

EDITORIAL "LITORALES"

HISTORIA MARITIMA DE MEXICO

Por el Capitán de Altura
e Ingeniero Geógrafo

JUAN DE DIOS BONILLA

Capitán de Navío Retirado de la Armada.—Ex-Senador de la República por el Estado de Veracruz.—Ex-Oficial Mayor de la Sría. de Relaciones Exteriores.—Ex-Gerente General de las Líneas Nacionales de Navegación.—Ex-Profesor de la H. Escuela Naval Militar.—Ex-Inspector Técnico Naval.

MEXICO, D. F., Año de 1962,

Derechos en Trámite.

Impreso en los Talleres de la
EDITORIAL "LITORALES"
Calle 172 Oriente, Núm. 6
Col. Moctezuma.
México 9, D. F.

DEDICATORIA:

A la memoria de los Marineros mexicanos que sucumbieron por defender a su Patria.

A la memoria de los Marineros mexicanos muertos en sus luchas contra las furias del mar.

A los Alumnos de la H. Escuela Naval Militar de Veracruz, que combatieron al invasor el 21 de Abril de 1914.

EL AUTOR.

PALABRAS DE LA CASA EDITORA:

El Capitán Juan de Dios Bonilla, antiguo miembro de la Armada de México, egresó de la Escuela Naval Militar, de Veracruz, en 1903 y después de prolongados servicios pasó a la situación de retiro, en que hoy se encuentra.

Le tocó, pues, tomar conocimiento de primera mano o ser testigo presencial, de numerosos acontecimientos de aquella época turbulenta de nuestro país, la cual es objeto ahora de investigaciones y de ordenamiento, para situarla debidamente en las páginas de la Historia.

A esa investigación ha contribuido el Capitán Bonilla con sus "APUNTES PARA LA HISTORIA DE LA MARINA NACIONAL", libro ya agotado que mereció justos elogios de la prensa de esta capital.

La presente obra, "HISTORIA MARITIMA DE MEXICO", es una ampliación y corrección de la antes mencionada, que el propio autor ha arreglado a través de más profunda investigación y de nuevas luces sobre la materia. Esta obra viene a llenar un vacío en nuestra literatura sobre temas históricos, siendo como es el primer libro que se publica, en forma amplia y completa, sobre la historia de nuestra Marina.

La Editorial "LITORALES", se complace en presentar esta interesante obra al público estudioso, como la contribución de un mexicano que, ajeno a los apasionamientos de carácter político o de propia conveniencia, ha sido por otra parte un distinguido Oficial de Marina y además hombre

de vasta experiencia en trabajos conectados con las actividades marítimas de México.

Pero quizá su mejor carta de presentación, la del Autor, es que ha tomado parte en acontecimientos que están ya escritos con timbres de gloria en nuestros fastos históricos, pues en abril de 1914 el entonces Teniente Mayor Juan de Dios Bonilla fué uno de los que al frente de los Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar, tomaron parte en la memorable defensa del puerto de Veracruz, contra la segunda invasión norteamericana.

Por dichos antecedentes, LA EDITORIAL "LITORALES", confía en que esta obra, cuyo interés corre parejas con su amenidad, merecerá el aplauso del público.

Preámbulo

El primero de Diciembre del año de 1958, tomó posesión como Secretario de Marina el C. Almirante Don Manuel Zermeño Araico, quien al recibir dicho cargo, se encontró con la ejecución y desarrollo del Programa de Progreso Marítimo de México, o Marcha al Mar, como dió en llamarse; que nuestro Gobierno se propuso llevar a cabo, comprendiendo que el mar, con sus inmensos recursos de todas clases, es la fuente y origen del progreso y poderío de los pueblos, como está demostrado ampliamente a través de los años, al constatarse la riqueza y poderío que alcanzaron sucesivamente en sus épocas de gloria, Holanda, Francia, España, Inglaterra y últimamente los Estados Unidos de Norte América, que al conquistar el dominio de los mares, con sus poderosas Escuadras y flotas mercantes, impusieron su voluntad al mundo y adquirieron riqueza y poderío hasta que en estos últimos años, se le ha enfrentado otro coloso que le disputa el poderío en el mundo y en el espacio.

El Sr. Almirante Manuel Zermeño Araico, descoso de fomentar el espíritu marineró de nuestro pueblo, hizo algunas ampliaciones al citado programa de Progreso Marítimo de México, que se concretó por entonces a la construcción de obras marítimas y a nuevas actividades tendientes al fomento de la cultura marítima, editándose nuevos periódicos y revistas, llevándose a cabo eventos marítimos, como el Concurso de Modelismo Naval y fomento de los deportes marítimos, escribiéndose nuevos libros sobre temas de Marina y otras actividades, entre las cuales se encuentra la escritura o relato de la Historia de nuestra Marina.

A ello se debe la confección de esta pequeña obra, patrocinada en parte por el Sr. Almirante Manuel Zermeño Araico, que tiende a divulgar las tradiciones náuticas de nuestro país desde su origen; corrigiéndose y ampliándose el volumen de la obra anterior escrita por el mismo autor con el nombre de "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional" y editada

en México, D. F., en el año de 1946, de la que esta Historia, viene a ser propiamente una segunda edición.

Como se verá, contiene íntegramente todo lo escrito en los mencionados "Apuntes", aumentándose con nuevos datos y antecedentes, tomados de algunas obras que han sido consultadas, de las cuales aparecen copiados literalmente muchos párrafos, lo que hace de esta segunda edición, más bien, una colección ordenada cronológicamente, de los hechos históricos publicados aisladamente por los diversos autores que se citan.

Nuevas investigaciones complementan pues aquellos "Apuntes", dando origen a esta Historia Marítima de México, que aunque no enteramente completa, sí al menos constituye ya el primer intento de tratado de Historia de nuestra Marina Nacional.

Quiera la buena suerte de nuestro querido México, que este modesto trabajo, sirva de algo en el desarrollo del Programa de la Marcha al Mar.

El Autor

Capt. Juan de Dios Bonilla.



El 'Autor.

OPINIONES de algunos diarios de la Capital, respecto a la edición de los "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional".

"REVISTA DE AMERICA".—Junio 29 de 1946.—Por Elfidio Alonso.

Estaba leyendo el sugestivo libro de Germán Arciniegas: "Biografía del Caribe", cuando cayó en mis manos el recién salido volumen de "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional", de que es autor el Capitán de la Armada don Juan de Dios Bonilla, uno de los marinos que se batieron en Veracruz contra las fuerzas de desembarco norteamericanas, en los aciagos días del mes de Abril de 1914.

Seguir atentamente los capítulos de este interesante tratado, es recorrer todo el camino de la Historia de México vista desde el mar. Como las vicisitudes mexicanas son de las más apasionantes de la Edad Moderna, la Marina ha jugado un papel de protagonista de primera magnitud, ya que los hombres de mar no estuvieron nunca ausentes del complejo proceso de formación y desarrollo de la nación mexicana.

Así tenía que ser en un país de geografía interoceánica con amplio litoral; a pesar de que, como el mismo Capitán Bonilla se queja, no se le ha dado nunca aquí la debida importancia a las cuestiones marítimas. Esto se debe, creo yo, a que los pueblos que concentran su atención en el desarrollo urbano de grandes ciudades en la meseta, centralizando en ellas sus actividades, carecen de puertos vitales al tráfico mundial, están condenados a voltearle la espalda a la mar, vehículo fundamental hasta la conquista del aire.

Por eso la Marina Mexicana ha sido raquítica, si bien llena de episodios intrépidos y heroicos. En esas condiciones, la bibliografía marítima es escasa, encontrándose algunos libros sobre la materia, como son: la "Historia de la Marina Mercante Nacional", de Carlos B. Gómez; "Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana", de Arturo López de Nava, y alguna monografía de temas históricos alusivos a la náutica.

El libro del Capitán Bonilla, que me sugiere estos comentarios, constituye un trabajo metódico e interesante, pues relata concienzudamente cuanto ha ocurrido en aguas mexicanas, desde que las surcaron las primeras carabelas hasta la creación del Ministerio de Marina".

REVISTA SEMANAL "TIEMPO".—Julio 5 de 1946.—México desde el Mar.—Apuntes para la Historia de la Marina Nacional.—Por el Capitán de Altura Juan de Dios Bonilla.—México, D. F., 1946".

Tras de haber hecho los estudios primarios en Oaxaca, el entonces joven Juan de Dios Bonilla, se inscribió en la Escuela Naval de Veracruz, cursó los estudios náuticos, fué cadete, pasó a Oficial y llegó a Jefe de la Armada Nacional. En distintas épocas de su vida desempeñó cargos importantes, tales como los de Senador, Oficial Mayor de la Secretaría de Relaciones, Gerente General de las Líneas Nacionales de Navegación, Inspector Técnico de Marina en Petróleos Mexicanos, etc.

Pese a tan prolija e intensa actividad y a los años que pasó navegando, Juan de Dios Bonilla consagró parte de su tiempo a la investigación histórica, a la cual se dedicó de lleno, finalmente. Fruto de esa actividad y seria labor son los "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional", que ahora acaba de publicar y que son como un panorama de la Historia de México, vista desde el mar.

"La obra — declara su prologuista — Don Carlos Filio — es la del narrador que suministra la impresión del náutico que, acogido al calor estivo del hogar, cuenta sus viajes con sabor embrujado; sonando a conseja terrífica los abordajes de Bruke, los asaltos imprevistos de Lorencillo a las poblaciones porteñas, y otros tantos hechos que arroban al lector con el encanto de un cuento de piraterías. Luego surge el historiador de arraigo que para lograr su propósito... buscó informaciones en archivos y documentos oficiales, para terminar en la narración del testigo que vivió más de uno los episodios que describe.

"Al terminar la lectura de este libro, ameno y bien documentado, escaso por cierto en el acervo histórico de nuestra literatura de esa índole, comprendemos que el autor puso una gran probidad en sus páginas y que todos los pasajes de la vida humilde de la marina mexicana, los ha sabido recoger con simpatía comprensiva".

"Son páginas llenas de añoranzas y evocaciones, en las que gravita la vida marítima de México, donde para llegar a la perfecta reproducción hubo menester de paciente y laboriosa obra de cañamazo para ir situando en el movedido retículo de nuestra historia inquieta, el afán de hombres que han buscado la prosperidad nacional en el auge de la Marina".

El contenido del libro responde plenamente a las apreciaciones de su prologuista, pese a que el autor desea que no se tome este pequeño trabajo como una historia propiamente dicha de nuestra marina, sino como simples

notas o apuntes ordenados cronológicamente, que pudieran servir a los investigadores aficionados a la Historia”.

En sus distintos capítulos se trata de las expediciones de los españoles, la piratería en el Golfo, la guerra de Independencia, fomento y organización de la marina, creación de las escuelas navales, diversos tratados de navegación firmados por México, etc., y de todos los episodios históricos en que ha intervenido la Marina.—“Tiempo”.—5 de Julio de 1946”.

APUNTES DE “EL UNIVERSAL”.—Julio 8 de 1946.— Por Ortega.— “Historia Naval”.—El observador recibió, hace dos semanas, una visita a la que no había hecho referencia en esta columna, y se ha propuesto reparar esta omisión en fecha tan señalada como la del 4 de Julio. Precisamente cuando fué proclamada y reconocida la Independencia de las Filipinas, como República, y eso porque entre las Filipinas y México existió, durante siglos, un intenso tráfico marítimo, y ha de tratarse de cuestiones navales, de las que habla en los “Apuntes para la Historia de la Marina Nacional”, el Capitán de Altura Juan de Dios Bonilla, que ha logrado un libro conmovedor por lo que enseña sobre lo que fuimos, lo que somos y lo que debemos ser.

CUATRO SIGLOS.—Una sencilla enumeración de materias bastará para suscitar el interés de los estudios de nuestra historia. Arrancando de las expediciones de Grijalva y Cortés en el Golfo de México, el libro del Capitán Bonilla estudia la situación y acción de la marina durante la Colonia, la guerra de Independencia, y el siglo y diez años de vida independiente. Es una obra nutrida de documentos, observaciones, reflexiones, y amena. Termina con el examen de lo que actualmente se hace, se intenta, se logra —y también se frustra— en cuestiones navales.

DOS OCEANOS.—Nuestro pabellón, —dijo el Capitán Bonilla, al observador—, iba por todos los mares, llevando el prestigio de México. Teníamos una tradición naval, abandonada lamentablemente, destruida por nuestras guerras civiles. Parece que hoy apunta una esperanza de resurgimiento. Cuando se habla de ir al mar, que se piense en lo extenso de los litorales mexicanos y en lo necesario de adquirir una flota que sin pretensiones siquiera sirva para cuidar de nuestros mares. Esto es el mínimo de nuestras aspiraciones. No debemos rehuir la posibilidad de cumplir con nuestro destino, que mira hacia dos océanos.

MERITO.—Los “Apuntes” tienen, insisto, páginas emocionantes. Ojalá y que el Capitán Bonilla reciba, por su meritoria tarea, que es la de un pa-

triotas, el estímulo moral a que tiene derecho. Y ojalá que sus palabras no se pierdan”.

“MAGAZIN DE EL UNIVERSAL”.—Julio 14 de 1946.—

Juan de Dios Bonilla.—Capitán de Altura.—Apuntes para la Historia de la Marina Nacional.—Rústica.—23 por 17 centímetros.—493 páginas.—Sin pié de imprenta.—México.—1946.—

“Este es un libro interesante desde todos puntos de vista. Su autor, viejo marino de origen oaxaqueño, hijo de la Escuela Naval, Oficial Técnico de la Armada hoy retirado del servicio militar, tiene el carácter de Capitán de Altura. No se trata, como dice el autor, de una Historia de la Marina Mexicana; en realidad es una importante compilación de documentos y datos que por primera vez se reúnen y catalogan por mano experta y nos ofrecen la vida marítima de México, desde el descubrimiento de las costas nacionales por Fernández de Córdoba, hasta este año atómico de 1946. Pero aún siendo como es, un acervo de apuntes, la obra de Juan de Dios Bonilla ocupa un lugar vacío en la Literatura Histórica de México a través del tiempo.

Solo un hombre de mar que además de su preparación intelectual posea —como el autor— su vocación viva, tan juvenil como al principio, podía haber dado cima a un libro de esta naturaleza que constituye desde ahora página clara y emocionante de pretérito nacional.

Nada ha hecho México por aprovechar la fuente incalculable de riqueza de sus dilatados litorales; la natural afición por el mar de los jóvenes que viven en el altiplano, su entusiasmo por iniciarse en la vida del mar, se ha estrellado ante la indiferencia con que en todas las épocas se ha visto la cuestión de nuestros mares. Tal es la tesis que sostiene el autor, en la dilatada parte doctrinaria de su libro; en cuanto a lo narrativo, es decir a los relatos de la vida del mar mexicano y de lo que ha hecho el hombre en nuestras aguas a través del tiempo y del espacio, el libro es de una extensión bastante para tener, no solo una simple idea, sino para formarse un concepto claro de este aspecto de la vida mexicana.

Decía en un principio, que abre sus páginas el libro con las narraciones de la época precortesiana. Por tanto desfilan desde Fernández de Córdoba, hasta el propio General Jara, bizarro dragón. Quedan allí escritos los esfuerzos náuticos de Cortés, en su empeño de explorar y conquistar el litoral del Pacífico. Narra los ciclos de la vida nacional, con la nao de China, los

piratas, el comercio de ultramar manejado por la Casa de Contratación de Sevilla hasta la Independencia. Se intensifica el interés de la obra, al iniciarse el período de México-Nación y culmina con la narración de nuestra vida marina durante la dictadura porfiriana, su actividad que tuvo en la Revolución. En esta parte se observa cómo el autor, además de la parte documental, ofrece sus personales observaciones, pues desde su ya lejana juventud hasta sus días de hoy, sigue fiel a su vocación de marino. Todos los incidentes de la Revolución quedan allí nítidamente expuestos. Pero hay páginas que conmueven porque contagia la emoción con que fueron escritas. Me refiero al relato de la heroica defensa de los Cadetes de la Escuela Naval, cuando el aleve desembarco de los americanos en 1914. El Capitán Bonilla formaba parte del personal docente de la Escuela, que se cubrió de gloria inmortal en aquella jornada. A más de sus patrióticas narraciones, incluye también la histórica documentación. Pasados los períodos violentos de la lucha interna, el autor analiza cuál es la situación actual de nuestra Marina y se esfuerza por elaborar votos en el sentido de que al fin se tome en cuenta que nuestros litorales son dilatados y de que, en buena parte, el progreso de la Nación depende de sus mares”.

“EL POPULAR”.—Julio 20 de 1946.— Interesante Libro sobre la Marina “El Capitán de Altura Juan de Dios Bonilla, Inspector Técnico de Marina de Petróleos Mexicanos, acaba de editar un interesante libro titulado “Apuntes para la Historia de la Marina Nacional”, el cual aporta datos de gran importancia así como un acervo valioso para la historia de nuestra marina, que aunque modesta, ha escrito anales gloriosos.

Trata este libro desde las expediciones de Grijalva y de Cortés en el Golfo de México, hasta la creación de la actual Secretaría de Marina, pasando por la piratería en el Golfo de México, la Armada de Barlovento, las expediciones de Barroso y Pérez, la expedición contra Belice, la iniciación de la guerra de independencia, las disposiciones del gobierno independiente, los antecedentes de las escuelas navales, los diversos contratos de navegación celebrados por el gobierno, la campaña contra los mayas y embarcaciones utilizadas, el viaje del cañonero “Tampico” al Pacífico, el cañonero “Morelos” y su pérdida en Mazatlán, los tratados de Teoloyúcan, aplicación del Art. 32 constitucional, programas navales, el movimiento delahuertista de 1923 y la flotilla del Golfo, declaración de guerra, hundimiento de barcos, etc.

El prólogo de este interesante libro del Capitán Bonilla, fué escrito por el Sr. Carlos Filio, escritor oaxaqueño y destacado periodista.

Tenemos la convicción de que "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional", tendrá gran aceptación, no solo entre los eruditos, los historiadores e investigadores, sino también entre el público, que en un gran porcentaje no conoce nada de nuestra marina".

"LA PRENSA".—Julio 30 de 1946.— un interesante trabajo sobre la Marina Nacional".—

Un viejo lobo de mar, mexicano, que ha ocupado además de importantes cargos en nuestra Armada, algunos otros de no menor responsabilidad en el servicio mercante y los de Senador de la República y Oficial Mayor de la Secretaría de Relaciones Exteriores, acaba de aportar una valiosa contribución a la Historia de México con su libro "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional", que sin temor a incurrir en exageración, estimo como único en la materia. Don Juan de Dios Bonilla, que tal es el autor a que me refiero, inicia su trabajo con datos sobre las expediciones de Grijalva y Cortés en el golfo mexicano, para terminarlo con datos relativos a la actual Armada y a la Marina Mercante.

Relatos de piratería, hechos gloriosos y adversos para los mexicanos, incursiones extranjeras por mar, fundación de astilleros y escuelas de ciencias náuticas, andanzas de insurgentes, actuación de nuestros marinos en la Revolución y, en fin, todo lo que históricamente tiene México en relación con su marina aparece en esta obra, absolutamente documental. Solamente su acervo gráfico constituye un verdadero tesoro para el investigador, y el contenido, básteme decir que está formado pacientemente, amorosamente, por un Caballero del Mar que fué actor de muchos de los capítulos de su amena crónica, de cincuenta años a la fecha.

El investigador, el marino y el ciudadano que deseen conocer toda la grandeza de corazón de los marinos mexicanos, encontrarán en este libro una cosa única. Quien esto escribe, investigador de Historia de México, reconoce en dicha obra una aportación muy valiosa que solamente pudo haber sido reunida, en mil fuentes fidedignas, por la pluma honrada de un quijote de su profesión y por un mexicano que, habiendo servido en mil formas a su Patria, tuvo el raro acierto de no contaminarse con las miserias morales que la política suele dejar en los hombres públicos".—A. G. B.

Revista "CONTINENTE".—Núm. 25.—Agosto, Septiembre y Octubre de 1946.

"Acaba de salir a la estampa este interesante libro escrito por el Capitán

de Altura Juan de Dios Bonilla. A pesar de la modestia de su autor al intitularle simplemente "Apuntes para la Historia", el libro llena gallardamente el vacío que hasta antes de su aparición se hacía sentir, de una historia general de la marina mercante y militar de México.

Es una obra espigada en las páginas de los diversos cronistas de la Colonia, en historias de los Estados de Veracruz, Tabasco y Campeche, en los Archivos de la Nación, en artículos de periódicos y revistas y en dos trabajos predecesores menos completos y metodizados, como son: "La Marina Mercante Nacional", por Carlos B. Gómez y "Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana" por el Teniente de Fragata Arturo López de Nava; pero además por referencias personales de antiguos marinos y las observaciones personales del propio autor, en su larga carrera de marino. Quizás esta última circunstancia le sugirió el título de "Apuntes", cuando en realidad no es una simple compilación de material, puesto que se ha extractado con criterio, se ha ordenado y arquitecturado el libro en forma de relato sugestivo, sobre todo en los pasajes de la conquista.

La Historia de la Marina Mexicana principia con las naves que trajo Cortés, y que por cierto, llegaron a las costas americanas guiados por el Piloto Antón de Alaminos en 1519. Desde esa fecha hasta el presente la Marina de Guerra y Mercante nacional, se ha desarrollado en ritmo que no satisface al patriotismo del autor.

"La República Mexicana —dice— que por su situación geográfico-interoceánica, debiera tener un pueblo aficionado a las cosas del mar, es un país donde no se ha dado la debida atención a los asuntos marítimos, no concediéndoles la importancia que merecen, por lo que México se ha quedado atrás en cuanto se refiere a comercio marítimo propio y a fuerza naval, en contraste con el progreso de algunas Repúblicas hermanas del continente americano"... Crítica que en vez de censura, envuelve un estímulo y una invitación a la conquista del mar. México, por su brillante historia y sus bastos recursos e inagotables riquezas, podría ir a la cabeza de las naciones Latinoamericanas en esta rama del progreso nacional, puesto que tiene las condiciones geográficas más propicias que requiere una marina de primera.

El volumen consta de 485 páginas, en formato de 17 por 23 centímetros, impreso en México, D. F., y encuadernado a la rústica. Aunque la impresión no es muy nítida, contiene cuarenta grabados de barcos y otras ilustraciones.

La bibliografía nacional se enriquece con este nuevo libro, que en adelante tendrá que ser consultado por todos los que emprendan obras de mayor aliento sobre la materia. Bien para el autor y para las letras mexicanas".

Prólogo de la Edición de los "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional", escrita por el mismo Autor, editada en México, en 1946.

En el primer piso de la casa que en la ciudad de Oaxaca, ocupó por algunos años la Escuela Normal para Profesores, estuvieron los salones de la "Anexa", plantel de enseñanza primaria que dirigieron sucesivamente, maestros ilustres en la docencia nacional: Don Abraham Castellanos y Don Victoriano González.

La vieja casa de estudios quedaba ubicada entonces, dentro del sector estudiantil de la ciudad, el Instituto de Ciencias, dirigido con disciplina inigualada, por el Doctor Aurelio Valdivieso, y la Normal de Maestras, la Academia de Niñas, como la llamó siempre con ternura el pueblo de Oaxaca, por sentirlo cosa muy propia, y limitando su frente la calle de Benito Juárez, una calle que tenía en el centro un caño de verde cantera por donde corría agua fresca y clara, procedente de los desbordes de la Caja del Carmen Alto.

A esta Escuela Primaria. —nuestra escuela por el recuerdo pertinaz y el cariño acendrado—; entró por 1896 un muchacho tímido que llegaba en calidad de arribeño, formando parte de las familias de los Jefes del 8o. Batallón de Infantería. El niño, con parvos ademanes y natural paco, se llamaba Juan de Dios Bonilla, hijo de un ameritado soldado liberal y de una mujer virtuosa.

Después, el muchacho de aparente timidez se ganó con facilidad la voluntad de sus condiscípulos por su condición suave y notoria asiduidad al estudio, asombrándonos con la noticia de que se había matriculado en la Escuela Naval Militar de Veracruz. De la plaza de Cadete, pasó a la de Oficial y Jefe de la Armada Nacional, luego fué funcionario que desempeñó los cargos de Senador de la República, Oficial Mayor de la Secretario de Relaciones, Gerente General de las Líneas Nacionales de Navegación, Inspector Técnico de Marina en Petró-

leos Mexicanos, toda una contribución al servicio del país, como expresiones de nueva vida fecunda y enmarcada por jalones de esfuerzo limpio y noble.

Al final de un camino recto en la conducta y satisfactorio en sus rendimientos, he aquí que ahora el enantes Marino, que conoció todas las rutas náuticas de nuestros mares, y el funcionario que desempeñó sus cargos con saber y altura, se dedica hoy al ejercicio de las propincuas actividades del investigador, aunadas con las del narrador que ha desenterrado cosas amenas e interesantes.

Cuando el Capitán de Navío Don Juan de Dios Bonilla rinde la jugosa cosecha de lo recogido en momentos sacados del ritmo de sus afanes cotidianos y echa el ancla en la rada del sosiego, poniendo instantes de reposo a los menesteres del hombre de mar, toma entonces la pluma para hacer la historia de la Marina Nacional desde sus inicios hasta la hora presente.

La obra es la del narrador que suministra la impresión del náutico, que acogido al calor estivo del hogar, cuenta sus viajes con sabor embrujado, sonando a conseja terrífica los abordajes de Bruke, los asaltos imprevistos de Lorencillo a las poblaciones porteñas y otros tantos hechos que arroban al lector con el encanto de un cuento de piraterías. Luego surge el historiador de arraigo, que para lograr su propósito, —que entrega en un volumen bien pendoleado—, buscó informaciones en archivos y documentos oficiales, para terminar en la narración del testigo que vivió más de uno de los capítulos en que actuó en varios de los episodios que describe.

Al terminar la lectura de este libro, ameno y bien documentado, escaso por cierto en el acervo histórico de nuestra literatura de esa índole, comprendemos que el autor puso una gran probidad en sus páginas y que todos los pasajes de la vida humilde de nuestra Marina Mexicana, los ha sabido recoger con una simpatía comprensiva.

Son páginas llenas de añoranzas y evocaciones en las que gravita la vida marítima de México, donde para llegar a la perfecta reproducción, hubo menester de paciente y laboriosa obra de cañamazo, para ir situando en el movedizo retículo de nuestra historia inquieta, el afán de hombres que han buscado la prosperidad nacional en el auge de la Marina.

Además, sin pretensiones, creemos que la obra corregirá el complejo de sucesos vistos a la luz de nuevos antecedentes, capaces de modificar el sentido de un hecho, la línea de conducta de un personaje, o la visión de un conjunto de acontecimientos magnificados o empequeñecidos por apreciaciones unilaterales.

Mañana, cuando se quiera hacer una obra de grandes proporciones, que enfoque con mayor claridad y amplitud zonas que hubieren quedado inexploradas en la historia marinera de México, habrá que recurrir como antecedentes a este libro, que el Capitán de Navío Don Juan de Dios Bonilla, ha hecho sobre el proceso genético de la Marina Nacional.

CARLOS FILIO,

Periodista

Preámbulo de la edición de "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional", escrita por el mismo autor en 1946.

La República Mexicana, que por su situación geográfico-interoceánica, debiera tener un pueblo eminentemente aficionado a las cosas del mar, es un país donde no se ha dado la debida atención a los asuntos marítimos, no concediéndoles la importancia que merecen, por lo que México se ha quedado atrás en cuanto se refiere a comercio marítimo propio y a fuerza naval, en contraste con el progreso de algunas repúblicas hermanas del continente americano, pues dado el poco espíritu marinerero de nuestro pueblo, se ha descuidado aquella importante rama de la Administración Pública.

No hay entre nosotros afición alguna a los deportes marítimos, ni a la explotación de los mares; ni siquiera a los viajes por mar, de donde viene ese abandono, casi olvido, en que se mantiene nuestra Marina, por falta de simpatía y afición de nuestro pueblo.

Nada, o muy poco se ha divulgado de la Historia de nuestra Marina, que aunque sin grandes hechos como ocurre en las marinas de otros países; sí ha tenido sus glorias y acontecimientos de trascendencia, ignorados por casi la totalidad de nuestros conciudadanos.

A divulgar el conocimiento de aquellos hechos, que constituyen la tradición de nuestra Marina, tienden estos apuntes, formulados sin análisis ni comentarios, que pueden servir de base o principio para que más tarde se escriba la historia completa de nuestra Marina Nacional.

Estos apuntes fueron tomados en parte, de los expedientes del Archivo General de la Nación, y de diversas obras de Historia que por mero incidente hacen referencia a algún hecho relacionado con los asuntos marítimos de México y se complementan con las informaciones verbales de algunos viejos

marinos, que en diversas conversaciones con el subscrito, han relatado hechos vividos por ellos mismos.

No se tome, pues, este pequeño trabajo, como una historia propiamente dicha de nuestra Marina, sino como simples notas o apuntes ordenados cronológicamente, que pudieran servir a los investigadores aficionados a la Historia.

Algunos de los párrafos que aparecen en estos "Apuntes", están tomados literalmente de los textos u obras que han sido consultados.

Así pues, con la anterior explicación, podrá apreciarse que estos mencionados apuntes, no son más que una recopilación de notas aisladas, algunas incompletas y, que da comienzo con hechos ocurridos desde el año de 1518.

Capitán
Juan de Dios Bonilla

CAPITULO I.

Antecedentes y actividades marítimas del Imperio Azteca.—Primeras expediciones españolas a las costas de Anáhuac.—Expedición de Hernán Cortés y conquista de México.—Doña Marina.—Construcción de los bergantines de Cortés.—El sitio de Tenochtitlán y combate naval en el lago de Texcoco.—Expedición fracasada de Pánfilo de Narváez.—Expedición de Don Francisco de Garay.—Diversas expediciones marítimas organizadas por Cortés.—Expedición de Cortés a las Hibueras.—Expedición de Don Alfonso de Saavedra a las Molucas en 1527.—Arribo del patache "Santiago" a Tehuantepec procedente del Poniente.—El Adelantado Montejó y su salida de España al mando de una expedición para conquistar Yucatán.—Primera expedición en aguas del Pacífico al mando de Don Diego Hurtado de Mendoza, que descubrió las Islas Marias en 1532.—Descubrimiento del archipiélago de Revillagigedo en 1533.—Expedición de Cortés a la California en 1535.—Expediciones marítimas a Perú en 1533 y 1540.—El astillero de "El Carbón".—El primer Virrey de México, Don Antonio de Mendoza.—Expedición de Don Pedro de Alvarado al Pacífico.—Expedición de Don Jual Rodríguez Cabrillo a la California.—Expedición de Don Ruy López de Villalobos en busca de las Especierías de orden del Rey.—Desastre marítimo en las Bahamas en 1551.—Expedición de Don Fernando de Soto a la Florida.—Expedición organizada en Veracruz en 1539 contra Florida al mando de Don Tristán de Acuña.—El Concilio de 1555.—Expedición de López de Legaspi con el Padre Urdaneta para conquistar y poblar las Filipinas.—Establecimiento de la Casa de Contratación de Sevilla y del Consejo de Indias.—Disposiciones para reglamentar el comercio marítimo con la Nueva España.—Aparece la piratería y se reglamenta artillar los buques mercantes.

La nacionalidad mexicana arranca desde que las tribus nahoas establecieron en la mesa central de lo que ahora es la República Mexicana y más propiamente, desde que los "mexica", de la tribu azteca, fijaron su asiento en el valle de México, a mediados del Siglo Sexto de nuestra Era, al encontrar en un islote del lago de Texcoco, una águila posada sobre un nopal devorando una serpiente, signo que, de acuerdo con las tradiciones de aquella raza, transmitidas por sus sacerdotes, señalaría el lugar donde debería establecerse para siempre, cesando así su condición de pueblo nómada.

Los aztecas, cuya raza formaba parte de aquellas tribus nahuatlecas que vinieron del Norte: chichimecas, ulmecas, totonacas, etc., constituyeron su imperio dominando sucesivamen-

te a los pueblos que ya estaban establecidos en la región que ocuparon, que fué extendiéndose más y más, hasta llegar a constituir una extensa porción de territorio, que llegó a las costas de ambos mares, en el Golfo de México y en el Océano Pacífico.

Tal fué el Imperio Azteca, próspero, rico y poderoso, que alcanzó una cultura superior a la de todos los demás pueblos del continente americano, distinguiéndose en el cultivo de las artes, en su régimen social, en la Agricultura, en su sistema de gobierno y en algunos conocimientos de Astronomía, pues sabían contar el tiempo con perfección, según lo demuestran las interpretaciones de la interesantísima "piedra del Sol", o calendario azteca que conocemos los mexicanos.

Desde entonces pues, debiera comenzar la Historia de la Marina Mexicana, de cuyas actividades los aztecas no conocían sino rudimentos, no clasificados aún y que se conocen tan solo por pequeños, escasos y aislados detalles transmitidos a través de los años, por diversos jeroglíficos, esculturas y relaciones de algunos historiadores.

Las crónicas de la conquista, comprueban que los aztecas, cuando llegaron los españoles a estas tierras americanas, ya conocían el uso de la canoa o piragua a remo y a la vela, que utilizaban en actividades de pesca y en la transportación de personas y mercancías entre puntos ribereños.

Los pueblos de las tribus nahoas, establecidos en las costas, comerciaban con los productos de pesca, que obtenían utilizando embarcaciones construídas por ellos mismos, con las que practicaban la navegación no solamente para costear y hacer sus pesquerías, sino para cruzar el mar Bermejo y tocar las islas intermedias.

Los referidos pueblos marítimos, especialmente los "tepoca", fabricaban lanchas o canoas de dos proas y de treinta y seis a cuarenta palmos de eslora y ancho proporcional, hechas de más de doce piezas de madera, perfectamente unidas y embreadas, que no les entraba el agua y tan ligeras, que dos hombres las podían manejar en tierra sin gran trabajo.

Entre los bajo-relieves de piedra que pertenecen a las interesantes ruinas de Chichen Itzá, se encuentra uno que representa la proa de una canoa; cuya figura; comparada con las

demás del bajo-relieve, entre las cuales aparecen hombres y mujeres, manifiesta una capacidad como para unas cuarenta personas, es decir: para unas cuatro toneladas de peso, o sea de una longitud o eslora de siete metros, una manga o anchura de metro y medio y un calado de medio metro, aproximadamente, muy semejante a las que ahora usan nuestros mayas, contruidos por ellos, y que se conocen con el nombre de "cayucos".

En las colecciones que se han logrado de Códices y jeroglíficos diversos, esculpidos o pintados por nuestros antepasados de aquellas tribus, y que se salvaron de la destrucción hecha por los conquistadores, se observan algunas figuras que representan canoas tripuladas y manejadas a remo; lo que significa que los aztecas desarrollaban algunas actividades marítimas. Recuérdese que, según describen algunas crónicas, a Moctezuma se le servía en su mesa pescado fresco de las costas veracruzanas, que le llevaban sus correos de a pié.

En las descripciones que se hacen de los viajes de Colón, se encuentra un asiento que aparece en el diario de navegación del tercer viaje del famoso Almirante, en su travesía de la Española (hoy Santo Domingo) a Jamaica, en el que se hace constar haberse encontrado en la mar, *una embarcación de treinta remos, con toldo y cargada de algodón*, lo que demuestra que los habitantes de aquellas comarcas ya se dedicaban al comercio marítimo.

También se refiere en las descripciones que se hacen de los viajes de Colón a estas tierras del Nuevo Mundo, que a su llegada a la isla que bautizó con el nombre de La Española, ya lo esperaban, saliendo a su encuentro una comisión de indios *en canoas*, lo que quiere decir que los habitantes de aquella isla, recibieron anticipadamente noticias de la llegada de Colón, comunicadas seguramente por algún conducto marítimo desde la isla de San Salvador, a donde llegó primero el Almirante.

De acuerdo con lo que refieren algunos cronistas, los mayas que carecían de ríos en su región, tenían para sus navegaciones marítimas, el uso de la vela, lo que no puede ponerse en duda por haber dos hechos que lo acreditan:

Los "itzaes", según refiere Villa Gutierre, se retiraron a la laguna del Petén por mar, como lo dá a conocer el hecho de

que una parte de la orilla de dicha laguna, se llamaba "Zunibacan", que significa "sitio donde se tendieron las velas".

El otro hecho se encuentra en las Décadas de Herrera. Refiere este cronista que cuando Cristobal Colón llegó a la isla de Pinos, doce leguas distante de la costa y cabo de Honduras, mandó a su hermano Bartolomé que saltase a tierra, y que habiéndolo verificado; arribó a ese punto una canoa de indios mayas, tan grande como una galera y de ocho pies de ancho; llevaba mercaderías de la península, que está a más de treinta leguas de distancia, tenía la canoa en medio, un toldo de esteras o petates, e iban debajo de él, las mujeres, los niños y los fardos, "sin que las aguas del mar ni las del cielo pudiesen mojarlos". Las mercancías eran principalmente mantas de algodón de diversos colores y tejidos, hachuelas y cascabeles de cobre y tercios de cacao.

Esto comprueba perfectamente la existencia de un comercio marítimo entre las antiguas tribus de indios americanos de aquellos tiempos.

Se refiere que Hernández de Córdoba, al mando de la primera expedición que arribó a las costas de Yucatán, a su llegada al cabo Catoche, fué recibido con sus exploradores, por los indios embarcados en varias canoas a remo y vela, de capacidad como para cuarenta hombres. Los mismos expedicionarios al desembarcar en Champotón para hacer aguada, fueron duramente atacados por los indios, que los persiguieron en canoas a través del estero, arrojándoles sus flechas.

Igualmente se refiere que durante la expedición de Don Juan de Grijalva, cuando despues de fondear sus bajeles frente a Dos Bocas el 28 de Marzo de 1518 e internarse con sus botes en el río Tabasco al que dió su nombre, se encontró cuatro canoas con indios tatuados, que le hacian manifestaciones hostiles, mediante gesticulaciones y gritería.

En el mismo río, cuando más tarde se internó Cortés con tropas de su expedición el 13 de Mayo de 1519, encontró la resistencia de multitud de indios que se oponían a su paso, embarcados en canoas que formaban un semicírculo tan ancho como el río.

Cuenta la historia de la conquista que al arribar Cortés con su expedición, a los islotes de las inmediaciones de lo que hoy

es Veracruz, el 21 de Abril del mismo año de 1519; fué visitado por los naturales de la región, que le enviaron una comisión en dos canoas.

Durante el sitio de Tenochtitlán, los bergantines de Cortés, que operaban en el lago de Texcoco, sufrieron intenso ataque de los indios que en gran número de canoas, los hostilizaron arrojándoles infinidad de flechas y de piedras.

Todos estos datos y antecedentes demuestran que los pueblos de estas regiones de América, sabían cruzar los mares y surcar las aguas de los ríos y lagunas, en embarcaciones de remo y de vela, construidas por ellos mismos, ejerciendo un comercio marítimo entre los pueblos ribereños.

Aunque no conocían la brújula o compás magnético, sabían orientarse valiéndose de los astros, especialmente del sol, tomando como punto principal de orientación, el Oriente, en lugar del Norte como ahora se acostumbra.

Los servicios marítimos de estas regiones americanas en los dominios del Imperio Azteca, antes de la conquista española, eran pues incipientes y raquíticos, pero ya existían y puede decirse que a la llegada de los españoles, ya los aztecas sabían emplear las embarcaciones de remo y de vela construidas por ellos para cruzar las aguas en un comercio marítimo rudimentario, entre los pueblos del Anahuac.

