

Mi Primer Viaje por Mar

Por el Ing. Naval Miguel Rebolledo.

A principios de 1887 salía yo del colegio Militar, donde se hacían los estudio teóricos de Marina. Yo con otros compañeros optamos por la carrera de Marina en vez de la de Ingeniería, obediendo al deseo de viajar por el extranjero. En esa época los Guardiamarinas o Aspirantes de Marino al terminar sus estudios teóricos en Chapultepec marchaban a España para ingresar a la Marina de Guerra Española con el objeto de hacer allí la práctica necesaria.

Debo advertir que en esa época (primer período del General Díaz y período presidencial del Gral. González), había ingresado a la Marina de Guerra Nacional el oficial hijo de españoles y mexicano por nacimiento, Don Angel Ortiz Monasterio, quien comisionado para organizar nuestra marina, creó el Departamento Central de ese ramo dependiente de la Secretaría de Guerra. En tiempos anteriores nuestra marina era manejada por dos departamentos independientes entre sí, uno en Veracruz para el Golfo de México y otro en Mazatlán para el Pacífico.

Por sus buenas relaciones con la Marina Española, el Sr. Ortiz Monasterio consiguió que nuestros aspirantes a Guardiamarinas que hacían sus estudios teóricos en el Colegio Militar, pasaran a la Marina Española de Guerra a hacer en ella su práctica, pero esta costumbre no duró largo tiempo, ignorando yo el motivo.

Lo que puedo afirmar es que al terminar el período presidencial del Gral. González, diciembre de 1883, volvió a la presidencia el Gral. Díaz dejando el Sr. Ortiz Monasterio el Departamento Central de Marina para dedicarse al manejo de la Cía. Mexicana Transatlántica, fundada por él y que llegó a funcionar con cuatro hermosos barcos trasatlánticos de más de 5,000 toneladas, los que hacían viajes a Europa compitiendo con los buques semejantes de otras Compañías Francesas y Españolas, siendo preferidos por el público por ser nuevos y construidos en Inglaterra.

A la entrada al poder, del Gral. Díaz, nombró jefe del Departamento Central de Marina al Capitán de Navío José Ma. de La Vega, por haber renunciado el Sr. Ortiz Monasterio.

El tal Departamento Central de Marina se instaló en dos piezas de la Secretaría de Guerra, y cuando terminé mis estudios en el Colegio pasé a depender de él. Todo el personal de dicho Departamento no pasaba de veinticinco empleados, quienes manejaban la Armada de Guerra, que contaba con cinco cañoneros y uno que otro barco auxiliar. También manejaba a la Marina Mercante, que llegó a contar con 3 o

4 barcos hasta de 3,000 toneladas dedicados al cabotaje.

Cuando yo terminé mis estudios pasé como he dicho, al Departamento de Marina y como no había lugar en los barcos para los Oficiales salientes, se nos ordenó que siguiéramos en la Capital dos cursos de nuevas especialidades creadas. Llegó el fin de año, presentamos examen de esas nuevas materias, teniendo esperanzas de poder salir a práctica en nuestros barcos; pero recibimos la orden de esperar más tiempo en México, entretanto se contrataba la construcción de un barco escuela para todos los aspirantes que ya formábamos un grupo como de diez. Otro año se pasó en espera y hasta fines de éste se contrató la construcción de la Corbeta "Zaragoza" que se debía construir en Francia. Otro año más de tiempo perdido. A fines de 1888 ordenó el Departamento que hiciéramos un viaje de prueba a bordo del Cañonero "Liberdad" que era un pequeño barco de 500 toneladas, con casco de madera, armado de dos cañones, uno a popa y otro a proa. Este barco tenía un camarote y cámara pequeña para el Comandante y un pequeño comedor para seis personas, el comedor de oficiales. A uno y a otro lado de este local habían 6 camarotes para éstos últimos.

¿Cómo nos alojábamos? Eramos 8 Guardiamarinas y ya se comprende que era tarea bien difícil alojarnos en tan pequeño espacio.

