

Modernización del Cañonero "Querétaro"

Cap. de Navío Ramón Alcalá F.

En 1956 y después de haberse efectuado los estudios necesarios con el fin de reintegrar a la Armada de México una unidad, que por azares del destino, o por falta de visión de personas alejadas de los intereses de la Institución, estaba llamada a desaparecer, se iniciaron los trabajos de rehabilitación del Cañonero "QUERETARO".

Después de un estudio minucioso, de todas las marcas, se encontró que los motores "ENTERPRISE" fabricados en los Estados Unidos, al parecer estaban hechos a propósito para substituir el sistema de propulsión (TURBINAS) de la citada unidad.

No era tarea fácil, pero naturalmente, hechas las consultas previas con los Arquitectos Navales Consultores "NORGAARD", se llegó a la conclusión de que era factible lo que se pensaba, es decir, montar esos motores en lugar de las citadas turbinas en el cañonero "QUERETARO"; trabajo necesarísimo, puesto que dichas turbinas estaban en condiciones tales, que no garantizaban ningún servicio.

La Comisión Nacional de Inversiones, a propuesta del C. Comandante General de la Armada, el Secretario de Marina y la Secretaría de Hacienda, tomando en consideración las posibilidades de reintegrar una unidad al servicio, aprobaron las cantidades necesarias para la adquisición de los motores.

Es innegable que habían de encontrarse problemas mayores, que a la postre fueron resueltos satisfactoriamente, tanto por el mando, como por el personal técnico y práctico de la Armada de México en Salina Cruz, Oax., en donde se efectuó la transformación antes mencionada.

El éxito coronó la árdua labor y el 2 de noviembre de 1958, fecha que en la historia de la Armada de México debe tomarse en consideración, se hizo a la mar el Cañonero "QUERETARO", para efectuar sus pruebas de velocidad, de estabilidad y de todo aquello que era necesario comprobar y que no resultó ser el fracaso que abrigaba la mente de muchos descreídos; no fue así, hoy, con beneplácito, tenemos la satisfacción de decir, tanto a los miembros de la Armada de México, como al mundo entero, que sigue ondeando en el pico del Cañonero "QUERETARO" nuestra enseña Patria; hecho que viene a demostrar tanto a propios como a extraños, de lo que son capaces el técnico y el obrero mexicanos.

Esto último es muy significativo, pues uno de los problemas que hubo de resolverse, fue la maniobra para montar los motores que pesan

55 toneladas cada uno. No existiendo una grúa de capacidad adecuada, fue necesario desarmar los e irlos montando en su sitio, pieza por pieza. Aquí, precisamente, fue en donde quedó demostrada la capacidad del personal de la Armada de México; pues una vez terminado el trabajo y para asegurar que éste había sido bien hecho, se llamó a un técnico de la "ENTERPRISE", quien checó a satisfacción de él y de la fábrica el trabajo que había desarrollado el personal de la Armada de México y el del Dique Seco de Salina Cruz, Oaxaca.

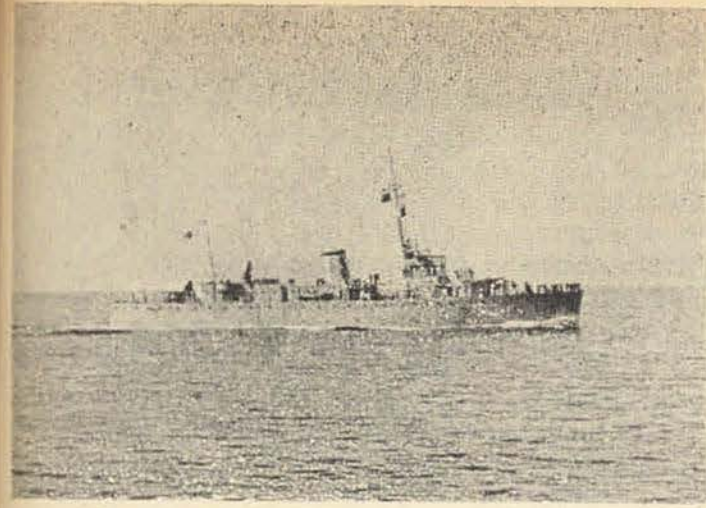
Es por ello, que como se asienta anteriormente, debe considerarse de significación trascendental para la Patria, el grado de prepara-