No fué sino hasta la llegada de los conquistadores, cuando se inició en los mares de lo que fuera la Nueva España, el transporte marítimo formal, primeramente con las embarcaciones de vela que trajeron los españoles y más tarde con las construidas en nuestro territorio.

Fué entonces cuando comenzaron las actividades marítimas de importancia en estas regiones del entonces Imperio Azteca, que se iniciaron con las operaciones exploratorias de los bajeleros de la primera expedición al mando de Don Francisco Hernández de Córdoba, que se organizó en la isla de Cuba y que aunque fracasada, se supo por ella de la existencia de los enormes territorios que constituían la tierra firme de lo que ahora es el continente americano.

Así, pues, aunque aquellas actividades marítimas, eran de origen español, puede considerarse que dado el arraigo que adquirieron en estas regiones las expediciones españolas, constitu-

yen el origen propiamente dicho de la Historia Marítima de México; de cuna española por el pabellón de sus buques, pero mexicana por el asiento que tuvieron en estas tierras y por el espíritu que las inspiró.

Dicha primera expedición al mando de Hernández de Córdoba, estuvo integrada por dos navíos y un bergantín, que fueron tripulados por cien hombres y aprovisionados con "pan de casabe, tocino de puerco y carne salada, agua y leña, así como con muchas ovejas, puercos y algunas yeguas como para establecer crías".

Fué nombrado Piloto Don Antón de Alaminos, prestigiado navegante que acompañó a Colón en sus viajes al Nuevo Mundo y salió la expedición del puerto de Xaruco, en la isla de Cuba, costa Sur, el día 8 de Febrero de 1517, en un viaje que había de traer como resultado, andando el tiempo, el descubrimiento de México.

La pequeña flota navegó hacia el Poniente en mares desconocidos, sus navegantes ignoraban la dirección de los vientos dominantes en aquellas aguas, no sabían si existían bajos o peligros y corrientes, solamente les animaba la fé que conocían del viejo Almirante Cristóbal Colón, que tenía, en que hacia el Poniente debían encontrarse nuevas tierras con ricos tesoros, que hacían nacer esperanzas, codicias e ilusiones en las mentes de todos aquellos hombres.

Veintiún días transecurrieron desde la salida de Xaruco, que llenaron de incertidumbres a aquellas gentes, después de sufrir intenso temporal que puso a prueba su valor y resistencia sin llegar a doblegarlos, hasta que al fin, de una de las embarcaciones se escuchó el anhelado grito de ¡TIERRA!, que vocearon después las otras tripulaciones.

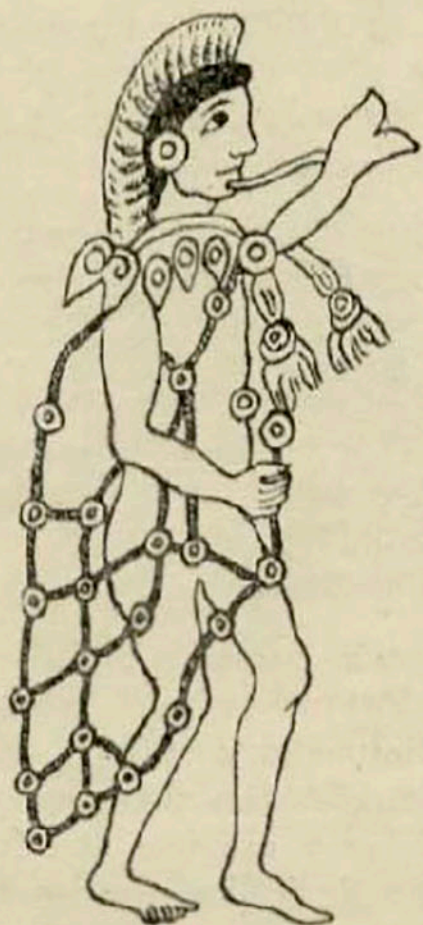
"Vimos tierra —dice Bernal— de que nos alegramos y dimos gracias a Dios por ello, la cual tierra jamás se había descubierto ni se había tenido noticia della hasta entonces y desde los navíos vimos un gran pueblo que al parecer estaba de la costa dos leguas y viendo que era gran población y no habíamos visto en la isla de Cuba, ni en La Española pueblo tan grande, le pusimos por nombre el "Gran Cairo", fondeando los navíos lo más cerca que se pudo de la costa".

A los dos o tres días de haber llegado, recibieron los expe-

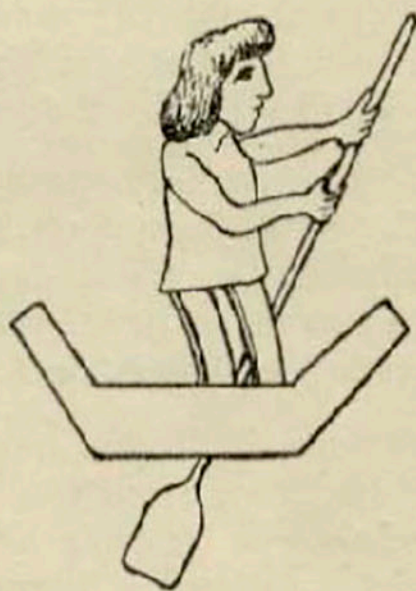
dicionarios la visita de varias piraguas "a remo y vela", como de cuarenta hombres de capacidad, llenas de indios, que sin temor abordaron la nao Capitana, en donde fueron obsequiados con cuentas de vidrio y se hicieron entender por señas, que al día siguiente volverían con mayor número de canoas, invitándoles a saltar a tierra.

Efectivamente al otro día regresaron los indios con doce canoas, insistiendo en su invitación al decir a los españoles: "cone catoche, cone catoche", que entendieron, dice Bernal, por una invitación de "venir acá a mis casas".

Los expedicionarios, aún con desconfianza, saltaron a tierra en las canoas de los indios y en algunos botes de los na-



PESCADOR.



CANOA.

víos, bajando bien armados con ballestas y escopetas y sus espadas, cuya precaución les valió en mucho, pues apenas llegados al lugar que les indicaron los indios, recibieron la sorpresa de una emboscada.

“De la primera rociada de flechas, dice Bernal, hirieron a quince soldados y luego tras de las flechas; vinieron a juntarse con los españoles *pié con pié*, y con sus lanzas comenzaron a herirlos también”. Pero la desigualdad del armamento, hizo que pronto la victoria quedara por los españoles y huyeron los indios, salvo dos que fueron capturados y a los que bautizaron poniéndoles por nombres Julián y Melchor.

Dueños del campo los españoles, diéronse a recorrer el terreno conquistado y hallaron una “placeta y dos casas de cal y canto que eran cúes y adoratorios... y dentro de las casas tenían unas arquillas chicas de madera y en ellas otros ídolos y unas patenillas de medio oro y los más cobre y unos pinjantes y tres diademas y tres ánades de la tierra y todo de oro bajo”.

El sitio descubierto fué denominado por los expedicionarios con el nombre de Catoche, en recuerdo de las palabras con que fueron invitados por los indios a saltar a tierra.

Continuó la expedición navegando a longo de costa hacia el Norte y Poniente; llegando a los quince días a un lugar que los indios llamaban Can-Pech, donde se proveyeron de agua en las pipas que desembarcaron, regresando a los navíos, al encontrar marcada resistencia de los indígenas.

Seis días después de una navegación penosa por los malos tiempos que tuvieron, arribaron a Potonchan o Champotón, donde desembarcaron encontrando importante caserío y “algunos maizales”; saltaron a tierra, siempre con precaución, para llenar de agua sus barriles y botijas y allí también fueron duramente atacados por gran número de indios que los cercaron, “empleando flechas y lanzas y macanas, espadas de navajas; que parece son de hechura de dos manos”.

La pelea fué ruda, resultando herido el mismo Capitán Hernández de Córdoba, quien dispuso embarcarse nuevamente y abandonar aquel lugar que los españoles dieron en llamar



Don Hernán Cortés

“Bahía de la Mala Pelea”, por el descalabro que sufrieron, pues todos resultaron heridos al abordar sus bajeles, perseguidos por los indios en canoas, a través del estero, donde el Piloto Alaminos también resultó herido.

La falta de agua dulce obligó a los expedicionarios a dar por terminada la aventura, regresando a Cuba y llegando a Puerto Carenas (La Habana), desde donde dieron cuenta al Gobernador Diego Velázquez haciéndole saber que: “Habíamos descubierto tierras de grandes poblaciones y casas de cal y canto y las gentes dellas traían vestidos de algodón y cubiertas sus vergüenzas y tenían oro y labranzas de maizales y otras cosas que no me acuerdo”.

Nueva expedición fué organizada por el Gobernador Diego Velázquez para explorar las tierras descubiertas por Hernández de Córdoba, buscar oro y ensanchar los descubrimientos, integrándola con dos navíos con que regresó a Cuba Hernández de Córdoba y dos más que compró el Gobernador de su peculio, dotándola con doscientos cuarenta hombres y poniéndola bajo el mando del Capitán Don Juan de Grijalva.

Iban en dicha expedición como pilotos los mismos de la expedición anterior, bajo la dirección de Don Antonio de Alaminos y además Don Juan Alvarez, como Capitanes Don Pedro de Alvarado y Don Francisco de Montejo, como Capellán el Presbítero Don Juan Díaz y como integrantes los dos indios capturados en Yucatán por Hernández de Córdoba, bautizados con los nombres de Julián y Melchor.

La armada salió del puerto de Matanzas de la isla de Cuba, el día 8 de Abril de 1518 y después de remontar el Cabo San Antonio, fué arrojada hacia el Sur por los malos tiempos, por lo que la primera tierra que descubrieron los expedicionarios, fué la isla de Cozumel, a donde llegaron el día 3 de Mayo de aquel año, poniéndole el nombre de “Santa Cruz”, por el día en que fué descubierta. El Jueves 6 saltó a tierra Grijalva y tomó posesión de aquellas tierras en nombre de la Corona de España, diciéndose la primera Misa que se celebró en nuestro territorio, a cargo del Presbítero Don Juan Díaz.

En poco tiempo pasó Grijalva de la isla al continente, cos-

teó la península de Yucatán y el día 12 de Mayo del mismo año, llegó frente a Champotón, donde fondeó la Escuadrilla; teniendo que librar un sangriento combate con los naturales al desembarcar los expedicionarios, en el que, aunque victoriosos estos tuvieron tres muertos y sesenta heridos sufriendo el mismo Grijalva tres flechazos y dos dientes quebrados.

Después de curar a sus heridos y de inhumar a sus muertos, se embarcó Grijalva nuevamente con sus tropas y continuó su expedición arribando a la isla de "Txis", hoy isla del Carmen, en donde reconoció que Yucatán no era una isla como se creía, sino una península y siguiendo la costa de Sotavento, llegó a donde dice Solís, "se derrama por dos bocas en el mar, el anchuroso río Tabasco".

El 28 de Mayo del propio año de 1518, dejando Grijalva sus buques fondeados frente a la costa, se internó con sus botes en el río Tabasco, al que dió su nombre, y a poca distancia de haber cruzado la barra, por la punta de un palmar, se encontró con cuatro canoas de indios tatuados, que con sus gesticulaciones y gritería, daban a entender su descontento por la llegada de los españoles.

El Capitán Grijalva, por conducto de sus intérpretes Julián y Melchor, hizo saber a aquellos indios que llegaba en son de paz y les halagó con obsequios de cuentas, pedazos de vidrio y otras baratijas, con lo que los naturales se retiraron contentos, volviendo después con su Cacique, quien saludó al Capitán Grijalva llevándole como presente unas láminas de oro y haciéndole saber que había más por el rumbo de *Culúa*, señalándole hacia el Poniente.

Grijalva continuó después su expedición y al ir costeano, uno de sus Capitanes, Don Pedro de Alvarado, que después se hizo famoso en la conquista, descubrió en las cercanías, un riachuelo que le dieron por nombre el de "Banderas", por haber desplegado los naturales sus insignias militares en una de las márgenes del río, y allí fué donde Grijalva tuvo las primeras conferencias con los mexicanos.

Algunos suponen que el tal río Banderas es el de Cundua-

cán que desemboca en la barra de Chiltepec, o tal vez el de Tonalá o de Santa Ana, pues por esos rumbos como es sabido, se encontraban los "ahualulcos", pueblos aztecas que fueron los primeros mexicanos con quienes hablaron los conquistadores. Esto es amén de las transformaciones geológicas que pueda haber sufrido la costa en aquellas regiones a través de los años.

Otros suponen, y esto parece ser lo más probable, por los relatos de Bernal Díaz del Castillo y de Oviedo, que dicho río Banderas, es el actual Boca del Río, pues en aquellos relatos aparece que la flotilla de Grijalva permaneció fondeada entre una isla y la tierra firme, (seguramente la que hoy es la isla de Sacrificios), fondeadero elegido por haber observado Grijalva que le hacían señales desde la boca de un río, con banderas blancas, a donde desembarcaron para hacer canje de baratijas por tejos de oro.

Aquella isla recibió el nombre de "Los Sacrificios", que aún conserva, debido a que los españoles encontraron en dos casas de "Cal y canto bien labradas, a cinco indios, "abiertos por los pechos y cortados los brazos y los muslos y las paredes llenas de sangre".

Allí encontraron también "un adoratorio donde estaba un ídolo muy grande y feo al cual llamaban "Texcatepuca" y acompañándolo cuatro indios con mantas prietas y muy largas con capillas que quieren parecer a las que traen los dominicos o los canónigos y que eran sacerdotes de aquél ídolo".

La expedición de Grijalva después de descubrir los demás islotes que forman el grupo de los bajos de Veracruz, durante el mes de Junio de 1518, siguió explorando la costa hacia el Norte llegando hasta la desembocadura del río Pánuco y limitándose solamente a hacer un reconocimiento para regresar después a La Habana.

Ya con mayores conocimientos de los territorios descubiertos, se resolvió tomar posesión de ellos definitivamente en favor de la Corona de España y se procedió a preparar la Armada que debería llevar a cabo la conquista de la Nueva España, como le llamó Grijalva a las tierras recién descubiertas, organizándo-

se la expedición que fué puesta bajo el mando de Don Hernán Cortés, con el carácter de Capitán General, y que debiera ser con su intrepidez y pujanza, el que diera a España el dominio de inmensos territorios americanos.

Dice Bernal Díaz del Castillo, hablando de Cortés, cuando fué nombrado Capitán General de la expedición, de cómo se alistaba, comenzando "a pulir y ataviar su persona mucho más de antes y se puso su penacho de plumas, con su medalla y una cadena de oro y una ropa de terciopelo, sembradas por ella algunas lazadas de oro y en fin, como un bravoso y esforzado Capitán".

Tal fué el hombre que el destino señaló, andando el tiempo, para que fuera el eslabón que fundiera dos grandes razas: la del Imperio Azteca y la del Reyno Español.

La expedición salió de La Habana el día 10 de Febrero de 1519 y siguiendo la misma ruta que Grijalva, llegó a Cozumel, donde Cortés hizo un recuento de sus efectivos; encontrando que contaba con ciento diez marineros, quinientos cincuentitres soldados, incluyendo treinta y dos ballesteros y trece arcabuceros, doscientos indios isleños y algunas indias para los servicios domésticos. Contaba además con diez piezas de artillería, cuatro falconetes, diecisiete caballos y muchas municiones.

La Escuadrilla, compuesta de once naves, constaba de una de cien toneladas, que era la Capitana, tres de sesenta a ochenta, y el resto lo componían bergantines y carabelas menores, algunos sin cubierta, todos bajo la dirección técnica del Piloto Don Antón de Alaminos, que como experto en náutica y valiente veterano, ya había acompañado en sus viajes anteriores, a Colón, a Córdoba y a Grijalva.

Durante la estancia de la Escuadrilla en Cozumel, se incorporó a Cortés el fraile Jerónimo de Aguilar, que llegó en una canoa procedente de Yucatán donde estuvo con Gonzalo Guerrero cautivos de los mayas. Estos dos españoles habían llegado a Yucatán desde 1511 como supervivientes de una expedición anterior que naufragó.

El 4 de Marzo de 1519 salió la Escuadrilla de Cozumel y costearo la península de Yucatán, pronto remontó el cabo Catoche y continuó al Poniente hacia el seno mexicano con gran

fortuna, navegando el caudillo español lleno de esperanzas acompañado de los valientes Capitanes Don Pedro de Alvarado que llevaba el mando del "San Sebastián" de Don Francisco de Montejo, Don Alonso Hernández Portocarrero, que habían acompañado a Don Juan de Grijalva en la expedición anterior, así como Don Francisco de Morla, Diego de Ordaz, Francisco de Saucedo, Juan de Escalante, Juan Velázquez de León, Cristóbal de Olid, Alonso Dávila y como Capellán, el Presbítero Bachiller Fray Bartolomé de Olmedo, de la Orden de Nuestra Señora de la Merced.

El día 13 de Marzo de aquel año de 1519, arribó la Escudrilla frente a la barra de Dos Bocas, del río Tabasco o Grijalva que ya se llamaba así, y estando Cortés ansioso de visitar aquellas tierras, mandó echar los botes al agua, disponiéndose a desembarcar pacíficamente, pero al internarse en el río, descubrió que una multitud de indios armados, en gran número de canoas, se oponían a su paso, haciendo gestos y alaridos amenazadores.

Hubo que librarse intensa batalla que al oscurecer permanecía indecisa, retirándose los indios por no permitirles sus ritos pelear durante la noche. Al rayar el alba, dispuso Cortés el embarque de sus tropas para pasar al otro lado del río, en donde estaban los indios, con intenciones de avanzar hasta la ciudad de Comalcalco, populosa capital de aquella comarca, cuyas ruinas pueden contemplarse aún cerca de Dos Bocas.

Después de una cruenta lucha, los conquistadores lograron derrotar a los indios y tomar la ciudad, donde Cortés dispuso que se hicieran exploraciones tierra adentro, distribuyendo sus tropas por diversos rumbos; pero encontrando aún hostilidad, tuvo que librar nuevo combate el 25 de Marzo, donde hubo muchos muertos y tomando Cortés muchos prisioneros.

Como consecuencia de dichos combates se llegó a un convenio de paz con el Cacique indio, quien visitó a Cortés, llevando gran séquito y ofreciéndole regalos y veinte indias adornadas al estilo de aquella región, entre las cuales sobresalía una de nombre Malinalli Tenepal, que de cariño le llamaban Malintzin (La Malinche), que más tarde fué bautizada con el nombre de Marina y se convirtió en la predilecta de Cortés.

Quedó en paz aquella región y el cacique indio aceptó su su-

misión a Carlos V.—Embarcó nuevamente Cortés el Lunes Santo de 1519 llevándose a las veinte indias y siguiendo la costa de Tabasco, hizo rumbo a Culúa (San Juan de Ulúa), a donde llegó el 21 de Abril del mismo año, recibiendo la visita de los naturales del lugar, que le enviaron una comisión en dos canoas. Con motivo de estos actos fué fundada por Cortés la ciudad y puerto de la Santa Veracruz.

Cuentan las crónicas que la Malinche, como la llamamos los mexicanos, era natural de Oluta (lugar de olotes) en la provincia de Acayúcan, Ver., que partía sus términos con Tabasco, aunque algunos historiadores refieren que nació en Xaltipan, de la misma provincia, donde aún se señala la casa donde nació. Su padre fué un cacique de los principales, quien murió dejando viuda a su esposa, la que casó en segundas nupcias, con otro noble tributario suyo, de quien tuvo un hijo. Para que toda la herencia recayera sobre este hijo, fué vendida o regalada la Malinche a unos mercaderes de Xicalango, procedentes de las cercanías de Tabasco, haciéndose correr la voz de que había muerto. En Xicalango aprendió a hablar el maya, lo que mucho le sirvió para interpretar más tarde a los conquistadores, pues también aprendió pronto el castellano, siendo así como La Malinche o Doña Marina, desempeñó papel importante en los acontecimientos de la conquista.

La pintan como una mujer hermosa y de mucho espíritu. Durante toda su vida permaneció fiel a los conquistadores y en su afecto personal a Cortés. Cuando este la recibió entre las veinte indias que le llevaron los tabasqueños, tendría unos 18 años y se presentó ante el concurso, con aquel traje típico de las hijas de Tabasco. Pero por su actitud, gentileza y elegancia, por sus ojos vivos y centelleantes, por su noble ademán y su tez tan pulcra, se conocía desde luego, que por sus venas corría la noble sangre azteca.

Moratín describe aquella beldad indígena en los siguientes inspirados versos:

“Admira tan lucida cabalgada
Y espectáculo tal, Doña Marina,
India noble al caudillo presentada,
De fortuna y belleza peregrina.

Con despejado espíritu y viveza
Gira la vista en el concurso mudo;
Rico manto de extrema sutileza
Con chapas de oro autorizarla pudo,
Prendido con bizarra sutileza
Sobre los pechos con airoso nudo;
Reina parece de la indiana zona
Varonil y hermosísima amazona."

Doña Marina fué incuestionablemente una mujer extraordinaria acerca de quien pueden escribirse novelas y romances; su valor, magnanimidad y temple de espíritu que se le han reconocido, juntamente con los importantes servicios que prestó a España en la conquista del Imperio Azteca, bastaron para hacerla célebre, tanto entre la raza conquistada como en la conquistadora.

Habiendo conseguido Cortés, a fuerza de astucias y de engaños, convencer a Moctezuma de que lo recibiera en Tenochtitlán, entró a la capital del Imperio Azteca con su ejército, a principios de Noviembre de 1519, haciendo una entrada triunfal en medio de fiestas y manifestaciones de regocijo.

Poco tiempo después, para desarrollar los planes que tenía formados y con el fin de dominar el lago de Texcoco, mandó construir a fines del año citado, dos bergantines, que le servirían de mucho para abandonar la capital en caso necesario por el lago de Texcoco, invitando a Moctezuma a la festividad de la botadura de dichas embarcaciones.

Posteriormente como es sabido, cuando el pueblo azteca reaccionó, resolviendo expulsar a los españoles de la capital, Cortés se vió obligado a salir de ella, pero proyectó más tarde volver en son de conquista, para lo cual se estuvo preparando durante algún tiempo y ordenó la construcción de nuevos bergantines, que unidos a los dos que ya tenía en el lago, formaron su "fuerza naval", que cooperó con eficacia, en el sitio y toma de Tenochtitlán.



DOÑA MARINA.

La construcción de los citados bergantines estuvo a cargo de Martín López, utilizando los materiales que quedaron de la destrucción de su flota, que ordenó Cortés al internarse al territorio de Anáhuac, iniciándose así en nuestro país la industria de la construcción naval de tipo europeo, que tuvo lugar, cosa rara, a orillas del lago de Texcoco, a muchas millas de las playas marítimas mexicanas; aunque como ya se dijo, las tribus nahoas ya sabían construir pequeñas embarcaciones que utilizaban en un comercio marítimo rudimentario.

Posteriormente se inició la misma industria de la construcción naval en ambas costas, al disponer Cortés la construcción de embarcaciones en diversos puertos, que utilizó en las sucesivas expediciones organizadas para hacer exploraciones y nuevos descubrimientos.

Estos elementos ya pueden considerarse de nacionalidad netamente mexicana.

Prácticamente Hernán Cortés había desconocido la autoridad del Gobernador de Cuba Don Diego Velázquez y actuaba por su cuenta desde que llegó a las costas de Anáhuac. Disgustado grandemente Velázquez y con intenciones de someter a Cortés, organizó una fuerte Armada con elementos suficientes para dominar a Cortés.

La Armada constaba de diecinueve naves que se pusieron bajo el mando de Don Pánfilo de Narváez, con mil cuatrocientos soldados, veinte piezas de artillería y mil indios de Cuba para los servicios, saliendo dicha expedición del puerto de Guaniguanico a principios del mes de Marzo de 1520 y después de hacer escalas en Cozumel y en las bocas del río Grijalva, arribó a San Juan de Ulúa, con una nave menos que se perdió por los temporales.

Pánfilo de Narváez desembarcó y fundó una villa nombrando nuevo Ayuntamiento y se preparó para iniciar su marcha al interior con el fin de someter a Cortés. Esta expedición al mando de Narváez fué la última enviada por el Gobernador de Cuba con miras de conquista, la que no tuvo el resultado que se esperaba, pues como es bien sabido, todos los elementos de aquella expedición, de un modo o de otro, se sumaron a los efectivos de Cortés, quien tuvo la astucia y suerte de conseguirlo,

conservando su rango y posición de conquistador del Imperio Azteca.

Durante el sitio de Tenochtitlán, los bergantines al mando directo de Cortés, reforzaron a los sitiadores, según dice Bernal "...mandó Pedro de Alvarado que los dos dellos anduvieran por una parte" y después agrega: "...comenzamos a pelear muy de hecho, porque las canoas que nos solían dar guerra desde el agua, los bergantines las desbarataban y así teníamos lugar de les ganar algunas puentes y albabarradas y cuando con ellos estábamos peleando era tanta la piedra con honda que nos tiraban, que por bien que íbamos armados todos los más soldados, nos descalabraban y quedábamos heridos hasta que la noche nos departía, no dejábamos la pelea y combate".

La situación se hizo muy dura, pues Bernal sigue diciendo: "...cuando en la noche nos departían, curábamos nuestras heridas con quemarnoslas con aceites; e un soldado que se decía Juan Catalán, que nos las santiguaba y ensalmaba, y verdaderamente digo que hallábamos que Nuestro Señor Jesucristo era servido darnos esfuerzo, demás de las muchas mercedes que cada día nos hacía y de presto sanaban, y entrapajados habíamos de pelear desde la mañana hasta la noche; que si los heridos se quedaran en el real, sin salir a los combates, no hubiera en cada capitanía veinte hombres sanos para salir".

El sitio de la capital azteca duró setenta y cinco largos días hasta que el Emperador Cuauhtémoc rompió el sitio saliendo de Tenochtitlán por el lado del lago de Texcoco en una piragua que fué capturada por García Holguín o Juan García de Holguín, del grupo de bergantines sitiadores, haciendo prisionero al valiente Guatemuz, como le llama Bernal.

Este describe al Emperador diciendo: "Guatemuz era de muy gentil disposición, así de cuerpo como de faciones y la cara algo larga y alegre y los ojos más parecían cuando miraba que era con gravedad, más que alagüeños y no había falta en ellos, y era de edad de veinte y un años y la color tiraba su matiz algo más blanco que la color de indios morenos, y decían que era sobrino de Montezuma, hijo de una su hermana y era casado con una hija del mismo Moctezuma, su tío, muy hermosa mujer y moza".

Los bergantines contruídos por Cortés desempeñaron un

papel importante en el sitio y toma de Tenochtitlán; pudiendo decirse que su acción fué decisiva en la toma de la ciudad, pues además del aislamiento efectivo en que la tuvieron durante el sitio por el lado oriental, fueron los que lograron la captura del valiente Cuauhtémoc, con cuyo acto quedó consumada la toma de Tenochtitlán y con ella el final heroico del poderoso Imperio Azteca, que sucumbió para siempre el 13 de Agosto de 1521.

Las operaciones en el lago de Texcoco asumieron el carácter de una verdadera batalla naval, la primera en la historia marítima de México, conteniendo por una parte, los trece bergantines de Cortés, armados con un cañón cada uno, ballesteros y arcabuceros, y por la otra, una flotilla de más de un mil canoas, cargadas con guerreros mexica, armados con flechas, hondas y macanas, que mucho dieron qué hacer a los bergantines.

Naturalmente que la exagerada diferencia en los armamentos de los combatientes, decidió la victoria en favor de los conquistadores, que arrollaban materialmente a las canoas, habiendo echado a pique a más de quinientas. Sin embargo, las canoas de los mexica lograron varar dos bergantines, restando así fuerza a los sitiadores.

Por aquellos años se intensificó más y más el espíritu de aventura y de conquista y el interés de hacer nuevos descubrimientos, organizándose nuevas expediciones sobre nuestras costas, con lo que se incrementaba el número de buques en nuestras aguas, utilizados entonces solamente para las exploraciones, pues no se iniciaba aún el comercio marítimo formal.

El Adelantado y Gobernador de Jamaica Don Francisco de Garay, había llegado en el año de 1518 a la región del Pánuco, en un navío que armó a su costa y desde entonces concibió la idea de conquistar aquellas tierras, aún en contra de la voluntad de Cortés.

Conociendo la enemistad del Conquistador con el Gobernador de Cuba Don Diego Velázquez, quiso valerse de ella para obtener el apoyo del segundo, dándole a conocer sus proyectos de una nueva expedición al territorio de Anáhuac y organizó una armada bajo su mando, compuesta de dieciseis navíos entre grandes y pequeños, con ciento veinticinco jinetes y cuatrecientos setenta y cinco peones, con la que llegó al río de Las



El Emperador Cuauhtemoc

Palmas; a cuarenta leguas al Norte del Pánuco; el día 25 de Julio de 1523, despues de hacer escala en Cuba, donde conferenció con Velázquez y reforzó su armada.

A la sazón, ya Cortés había dominado aquella sublevada región del Pánuco y Garay se encontró con muchas dificultades al internarse en tierras tan desconocidas para él, con un clima insalubre, sin víveres y sin dotes para mandar una expedición de esa naturaleza.

Durante la travesía, en una distancia apenas de cuarenta leguas, tuvo muchos enfermos, muertos y desertores, agotándose a tal grado su expedición que se vió obligado a solicitar el auxilio de Cortés, quién se lo brindó haciéndolo pasar a México donde lo convirtió en su aliado, pasando los pocos elementos que quedaban de aquella expedición, a engrosar los contingentes de Cortés, fracasando completamente Garay, en igual forma que Pánfilo de Narváez.

Enterado Cortés de los descubrimientos y conquistas de Pedrarías Dávila en el Istmo de Panamá y de Gil González en Nicaragua y temiendo que dichas conquistas se extendieran hasta Guatemala, a donde ya tenía pensado dirigirse, pretendió adelantarse a aquellos Capitanes, para cuyo efecto organizó una armada que puso bajo el mando del Capitán Cristobal de Olid, con objeto de que por mar, fuera a detener aquellas expediciones, mientras por tierra enviaba otra expedición al mando de Don Pedro de Alvarado, a la conquista de Guatemala.

La mencionada armada estaba compuesta de cinco navíos grandes y un bergantín, con cuatrocientos hombres de desembarco, treinta caballos y algunas piezas de artillería y salió del puerto de Veracruz el día 11 de Enero de 1524, haciendo escala en La Habana. En este puerto Cristóbal de Olid fué persuadido por los enemigos de Cortés, de que debía desconocer su autoridad, de manera es que a su llegada al golfo de las Hibueras, ya iba sublevado.

Sabedor Cortés de la desobediencia de Olid, organizó otra armada para combatirlo, compuesta de dos navíos grandes, un bergantín y una fusta, con gente de desembarco y con instrucciones de bloquear a Cristóbal de Olid, mientras Don Pedro de Alvarado era enviado al mando de otra expedición por tierra.

Esta segunda armada fué puesta bajo el mando de Don

Francisco de las Casas, quien llegó al golfo de las Hibueras, cañoneó a las poblaciones y sostuvo un combate con los buques de Olid, logrando apoderarse de dos navíos, con los que se hizo mar afuera para impedir las comunicaciones, siendo destruída su flota por los temporales que hicieron naufragar a todas las embarcaciones.

El comercio con la Metrópoli no se desarrollaba libremente debido a las intrigas y rencillas entre el Gobernador de Cuba, Diego Velázquez, y Cortés, así como del Obispo Fonseca en España, que era enemigo de Cortés. Los buques que salían de la Nueva España para las islas, eran confiscados por Velázquez; los Oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla, no dejaban salir embarcaciones de España para Veracruz y secuestraban a las que procedían de la Colonia. Por su parte, Cortés impedía la salida de buques con destino a España.

Estas circunstancias fueron atrasando mucho el comercio marítimo, hasta que ya establecido el gobierno formal de la Colonia, con el Primer Virrey Don Antonio de Mendoza, comenzó a incrementarse dicho comercio.

Pasado el tiempo sin que Cortés tuviera noticias de lo que pasaba en las Hibueras (Honduras), acerca del resultado de las expediciones de Cristóbal de Olid, de Las Casas y de Alvarado, resolvió organizar otra expedición por tierra, bajo su mando directo y así salió de México en Octubre de 1525, con gran séquito y ostentación, creyendo que tal expedición se realizaría sin grandes dificultades y que casi sería un paseo militar, en lo que se equivocó grandemente, pues la tal expedición, como es bien sabido, resultó desastrosa.

Al llegar Cortés a Coatzacoalcos, escribió a la Villa Rica de la Veracruz, disponiendo que Simón de Cuenca se hiciera cargo de preparar "dos carabelas de poco porte, con bizcocho de maíz, vino, vinagre, aceite, tocino, herraje y otras muchas cosas" y saliera con ellas como Capitán, "siguiendo el derrotero del mar del Norte" hasta recibir nuevas órdenes en algún lugar de la costa.

Mientras tanto, Cortés envió por el río Tabasco "un carabelón cargado con cuatro tiros de artillería, escopetas, ballestas y municiones, con instrucciones de que esperara a Simón de Cuenca y siguiera con él por el derrotero señalado".

Continuando la marcha Cortés, ya en la región de las Hibueras, llegó a las orillas de un gran río y supo que al otro lado se encontraba un gran pueblo. Tomó precauciones Cortés desconfiando que allí se encontrara gente de Gil González, o de Olid o tal vez Pedrarías Dávila, por lo que primero envió unos emisarios, sabiendo por ellos que efectivamente allí se encontraban setenta hombres y veinte mujeres, que Gil González dejó, pero en condiciones aflictivas, sin víveres, ni armas ni caballos y en grande apuro. Cortés cruzó el río en varias canoas, y aunque ningún beneficio le traía unir su gente a la de Gil González, sin embargo unió dichos contingentes a los suyos para seguir su marcha.

Casualmente llegó a aquellas aguas un navío procedente de La Española, cargado con víveres, treinta hombres fuera de tripulación, trece caballos, setenta y tantos puercos, carne salada y otros bastimentos que Cortés se apresuró a comprar con todo y buque en la suma de cuatro mil pesos.

Este navío y un bergantín que mandó construir durante su estancia a orillas del río, le sirvieron para excursionar aguas arriba, pues tuvo noticias de que por allí había dos grandes golfos de agua dulce y varios pueblos importantes, donde podía abastecerse.

Efectivamente encontró esos golfos, el segundo de los cuales, según expresiones de Cortés, "era una mar de más de veinte leguas, ceñida de asperas y levantadas sierras y por toda la costa sembradas poblaciones y cubiertos los campos de verdes y abundantes maizales".

Pudo Cortés proveerse de buena cantidad de maíz seco, frijol, cacao, ají o chile, gallinas, faisanes, perdices y "cierta clase de perros que engordan los indios para comer".

Cortés mandó construir cuatro balsas para conducir todo aquel bastimento hasta el navío y bergantín, con lo que ya tuvo bastantes provisiones de boca para su columna.

Habiendo recibido Cortés varias noticias acerca de los disturbios habidos en México durante su ausencia, resolvió regresar a la capital, en un navío que preparó para tal efecto, pero los malos tiempos hicieron que no se pudiera efectuar el viaje por haber sufrido averías la embarcación, obligando su regreso a puerto para ser reparada.

Durante su estancia en aquellas regiones, tuvo noticias Cortés de que se encontraba por allí, como a cuarenta leguas de la mar del Sur, Don Pedro de Alvarado y pensaba dirigirse allá, para hablar con él, cuando nuevas noticias confirmadas le urgían regresar a México, por los disturbios entre los Gobernadores que dejó en la capital, resolviéndose por fin a hacer el viaje por mar, en dos navíos, que debido a los malos tiempos, tuvieron que recalar a La Habana.

En dicho puerto Cortés compró otros dos navíos y adquirió muchas provisiones de boca y pertrechos para llevar a Veracruz y después de una estancia como de tres meses en La Habana, se hizo a la mar con destino a Veracruz, iniciando desde luego su marcha a México, en donde ya habían circulado rumores de su muerte y hasta se hicieron honras por el descanso de su alma y se habían repartido sus bienes.

A fines del año de 1526 recibió Cortés una carta que le mandó el Emperador Carlos V, ordenando que organizara una expedición con el fin de que hiciera una exploración, por las islas Moluco y obtuviera informes de las expediciones que anteriormente habían explorado aquella región y de cuyo resultado no había tenido noticias el Emperador.

Ya Cortés había pensado explorar los mares del Océano Pacífico, al tener noticias de las expediciones de Magallanes y de Fray García de Loiza, por lo que se apresuró a cumplimentar las órdenes del Emperador y organizó una expedición compuesta de los navíos "Florida" y "Santiago" y del bergantín "Espíritu Santo", que puso bajo el mando de su primo y lugarteniente de confianza Don Alvaro de Saavedra, con carácter de Capitán General.

La expedición salió del puerto de Zihuatanejo el día 30 de Octubre de 1527, navegando hacia el Poniente en busca de las islas de la Especiería; pero a medio camino, malos tiempos hicieron naufragar al navío "Santiago" y al bergantín "Espíritu Santo", que no dejaron rastro alguno, siguiendo Saavedra su navegación con el mando del "Florida", que después de reconocer Mindanao, fondeó en la isla de Tidore, el 27 de Mayo de 1528.

La carta del Emperador dirigida a Hernán Cortés, fué fechada el 20 de Julio de 1526 y era del tenor siguiente:

“El Rey: Don Hernando Cortés, nuestro Gobernador y Capitán General de la Nueva España; bien habéis saber cómo el año de quinientos y diez y nueve envié una armada de cinco naos a las nuestras islas de Maluco e otras partes donde hay especiería, que caen dentro de los límites de nuestra demarcación, para les contratar, de que fué por nuestro Capitán General Hernando de Magallanes, de la cual algunos navíos llegaron, a las dichas islas de Maluco, y rescataron y cargaron en ellas, e la nao Capitana llamada “La Trinidad”, quedó allá, porque hizo agua, con hasta cincuenta y siete hombres. Después el año pasado de quinientos veinte y cinco, mandé enviar otra armada a las dichas islas y contratación de especiería con ocho naos, en las cuales fué como Capitán General el Comendador Fr. García de Loiza, Caballero de la Orden de San Juan, hasta llegar allá, porque después de cargadas las naos más gruesas que lleva él, con las demás y con cierta gente que de acá lleva, ordené las que han de quedar en las dichas islas, asentando su trato en ellas y gobernándolas; y este presente año de quinientos veinte y seis ha partido Sebastián Caboto con otra armada de tres naos e una carabela, el cual también ha de ir a las dichas islas de Maluco; y así para saber que se hizo de la dicha nao Capitana, llamada “La Trinidad” y de gente que en ella quedó en las dichas islas de Maluco, como para saber la llegada de dichas armadas a ellas y el suceso que han tenido convenía que con diligencia se enviase por esas partes (México) una carabela o dos, a traer la relación de ello, había mandado con diligencia proveer para que se efectuase”.

“He visto que por vuestras relaciones que habeis enviado, que haceis memoria de las cuatro carabelas o bergantines que teniades hechos y echados al agua en la costa del mar del Sur y como decis que las teniades hechas para el propósito de descubrimiento de la Especiería, por la gran confianza que Yo tengo de vuestra voluntad para en las cosas de nuestro servicio y acrecentamiento de nuestra Corona Real, he acordado de encomendaros a voz este negocio”.

