

REORGANIZACION DE LA ARMADA NACIONAL

Por el Tte. de Fragata C. G.
ENRIQUE CARRERA ALOMIA

Tócame en suerte escribir estas páginas con objeto de poner de manifiesto la labor desarrollada por la Marina de Guerra Nacional durante el tiempo transcurrido del período presidencial del señor General Cárdenas, su desarrollo orgánico y funcionamiento, así como bosquejar someramente sus necesidades futuras, en relación con las propias del país.

Como es bien sabido, nuestra Marina Militar se ha engrosado con la adquisición de los buques construídos en España y recientemente llegados a nuestro país, y cuya adquisición se efectuó en el momento más oportuno, puesto que se había llegado ya a un estado de penuria tan agudo por la carencia de buques y material, que no podían desempeñarse los servicios y comisiones que, con carácter urgente, se presentaban en el Departamento de Marina. Pero nuestro Gobierno, previendo las graves consecuencias que acarrearía la extinción paulatina de la Armada y la creación de los problemas que con ello se originarían, tomó las medidas convenientes para evitarlo, emprendiendo la tarea de reorganización, tanto del material como de la administración y funcionamiento general.

Con tal motivo se nombró un grupo de Oficiales de Marina para que, con el carácter de inspectores, asistieran a la construcción de las unidades de referencia y poder así adquirir los conocimientos necesarios para el manejo y conservación del material que por su modernismo, aunque en pequeña escala, lo aleja de nuestros pretéritos buques cuya construcción y diseño se remontaba a principios del presente siglo. La Marina Militar evoluciona continuamente transformando y mejorando un sin fin de mecanismos que tienden a aumentar la efectividad guerrera de la nave y las seguridades propias de la misma y del personal que la tripula. Las mejoras obtenidas en el primer

aspecto principalmente, son fruto de una larga experiencia en el ramo, auxiliada por las investigaciones fomentadas por los Gobiernos, y una vez obtenidas dichas mejoras e inventos los guardan celosamente para su propio uso; no obstante estos casos especiales, el progreso que ostensiblemente se observa en asuntos de Marina es tan rápido, que en unos cuantos años han variado las construcciones navales de manera tan radical que hacen de las ciudades flotantes verdaderos centros industriales, que con la complejidad de sus mecanismos requieren personal muy adiestrado para su manejo; además, se halla comprendido un sinnúmero de las industrias más importantes del país, desde las siderúrgicas y de maquinarias, hasta las más comunes como las de pinturas, material eléctrico, maderas, material sanitario y cientos más, que sería prolijo enumerar. Se comprende así que aquellos países que cuentan con una Marina respetable, tanto militar como mercante, sean aquellos que han alcanzado un elevado grado de potencia económica, ya que las más importantes de sus actividades industriales y comerciales se hallan interesadas en el poderío y desarrollo naval de la nación.

Aunado forzosamente el desenvolvimiento material se halla el adiestramiento y perfección del personal, puesto que la carencia de éste significa la imposibilidad de obtener los resultados apetecibles de mejoramiento general. Por esta razón, es por lo que se hace necesario atender primeramente a la educación del personal, cuya formación es mucho más lenta que la construcción de una maquinaria cualquiera, por complicada que ésta sea, puesto que el hombre que la maneje y conserve, si no está convenientemente preparado, al poco tiempo tendrá a su cargo un montón de ruinas inservibles. Clásico ejemplo de esto nos presenta la historia del Japón, cuando el Emperador Mutzuhito, rompiendo con todos los moldes de la tradición, en 1869, abrió las puertas al comercio extranjero y reorganizó el país, de acuerdo con las normas europeas. Se trató entonces de modernizar las instituciones, las industrias, el material naval y el del ejército, etc., para lo cual se adquirió, con gran dispendio del Estado, maquinarias, buques y material moderno diverso; los extranjeros encargados de llevar e instalar las maquinarias y de poner en estado de producir las industrias, permanecieron por breve plazo en el país, habiendo sido retirados por el Gobierno, después de haber cumplido con su cometido, lo que dió por resultado que algún tiempo más tarde la mayor parte de las fábricas se encontraban paralizadas, las maquinarias descompuestas y los buques casi inservibles, a causa de que el personal encargado no sabía mantenerlos al corriente ni repararlos. Posteriormente hubo necesidad de efectuar otro esfuerzo pecuniario y llamar a instructores extran-

jeros para que encauzaran los trabajos nuevamente y enseñasen a los nacionales durante un período de varios años; igualmente se enviaron a Europa a civiles y militares a diversos centros de enseñanza. De entonces acá el Japón se maneja por sí solo habiendo llegado a su grado de florecimiento actual que todos conocemos.