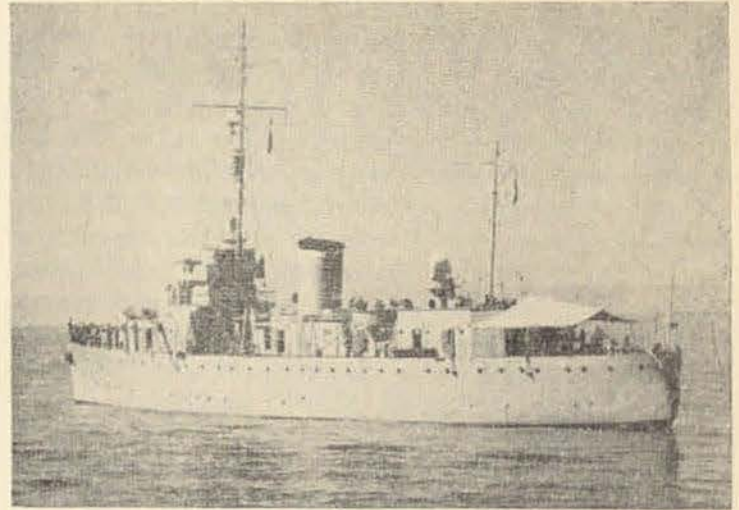
Vista de popa del Cañonero "QUERETARO".

gunas fotografías tomadas después y durante las pruebas de velocidad a que fue sujetado el buque, pudiendo decirse, con entera satisfacción que la velocidad desarrollada fue la misma de 19 nudos que el buque dio en las pruebas de construcción en el año de 1935.

Es de desearse que, habiéndose comprobado la capacidad de nuestros técnicos para realizar



El Cañonero "QUERETARO" a toda máquina durante las pruebas de velocidad después de su reconstrucción.



Otra vista del Cañonero "QUERETARO".

este tipo de trabajos, se les sigan encomendando tareas similares en la rehabilitación de otras unidades que lo requieran pues sólo así contaremos cada vez con más personal mejor capacitado, que el día de mañana nos permita construir hasta los más grandes barcos que reclame la vigilancia de nuestros litorales, el intercambio comercial con otras naciones y principalmente una sana y abundante alimentación de nuestro pueblo.

Los Grandes Navegantes

(Viene de la Página 19).

ducados que le daría la Corona Lusitana, por lo que quedaba obligado a respetar dentro de cierta demarcación las posesiones y tráfico comercial de los portugueses. A juicio de Urdeneta y que hizo suyo el Virrey de Velazco, esas islas caían dentro de lo que España se había comprometido a no navegar ni conquistar. Para esto no se fundó el Fraile en vagas opiniones sino en mediciones y datos concretos, y con toda libertad se lo expuso al Rey desde mayo de 1560. "Parece, escribía, que podría haber algún inconveniente o escrúpulo en hacer la navegación que V.M. manda hacer... Que vayan derechos en busca de la isla Filipina, por la misma razón que V. M. expresa en el mandato, que es que no entren (nuestros galeones) en lo de Maluco porque no parezca que se contraviene al asiento que V. M. tiene tomado con el Serenísimo Rey de Portugal".

(Continuará)

ción a que ha llegado nuestro personal, pues el citado experto no tuvo necesidad de hacer ninguna corrección y fue verdaderamente satisfactorio el que una vez revisado minuciosamente lo que se había hecho, expresara que el buque estaba en perfectas condiciones, por lo que al montaje de motores y auxiliares se refería, para hacerse a la mar y trasladarse al lugar a donde así lo ordenara el C. Comandante General de la Armada.

También conviene asentar, que durante el tiempo del montaje de los motores, se cambiaron en su totalidad; la cubierta alta que estaba en condiciones deplorables, quedando en la actualidad, nueva y de hierro; también los alojamientos e interiores del buque, fueron reparados en su totalidad, así como la red eléctrica coronando el esfuerzo de todo lo anterior, con la instalación del radar y reparación de los instrumentos de navegación.

En la transformación del sistema de propulsión, se aumentó la autonomía del buque, pues anteriormente, con 230 toneladas de capacidad y con un consumo de 35 toneladas por singladura, su autonomía era de 7 días, aproximadamente; en la actualidad, con la misma capacidad de carga de combustible tiene un consumo de sólo 11 toneladas, lo que hace aumentar a 25 días, aproximadamente, la autonomía del buque, operando los motores a 240 RPM.

El buque dispone además de su equipo completo de navegación, con modernos aparatos "RAYTHEON MANUFACTURING CO., de RADAR de superficie y eco-sonda para 240' a 240 brazas.

Para satisfacción de propios y extraños, se consigna también que en el Dique Seco de Salina Cruz, Oaxaca, se encuentran ya los motores para el Cañonero "POTOSI", que en el transcurso de 1959 se reintegrará a la H. Armada de México.

Se ilustra esta pequeña información, con al-