Comíamos después de los oficiales y después de la cena nos instalábamos en el comedor, cuatro dormían sentados en las sillas alrededor de la mesa, dos dormíamos en hamacas de lona colgadas arriba de la mesa a mayor altura, uno dormía abajo de la mesa sobre el piso del comedor, y dos hacían su guardia en el puente del barco, recibiendo la lluvia y golpes del mar.

Para nuestro aseo personal contábamos con el agua dulce que caía del cielo, y a falta de ella con agua salada; pero no teníamos ningún lavamanos y mucho menos una tina.

Salimos de Veracruz en diciembre de 1889 para caminar hacia el Norte y llegar a Bagdad. Tres días estuvimos fundados en Veracruz, esperando que amainara el viento fuerte que desde hacía tres días soplaba en el golfo. Como el mal tiempo continuaba sin esperanzas de que mejorara un poco, dispuso el Comandante Basó que saliéramos de Veracruz, y así lo hicimos navegando hacia el Norte, como ya dije antes, hacia Bagdad, pequeño puertecillo cercano a Matamoros. Inútil decir lo que sufrimos en esa travesía, capeando el norte que con mu-

cha fuerza soplabá, sin tener donde refugiarnos para descansar. Sobre cubierta no podíamos permanecer, porque además de la lluvia que caía sobre ella, a cada momento descargaban fuertes golpes de mar que nos obligaban a buscar refugio en el comedor de oficiales, único sitio accesible para nosotros, no teniendo manera de aearnos ni siquiera la cara y las manos. Formabamos un grupo repulsivo, todos más o menos mojados o sucios. ¡Bonito manera de inspirarnos amor y gusto por la carrera de marina! Uno de los compañeros se mareo desde que estábamos anclados en Veracruz y cuando salimos al mar aumentó a tal grado su mal que se tiró en el suelo debajo de la mesa del comedor y allí permaneció unos 15 días hasta que pasó el temporal.

A los 15 días de haber salido de Veracruz nos llamó el comandante Basó para que fuéramos todos sobre cubierta y nos dijo: "Ya llegamos frente a Bagdad". Vean Uds. allá a lo lejos en tierra un pequeño caserío. Confieso que yo y otros compañeros no vimos nada, pero por cortesía tuvimos que decir que sí se veía. Entonces el Comandante ordenó que viráramos por redondo y tomáramos rumbo a Campeche. Pasadas algunas horas comenzó a amainar el tiempo, que se compuso del todo al entrar a la sonda. Fondeamos junto al puerto y desembarcamos con el Comandante Basó, quien por ser Campechano fué muy bien recibido por sus paisanos y festejado con algunos de nosotros. Al día siguiente salimos para Veracruz y con nuestra llegada a este puerto se dió por terminado este crucero que fué para la mayor parte de los aspirantes de marina una novedad, pues nunca nos habíamos embarcado.

El viaje duró en total unos 25 días aproximadamente. Regresamos a Veracruz con el desaliento en el alma porque ignorábamos cual sería nuestro porvenir. En este puerto recibimos órdenes de regresar a la ciudad de México, a esperar que se decidiera la construcción de un barco escuela para que en él hiciéramos nuestra práctica; la espera fué larga, pues hasta fines de 1889, se firmó el contrato con la casa francesa "Forges et Chantiers de la Méditerranée" en Francia, y entonces formamos parte de la Comisión inspectora. Acabábamos de salir de la escuela e íbamos a ser inspectores de la construcción del nuevo barco. En realidad fuimos a hacer algo de práctica personal en construcción naval.

Personal que hizo el confortable viaje con nosotros.

(a).—Comandante Adolfo Bassó, a quien el Presidente Madero nombró Intendente del Palacio Nacional.—Cuando triunfó el levantamiento contra Madero en la Ciudadela en febrero de 1913, cayó Bassó prisionero y fué fusilado, creo que juntamente con Don Gustavo Madero.

(b).—2º Comandante-Capitán de Corbeta, Zenderos.

(c).—Primer Teniente Manuel Azueta, encarga-

do directamente de nuestra práctica, acababa de regresar de España, donde hizo su práctica.

(d).—Segundo Teniente, Fernando Siliceo.

(e).—Subteniente, X. Ochoa.

(f).—Primer maquinista, Celerino Freiré, Español.

México, Mayo 10 de 1958
Ingeniero Naval

Miguel Rebolledo