Pues bien, esta digresión ha sido a propósito del papel desempeñado por los Oficiales que fueron enviados a España para presenciar la construcción de los buques ya recibidos. Nuestro Gobierno previó que sería necesario que hubiese por lo menos un grupo que se interiorizara de la manufactura e instalación a bordo de los diversos aparatos y mecanismos con que ellos cuentan, de suerte que pudieran dirigir, posteriormente, a sus compañeros en el manejo y conservación de los mismos. A más de estos conocimientos, los Oficiales de referencia adquirieron otros durante su estancia en España, pues efectuaron estudios en escuelas oficiales y centros de enseñanza particulares, especializándose en Telemetría y Tiro Naval, Submarinos, Estado Mayor de Marina, Turbinas, Motores, etc.

Este ha sido el primer paso para la reorganización de la Marina de Guerra, atendiendo a los dos factores principales necesarios para el buen funcionamiento del conjunto: material y personal, pues aunque tanto en el uno como en el otro, y principalmente en el segundo, su perfeccionamiento ha sido en corta escala y reducido número, el trabajo es comenzar, como vulgarmente se dice.

Listos ya los buques, fueron zarpando de España hacia costas mexicanas conforme iban siendo terminados. Primeramente, cuatro guardacostas salieron a mediados del año pasado del puerto de Bilbao haciendo el recorrido por la parte más estrecha del Atlántico, ya que por su pequeño tonelaje disponen de una autonomía reducida e insuficiente para efectuar la travesía del Océano Atlántico por su parte Norte, puesto que el papel de estos buques está circunscrito al servicio costero; el derrotero seguido por ellos fue el siguiente: Bilbao, Cadiz, Las Palmas (Islas Canarias), San Vicente (Islas del Cabo Verde), Natal (Brasil), Puerto España (Isla de Trinidad), Colón (Panamá); en este puerto se dividió la escuadrilla, continuando la mitad de ella por el Mar Caribe y Golfo de México, hasta el puerto de Veracruz y la otra parte atravesó el Canal de Panamá siguiendo por el Pacífico hasta Acapulco y Mazatlán. Este viaje demostró las excelentes cualidades marineras y de construcción de estos buques, pues a pesar de su reducido tonelaje y del mal estado de la mar en ciertas zonas, no sufrieron desperfecto alguno, llegando al final de su viaje sin ninguna novedad.

Poco después salió del mismo puerto de Bilbao la segunda escuadrilla de guardacostas compuesta por seis buques, habiendo seguido el mismo itinerario de la anterior y llegando igualmente sin novedad a aguas mexicanas. En el transcurso del presente año zarparon sucesivamente los Cañoneros y Transportes, habiéndolo hecho de El Ferrol el "Guanajuato" y el "Querétaro," siguiendo el primero de ellos ruta sur, similar a la de los Guardacostas, aunque con menos escalas, y el segundo ruta norte tocando Punta Delgada (Islas Azores), Port Hamilton (Islas Bermudas), La Habana (Cuba) y Veracruz. El Cañonero "Potosí" salió del puerto de Cadiz y siguió el mismo recorrido que el "Querétaro," llegando felizmente a Veracruz. Finalmente el Transporte "Durango" arribó a este mismo puerto a principios del mes pasado, después de un largo trayecto y conduciendo repatriados que volvían al país procedentes de España. A este respecto se hace necesario aclarar aquí las causas que motivaron la duración de ese viaje, pues la opinión pública fué desorientada por infundadas noticias de la prensa que insistieron tanto sobre el particular, dando pie a un sinnúmero de chistes y parodias ridiculizándolo, ya que nuestro pueblo es tan jocoso de por sí, que basta la menor causa para que demuestre enseguida su festivo ingenio. Fuera de un accidente ligero, causado por un mal tiempo que sorprendió al buque, el viaje se llevó a cabo con toda regularidad.

Cuando los periódicos locales daban la noticia de que el "Durango" había salido para México, en realidad no había sido entregado por los astilleros de Valencia, a causa de las dificultades surgidas por la gravedad de la situación en aquellos momentos. Pudo salir al fin de Valencia, pero no para dirigirse a nuestras costas, sino que obedeciendo a órdenes especiales fué para Marsella, Francia, en donde permaneció más de quince días; de allí salió para Barcelona, luego para Valencia nuevamente, después a Gibraltar y por fin a Lisboa, Portugal; mientras tanto, la prensa publicaba noticias de que el buque continuaba en viaje para México, comenzando a preguntarse la gente por qué motivo no llegaba ya. De Lisboa emprendió el verdadero viaje a nuestro país, teniendo la desgracia de que en el primer puerto de escala, Punta Delgada, Azores, sorprendido por un mal tiempo, sufrió una varada que motivó un retraso de unos diez días, mientras se le efectuaban las reparaciones necesarias; de allí en adelante continuó su viaje sin ningún contratiempo, llegando a Veracruz más de dos meses después de haber salido de Valencia por primera vez.

