVALLE ARGUDIN, *La Armada en el México Independiente, Secretaría de Marina*, México, D.F. 1985.

ALTAMIRANO, IGNACIO M. *Historia y política de México*. México, Empresas Editoriales S.A., 1958, i-239 pp.

BONILLA JUAN DE DIOS, *Historia Marítima de México*. México, Editorial Litorales, 1962, 718 pp.

CARDENAS DE LA PEÑA, ENRIQUE. *Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario*. Vol. 1. México, Talleres Gráficos de la Nación, 1970, 319 pp.

MEMORIAS DE LA SECRETARIA DE GUERRA Y MARINA Y SECRETARIA DE MARINA.

"Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Marina presenta al Soberano Congreso Constituyente Mexicano, leída en sesión pública de 11 de noviembre de 1823". México, Imprenta del Aguila, 1823, 22 p. 2 desplegados.

"Memoria de Marina, presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo. México, Imprenta del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos en Palacio", 1824, 9 p. 1 cuadro.

"Memoria de Marina, presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo". México, Imprenta del Aguila, dirigida por José Jimeno, 1829, 3 p. 1 cuadro.

"Memoria de Marina, presentada a las Cámaras el día 16 de marzo de 1830 por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo". México, Imprenta del Aguila, dirigida por José Jimeno, 1830, 3 p. 1 cuadro.

"Memoria del Secretario del Estado y del Despacho de la Guerra, presentada a las Cámaras el día 26 de abril de 1833". México. Imprenta del Aguila, dirigida por José Jimeno, 1833, 17 p. 9 cuadros.

"Memoria de Marina, leída en la Cámara de Diputados el día 11 de abril de 1834 y en el de Senadores el día 12 del mismo por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo". México, Imprenta del Aguila, dirigida por José Jimeno, 1834. 6 p.

"Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Representantes en la Sesión del día 23 de marzo y en la de Senadores en la del 24 del mismo mes y año de 1835". México, Impreso por Ignacio Cumplido, 1835, 54 p. 24 cuadros.

"Memoria del Ministro de Guerra y Marina, presentada a las Cámaras del Congreso General Mexicano en enero de 1840". Impresa en la oficina del Aguila, 1840, 3 desplegados.

"Memoria del Ministro de Guerra y Marina, presentada a las Cámaras del Congreso General Mexicano en enero de 1841". México, Imprenta del Aguila, dirigida por José Jimeno, 1841, 48 p. 18 desplegados.

"Memoria del Ministerio de Guerra y Marina". Secretaría del Estado No. 1844. S.P.I. 134 p. 6 desplegados. Manuscrito.

"Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a las Cámaras del Congreso Nacional de la República Mexicana en enero de 1844". México. Imprenta de Ignacio Cumplido, 1844, 100 p. 25 anexos.

"Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Memoria de la Rama de Guerra y Marina". México, S.P.I. 1845, III-43 p. 14 cuadros.

"Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina. Memoria del Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, del Gobierno Supremo de la República Mexicana, leída al Augusto Congreso Nacional el día 9 de diciembre de 1846, por el General Almonte", 1 apéndice de la memoria.

"Memoria del Ministerio de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, presentada a las Cámaras del Congreso General en enero de 1849". Manuscrito.

"Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Diputados el 26 y en la de Senadores el 28 de enero de 1850". México. Tipografía de Vicente G. Torres, 1850, s/p.

"Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída en la Cámara de Diputados en enero de 1852". Sin paginar. (200 p. 24 cuadros, mapa). Manuscrito.

"Memoria de Marina que el Secretario de Estado y de Despacho de Guerra y Marina, presentada al Congreso de la Unión". México. Imprenta del Gobierno en Palacio a cargo de José María Sandoval, 1869. s/p.

"Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, General de División Felipe B. Berriozábal, presentada al Congreso de la Unión y comprende del 19 de marzo de 1896 al 30 de junio de 1899". Parte Expositiva. México. Tipografía de "El Partido Liberal", 1 899, 43 p.

"Memoria anual correspondiente a las actividades desarrolladas por sus diversos servicios, durante el año de 1942, bajo la dirección del titular C. General de División, Heriberto Jara". México, Talleres Gráficos de la Nación, 1942, 160 p.

"Memoria de la **Secretaría de Marina**, presentada por el C. Subsecretario encargado del Despacho, Ingeniero Alberto J. Pawling". México D.F., septiembre 1950 - agosto 1951, 131 p.

"Memoria de los trabajadores realizados por esta secretaría durante el periodo del 1º de septiembre de 1958 al 31 de agosto de 1960". México D.F., Talleres Gráficos de la Nación, 1960, 137 p.

Esta obra se terminó de imprimir en agosto de 1992 y la edición estuvo a cargo de la Dirección de Ediciones Gubernamentales, dependiente de la Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina-Armada de México.

Impreso en el Taller Gráfico de la
Secretaría Particular del C.
Secretario de Marina

Tiraje: 500 ejemplares

Esta obra se terminó de imprimir en
agosto de 1991 y la edición estuvo a
cargo de la Dirección de Ediciones
Gubernamentales, dependiente de la
Unidad de Comunicación Social de
la Secretaría de Marina-Armada de
México.

Impreso en el Taller Gráfico de la
Secretaría Particular del C.
Secretario de Marina.

Tiraje: 300 ejemplares