“Por ende Yo os encargo y mando, que luego que ésta recibáis, con la diligencia y gran cuidado que en el caso requiere, e vos soléis poner en las otras cosas que son a vuestro cargo, déis orden como dos de las dichas carabelas, o una de ellas con

el bergantín, o como mejor os pareciere, que puede haber mejor recado, enviando en ellas una persona cuerda y de quien tengáis confianza que lo hará bien e abastecidas y marinadas de la gente e todo lo demás necesario, vayan en demanda de las dichas islas de Maluco hasta hallar nuestras gentes que en ellas están. E mandaréis de mi parte, e Yo por la presente mando que el Capitán de la otra gente que en ella enviaredes, así en su viaje e derrota como después de llegados a las dichas islas, guarden la orden contenida en vuestra instrucción que dentro de esta vá, la cual vos ved; y demás de aquello les dad un memorial firmado de vuestro nombre, de lo que en todo os pareciere que deben seguir, por que como persona de tanta experiencia y que tan adelante tiene la cosa, lo sabréis mejor hacer, que de acá se os puede decir”.

“Y será bien que proveais como en las dichas carabelas de bergantines lleven algunas cosas de rescate, para que, a falta de no hallar las dichas nuestras armadas, o por si toparen alguna isla o tierra rica, puedan contratar e rescatar en ella e proveais como lleven el mejor piloto que se pueda hallar y todas las demás personas espertas en aquella navegación que sea posible, sobre lo cual escribo a Luis Ponce de León y a nuestros oficiales, que provean lo que fuere menester para ello y que vos ayude y solicite”.

“De Granada, a veinte días del mes de Junio de mil quinientos e veinte e seis años. YO EL REY.— Por mandato de S. M. Francisco de los Cobos”.

Después de tomar informes y dar cumplimiento a las instrucciones del Emperador, se disponía Saavedra a retornar a la Nueva España, haciendo algunas exploraciones, que dieron por resultado el descubrimiento de la Nueva Guinea, cuando le sorprendió la muerte, quedando el “Florida” bajo el mando de Pedro Laso, quien a los ocho días falleció igualmente, quedando la nave a las órdenes del Maestre y Piloto, quien regresó a la isla de Gilolo, dándose por terminada la infausta expedición que había encabezado Saavedra. Fué pues la armada mexicana a mando de dicho Saavedra, la que hizo el descubrimiento de la Nueva Guinea.

Como a mediados del año de 1526, arribó a Tehuantepec,

el patache "Santiago", desgajado de la flota de García Jofre de Loiza, al mando de su Capitán Don Santiago de Guevara y del Clérigo vizcaíno Don Juan de Aréizaga, que después de una penosa navegación, escasos ya de víveres y con enfermos a bordo, pudo alcanzar nuestro puerto, con gran regocijo de sus tripulantes que supieron encontrarse en la Nueva España, de los dominios del Emperador Carlos V, su Soberano.

El citado patache y sus tripulantes fueron los primeros que por la costa del Pacífico, arribaron a las costas de la Nueva España, procedente de "luengas tierras".

El Capitán Guevara no pudo hacer viaje a México por encontrarse enfermo, haciéndolo solamente el Clérigo Aréizaga, quien habló con Cortés informándole de las expediciones y descubrimientos de las islas del Poniente, lo que contribuyó a impulsar a Cortés en sus intenciones de explorar con nuevas expediciones a las islas del Mar del Sur.

Durante el viaje que hizo a España el Adelantado Don Francisco de Montejo, obtuvo elementos para continuar la conquista de Yucatán y salió de la Madre Patria en el año de 1527 al mando de una expedición con 400 hombres, llevando por Contador a Alonso de Avila y por Tesorero a Pedro de Lima. La expedición llegó a la isla de Cozumel, de donde se trasladó Montejo a la península, internándose y llevando a un indio de Cozumel como guía; tuvo que sostener diversos encuentros con los naturales, que lo recibieron con gran hostilidad, obligándolo a buscar refugio en Chichen Itzá de donde envió a Alonso Dávila a Las Hibueras en busca de auxilio.

Después de hacer algunas exploraciones por Bacalar y otros pueblos hasta la costa de Campeche, resolvió trasladarse a Veracruz, regresando poco después con algunos refuerzos.

Habiéndose sublevado las tribus de Tabasco en el año de 1528 procedió el Adelantado Montejo a tomar providencias para apaciguar la región que tenía a su cargo, inclusive Yucatán, viéndose muy apurado por la falta de elementos que se le agotaban, pues la sublevación se prolongaba demasiado y dada su difícil situación, ya se disponía Montejo a abandonar a su suerte aquellas tierras, cuando de improviso, en el año de 1535, arribó a la Villa de la Victoria (así puso Cortés a la ciudad de Comalcalco, o más bien a la ciudad que fundó en las llanuras de las in-

mediaciones de Censla el 25 de Marzo de 1519, con motivo de la aplastante victoria que obtuvo contra los tabasqueños), una nave mandada por su propietario Diego Contreras y su hijo del mismo nombre, que se dedicaban al comercio marítimo y traían de Veracruz víveres, bastimentos y municiones. Montejo, muy apurado, suplicó a los Contreras le facilitaran todos aquellos elementos para reconquistar Tabasco, con promesa, a nombre del Rey de "remunerarles largamente por tan eficaz como importante ayuda". Accedieron los Contreras y así pudo Montejo apaciguar la región y volverla nuevamente a la obediencia de la Corona de España.

Después de la conquista de Tenochtitlán, y cuando ya Cortés había tomado posesión del vasto territorio de los mexicas, comenzó a expedicionar por todos rumbos, explorando otras regiones para ensanchar sus dominios, hasta llegar a las costas del Océano Pacífico, o Mar del Sur, como se le llamó.

Este descubrimiento le hizo concebir nuevas expediciones por aquellos mares y desde el año de 1522 comenzó a prepararse.

Dispuso llevar a cabo la construcción de varias embarcaciones en Sacatula y en Tehuantepec, llevando suficiente cantidad de jarcias, elevazón, velámen y otros materiales que hacía transportar con partidas de indios.

Terminados los buques en Sacatula, (debe haber sido Petacalco, inmediato a Sacatula, en la desembocadura del río Sacatula o Balsas de la actualidad), que eran dos carabelas y dos bergantines y ya para darse a la vela, un incendio consumió la flotilla y demás materiales, pero esto no desanimó a Cortés en sus empresas, sino antes bien; animó y excitó su espíritu de hombre incansable y excepcional, para preparar nuevas expediciones, pues el descubrimiento de las Especierías, era el sueño dorado de los Monarcas y conquistadores.

Cortés en su primer viaje a la Metrópoli, consiguió apoyo de la Corona para organizar nuevas expediciones y a su regreso a la Nueva España, trajo muchos marineros, operarios y soldados.

Hizo construir en Acapulco dos navíos y reparó el "San Miguel" y el "San Marcos", dando el mando de la expedición, que fué la primera en aquella costa, a Don Diego Hurtado de Mendoza, que se hizo a la mar el 30 de Junio de 1532, llevando

por objeto el descubrimiento de las islas del Mar del Sur y el reconocimiento de la costa occidental de la Nueva España.

La expedición llegó hasta los veintisiete grados de latitud Norte, habiendo descubierto las islas Magdalenas (hoy las Mariás) y recorrió la costa de los actuales Estados de Guerrero, Michoacán, Colima; Jalisco y parte de Sinaloa. Solamente regresaron algunos hombres de dicha expedición, que pudieron salvarse de los naufragios, pues todos los buques se perdieron, muriendo el propio Jefe de la Flotilla.

De los buques construidos en Sacatula, destruidos por un incendio antes de hacerse a la mar, no se tienen más antecedentes que su tipo, que como se dijo antes, era el de carabelas dos de ellos y de bergantines los otros dos.

De aquel incendio debe haber quedado algo, pues se refiere que cuando Cortés ordenó la construcción de dos NAVIOS en Acapulco, a su regreso de la Metrópoli, dispuso también la REPARACION del "San Miguel" y del "San Marcos", y como antes no se había ordenado otra construcción, se infiere que estos últimos, el "San Miguel" y el "San Marcos", fueron de los construidos en Sacatula, que admitieron ser reparados después del incendio.

Estos buques pues, fueron los primeros construidos en costa mexicana y con materiales mexicanos, que al surcar los mares del Anáhuac en su primera expedición con los navíos construidos en Acapulco, iniciaron el tráfico marítimo en la Nueva España.

Es de lamentarse que no se conozcan las características de aquellos buques. En cuanto a su tonelaje, no debe haber sido mayor de doscientas toneladas, pues por aquellos años aún no se había llegado a superar dicho tonelaje en Europa.

Por el año de 1530, ya Cortés había ordenado la construcción de los navíos "San Lázaro" y "Concepción" en la bahía de Santiago, (de las mismas aguas de lo que hoy es Manzanillo), para auxiliar a la expedición de Hurtado de Mendoza. Dichos buques se hicieron a la mar el 30 de Octubre de 1533 y a poco de navegar se separaron para no volverse a encontrar pues el "Concepción" naufragó por los malos tiempos.

El "San Lázaro" que quedó bajo el mando de Don Hernando de Grijalva, continuó su expedición hacia el Noroeste,

descubriendo el día 20 de Diciembre de aquel año, la isla de Santo Tomás, (hoy Socorro) y un grupo más de islas, que se les puso por nombre de los "Inocentes", conocidos también por "San Benedicto", y hoy archipiélago de "Revillagigedo", de las que tomaron posesión los descubridores en nombre del Rey, volviendo después a Acapulco.

El 18 de Abril de 1535 embarcó Cortés en Chametla, "con numerosas fuerzas y lucido acompañamiento", al mando de una expedición compuesta de tres navíos: el "San Lázaro" que ya tenía y dos más que fueron construidos por orden suya en Tehuantepec, de donde habían salido para Chametla. Dichos navíos eran el "Santiago" y el "Santa Agueda".

La expedición, después de descubrir nuevos parajes de la costa en el Pacífico hacia el Norte, llegó a desembarcar el día 3 de Mayo de aquel año de 1535, en el lugar que se llamó Santa Cruz, hoy la Paz, donde fué fundada una colonia.

Cortés se quedó con uno de los buques y despachó a los otros dos a recoger parte de su gente que se quedó en Chametla, pero los temporales los hicieron zozobrar.

Con el buque que le quedó, resolvió Cortés regresar a la Nueva España; atravesó nuevamente el Golfo, que desde entonces lleva su nombre: Golfo de Cortés, para conseguir víveres que llevó a los colonos de Santa Cruz; pero no recibiendo nuevos auxilios, decidió regresar a la costa firme, embarcándose en Santa Cruz con destino a Acapulco, a donde llegó sin novedad con intenciones de organizar una nueva armada y proseguir los descubrimientos.

En el año de 1538 salió también de Acapulco la expedición compuesta de los navíos "San Lázaro" y "San Vicente", al mando de Don Francisco de Ulloa, con encargo de Cortés, de llevar auxilio de víveres al conquistador Pizarro en el Perú. Se envió harina, tocino y en mayor escala azúcar y otras mercaderías. Condiciones adversas hicieron que los víveres llegaran en mal estado y que el navío "San Vicente" se perdiera, regresando a Acapulco solamente el "San Lázaro".

Nueva expedición salió de Acapulco con auxilios para el Perú, compuesta de los navíos "San Pedro" y "Santa Catalina", en donde se embarcaron además de los víveres, algunas bestias

y herramientas, moneda y algunos esclavos, haciéndose a la mar el 9 de Mayo de 1540.

Dicha expedición fué al mando de Don Hernando de Alarcón, que llevó como Piloto a don Domingo del Castillo, quien a su regreso a Acapulco, "formuló la carta del Pacífico y su costa", que es la más antigua que se conoce de aquella región.

Como se ve, desde la llegada de Cortés a la costa del Pacífico, se inició una gran actividad en las operaciones marítimas, pues del año de 1530 al de 1560 aproximadamente, se llevó a cabo la construcción, en diferentes lugares, de dieciseis embarcaciones cuando menos, que integraron las diversas expediciones organizadas para explorar aquellos mares y su costa, haciendo descubrimientos de importancia, consolidando el dominio de la Corona y ensanchando el territorio de la Nueva España.

Es de notarse el incremento que se dió al comercio marítimo con el Perú, pues no solamente lo llevaron a cabo las expediciones de Cortés, sino también algunos particulares, que fletaban buques para llevar diversas mercancías de la Colonia.

La "Junta Mexicana" de Investigaciones Históricas", por conducto del Sr. Fernando B. Sandoval, publicó en el año de 1950 un folleto, bajo el título de "El Astillero del Carbón en Tehuantepec", que se refiere a la instalación de un astillero por orden de Cortés, en las inmediaciones de lo que hoy es Puerto Angel, de la costa del Estado de Oaxaca, por el año de 1533. Dicho folleto, entre otras cosas, dice:

"El Astillero del Carbón, —ignoramos por qué se le dió ese nombre,— fué levantado poco después de la conquista de México Tenochtitlán, en las costas de Tehuantepec, en un lugar denominado Huatulco, cerca del actual Puerto Angel."

"Las grandes dificultades por las que atravesó el extremeño para edificar su astillero y conducir hasta él todo lo necesario para fabricar los barcos, son conocidas precisamente por sus propias noticias, ya en su Tercera Carta de Relación al Rey, le notificaba que el astillero estaba situado.

"...*Doscientas leguas de la mar del norte...*" y algunos años más tarde, revelaba la forma en que se proveyó de equipo a su astillero: "...*Aver traído de la cibdad de la Vera Cruz por mar hasta Guazacualco y desde Guazacualco hasta veinte leguas de aquí por el río en canoas todo lo necesario...*"

El mismo folleto expresado, publica anexos, cuatro documentos que expresan las medidas del navío "Santiago", la contratación del navío "Santa Cruz", los gastos de los navíos para el Perú a cargo de López de Toledo, de los que se copian las siguientes partes:

Medidas del navío "Santiago".

En el astillero del Carbón, término e jurisdicción de la villa de Tecoantepeque, del muy ilustre señor el Marqués del Valle, etc., veinte días del mes de Mayo, año del nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo, de mil e quinientos e treinta e cinco años, ante el muy noble Sr. Juan Suárez, Alcalde Mayor e Juez de Residencia en esta dicha villa, por su señoría y en presencia de mí, Francisco de Medina, Escribano Público de esta dicha villa, por el dicho Sr. Marqués e de los testigos de yuso escritos, estando en el dicho astillero de su señoría el dicho Sr. Juan Suárez, tomó e recibió juramento en forma de derecho a Juan Martínez, maestro mayor de los navíos de su señoría e a Pascualin de Pierro, carpintero, e a Juan de Menchaca, maestro del navío de su señoría que Dios salve, nombrado "Santiago", que se está haciendo e acabando de hacer en el dicho astillero para que digan e declaren las medidas del navío de su señoría, que Dios salve, nombrado "San Lázaro"; los cuales e cada uno de ellos que presentes estaban juraron e prometieron de decir verdad de lo que su Merced les pide e demanda por cuanto ellos saben lo susodicho, diciendo a la asolución del dicho juramento, sí juro y amén; e lo que dijeron e declararon es lo siguiente: que tenía el dicho navío nombrado "San Lázaro", que Dios salve, diez e nueve toas e un palmo medidas por la medida de una toa por donde se midió el dicho navío "San Lázaro", la cual dicha toa tenía el dicho Juan Martínez e se la dió y entregó al dicho Juan Suárez".

"Item tenía de manga el dicho navío "San Lázaro" diez e nueve palmos e medio, medidos por la dicha toa tenía de puntal la cubierta siete palmos y medio y que no tenía marcaje ni castillo, ni tolda ni guindaste, e que esta es la verdad para el juramento que fecho tiene; testigos Diego de Cuadros e Fer-

nán Díaz, Maestro Mayor del navío e Alonso de Salas, estantes en esta costa del Sur”.

“E luego el dicho señor Juan Suárez mandó a mí el dicho Escribano, trasladase aquí un capítulo que es el primer capítulo de la capitulación y concierto que hizo su señoría, para que más claramente por ello se vea y verifique la demasía que el dicho Juan Martínez hizo en los navíos por la dicha capitulación era obligado de hacer en el dicho astillero, el uno de los cuales era el navío de su señoría, que Dios guarde, nombrado “Santa Agueda”, y el otro este que se está acabando de hacer en el dicho astillero nombrado “Santiago”, para que vista la demasía que siendo lo que el dicho Juan Martínez era obligado de hacer, cotejado con la dicha capitulación la tal demasía, su señoría manda que se le pague, el tenor del cual dicho capítulo que habla acerca de lo susodicho, trasladado al pié de la letra, de **VERVO AD VERVUM**, es este que se sigue:”

“Primeramente que el dicho Juan Martínez dijo que se obliga de hacer e dar hechos, a su señoría, dos navíos a la lengua del agua, en el astillero que se llama El Carbón, que cada uno de ellos tenga de largor en quilla que tenía el navío llamado “San Lázaro” y que abra dos palmos más que el dicho navío, en el plan, y tres palmos en el costado, y todo lo demás fecho a sus medidas conforme a esto y que tenga su cubierta y otra puente encima de cuarteles, e sus alcáceres y que los dé hechos y acabados en perfección de carpintería e calafatería, e labrados los árboles e antenas y bombas y todo lo demás necesario a punto para echarles la jarcia, y que pesquen menos agua que ser pudiera, a lo menos que en seis palmos pesque y también para sus bateles a remo, de tamaño que sean, conformes a los dichos navíos” —

“E después de lo susodicho, así trasladado el dicho capítulo... declararon e dijeron que tiene el dicho navío nombrado “Santiago”, más que el dicho navío “San Lázaro”, conformándose con las medidas del dicho navío “San Lázaro”, e habiendo visto e mirado, medido e tanteado el dicho navío “Santiago”, cinco palmos más que abre en manga...”... y en el plan, que tiene conforme a la capitulación y tiene demasiado de puntal de cubierta e de puente y mareaaje, siete palmos de la mesma toa, más que el dicho navío “San Lázaro”. Ansí mesmo tie-

ne demasiado de lo que tiene el dicho navío "San Lázaro", castillo a proa y tolda a popa e ansi mesmo lleva además de lo que llevaba el dicho navío "San Lázaro", palmejares de popa a proa y escoas y contraescoas, y dos carreras de dragas y veinte y cuatro corbatones más que el dicho navío "San Lázaro", otras obras menudas que convenían a la grandeza del dicho navío, que el dicho navío "San Lázaro" no tenía".

"E otro si, el dicho Fernán Díaz, Maestro Mayor; e el dicho Diego Hernández, tonelero, e el dicho Juan de Menchaca, Maestro del navío "Santiago", juramentados para lo de vuso contenido, juraron e dijeron que habían arqueado y medido el dicho navío de debajo de la primera cubierta e hallaron que tenía por medida de las botas de la marca de Sevilla, noventa e cinco botas; e ansi mesmo arquearon encima de la cubierta, entre la cubierta y la puente que se dice, dos cubiertas, los cuales arquearon los susodichos ciento e veinte e ocho pipas de la mesma marca que dicho tienen, lo cual midieron arquearon en presencia del dicho Juan Suárez, que dijo había visto medir e arquear todo lo susodicho, y que esta era la verdad de lo que midieron e hallaron que tenía el dicho navío arqueado, según dicho es, para el juramento que hicieron, y firmándolo de sus nombres. Testigos Diego de Cuadros e el dicho Juan Martínez, Maestro Mayor de los Navíos de su señoría e Juan de Bilbao e Pascualín de Pierro, estantes en el dicho astillero".

"...digan e declaren ante su Merced qué tanto pueden merecer los oficiales que hicieron el dicho navío, maestro, carpinteros e calafates, por toda la dicha demasía que lleva el dicho navío "San Lázaro" por razón de la demasía en grandeza, calafatería e obras e carpintería del dicho, navío..." conformándose con la dicha memoria e capitulación de su señoría, los cuales dijeron e declararon que, socargo del dicho juramento, que merecen trescientos pesos de minas por la demasía del dicho navío, e declarado lo susodicho, debatido sobre cierta diferencia por el dicho señor Juan Suárez que no está claramente declarado en la capitulación que su señoría había hecho con el dicho Juan Martínez, acerca de la hechura de los dichos navíos que habían de hacer en que no está declarado el altura que los dichos navíos habían de llevar de batido, todo ello por el dicho señor Juan Suárez con el dicho Fernán Díaz Maestre y con los dichos Juan

de Menchaca e Diego Hernández, por se evitar que no se debatiere más en ello. . . tornaron a poner de nuevo la dicha demasía de cada uno de los dichos navíos en doscientos pesos de minas cada uno de ellos que son por las demasías del dicho navío "Santiago" e del navío "Santa Agueda", que son informados ser del grandor y obras que el dicho navío "Santiago" por entrambos y dos navíos, cuatrocientos pesos de minas. . . e esto declarado el dicho Fernán Díaz dijo que para el juramento que hecho tiene, que va contra el dicho Juan Martínez en cien pesos de minas, lo cual mandó e juzgó que se perdiesen otros cien pesos por parte de dicho Juan Martínez, porque el mismo Juan Martínez prestó consentimiento a ello e lo hubo por bien. . . e que esta es la verdad para el juramento que hicieron e firmáronlo de sus nombres. Testigos los dichos y el dicho Juan Martínez, que presente estaba, dijo que consentía en todo ello aunque va contra él la dicha taza e mandado, e que lo hace por servir a su señoría e por acabar de presto la dicha obra del dicho navío, e porque tiene necesidad de dinero para acabar de hacer la obra. Testigos. . . e Yo Francisco de Medina, Escribano Público en esta villa de Tecoantepeque, que presente fui a lo que dicho es, lo hice escribir según que ante mí pasó, en fe de lo cual hice aquí este mi signo que es a tal en testimonio de verdad. —(aquí un signo).— Francisco de Medina. Escribano Público.—Rúbrica".

Obligado que hizo el Sr. Juan de Toledo a Pascualín, sobre el navío "Santa Cruz".

"De cómo pagué al Maestro Pascualín ciento e noventa e ocho pesos de minas, por el galeón "Santa Cruz de Mayo". . . \$ 198.00.

"En la villa de Tecoantepeque, del muy ilustre señor el Marqués del Valle, etc., mi señor, treinta días del mes de noviembre, año del nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo, de mil e quinientos e cuarenta años, en presencia de mí, Antonio de Castromino, Escribano Público, en la dicha villa, e testigo de yuso escriptos, el muy noble señor Juan de Toledo, alcalde mayor e Mayordomo de su señoría en la dicha villa dijo: que

por cuanto Pascualín Veneciano, maestro carpintero que presente estaba, hizo cierto concierto e conveniencia con Fernández, así mismo maestro carpintero para que él acabara el navío "Santa Cruz", de su señoría, que está en el astillero; e que el dicho Fernández le ha de dar a pagar por cada un mes a razón de diez e ocho pesos de buen oro de minas, e que agora el mismo Pascualín se teme e recela que no trabajando en el dicho navío, el dicho Fernández no le pague al tiempo que se ha obligado conforme al dicho concierto, e que le podría quitar la obra antes de la haber acabado, de lo cual él recibiría mucho agravio e daño, e que de estar el dicho navío por acabar recibe mucho daño, así en él como en la necesidad que de él podrá haber... e dijo: que quedaba e quedó de dar a pagar al dicho Pascualín Veneciano, la paga de lo que trabajara en el dicho navío a razón de los dichos diez e ocho pesos susodichos, acabando cada mes de trabajar, y así consta haber acabado la dicha obra, e que el dicho Fernández no le quite... para lo cual ambas partes obligaron sus personas e bienes e dieron poder a las justicias e otorgaron la dicha escritura según dicho es. Testigos, etc.... e porque el dicho Pascualín no sabía escribir, rogó al dicho Palomino lo firmase por él en el registro de esta carta. —Juan de Toledo.— Alonso López Palomino".

"E yo, el dicho Antonio de Castromino, Escribano Público, presente fuí a lo que dicho es en uno con los dichos testigos, e de otorgamiento de ambas partes lo escribí según que ante mí pasó. E por ende fise aquí este mi signo a tal (aquí un signo) en testimonio de verdad. —Antonio de Castromino.— Escribano Público.—Rúbrica".

"Yo Maestro Pascualín Veneciano digo: que recibí de Juan de Toledo, ciento y noventa y ocho pesos de oro de minas, por razón que los trabajé en acabar el galeón "Santa Cruz", tiempo que lo montó, a razón de dieciocho pesos de minas cada mes, que montaron los dichos ciento y noventa y ocho pesos de oro de minas y porque es verdad, rogué a Cristóbal de Molina, Alcalde de las minas, que firmara por mí porque no sé firmar.—Cristóbal de Molina.—Rúbrica".

MARIN.—Gastos de los navíos para el Perú.

“Primeramente en 17 de Octubre, cuatro to- mines que se dieron al pregonero por pregonar quien quiciere fletar el galeón “San Pedro” para el Perú	-4 ts.
“Item, en el 28 del dicho, cincuenta pesos que por el tiempo que se ocupó en cortar madera para los dichos navíos y se ha de ocupar	50ps. 00
“(Al margen)— Dieron los cien pesos a Gue- vara cuando le proveyeron de Capitán del galeón de ayuda de costa.—Item. en 29 de Noviembre, 100 pesos que por carta del Sr. Pedro de Ahumada, se dieron a Lorenzo de Guevara, que ha de ir por Capitán de uno de los dos navíos.	100. 00
“Item, el mismo día, medio peso que se dió al pregonero por pregonar segunda vez quien quiere Fletar	1/2.
Item, en 17 de Enero de 1554, dos pesos que se pagaron por licencias de los dos navíos que par- tieron por Febrero.	2. 00
“Item, en 22 del dicho, siete pesos por dos ca- ringas y 4 canutos que envié al puerto de Gua- tulco, para las mulas que se enviaron a Perú.	7. 00
“Item (en 2 de Mayo. 40 pesos y dos tomi- nes por doce hachas y 4 azuelas y pago de indios que las llevaron a Guaxaca a Juan Gómez Zori- ta para que las envíe a Texcoatepec y más dos to- mines por un Chicohuite.	40. 02
“En 20 de diciembre un peso que se pagó al pregonero por dos veces que pregonó la partida del galeón “Santa Cruz”.	1. 00
“Veinte pesos a Juan de Bringas, a cuenta de su soldada como Contramaestre del galeón “Santa Cruz”.	20. 00
	<hr/>
	221. 2 ts

„Recíbensela en cuenta a Juan Bautista de Marín, los dos cientos veinte y un pesos, dos tomines de esta cuenta, tocantes a los gastos de los navíos del Perú y del astillero de Teguantepeque, tomando la razón de todo en los libros de la contaduría de su Señoría, con los recaudos de estas partidas. Fecha en fin de Diciembre de 1554.—Pedro de Ahumada.—(Rúbricas)”.

Relación de las escrituras que se envían al Perú, a Diego López de Toledo, e por su ausencia a Antonio Jiménez de Herrera, las cuales escrituras son de las que están a cargo de Juan Bautista de Marín, Contador Mayor de su Señoría.

“Primeramente una obligación contra Lorenzo Ladrón de Guevara de cuantía de mil pesos de oro común que proceden de doscientas y cincuenta arrobas de azúcar, que se otorgó en México a veinte y cinco días del mes de Febrero de mil e quinientos y cincuenta y nueve años, ante Pedro García, Escribano de su Magestad 1,000 ps.

“Otra obligación contra el dicho Lorenzo Ladrón de Guevara de cuantía de doscientos pesos de tepusque por 50 arrobas de azúcar blanca, que se otorgó en México a 10 de Marzo del mismo año, ante Andrés de Cabrera, Escribano. 200 ”

“Item, otra obligación contra el dicho Lorenzo Ladrón de Guevara en que se obliga de acudir a cobrar las cosas siguientes:

(Al margen: Una negra y su hijo)

“Una negra que se dice Catalina con su hijo, que llevó por de su Señoría para la vender y acudir con ella y lo procedido”.

“Los recaudos contra los oficiales de su Magestad de la ciudad de Lima, de 1,879 pesos y dos tomines de minas que son de las mercaderías que el dicho Lorenzo de Guevara les vendió, que pertenecían a su Señoría, y son de tepusque. 1,879. 2 ts.

"Item, un poder y traspaso en cuenta propia que Juan Gómez Zorita dá a su Señoría para cobrar 800 pesos de minas del dicho Lorenzo de Guevara, que se los debe por razón de dos escrituras, la una de 1,212 pesos de minas y la otra de 275 pesos de minas, que son de tepusque.

800 ps

"Una obligación contra Lorenzo Ladrón de Guevara por 2,000 pesos de oro de minas, que debe por la tercera parte del galeón "Santa Ana", que se le vendió, que pasa ante Francisco de Herrera, Escribano Público de la ciudad de Antequera, en 28 de diciembre de mil y quinientos y cincuenta y cuatro años.

2,000."

Item; un traslado de la memoria de los fletes que llevó el galeón "San Pedro", el primer viaje.

"Pásense en cuenta y descargo a Juan Bautista de Marín todas las escrituras contenidas en esta memoria que por mi mandato, envió a Guaxaca, a Diego López de Toledo para que las lleve a Perú; para las cobrar de las personas que las deben, y son del cargo del dicho Juan Bautista, al tiempo que fué mi Mayordomo.—Fecha en México, a 3 de Febrero de mil quinientos sesenta y seis.— El Marqués.— Rúbrica".

Tantos abusos y arbitrariedades cometieron los miembros de la Primera Real Audiencia, encabezados por su Presidente el nefasto Nuño de Guzmán, que se hizo necesario el nombramiento de nueva Audiencia, la Segunda, que puso remedio a muchos males; pero que no encauzaba por buen camino al gobierno de la Nueva España.

A ello se debió la resolución del Emperador, de designar un Virrey, que auxiliado por la propia Audiencia, tomara a su cargo el gobierno de la Colonia, siendo designado el probo y magnánimo Don Antonio de Mendoza, quien llegó a Veracruz a bordo de un navío procedente de España, el día 15 de Octubre de 1535; trasladándose desde luego a México, donde fué recibido con grandes muestras de simpatía.

Grande y pesada carga tenía sobre sus hombros el Primer Virrey que con gran tino y entusiasmo comenzó a gobernar a la Nueva España, dictando diversas disposiciones y visitando diversas regiones de la Colonia; viendo siempre por el bienestar de los indios.

Entre las disposiciones secundarias que poco después de tomar posesión dictó, se encuentra la proposición que hizo al Rey y que fué aprobada, de que todo el oro y plata que se remitían a España, deberían enviarse a La Habana, no solamente lo procedente de México, sino también lo del Perú, de donde sería recogido por los navíos que vinieran de España, que serían escoltados por buques de guerra, para proteger los cargamentos contra la acción de los piratas que ya comenzaban a infestar éstos mares.

A ello se debió que desde entonces y por Real Cédula del Emperador, se establecieran viajes de las naos y galeones españoles, que periódicamente salían de La Habana, trasladando a la Madre Patria los tesoros procedentes del Perú y de la Nueva España, bien escoltados por las Escuadras del Emperador Carlos V.

Durante su estancia en España, el Adelantado Don Pedro de Alvarado, obtuvo del Emperador autorización para hacer exploraciones y descubrimientos en el Mar del Sur, en busca de las tierras de la Especiería y a su regreso a Guatemala, organizó una armada de ocho navíos con la que salió del puerto de Amapala el 31 de Enero de 1534, llevando a bordo más de un mil hombres, y dirigiéndose primero a las costas del Perú, donde encontró que el Conquistador Pizarro se hallaba en grande apuro, por la sublevación de las tribus de aquella región. Pizarro solicitó el auxilio de Alvarado, quien accedió a venderle su flota en la suma de cien mil pesos de oro, dejándole quinientos hombres.

De regreso a Guatemala, Don Pedro de Alvarado organizó una nueva armada compuesta de doce velas entre las que se contaban nueve navíos, una fragata, una fusta y una galera. Los navíos se llamaron "Santiago" que era la Capitana, "San Francisco", "San Jorge", "San Antón", "Diosdado"; "Juan Rodríguez"; "Alvaro Núñez", "Antón Hernández" y "Figueroa"; Las demás embarcaciones no tenían nombre.

Con dichas naves, llevando gran número de gente, salió del puerto de Acaxutla en los primeros días del mes de Junio de 1540, arrumbando al Noroeste en demanda del puerto de la Navidad, donde llegó después de que la fragata se varó al pasar por Acapulco.

En aquel puerto dejó sus naves y se internó al país con el fin de conferenciar con el Virrey y recibir instrucciones para hacer las exploraciones; pero al cruzar la Nueva Galicia, que estaba sublevada, recibió el requerimiento de su Gobernador Oñate, para que se hiciera cargo de la pacificación de la comarca. Alvarado accedió y se puso al frente de las tropas, sufriendo duros reveses que lo obligaron a retirarse. Rehecho, volvió al ataque, pero al intentarlo, operando en terreno escabroso y por la mucha lluvia de esos días, resbaló su caballo en una barranca produciéndole un golpe mortal, a consecuencia del cual, falleció días después.

De la armada que dejó Alvarado en Navidad, dispuso el Virrey organizar una expedición con los navíos que se llamaron "San Salvador" y "Victoria", que puso bajo el mando de Don Juan Rodríguez Cabrillo, para explorar las Costas del Mar del Sur.

"Salió aquella expedición del puerto de Navidad el 27 de Junio de 1542, pasó a las veinticuatro horas por el cabo de Corrientes y por el día 10 de Julio llegaron al cabo de San Lucas, doblaron para el Norte procurando siempre costear y quizás hubieran avanzado mucho en sus descubrimientos, pero llegados a los treinta y ocho grados cuarenta minutos, el frío les obligó a retroceder".

Cabrillo resolvió invernar en algún lugar de aquella costa, pero encontrándose enfermo, se agravó y murió, dejando el mando de la expedición a Bartolomé Ferrero, quien continuó haciendo exploraciones por aquellas costas, hasta que debido a los frecuentes temporales y a la falta de provisiones, se vió obligado a regresar a la Nueva España, llegando al puerto de La Navidad el día 14 de Abril de 1543.

Según dice Clavijero en su Historia de California, Cabrillo bautizó a uno de los cabos de aquella costa, con el nombre de "Mendocino", en honor del Virrey Don Antonio de Mendoza, nombre que aún conserva.

Siendo Virrey de la Nueva España el nombrado Don Antonio de Mendoza, recibió orden del Emperador Carlos V. de organizar una nueva armada, la sexta hasta entonces, que partiera en busca de las islas de la Especiería, sueño dorado de los Monarcas de aquella época.

La armada se organizó bajo el mando del sobrino político del Virrey, Don Ruy López de Villalobos, con carácter de Capitán General, partiendo del puerto de La Navidad, en Todos Santos del año de 1542 y navegando con ventura hasta llegar a las islas de las cercanías de las Filipinas, donde después de algunas exploraciones y cuando ya los víveres comenzaron a escasear, Villalobos dirigió las proas de sus naves a la Nueva España en Agosto de 1546, teniendo que sufrir los malos tiempos de los tifones de aquellos mares, que fueron mermando su flota.

Con la única nave que le quedó a Villalobos, el "San Juan", intentó su regreso a la Nueva España, pero no pudo realizar su deseo, pues los temporales y vientos contrarios se lo impidieron resolviendo dirigirse a la Madre Patria por la vía del Cabo de Buena Esperanza.

Tantas contrariedades y penalidades, originaron la enfermedad de Villalobos y falleció en la isla de Amboina, terminando así la vida de aquel navegante mexicano.

Por el año de 1551 ocurrió un desastre marítimo, que originó grandes pérdidas al gobierno de la Colonia.

"Llenó de consternación a México por aquellos días, la noticia de un acontecimiento funesto. Una flota salida a la Nueva España, cargada de riquísimos frutos y cuantiosos caudales, naufragó en el canal de las Bahamas, pereciendo ahogados la mayor parte de los marineros y pasajeros que en ella iban; y los pocos que lograron salvarse, llegaron apenas a las costas y fueron allí víctimas de los terribles naturales de la tierra. Después de grandes trabajos, de todo el grupo de naufragos que salvó por la Florida, solo llegó al Pánuco herido, moribundo y enteramente desnudo, Fray Marcos de Mena, que sobrevivió veintitres años a esa gran catástrofe".

Fracasada la expedición de Pánfilo de Narváez a La Florida, volvieron años después a renacer los deseos de conquistar aquella región, para cuyo efecto se organizó una armada en España, que se puso bajo el mando de Don Hernando de Soto, y

salió con un mil hombres del puerto de San Lúcar de Barrameda el 6 de Abril de 1538.

“Con la armada de Soto, bajo las órdenes de éste como General, iba acompañándose la nao “Nueva España”, la cual debía separarse al llegar la expedición a la isla de Cuba, tomando el rumbo de Veracruz, y desde aquel momento recibiría el mando de ella el Factor Gonzalo de Salazar que, merced a la protección del Comendador Mayor de León, Don Francisco de los Cobos, volvía a México a ocupar su destino”.

“La primera noche del viaje de Salazar, inquieto, presuntuoso e insubordinado, se adelantó a la flota, sin respeto ni consideración al General, queriendo aparecer como el Jefe principal de la Armada. No era Hernando de Soto hombre para sufrir con paciencia aquella falta, y sin consideración mandó romper el fuego sobre la nave que montaba el Factor. Atravesó el primer proyectil todas las velas de popa a proa, rompió el segundo la obra muerta de uno de los costados, y mirando aquello la tripulación y los pasajeros comenzaron a gritar pidiendo perdón y gracia. Toda la armada entretanto se había arrojado sobre el navío de Salazar, y como el viento era impetuoso y ese navío no podía gobernar por las averías causadas por las balas, iba violentamente a chocar con la Capitana en que estaba Hernando de Soto”.

“Al observar aquello los de la Capitana, con objeto de minorar la violencia del choque, salieron con picas a esperar la otra nao, pero las picas se rompieron y las dos embarcaciones quedaron trabadas y en inminente peligro, hasta que el mismo Hernando de Soto, cortó las jarcias de la del Factor y pudieron ambos separarse. Salazar estuvo a punto de ser ahorcado, por que era grande el enojo de Soto contra él; pero sus lágrimas, sus ruegos y humillaciones, al par que las súplicas de algunas otras personas, le salvaron la vida”.

“Llegó Fernando de Soto con la armada a la isla de Cuba; encontróse a San Cristóbal de La Habana saqueado por los franceses, mandó hacer allí entonces un fuerte, el primero que hubo en la isla, y entretanto, envió navíos a practicar un reconocimiento en las costas de la Florida, que volvieron dos meses después trayendo las noticias al puerto y unos indios prisioneros”.

“¡Dejando a su mujer Doña Isabel de Bobadilla, hija del

Conde de la Gomera, por gobernadora de la isla, y como su Teniente a Juan de Rojas, salió Soto con la expedición, llevando trescientos caballos y novecientos infantes, el 12 de Mayo de 1539, y a fines del mes, aportaron en el *Espíritu Santo*".

Cuatro años permaneció aquella gente en la Florida luchando con toda clase de dificultades combatidos unas veces y otras engañados por los naturales del país y sin poder fundar una villa Hernando de Soto murió en 1543, dejando en su lugar como Jefe de la expedición, a Luis Moscoso, pero la muerte del Capitán fué la señal de retirada; perdieron los soldados el ánimo, alentáronse los enemigos y huyendo los españoles, abandonaron aquella tierra perseguidos aún en su flota por las canoas de guerra de los indios".