El último buque de la serie de los contratados en España no ha sido

concluído a la fecha, habiéndose suspendido los trabajos respectivos a causa de las circunstancias anormales que prevalecen en la Península Ibérica, por lo que no se sabe si podrá ser entregado a México.

Llegados ya todos los buques a nuestras costas, se han estado reorganizando los servicios que anteriormente se efectuaban en muy malas condiciones, por no decir pésimas, desempeñándose tanto las misiones propias de la Secretaría de Guerra y Marina como auxiliando a casi todas las demás Secretarías de Estado, pues ha servido a Comunicaciones y Obras Públicas, a Gobernación, a Relaciones Exteriores, Caza y Pesca, Economía, Salubridad, Educación, etc.

En lo referente a transportes marítimos han prestado un eficiente servicio, pues solamente de España acá trajeron más de quinientas personas, en su mayor parte repatriados, carentes de los fondos necesarios para regresar al país. En el tiempo transcurrido del presente año, los buques de la Armada Nacional han transportado aproximadamente seis mil personas entre civiles y militares, representando por este solo concepto una economía para la Nación de más de medio millón de pesos.

Por lo que respecta a la vigilancia marítima, los guardacostas han venido a llenar una verdadera necesidad, pues su sola existencia basta para dar la respetabilidad que corresponde a nuestras aguas territoriales, evitando los contrabandos, la pesca fraudulenta, con sensibles pérdidas para el Erario Nacional. Como un ejemplo de esto citaremos el caso de los pescadores que desde muchísimos años atrás pescaban impunemente en nuestras ricas aguas del Mar Caribe, sin temor alguno a las autoridades marítimas mexicanas, habiendo perdido hasta la conciencia de que efectuaban un acto delictuoso. Recién arribados los guardacostas al Golfo de México, uno solo de ellos aprehendió quince embarcaciones que extraían grandes cantidades de pescado de nuestras aguas, en el Caribe, sin tener los permisos necesarios y pagar las cuotas correspondientes. Cosa semejante sucedió en aguas de Baja California, donde infinidad de pescadores furtivos extraían nuestras riquezas sin costo de ninguna naturaleza; los guardacostas aprehendieron a varios de ellos, motivando con esto, que actualmente recaben previamente los permisos necesarios y haciendo el pago de los impuestos y cuotas respectivas, significando con ello una fuente de ingresos de gran consideración para la Hacienda Pública. Aunque los guardacostas con que contamos son insuficientes para cubrir la vigilancia en toda la extensión de nuestras costas, su presencia contribuye grandemente a atemorizar a estos pescadores furtivos, que se llevan impunemente nuestros productos.

Actualmente se encuentran a disposición del Departamento Forestal y de Caza y Pesca algunos de estos buques, los que han rendido un servicio muy satisfactorio, a juzgar por el aumento de ingresos habidos en las Oficinas de las Delegaciones Pesqueras, a pesar de que solamente efectúan la vigilancia en zonas relativamente reducidas, si se tiene en consideración que para cubrir los diez mil kilómetros de costas con que cuenta México, sería necesario aumentar considerablemente el número de ellos.

En este aspecto es mucha la cooperación que puede prestar la Marina de Guerra a otras Secretarías, tales como la de Economía, Industria y Comercio, Agricultura y Fomento, Comunicaciones y otras, pues son tan raquíticos actualmente los medios de comunicación para ciertas zonas litorales que sus numerosas riquezas se hallan sin producir, siendo explotadas en mínima escala, por unos pocos pescadores que, faltos de recursos, desperdician una parte de lo que logran, utilizando únicamente lo que necesitan para cubrir sus escasas exigencias. En el Golfo de California, por ejemplo, existe una riquísima variedad en la fauna marítima, y en tan grande escala, que los pescadores extranjeros que se dedican a la langosta, en la época propicia, invaden con sus flotas nuestras aguas, extrayendo diariamente muchas toneladas de este crustáceo. Los camarones forman manchas extensísimas, que abarcan a veces zonas de varias millas cuadradas; abundan las ostras perlíferas, de las cuales se han extraído verdaderas maravillas y que han ido a parar a los mercados extranjeros; la tortuga de carey es también muy abundante en esas aguas. Las ballenas, focas y elefantes marinos se han visto disminuir en los últimos años, ya que inconscientes y ambiciosos filibusteros llevan a cabo matanzas al por mayor, destruyendo despiadadamente las crías de estos animales, puesto que las autoridades marítimas han sido impotentes para evitarlo, por la carencia absoluta de medios. Igualmente el tiburón es muy abundante, siendo este escualo de gran utilización industrial, pues se aprovechan de él las aletas, el aceite, la piel, los huesos, los intestinos, etc.; los peces comestibles son muy variados y abundantes, pudiendo citarse entre ellos el atún, la totoaba, el mero, la sardina, etc.

