

EL COMANDO SUBMARINO

Cuando Fenton asesinaba fríamente en la Bahía de Acapulco a dos turistas americanos, no imaginaba que cargaría en su conciencia la muerte de otro hombre. Deportista distinguido, campeón de natación en diversas competencias internacionales, notable esquiador y buzo de profundidad Apolonio Castillo dejó la vida en el fondo del mar, empeñado en cooperar con la policía federal de seguridad en la localización de los cadáveres. Apolonio Castillo, al morir, se convirtió en héroe de la Marina y líder de la pequeña fuerza submarina que meses antes había formado.

En 1956, este notable deportista, cuya fama era internacional y lo había puesto en contacto con diversas personalidades nacionales, tuvo oportunidad de platicar ampliamente con el almirante Don Roberto Gómez Maqueo que visitaba el Puerto de Acapulco para resolver sobre sus necesidades. Le habló de la conveniencia de formar un cuerpo de hombres rana.

Desde que el francés Costeau inventó el pulmón acuático y liberó al buzo de la pesada escafandra, todos los países iniciaron una carrera para aprovechar esta nueva arma submarina. Ingleses, Americanos, Japoneses, Rusos, Italianos y Alemanes, crearon sus comandos submarinos, y adiestraron a estos cuerpos para combate bajo el agua, ataque a instalaciones portuarias, reparación de defensas y control de averías.

La guerra en el Pacífico trajo las noticias de notables hazañas de los hombres rana. En Inglaterra durante la visita de una flotilla rusa, un buzo inglés se acercó a curiosear los buques. Ranas rusos se lanzaron al agua y el inglés desapareció. No se supo si lo apresaron, si murió accidentalmente, o si, al oponer resistencia fue eliminado.

Dominaba todo esto, y desde que el primer aficionado llevó a Acapulco un equipo de buceo autónomo aprendió a usarlo, y con sus finas capacidades de natación pronto lo dominó y superó a sus compañeros. Su plática de iluminado en asuntos de buceo convenció al Almirante Maqueo. El cuerpo hacía falta. La inversión económica era pequeña, y el Almirante sabía que en asuntos de deporte marítimo el mexicano tiene extrañas facultades que le permiten sobresalir. Timoneles de lanchas, con solo ver esquiar, se comportan como maestros al calzar los squies, y a poco se convierten en figuras destacadas del deporte, y alguno llega a campeón mundial. Un pescador monta el equipo de buceo y desde la primera sesión se mueve con facilidad en el fondo del mar.

Quizás esta habilidad se finca en la independencia de nuestro carácter. Actuamos sin entusiasmo en equipo, pero cuando somos autónomos y nos movemos libremente, lo hacemos con alegría, impulsados por el gusto de hacer algo sin que nadie nos mande. Ésa es la razón que señalan los Americanos de que el mexicano sea buen piloto de autos y aviones, y seguramente que lo convertirá en buen buzo en las solitarias profundidades del mar.

Por otra parte el Almirante había percibido la necesidad de tales servicios. Durante el período de



Hombres rana en prácticas de buceo.

la marcha al mar, se habían puesto en ejecución multitud de obras marítimas: rompeolas, malecones, diques, varaderos, muelles, astilleros y para control e inspección se requería el informe visual. El buzo de escafandra es lento, pesado, y su capacidad de maniobra pequeña, incomparablemente menor que la de un hombre rana. Aceptó y el cuerpo quedó creado.

Castillo fue nombrado Comandante y se le contrató con el grado de Teniente de Navío, quedando a cargo de la instrucción y entrenamiento de los 20 hombres que de inmediato le pusieron a su mando. Se giraron órdenes de pago y se aprobaron 35,000 dólares para la compra de equipo. Marchó a Estados Unidos y adquirió 150 equipos de buceo, compresoras para la carga de botellas de alta presión, cámara de descompresión, cámaras fotográficas submarinas y cuanto hacía falta para el correcto funcionamiento del Comando.