"Parte de aquellos dispersos restos llegaron al Pánuco y de allí a México, en donde el Virrey Mendoza procuró proveerlos de lo necesario para hacer menos triste su situación. Entre tanto los Capitanes enviados por Hernández de Soto a La Habana en demanda de recursos, daban la vuelta a La Florida. Eran estos Diego Maldonado y Gómez Arias, que llegando a las costas, las recorrieron en vano, empeñados durante mucho tiempo en hallar a su Jefe y no encontrando ni quien les diera noticia de lo que ocurrido había. Por fin despues de muchos meses llegaron a saber que Soto había muerto y que la empresa había tenido un mal exito y volvieron tristemente para la isla".

"Hasta 1544 no tuvo la Corte noticia de la muerte de Hernando de Soto y de la pérdida de su armada, y comenzaron entonces a pretender capitulaciones para La Florida, Juan de Sámano y Pedro de Ahumada, pero ni el Emperador ni el Consejo creyeron prudente autorizarles para una empresa a la que no había podido dar cima caudillo tan aventajado en la guerra como el Adelantado Hernández de Soto".

Transcurrieron largos años sin que se registrara hecho alguno de importancia por lo que respecta al servicio marítimo de la Nueva España, hasta el año de 1559, en que se organizó en Veracruz una expedición contra La Florida, compuesta de trece naves que se pusieron al mando de don Tristán de Acuña

que por orden de Felipe II iba a conquistar aquellos territorios.

La expedición salió del puerto de Veracruz el día 11 de Junio de aquél año de 1559 y su fuerza estaba integrada por dos mil españoles escogidos y muchos indios aliados, con cuyos contingentes se organizaron seis Escuadrones de jinetes y seis Compañías de infantes.

Dicha expedición llegó a un puerto de La Florida, al que se puso por nombre Santa María Filipinas; pero las tormentas frecuentes y la hostilidad de los naturales de aquella región; pronto hicieron fracasar a la expedición, cuyos restos maltrechos llegaron de regreso a La Habana y posteriormente a Veracruz.

Uno de los acuerdos del Concilio celebrado en México, en el mes de Noviembre de 1555; fué el de dirigir solicitud al Emperador Carlos III, pidiéndole remediara algunas necesidades de su Iglesia en estas tierras de la Nueva España; entre ellas el acondicionamiento del puerto de Veracruz y otras, diciendo:

“Tambien nos pareció que tenemos obligación de avisar a V.M. y suplicarle que, pues hay tan gran dificultad y tanto peligro y pérdidas en el despacho de las naos que vienen a San Juan de Ulúa y las muchas muertes que hay de marineros y pasajeros, que por detenerse mucho tiempo se mueren y los navíos por la mucha dilación se abroman y las jarcias se cuecen y pudren y gastan sus haciendas; y cuando se quieren tornar a España y navegar; corren peligro por el mal recado de navíos y jarcias y sus personas a riesgo por ser la tierra doliente; a V. M. suplicamos sea servido de mandar remediar el puerto y se dé orden como los navíos y gente se despachen con brevedad, haciendo edificios en la tierra firme del dicho puerto, donde en breve se descarguen las mercancías y los que las traen se despachen de manera que los navíos no tengan ocasión de se detener; porque de lo contrario se siguen grandes daños no solamente a las vidas de los marineros y pasajeros, pero también a los mercaderes y a toda la República desta Nueva España; porque se encarecen todas las mercaderías, y el oro y la plata que van para el servicio de V.M. no van tan seguros como deberían; y muchos navíos que vendrían si hubiese este despacho, dejan de venir y así esta tierra padece necesidad de muchas cosas y las

que hay suben a excesivos precios; porque todas costas y daños cargan en el precio destas mercaderías”.

“En el año de 1559, Felipe II había ordenado al Virrey de la Nueva España, que preparara la expedición que debía conquistar y poblar las islas Filipinas, que habían sido descubiertas por la expedición de Magallanes en 1521, nombrándose Jefe de la expedición a Fray Andrés de Urdaneta, religioso Agustino; “tenido por gran hombre de mar y muy versado en aquella navegación”.

El Padre Urdaneta, que era Marino, tomó parte en la expedición que bajo el mando del Comendador Jofre de Loiza, descubrió las Molucas el año de 1525 y tenía ya muchos años de servicios en la Marina española, hasta que cansado de aventuras y navegaciones decidió tomar el hábito Agustino el año de 1552.

El Padre Urdaneta declinó el mando que le ofreció Felipe II pero quiso formar parte de la expedición, formulando un proyecto de navegación que envió al Monarca.

El mando de la citada expedición se confió al Adelantado Don Miguel López de Legaspi; y en la madrugada del día 21 de Noviembre de 1564, salió del puerto de Navidad la Armada, compuesta de los siguientes elementos:

La Capitana, en la que embarcaron Legaspi y Urdaneta; con el Piloto Mayor Esteban Rodríguez; Segundo Pierre Plum, francés; Maestre Martín de Ibarra, de Bilbao; Contramaestre Francisco de Astigarribia; Guardián Lucas Aragonés; Despensero, Pedro de Oliva; Alguacil del Agua; Santiago de Garnica.

La Almiranta, galeón “San Pablo”, su Capitán y Maestre de Campo Mateo del Sáiz; Pilotos Jaime Fortún y Diego Martín de Triana; Maestre Juan María; Contramaestre, Pedro Juan; Guardián, Jorge; Despensero Cristóbal Martín; Alguacil del Agua Andres Veneciano.

Patache “San Juan”: su Capitán Juan de la Isla; Piloto Rodrigo de la Isla, su hermano; Maestre Julián Felipe; Contramaestre, Nicolás Rodríguez; de Huelva; Despensero; Juan Martín, de Idm.

Patache “San Lucas”, su Capitán Alonso de Arellano; Piloto, Lope Martín, de Ayamonte; Maestre, Nicolás Griego; y Contramaestre, Moreto.

Galeón "San Pedro".

El Maestre de Campo llevaba a sus inmediatas ordenes una compañía de cien soldados. Iba por Alférez Mayor, Andrés de Ibarra; por Sargento Mayor Luis del Haya; por Alférez de la Compañía, Pedro de Herrera, y por Sargento, Juan de Morones. Martín del Goiti llevaba a sus ordenes noventa soldados, teniendo por Alférez a Francisco Ramírez y por Sargento a un Gutiérrez; Oficiales de Su Majestad: Tesorero, Guido de Lavesares; Contador, Andrés de Gauchela; y Factor de la Real Hacienda, Andrés de Mirandaola, sobrino de Urdaneta.

El Rey había escrito a Urdaneta la siguiente carta:

El Rey: Devoto Padre Fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de San Agustín. Yo he sido informado que Vos, siendo seglar, fuisteis en la armada de Loisa y pasásteis el estrecho de Magallanes y a la Especiería, donde estuvisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque agora Nos habemos encargado a D. Luis de Velazco, nuestro Visorrey de esa Nueva España; que envíe dos navíos al descubrimiento de las islas del Poniente hacia los Molucos y les ordene lo que han de hacer, conforme a la instrucción que se le ha enviado y porque según la mucha noticia que dizque teneis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendeis bien la navegación della y ser buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuesedes en los dichos navíos, así para lo que toca a la dicha navegación; como para el servicio de Dios Nuestro Señor, Yo vos ruego y encargo, que veáis en los dichos navíos y hagáis lo que por el dicho Visorrey os fuere ordenado, que demás del servicio que haréis a Nuestro Señor, Yo seré muy servido y mandaré tener cuenta con ello, para que recibáis merced en lo que hubiere lugar.—De Valladolid a 24 de Septiembre de 1559 años. Yo el Rey".

Antes de hacerse a la mar la citada expedición, el Padre Urdaneta, con fecha 20 de Noviembre citado, escribía al Monarca:

"Estoy ya embarcado con cuatro sacerdotes religiosos y los tres de ellos teólogos, y a otro sacerdote y teólogo, lo llevó Dios para sí en este puerto".

"Nuestra partida, placiendo a Dios, para las partes del Poniente será mañana. Van dos naos gruesas; la una, según dicen los mercantes, de más de 500 toneladas y la otra de más

de 300 y un galeoncete de hasta 80 toneladas y un patay pequeño y una fragata”.

“Irán en estas velas, de 380 hombres arriba. Llevamos por General a Miguel López de Legaspi, natural de la provincia de Guipúscoa, persona de muy buen juicio y cuerdo; con quien todos los de la armada llevamos muy gran contento. Va solo por servir a Dios y a V.M., a su propia costa”.

“Los religiosos de Nuestro Padre San Agustín, son los primeros que han tomado esta empresa y se toman tanto trabajos por servir a Dios y a V.M.....”

El R.P. Don Mariano Cuevas, S.J.; en su obra “Monje y Marino”, hablando de la expedición de Legaspi dice:

“Por el número de nativos de nuestro país y por haberse organizado en la ciudad de México con personal y elementos de ella y porque los mismos principales, Legaspi el primero, eran de vieja raigambre en este país y consideraban como suya esta patria, de sus hijos y de sus glorias, por eso esta expedición, se consideró y se llamó desde aquellos mismos tiempos, mexicana”.

En la citada obra del Padre Cuevas, se glosa un Apéndice que dice:

“Copia de una carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia, la cual narra el venturoso descubrimiento que los mexicanos han hecho navegando con la Armada que Su Majestad mandó hacer en México, con otras cosas maravillosas y de gran provecho para toda la cristiandad, son dignas de ser vistas y leídas”.

“Desto de la China hay dos relaciones y es, que a los diecisiete días de Noviembre del año de mil quinientos y sesenta y cuatro, por mandato de S. M., se hizo una armada en el puerto de La Navidad, en la Mar del Sur, cien leguas de México; de dos naves y dos pataysos para descubrir las islas de la Especiería, que las llaman Filipinas por nuestro Rey. Costaron más de seiscientos mil pesos de “tipuzque”, hechas a la vela”.

Partieron el dicho día del puerto y navegaron seis días juntas; y a los siete días les dió una borrasca, que se apartó de ellas el patays, que era de cincuenta toneladas y llevaba veinte

hombres, el cual navegó cincuenta días y al fin dellos, vió tierra, que eran muchas islas entre las cuales vió una más grande y allí surgió”.

“Acudieron a la costa gente de la isla la cual es más blanca que los indios nuestros, y las mujeres muy más blancas que los hombres. Están vestidos (así) ellos como las mujeres de costas de palma tejidas y labradas encima, con sedas de colores. Por gala traen los dientes colorados y horadados y en los agujeros unos clavicos de oro. Y los hombres con calzas de lienzo de algodón; con senojiles de seda, con muchas piezas de oro”.

“Entre ellos vino uno que parecía de más calidad, vestido todo de seda, con un alfange, la empuñadura y guarniciones de oro y piedras. Los nuestros les pidieron mantenimiento y diéronseles a trueque de bugerías; pero ellos pidieron hierro y dióseles, y cuando vieron los clavos no querían otro (rescate) sino clavo y esto pagaban con oro en polvo”.

“Traían algunos unas dagas de acero muy galanas y muestran ser gente política y de mucha razón. Usan de peso y medida, dieron a los nuestros, gamos, puercos, gallinas, codornices, arroz, mijo y pan de palmas; de todo esto hay grande abundancia”.

“Estuvo allí el patays casi treinta días, esperando las otras naves y como no vinieron, determinó de volver a México; y al tiempo que salió de la isla, encontró un junco, que es navío de casi cien toneladas en la cual venían sesenta indios y como vieron el patays, todos se echaron a nado y se fueron a la tierra, que estaba cerca. Entraron dentro algunos soldados por mandato del Capitán y hallaron que iba cargado de porcelanas y mantas y lienzos pintados y otras cosas de la tierra y algunos canutillos de oro molido, de los cuales no tomaron más que uno y algunas porcelanas y algunas mantas, y de los demás, de todo poco; para traerlo por muestra”.

“Estuvo este patays en ir y volver, doscientos y treinta días. Hubieron menester de subir más de cuarenta grados hacia el Norte. Hubo desde el puerto do partieron, hasta esta isla; mil e setecientas leguas”.

“Las otras tres naves, dentro de cincuenta días hallaron muchas islas y aportaron en algunas de ellas y pasaron en cada

una de ellas muchas cosas, que es tan grande la relación; que ocupa veinte pliegos de papel”.

“En fin aportaron a una isla grande que se llama Iubu (Cebú) y allí hicieron amistad con el rey della, que se hizo desta manera. Sacóse el Rey sangre del pecho y el Capitán así mismo y (habiendo) echado la sangre de entrambos en una copa de vino la partieron por medio y el uno bebió la una mitad y el otro la otra mitad; y aquello dicen que hace la amistad inviolable”.

“Con todo esto tuvieron ciertas pasiones y robaron un lugarajo y en una casa pobre hallaron un Niño Jesús, destes que traen de Flandes, con su velo y pomo en la mano, tan fresco como si se acabara de hacer entonces”.

“En aquella isla quisieron poblar, porque es muy abundante de todos los mantenimientos y comenzaron a hacer un fuerte y hicieron fuera de él una iglesia, do pusieron al Niño Jesús y llamaron del Nombre de Jesús; y la isla la llaman San Miguel, porque se entró en ella el día de su aparición. Y de allí a los Malucos donde está la Especiería hay cincuenta leguas y a la China doscientas y a Malach quinientas leguas. Y hallaron allí canela finísima, que la habían los de la isla traído de los Malucos y gengibre y cosas de seda galanas”.

“Y de allí enviaron, de las tres naves, la Capitana de México, do llegó después que había llegado el patays y estaban aderezando otras dos naves para socorro. Hay muchas islas por allí muy grandes y son del mismo modo desta. Entre las otras hay una tierra tan rica de oro que no lo estiman en nada, y hay tanta cantidad de canela, que la queman en lugar de leña. Es de tan lucida gente que la igualan con España. Hay allí un Rey que tiene a la continua mil hombres de guardia, y estimase tanto, que ninguno de sus vasallos le vé la cara sino una vez al año; y si le han de hablar para tratar algo con él, le hablan por una cerbatana y quando, de año en año se deja ver, le dan muy grandes riquezas”.

“Son gente muy prima (exquisita), hacen brocados y sedas tejidas de muchas maneras. Tienen en tan poco el oro, que dió este Rey por un pretal de cascabeles, tres barquillas de oro en polvo; porque allí todo cuanto oro hay, es en polvo. Cargaron estas tres naves cuando tornaron, tanta cantidad de

oro en aquella isla; que montó el quinto que dan al Rey; un millón y doscientos mil ducados”.

“Andan por allí moros, contratando con naves y trocando cosas de su tierra por oro y mantas y especiería y por clavos y otras cosas”.

“Encontró la armada con una nave dellos y tomóla, aunque se defendió de tal manera que mató uno dellos y hirieron más de veinte. Y traían muchas cosas de oro y mantas y otras especierías que habían rescatado”.

“Hay tantas islas que dicen que son setenta y mil ochocientas. En esta isla de Iubu (Cebú) do hacen población, es do mataron a Magallanes y dicen que los portugueses con ciertas carabelas, aportaron por allí, habrá dos años, llamándose españoles y vasallos del Rey de Castilla y robaron muchas islas y las saquearon y llevaron mucha gente captiva. Por que veían que nuestra armada se hacía en la Nueva España, tomasen los nuestros con los de la tierra, mal crédito. Y así, cuando los nuestros llegaron, pensando que era ellos, huían a los montes con sus joyas y haciendas. Y se ha visto el General en harto trabajo por apasiguarlos y darles a entender qué son ellos y cierto debe ser hombre cuerdo, por que por relación se vé haber tenido mucho sufrimiento, por no topar con ellos y los ha llevado con mucho amor sin hacer agravio a nadie. Ello es cosa grande y de mucha importancia”.

“Y los de México están muy ufanos con su descubrimiento, que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo. Traen en este navío de aviso que es venido agora aquí, gengible, canela, oro en polvo, una arroba de conchas riquísimas, de oro y blancas, joyas de oro, cera y otras cosas, para dar muestra de lo que en aquella tierra hay y muchas bugerías y otras cosas muy galanas. Y aunque no las trajeran, harto traían en haber descubierto y hallado la navegación por aquestas partes, que es cosa de mucha calidad. Con la flota sabremos más, de lo que supiere avisaré a Vuestra Magestad”.

La expedición de Legaspi se caracterizó grandemente por dos circunstancias principales: una, la misión que llevaba de acuerdo con los deseos del Emperador de España de conquistar y poblar las islas Filipinas; la otra, su nacionalidad de mexicana, que adquirió desde que comenzó a organizarse, tanto por

la construcción de las embarcaciones en costas mexicanas y con materiales mexicanos, como por la mayoría de sus tripulaciones integradas por mexicanos, aunque había un grupo de importancia de españoles, franceses y de alguna otra nacionalidad. La mayoría de los españoles de la expedición, se consideraban ya mexicanos; dado el gran arraigo que tenían en estas tierras de Anáhuac por muchos años.

Otra de las misiones que llevaba la expedición, era la muy importante, de encontrar la mejor derrota en la navegación de regreso a la Nueva España, pues por los fracasos de las anteriores expediciones, había incertidumbre acerca del particular, ya que ninguna había regresado, y hasta se llegó a considerar que la vuelta a la América era imposible.

Estas circunstancias hacen considerar que la expedición de López de Legaspi, con el Padre Urdaneta, fué la principal y de mayor importancia que todas las que se organizaron en la Nueva España.

Aquella expedición que por sus resultados había de ser de fecundísimas consecuencias para la Nueva España, abriendo el camino a un comercio que convirtió a México durante muchos años en el emporio del Nuevo Mundo, llegó con facilidad a su destino; pero no era eso solamente lo que importaba a la gran empresa, sino encontrar *la vuelta del Poniente* en la navegación.

Durante la travesía y a pocos días de haber salido del puerto de la Navidad, el patache "San Lucas", su Capitán Don Alonso de Arellano se desgajó de la armada, debido a una gran cerrazón de intensa niebla que anuló la visibilidad y perdió de vista a la flota desde el día 1° de Diciembre de aquel año de 1564, no volviendo a encontrarse con las naves de la expedición y siguiendo un rumbo distinto en su navegación hacia el Poniente, hasta llegar a una isla del grupo de las Molucas, después de muchas peripecias y penalidades.

El Capitán Arellano esperó en aquella isla durante más de treinta días a las embarcaciones de la expedición, durante los cuales tuvo muchas peripecias y contrariedades, hasta que perdiendo las esperanzas de encontrarlas, resolvió con consulta de su Piloto Lope Martín, regresar a la Nueva España, después de hacer algunas exploraciones por los contornos aquellos; en los que tomó más de tres meses.

La misma obra citada del Padre Cuevas, contiene la relación que hace el Capitán Don Alonso de Arellano, describiendo aquel viaje de regreso a la Nueva España, del patache "San Lucas", de solo cuarenta toneladas, que por el valor y osadía de sus veinte tripulantes y las muchas penalidades que sufrieron; constituye una travesía célebre y famosa en la historia de la navegación; que es interesante conocer y dice así:

"...El día siguiente que fué día de Pascua de Resurrección; que se contaron veintidos días de Abril de este presente año de mil e quinientos sesenta y cinco años, nos hicimos a la vela, en demanda de la Nueva España".

"Pasados cuatro días íbamos corriendo al Este y el Nordeste para meternos en el altura e ir en demanda del Pago Mayor, que es una isla grande que está a treinta grados y de la parte sur tiene tres o cuatro islas pequeñas, y de la banda del norte tiene la tierra firme de la China muy cerca, según la carta lo demostraba y según las señas que vimos de palos y aves de la tierra y corrientes, las cuales nos favorecieron mucho, haciéndose el Piloto cerca de esta isla, nos dieron unos aguaceros con mucho viento sur-sueste con el cual pasamos entre esta isla del Pago Mayor y las demás que quedaron al Sur, sin ver ninguna de ellas".

"Llegados que fuimos a treinta y un grados; descubrimos un peñol del tamaño de una casa pequeña y tan alto que dudo haber en el mundo torre más alta. Habitan en este peñol unos alcatraces mayores que avestruces, y así fuimos corriendo por el nordeste y antes de llegar a los cuarenta grados, nos seguían unas pardelas negras dando muchos gritos de día y de noche y tan espantosos que ponían grima a quien las oía; por ser aves que jamás marineros las habían visto gritar".

"Dentro de ocho días nos encontramos en cuarenta y tres grados por causa de las corrientes con harto trabajo y estando así, vimos venir nadando a bordo un perrillo de la mar con sus pies y manos y cola y orejas, naturalmente un raposo, y después vimos otros y uno se vino a bordo y nos comenzó a ladrar; cosa de que todos nos admiramos, porque entiendo que no hay ninguno que los haya visto, también vimos por este golfo pajes puertos del tamaño de una vaca. Estando en esta altura, fué tanto el frío que pasamos, que en ninguna parte creo lo hace

más en Invierno; aunque nosotros veníamos en medio del Verano, que fué por Junio y Julio. Paréceme que en tiempo de Invierno pasarán trabajo los que por allí navegan, pero con venir aforrados lo pasarán todo, hay grandes cerrazones, tanto que en treinta días no vimos Sol ni estrellas y así venía el Piloto corriendo a tienta y por experiencia. Aquí vi por 11 de Junio, día de San Bernabé, que es el mayor día de todo el año, conforme a la altura a que estábamos, nevada toda la cubierta. Teníamos una bota de aceite y se heló de tal manera que si no fué puesta al fuego no podía salir y aun así salir a pedazos; como manteca”.

“Hallándose el Piloto avante del Paso Mayor, quinientas leguas vimos muchos palos y aves, las cuales creo son de la tierra firme la China, la cual viene a fenecerse muy cerca de la Nueva España; las señales que vimos en las dos tercias partes del camino y así viniendo por los cuarenta grados entendiése estar cerca la China de la costa de la Nueva España hasta quinientas y treinta leguas; poco más o menos; conforme a el punto que el Piloto traía por la carta”.

“Un día tomó el Sol porque este día fué claro y el primero que vimos al cabo de un mes, hallándonos en cuarenta y tres grados y aunque quisiera enmendar el punto que en la carta traía para ponerlo en los cuarenta y tres grados, no había en la carta más mar y así mandó correr al Este por no subir más altura y por llevar tiempos hechos y así iba el navío por los cuarenta y tres grados y el punto de la carta por los cuarenta por la falta dicha”.

“Así vinimos corriendo; con harto trabajo por no haber pedazo de vela con qué poder remendar las velas y así cortábamos las bonetas para remendar los papaigos, y después que no había bonetas; cortábamos de los propios papaigos para remendar las demás y el hilo con que se cosía era hilera; dimos tras los cordeles de pescar y otros “mecates delgados”

“Demás de este trabajo creóse tanta cantidad de ratones que a palos andábamos tras de ellos y como había poca agua y ellos no tenían de qué beber, arrataban las pipas, de manera que se nos fueron las dos dellas en dos horas, que nos pusieron en tanto trabajo, que no pudo ser mayor, según la parte en que estábamos que era trescientas leguas de la costa de Nueva Espa-

ña y con solas tres pipas y de estas le faltan a cada una cuatro o cinco arrobas”.

“El Viento brisa nos duró veinte días y en todos veinte no trujimos más vela de los papaigos y mar mucha comenzonos a dar en treinta y ocho grados y dejonos en veintisiete pero el camino que hacíamos era Sudeste, porque el viento era nordeste”.

“Acordamos hacer vela a los ratones de día y de noche con lumbre encendida debajo de cubierta y cuatro hombres de cada guardia; y así mataban cada noche veinte y treinta ratones”.

“Dejado que nos hubo la dicha brisa se halló el Piloto cien leguas de la Nueva España y el viento en el norte; y así mandó gobernar al Este y en cuarta del Nordeste, por cierta diferencia que él decía haber en el aguja”.

“El día que se hizo con la tierra que fué Martes en la noche a 16 de Julio, mandó se hiciera buena guardia y luego otro día al cuarto del alba se levantó y me llamó diciendo viniese a ver la tierra de la Nueva España y en viéndola dimos muchas gracias a Nuestro Señor Jesucristo por las mercedes que nos había hecho”.

“Venido el medio día que estábamos cerca de la tierra tomó el Piloto el Sol en veintisiete grados y tres cuartos”.

“La tierra era una punta de una ensenada grande donde cae la isla de Coronas. Estando tanto avante como la punta de la California, e yendola atravesando esta noche, cargó tanto el tiempo del Oeste al Noroeste, que nos dió un golpe de viento y mar y agua del cielo, que no sabíamos si íbamos por tierra; si por mar y con la gran fuerza del viento, se les destomó la vela a los que la tomaban, que no se pudo tomar por mucho que se hizo y así descalabró a dos o tres y a dos echó por la cubierta. Yendo con este trabajo, nos dió un golpe de mar por la banda de estribor que entró todo el navío y dió un golpe de mar por la bitácora y echó a la agüia y a todo lo demás y a la lumbre que dentro estaba por la cubierta y al del timón lo mismo y así nos quedamos sin lumbre y el navío atravesado y medio zozobrado metido debajo de la mar. La gente estaba turbada, que no había quien acudiese ni acertase con cabo ninguno por la grande oscuridad que hacía y también por estar la gente enferma de la grande hambre y sed que han pasado y pasaban y aunque hubiera qué comer no podía porque a todos se les andaban los dientes

y les creció mucha carne de la boca, tanto que les tapaban las encías y en tocando en cualquier cosa, se les caían los dientes”.

“Plugo a Nuestra Señora que arribó el navío y la vela mayor se hizo pedazos y la cebadera y bonetas que dentro estaban se las llevó la mar y ansí yendo corriendo; con solo el trinquete, que ya no teníamos otra vela. A llevárnosla el viento quedabamos perdidos. Prometimos a Nuestra Señora de llevarle este papaigo “A SU CASA DE GUADALUPE EN MEXICO”.

“La fuerza y mar del tiempo nos llevó el trinquete y el que hicimos para remedio; fué el que nos trajo para la Nueva España y por respecto de este trinquete no zozobramos al atravesar de la California como dicho tengo y ansí rogamos a Nuestra Señora nos le guardase y ansí ella nos le guardó, a quien prometimos todos de se lo llevar a cuestras todos, a su santa casa de Guadalupe en México”.

“En esta travesía fuimos corriendo con este tiempo hasta la mañana que nos dejó de tal manera que nosotros y el navío no estabamos para ver”.

“Martes postrero del dicho mes, vimos al otro día la tierra de la otra banda de la California y tomó el Piloto el altura en veinticinco grados y medio y dijo que había distancia de donde estabamos al puerto ciento cincuenta leguas y el otro día que fué primero de Agosto, vistonos con pocas velas y que en el navío no había dos varas de lienzo; acordó el Piloto que de las frazadas que teníamos para dormir se hicieran bonetas para aprovecharnos de la virazón en medio día y con el ayuda de Nuestro Señor y con la buena industria, llegamos al puerto de La Navidad a 9 de Agosto de 1565”.—Don Alonso de Arellano”.—Lope Martín. Piloto”.

López de Legaspi determinó quedarse en la isla de Cebú y que el Padre Urdaneta emprendiese el viaje de retorno, tanto para determinar la mejor derrota a seguir en aquella navegación como para pedir auxilio a la Nueva España, lo que aceptó Urdaneta; haciéndose a la mar el día primero de Junio de 1565, en una nave que era al mando de Don Felipe de Saucedo:

Urdaneta tuvo que navegar remontándose hasta los treinta y seis grados de latitud Norte; buscando vientos favorables. que llegó a encontrar; pero la navegación era larga y casi todos

los tripulantes se enfermaron, muriendo el Piloto y el Maestre y 14 hombres más hasta que el día 3 de Octubre de aquel mismo año, después de una travesía muy penosa, entró la embarcación al puerto de Acapulco, con su agotada tripulación, pero la *vuelta del Poniente* había sido descubierta y el Padre Urdaneta formulaba la carta de navegación para el comercio con las Filipinas.

Estas actividades marítimas en el Pacífico abrieron el camino desde entonces, a un comercio con el Asia, que alcanzó mucha importancia y perduró por muchos años. Llegando a alcanzar nuestro puerto de Acapulco, la primacía del comercio marítimo en la costa occidental de América, como primer puerto comercial durante aquella época de bonanza para la Nueva España.

Tan pronto como España tomó posesión de las tierras del Nuevo Mundo descubierto por Colón, se inició una corriente comercial hacia América, originada no solamente por mercaderes que vieron un medio de obtener grandes ganancias realizando sus productos, sino también por hombres animados de un espíritu de aventura y de conquista.

“Esto dió lugar a que el gobierno español reglamentara el comercio con América, expidiendo Ordenanzas y otras muchas disposiciones, que especificaban las modalidades a que debía estar sujeto el comercio ultramar.

Solamente los españoles podían dedicarse a dicho comercio con América, con buques de su propiedad y para exportar tan solo determinadas mercancías; así como para importar de América, también ciertos productos especificados.

Se estableció la Casa de Contratación de Sevilla, por ser dicha población el puerto principal de Castilla, y todo buque que intentara zarpar para América, tenía la obligación de registrarse en Sevilla, elegido como puerto de partida y de llegada; so pena de 6,000 doblones de multa.

Más tarde, incrementándose grandemente el comercio; hubo necesidad de autorizar otros puertos para el despacho de buques como Sanlúcar de Barrameda, Cádiz y otros, estableciéndose el Consejo de Indias, para el despacho de todos los asuntos relacionados con el comercio de América, y se dispuso que



Tipo de Embarcaciones Usadas en el siglo XVI.

Una de las Carabelas de Magallanes.

todos los buques mercantes salieran en conserva y custodiados por buques de guerra, para defenderse contra los piratas.

De las utilidades de las expediciones, se destinaba el 10% como participación para el Rey, así como de los cargamentos de oro y plata, se consideraba un porcentaje reglamentario en beneficio de la Corona.

Así comenzó el comercio marítimo con la Nueva España territorio de Anáhuac conquistado por Cortés, ensanchándose con el tiempo y extendiéndose a otros países de Europa, de América y de Asia hasta que se hizo de gran importancia durante la dominación española, principalmente el comercio de la Nueva España y del Perú, por los cargamentos de oro y plata que salían de estos países, Colonias más importantes de la Madre Patria.

“Durante los primeros cincuenta años; después del descubrimiento de América, los navíos trasatlánticos eran tan asombrosamente pequeños, que acaso rara vez excedían de doscientas toneladas de capacidad de carga. Por entonces, los marinos de Cantabria, los mejores de España sin duda, consideraban un bajel de doscientas toneladas, como prototipo de los buques de la época, bien se destinara a la guerra o al comercio.”

No existía amplia libertad para dedicarse al comercio y muchas mercancías estaban sujetas a permisos y autorizaciones previas, así como a tarifas y gravámenes determinados.

Existía una tarifa especial para vinos y no se permitía el libre tráfico de los fabricados en América, de una región a otra. Para evitar los contrabandos de vinos, estaba reglamentado el número de pipas que debían tener los buques para su consumo y debían estar marcadas a fuego.

“El aceite, producto típico español, y base de su cocina resultaba con los gastos y fletes a un precio tan excesivo, que se consideraba en América, casi como artículo de lujo, por lo que se permitió que en los ayunos, tan frecuentes en aquella época, se pudiera emplear la manteca de puerco en las regiones americanas”.

Como aumentaban en forma alarmante los ataques de los piratas que infestaban estos mares, el Gobierno de la Metrópoli decretó en el año 1552, que todos los buques dedicados al

tráfico con América; debían artillarse y se especificó el armamento que a cada uno correspondía, de acuerdo con su tonelaje, estableciéndose tres categorías de embarcaciones, según la tabla siguiente:

REALES ORDENANZAS del 13 de Febrero de 1552 relativas a la artillería, tripulación, armas y municiones que deben conducirse en los bajeles que hacen viajes de ida y vuelta a las Indias:

	100 a 170 toneladas	170 a 220 toneladas	220 a 320 toneladas
Marineros	18	28	35
Artilleros	2	4	6
Grumetes	8	12	15
Pajes	2	4	5
Medias culebrinas	—	1	1
Sacres	1	1	2
Falconetes	1	1	1
Lombardas	6	8	10
Versos	12	18	24
Arcabuses	12	20	30
Ballestas	12	20	30
Picas	24	36	48
Medias picas	144	180	240
Lanzas	180	240	360
Escudos	12	18	24
Petos	12	18	24
Yelmos	20	25	30
Pólvora	9 Qp. y $\frac{1}{4}$	14 Qp. y $\frac{2}{4}$	18. Qp; y $\frac{2}{4}$
Balas	50 por cada falconete.	20 a 30 por cada uno de otros cañones.—	

Posteriormente se dictaron nuevas disposiciones; confirmando las anteriores y otras relativas a la defensa y protección por buques de guerra.

— CAPITULO II. —

Expedición de Don Sebastián Vizcaíno en 1595. El Galeón de Filipinas y el comercio con España y el Perú.— La china Poblana.— Construcción de la Fortaleza de San Juan de Ulúa.— Ataque de corsarios Franceses a Sital y a Cozumel.— El "San Francisco" primer buque construido en Campeche.— El primer tratado de Construcción Naval y Navegación editado en México.— Los piratas Jawen y Drake.— El corsario inglés Juan Hawkins.— El francés William Park.— El comercio marítimo de la Nueva España con el Asia, Europa y Centro y Sud América.— Invasión de filibusteros ingleses a la Isla del Carmen.— Creación de la Armada de Barlovento.— Descubrimiento del estrecho de "Juan de Fuca", en 1592.— Expedición para someter a las tribus de Yucatán.— Expedición del Capitán Cardona en el Pacífico y su encuentro con piratas holandeses.— Expedición de Vizcaíno al Japón.— Los holandeses en el Pacífico.— La piratería en aumento.— Diego "El Mulato" y "Pie de Palo" en Campeche.— Disposiciones para combatir la piratería.— Mejoramiento de la Real Armada de Barlovento.— Expedición de Casanate, comisionado por el Rey de España.— Auxilio de la Nueva España a Jamaica.— El pirata Juan Morgan y sus tropelías.— Espantoso saqueo de Veracruz, en 1683 y de Campeche en 1685.— Lorencillo.— Expedición a la California en 1683.— Expedición en contra de Santo Domingo y operaciones de la Real Armada de Barlovento.— Nueva expedición en busca de la Colonia Francesa en el Golfo.— Combate de la Real Armada de Barlovento con la Escuadra francesa cerca de Santo Domingo.

En la costa del Pacífico o Mar del Sur, como se le llamaba; también tomó gran incremento el comercio marítimo aunque no con tanta intensidad como en la costa del Golfo, concretándose principalmente al tráfico con el Lejano Oriente y a nuevas expediciones, entre las que figuraron la que se puso bajo el mando de Don Sebastián Vizcaino, "hombre tenido como de buen juicio, soldado y práctico en semejantes facciones".

Dicha expedición se organizó en Acapulco en el año de 1595, compuesta de dos navíos y una fragata que se proveyeron de armas y bastimentos para un año, nombrándose además del Capitán General Don Sebastián Vizcaino, al Almirante Don Toribio Gómez Corbán.

Se embarcaron ciento cincuenta hombres de desembarco además de las tripulaciones que eran cerca de cincuenta hombres dos Capitanes consejeros y ayudantes de Vizcaino y tres religiosos Carmelitas descalzos, de los que uno era Cosmógrafo.

La expedición llegó hasta el cabo Mendocino y siguió al Noroeste hasta el cabo que se le llamó de San Sebastián. Los temporales frecuentes e intensos hicieron demorar la expedición hasta nueve meses, lo que hizo que se consumieran y perdieran muchos víveres y se enfermaran y murieran muchas personas, acordándose el regreso a Acapulco, que se verificó después de penosa y larga navegación.

El tráfico con el Lejano Oriente llegó a normalizarse, estableciéndose un viaje anual, saliendo de Manila en Julio o Agosto un buque de 1,200 a 1,500 toneladas, que dió en llamarse "el Galeón de Filipinas", cuyo cargamento consistía en su mayor parte, en especierías, drogas, aromas de Oriente, porcelanas, muselinas, cofres de la China y del Japón, productos de la India, obras de oro y plata y otros preciados artículos de aquellas naciones.

El galeón navegaba durante cinco o seis meses, "cruzando la enchida nao" las vastas soledades del Pacífico, para llegar a Acapulco, donde descargaba su rico cargamento.

El galeón regresaba a las Filipinas, saliendo de Acapulco en Febrero o Marzo, conduciendo barras de plata, moneda acuñada; algunos vinos, grana, cacao y otros productos de la Colonia.

Este comercio que se conservó por muchos años, dió renombre a México, siendo nuestro puerto de Acapulco la única terminal en América, del tráfico comercial con el Asia, hasta que, andando el tiempo, le fué arrebatada la supremacía, por el puerto de San Francisco, California, por las malas disposiciones del gobierno español primero, y del nuestro posteriormente.

Sobre este particular, el R. P. Mariano Cuevas ya nombrado, en su obra "Monje y Marino", expresa con erudición y elocuencia el auge que llegó a alcanzar nuestro puerto, desde que el Padre Fray Andrés de Urdaneta descubrió la mejor derrota para el "tornaviaje" de las islas Filipinas.

En seguida se copian algunos párrafos de aquella obra, por los que se conocerán las muy interesantes informaciones de aquel ilustre historiador.

Hemos visto ya con datos positivos y hasta en juicio contradictorio, la gloria que singularmente pertenece a Urdaneta: la realización metódica, para él y para la posteridad, del tornaviaje desde las islas del Poniente. Realizado tal proyecto y trazado con maestría y minuciosidad el correspondiente mapa marino que aprobó y aplaudió el Real Consejo, esa carta de marcar fué la que largos años; más de cien, siguieron en sus navegaciones, cuantas galeras y galeones, carabelas y pataches regresaban de aquellos remotos dominios a la Nueva España, la que por tal razón era considerada como el corazón de la náutica y del comercio de todo el gran hemisferio español.

En no pocos autores leemos que la trayectoria marítima fijada por Urdaneta, fué utilizada por *doscientos* y aún por *trescientos* años después. No lo negaremos, pero no podemos afirmar que por tanto tiempo haya sido la "única" ruta, ni aún la principal. A esta consideración hemos llegado en vista de un mapa muy aceptable que personalmente encontramos en

Marzo de 1935 en la Biblioteca Nacional de Lima, entre los papeles que pertenecieron al Excelentísimo Señor Don Melchor Portocarrero Laso de la Vega, Conde de Monclova, Virrey y Capitán General de esta Nueva España. Este buen señor siguiendo la reprobable costumbre de algunos antecesores suyos, al ser trasladado del Virreynato de México al del Perú, llevó consigo los papeles del gobierno de este Virreynato de México”.

“En dicho mapa, de buen dibujo y a colores, hecho al parecer para fines prácticos de navegación, vemos ante todo, ya muy fija la trayectoria desde Acapulco a Manila. A partir desde el mencionado puerto mexicano, viraban las embarcaciones rumbo sur-suroeste; desde los doce grados sobre la equinoccial y así caminaban grado y medio de longitud. A partir del grado quince longitud meridiano de Sumatra (104 Oeste meridiano de Greenwich) navegaban en absoluta línea recta en doce grados latitud Norte, tocando si era menester en la isla de Goan y de allí internándose por el archipiélago y ahí subiendo un cuarto de grado, estaban en Manila. Esta ruta de ida, no envolvía dificultades por lo menos del orden natural”.