Por otra parte, el Golfo de California está sembrado de numerosas islas, muy ricas todas ellas, la mayor parte deshabitadas y que poseen grandes riquezas en estado latente, tales como las de Tiburón, Angel de la Guarda, San Lorenzo, Isla del Carmen, Santa Catalina, San José, Espíritu Santo, Cerralvo, y otras. Cuentan con fauna y flora abundantes, la mayor parte tiene suficiente agua potable, diversos minerales, etc.; algunas tienen fondeaderos naturales abrigados, que permiten el fácil acceso a ellas a fin de

poder extraer sus productos. Además, hay numerosas islas e islotes cubiertos por gruesas capas de guano, fertilizador tan apreciado en agricultura, que se ha ido acumulando en el transcurso de los siglos, debido a las incontables aves marinas que ahí anidan. En fin, en el mismo litoral del propio Golfo de California, existen extensas zonas, cuyos productos son muy abundantes y variados, pero que por la falta de comunicaciones terrestres y marítimas, y aun de pobladores, quedan en aquellos sitios, sin prestar el provecho consecuente al país.

Pues bien, lo que se ha dicho con respecto al Golfo de California es sólo un reflejo pálido de nuestras incontables riquezas, prácticamente abandonadas a lo largo de las extensas costas de ambos litorales. El Territorio de Quintana Roo puede decirse que es virgen, desconociéndose hasta la fecha el total de sus recursos. Pero afortunadamente, el señor Presidente de la República, con un alto espíritu patriótico, ha puesto en el tapete de la actualidad la imperiosa necesidad que hay de estrechar las ligas con aquellos dos jirones de la Patria, a fin de ponerlos a la altura económica de los Estados más prósperos de la República y darles la atención que se merecen por el gran valor que tienen, a fin de convertirlos en zonas comerciales y agrícolas dignas de México.

La Marina de Guerra es el instrumento que puesto en manos del Gobierno consciente, debe prestar mayor cooperación al resurgimiento nacional de nuestras costas y en particular de los Territorios de Baja California y Quintana Roo. En ayuda de la Marina mercante efectuará los servicios y comisiones que necesiten las Secretarías directamente interesadas. Transportará, como lo ha hecho ya, personal e implementos agrícolas a las regiones que lo requieran. Vigilará las costas para exigir el cumplimiento exacto de nuestras leyes y evitar la sangría que ciertos extranjeros hacen a nuestras aguas y riquezas litorales. La Armada evita los contrabandos no sólo que competen a la Secretaría de Guerra y Marina, sino en general, los que son en detrimento del Fisco. La Marina de Guerra ha llevado a cabo, durante su servicio de vigilancia, estudios y exploraciones de zonas incomunicadas, reportando sus resultados, a fin de que cuando llegue el momento de ocuparse de ellas se cuente ya con los datos necesarios para emprender los trabajos de explotación correspondientes. Ha cooperado en el levantamiento hidrográfico de las costas y aguas territoriales, aunque en proporción relativamente pequeña por la falta de recursos apropiados, tales como buques planeros y servicios especiales.

En lo que se refiere a servicios marítimos, presta también ayuda al

Departamento de Marina de la Secretaría de Comunicaciones, en relación con la reparación y abastecimiento de faros, boyas, balizas, reportes de deficiencias en las señales marítimas, etc. En el tiempo transcurrido del presente año ha llevado a cabo diversas operaciones de ayuda, en salvamentos de buques varados y embarcaciones en peligro. El abastecimiento y comunicación con el penal de las Islas Marías, dependiente de la Secretaría de Gobernación, se lleva a cabo principalmente por medio de los buques de la Armada, los que son requeridos con frecuencia para el desempeño de estas comisiones, conduciendo víveres, carga, correspondencia, etc.; llevando "cuerdas" de presos para el penal y regresando al Continente libertos que han cumplido su condena.