Empezaba a llegar el equipo cuando sucedió el asunto Fenton. La policía solicitó la ayuda de la Zona Naval y esta proporcionó los servicios del comando. Una vez que el asesino confesó e indicó el lugar de la bahía en donde había arrojado a los turistas, Castillo, acompañado por cuatro de sus mejores buzos, bajó a 70 mts. de profundidad a buscar los cadáveres. A esta profundidad la carga de aire dura aproximadamente 15 minutos, y las reglas de buceo indican

que deben hacerse estaciones en cada ascenso de 10 mts. a fin de permitir que el nitrógeno disuelto en la sangre se condense y abandone el cuerpo libremente. Si no se procede en esta forma de improviso aparecen burbujas de nitrógeno en el torrente circulatorio, que al obstruir un vaso sanguíneo pueden producir parálisis parcial acompañada de fuertes dolores, y en casos aislados la muerte.

Al terminarse la carga de aire, Apolonio ascendió y es probable que por su prisa, no haya hecho las estaciones reglamentarias. En la cubierta de la lancha donde lo esperaban sus compañeros, cambió de botellas. Sabía perfectamente que otra de las reglas prohíbe terminantemente una segunda inmersión sin 3 horas de descanso. Pero la policía estaba impaciente. Sobre Acapulco se tendía la amenaza de la suspensión del turismo americano por el asesinato; pero si los cadáveres aparecían y el caso se resolvía diligentemente, quizás se lograría salvar este nuevo peligro.

Así que ordenó que descansaran los buzos que lo habían acompañado y volvió con otros compañeros. Subió nuevamente. Se veía agotado y a los pocos minutos mostraba los síntomas del *encorvamiento*, palabra con que los buzos expresan los efectos de la liberación turbulenta del nitrógeno. Rápidamente fue llevado a Acapulco en donde la negociación "Aqua-Mundo" poseía una cámara portátil de descompresión. Esta cámara es un tubo horizontal de diámetro suficiente para alojar a una persona. Por un extremo está cerrado y por el otro se ocluye con un tapón con mariposas. La tapa incluye los grifos para conectar aire a presión, el manómetro de control, y una mirilla para observar el enfermo.

Ahora bien, Castillo tenía que enfrentarse no sólo a su encorvadura sino al hecho de que era quien más sabía de estas cosas. Las tablas de descompresión que tenían en el "Aqua-Mundo" probablemente no eran las adecuadas, o no incluían descensos a 70 mts. de profundidad, puesto que la negociación únicamente vendía equipos para aficionados. Sus subalternos aún no tenían la preparación suficiente para resolver un caso de emergencia, así que tuvo que dirigir su propio salvamento. Se comprende que en tal estado

su mente no haya estado perfectamente clara. De modo que cuando se sintió ligeramente mejor hizo señas de que lo sacaran y lo llevaran a su casa. Por la tarde volvió a sentirse mal y cayó en un desmayo producido por el shock, del cual ya no fue posible sacarlo. Nuevamente fue introducido a la cámara de descompresión. Los médicos presentes ignoraban el tratamiento. Finalmente murió.

La Armada de México perdió uno de sus mejores hombres, y Acapulco a su más distinguido deportista. Asistieron a su sepelio miles de personas. Espontáneamente cerró el comercio en señal de duelo, y fue ascendido post-mortem a Capitán de Corbeta. Los subordinados del Comando Submarino lloraron a su Jefe, y para ellos es un héroe que les señaló la conducta a seguir.

La muerte de Apolonio indicó a los oficiales del Comando la necesidad de no ignorar nada relativo al buceo. Solicitaron la última información sobre tratamiento de encorvaduras y la Secretaría de Marina comisionó a un médico para que se especializara en medicina de buceo. El entrenamiento continuaba y el equipo seguía llegando parcialmente. En lugar de los dos compresores contratados, llegó un aparato incompleto, sin instructivo ni información, y los oficiales del Comando dieron muestras de su capacidad para encarar y resolver cualquier problema al desarmarlo, estudiarlo meticulosamente y dar la lista de los elementos faltantes, los cuales fueron pedidos a los fabricantes. La compresora quedó en servicio y esto dió autonomía al Comando.