“El viaje de vuelta trazado y seguido por Urdaneta, parte, según este mapa, del cabo del Espíritu Santo, a doce grados latitud Norte y de ahí sigue con dirección Noroeste, hasta Icoo, en el Sur del Japón, treinta grados latitud Norte. Para evitar los ciclones, y este fué el punto meritorio de Urdaneta, desciende rumbo Sureste, hasta los veintidos grados de latitud Norte, para luego, a medio camino, como a los ocho grados longitud del meridiano de Sumatra (170 longitud Oeste del meridiano de Greenwich), volver a subir, rumbo Noreste hasta los cuarenta y dos grados y medio. En este punto, desde la altura del cabo Mendocino, baja a lo largo de la Baja California y de las costas del Pacífico, hasta su punto de partida: Acapulco”.

“Aparte de éstas direcciones ya conocidas, el mapa que vamos analizando nos presenta dos variantes: el de una línea en Zig-zag para el viaje de vuelta que corre desde ciento treinta hasta ciento ochenta grados (Longitud Oeste Greenwich) con el rumbo dominante de Poniente a Oriente. De esta variante nos ocuparemos después al referirnos a los piratas; pues los ata-

ques de estos parecen haber sido el motivo de tal irregularidad”.

“La otra variante es la que nos ofrece otro derrotero de vuelta diferente del derrotero seguido por Urdaneta, está indicado por una línea que parte de Acapulco rumbo Suroeste, cruza la Equinoccial y a los doce grados de latitud Sur, vira rumbo al Nordeste (debe ser Noroeste) en línea recta hasta Manila.

“A esta línea se denomina en el mapa: “Viaje y derrota *nueva* para *benir* al puerto de Acapulco hasta diez grados (sic)”,.

“Atendiendo a este epíteto *nueva*, que se anota en el mapa, nos inclinamos a creer que el descubrimiento del otro derrotero de tornaviaje, fué realizado en la última década del siglo XVII, pues el Conde de la Monclova salió para el Perú el día 18 de Abril de 1669”.

“¿Quién fué el autor de esta nueva travesía del tornaviaje y hasta qué punto llegó su utilidad sobre la primera trayectoria. Son asuntos menos pertinentes a este libro y que nada restan a las glorias del Monje Marino”.

“Sin quitar a Legaspi nada de sus reconocidos méritos, los filipinos siempre han reconocido a Urdaneta como fundador de su nacionalidad. Sin él y sin sus conocimientos marítimos, puestos como lo fueron en ejecución, los expedicionarios de Legaspi no habrían recibido ni los primeros subsidios que de México se les enviaron al regreso de Urdaneta y habrían aquellos perecido, como perecieron todos los anteriores navegantes al Poniente”.

“El desarrollo de la civilización en Filipinas fué, desde luego, casi sin sangre, si alguna se derramó fué la de los moros, seculares opresores de las razas indígenas de aquellas islas”.

“Desde Cebú, donde Urdaneta dejó a Legaspi, este último se dirigió a Panay. De ahí, yendo a la vanguardia el esforzado Martín de Goiti, emprendió la conquista de Manila contra el moro Solimán, quien finalmente se dió de paz en 1561, por el rendimiento de los Rajáes musulmanes. Manila se fundó el 24 de Junio de 1571. Al año siguiente, enteramente pobre, moría allí mismo su fundador Miguel López de Legaspi”.

“Las islas Filipinas siempre fueron muy ricas y al mismo tiempo muy débiles, para no ser codiciadas por piratas que sue-

len ser valientes para con los débiles y cobardes para con los fuertes”.

“Había para entonces en aquellos mares piratas japoneses; uno de ellos era Yajiro, que aunque convertido unos años antes por San Francisco Javier, recayó de nuevo en la piratería. Había piratas chinos, como el Li-Ma-Hong y Kue-Sing, quien peleó victoriosamente contra la flota del gobierno imperial chino”.

“A fines del siglo XVI, el infame Sir Francis Drake, se presentó en 1579 en nuestras costas del Pacífico; se dirigió a las Molucas, donde robó sin freno ni medida. Al terminar su viaje regaló Drake a la Reina Isabel de Inglaterra y a sus cortesanos, 800,000 escudos, que la Reina “virgen” aceptó sin escrúpulos de conciencia”.

“Años más tarde, hacia 1590, vuelto de nuevo al Pacífico, se apoderó Drake del galeón de Filipinas y de su preciosa carga, Generalmente era alrededor de dos millones de pesos”.

“Como la piratería era premiada por los reyes de Inglaterra, de allá surgieron otros muchos piratas, tales como Ricardo Hawking, los Kiligrew, los Mainwaring, etc., cuyos descendientes ciñeron coronas condales y ducales. Aquí viene el viejo refrán:

“¿Quién es el Santo Varón
Que afirma con juramento:
Veinticinco abuelos cuento
Y ninguno fué ladrón?”.

“Los piratas holandeses señaladamente Wittert y Spielberg, fueron también grande azote para los galeones que iban y venían de las Filipinas y que era como la sangre de sus venas”.

“Por eso desde el último tercio del siglo XVI empezó ese tráfico que ahora nos parece legendario, entre Manila y Acapulco. Las carabelas de poco tonelaje, con sus temerarios pataches y navichuelas menores, fueron substituidas por solemnes galeonazos muy artillados y abastecidos que dos veces al año surcaban

las ondas del Pacífico, por tres meses en su viaje de ida y cinco en el de regreso”.

“La exportación de nuestros frutos naturales para aquellas islas, no podía ser mucha, pues de casi todo lo nuestro tenían allá en abundancia. Carecían empero de plata, metal que desde el principio atrajo la codicia sobre todo de los mercaderes chinos, al grado de que si no era por plata, ya no querían el trueque de otra clase”.

“Iba pues en esos galeones, plata en grandes cantidades: plata zacatecana en barras, plata amonedada, que por tres siglos cincelada y en filigranas que de todo ello se producía abundante y lleno de arte, en nuestro México de entonces”.

“En otro sentido iba también plata, la que servía para pagar a los Oficiales Reales y tropa de aquella gobernación, que gozaba España y pagaba México. Según los cálculos del economista Tomás de Comyn, Filipinas llevaba recibidos de México hasta el año de 1810, cuatrocientos millones de pesos, los que con doble cantidad de plata de lo que ahora tienen y con un alcance en el mercado diez veces mayor, equivalen a 8,000 millones de pesos de nuestros días”.

“.....”

“No obstante el gran descubrimiento que acababa de entregar Urdaneta a la Corona, los primeros intentos de tráfico a Filipinas después de la conquista de éstas, se intentó hacer por el cabo de Hornos... Hubo de pensarse otra vez en Nueva España y en Acapulco, tal como Urdaneta lo había precisado dando las razones convenientes”.

“Desde entonces ese puerto natural, con su magnífica rada e imponente anfiteatro de granito que la circunda, fué por dos largos siglos uno de los puntos comerciales más interesantes y al mismo tiempo, más poéticos del mundo.

“Lo que sí desde luego se cortó desde principio del siglo XVI, fué nuestro comercio con el Perú, puesto que impidiéndole España que nos trajese sus vinos y luego cancelando completamente los permisos para esa navegación, hizo imposible el tráfico comercial”.

“Las ganancias y el auge fueron sin embargo en aumento y en proporción a ellas, los sueldos de los navegantes. Nada tan codiciado como la administración del puerto de Acapulco.

Un piloto a Filipinas ganaba \$ 20.000.00; un Contramaestre 9,000 y así en proporción hasta 150, salario anual mínimo de los últimos grumetes”.

“Cuando a Acapulco llegaba la primera noticia del regreso del galeón, comunicábase sin demora a la ciudad de México y acto continuo la campana mayor de nuestra iglesia catedral lo daba a conocer con lenguas de bronce a los habitantes de esta metrópoli. Los comerciantes que ya para entonces tenían cantidad de mulas bien herradas y aparejadas, lanzábanse inmediatamente por el rumbo de San Agustín de las Cuevas, Cuernavaca e Iguala, hasta el famoso puerto, donde había de hacerse la feria, célebre entre todas nuestras ferias en la que había movimiento de dinero metálico, de más de dos millones de pesos”.

“Fué tan considerable este movimiento de valores y este aprovisionamiento nacional y tan triste el papel que en ello tocó a la antigua España, (pues no hacía más que obstruccionar, y cobrar impuestos), que se llegó a temer que tan rara situación diera pié a la independencia política de México. Así lo escribía el Arzobispo de Sevilla al Rey, a principios del siglo XVII, mostrándole el temor de que incubase la independencia política a favor de la independencia económica, estimulada por ese comercio sin España, sobre España y contra España”.

“Años más tarde, en 1621, se hizo la insinuación de que el comercio con la China fuese trasladado de Acapulco a Panamá y a mediados del siglo hasta se llegó a pensar en permutar con Portugal las Filipinas, a cambio del Brasil, con el objeto de quitarnos lo que pudiera ser causa de nuestra Independencia”.

“.....

“Acapulco murió de muerte repentina, desde los comienzos casi de nuestra independencia. Las amenazas de Morelos contra el capital español, hicieron levantar el vuelo a los más fuertes capitales de aquel puerto. La toma de Acapulco por el mismo caudillo, el reprochable fusilamiento de peninsulares indefensos, aunque a juicio de Morelos peligrosos, y luego el inevitable saqueo de la plaza, ahuyentaron, no solo a los mercaderes de ella, sino hasta a los galeones, que torcieron su rumbo hacia el puerto de San Blas, imponente fortaleza; donde cada piedra tiene una historia”.

“Nuevos conatos hubo para restablecer aquel importante comercio transmarino durante la tregua que sucedió al fusilamiento de Morelos. Pero, como nuestro queridísimo libertador, Don Agustín de Iturbide, se apoderó de la conducta de plata que iba a Acapulco (aunque esto lo hizo a título de préstamo necesario y mediante pagarés), el caso es que con la impresión causada por este acto prodújose el desaliento general de los interesados y la muerte, hasta la fecha, de lo que hubiera sido inmensa fuente de recursos para el sostenimiento del trono de Iturbide y solución de los grandes problemas hacendarios que ahogaron a México, desde su propia cuna”.

En uno de los viajes del galeón de Filipinas o “nao de China” como también se le llamaba, llegó a Acapulco en calidad de pasajera, una mujer de origen chino, de la que se decía era una princesa mongólica, que siguió viaje al interior del país, fijando su residencia en la ciudad de Puebla.

Dicha mujer llamaba la atención por su particular belleza original y por los suntuosos y lucidos trajes que usaba, de telas de seda de vivos colores y bordados, que se hizo de fama en la comarca, donde dió en llamársele la “china de Puebla”, siendo pronto muy imitada en su manera de vestir.

Tal fué el origen, según cuentan algunas crónicas, del tipo nacional de nuestro país conocido con el nombre de “china poblana” que usa el traje típico de “zagalejo” de colores vivos, bordado con lentejuela dorada y plateada y camisa de manga corta igualmente bordada y peinado liso con trenzas largas.

Este tipo nacional, a través de los años, se ha convertido ahora en símbolo representativo de la nacionalidad mexicana, que unido a nuestro típico “charro”, forman un dueto inspirador de sentimientos patrióticos y evocador de costumbres nacionales.

Durante el Virreynato del Marqués de Villa Manrique, se acordó por expresa disposición de Felipe II, el traslado de la ciudad de Veracruz, al lugar que hoy ocupa, debido a las muchas quejas acumuladas acerca de la insalubridad del lugar en que estaba, que dió en calificarse “tumba de españoles”, a las dificultades para efectuar las operaciones de carga y descarga de los buques, y a las malas condiciones del surgidero, donde pasaban muchos trabajos las embarcaciones para fondear, habiénd-

dose elegido para la nueva ciudad, la playa que estaba frente al islote de San Juan de Ulúa.

Más tarde, el Virrey Don Luis de Velazco (el segundo de este nombre), se empeñó grandemente en fortificar la ciudad, trabajándose con actividad en la construcción de la fortaleza de San Juan de Ulúa, que estuvo a cargo del Ingeniero Bautista Andonelli, quien presentó su proyecto de la fortaleza, el 15 de Marzo de 1590, calculando su costo, inclusive el de dos barluartes y el transporte de "tres mil fanegas de cal" y de la piedra necesaria, en la suma de "cuatro mil ducados de Castilla".

En el año de 1571, siendo Gobernador y Capitán General de Yucatán Don Diego de Santillana, recibió aviso del Rey de España anunciándole una próxima invasión de corsarios franceses a la península, por lo que el citado Gobernador se preparó a la defensa con gran actividad.

"Hizo construir algunos pequeños buques que tripuló con indios, y aprestó la gente de tierra. Llegó la escuadra enemiga, los franceses desembarcaron en Sital y se internaron hasta Hunucmá, saqueando el pueblo. El gobernador envió contra ellos al Capitán Juan Arévalo de Loaiza, que no logró darles alcance y los corsarios se embarcaron tranquilamente alejándose de la costa sin ser molestados".

Los corsarios, tal vez los mismos que estuvieron en Sital, hicieron otro desembarco, aunque no tan feliz, en Cozumel, isla que entonces estaba bien poblada. El Gobernador dispuso que se embarcara para ir a atacar al enemigo, el Capitán Gómez de Castrillo, con buen número de tropa. Castrillo logró desembarcar en la isla sin ser sentido por los franceses, que repentinamente se vieron atacados por las tropas enviadas de Yucatán. El combate fué encarnizado, quedando derrotados los corsarios y de ellos, los que sobrevivieron a la lucha, fueron hechos prisioneros y enviados a México consignados al Tribunal del Santo Oficio, que hizo quemar a varios de ellos en un "Auto de Fé".

También los corsarios ingleses originaron grandes trastornos y perjuicios al comercio de las Indias, atacando a las embarcaciones españolas y a diversos establecimientos de españoles en la América.

Gobernando la provincia de Yucatán, que comprendía tam-

bién la región Campechana, Don Guillén de las Casas, de 1573 a 1582, salió del pueblo de Campeche, en las postrimerías de aquel gobierno, el primer buque construido en el astillero de San Román, de aquel puerto, con arboladura de balandro, que recibió el nombre de "San Francisco" y zarpó con destino a Veracruz en su primer viaje.

La construcción del "San Francisco" inició en Campeche la industria de la construcción naval, en la que se distinguió tanto por muchos años, hasta la fecha, por la buena calidad de las construcciones navales que allí se verificaban, haciéndose de fama, tanto por la excelencia de sus maderas, como por la competencia y habilidad de sus carpinteros de ribera, y calafates.

Bajo la influencia de los elementos españoles radicados en estas tierras de la que fuera la Nueva España, México, se inició en el campo de la cultura marítima, tocándole en suerte ser la ciudad donde se escribió y publicó el PRIMER TRATADO de Construcción Naval y de Navegación en América que más tarde fué adoptado como texto en otros países.

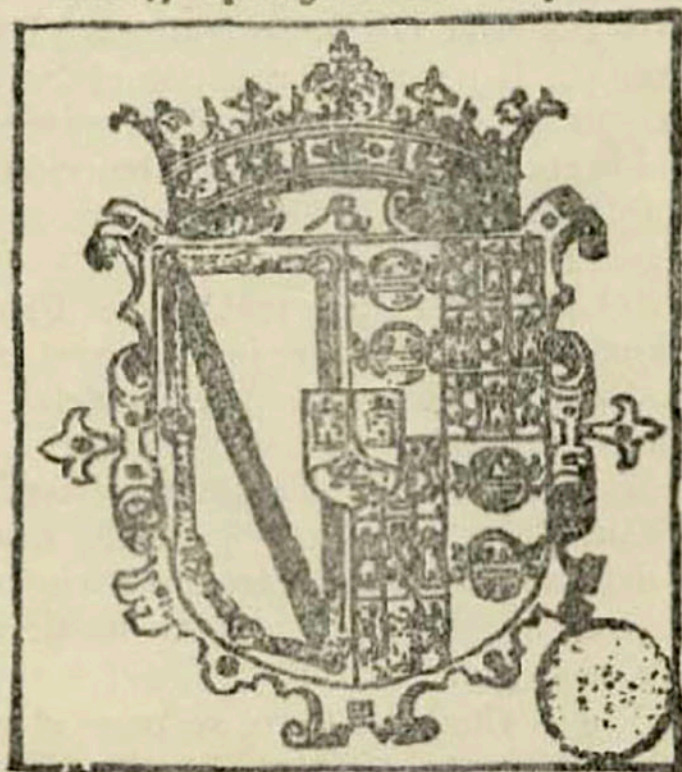
El libro se imprimió en la casa de Pedro Ocharte en el año de 1587, siendo su autor Don Diego García de Palacio, del Colegio de Su Majestad y Oidor de la Real Audiencia de la ciudad.

Dicho tratado que se titula "Instrucción Náutica para el Buen Vio y Regimiento de las Naos, su Traza y Gobierno, conforme a la Altura de México", está dividido en cuatro libros y un Apéndice como sigue:

En el PRIMER LIBRO, el Primer Capítulo trata de la esfera material y de la disposición para entender las alturas; en el Segundo Capítulo, la inteligencia de las tablas de la declinación de Sol y el bisiesto y de la aguja de marear; en el Tercero, el uso y demostración del cuadrante para tomar el Sol; en el Cuarto, del uso del astrolabio y su demostración con muchas reglas, razones y ejemplos; en el Quinto, se muestra y señala la manera de hacer la ballestilla y su demostración; en el Sexto, el uso de la dicha ballestilla para conocer la altura, así en la tierra como en el mar; en el Séptimo, las reglas necesarias para saber con la estrella del Norte qué hora es de noche, conforme al nuevo cómputo con su figura; en el Octavo, la forma del crucero y polo del Sur con las reglas para su buen uso; en el no-

INSTRVCIÓN.
NAVTHICA, PARA EL BVEN
Vfo, y regimiento de las Naos, su traça, y
y gouerno conforme à la altura de Mexico.
Cõpuesta por el Doctor Diego garcia de
Palacio, del Cõsejo de su Magestad,
y su Oydor en la Real audi-
cia de la dicha Ciudad.

Dirigido, al Excellèntissimo Señor Don Alvaro Manrique, de
guñiga, Marques de Villa manrique, Virrey, Gouver-
nador, y Capitan general destos Reynos.



Con licencia. En Mexico, En casa de Pedro
Ocharte. Año de 1527.

veno, del nordestear y norwestear de la aguja, con algunas dudas bien aclaradas.—En el LIBRO SEGUNDO, se trata en el Primer Capítulo, del Aureo Número y cómo se ha de saber con ejemplos ciertos y claros para siempre jamás; en el Segundo, de la Epacta con sus reglas y ejemplos para siempre; en el Tercero, se dá regla para hallar de cabeza, todas las conjunciones de la Luna con el Sol; en el Cuarto, se dan reglas y ejemplos para saber en cualquier día, cuántos tenemos de luna; en el quinto, regla y ejemplo para sacar en cualquier día en qué signo y en cuántos grados está el Sol; en el Sexto, hay otra regla para hallar de memoria en qué signo y grado está la Luna; en el Séptimo, el orden de las mareas con su figura y reglas; en el Octavo, se trata cómo se sabrá de memoria en cualquier día, a qué hora es pleamar o baja mar con sus ejemplos; en el Noveno, la regla para saber cuántas leguas se andan por cada una de las siete cuartas.

En el LIBRO TERCERO, se trata en el Primer Capítulo, de la Astrología Rústica, señales por el Sol. Luna, mutaciones, estrellas, fuego, aire, agua y otros advertimientos; en el Segundo, de la carta de marear, su construcción y forma; en el Tercero, las tablas de la Luna para siempre según el nuevo cómputo, a la elevación de México.

En el LIBRO CUARTO, se trata en el Primer Capítulo y Segundo, de la cuenta y traza que ha de tener cualquier nao; en el Tercero hasta el Diecinueveavo, de las velas, vergas, aparejos, jarcias, chalupa, batel, bombas, bastimentos, áncoras, cables, y otras menudencias; en el Veinteavo, hasta el treinta y dosavo, del Capitán, Maestre, Piloto y demás oficiales y personas de la nao; del treinta y tres al treinta y cincoavo, se trata de la nao de guerra y de su orden y cómo ha de estar cuando acomete y cuando se defiende.

En el Apéndice al final del libro, se pone el vocabulario y frases de hablar de la gente de mar, con los nombres necesarios para su inteligencia y trato.

Como se podrá apreciar, el libro de que se ha hecho mérito, es un magnífico y completo Tratado de Construcción Naval y de navegación, escrito especialmente para las necesidades que entonces tenía México y que comprende todos los conocimientos y adelantos de aquella época en la materia, cuya edi-

ción constituye un timbre de orgullo para los mexicanos, por la aportación de nuestro país a la cultura marítima del mundo.

Posteriormente a la publicación que se hizo en México, aparecieron otras obras de la misma índole hechas en Europa como sigue:

En 1607 en Venecia, "Náutica Mediterráneo", por Bartolomeo Crescentio.

En 1611 en Sevilla, "Arte de construir Naos".

En 1626 en Inglaterra, "An Accidence for all Young-Seamen", por Smith.

En 1629 en Alemania, "Architectura Navalis", por Furtenbach.

En 1643 en Francia, "Hidrographie" por Fournier.

Los descubrimientos y noticias de aquellos tiempos, despertaron gran codicia y atrajeron a muchos navegantes y a gran número de aventureros y piratas cuya presencia en aguas de la Nueva España, hizo pensar a su gobierno en hacerse de elementos para batirlos.

Apenas iniciado el tráfico marítimo después de la conquista, comenzaron a aparecer los piratas y corsarios franceses, holandeses e ingleses, cuyas actividades fueron en aumento.

En el año de 1568 el pirata Juan Jawen se apoderó de San Juan de Ulúa y de Veracruz, cometiendo muchos robos y saqueos y otras tropelías, hasta que fué desalojado por el Virrey Don Martín Enríquez de Almanza, que logró reunir algunos elementos y se presentó en Veracruz al mando de una flotilla de trece velas.

Acababan de cerrarse las sesiones del Tercer Concilio convocado en México por el Arzobispo-Virrey Don Pedro Moya de Contreras, cuando llegó a la Nueva España Don Alvaro Manriue de Zúñiga, Marqués de Villa Manrique, nombrado Virrey por Felipe II, haciendo su entrada solemne a la ciudad de México, el día 12 de Octubre de 1585.

"Prosperaba rápidamente el comercio de las Filipinas con la Nueva España; naos y galeones comenzaban a hacer con regularidad sus viajes y los negociantes y mercaderes auguraban grandes ganancias con aquel nuevo tráfico marítimo, cuando en 1586 llegó a México la noticia de que el corsario inglés Tomás

Cavendish, había apresado cerca de California una nave que cargada con ricas mercancías, se dirigía de Manila para el puerto de Acapulco. Gran alarma y confusión causó esta nueva, y más subieron de punto los temores, no solo del comercio, sino aún del Virrey, al saberse el año siguiente, que otro corsario inglés, Francisco Drake, célebre ya por sus atrevidas empresas sobre la Florida en el Mar del Norte, navegaba por las aguas del Mar del Sur y había hecho algunos desembarcos en las costas de Nueva España llevándose víveres y ganados y aterrorizando a sus habitantes.

Trató inmediatamente el Virrey no solamente de poner en estado de defensa las costas, sino de preparar una armada que saliera en persecución de los corsarios; escribió a la Audiencia de Nueva Galicia, para que pusiera sobre las armas las milicias de todos los pueblos de su jurisdicción en el Mar del Sur y mandó al mismo tiempo alistar unas embarcaciones que estaban al ancla en Acapulco, para que salieran en persecución de Drake, nombrando Jefe de aquella expedición al Licenciado Palacios.

Salieron de México algunas tropas para embarcarse, pero repentinamente circuló la noticia, que con ligereza creyó Palacios de que Drake había ya abandonado aquellas costas, después de haber saqueado algunas poblaciones y detúvose la salida de la armada. Entre tanto, el corsario inglés esperaba tranquilo en el cabo de California el paso de las embarcaciones que venían de Manila y no fué para él infructuosa aquella tentativa; el galeón "Santa Ana", ricamente cargado con efectos preciosos de la China y del Japón, se dirigía confiado para Acapulco, pues en Manila se ignoraba lo acontecido al galeón anterior, cuando súbitamente Drake se arrojó sobre él y apresándolo sin resistencia, lo condujo a un surgidero, a inmediaciones del Cabo San Lucas. Allí hizo saltar a tierra a los pasajeros y tripulantes del "Santa Ana", trasbordó a su navío lo más rico del cargamento, dejó algunos víveres a los que había hecho desembarcar y puso fuego al galeón, retirándose él satisfecho del éxito de aquella atrevida operación.

"Felizmente para los que en el galeón "Santa Ana" venían no ardió todo el navío; el casco quedó intacto y ellos lograron aderezarlo un tanto, volvieron a embarcarse y aunque con

grandes dificultades, arribaron al puerto de Acapulco, refiriendo todas sus desgracias. Grandes fueron con esto las pérdidas del comercio de México y profundo el disgusto del Virrey, que debió sin duda comprender que de haber salido la expedición de Acapulco, se hubiera evitado aquella desgracia, y quiso aún remediar el perjuicio, mandando que inmediatamente se diera Palacios a la vela en persecución del corsario; así se hizo, pero era ya muy tarde y quizá ni noticias tuvieron de él sus poco diligentes perseguidores”.

Desde que se iniciaron las relaciones comerciales entre la Nueva España y la Madre Patria, consistentes en el tráfico marítimo de embarcaciones que llevaban las remesas de oro y plata a la metrópoli, comenzaron a aparecer los piratas franceses, holandeses e ingleses, que asaltaban los buques españoles para apoderarse de ellos y de sus cargamentos.

Estas condiciones que originaban grandes perjuicios a la Corona de España, obligaron a su gobierno a dictar diversas disposiciones, consistentes en que los buques procedentes de la Nueva España, debían reconcentrarse en La Española, de donde se harían a la mar “en conserva” escoltados por flotas de guerra españolas encargadas de protegerlos. Asimismo los buques que salieran de España con destino a sus colonias de América, deberían reconcentrarse en Cádiz, Sevilla o Sanlúcar de Barrameda para salir a la mar debidamente escoltados por buques de guerra.

No obstante ello, la piratería continuaba en aumento, agregándose las excursiones de los corsarios franceses que los gobiernos de sus países sostenían y autorizaban, con instrucciones de hacer conquistas en América, en perjuicio de España y Portugal y que dieron lugar a múltiples ataques de los franceses al comercio español y a diferentes desembarcos en las costas americanas e islas del Caribe, donde establecieron definitivamente sus colonias.

“El primero de los marinos ingleses que alcanzó los honores de la celebridad fué Juan Hawkins, que se inició con el comercio de esclavos, o más bien dicho, por el cambio de estos por cueros, azúcar y perlas. Los españoles llamaban a Juan Hawkins, Juan Aquines y con este nombre se le encuentra citado comúnmente por los historiadores de aquel tiempo. Hawkins caminó

con fortuna en sus empresas hasta el año de 1568, en que llegó a la isla de Sacrificios, frente a las playas de Veracruz y permaneció allí muchos días comerciando sin duda con los vecinos de la costa de la Nueva España. Acertó a llegar por esos días el Virrey Don Martín Enríquez de Almanza, en la flota que mandaba como General Don Francisco de Luján. El nuevo Gobernante de México dispuso atacar a los ingleses, que permanecían anclados en Sacrificios, sin inquietarse por la llegada de aquella flota española y dando sobre Hawkins y los suyos, los derrotaron completamente”.

De los buques de Hawkins escaparon dos, uno de los cuales regresó a Inglaterra y el otro continuó expedicionando en nuestra costa, haciendo un desembarco en Tampico. La expedición fracasó pues fue recibida por Luis de Carabajal, Gobernador de aquella región, quien hizo algunos prisioneros que envió a México consignados al Santo Oficio, donde se les aplicó cruel tormento, en la investigación de asuntos religiosos.

El corsario inglés Francisco Drake, que se hizo famoso por sus excursiones de piratería en el Atlántico, logró el apoyo y favor de la Reina Isabel de Inglaterra, para atacar las colonias españolas de América, animado por su espíritu de venganza de la derrota que sufrió en Veracruz, siendo lugarteniente de Juan Hawkins, y en el año de 1572 se dirigió al Golfo de México. En el mes de Mayo de aquel año, después de capturar gran número de embarcaciones mercantes españolas, se dirigió al Golfo de Honduras en cuya costa hizo un desembarco y auxiliado por algunos negros y aventureros, se apoderó de varios pueblos, tomó y saqueó la ciudad de “Gracias a Dios”, regresando después a Inglaterra con sus tesoros robados.

A su vuelta a Inglaterra logró nuevo apoyo de la Reina Isabel, quien lo auxilió con mil coronas, para organizar una expedición al Pacífico, que llevó a cabo cruzando el estrecho de Magallanes en el año de 1577, por el mes de Noviembre.

“Recorriendo las costas de Chile, apresó un navío con veinticinco mil pesos en oro; llegó después al Callao, de donde se llevó un navío cargado con plata dispersando otros once que se encontraban surtos en aquel puerto. En el cabo de San Francisco hizo presa de otro navío que traía trece cajones de plata y

ochenta libras de oro, apoderándose por último, en Marzo de 1579 del navío mercante español nombrado el "Sacafuego", que llevaba muy grandes riquezas".

Después de estas correrías, Drake regresó a Inglaterra por la vía de las Molucas y Cabo de Buena Esperanza, llegando a dar la vuelta al mundo, con un tesoro de ochocientas mil libras, con que llegó a Inglaterra en un solo navío: el llamado "La Sierva de oro", en Noviembre de 1580, pues en las expediciones se perdieron cuatro de los cinco navíos con que salió de Inglaterra.

"Rotas las hostilidades entre Inglaterra y España, Drake volvió a la América, a emprender la guerra contra los españoles pero ya con el carácter de Jefe en la Marina Real Inglesa y con una flota de veintiún navíos llegó a las islas y después al continente, incendiando y saqueando las ciudades de Santiago, Santo Domingo y Cartagena y arrasando en la costa de la Florida, dos fuertes españoles".

Muchas fueron las expediciones de piratas y corsarios que Inglaterra destacó en contra del comercio y las colonias españolas de América, durante todo el siglo XVI siendo la más importante a cargo de William Park, contra la Nueva España, que operó en el Golfo de México y península de Yucatán.

Gobernaba a la sazón (1598) aquella provincia, Don Diego Fernández de Velasco, y Park, a quién los historiadores españoles llamaron Guillermo Parque, llegó al puerto de Campeche, desembarcó y se introdujo en la ciudad tan sigilosamente que cuando los vecinos sintieron su presencia, ni pudieron ya defenderse, ni poner a salvo del pillaje sus intereses. Unos huyeron a los campos y otros se refugiaron con el Alcalde Pedro de Interian, en el Convento de San Francisco, a donde también ocurrió el otro Alcalde llamado Francisco Sánchez, que se encontraba fuera de la ciudad".

"Emplearon aquella noche los invasores en el saco y en el desorden, y los vecinos que se encontraban en San Francisco, en prepararse para el combate, alentados por los Alcaldes. Amaneció y los campechanos salieron del convento, cortaron la retirada a los piratas y se empeñó el combate, en el que después de dos horas, herido William Park dió la señal de retirada, que verificaron los ingleses, batiéndose hasta embarcarse en las lan-

chas que los esperaban, aunque abandonando en tierra parte del botín”.

“Los campechanos hicieron prisionero en aquella batalla a un vecino de la Villa llamado Juan Venturate, que había servido a los piratas, dirigiéndoles para entrar a la ciudad y ayudándoles en todas sus operaciones. Venturate fué llevado a la plaza principal de Campeche, en donde sufrió una muerte horrorosa, pues la tradición refiere que las mujeres del pueblo le destrozaban, arrancándole las carnes con tenazas candentes”.

“Los corsarios se hicieron a la mar, pero fueron alcanzados por dos fragatas, una que el Cabildo de Mérida, de acuerdo con el Teniente General Martín de Palomar, y al mando del Capitán Alonso Vargas, envió en auxilio de Campeche y otra en que los vecinos de Campeche salieron a dar alcance al enemigo. Trabóse un terrible combate de abordaje entre la fragata meridana y un patache de Park; la victoria favoreció a la primera y el patache prisionero sirvió de trofeo a Don Alonso de Vargas y a los suyos”.

Posteriormente volvieron los ingleses a intentar un desembarco, en la península yucateca, pero fueron rechazados y ya no volvieron a presentarse más.

En el año de 1597 los filibusteros ingleses se apoderaron de la isla Txis (Isla del Carmen), de donde fueron desalojados años más tarde por Don Juan de Amestoy al mando de las milicias tabasqueñas y al grito de “viva Tabasco y Carlos III” un día 16 de Julio, por lo que se dió a la isla desde entonces, el nombre que ahora tiene de Isla del Carmen, Patrona de ese día.

Tanto sufrieron los habitantes de la costa de Sotavento, por los ataques de los piratas que se internaban en los ríos, que se mando construir en el año de 1597, un fortín sobre la loma de la Encarnación, cerca de la margen del Río Grijalva, “para proteger los intereses Reales de San Juan Bautista”. Asimismo el Gobernador don Francisco Vazquez Gijón, estableció las “Vigías” en las costas y organizó las fuerzas de defensa para el caso de ataques de los piratas, organizando las “Compañías Guardacostas”.

Todos estos transtornos que sufría el comercio español en sus colonias de América, dieron lugar a la creación de escuadras encargadas de la vigilancia de los mares y por Cédula

Real del año de 1578, se creó la Armada de Barlovento, señalándole como su Apostadero el puerto de Veracruz, pero no se organizó sino hasta mucho después.

"A consecuencia del ataque y saqueo de la ciudad de Campeche el 12 de Agosto de 1633 por "Pié de Palo" y Diego "el Mulato"; por Cédula Real de 4 de Mayo de 1635, se creó el impuesto llamado del "tostón" (consistente en cuatro reales) que deberían pagar anualmente los indios. Posteriormente en 23 de Febrero de 1638, otra Cédula Real completó la serie de contribuciones cuyos fines se destinarían al alistamiento de una Escuadra dedicada a vigilar las costas del Golfo de México y que tendría por nombre Armada de Barlovento.

"No fué sino en la época del gobierno de Don Diego Cárdenas Zapata, Marqués de Santo Floro, (1636-1643), cuando se urgió a las autoridades de la provincia para que hicieran efectivas dichas contribuciones estipuladas en los mandamientos anteriores y según las cuales, Yucatán (la provincia), debía contribuir con la tercera parte de los productos de sus encomiendas, el duplo de sus alcabalas y un tanto por ciento sobre los tributos de los encomenderos".

"Los Ayuntamientos de la Provincia acudieron al Gobernador para que se aplazase el cobro de dichas contribuciones, por considerarlas demasiado gravosas dada la crítica situación prevaleciente. Pero el Gobernador ordenó se cobraran, alegando que de no hacerlo, se le descontaría de su patrimonio el faltante.

Entonces los Ayuntamientos acudieron al Rey, nombrando como Procurador a Juan de Magaña Pacheco, para que fuera a España a gestionar la supresión de las contribuciones; al mismo tiempo que el Gobernador las hacía efectivas e informaba a su vez de la situación de la Provincia. Como resultado de la instancia y los informes, el Monarca español ordenó que se dejaran de cobrar, quedando únicamente vigente una contribución sobre los encomenderos en razón de las mantas que cobrasen como tributo, y otra sobre los naipes."

A mediados del año de 1592, el Virrey Dn. Luis de Velasco fué promovido por orden del Emperador, al Virreynato del Perú, recibiendo del Monarca gran favor y consideración, facultándolo para designar nuevo Visitador de la Audiencia de

Filipinas, siendo nombrado por Velazco, el Lic. Herver del Corral. En unión del nuevo Visitador salió también de la Nueva España para las Filipinas, el nuevo Gobernador de ellas Gómez Pérez de Mariñas, quien fué notificado encontrándose en Xochimilco, por Real Cédula en que se disponía: "que en lo sucesivo, el gobierno de las Islas Filipinas, quedaba sujeto a la Nueva España, y la Administración Judicial de ellas, dependiente de la Audiencia de México.

"Desde que fué descubierto el Océano Pacífico por los expedicionarios de Cortés, al que llamaron Mar del Sur, en las costas del Anáhuac, nacieron el deseo y la intención de explorar aquellos mares y sus costas, en busca de nuevas tierras por conquistar y de nuevos tesoros, iniciándose una era de expediciones marítimas que fué incrementándose más y más, a medida que se tenían noticias de los nuevos descubrimientos, y así fueron organizándose una tras otra las expediciones que ordenaba el Monarca español, o el Virrey de sus colonias en América.

Muchas fueron las expediciones marítimas que tuvieron lugar en aquellos mares y sus costas, integradas por buques españoles, y en su mayoría, con tripulaciones también mexicanas.

Ya se ha hecho mención de algunas de las mencionadas expediciones, contándose como principales las que a través del Pacífico, llegaron hasta las islas de las especierías en el Poniente y las que descubrieron las costas de Alaska.

Entre las primeras se cuenta como de mayor importancia la que integrada por cinco embarcaciones al mando del Adelantado Don Miguel López de Legaspi y del Padre Andrés de Urdaneta, llegó a las Islas Filipinas en el año 1565, que tuvo por objeto conquistar y poblar aquellas islas y encontrar la derrota más conveniente de retorno a la Nueva España, como ya se ha relatado.

Entre las segundas, que exploraron las costas del Noroeste de la América, se encuentra la que al mando del Piloto griego Juan de Fuca, descubrió en el año de 1592 el estrecho que lleva su nombre, conservado hasta la fecha, y que en la actualidad forma límites entre los Estados Unidos y el Canadá, en la costa del Pacífico.

Otra expedición de importancia, tal vez la primera por los

resultados que obtuvo, fué la que integrada por las goletas "Sutil" y "Mexicana", y al mando del Capitán de Fragata Don Dionisio Alcalá Galiano, reconoció la costa Norte y Noroeste de América, llegando hasta el puerto de Nutka en Alaska, de la que se hablará más adelante.

El comercio marítimo de la Nueva España, poco después de consolidado su gobierno bajo Hernán Cortés y las dos primeras Audiencias, podía clasificarse en tres grupos: el netamente español, que se verificaba con la Madre Patria; el americano, que tenía lugar con las islas del Caribe y con las demás regiones del Nuevo Mundo; y el asiático, que tenía lugar con el Japón, la China, y demás lugares del Poniente, estando habilitados todos los puertos de la Nueva España para dicho comercio marítimo y estando los Capitanes de los buques, facultados para elegir el puerto que más les conviniera para el desembarco de sus mercaderías, sin ejercerse vigilancia alguna por parte de las autoridades, más que en las personas que llegaban, para averiguar si se trataba de enemigos de la Colonia.

Durante los primeros años, las importaciones procedentes de España consistían principalmente en harina, aceite, vinos ropas, telas, caballos y armas, que los mercaderes que llegaban a las Indias, como se llamaban estas comarcas, realizaban y explotaban, en cambio de las cuales, se llevaban oro, plata, perlas, piedras preciosas y algunos otros productos de valor.

La lencería y las sedas españolas, antes de establecerse el comercio con Manila, eran de gran demanda y consumo en la Nueva España, hasta que las sedas y productos de la China y del Japón, fueron ganando el favor de los habitantes de la colonia, lo que hizo florecer grandemente el comercio marítimo de la Nueva España y del Perú, pues los artículos procedentes del Extremo Oriente para el Perú, eran desembarcados en Acapulco y de allí reexpedidos para el Perú.

El comercio marítimo con el Extremo Oriente y el Perú, floreció por muchos años, lo que dió lugar a que los monarcas españoles dictaran diversas disposiciones de protección a los comerciantes españoles que sufrían la competencia de aquellas regiones asiáticas, y se comenzaron a establecer impuestos y restricciones a las importaciones, hasta que al fin se dispuso su-

primir el comercio con el Perú y suprimir la importación de muchos productos del Oriente.