Los buques de la Armada prestan frecuentemente ayuda a la Dirección General de Correos y Telégrafos, transportando correspondencia a sitios de la República, con los que se tiene comunicación irregular. Hay que hacer mención especial, a este propósito, del servicio de radiocomunicación del Departamento de Marina, que ha venido mejorando paulatinamente, pasando a la fecha por un período de reorganización, tanto de servicios como de material, ya que se cuenta con equipos de transmisores modernos, que proporcionan comunicación con los límites extremos de la República y con los buques en la mar, bastante alejados de las costas nacionales. En un momento dado, el Departamento de Marina puede comunicarse con cualquiera de sus buques, o estaciones navales, expeditándose actualmente una gran parte de los asuntos por esta vía. Se trabaja ahora en perfeccionar la transmisión radiotelefónica, de tal manera que el Jefe del Departamento pueda dar desde su oficina órdenes verbales a cualquier buque en la mar o dependencia.

Durante el presente año nuestros buques han auxiliado a la Secretaría de Educación Pública, transportando numerosos grupos de profesores, entre los distintos puertos del litoral del Golfo, así como a estudiantes de toda la República a la Península de Yucatán, con motivo de la celebración del Congreso Estudiantil en Mérida.

Han ayudado a Salubridad Pública, prestando auxilio a los damnificados del Estado de Tabasco, con motivo de las inundaciones, llevando víveres, medicinas y misiones sanitarias.

Todos estos servicios y misiones enumeradas ha desempeñado y continúa desempeñando la Marina de Guerra Nacional, misiones que son de cooperación y ayuda social y general para las diversas instituciones del país. Pero el verdadero papel de la Armada, el que está poco comprendido por la gene-

ralidad de las personas, es el netamente militar, ya que en el concepto de la mayoría se considera como un gasto inútil la compra de barcos de guerra, sin tener en cuenta que por sí solos, el Ejército y la Marina, representan la salvaguardia de nuestras instituciones, el respeto de nuestras leyes, el mantenimiento de la paz interior y exterior y la representación ante el mundo como nación civilizada, que puede hacer respetar su integridad nacional. No quiere esto decir que se pretenda convertir a México en potencia naval, pues ahora no podría considerarse esto sino como una idea absurda, pero sí crear una marina que se compagine con las necesidades de un país tan próspero y rico como el nuestro, protegiendo el comercio marítimo y llenando las misiones que toda marina militar debe cubrir, por modesta que sea.

En fin, para terminar, enunciaré las obras que se están llevando a cabo en la Marina de Guerra, tendientes todas al mejoramiento de la Armada y del país en general. Se han dividido los litorales en cuatro Zonas Navales, cuyas cabeceras tienen su sede, la primera en Veracruz, la segunda en Ciudad del Carmen, Camp., la tercera en Isla Margarita en la Bahía Magdalena, B. C., y la cuarta en Acapulco, Gro. En la segunda, tercera y cuarta zonas se están construyendo los edificios para las Comandancias, incluyendo oficinas y habitaciones para el personal de Oficiales y Marinería. Se están instalando en ellas tanques para combustibles y agua, a fin de aprovisionar a los buques que se encuentren en la zona. Igualmente se está haciendo la instalación de la estación de aprovisionamientos de La Caleta, en Cozumel, para los buques que deben permanecer en aguas del Mar Caribe. Se proyecta reorganizar los Servicios Navales de Payo Obispo, Q. R., respondiendo así al esfuerzo general que se lleva a efecto en el Territorio.

Como parte primordial para el mantenimiento de los buques en buenas condiciones está la existencia de diques y arsenales donde puedan reparar y limpiar sus fondos, sin que tengan que recurrir al extranjero, pues a más de lo oneroso que resulta, algunas veces no está, un buque que se encuentra en malas condiciones, en aptitudes de efectuar un viaje largo. La Marina, sin astilleros ni arsenales, no es Marina. Por esto se ha previsto para el año próximo la compra de un dique flotante, para el puerto de Veracruz y el acondicionamiento y ampliación del Varadero Nacional de Guaymas, en el Pacífico, donde puedan las unidades de la Armada, hacer sus reparaciones y limpieza necesarias.

También está en proyecto la instalación de un pequeño astillero en el

puerto de Manzanillo, con objeto de iniciar la construcción de buques de pequeño tonelaje, y con miras de ampliación para el futuro, a fin de interesar a la industria nacional en las construcciones navales, lo que seguramente constituirá uno de los factores más poderosos en el resurgimiento económico y general de México, colocándolo en el lugar que le corresponde ante el mundo, como país civilizado, pletórico de recursos naturales y que con el transcurso de los años, pues no me atrevo a decir de los siglos, podrá rivalizar con cualquiera de la tierra.