Los dos años transcurridos en cuidadosa preparación y entrenamiento empezaron a rendir frutos. En 1957 un ciclón varó, hundió y despedazó cerca de 100 buques pesqueros en el Puerto de Mazatlán. La situación era crítica. Los restos de buques amenazaban paralizar el Puerto y la Secretaría de Marina movilizó el Comando Submarino. Su actuación fue notable. Pusieron a flote numerosos buques, limpiaron de obstrucciones los muelles y despejaron los canales.

Un buque pesquero, el "Dumbo" se había hundido en el muelle de Petroleos Sobresalía del agua el extremo del palo. La obstrucción impedía el funcionamiento del muelle. Bajaron los buzos. Las aguas removidas eran tan oscuras que no se veía la punta de la nariz. A tientas localizaron el casco, pasaron un estrobo bajo la quilla. Se acercó el buque "El Salvador" de los astilleros Rueda que monta potente winche en popa. Los buzos engancharon el cabo de acero al estrobo dado al pesquero y al virar el buque fue ascendiendo hasta que pudo ser llevado entre dos aguas a una playa cercana, en donde lo dejaron varado. Cuando hubo tiempo se inició el salvamento. Se contaba con equipo de pontones de la draga.

La arena había avanzado hasta la cubierta del buque así que se presentaba el problema de pasar los estrobos bajo quilla. Esto se logró doblando un tubo a la forma del casco, y se conectó a una bomba de alta presión. El chorro de agua iba disgregando la arena y el tubo era empujado pegado al casco. Así fue avanzando hasta que salió por el otro costado. Se pasó un cabo de acero dentro del tubo y al recobrar el

Ing. ROBERTO MEDELLIN

Caminos y Obras
Portuarias

Presente en el Desarrollo
de la Marina

Tennyson 97

Tel. 45-14-34

MEXICO, D. F.



Hombres rana después de taponar una vía de agua en un tanque de combustible de la "Papaloapan".

tubo quedó dado el estrobo. Así se procedió en cuatro partes del barco.

Entonces se hundieron 4 pontones, y se aseguraron 2 a babor y 2 a estribor, amarrados a los estrobos. Se achicaron los pontones con una bomba de succión y de improviso, al romperse la adherencia de la arena con el casco, el buque subió rápidamente la proa, quedando la popa hundida. A la mañana siguiente se acercó un buque, tomó con cabos la proa del hundido y se continuó el achique de los pontones hasta que subió la popa. Una vez el buque a flote, sostenido por los pontones, fue llevado a un varadero en donde se reparó.

Otro salvamento notable fue el del pesquero americano "Treasure Island", el cual varó en roca y presentaba en el costado grandes brechas por donde podía pasar un Jeep.— En alta marea, el agua cubría la cubierta. Así que el primer paso para salvarlo era taponar las vías de agua. Se consiguieron hojas de triplay marino, se doblaron con gatos a tomar la curvatura del casco y se clavaron. Se calafatearon los bordes. Para ponerlos a flote, se pasaron estrobos los cuales se afirmaron a pontones hundidos. Se expulsó el agua a medida que el buque flotaba los buzos revisaban el casco y taponaban las nuevas vías de agua encontradas. El buque quedó a flote con reparaciones de urgencia suficientes para ser remolcado a la Paz.

Un guardacostas fue trepado por el ciclón en la rampa de un varadero. Al jalarlo un perno se enterró en el casco y produjo una rasgadura, que con los medios de a bordo era irreparable. Los buzos del Comando resolvieron el problema. Su entrenamiento incluye soldadura con antorcha de acetileno en el aire. Sabían que se podía soldar bajo el agua; pero nunca lo habían practicado, de modo que la ocasión se presentaba para intentarlo. Bajaron, examinaron la brecha, construyeron una plantilla de madera y el Jefe de máquinas recortó el trozo de placa. Los buzos la soldaron y al quedar toponada pudo expulsarse el agua que inundaba un compartimiento del buque. Fue múltiple y variado el servicio que dió en Mazatlán el Comando Submarino.