“De la Nueva España, además del oro y la plata, comenzaron a explotarse azúcar y cueros, que parecen haber sido los principales renglones de ese comercio, porque el tabaco, aunque se cultivaba en nuestras costas, el mayor consumo de él, era del que llegaba de la Guayana y ascendía a cuatro mil pacas anuales; el cacao, aunque también se producía en Tabasco y en algunas costas, se consumía de Maracaibo y Caracas; de Yucatán y Campeche se exportaban diez mil arrobas de grana, de Tabasco dos mil, y otro tanto de la Laguna de Términos y Jicalango; además sobre cuatro mil quintales de palo de tinte y cien mil libras de añil. El número de cueros que se sacaban anualmente de la Nueva España a fines del siglo XVI, y principios del XVII era grande, pues sólo la península de Yucatán, daba por término medio diez mil y en veinte mil en que se calculaban los embarcados por Veraacruz. No hay datos sobre el azúcar que se exportaba de México; pero debe haber sido en gran cantidad, pues la isla de Cuba, que no estaba entonces a la altura de la Nueva España, producía cien mil arrobas en Santiago de Cuba, y otro tanto en La Habana”.

“El comercio de la Nueva España con el Perú y las otras colonias del Pacífico, llegó a estar floreciente por el año de 1595. Embarcábanse de Acapulco para el Callao las mercancías, que consistían principalmente en paños, tejidos de seda y otros efectos de China y del Japón, en cambio de todo lo cual, los comerciantes de México, recibían del Perú oro, sobre todo plata acuñada en gran cantidad. (Los pesos del Perú circulaban en México como moneda de uso corriente con el nombre de “peruleros”). “El gobierno español inspirado por los Cónsules y mercaderes de Sevilla, creyó que esto perjudicaba los intereses de los comerciantes de la Metrópoli menoscabando los despachos de los galeones y el consumo de las mercaderías, porque además de los tejidos de seda que llegaban del Asia, en Puebla y Antequera (Oaxaca), se fabricaban con la seda de China que venía en los galeones de Filipinas, terciopelos, damascos, mantos, tocas, pasamuros, tafetanes y otros objetos de lujo, de los que hacían gran consumo los opulentos del Perú, y por esto, el año de 1596, se prohibió el comercio y tráfico entre los

puertos de la Nueva España y los del Perú, limitando la facultad que tenían los Virreyes para conceder las licencias, entre los puertos de ambos países, quedando exceptuados de esta disposición solamente los navíos que podían salir para los puertos de Realejo y Sonsonate, conduciendo brea, alquitrán y tabaco, para subsistencia de la Armada y abasto de las provincias”.

“Para el comercio con las Filipinas, el único puerto autorizado legalmente en las costas del Pacífico, era el de Acapulco, porque al principio pasaron libremente todas las mercancías de las Filipinas a la Nueva España, Guatemala, Tierra Firme y Perú, por Cédula Real de 14 de Abril de 1579. Como fuese creciendo, pareció necesario limitarle y así, por Cédula de 11 de Noviembre de 1587, “se ordenó que de la Nueva España no pasase al Perú ni Tierra Firme, ropa de China, de la que truxese —de Filipinas, lo cual después se confirmó por otras de 19 de Febrero y 13 de Junio de 1599”.— Y porque no se conseguiese por una vía, lo que se prohibía por otra, se despacharon Cédulas a 6 de Febrero y a 18 de Diciembre de 1591 para que totalmente cesase el comercio de las islas con el Perú. Lo cual se extendió luego a Tierra Firme y Guatemala, por cédula de 12 Enero de 1593, cerrando la contratación de China y de sus mercaderías para todas las Indias, excepto para la Nueva España, con quien quedó abierta por las Filipinas”.

“Los géneros que de las Filipinas llegaban a la Nueva España y de allí se repartían para Europa y para las colonias españolas en el Nuevo Mundo, eran, según se vé en un memorial del Procurador de Manila: “terciopelos llanos y labrados, raso, damascos, georgueranes, tafetanes, picotes, tocas, sedas flojas y torcida, felpas y otras tramas, obras y tejidos de ella y de algodón, cenebafas, bocacías, holandillas, caniquias, camas, pabellones, colchas, cobertores, agalia, almizcle, ambar, oro, perlas, loza, escritorios y otros muebles, rubíes y otras piedras preciosas, obras de madera, artefactos de marfil y de hueso, diamantes”.

“Así, para impedir la competencia en la industria vinícola, *se mandaron arrancar las cepas en Nueva España*; para favorecer la industria de la seda en Granada y para que los comerciantes españoles encontraran mercados qué abastecer, pro-

curóse impedir y arruinar el comercio de Filipinas con América y el comercio de la Nueva España con el Perú, sin preocuparse de las manifestaciones y empeño de los comerciantes de México, de los vecinos y Ayuntamientos de Manila y de los Virreyes de la Nueva España y del Perú. Las restricciones impuestas a ese comercio, reduciendo a solo Acapulco el tráfico del Asia y a solo tres navíos al año el movimiento marítimo de Filipinas con Nueva España, no fueron suficientes para impedir ese comercio que ofrecía tan grandes ganancias a los mercaderes y tantas comodidades al público; y al terminar el siglo XVI, se aumentaron los derechos que pagaban las mercancías, esperando con esto restablecer el equilibrio y a ser posible, no la competencia, sino la preponderancia de los comerciantes españoles”.

“Establecióse la nao para Nueva España, que traía como fuerza de combate y servicio, fuera de marineros y grumetes, la que consta con sus respectivos sueldos en la siguiente relación: “Un General o Cabo, que con cuatro raciones que se le dan, tiene de sueldo cuatro mil trescientos veinticinco pesos; un Almirante, dos mil novecientos; dos maestros a cuatrocientos pesos; cuatro Pilotos a setecientos; dos guardianes a doscientos veinte y cinco; dos calafates a trescientos veinte y cinco; dos alguaciles del agua a doscientos veinte y cinco; dos cirujanos a doscientos veinte y cinco; dos condestables a trescientos veinte y cinco; veinte artilleros a doscientos veinte y cinco; dos toneleros a trescientos veinte y uno. Pero como los productos de la Real Hacienda en Filipinas no alcanzaban a cubrir el presupuesto de su gobierno, el de Nueva España, enviaba cada año, para cubrir el deficiente, doscientos setenta a doscientos ochenta mil pesos, poco más o menos”.

“En el siglo XVI comenzó a florecer el comercio en la Nueva España, merced a la comunicación con las Filipinas y al tráfico con los puertos de Guatemala y del Perú; y hubiera subido a un alto grado de prosperidad, sin las disposiciones que para restringirlo, dictaron los Reyes de España, obligados por las constantes quejas y sugerencias del Consulado de Sevilla, que se creía el representante, no solo del comercio de la Metrópoli, sino de los legítimos intereses de la Monarquía española”.

Así fué como posteriormente y a través de los años fué muriendo aquel comercio y tráfico marítimo, que tanto hizo florecer en un tiempo, a la Nueva España!

En el año de 1602 el Capitán Ambrosio Argüelles, vecino de Valladolid, Yucatán, salió del Río Lagartos con una fragata y cuatro canoas a emprender la conquista de las tribus que habitaban al Este de la península, en la bahía de la Ascención.

Ya había sido autorizado Argüelles desde 1595 para hacer aquella conquista, pero no pudo hacerla sino hasta el citado año de 1602. Salió la expedición en el mes de Febrero y apenas había doblado el cabo Catoche, se encontró con un corsario inglés que destruyó la flotilla, se apoderó de cuanto pudo, y abandonó a los tripulantes en una playa desierta.

Por el año de 1605, volvió a preocupar el ánimo de los gobernantes de la Nueva España; la conquista y pacificación de California y en 1610 el Capitán Tomás de Cardona hizo con Felipe III un contrato para llevar a cabo el descubrimiento y conquista de la mencionada California, y mandó para la Colonia como Capitán y Cabo de la expedición, a Francisco Basilio que salió de Sanlúcar de Barrameda en 1613, reconociendo en su viaje las islas del Caribe y las costas de Yucatán, Campeche y Tabasco, para llegar a San Juan de Ulúa en el año de 1614.

Ya en México, Tomás de Cardona hizo los preparativos necesarios para llevar a cabo la expedición, llevando a Acapulco su gente de mar y tierra y se ocupó en la construcción y aparejo de tres navíos. Cuando ya estaba listo para hacerse a la mar, se tuvo conocimiento de haber aparecido frente al puerto, cinco galeones holandeses en son de guerra, por lo que recibió orden Cardona de hacerse cargo de la defensa del puerto.

Después de dos largos meses de no haber recibido noticias de los holandeses, que no llegaron a atacar el puerto, Cardona se hizo a la mar, costeano hasta llegar a la California, de cuya tierra tomó posesión como si fuera nueva. De allí regresó la expedición a Mazatlán, donde se separó Cardona tomando el mando de la Capitana para seguir hacia el Sur, y los otros navíos se encomendaron a Juan de Iturbe, para regresar a la California.

En su navegación hacia el Sur, encontró Cardona a los holandeses frente a Zacatula, mandados por Jorge Spilberg quien después de una escaramuza se apoderó del navío de Cardona, quien se arrojó al agua con otras personas que le acompañaban y ganaron la costa, siendo tomados prisioneros los demás.

Jorge Spilberg entró al puerto de Salagua (Manzanillo) con sus galeones y el navío capturado, para proveerse de agua y víveres, desembarcando alguna gente, cuando llegaba al mismo lugar Sebastián Vizcaíno, con gente de guerra para evitar el desembarco de los holandeses. La gente de Vizcaíno cargó vigorosamente sobre Spilberg, obligándolo a reembarcarse y haciéndole algunos muertos y prisioneros.

Allí se supo que el objeto de los holandeses era el de esperar a las naos que venían de Filipinas y apoderarse de ellas.

Cardona que llegó a México para informar al Virrey de lo ocurrido, volvió a ser comisionado a Acapulco para defender el puerto y de allí despachó un navío a encontrar al galeón de Filipinas para darle aviso de los holandeses y que cambiara derrota para evitar el ser atacado, lo que fué muy oportuno, pues el galeón entró a Acapulco sin novedad, burlando a los holandeses.

Los Monarcas españoles y los Virreyes de América, no desmayaban en sus intentos de ensanchar los dominios de la Corona y tanto por agua como tierra, organizaron nuevas expediciones alentados por el incremento de las riquezas que a las colonias daba el comercio marítimo con las islas del Poniente.

En el año de 1611 se organizó en Acapulco una expedición marítima de orden del Virrey Don Luis de Velazco, que se puso bajo el mando de Don Sebastián Vizcaíno, con instrucciones de hacerse a la mar hacia el Poniente en demanda de las islas llamadas "Ricas de oro y plata", llevando el Jefe de la expedición el carácter de Embajador del Rey de España y del Virrey de México, ante el Emperador del Japón, por lo que se ordenó a Vizcaíno saliera directamente al Japón, sin tocar las Filipinas.

La expedición estaba compuesta de varios navíos entre ellos el "San Francisco", donde embarcó Vizcaíno, llevando

Capitán y Maestre, tres frailes y tres legos, escribano y Pilotos. Después de una navegación que se prolongó durante ochenta y tres días, tocando las islas de Los Ladrones, llegó Vizcaíno a un puerto del Japón; de donde hizo gestiones para ser recibido por el Emperador.

Después de varios días de espera, la embajada fué recibida con gran pompa y esplendor; el Embajador presentó sus cartas credenciales y los regalos que llevaba y fué tratado con muchas atenciones y consideraciones. Vizcaíno obtuvo del Emperador, permiso para explorar en las islas y puertos japoneses, lo que le valió sospechas e intrigas de los holandeses que operaban por aquellas regiones, quienes lo mal informaron ante el gobierno japonés; dando por resultado que el Emperador lo menospreciara y le retirara su confianza.

Vizcaino se encontraba con los demas miembros de la expedición, en muy difíciles condiciones habiéndosele agotado los recursos y encontrando hostilidad en todas partes, estando ya sus navíos inútiles para la navegación, por lo que con el fin de regresar a la Nueva España, que era su único deseo, tuvo la suerte de conseguir la colocación de un contrato para la construcción de un navío en el que regresó a la Nueva España, después de una penosa navegación por los malos tiempos, reconociendo el cabo Mendocino el día 20 de Diciembre de 1613 y siguiendo para Zacatula, a donde llegó el 20 de Enero, considerándose fracasada su expedición.

En el año de 1624, el Príncipe de Nassau al mando de una poderosa flota holandesa, se presentó ante el puerto de Acapulco amenazando la plaza, de la que se hizo dueño, no encontrando resistencia alguna, pues la guarnición del fuerte de San Diego no se consideró capaz de resistir el ataque y abandonó el lugar, por lo que los holandeses pudieron permanecer en el puerto durante varios días.

Las operaciones de los holandeses se concretaron a proveerse de agua y víveres, haciéndose a la mar, cuando ya se disponía por orden del Virrey, el envío de tropas para hacer desalojar el puerto. Se dispuso entonces que para evitar nuevas sorpresas, se reforzara la guarnición del castillo y se construyera un nuevo muro y cuatro bastiones.

Al año siguiente, volvieron los holandeses a Acapulco, mandando la Escuadra Spilberg; pero entonces no lo hicieron en son de guerra, sino solamente con intenciones de proveerse de agua y víveres, según lo hizo saber Spilberg al Gobernador, quien permitió la entrada de la Escuadra, la que supo cumplir su ofrecimiento de retirarse una vez proveída.

En 1627, durante el gobierno del Marqués del Cerralvo, se prohibió completamente el tráfico entre los pueblos de la Nueva España y los del Perú, no sólo de las mercancías de China que de Acapulco salían para el Callao, sino de todas las de Castilla, que llegando a Veracruz atravesaban la Colonia para ser embarcadas en Acapulco con destino al Perú. Causó esto grandes perjuicios al comercio y aún a la industria, porque con las sedas de China se fabricaban en Puebla ricas telas, que tenían ya gran consumo en el Perú; en vano representaron el Comercio de Manila y el de Nueva España y las industrias de Puebla; todo fué inútil y la disposición se llevó adelante.

Fué hasta el año de 1638 cuando se organizó en Veracruz la primera fuerza naval de importancia, con el nombre de Real Armada de Barlovento, como ya se dijo, destinada a perseguir a los piratas ingleses y holandeses que abundaban en el Golfo de México. La citada Armada se organizó por orden del Virrey de Cadereyta y se vió muy atareada en la persecución de la piratería durante algunos años disminuyendo sus efectivos que no podían ser repuestos debidamente.

Aumentaron sus tareas de persecución, después del año de 1655, pues en dicho año fué capturada la isla de Jamaica por una Escuadra inglesa compuesta de treinta buques y siete mil hombres, haciendo esto aumentar el número de piratas en el Golfo de México.

Gran incremento tomaba la piratería, operando entonces verdaderas flotillas bien armadas; una de ellas de mucha importancia, compuesta de diez embarcaciones, con tripulantes de diversas nacionalidades, que mandaban "Pie de Palo" y Diego "El Mulato", llenaba de espanto a los habitantes de las costas de Tabasco y de Campeche, cometiendo mil atrocidades.

El Diccionario Geográfico e Histórico de Campeche, por

Juan de Dios Pérez Galaz, dice acerca de la piratería lo siguiente:

“Debe buscarse su origen en la famosa Bula de Alejandro VI, Borgia, “Intercoeteris”, en virtud de la cual, se repartían las tierras descubiertas por Colón, en dos partes: una para España, la mayor, y otra para Portugal, excluyendo a las demás naciones de la época, en la explotación de sus riquezas”.

“De allí que los contrabandistas y piratas de todas partes, vinieran en rigor, a reclamar su parte en la riqueza americana. Y la tomaron”.

“Por la excesiva lejanía de los puertos europeos, de las rutas de América, los piratas se vieron en la necesidad de buscar puntos de abastecimiento cercanos a los lugares de ataque. Estos fueron Jamaica, de dominio inglés y la isla de Tortuga, bajo el pabellón francés. Esta última es la de más tristes recuerdos para nosotros, ya que la mayor parte de las expediciones que atacaron Campeche, fueron armadas en dicha isla”.

El día 11 de Agosto de 1633, se puso a la vista de Campeche la flotilla de “Pié de Palo”, y Diego “El Mulato”, que llevaba quinientos hombres, entre holandeses, ingleses, franceses y algunos portugueses, y al día siguiente se aproximó a la playa de San Román para desembarcar.

La guarnición de la plaza, compuesta de trescientos hombres, al mando del Capitán Domingo Galván Romero, se defendió con bravura, pero dada la superioridad numérica del enemigo y de las armas que portaba, después de un cruento y reñido combate en que hubo muchos muertos, la guarnición fué vencida y los piratas se apoderaron de la Plaza cometiendo muchos desmanes. Días después, abandonaron el puerto “Pie de Palo” y Diego “El Mulato” al mando de sus hombres, llevándose un gran cargamento de palo de tinte de mucho valor.

Durante la refriega, murió el Capitán Domingo Galván Romero, Jefe de la Plaza, y se cuenta que cuando Diego “El Mulato” encontró el cadáver del Capitán, mucho se entristeció y conmovió, debido a que dicho Capitán Galván Romero, había sido su protector, quien recibió a Diego desde niño y lo tuvo a su cargo en su rancho hasta que fué grande. Por esta circuns-

tancia muchos creen que Diego "El Mulato", el famoso pirata, era campechano, siendo que era originario de la isla de Cuba.

En la obra "México a Través de los Siglos", de la que se han copiado muchos pasajes históricos, aparece publicada una relación que un testigo presencial refiere en esta forma:

"Relación de la toma de la Villa de San Francisco de Campecho y lo que en ella sucedió es lo siguiente:

"Viernes por la mañana aparecieron sobre San Francisco de Campeche cuatro velas y acercándose dieron fondo en diferentes puestos dejando nueve leguas de allí otras tres urcas entre las cuales estaban capitana y almiranta y en las cuatro que vinieron al efecto, embarcaron toda la más de la gente de las tres que quedaron fuera, dejándolas tan solo con algunos artilleros y marineros y de las cuatro que dieron fondo para el dicho efecto las dos mayores se quedaron a una vista donde primero dieron fondo despachando con la gente una urca quequeña, un patache y las lanchas que las tres bogaban veinticuatro remos, estos vinieron el viernes por la noche, el 20 de Agosto de 1633 y la misma noche se puso enfrente del convento de San Francisco el patache y una lancha y al romper el día vino con el terral corriendo la costa y viendo la disposición de la tierra pasó un tiro de una roqueta de San Román donde empezó a echar gente con estratagema de que quería marchar por el monte porque la fué metiendo en él y después que la tuvo puesta en tierra que serían hasta quinientos hombres por lo que dicho "Pie de Palo" holandés fué de quien nació la orden de él embestir por ser más capaz que Yan Fors que es el que viene por general, en fin puso el maestro de campo en orden su gente y formado su escuadrón marcharon con mucho sosiego hasta llegar a pelear con la primera trinchera la cual fué desbaratada por la poca fuerza que en ella abía allí salieron los indios de San Román y procurando hacerles daño como las armas que traían eran flacas recibieron los holandeses poco daño y ellos con pérdidas de más de veinte sin los heridos, pasó el enemigo a la siguiente trinchera de San Román y midiéndose con ella hizo alto peleando siempre con tanta orden que por la costa traían las lan-

chas disparando a los que en tierra estaban los nuestros haciendo daño y divirtiendo con dos pedreros que cada uno traía el patache y la urca hacían lo mismo con la artillería, estuvo el enemigo peleando con esta trinchera obra de media hora poco menos tenía la dicha trinchera, tres piezas pequeñas y mal pertrechadas y treinta hombres. Viendo la fuerza del enemigo vino una voz de la plaza de armas que los hizo retirar quedando en ella solo tres hombres viendo el enemigo la disposición de ella se arrojó de golpe a entrar la cual la ganó porque de los tres que en ella estaban murieron los dos y el otro fué preso allí tremoló sus banderas y repartió la gente en tres escuadras para ir a embestir a la plaza de armas dándoles órdenes el dicho Pie de Palo que la embestida fuese de carrera y que cayese el que cayese y viniese el que viniese lo hicieron así embistiendo la plaza por tres partes reservando siempre la playa por estar en aquella parte la fuerza en donde estaba la mayor parte de las piezas. La plaza estaba atrincherada de fajinas y arena aunque para la entrada del enemigo no tuvo la disposición que requería porque con la misma humareda alló por donde entrar habiéndose perdido los españoles se retiraron a Santa Lucía que es fuera de la Villa y el enemigo se apoderó de la plaza y en ella hizo su cuerpo de guardia en tanto que la saqueó valiéndose de la artillería nuestra para limpiar las calles y sejas del monte que desde las mismas bocas de la dicha plaza se descubren saquearon la dicha villa sábado y domingo haciendo la iglesia mayor almacén de los despojos tomando la razón de todo reservaron de once fragatas y navíos que en el puerto había los siete mayores para llevar a las naos el pillaje y a los cuatro dieron fuego el lunes embarcaron y cargaron el martes, se embarcaron con mucha prisa temiendo el socorro de Mérida y no perder lo ganado que aunque dejaron en tierra algunas cosas de valor. En la refriega murieron de los nuestros catorce españoles y algunos heridos más veinte indios algunos negros y mestizos, de los holandeses por nuestra cuenta debieron morir hasta cuarenta aunque ellos dicen les falta mucha gente la cual no sabían el número por no haber pasado muestra por la ocupación de la carga estos decían haber ellos enterrado; a bordo de las naos tienen más de cincuenta heridos de los cuales se les van

muriendo algunos. En el tiempo que asistió en la villa el general trató de que rescatasen la villa pidiendo por ella cuarenta mil ducados envió mensajero el cual trajo por respuesta que la quemase y no tratase de rescate, él no la quemó porque las casas todas eran de piedra, derramó y desfondo todo el vino que tenían las bodegas porque su gente comenzaba a amotinarse por las borracheras que entre ellos había y fué bastante diligencia para aquietarlos. La capitana será de hasta setecientas toneladas trae cuarenta y cuatro piezas de bronce y hierro que no le hace diferencia son las dos andanas cañones y culebrinas y las de las obras muertas mojanas y pedreros de la cubierta que no entran en el número de las cuarenta y cuatro, el almirante tiene cuarenta y dos del mismo genero. Las demás son de a diez y seis piezas que son las tres del patache cuatro y la urquilla ocho el número de gente que en todas viene repartida será hasta ochocientos hombres, holandeses, franceses, pechilingües ingleses, balones y flamencos dos días antes que se hicieran a la vela entraron en consulta y pareció quedarse en las Indias Pié de Palo con su urca un patache y una fragata que armaron con cuatro piezas de las que llevaron cargadas para que quedan en compañía del Pié de Palo las demás van a Holanda con el pillaje que han tenido en ocho meses que faltan de Holanda, salió también de la dicha consulta largar cuatro bajeles y volverlos a sus dueños quemaron otro y largaron todos los prisioneros que hicieron a la vela domingo por la mañana para hacer su viaje. Esto es lo que hasta aquí ha pasado y como persona que doy fé como quien fué preso en la trincherá de San Román y estuvo preso en la capitana y en la urca de Pié de Palo y en la embestida de la plaza me llevaron maniatado por delante y vide en ese tiempo la disposición de todo”.

Los conflictos internacionales en que estaba envuelta la Metrópoli en Europa, agotaban los recursos de la Corona de España, que se veía ya en grandes aprietos para sostener tantas y frecuentes guerras, obligándola a descuidar sus atenciones para con sus Colonias de América, lo que dió lugar a que se encargara el Virrey de la Nueva España de la protección de las islas y del tráfico marítimo, que sufrían los frecuentes y

constantes amagos y ataques de la piratería, siempre creciente, de los holandeses, ingleses y franceses.

El Virrey García Sarmiento de Sotomayor, Conde de Salvatierra, dió preferente atención a aquel encargo en auxilio de la Corona y comenzó en ocuparse con ahinco en el mejoramiento de la Real Armada de Barlovento, cuyos elementos eran los únicos con que contaba para cumplir con tan delicada misión y compromiso, teniendo además que ocuparse la Armada en la custodia de las naos y en llevar tropas y pertrechos a las islas.

“El Conde de Salvatierra consiguió arreglar los fondos para la subsistencia de la Armada en vista del informe dado por Don Melchor de Cándano Sotoyana, que fué comisionado por el Marqués de Cadereyta para liquidar y poner en vía de pago en Guatemala, Cartagena, Santa María y el Perú, los impuestos destinados al mantenimiento y reparación de los navíos de la Armada”.

“Estaban impuestos, para completar los doscientos cincuenta mil pesos destinados a la Armada, en Cartagena, el dos por ciento sobre las alcabalas, otro tanto sobre los almojarifazgos; cada botija de vino pagaba cuatro reales y cien cada pipa del mismo de vinagre; cuatro reales la carga de cacao, dos cada baraja, dando estas imposiciones cerca de cuarenta mil pesos cada año, administrados por Juan Vilches, con sueldo, pero después se nombraron recaudadores con el uno por ciento. En Santa María y Nueva Granada para la “Unión de las Armas”; Venezuela daba treinta mil pesos un año con otro. También se aplicaba a los gastos de la Armada, parte del derecho que en Veracruz, pagaban las pipas de vino, cuyos productos estaban destinados a la construcción del muelle; lo que producían las salinas del Peñón Blanco y otras, todo lo que produjera la composición de tierras y estancias de ganado, ascendiendo solamente a veinte mil pesos el arreglo de los bienes del Marquesado del Valle; lo proveniente de las reformas de los presidios del interior de Nueva España, y cuatro mil pesos que se daban para gastos secretos a la Nueva Vizcaya. Era seguro que no quedarían los pobres indios sin contribuir, y por eso se les asignaba el tercio de las encomiendas de ellos, aunque a poco se

suspendió este impuesto; además doscientos mil pesos que por una sola vez dió la ciudad de México, "por el comercio del oficio de Corregidor". Aplicábanse al mismo objeto, algunos derechos que cobraban los oficiales reales, y que creyéndolos superfluos, se dió orden al Marqués de Cadereyta, para que los destinara al sostenimiento de la Armada. Medio real por el derecho que se llama de desagüe y varios impuestos sobre la Nueva Vizcaya. También la capital de la Nueva Vizcaya daba dos reales por cada baraja, dos por ciento en los almojarifazgos de las mercancías que entraban y salían en este reino; seis reales por cada docena de cordobanes al pelo; dos pesos cada pieza de paño común y cuatro los finos; En el cobro y administración de estos fondos hubo siempre bastante desorden, pues no se ejecutaban las cédulas que estaban dadas y como era indispensable la existencia de los buques que cuidaban las costas de Nueva España, ordenó el Rey al Conde de Salvatierra encargarse de la Administración de los derechos que daba México al Fiscal Doctor Don Pedro Melian, para que se llevara sobre toda una cuenta exacta e hiciera que el dinero destinado a la Armada solamente se empleara en lo relativo a ella. A la Nueva Galicia se le impuso una cantidad en proporción a las demás provincias; todo el dinero para la Armada estaba a la orden del Virrey de Nueva España, llegando México a ser la Metrópoli de la América, a causa de las continuas guerras que en Europa sostenía España y que la imposibilitaban de comunicarse con el Nuevo Continente.

"Sin embargo del empeño del Marqués de Salvatierra por el progreso de la Armada, Felipe IV hizo saber al Marqués que no tenía facultades para nombrar General de Armada, y le reprendió severamente porque había prohibido que en Campeche se abriesen y se registrasen fardos que de Puerto Bello iban a Veracruz".

"El Virrey no tenía buques de qué disponer para la protección de los galeones de Filipinas, y el comercio de esas islas que era tan poderosa fuente de riquezas, comenzó a decaer, más por desconfianza de los mercaderes que por obstáculos puestos

por los holandeses, porque las naos hacían su curso con regularidad”.

“En el gobierno del Conde de Salvatierra se intentó una nueva expedición a California. Felipe IV ordenó al Consejo de Indias que arreglase todo lo necesario para que Don Pedro Porter de Casanate que servía en la Real Armada, fuera con el título de Cabo y Almirante a descubrimientos en el Mar del Sur. Porter de Casanate en cumplimiento de esa orden, salió de Cádiz el 2 de Junio de 1634 en los galeones que mandaba el General Francisco Díaz Pimenta; llegó a Cartagena el 19 de Julio, volvió a embarcarse el 2 de Agosto en los navíos de azogue que mandaba el Capitán Don Pedro Girón y desembarcó en Veracruz el 22 del mismo mes”.

“El Conde de Salvatierra recibió con gran beneplácito a Casanate; este ayudado por el Virrey comenzó a reunir con mucho empeño dinero y hombres para la expedición, en lo que le ayudaron eficazmente, las comunidades religiosas. Alonso González de Barriga, con carpinteros de ribera y gente de mar y guerra, salió por orden de Casanate, para las costas de la Nueva Galicia con el objeto de construir dos navíos, uno grande y uno pequeño, y preparar todo lo necesario para la expedición; eso pasaba el 31 de diciembre de 1643”.

“Se trabajaba con gran actividad en las construcciones navales cuando Casanate tuvo noticia de que seis navíos holandeses andaban por las costas del Pacífico; salió por la posta al lugar en que tenía el astillero para procurar que se activasen los trabajos y que se guardasen en el mismo lugar y bajo el amparo de las tropas que allí había mandado el Virrey, una fragata que Casanate había fletado por dos años y que se llamaba “Nuestra Señora del Rosario”. El astillero estaba en el puerto de Santiago, llamado hoy el Manzanillo”.

Casanate procuró reunir los elementos necesarios para su empresa y entre tanto envió la fragata con el Capitán Luis de Porras a hacer un viaje de exploración por California y también con objeto de que encontrase a los navíos que venían de Filipinas; volvió la fragata exploradora sin haber encontrado

los navíos, pero sí con muchas noticias de las costas de California”.

“Todo estaba ya preparado; pero quizá por la tardanza, los marineros comenzaron a fastidiarse, y el día 20 de Marzo de 1644 se fugaron algunos de ellos, del astillero, llevándose una embarcación pequeña. Esto puso en alarma a Casanate, y el 10 de Mayo recibió carta de Gerónimo Alzate, Fiscal de la Audiencia de Guadalajara, en la que le avisaba: “que en 24 de Abril maliciosamente habían dado fuego al astillero y abrasándose el bajel grande, consumiendo la voracidad del fuego las maderas y almacenes donde estaban todas las prevenciones recogidas sin que del escapara ni aún la ruina”.

“Casanate no se desanimó; emprendió la construcción de nuevos navíos, pero para que le fuera más fácil llevar a cabo su empresa pidió al Virrey que lo nombrara Gobernador de Sinaloa, presentándole cartas del Rey, en que mandaba se favoreciese aquella empresa, conservando a Casanate en el estado más propicio para ejecutarla; pero el Virrey, a pesar de esto, no quiso darle el nombramiento y el viaje quedó aplazado hasta terminarse las nuevas embarcaciones”.

Con motivo de las hostilidades entre Inglaterra y España, el gobierno de la primera mandó a Crounwell organizar dos poderosas escuadras para hacer la guerra a España en sus colonias de América, una de cuyas escuadras se presentó ante La Española con intenciones de apoderarse de la isla. Hizo un desembarco pero fué rechazado y entonces la escuadra se dirigió a Jamaica para atacarla.

“El Gobernador de Jamaica pidió auxilio al Duque de Alburquerque, Virrey de la Nueva España y este le contestó que inmediatamente procedía a alistar el socorro, pero que entre tanto, se sostuviera en sus posesiones”.

“La Corte de España encargó al Virrey Duque de Alburquerque, las operaciones para la recuperación de Jamaica, dándole facultades extraordinarias en el ramo de Hacienda. En 1656 salieron de México los Tercios para socorrer a Jamaica, embarcados en varios navíos, que llegados a la isla, se unieron sus contingentes con las tropas que de Cartagena había man-

dado el Gobernador Don Pedro Zapata y con las que tenían ya los isleños. Comenzaron las hostilidades y combates; al principio la ventaja estuvo de parte de los soldados de México; pero constantemente tenían bajas de muertos y heridos, que no se remplazaban, al paso que los ingleses recibían socorros de las islas Bermudas, y en esa lucha desigual acabó el pequeño ejército mexicano y con él todas las esperanzas de los vecinos españoles e indios de Jamaica, que no encontrando ya seguridad en la isla, se embarcaron, llevándose cuanto les fué posible de sus haciendas, y se refugiaron, la mayor parte en la Nueva España y el resto en las otras islas".

"Juan Morgan, famoso jefe de piratas y filibusteros, nacido en el país de Gales en 1637, era el terror de las Antillas y por su audacia y su inteligencia, llegó a hacerse el jefe de todos aquellos hombres que huyendo del continente europeo, llegaban a las islas americanas buscando riquezas y aventuras. Morgan se unió con el viejo corsario Manswelt, quien murió pronto y Morgan llegó a reunir doce navíos y más de setecientos hombres de desembarco. Tomó y saqueó Puerto Príncipe, dirigiéndose después al continente; asaltó Puerto Bello, del que también se apoderó, saqueando y poniendo a rescate a sus habitantes, uniéndose allí con otro pirata no menos famoso natural de Campeche, en la Nueva España, a quien llamaban Juan Darien".

"Multitud de aventureros venían diariamente a engrosar las filas del pirata; así se le unieron Pedro Picardo que había atacado Maracaibo, y un francés o italiano, hombre de rara intrepidez, a quien los historiadores franceses llaman Bradelet y los españoles Brodeli. Morgan impuso en las costas, a las villas, ciudades y pueblos, una gran contribución que los vecinos llamaban "tributo de quema", y era el rescate que los habitantes pagaban por verse libres de los ataques de los piratas. Morgan tomó Maracaibo, pero cuando estaba en la ciudad llegó la flota española que mandaba el Almirante don Alonso del Campo y Espinoza, que anclado en la ensenada del Lagón encerraba el paso a los piratas; el Almirante escribió a Morgan una carta concebida en estos términos:

“Don Alonso del Campo y Espinosa, Almirante de la Flota de España, a Morgan, caudillo de piratas: Habiendo entendido por nuestros amigos y circunvecinos las nuevas de que habéis osado emprender el hacer hostilidades en la tierra, ciudades, villas y lugares pertenecientes a la dominación de S. M. Católica, mi Señor; yo he venido aquí según mi obligación, cerca del castillo que vos habéis tomado del poder de un partido, de cobardes y poltrones, al cual ha hecho asestar y poner en orden de artillería, que vos habiades hechado por tierra. Mi intención es disputaros la salida del Lagón y seguiros por todas partes a fin de mostraros mi deber. No obstante, si quereis rendir con humildad todo lo que habéis tomado, los esclavos y otros prisioneros, os dejaré benignamente salir, con tal que os retireis a vuestro país; mas en caso que queráis oponeros a esta mi proposición, os aseguro que hare venir barcas de Caracas, y en ellas pondré mis tropas, que enviaré a Maracaibo para hacerlos perecer a todos por los filos de la espada. Veis aquí mi última resolución. Sed prudente en no abusar de mi bondad con ingratitud. Yo tengo conmigo buenos soldados que no anhelan sino es tomar venganza de vos y de vuestra gente y de las crueldades y pícaras acciones que habeis cometido contra la nación española de la América”. “Fecho en mi real navío la “Magdalena”, que está al ancora en la entrada del Lagón de Maracaibo, en 24 de Abril de 1669”.—Don Alonso del Campo y Espinoza”.

“Morgan no pensó en rendirse; por el contrario, se dispuso a forzar el paso; embarcáronse todos ellos, pero llevaban delante de su escuadrilla un brulote, que ellos mismos habían construído y cuya descripción dió al Rey de España uno de los testigos oculares, refiriendo el modo con que había sido hecha aquella máquina de guerra”.

“Hicieron primeramente guardar y atar bien a todos los prisioneros y esclavos, después recogieron toda la pez y azufre que pudieron hallar en la villa para aprestar el brulote susodicho y dispusieron otras invenciones de pólvora y azufre, con hojas de palma bien embarradas de alquitrán; dispusieron descubrir las pipas de la artillería; debajo de cada una había seis cartuchos de pólvora; aserraron la mitad de las obras muertas

del navío a fin de que la pólvora hiciese mejor su operación; fabricaron nuevas portañolas donde pusieron en lugar de la artillería tamboriles de negros; en los bordes plantaron piezas de madera que cada una representaba un hombre con sombrero o montera, bien armado de mosquete espada y charpas”.

“El éxito favoreció a los atrevidos piratas: el brulote encendido pegó fuego al navío real llamado la “Magdalena”, que se destrozó al incendiarse la santa bárbara, en donde había un depósito de pólvora; los otros navíos huyeron, cayendo uno de ellos en poder de los piratas”.

“Morgan se adueñó de la isla de Santa Catalina y atacó a Panamá con cerca de ocho mil hombres y por numerosa artillería; derrotó aquel ejército, saqueó la plaza, incendió la mayor parte de ella y volvió a embarcarse, llevando entre el botín de guerra, cuatrocientas cuarenta y tres mil trescientas libras de plata, fuera de una gran cantidad de oro y piedras preciosas”.

.....

Los piratas no dejaban sin embargo de inquietar en las costas del Golfo de México, sobre todo por Campeche y Yucatán. En la Laguna de Términos habían llegado ya a tener una verdadera estación naval, entraban y salían allí sus navíos tripulados por ingleses, franceses y holandeses; comerciaban libremente con los indios de la costa, hacían grandes exportaciones de palo de tinte de Campeche y una embarcación inglesa llegó al río Coatzacoalcos y con tanta tranquilidad fué allí carenada, como podía haberlo sido en uno de los puertos de Inglaterra. La Armada de Barlovento, a pesar de lo mucho que había costado, no pudo ser útil en aquellas circunstancias; desde tiempos del Virrey de Mancera, se nombró al Capitán Don Mateo Alonso Huidobro, para impedir aquel comercio y arrojar de allí a los ingleses, dándole para esto algunas embarcaciones con el número de tropa que se creyó conveniente: comenzó Huidobro a perseguir con sus buques guardacostas a los piratas, pero nada pudo alcanzar, porque los ingleses cuando se veían en peligro de caer en manos del capitán español, varaban en las costas, quemaban las embarcaciones y se internaban en los bosques, burlando a sus perseguidores”.

Las correrías de los piratas se extendían a todas las costas del Golfo de México y península de Yucatán, alcanzando hasta Tampico que no se escapó de los ataques. En el año de 1684 se presentó ante el puerto una flotilla de piratas, que se apoderó de la villa y cometió muchas tropelías, haciendo muchos prisioneros de sus habitantes.

La oportuna intervención de la Real Armada de Barlovento, hizo que abandonaran Tampico los piratas, cuya flotilla fue batida en la mar por la Armada de Barlovento, que logró rescatar a los prisioneros, quitando a los piratas el botín y los esclavos de que se habían apoderado en el puerto.

Por el año de 1680 el tristemente célebre Lorencillo (Lorenzo Jacome), ejercía sus rapiñas sobre la costa de Sotavento y la de Campeche. Existían en aquellos años entre las barras de Santa Ana y Tonalá, cuatro pueblos de indios aztecas que se conocían colectivamente con el nombre de los Ahualulcos, cuyos habitantes fueron tan acosados por Lorencillo y sus hombres, que resolvieron abandonar sus pueblos para fundarlos en otros lugares.

En abril de 1660 fué organizada en Campeche una expedición contra la isla del Carmen, que se encontraba invadida por los piratas, al mando de la cual se nombró a Don Felipe Barrera y Villegas, que ya se había distinguido por sus buenos servicios a la Corona de España.