Salvamento del TREASURE ISLAND por el Comando Submarino en Mazatlán, Sin.

En Septiembre de 1958 tomó parte en la operación "Chamela" en donde se encargó de los reconocimientos submarinos previos al desembarco, y de la voladura de obstrucciones. En estas maniobras un avión Catalina cayó al mar y los buzos recogieron los restos del avión.

Hace algunos meses, el "Sotavento", al remolcar una Fragata rompió por el esfuerzo, los coples que fijan la hélice a los ejes de cola. Una hélice se desprendió. La otra quedó fija con un solo perno y los cuñeros barridos. Se examinó la avería y el cuerpo de buceo, pasó el cuple barrido al otro eje en donde los cuñeros estaban en buenas condiciones. Ajustó bajo el agua las ranuras, atornilló los coples y el buque pudo navegar con una hélice hasta Salina Cruz en donde le montaron la otra propela previamente recuperada. Durante la navegación, embarcan en los buques de guerra uno o dos hombres rana para servicios de emergencia.

En septiembre de 1959 tomó el mando del Comando Submarino el C. Capitán de Corbeta C. G. Alfonso Argudin Alcaraz, quedando como Sub Jefes el Tte. Mario Cano Riego a cargo de la instrucción y el 1er. Condestable Rafael Vilches García a cargo del personal. Al quedar el Comando Submarino bajo el control de un Jefe del Cuerpo General, se hace patente el interés del Mando en aumentar su preparación y entrenamiento para fines militares. Su record de servicios ha sido tan útil que en abril de 1958 se ordenó el aumento de efectivos, a una Compañía de 125 hombres más servicios especializados de medicina y transporte.

El Comando Submarino tiene su sede en la 8a. Zona Naval en Icacos, Acapulco, de donde es movido al lugar en que sus servicios se requieren. Se alojan en una cuadra limpia y aireada constricta en la playa. Sus literas dobles, de acero, están cubiertas por una pulcra sobrecama que ondea al viento. Cada quien posee un amplio cajón en un armario para guardar sus pertenencias y un lugar en un ropero para colgar sus uniformes. Al fondo, servicios sanitarios y baños, amplios y limpios. En el otro extremo



El Sr. Presidente de la República y el Sr. Secretario de Marina, en la guardia de honor a los restos de Don Venustiano Carranza.



El Sr. Secretario de Marina, Almirante Manuel Zermeno Araico, en compañía de destacados hombres de nuestra Armada, poco antes de dirigir el mensaje del Día de la Marina en la "Hora Nacional".



Visita de despedida del Agregado Naval de Italia



La Sra. María del Peón de Zermeno, haciendo entrega de los premios a la marinería.



Entrevista del Comité Nacional del Sindicato de Marina al Sr. Vicealmirante Rigoberto Otal Briseño.



Un aspecto del Concurso de Modelismo, en el Bosque de Chapultepec, con motivo del Día de la Marina.

el almacén, donde cada hombre tiene un gancho para colgar su equipo de buceo.

Hay libertad y disciplina. Es un cuerpo actualmente formado por 40 atletas acostumbrados a la ley de la precisión de movimientos, en donde la atenta observación y el movimiento reflejo instantáneo es la causa que determina la supervivencia. Hay franca camaradería y acendrado espíritu de cuerpo. Cosa indispensable en una corporación en la cual las misiones se realizan por equipo y no puede dejarse abandonado a nadie.

El Cuerpo de Comando Submarino con tres años

de servicio está listo para recibir a los 85 nuevos compañeros, instruirlos y entrenarlos en beneficio de la Marina de México. Hay cabida para todo aquel que sienta el llamado de las grandes profundidades y en donde quedan excluidas dos pasiones: La envidia y la intemperancia. La fidelidad al compañero y al cuerpo es el símbolo de esta nueva unidad de la Armada. Hay algo que lo pone de manifiesto. Hace poco recibieron un aumento de sueldo, lo festejaron comprando a prorrata un Jeep que los librara de cargar en tierra el pesado equipo submarino.