La expedición alcanzó un triunfo completo, pues los piratas fueron desalojados, haciéndoseles muchos prisioneros, que con los indios esclavos que tenían a su servicio, fueron llevados a Campeche donde pusieron a buen recaudo a los piratas y se dió su libertad a los indios.

Dos años después, el mismo Don Felipe Barrera y Villegas, fué nombrado Capitán de Mar y Guerra y Cabo Principal de los guardacostas "Nuestra Señora de la Soledad", "San Pedro", "San Antonio" y "Las Animas". Más tarde fué designado Comandante de la fragata "La Pescadora" y con las naves "Nuestra Señora del Carmen" y "Santa Teresa de Jesús", hizo siete viajes a Veracruz, para conducir seiscientos noventa sillares de las canteras de Campeche para la construcción del Castillo de San Juan de Ulúa.

“El lunes 17 de Mayo de 1683 a pesar de que por costumbre y por acuerdo real salían algunos barcos a reconocer las embarcaciones que aparecían a lo lejos, y aunque había en la Caleta siete barcas pescadoras, ninguna de estas ni del Vigia, salieron a reconocer dos navíos de alto bordo que se avistaron por barlovento como a dos leguas del puerto. (Veracruz). Como los vecinos estaban en espera de la flota, con señales de alegría se recibió en la ciudad la noticia de haber aparecido aquellos navíos; sin embargo, algunos comenzaron a suponer que eran enemigos, porque en llegando a la boca del canal tomaron vuelta de afuera, a pesar de que el viento soplabá favorable, pero esos temores desechaban los otros, diciendo que si aquellos navíos no entraban desde luego al puerto era porque perteneciendo a la flota quedaban fuera en espera de la capitana. Así llegó la noche sin que nadie hubiera pensado en tomar precauciones y con la mayor tranquilidad y descuido recogieron en sus casas autoridades y vecinos”.

“El Martes a las cuatro de la mañana los piratas que habían desembarcado en la noche cerca de la ciudad, la sorprendieron, precipitándose al mismo tiempo por las calles y sobre todos los baluartes, vitoreando al Rey de Francia, descargando las armas de fuego y haciendo sonar estrepitosamente las cajas de guerra”.

“La sorpresa y el temor consiguiente a ella, hicieron imposible toda defensa; nadie pensó siquiera en resistir; mataban los franceses sin compasión alguna a cuantos se atrevían a salir a la calle o presentarse en los balcones, y muy pronto se apoderaron de la ciudad”.

Las puertas de las casas fueron abiertas a hachazos y todas las familias y toda la gente arrancadas de sus hogares, y sin darles tiempo siquiera a vestirse, llevados a la iglesia, en donde a las nueve de la mañana había ya más de seis mil prisioneros que apenas tenían el espacio suficiente para poder moverse”.

“Mandaban aquella expedición como General, Nicolás de Agramont, a quien otros llamaban Banovent; Lorenzo Jacome, mulato fugitivo de la justicia, famoso con el nombre de Loren-

cillo y un francés a quien sólo se da el nombre de Mr. Ramón”.

“Los piratas acertaron a llegar a Veracruz cuando estaban depositados en la ciudad los caudales, las joyas, la plata labrada, las mercancías y los regalos que debían de embarcarse en la flota y por eso el botín que hicieron fué extraordinario”.

“El hambre y la sed comenzaron a atormentar a los prisioneros de la iglesia, agravándose aquellos sufrimientos por el calor de la estación en tan ardiente clima y por la aglomeración de tan gran número de personas en sitio tan reducido. Pronto comenzaron a morir sofocados los niños, y constantemente llegaban a la iglesia grupos de piratas que escogían entre las mujeres de todas las clases de la sociedad que allí había presas, las que mejor les parecían para saciar sus brutales apetitos, y tanto había ganado el terror aquellos corazones, que no se registro el caso siquiera de un hombre que hubiera matado a su mujer, a su hija o a su novia, antes de verla profanada por las torpes caricias de aquella desenfrenada soldadesca”.

“Los gritos de las mujeres, los llantos de los niños y las quejas de los heridos animaron al Cura para pedir socorro; después de grandes trabajos y de terribles ultrajes logró que le permitieran salir de la prisión y hablar con el general, de quien alcanzó que llevaran a los prisioneros agua y pan, pero en tan cortas cantidades, que se trababan entre aquellos desgraciados, terribles luchas por conseguir algo de aquel insignificante socorro”.

“Tres días y medio permanecieron los vecinos presos en aquella espantosa situación, procurando los piratas hacerla más terrible con el objeto de obligar a todos a que descubrieran dinero, joyas o mercancías que tuvieran ocultas; valíanse para ello unas veces de poner cajones y barriles de pólvora dentro de la iglesia amenazando con hacer saltar el templo; otras rodeando con la artillería para hacer fuego hasta arrasar el edificio; amontonando otras, en derredor, inmensas cantidades de leña para que pereciesen entre las llamas todos los prisioneros. El espanto produjo allí escenas conmovedoras: hombres hubo que se arrojaron por las ventanas matándose del golpe; morían las mujeres por el terror o sofocadas por el calor y envenena-

das por aquella atmósfera corrompida. Algunos ricos fueron sacados de la iglesia por los piratas y se les dió tormento a ellos y a sus esclavos para arrancarles el secreto de riquezas que se suponían ocultas”.

“Los piratas hicieron cargar y embarcar el botín, valiéndose para ello de todos los hombres que habían aprehendido y separaron a las mujeres que les parecían más bellas, dejando el resto en las prisiones”.

“El Viernes procedieron los piratas a embarcarse llevándose a todos los prisioneros, de los que muchos murieron en el tránsito antes de llegar a los navíos. Hasta el sábado 2 a las diez de la mañana, no terminó aquella operación, que precipitaron los piratas por haber comenzado ya a presentarse por los médanos algunas guerrillas de las gentes del campo, que no se atrevían a atacar resueltamente, pero que algunas veces penetraban en la ciudad, matando a los que podían de los enemigos.

“Cargados de botín y de prisioneros los navíos franceses llegaron a la isla de Sacrificios, inmediata al puerto de Veracruz; allí volvieron a desembarcar esperando el rescate de los vecinos de la ciudad que llevaban y por los que exigían una gruesa suma. La isla no presentaba abrigo ni comodidad alguna; faltaban los alimentos y el agua potable; y los desgraciados prisioneros expuestos a los ardientes rayos del Sol de los trópicos, fueron abandonados allí por los piratas, que se retiraron después de haber recibido de Veracruz, ciento cincuenta mil pesos, a cuenta de los rescates y se llevaron tres mil personas entre negros y mulatos de ambos sexos y la mayor parte de los niños libres o esclavos, de ocho a nueve años de edad”.

Hasta el domingo 19 no pudieron regresar a Veracruz los desgraciados que habían quedado en la Isla de Sacrificios, pues ni se encontraba embarcación que por ellos fuera para llevarlos al puerto, ni pudieron ellos dar aviso de su situación. En la isla de Sacrificios movióse una riña entre Lorencillo y Agramont, de la que resultó que el mulato hiriera gravemente al Jefe francés.

Varios historiadores han relatado los detalles de aquel tre-

mendo saqueo con sin fin de tropelías, tal vez el de mayor importancia y de mayor producto para los asaltantes. Por la relación de testigos presenciales, se calcula que solamente en efectivo y joyas, el botín de los piratas ascendió a más de cuatro millones de pesos, además de las mercancías, como harina, grana, añil, lencería y otros muchos efectos y los muchos prisioneros que se llevaron.

Al conocerse la noticia del ataque a Veracruz por los piratas, dispuso el Virrey violentamente la organización de una fuerza de tres mil hombres que marchó inmediatamente sobre Veracruz, aunque su llegada fué tardía, pues ya los piratas habían abandonado el puerto.

Al mismo tiempo fué destacada sobre Veracruz la Armada de Barlovento compuesta de seis buques y seiscientos hombres, que pudo perseguir a los piratas, logrando la captura del velero "Nuestra Señora de Regla" y de noventa piratas que fueron llevados a Veracruz.

Dos años después, en 1685 los mismos piratas "Lorencillo" y Agramont, atacaron y tomaron el puerto de Campeche, donde permanecieron algunos días abandonándolo después de saquear la ciudad, cometiendo muchas depredaciones.

"El Viernes 6 de Julio de 1665, como a las dos de la tarde, apareció a la vista del puerto una poderosa Escuadra compuesta de treinta y ocho embarcaciones: diez navíos de alto bordo, seis balandras y veintidos piraguas, con mil quinientos hombres de tripulación, al mando de "Lorencillo". Venían con él los piratas muy afamados Van Horno y el Caballero Gramont"

La obra ya citada de "México a Través de los Siglos", continúa relatando:

"Lorencillo en 1685 se apoderó de Campeche y aquella villa sufrió la misma suerte que Veracruz. El Gobernador de la península Don Juan Bruno Tello de Guzmán, no se inquietó al saber la noticia de aquel acontecimiento ni se preparó a la defensa, hasta que se esparció la voz de que Lorencillo proyectaba una invasión a Mérida. Entonces con las tropas que el Gobernador tenía en la ciudad y con una Compañía llegada de Valladolid, salió para Campeche, deteniéndose en Hechelcha-

cán, en donde dividió su fuerza en dos fracciones, una que puso a las órdenes del Capitán Don Juan Chacón y otra cuyo mando conservó el mismo Tello. Chacón que era hombre audaz y dotado de una grande actividad, emprendió el camino inmediatamente logrando llegar al puerto de Hampolot antes que el enemigo, que dirigía su marcha hacia ese pueblo”.

Los piratas atacaron al amanecer y los soldados de Chacón salieron sobre ellos saltando sobre las fortificaciones; huyeron los asaltantes y los vencedores los persiguieron hasta meterlos dentro de la villa de Campeche”.

“Si el gobernador Tello de Guzmán se hubiera movido inmediatamente que tuvo la noticia del triunfo, en auxilio de Chacón, unidos con el Teniente Don Felipe de la Barrera que había logrado reunir algunas fuerzas en los alrededores de Campeche, con las que hostilizaba a los piratas, indudablemente que Lorencillo y los suyos hubieran caído muertos o prisioneros; pero Tello de Guzmán era cobarde y apático y permaneció tranquilamente en Hecelchacán. Lorencillo comprendió todo el peligro que corría, se embarcó precipitadamente llevándose un rico botín y pegó fuego a la villa. Chacón regresó a unirse con el gobernador, y a pesar del respeto con que siempre lo había tratado, echóle en cara su mala conducta”.

El puerto de Campeche había sufrido ya diversos ataques de los piratas que le habían originado grandes perjuicios, por lo que se pensó en poner la ciudad en estado de defensa, construyendo murallas y baluartes. Por subscripción de los habitantes se reunieron trece mil pesos; el Monarca español mandó que se dieran diez mil más de las cajas reales de México y se decretó un impuesto de medio real por cada fanega de sal que se exportara del puerto de Campeche y reunidos dichos fondos se procedió desde luego a construir las fortificaciones en el año de 1686.

Acerca del particular relativo a la piratería en el Golfo de México, se han publicado varias versiones de diversos historiadores, que mencionan los ataques de los piratas a los puertos de Veracruz, Campeche, Tampico, y otros lugares de las costas mexicanas, señalando los nombres de los distintos jefes que capitaneaban a los asaltantes.

Y unos refieren que el verdadero nombre del mentado Lorencillo era el de Laurent Graff, de origen holandés, que llevaba como lugarteniente al pirata Gramont, de origen francés.

Describen a Lorencillo como un hombre de gran estatura, de buenas facciones y de cabello y bigote rubios.

Otros refieren que Lorencillo tenía por nombre Lorenzo Jacome, y que era bajo de cuerpo, moreno, prófugo de la justicia de México y que buscó refugio en Jamaica; que el jefe de los piratas o general, era Nicolás de Agramont de origen francés, que tenía a Lorencillo como buen práctico en los asaltos a nuestra costa por haber vivido en sus lugares.

Estos dos jefes de piratas, tuvieron una riña, durante las operaciones de los piratas en Veracruz, como ya se dijo, riña que tuvo lugar en la isla de Sacrificios, donde Lorencillo hirió gravemente al jefe francés.

Otros en fin, confunden los nombres de Gramont y de Agramont, y mencionan otros nombres como los de Monsieur Ramón, Nicolás Banoren y Van Horn, de todo lo cual, parece ser más exacta la tradición veracruzana, acerca de Lorencillo y Agramont, que tal vez se hacían aparecer con otros nombres en diversas ocasiones.

En el citado año de 1685 la Real Armada de Barlovento capturó una barca francesa, por cuya tripulación se supo que una expedición de la misma nacionalidad había arribado a las costas de la Nueva España para fundar una colonia.

Al conocerse esta noticia, se ordenó saliera de la Habana una barca al mando de Don Juan Enriquez Barroso, que recorrió la costa del Golfo de México en busca de la colonia francesa sin lograr encontrarla. Probablemente se trataba de la expedición francesa que arribó a las costas de lo que ahora es la Louisiana, a las bocas del río Mississippi, y que fundó la ciudad de New Orleans, aguas arriba del mencionado río.

Desde que tomó posesión del gobierno de la Nueva España el Virrey Conde de Monclova, se interesó en conocer el resultado de la mencionada expedición de Barroso en busca de la citada colonia francesas, citando el Virrey a una junta de capitanes de la flota para resolver lo que debía hacerse.

Se acordó que debían de salir dos embarcaciones que llegasen hasta los Apalaches, nombrándose capitanes a Don Martin Rivas y a Don Pedro de Iriarte y quedando listos y de reserva para darse a la vela, dos navíos de la flota.

“Los dos bergantines salieron de Veracruz el día primero de Enero de 1685 dirigidos por el piloto Barroso; adelantaron en dicha expedición mas de lo que se había adelantado en la anterior y no encontrando de los franceses más que los restos de una nave que había naufragado, dieron la vuelta al Golfo tocando la Habana, las costas de Yucatán y Tabasco, hasta volver a Veracruz. La tardanza de estos bergantines obligó al Conde de Monclova a disponer que en busca de ellos salieran de Veracruz el 28 de Junio de 1687, dos fragatas al mando de Don Francisco López de Gomara y de Andrés de Pez, dirigidos por el Piloto Luis Gómez Raposo, considerado como uno de los marinos más distinguidos. Esta expedición siguió al principio el mismo derrotero que la de Barroso y encontró en la bahía que los franceses llamaban de San Luis y los españoles de San Bernardo, los restos del mencionado buque náufrago; pero llegando al cabo Apalache volvió proas y atravesando el Golfo, aportó en Veracruz el 14 de Septiembre’.

“El gobernador de la Habana remitió a México a un prisionero inglés llamado Rafael Huitz, el que decía haber conocido personalmente la colonia francesa fundada en la costa. Como el Rey había encargado empeñosamente al Conde de la Monclova el descubrimiento de aquella misteriosa colonia, el Virrey comisionó a Andrés de Pez para indagar la verdad del caso que refería el prisionero inglés. Pez se dió a la vela saliendo de Veracruz el 25 de Marzo de 1688 en una fragata de la Armada de Barlovento, con una barca, además de dieciocho remos, llevando por Piloto a Barroso. Llegó hasta la bahía de Mobila, dejó allí la fragata y adelantándose en la barra treinta leguas adelante, reconoció el río Mississippi, llamado por los españoles Palizada y por los franceses de San Luis o de Colbert, regresando después a Veracruz el día 10 de Mayo. El Virrey, por el informe de Pez, quedó seguro de que no existía la

colonia que tanto se había buscado, pero Huitz, por haber engañado al gobierno, fué condenado a galeras”.

La conquista definitiva y posesión de la California, no dejaba de preocupar a los gobiernos de la Nueva España y a pesar de los fracasos de las anteriores expediciones, se insistía en la empresa, por lo que fué organizada una nueva expedición, en tiempos del Virrey Conde de la Monclova contratándose con Don Isidro de Orondo y Antillón, el servicio de dos navíos: el “Concepción” y el “San José Francisco Javier”, que salieron del puerto de Chacala el 17 de Enero de 1683, llevando algunos padres de la Compañía de Jesús, entre ellos el distinguido Cosmógrafo y matemático Padre Kino.

La expedición se vió azotada por frecuentes temporales y vientos contrarios, habiendo demorado dos largos meses en arribar a La Paz, donde los expedicionarios tuvieron algunas dificultades con los indios de la región, lo que unido a la falta de víveres que se hacía sentir, obligó a Orondo a regresar con su expedición a las costas de Sinaloa.

En el año de 1690, el gobierno del Virreynato ordenó que se organizara en Veracruz una expedición compuesta de la Real Armada de Barlovento, reforzada con siete buques mayores y dos mil seiscientos hombres de todas armas”, para destacarla contra la isla de Santo Domingo, que se encontraba en poder de los franceses, posesionados de la costa norte de la isla. La expedición alcanzó un triunfo completo, pues además de ser derrotados los franceses, haciéndoles muchos muertos y prisioneros, se capturaron algunas embarcaciones.

Acerca de dicha expedición, el historiador mexicano Don Carlos de Sigüenza y Góngora, dice lo siguiente:

“Para que admire no solo esta ciudad de México, sino aún las más distantes provincias, cómo ayuda el cielo al Excelentísimo Señor Don Gaspar de Sandoval, Cerda Silva y Mendoza, Conde de Galve y merítísimo Virrey de la Nueva España, en sus disposiciones, que necesariamente las ha de gobernar el acierto, porque la piedad que le asiste, no se las deja errar, valiéndome de las cartas y diarios que se escribieron a su Excelencia y con orden suya, disponer esta Relación, para que sa-

“biéndose ser (mediante sus buenos originales), muy verdadera, sea regocijo de todos al leerla, en extremo grande”.

“Que esté en las manos de Dios el corazón de los que gobiernan para inclinarlos fácilmente a lo que fuere su agrado, es verdad que dijo el Espíritu Santo en la Sagrada Escritura; y que así sucediese en lo presente, nos lo asegura el suceso. Fué la isla de Santo Domingo la primera de la América en que se enseñó por los españoles la religión católica y es hoy la que ocupada por franceses (y por la mayor parte hugonotes) por su costa septentrional, está siempre clamando a quien pueda hacerlo, el que remedie. Esta consideración y Dios que quiso el que fuese así, estimuló sin duda a este Excelentísimo Príncipe, a que de su voluntad espontánea (por algunas noticias que de las hostilidades que ejecutaron los franceses en aquella isla solicitó su vigilancia), le enviase el Presidente de ella, la Real Armada de Barlovento, para el fin que previó en su idea, y que mediante su orden se consiguió glorioso”.

“Logro era de muchos años, lo que en pocos días hizo la Armada y fué porque según las propiedades de la forma, son las operaciones del cuerpo, siendo razón, que donde hay mucho espíritu que vivifique no falta el vigor a las manos en lo que debe hacerse; éstas y aquél están ahora en buena correspondencia por nuestra dicha y porque al ejemplo de lo que se ha visto, se adelantarán los progresos en lo que se espera justo es, se publiquen en beneficio de la imprenta, los que ya digo, para que eso nos dé ocasión el año siguiente de referir otros que sean mayores”.

“A las 11 del día 19 de Julio del año pasado de 1690, salieron del puerto de San Juan de Ulúa veintitres embarcaciones; las catorce de que se compone la flota al cargo del Conde de Villanueva, una para la Habana, otra para Campeche, dos para Cartagena y cinco fragatas de guerra de que constaba la Real Armada de Barlovento que gobierna el General Don Jacinto López Gijón. Iba bastimentada para seis meses, no solo para convoyar la flota hasta desembocar, sino para llevar a los Presidios de La Habana, Puerto Rico y Santo Domingo, los situados de reales, pólvora, armas y medicinas con que les socorre la Nueva España todos los años”.

Los malos tiempos y casi continuas calmas retardaron el viaje treinta y cinco días, en que padecieron descalabros las fragatas "Concepción" y "San Nicolás" pero las mismas calmas dieron lugar a reconocer lo que obligaba a esta a dar quinientos sunchazos a la bomba en una ampolleta y hallándose debajo de las tablas del aforro en la quilla, avante de la amura y hacia el codaste, se remedió como se pudo y se minoró con ello la mitad del agua. A 18 de Agosto avistaron en la costa de La Habana las sierras de los "Organos". A 21 la fragata "San Nicolás" con el resto de la flota, se entró en el puerto y aunque pudo la Armada ejecutar lo mismo, hallándose entonces la capitana y almiranta de la flota, ocho leguas a sotavento, no le pareció al General Don Jacinto López Gijón, cumplía con sus grandes ocupaciones, sino acompañándolas, y así lo hizo hasta que a 23 dieron todos fondo".

"Lunes 4 de Septiembre no obstante que la fragata "San Nicolás" no se había aprontado hasta entonces para hacer viaje), por convoyar a la flota, salió del puerto de La Habana la Real Armada. Navegóse sin accidente hasta el día 9 en que la almiranta dió caza y trajo a bordo de la capitana, una balandra inglesa; iba cargada de sal y diciendo su capitán había salido de Jamaica para Providencia, isla de los Lucayos (y así constaba por su patente), donde por falta de gente y de bastimentos se retrasó seis meses, y que proseguía su viaje a Carolina, que es en la costa de la Nueva Inglaterra, se dejó ir libre".

"Martes 12 del mismo se despidieron los dos Generales, el de la flota para la vuelta de España y el de la Armada, para seguir su derrota y continuándola para la isla de Puerto Rico, a 27 se vió una vela por barlovento y advirtiéndole que botaba sobre la Armada a reconocerla, y que justamente hacia la seña que se le había dado, se reconoció ser la fragata "San Nicolás", que venía ya remediada en busea de la Armada y se incorporó con ella".

"A 6 de Octubre, estando a la altura de 27 gr. y 37 min., se vió vela luego al amanecer; y haciendo seña la capitana con la bandera, hizo por ella el patache nombrado "Santo Cristo de San Román", del cargo del Capitán don Tomás de Torres, a

quien siguió el Capitán don Andrés de Arriola en el "San Nicolás". Costó grande trabajo el reconocerlo por ser el viento puntero y poco y disparándole pieza para que amainase, respondió con bala y abatiendo la bandera holandesa con que venía, largó una francesa, y presentó la batalla con tan gran denuedo y resistencia que duró tres horas gastando cuatrocientos cartuchos de pólvora en su defensa. Y aunque procuró antes ponerse en diferentes derrotas, por último abatió la bandera y amaino las velas y se rindió".

"Era un pingüe francés de cuatrocientas toneladas, dieciseis piezas montadas y cuarenta y siete hombres de tripulación, que cargado de azúcar, algodón, añil, cacao, cañafistula, y algun tabaco había salido de la Martinica para San Maló en Francia. Quedaron heridos quince y murieron en su defensa cuatro franceses y de los nuestros dos en el "San Nicolás" y otro estropeado. Remedióse su aparejo y tomándosele los balazos que tenía debajo del agua, se tripuló con gente española y se prosiguió el viaje".

"A 15 se descubrió por proa a otra vela (que venía de vuelta encontrada y aunque se puso en huida, a las cuatro de la tarde se le dió alcance y reconociendo ser embarcación mercantil inglesa, que cargada con algodón y azúcar venía de La Habana para la Nueva Inglaterra, se dejó pasar".

"A 22 se vió tierra de la isla de San Martin; y a 25 obligados a un pedazo de muy mal tiempo, después de haber entrado por la cabeza del este de las Vírgenes, por buscar abrigo por la banda del Sur de ellas, contra los muchos "nortes", se fueron costeano y especialmente la "Virgen Gorda". Descubrióse la población, que en una de ellas tienen los dinamarqueses nombrada Santo Tomás y con muy buena defensa; y finalmente pasando por Santa Cruz y Bieque, se dió fondo en Puerto Rico al día siguiente y fué a los cincuenta y cuatro días que se salió de La Habana. Púsose en tierra el situado y no habiendo allí noticias de enemigo que motivase cuidado, a 6 de Noviembre salió la Armada de aquel puerto y a las siete de la mañana del día 9, estando sobre la boca del río de Santo Domingo, se pidieron prácticos para dar fondo y viniendo estos a la una se echaron las anclas".

“El mismo día después de haber entregado el situado a Oficiales Reales, se abocó el General de la Armada, con Don Ignacio Pérez Caro, Gobernador y Capitán General de aquella isla y Presidente de su Real Audiencia y abriéndose pliego, que para que solo se hiciese en esta ocasión, había entregado al mismo General el Excelentísimo Señor Virrey Conde de Galve, se halló orden suya para que mancomunándose los dos en las operaciones que fueren necesarias para desalojar al enemigo francés de lo que tenía usurpado en la costa del Norte de aquella isla, se procediese luego a la ejecución de la empresa”.

“Para que en el interior que se proveía lo necesario, se asegurase la Armada, se resolvió entrasen los bajeles dentro del puerto; fué para ello forzoso el que se alijasen y especialmente la capitana, de donde se sacó toda la artillería, lastre, aguada, bastimentos, municiones, vergas, masteleros, y aun hasta las cajas de la gente de mar y de los soldados”.

“Fué esta noticia para los habitantes de aquella isla de gran regocijo, porque hallándose irritados de los franceses, no tenían bastante brazo ellos para vengarse. Fué el caso que el 10 de Julio del año pasado de 1660, Monsieur Cutsi, gobernador de las seis poblaciones que tienen los franceses en la costa Septentrional y llaman del Cap. hizo una entrada con 900 hombres hasta la ciudad de Santiago de los Caballeros, que dista de la de Santo Domingo, 36 leguas y habiéndola desamparado sus vecinos, por no tener fuerzas, ni gente para hacerles oposición, después de haberla robado, le puso fuego, como también a muchos hatos y estancias con que se asoló la tierra. Recobrados los nuestros del primer susto, procuraron con emboscadas embarazarle al francés la retirada, pero solo se logró una de veinticinco lanceros que cortándoles la retaguardia, con pérdida de catorce hombres, les mató setenta y sin caer en las restantes el enemigo prosiguió su marcha”.

“Mientras se aseguraba la Armada y se bastimentaba, convocó el Presidente los Cabos de la milicia de aquella isla, y convenidos en que dándoles la mano la Armada (acometiendo por mar), ellos por tierra, como vaquianos en ella harían su deber, hasta conseguir la venganza; en pocos días se juntaron mil lanceros, así de los vecinos de la ciudad como de los dueños de los

hatos y sus sirvientes, de los cuales y de doscientos mosqueteros que se sacaron del presidio de la ciudad se dió el cargo al Maestre de Campo Don Francisco de Segura, Gobernador y Capitán General, que había sido de aquella isla”.

“No haciendo caso el General Don Jacinto Lópe Gijón de que era perder la Armada (como los Pilotos decían) querer costear la isla por aquel tiempo, por estar los “nortes” ya muy ventantes, ser mucho el mar, y no poder hacer los navíos camino por esta causa, ordenó el que se echase fuera y se pusiera la capitana como estaba antes, y conseguido esto, a las nueve de la noche del día 26 de Diciembre se hizo a la vela, con más de dos barcos que fletó el Presidente para el desembarque; y forcejeando contra la corriente y el viento, viendo que el pingüe francés por ser de mala vela se sotaventaba, porque no ocasionase algún retraso, ordenó a tres días de navegar, que asistido del bergantín y una fragata se volviese a puerto”.

“Andúvose con poca vela de un bordo y de otro esperando a estas dos embarcaciones; pero viendo su dilación (peleando con los tiempos y con gran trabajo), y a doce (12) de Enero se dió fondo en Monte Cristi, de donde al día siguiente se pasó a la bahía de Manzanillo. No había entre todos los de la Armada quien tuviese noticia de aquella costa, ni de sus puertos; y así fué necesario valerse de un prisionero francés, que se llevó por práctico”.

“Era este el puesto donde deberían darse la mano en sus disposiciones, el General de la Armada y el del Ejército, y por tres hombres que ya este tenía en la playa y se trajeron a bordo, se supo estar alojado a nueve millas de allí, y que sin duda vendría a aquel paraje al día siguiente”.

“A las diez horas de dicho día llegó a bordo de la capitana el Maestre de Campo Don Francisco de Segura, y llamándose a junta a los capitanes, se resolvió: que de mil ciento cincuenta hombres con que se hallaba, daría trescientos de sus lanceros, para que acompañados de doscientos mosqueteros de la Armada que estaban prestos, avanzaran al puerto del Guarico, que es allí la población primera de los franceses, mientras él por el otro lado hacía lo propio en el Limonal”.

“Estando en espera de estos lanceros, entraron el día 16 en

la bahía, el bergantín y la fragata y se supo del Capitan de esta, Don Francisco de Gomara, habían encontrado cuatro balandros de guerra ingleses en Puerto de Plata, y que llegando el bergantín a hablarles le respondieron con su escopetería; y que retirándose aquél al abrigo de la fragata les dió esta con la artillería y mosquetería una buena carga, y respondiendo todas cuatro con el mismo estilo, tiraron para tierra y la fragata y bergantín prosiguieron su viaje.

“A 18 llegaron los trescientos lanceros, con noticias de que a 21 sin falta se daría el avance al Limonal y ese mismo día se repartieron en los bajeles. A 19 por juzgar era necesario sondear la barra y canal del puerto, porque se presumía de poca agua, por ganar algún tiempo se levó la Armada, pero haciéndose el viento “norte” y con mucha celajería obligó a virar la vuelta del puerto, para buscar surgidero, y a un tiro de mosquete la punta del Manzanillo echaron anclas”.

“Aunque perseveraba el norte y de mal caríz y decía el práctico que jamás había surgido allí embarcación alguna, por el riesgo en que pueden ponerla las muchas peñas, teniendo a los ojos el General la justificación de la empresa, por orden suya dió fondo en boca del puerto de Guarico toda la Armada. Era ya entrada la noche del día 20 y con el silencio de ella fueron las lanchas de la capitana y almiranta a sondear la entrada y acercándose hasta las mismas casas de los franceses con gran recato, hallaron seis brazas de agua en toda ella. No fué esta operación tan silenciosa que no la advirtieran los enemigos, y poniendo candeladas se rompió el nombre”.

“No estuvieron ociosos los franceses en el tiempo que antecedió a esta noche; pero aunque ignorantes (a lo que presumo), de la cercanías de la Armada, sabiendo muy bien por sus corredores los movimientos de nuestro ejército, y no juzgando conveniente esperar al enemigo en sus propias casas, dando voz a todas las poblaciones, para que acudiesen a la del Guarico con prevención de armas, pusieron en banderas, sin muchos cabos para su gobierno, 1,200 escopeteros o bocaneros, como ellos dicen y escuadronándose en la Sabana de Caracoles, arrimados a la ceja del Limonal y todos a pié menos el Sargento Mayor que andaba montado, esperaron el choque con grande ánimo”.

“A no mucha distancia de aquel sitio se había alojado aquella noche el Maestre de Campo Don Francisco de Segura con sus isleños y sabiendo la cercanía y orden de los franceses, dejando ciento cincuenta hombres, así para cubrir algunos puestos, en que se pudiera recelar emboscada, como para seguridad del bagaje, hizo frente a su Escuadrón con los mosqueteros y escopetas con que se hallaba, que eran trescientos y dió a la retaguardia los cuatrocientos hombres de lanza que quedaron. Comenzó su marcha casi de noche, con orden de que al romperse la guerra se tendieran en tierra los lanceros y que no se levantasen ni acometieran hasta oír: ¡AVANZA!”.

“Avistáronse los dos ejércitos cuando esclarecía, y siendo el nuestro el primero que dió la carga, habiéndola retornado el enemigo y repetido otras, al tiempo que por reconocer menos gente de la que esperaba se iba estrechando, se dió voz a los lanceros para que avanzasen. Levantáronse estos como si fueran leones, y partiendo con ligereza sobre el enemigo, no dejaron hombre con hombre en muy breve espacio; y huyendo los franceses por aquellos bosques como si fueran gamos, dándole primero gracias a Dios los nuestros, se cantó victoria”.

“Quedaron allí muertos doscientos cincuenta franceses y entre ellos como valerosos sus primeros cabos y fueron Monsieur Cuysi, Gobernador de toda la isla; su Teniente Franquinet, el Capitán de Caballos Marcan, el Sargento Mayor de Puerto Pé y todos los Capitanes de Infantería y Corso que allí se hallaban. De los nuestros murieron cincuenta y cinco, y un solo Capitán que fué el de la costa de Chuaba y hubo noventa heridos”.

“En el interín que esto sucedía en tierra, levantóse la Armada con el terral, yendo por delante las embarcaciones pequeñas con toda la infantería para ponerla en tierra, se comenzó a batir al lugar del Guarico con la artillería de los navíos y fué tal la violencia y repetición con que esto se hizo y tanta la resolución con que ejecutó su desembarque la infantería, que aunque estaban atrincherados los enemigos, desamparando sus defensas, se retiraron a los bosques y colinas que dominan sobre aquel terreno”.

“Hallándose la gente de la Armada sin oposición, ocupó el

las cargas de nuestra artillería, y porque no se pegasen fuego, largando la capitana por la mano los cables y haciendo la propio los otros navíos, se repitió la batería hasta que saliendo a tierra con sus lanchas y armas los que las ocupaban, los dejaron libres. Acudióse con diligencia a ver si dejaban en los paños alguna mina, y en hallándola, se trabajó en sacarlos afuera y se logró el trabajo".

"Venían de San Maló a cargo de dos hermanos nombrados Chevilles y pertenecían a un hombre poderoso de aquél lugar que los enviaba al seno mexicano para andar a corso. Traía cada uno 100 hombres y veinticuatro piezas montadas, sin otras en las bodegas y se llama el uno "Triunfante" y el otro "Santo Tomás". Hallándose en el uno el Capitán Tomás Cheville, herido de una bala de artillería de que murió y su cirujano, en el otro un muchacho pequeño y un marinero. A los que soltaron en tierra no les fué muy bien; porque acudiendo al primer estruendo de la artillería algunos de los nuestros que estaban cerca, les acometieron con valor y mataron muchos, pero huyeron los más por aquellos montes hasta Puerto Pé".

"Con el mismo ardid de las banderas se vino a las manos una balandrilla que con siete hombres y dos mujeres había salido de la Martinica para aquel puerto. Lo mismo le sucedió a una fragata de sesenta toneladas que venía de Nantes a llevar carga, con nueve hombres. Más prevenidos anduvieron otros, que al reconocer la boca del puerto, quizás por alguna seña huyeron de él".

"Desde el día 21 hasta el 28 de Enero que llegó al Guarico el Maestre de Campo Don Francisco de Segura con todo su ejército, no se ocupó este en otra cosa que en matar franceses y en quemarles los pueblos y haciendas, de que siguió el que sin los Cabos y Capitanes, que murieron todos, pasaron los muertos de 700. Cogiéronles muchas y buenas armas, alguna ropa, añil, aguardiente, vino, abejas, cabras, caballos, vacas, ciento treinta negros y otras muchas cosas que como dueños de la presa, se llevaron los isleños por tierra a Santo Domingo".

"El día 29 se hizo junta de todos los Cabos de Mar y Tierra, para decidir si se proseguía el desalojo de los franceses que habitaban en Puerto Pé, distante del Guarico 22 leguas;

propuso en ella el Maestre de Campo que se hallaba entre muertos y heridos 190 hombres menos de los que trajo, y muy trabajados y rendidos los que quedaban, y que por noticias no sólo de los prisioneros sino de un religioso capuchino, que voluntariamente se había pasado a nuestro campo, se sabía estar fortalecido aquel puerto, así por mar como por tierra, con cuarenta piezas y más de dos mil hombres, vecinos unos y otros los que de las poblaciones quemadas se acogieron a él; con más de mil negros a quienes en nombre del Rey de Francia se prometió libertad porque tomasen las armas contra los españoles a que se añadía gran falta de municiones y bastimentos en el ejército y en la Armada”.

“Determinóse con todos los votos, el que (siendo evidente cuanto se había dicho), para lograr lo hecho se retirase el ejército á Santo Domingo, y en esta conformidad salió de allí el 31 de Enero, poniendo primero fuego a aquel lugar del Guarico como lo habían puesto ya a otros cuatro, que son Le Heut, du Cap, la Patitanza, Truselmoral y el Limonal, sin otras muchas haciendas y hatos que quedaron arruinados”.

“El mismo día se reconocieron nueve embarcaciones que tenían los franceses en la bahía y no hallando de provecho sino una balandra para que patachease, se fueron arrimando a tierra y se les dió fuego. A primero de Febrero salió la Armada de aquel puerto para el Manzanillo, donde estuvo hasta el 7 así en el reparo de lo que algunos bajeles necesitaban, como en espera de que viniese del Ejército a recibir sus heridos y algunos negros que estaban a bordo”.

“Habiéndose abierto a 8 un pliego cerrado del Presidente Don Ignacio Pérez Caro, en que insinuaba al General que con bueno o mal suceso volviese al puerto; determinó darle gusto (porque se persuadió lo tendría en ello el Excelentísimo Señor Virrey Conde de Galve a cuyas disposiciones se debía lo hecho) y que fuese por la banda del Oeste de la isla, y por donde quizás se navegaría con menos contratiempos y así se hizo en el propio día”.

“Dióse vista a Puerto Pé, el Petit Guae, en la mayor cercanía que se pudo, y a la Tortuga; pero al montar el cabo del Tiburón, se hicieron los vientos lestes y suestes tan en extremo

ventantes, y con tanta mar, que cada día se perdían muchas leguas de barlovento y se sotaventaban todos los bajeles hasta la Navaza. Con el proejar contra las brisas se le rindió a la fragata "San Nicolás" el palo mayor; la "Triunfante" y "Santo Tomás" con la varada que hicieron en el manglar, daban más de quinientos sunchazos en una ampolleta y se iban a pique".

"Estos desvíos y la consideración de la ninguna conveniencia que había en Santo Domingo para carenar, y para bastimentarse (pues para hacerse de 44 días se habían gastado antes en puerto 46) obligó a que, con parecer de los Pilotos y capitanes, mandando se hiciese farol, y echando por proa a la fragata "San Nicolás", se tirase la vuelta del puerto de Cuba, donde se entró el 16 de Febrero".

"No se halló allí palo mayor, ni aun unos chapuces para remediar este bajel y solo se hizo una rueca de tablones de caoba, desde encima de los baos hasta el tamborete con sus reatas. A la "Triunfante" y "Santo Tomás" no se les pudo dar remedio (por entonces) porque aunque se les pasó toda la artillería de proa a popa y se les cubrieron las costuras de los bastidores calafateándolas de firme y emplomándolas, nada sirvió, porque hacían la agua muy baja por su varada, pero no obstante, son muy ligeras y de lindo gálibo, y remediadas (como se hará sin duda) servirán en la Armada de mucho útil y ahorrarán lo que habían de costar otros para su refuerzo".

"Hízose segunda junta y reconociéndose absoluta imposibilidad para volver a Santo Domingo, se determinó la recogida a la Santa Vera-Cruz. Salióse de allí a 22 de Febrero y habiendo corrido la costa hasta Cabo de Cruz; avistado los Caimanes por la banda del Norte, a donde es surgidero, buscando la sonda de Cabo de Catoche, donde se llegó a 3 de Marzo".

"De allí sin noticias de enemigos se levó toda la Armada a 5 y sábado primero a las cuatro de la tarde, con los cinco bajeles con que de allí salió y las cuatro presas, se amarró en San Juan de Ulúa; y a las dos de la tarde del día miércoles, que se contaron 14 se supo en México".

Los Cabos y Capitanes que iban este año en la Armada, a cuyo valor se debe el buen suceso referido, son: Don Jacinto Lópe Gijón, que después de haber sido Capitán de Mar y Gue-

rra en la Real Armada, Almirante y Gobernador de la de Flandes, Almirante Real del Océano, es hoy General de ésta del seno Mexicano; llevaba a Don Bartolomé del Villar y Aguirre por Capitán de Mar y Guerra en su capitana; Don Antonio de Astina, Capitán de Mar y Guerra de la Armada del océano; General de la que envió el año 1688 a las Filipinas con el socorro ordinario, y ahora Almirante y Gobernador (que fué) de esta de Barlovento; iba Don Juan de Frías por Capitán de Mar y Guerra de su almiranta; Don Francisco López de Gomarra, Capitán de Mar y Guerra (de la fragata "Concepción") desde el restablecimiento de esta Armada, Capitán Comandante de su Tercio. Don Andrés de Arriola, Capitán de Mar y Guerra de la fragata "San Nicolás", Gobernador que fué del mismo Tercio y Cabo Principal de las embarcaciones que fueron en busca del enemigo por el Mar del Sur. Don Tomás de Torres, Capitán de Mar y Guerra del patache "Santo Cristo de San Román"; Don Juan Enriquez Barroso, Capitán de la artillería, excelente matemático, a cuyos desvelos debería la Náutica americana grandes progresos".

La expedición contra la isla de Santo Domingo constituye un triunfo resonante de la Real Armada de Barlovento de cuyos efectivos no se tienen antecedentes completos, sino escasas noticias.

Fué organizada en el puerto de Veracruz por orden del Virrey de Cadereyta en el año de 1628, integrándola con nueve embarcaciones y contingente de un mil hombres. Su objeto principal fué el de la persecución de la piratería que infestaba el golfo de México, habiendo tenido muchos éxitos en su labor de defensa de nuestros puertos, liberados en diversas ocasiones de los piratas que impunemente se posesionaban de ellos.

Dicha fuerza naval, cuando se organizó en Veracruz la expedición contra Santo Domingo, el año de 1690, la integraban cinco fragatas de guerra, entre las que figuraban la "Concepción" y la "San Nicolás" y salió de aquel puerto escoltando la flota de catorce naves mercantes con diversos destinos.

Terminada la campaña en Santo Domingo, regresó la Real Armada de Barlovento a Veracruz, integrada además con cua-

tro presas entre las cuales se contaba a los navíos "Triunfante" y "Santo Tomás", capturadas a los franceses en aquella isla.

El Virrey Conde de Galve, en su deseo de saber acerca de la colonia francesa que se decía establecieron los franceses en la costa de la Nueva España, organizó otra expedición al mando de Don Andrés Pez, a quien acompañó el famoso Cosmógrafo e Historiador Don Carlos de Cigüenza y Góngora, de que se ha hecho mención, que embarcaron en la fragata "Nuestra Señora de Guadalupe" y una balandra.

"Se hicieron a la vela en Veracruz el 25 de Marzo de 1693 y llegaron el 3 de Abril a la bahía que desde entonces se llamó Santa María de Galve. Levantó el plano Don Carlos de Cigüenza y Góngora (mexicano), declarando que aquel puerto era el mismo en que habían desembarcado Pánfilo de Narváez, Diego de Maldonado y el Mariscal Don Tristán de Luna y Arellano. Dos años después, en 1696, salió de Veracruz Don Andrés Arriola con algunos buques de la Armada de Barlovento, desembarcó en Santa María de Galve, y estableció un fuerte que llamó de San Carlos o de Panzacola".

"La Armada de Barlovento que llegó a tener catorce buques en los primeros días del gobierno del Conde de Galve, se hallaba reducida a seis y en vano se dispuso que esta Armada en el año de 1697 desalojase a los dinamarqueses que se habían apoderado de la isla de Santo Tomás, o Santhomas.

"Las paces y las treguas celebradas entre las naciones europeas daban por resultado que soldados y marineros que se encontraban repentinamente sin trabajo, aumentaran el número de los aventureros. A fines del año de 1697, la Real Armada de de Barlovento encontróse cerca de las costas de la isla de Santo Domingo, con una armada francesa, y en aquel encuentro, perdió la de Barlovento su nave almiranta y los demás bajeles se salvaron en desordenada fuga; presos fueron por esto Don Andrés de Pez, que era ya el General, el Almirante Don Guillermo Morfín y los Capitanes de los buques; mandóseles formar proceso y permanecieron presos en México hasta que fueron remitidos a España".

CAPITULO III

Operaciones de los franceses en favor de España en la costa del Golfo de México.—Expedición del Gobernador de Tabasco contra los ingleses de Isla del Carmen.—Los ingleses en Belice.—Expedición del Padre Ugarte a California.—Expedición de la Armada de Yucatán contra los ingleses de Belice.—Nuevas expediciones contra los ingleses de Belice.—Expedición de Don José de Gálvez a California en 1769.—Nueva expedición al mando de Don José Rivas Vetancour, Gobernador de Yucatán, contra Belice.—Tratado que regularizó la situación de los colonos en Belice.—"Expediciones de Altura" a las Californias.—Expedición de las goletas "Sutil" y "Mexicana" al Noroeste de California en 1792.—Nueva expedición del Gobernador de Yucatán sobre Belice.—Los buques construidos en Tlacotalpan y en Coatzacoalcos.—Pérdida de la Real Armada de Barlovento.—Servicio de Correos con España.—El "manifiesto de carga" y el "Seguro marítimo".—Los guardacostas construidos en La Habana.—El puerto de San Blas.—El faro de San Juan de Ulúa.—Situación de la Nueva España al terminar el siglo XVIII.

A mediados del año de 1701 se tuvo noticia en España, de que una fuerte armada de navíos ingleses y holandeses, se dirigía sobre el puerto de Veracruz, con intenciones de hacer la guerra en las colonias de España en América, cuya Corona acababa de recibir Felipe V, a quien disputaba el Trono Don Carlos de la Casa de Austria.

El gobierno francés, representado por Luis XIV, en auxilio de su nieto Felipe V Rey de España, dispuso que salieran dos escuadras, una al mando del Visconde de Coctligón con ocho navíos, llevando armas, municiones y pertrechos y otra al mando del Conde de Chateau Regnaud, compuesta de diez navíos, cuyos elementos debían reunirse en el Golfo de México, con la Real Armada de Barlovento, para proteger el puerto de Veracruz contra los ingleses y holandeses y proporcionando ingenieros franceses que se encargaron de las reparaciones de las fortalezas de la plaza y del Castillo de San Juan de Ulúa, para lo cual se dieron instrucciones al Virrey de la Nueva España, de facilitar todo lo que fuera necesario.

Se procedió desde luego con gran empeño a reparar los buques de la Armada de Barlovento, que estaba ya reducida a solo tres navíos, disponiéndose además le construcción en Campeche, de algunos navíos más, para cuyo efecto remitió el Virrey la suma de veinte mil pesos.

A fines de Diciembre de aquel año de 1701, llegaron a Veracruz cinco navíos franceses, llevando órdenes de España para el Virrey, de poner en pié de guerra a seis mil hombres para la defensa de Veracruz, y que la flota de Don Manuel de Velazco que allí se encontraba esperando al Conde Coctligón con su escuadra de veinte navíos, regresara a España con la escuadra francesa, cuya operación no se verificó, sino hasta que llegó a Veracruz el Conde de Chateau Regnaud con sus navíos de guerra, que debían escoltar a la flota española de Velazco.

Dicha flota se hizo a la mar en **Junio de 1703** escoltada

por la escuadra francesa, llegando al puerto de Vigo en España, después de burlar a los navíos ingleses y holandeses que la esperaban en los mares españoles.

Dichos navíos atacaron y tomaron el puerto de Vigo, haciendo gran destrozo en la flota española, de la que se perdieron muchos navíos y sus ricos cargamentos estimándose las pérdidas del desastre en una suma aproximada de cuatro millones de pesos.

A fines del mismo año citado de 1701 arribó a Veracruz una fragata francesa conduciendo armas y municiones para la defensa del puerto, contra los piratas y corsarios, enviada por el gobierno de la Metrópoli.

La Real Armada de Barlovento era la única fuerza naval de que se disponía en la Nueva España, para combatir la piratería en el Golfo de México y habiéndose comprobado su eficacia y utilidad, se dispuso en el año de 1703, por acuerdo del Virrey Duque de Albuquerque, que se aumentaran sus efectivos, ya que a través de los años, se habían reducido en número sus unidades.

En el año de 1707, el Gobernador de Tabasco Don Pedro Mier y Terán, organizó y envió una expedición contra los ingleses que se habían posesionado de la Isla del Carmen, compuesta de seis piraguas, una lancha cañonera y ciento veintiocho soldados. Después de varios reñidos combates, los tabasqueños lograron un sonado triunfo, capturando muchos enemigos, entre ellos diecisiete ingleses, cuatro irlandeses y nueve negros, siendo estos últimos vendidos como esclavos y aplicándose el producto de la venta a los gastos de la expedición. Cayeron también en poder de los tabasqueños, seis grandes piraguas, una pieza de artillería de grueso calibre y otras menores.

En aquella ocasión se encontraban en la barra de la Laguna, veinte buques ingleses cargando madera de tinte o esperando carga, y en las rancherías cercanas, como trescientos trabajadores de la misma nacionalidad y como cien negros ocupados en el corte de maderas.

Por aquellos días también fueron capturados cuarenta y dos piratas ingleses en el "Paso de Tancochapan", límite entre las provincias de Veracruz y Tabasco, llevándose a cabo la cap-

tura, debido al esfuerzo combinado del gobierno de esta última provincia y del Alcalde Mayor de Acayúcan.

“Por el lado de la costa de Yucatán que baña el Golfo de Honduras, habían fundado desde fines del siglo XVII una especie de colonia inglesa, formada por piratas, cortadores y comerciantes de palo de tinte y aventureros que habían llegado de las otras islas y que permanecieron allí tranquilamente hasta principios del siglo XVIII, en que la guerra de sucesión vino a conmover los ánimos por las rudas hostilidades entre España e Inglaterra. Llamóse aquella colonia en el principio, según la creencia comunmente aceptada Waliz, porque su fundación se debió a Petter Wallace, y por el año de 1703 todavía no era conocido en Yucatán el lugar en que estaba establecida la colonia, y el historiador Ancona dice: “por aquél tiempo existía ya la creencia general de que la guarida de los filibusteros debía existir hacia el Sureste de la península entre la bahía de la Ascención y el golfo de Honduras y este Gobernador (D. Alvaro de Rivagusa) mandó practicar un reconocimiento de aquellas costas. Entonces fué cuando se descubrió la existencia de Belice al cual se daba todavía el nombre de Walix y que probablemente se hallaba todavía en el estado que lo describe Sierra. -Rivagusa tuvo el pensamiento de atacar inmediatamente esta guarida y destruir fortificaciones; pero no pudo llevarse a cabo por entonces, porque hallándose el establecimiento resguardado de una serie de arrecifes, no conocidos aún con la perfección necesaria, habría sido peligroso aventurarse en la empresa”.

“A pesar del empeño de los gobernadores de Yucatán y de Tabasco y de la actividad de los jefes de la pequeña escuadra de Barlovento, los piratas no abandonaban las costa de aquellas provincias ni se lograba arrojarlos de la Laguna de Términos, y algunas veces, a despecho de todas las autoridades, daban golpes de audacia verdaderamente notables, como la prisión del Maestre de Campo don Fernando Meneses Bravo de Sarabia, natural de Lima, que nombrado Gobernador de la provincia de Yucatán por Felipe V. llegó en 1708 hasta la Sonda de Campeche, y allí fué repentinamente acometido por un

pirata famoso a quien llamaban por apodo "Bigotes", a causa de sus grandes mostachos".

"El pirata se apoderó con poca dificultad de la nave de Meneses haciendo prisioneros al Gobernador y su familia, y exigiendo por su rescate catorce mil pesos. Convencido Meneses de que no había otro remedio para obtener su libertad y la de su familia, que el pago de aquella suma, convino en entregarla en Campeche, y el audaz pirata se atrevió a ir personalmente a recibirla en aquella plaza; para ejecutar aquél convenio, el pirata dejó en su queche embarcada a la familia del gobernador en calidad de rehenes, y él con Meneses, se dirigió al puerto; saltó a tierra y llegó con él hasta la sala capitular; allí el Ayuntamiento reunido supo que no sólo se había atrevido el pirata a presentarse en aquel lugar, sino que no debía salir de él sino llevándose otra vez prisionero al Gobernador o en su lugar la suma de catorce mil pesos que el mismo ayuntamiento debía pagar por el rescate".

"La indignación de los Capitulares fué grande y algunos de ellos quisieron comprometer a Meneses a que se resistiera al pago de los catorce mil pesos, mientras que una embarcación guardacostas mandada por Diego Florentino, iba con buen número de gente a atacar al queche del pirata, y éste que estaba en tierra podía ser aprehendido. Como era natural, el gobernador se opuso a tan descabellado proyecto, seguro como estaba de que en caso de ataque al buque pirata, las personas de su familia prisioneras serían las primeras víctimas; pagóse el rescate, Bigotes se embarcó tranquilamente y cumpliendo su palabra, poco tiempo después hacía desembarcar libre, a la familia del gobernador".

"Aquel acontecimiento es una muestra del estado a que llegaron a principios del siglo XVIII, el gobierno de la Colonia en su debilidad y los piratas y aventureros en su audacia".

.....

"El último intento de los ingleses contra la isla del Carmen aunque tuvo para ellos un éxito tan desgraciado, hizo comprender al gobierno español que mientras existiese la colonia llamada Walix o Belice, el peligro para las costas de Yucatán y de Campeche era inminente, pues en aquella colonia se dis-

ponían y preparaban las expediciones contra la península yucateca y tenían allí seguro refugio los aventureros en el caso de un descalabro”.

“El gobierno de España y el de la península de Yucatán pensaban seriamente en arrojar de allí a los ingleses; el Rey mandó al gobernador y Capitán General, que lo era entonces don Antonio Coretayre y Terrers que construyese dos paquebotes para emprender un ataque sobre Belice. El gobernador era hombre animoso e impaciente y sin esperar la construcción de las embarcaciones, terminada apenas una de ellas, hizo salir la expedición contra los ingleses, que fué afortunada, como refiere el mismo gobernador en una carta al Rey que dice así:

“Señor: En 20 de Marzo de este año dí cuenta a V. M. que hallándose concluido uno de los paquebotes que fué servido mandarme fabricar para guarda de estas costas, le armé en guerra y tripulé como también una balandra de doce cañones, la goleta de V. M. y dos piraguas que salieron de este puerto a espeler a los ingleses situados en las riveras y en las lagunales de los contornos del río de Walix, que a este armamento pasé revista en Sizal en quatro de febrero, siguió su derrota así al dicho río con grandes trabaxos y dilación por los contrarios tiempos que experimentaron; llegó a 28 de Abril sin la goleta por haberse ésta perdido en los arrecifes de la costa, sin poderlo remediar en que se salvó toda la gente y la mayor parte de los pertrechos y halló dos paquebotes el uno de guerra comandado por el Capitán Yelverton Pitón (que según parece de las diligencias que hizo el comandante, de que acompañó testimonio, era del Rey de Inglaterra) quatro balandras, una fragata de veinticuatro cañones y dos bergantines. Hizo con ese sus requerimientos el comandante al capitán del paquebot de guerra quien respondió era del Rey y por no quebrantar la paz el comandante volvió a escribirle; en eso llegó la noche de lo que se valieron los ingleses y de tener buenos prácticos para aventurarse a salir, (como salieron), por un canal peligroso, por donde no se aventuró el comandante a seguir dicho paquebot de guerra que con dos balandras se libró. El día siguiente se apoderaron las armas de V. M. de las demás embarcaciones y se

dió providencia a disponer embarcaciones que pasaran a quemar, como quemaron, las poblaciones, rancherías y cortes de palo catorce leguas río arriba, aunque no pudieron hallar ingleses ni negros a causa de haberse internado a los montes, quitaron las herramientas y bastimentos que hallaron dejando destruído todo y volvieron a las embarcaciones. De las presas que hicieron en la Boca del expresado río, quemaron un paquebote y una balandra por no estar capaces de navegar a este puerto, a este tiempo llegó una fragata inglesa que se debe tener por de comercio de dicho palo de tinte y por la carga que traía de bastimentos, la que también apresó dicho comandante y condujo a este puerto con las demás presas que son por todas, dos fragatas, dos bergantines y una balandra, que falta todavía que vender la mayor”.

“El segundo guardacostas está ya en buen estado, espero concluir su fábrica para fin de Octubre de este año y determino salgan a despoblar totalmente a los ingleses de dichos pasajes para mejor disponer: estoy armando al costo de particulares, y una goleta y dos piraguas de guerra que vayan a reconocer, y observar los movimientos que hay en el mencionado río, como a expresar si hubiesen llegado algunas embarcaciones al referido comercio.

.....

En el año de 1726 sobrevino una terrible catástrofe de hambre y peste en la península de Yucatán, que causó grandes daños. a pesar de lo cual las autoridades no desmayaron en sus actividades marítimas.

Sigue diciendo “México a Través de los Siglos”:

“Sin embargo, el Mariscal Figueroa comenzó a ocuparse activamente de la empresa que se le encomendaba, comprendiendo toda la importancia de aquella campaña, cuyo primer acto debía ser, según las órdenes de la Corte, la fortificación de la villa de Bacalar, de donde debían partir todas las operaciones. Así lo dice una comunicación al Rey en estos términos: “Señor: los ingleses habitantes del río de Valis, no han correspondido a lo que se ofrecieron bajo sus firmas, de desalojar aquel pasaje, antes si, procuran más y más su manutención, habiendo

llamado en su ayuda a los zambos del Mosquito; como lo declaran los prisioneros de tres balandras y dos bergantines, que se les han apresado en el mes próximo pasado; por lo que me ha parecido preciso, aplicarme todo para su último exterminio, para lo que están para dar vela en el puerto de Campeche, dos Valandras, una Galera y dos piraguas armadas en Guerra, y con gente de transporte para el desembarco; y luego que me llegue el aviso de quedar navegando este armamento salgo de esta capital, para el Fuerte de San Felipe de Bacalar, en cuya Laguna están de mi orden dadas carena, quatro piraguas y un Bongo; para que con la gente que conmigo llevaré, dentro de estas embarcaciones, pasen a incorporarse con las Belas que salen de Campeche las que va mandando el Capitán don Alonso de Figueroa. De todo lo que se fuere ofreciendo, daré cuenta a V.M.C.C.R.P. Gu. Dios los m.a. que la Xptiandad ha menester. Mérida de Yucatán, 26 de Enero de 1733. Don Antonio de Figueroa”.

“Los ingleses tuvieron conocimiento de todo lo que contra ellos se preparaba y creyendo medio más seguro para obtener el triunfo en Belice una expedición compuesta de ingleses y de indios mosquitos que se embarcó en 1727 y llegó sin ser sentida a la Bahía de la Ascención Internóse aquella expedición al nor-este de la península; tomó y saqueó los pueblos de Chunhuhu, y Telá, y amagó a Tihosuco, que era en aquella época población de importancia. El Mariscal Figueroa, apenas supo la noticia del desembarco de los ingleses y mosquitos, salió de Mérida al frente de una compañía de jinetes; reunió en el camino alguna fuerza, cayó sobre los invasores, y cargando con gran valor los derrotó completamente y los persiguió sin descanso hasta que se reembarcaron los que habían podido escapar de aquel desastre”.

“Figueroa activó entonces los preparativos para su empresa, reunió la gente de armas en Mérida, fué a Campeche a disponer las embarcaciones necesarias para la expedición, nombró al marino que debía gobernar aquella escuadrilla, volvió a Mérida, se puso al frente de sus tropas y salió para Ichmul, incorporándosele allí los colonos que debían poblar la nueva villa, siguió con la expedición hasta Bacalar y allí se señalaron, en el

lugar que le pareció más apropiado, las calles y los solares de la nueva población, y comenzaron a construir las casas”.

“Los ingleses sintieron el peligro que les amenazaba e hicieron sus preparativos para defenderse; reunieron en Valix el mayor número de piratas y aventureros que les fué posible, hicieron venir un gran número de indios guerreros, fortificaron y artillaron la villa y pidieron protección y ayuda a Jamaica. Indudablemente las fuerzas y los elementos de los ingleses eran superiores a los del mariscal Figueroa, pero el genio militar del mariscal suplía con ventaja la escasez de sus recursos: los ingleses esperaban ser atacados, suponiendo que el general español no podía intentar nada por el lado de tierra por no encontrarse con la multitud de tribus salvajes que interceptaban aquel camino, y fiados en esto habían fortificado y concentrado sus elementos a la parte de la ciudad del lado del mar. El mariscal Figueroa hizo embarcar todas sus fuerzas para atravesar el lago de Bacalar; desembarcó en la bahía del Espíritu Santo y prolongó la travesía con el objeto de que a conocimiento del enemigo llegase la noticia de aquel movimiento y se confirmase en la creencia de que el ataque se iba a dar por el lado del mar. Así pasó y antes de llegar a Belice, Figueroa desembarcó sigilosamente con una parte de sus tropas y se encaminó por tierra sobre los ingleses procurando no ser sentido, mientras que la flotilla con el resto de la gente, se dirigía ostentadamente sobre Belice. Los ingleses creveron indudable su triunfo al avistar las embarcaciones que conducían tan corto número de soldados, y preparábanse para obtener una victoria, cuando repentinamente cargó sobre ellos Figueroa encontrándoles desprevenidos por el lado de tierra. Terrible fué aquel combate, que duró tres horas, y terminó con el triunfo completo del mariscal y con la rendición de la villa; todos los ingleses e indios que formaban la guarnición de Belice, quedaron allí, muertos unos y prisioneros los otros; el vencedor incendió todas las casas, dió al través con los buques de los piratas y después de contemplar arrasada aquella colonia, que había vivido por más de medio siglo, regresó a Bacalar; los prisioneros fueron llevados a los presidios de La Habana y de San Juan de Ulúa, y la nueva villa de Salamanca, fundada con españoles, criollos y canarios comenzó a flore-

cer al amparo de las fortificaciones y de la guarnición militar que está allí por Figueroa”.

A pesar de la guerra que se hacía a los colonos de Belice, los ingleses siempre insistían en su empeño de establecerse en dicha región y concedores ya de esas tierras los que se habían quedado en la colonia remontados por distintos rumbos, fueron el conducto para que nuevos aventureros y piratas procedentes principalmente de Jamaica, volvieron a apoderarse de la región de Belice, que prácticamente estaba abandonada, para reanudar sus productivas operaciones con el palo de tinte.

Durante muchos años después de que Hernán Cortés, fundó la colonia de la Santa Cruz, hoy puerto de La Paz, se creyó que la California era una isla y a pesar de las muchas expediciones que se enviaron a sus costas, para conquistarla, poblarla y ejercer un completo control sobre aquellas tierras, no se lograba aquel objeto por cuyo motivo siempre fué la California causa de preocupación de los gobiernos virreynales de la Nueva España, que no olvidaban aquel objetivo.

El Padre Ugarte se propuso llevar a cabo un buen reconocimiento de las costas californianas, tanto para comprobar si aquella tierra era una isla como se decía, o una península, como para buscar un lugar adecuado para fundar y establecer un puerto que sirviera de terminal a las naos procedentes de Filipinas, considerando que aquella costa era más apropiada para mantener el comercio con el Asia.

El Padre Ugarte tropezó con gran número de dificultades para llevar a cabo su ardua empresa, comenzando porque carecía de una embarcación apropiada y la construcción de ella presentaba otros múltiples tropiezos, entre ellos principalmente la falta de materiales y de constructores.

“Tropezó en su proyecto el Padre Ugarte con el gran obstáculo de no tener una embarcación fuerte y capaz para emprender aquel viaje por la costa; agravaba la dificultad el no poderse encargarse la construcción de un navío en las costas de la Nueva Galicia o de la provincia de Sinaloa, por no tener allí quien vigilase los trabajos ni confianza tampoco en los constructores, y además porque en la California no se encontraban para aquella

obra, hierro, jarcia, pez y otros materiales; la madera era mala y escasa y no existían ni maestros ni carpinteros de rivera, ni aun herramientas para el trabajo”.

“No desmayó por esto la energía del Padre Ugarte; hizo llevar de Nueva España los carpinteros y materiales, y aunque lejos del puerto de Mulegé, lugar escogido para construir el navío, gruesos árboles encontró en una profunda cañada. Después de cuatro meses de dirigir personalmente el corte de la madera y de inmensos trabajos para transportarla a Mulegé, el Padre Ugarte vió coronados por el éxito sus esfuerzos, y una gallarda balandra que llevaba el nombre de “El Triunfo de la Cruz”, fué botada al agua el 14 de Septiembre de 1719”.

“En aquella embarcación el Padre Ugarte recorrió las costas y desembarcó, reconociendo algunos puertos, en el Golfo de Cortés, hasta quedar completamente satisfecho de que no había ningún canal o estrecho que separase a California del continente, quedando por consecuencia asentado que era una península. El Padre Ugarte extendió una relación de aquel viaje, que remitió al Virrey con un diario y una carta hidrográfica del Golfo y sus costas, formada por el piloto Guillermo Estrafon, que había dirigido la expedición”.

Gobernando la Nueva España el Virrey Conde de Fuenclara, apareció en aguas del Pacífico el almirante Guillermo de Anson, al mando de un navío armado en guerra bajo la bandera de Inglaterra, que inició las hostilidades con la Nueva España, apresando al galeón de Filipinas que navegaba con destino a Manila en Junio de 1743.

El navío del almirante Anson, que se llamaba “Centurión”, intimó al galeón de Filipinas llamado “Covadonga”, que no esquivó el combate, sino antes bien, gobernó sobre el “Centurión” en son de ataque. El combate quedó por el navío inglés que apresó al “Covadonga” apoderándose de su rico cargamento, consistente en mercancías finas de mucho valor y en una gran cantidad de plata en monedas acuñadas y en barras. Este golpe de piratería produjo grandes pérdidas al comercio de la Nueva España.

“La provincia de Yucatán se había considerado en cierto modo, independiente del Virreynato de México, y a pesar de los

esfuerzos del gobierno de la colonia y de que el Monarca la consideraba siempre formando parte de la Nueva España, el gobernador y los ayuntamientos de la península procuraban constantemente aparentar independencia y escribían al Rey como si no estuvieran sujetos a los virreyes de la Nueva España; Eso no produjo nunca graves dificultades y quizá sirvió de estímulo a los gobiernos de Yucatán en todas sus empresas. El año de 1736 tomó posesión del gobierno el brigadier Don Manuel Salcedo, Caballero de la Orden de Santiago, y procuró inmediatamente, conforme a las disposiciones de la corte, a desalojar a los ingleses que habían vuelto a Walix y se ocupaban del comercio del palo de tinte apoyados con nuevos refuerzos de aventureros llegados de Jamaica. Salcedo armó una fragata con diez y ocho cañones, una galera y una piragua, tripulando esas embarcaciones con doscientos ochenta hombres y al mando la galera del capitán don Diego de Argüelles y la fragata al mando del capitán don Nicolás Medrano. Agregáronse a esta expedición tres piraguas con cincuenta hombres, tripuladas en la laguna de Bacalar y mandadas por el teniente don Mateo Berentan; estas tres piraguas comenzaron el viaje con mucha felicidad, porque antes de incorporarse con las otras embarcaciones aprehendieron dos balandras inglesas".

"La armada de Yucatán llegó frente al surgidero de Walix a mediados de 1737 y encontróse al enemigo que tenía una fragata con dieciocho cañones, otra con catorce, seis bergantines y algunas balandras; empeñose el combate que duró todo un día, habiendo triunfado los españoles al anochecer, haciendo presa a la fragata de dieciocho cañones, y una de las balandras; las demás embarcaciones aprovecharon la oscuridad de la noche para huir, sin que la armada de Yucatán pudiera darles caza por haber quedado muy averiados todos sus navíos. Las piraguas sirvieron a los españoles para el desembarco y se aprehendieron algunos negros esclavos, quemándose tan gran cantidad de palo de tinte o de Campeche que los ingleses tenían reunido para embarcarlo, que a pesar del poco precio que en la costa alcanzaba, se calculó en más de cien mil pesos lo consumido por el fuego. Todas las rancherías fueron también quemadas y los españoles se apoderaron de gran cantidad de víveres".

“La expedición en seguida caminó por la costa haciendo desembarcos y quemando ranchos y palo de Campeche que en todo el litoral tenían los ingleses prevenido para embarcarlo en Cayo Negro; la cantidad de palo que se quemó, dice el gobernador de Yucatán al Consejo de Indias, “que compondría la cargazón de tres navíos”. Los ingleses fugitivos se retiraron a los montes con todos sus esclavos y la pérdida que tuvo la colonia de Walix en aquella invasión fué terrible, tanto por lo que el fuego consumió en palo de tinte y en valor de ranchos y muebles, como por todos los víveres y embarcaciones de que se apoderaron los españoles; pero las órdenes de la corte que tenía el gobernador de Yucatán, eran de que la expedición recorriese también la costa de Honduras, en donde comerciaban los holandeses y para cumplir con esas órdenes al llegar la armada a los límites de Yucatán se dividió, volviendo a Campeche la fragata de guerra llevando todas las presas, y el resto de las embarcaciones con una de las balandras apresadas, continuando su derrotero para las costas de Honduras. En el puerto de Sal fueron sorprendidas dos balandras holandesas, la tripulación huyó a tierra, y en las balandras encontraron los españoles efectos de comercio por valor de más de diez mil pesos; armorese allí otra balandra y continuó la expedición para el puerto de Trujillo, en tanto que regresaba para Campeche el ayudante mayor Don Pedro Sarricolea, llevando en otra balandra de las nuevamente aprehendidas, cuanto se había quitado a los holandeses”.

“Un fuerte temporal dispersó las embarcaciones españolas al llegar cerca del puerto de Trujillo; la balandra y una de las galeras se vieron obligadas a hacer rumbo a Campeche, pero en su derrotero, al pasar frente a Walix, apresaron otra balandra inglesa cuya tripulación se salvó saltando en tierra y metiéndose en el monte”.

Una de las balandras, la que llevaba los efectos aprehendidos a los holandeses, naufragó, perdiéndose hasta la tripulación”.

“El navío aprehendido a los ingleses fué llevado a Campeche, y no habiendo quien lo comprara se destinó a servir a la Armada de Barlovento”.

Después de la derrota que sufrieron en Belice los ingleses

volvieron a organizarse los pocos que lograron escapar y nuevamente comenzaron a establecerse haciendo llamar a mayor número de piratas y aventureros de Jamaica, con lo que no tardaron en reconstruir su colonia sobre los escombros y ruinas que dejaron los expedicionarios de Salcedo.

Haciéndose muy difícil desalojar por entero a los ingleses de Belice, el gobierno de la Nueva España determinó hacerles la competencia comercial, intentando así arrebatárles el comercio ilegal que hacían con el palo de tinte. El gobierno virreynal propuso hacer por su cuenta dicho comercio, lo que fué aprobado por el Emperador, y se dieron instrucciones para reconcentrar todo el palo de tinte en los puertos que se señalaron para embarcarlo con destino a España.

Se inició el tráfico de exportación, llevando el primer gran cargamento a bordo de cuatro fragatas que vinieron de España; pero el palo de tinte no pudo venderse y así poco a poco se fué dejando de cumplir aquella disposición, que costó fuertes sumas al gobierno de la Nueva España, que no pudo lograr su objetivo.

El gobierno de la Corona tenía ordenado y frecuentemente repetía sus instrucciones sobre el particular, de que el Virreynato y el gobierno de Yucatán, no dejaran de enviar expediciones con el objeto de desalojar a los ingleses establecidos en Belice, y fué por ello que se organizaron tantas expediciones y otras más que se llevaron a cabo, sin que se lograra nunca desalojar aquella gente en forma definitiva, pues aunque se arrasaban los establecimientos y rancherías, volvían sobre sus cenizas a levantarse los ingleses, haciendo interminable aquella lucha.

“Las derrotas sufridas por los ingleses que ocupaban el territorio de Walix o Belice, no impedían que después de cada una de aquellas expediciones hechas por los españoles, los colonos ingleses que se refugiaban en los montes durante la lucha, volviesen a establecer sobre las humeantes ruinas de sus antiguas habitaciones o sobre los montones de las cenizas del palo de tinte quemado por las tropas invasoras, nuevas habitaciones y nuevos y mayores depósitos de palo de tinte. Pero si ellos tenían tan incontrastable firmeza, no era menor la del go-

bierno de España y la de los gobernadores de Yucatán en perseguirlos y hostilizarlos”.

Entre las expediciones posteriores que se organizaron contra Belice, figura la que en el año de 1750, preparó el Marqués de Izcar, gobernador de Yucatán, que se empeñó en la persecución de los ingleses. La expedición fué puesta al mando de don José de Palma y estaba compuesta de ocho piraguas armadas, que operando con fortuna en el río de Walix, pronto logró la captura de cuarenta y tres embarcaciones cargadas con palo de tinte, de veintitres esclavos negros y ciento sesenta prisioneros ingleses entre ellos el mismo comandante de Walix.

Palma continuó operando en el río, pero fué bloqueado por los ingleses que lo obligaron a capitular, dejando libres a los prisioneros que tenía, para que pudiera salir con su tropa en libertad e irse para Campeche.

Otra de las expediciones contra Belice fué la que estuvo al mando del capitán José Alberto Rendón, que armó en guerra seis piraguas y un bongo en el presidio de Bacalar, con cuyos elementos estuvo asediando a los ingleses, aprehendiendo un bergantín y una balandra cargados con palo de tinte.

“El mariscal Navarrete, (gobernador de Yucatán), estaba decidido a continuar las hostilidades contra los ingleses; solicitó auxilio al Virrey de Nueva España y al gobernador de la Habana pidiéndoles embarcaciones y al presidente de la Audiencia de Guatemala para que le enviase por tierra trescientos infantes y doscientos caballos y además una galera que se llamaba “San Fernando”.

“Habilitó Navarrete una balandra y una goleta de doce cañones cada una, un bergantín, catorce piraguas y dos jabequillos; el Virrey envió la fragata “Flora” y de la Habana llegó otro jabeque”.

“Navarrete creyó pequeña aquella armada y habilitó dos fragatas más, la una con veintiocho cañones y la otra con veinte; el presidente de la audiencia de Guatemala envió doscientos indios flecheros y ciento cincuenta mestizos a las órdenes del sargento mayor don Melchor Mencos y del castellano del Petén don Pedro Montañés y además la galera “San Fernando”,

un bergantín de catorce cañones, con doscientos hombres de desembarco y una balandra pequeña con víveres”.

“Aquellos aprestos guerreros eran sin duda los más importantes que hasta entonces se habían hecho contra los ingleses y el mariscal Navarrete pensaba sin duda superar a Figueroa en el éxito de la expedición”.

.....

“La fragata “Flora” y el jabeque llegaron de la Habana al surgidero de Cabo Catoche, y allí se les reunieron diez y seis embarcaciones menores que había preparado el mariscal Navarrete, pero los temporales eran tan recios y tan repetidos que la fragata y el jabeque habían tenido grandes quebrantos y los jefes de aquella armada determinaron todos de acuerdo abrigarse en la isla de Cozumel, dando parte al gobernador de todo. El Mariscal Navarrete, hombre de carácter enérgico e impetuoso creyó que aquel era un pretexto de los capitanes de la armada, y envió orden para que sin demora alguna siguiesen su destino. Salió la armada hasta la desembocadura de los ríos Walix, Hondo Nuevo, incorporándose en su ruta dos piraguas que desde Bacalar les envió Navarrete; en el Walix las embarcaciones apresaron una fragata, tres balandras, dos goletas y dos bongos. Desembarcó la tropa y comenzando las operaciones, de tierra, hizo prisioneros a noventa y cinco ingleses, dos inglesas, veinte negros y tres negras; se internó en el territorio por las dos vegas del río, incendiando más de doscientas rancharías, arrasando todos los sembrados y plantaciones, quemando más de doscientos cincuenta mil quintales de palo de tinte y setenta bongos que servían para el embarque de las maderas, convirtiendo en un desierto aquel territorio. El gobernador Navarrete escribió al Rey dando parte de aquella expedición y agregando que no fué mayor el botín y la pérdida de los ingleses, porque con anterioridad habían sentido el movimiento y tenido tiempo suficiente para transportar a Jamaica mucha parte de sus bienes. La expedición regresó a Campeche después de aquellas operaciones”.

El año de 1765 llegó a México el Visitador Don José de Gálvez, designado expresamente por el Monarca español, con amplias facultades para hacer investigaciones e implantar re-

formas en la administración de la Nueva España, inclusive para intervenir en la actuación del propio Virrey, siendo una de sus primeras providencias, trasladarse a la California con el fin de arreglar su gobierno, y fundar villas o fortificaciones para impedir las invasiones extranjeras, pues por entonces se tuvieron noticias de que los rusos andaban expedicionando por aquellas costas con intenciones de fundar algunas colonias.

Gálvez se embarcó en el puerto de San Blas, donde previamente preparó dos expediciones a California, una por mar a cargo del piloto don Vicente Vila y del cosmógrafo don Miguel Constanzo y otra por tierra, agregáronse a esta el Padre Fray Junípero Serra, que tanto trabajó y con tanto éxito en el establecimiento de las Misiones en la Alta o Nueva California, como se llamó al territorio al Norte de la Baja California.

La expedición por mar llegó al puerto de San Diego en Abril de 1769, integrada por varios navíos, entre ellos el "Príncipe" y uno que se perdió con toda su tripulación. La expedición continuó al Norte de San Diego, llegando a la ensenada de Monte-Rey sin desembarcar y más tarde a la de San Francisco, después de que se incorporó el navío "San Antonio" y el "Sonora" que fué destinado a la comunicación en el Golfo de Cortés.

Rotas las hostilidades nuevamente entre España e Inglaterra, se organizaron otras expediciones contra Belice, siendo una de ellas la que organizó el gobernador de Yucatán Don Roberto Rivas Betancourt, de orden del Rey. Dicha expedición se puso bajo el mando del Teniente Coronel Don José Rosado y se organizó en Bacalar con trescientos hombres milicianos embarcados en varios bongos, piraguas y demás embarcaciones que pudieron conseguirse, para operar por el río Hondo, siendo de resultados satisfactorios, pues Rosado logró aprehender a muchos ingleses y negros y capturó dos goletas, un balandro y varias embarcaciones menores, todas las cuales fueron armadas en guerra, organizándose otra expedición al mando del propio Rosado.

Dicha expedición se dirigió sobre el Cayo Cozina, que era el principal establecimiento de los ingleses y en el camino capturó Rosado tres goletas. En septiembre de 1779, Rosado se apoderó de la colonia inglesa, haciendo prisioneros a todos sus

vecinos, a trescientos esclavos y muchos negros y embarcaciones entre ellas un bergantín de catorce cañones.

Al intentar embarcar a los prisioneros, se presentaron dos fragatas de guerra y un bergantín ingleses, que llegaban procedentes de Jamaica, en defensa de la colonia. Rosado tuvo que retirarse, llevándose algunas autoridades y familias, después de que hubo incendiado muchas casas y arrasado ranchos, y regresó a Bacalar.

El gobernador Roberto Rivas preparó otra expedición con cinco goletas, diez piraguas y ocho "dorices", trescientos noventa hombres de tripulación y desembarcó y salió en Octubre de 1779 al mando del Teniente Coronel Francisco Piñeiro, que llegó al Cayo, pero encontrándolo abandonado, se concretó a tomar algunos prisioneros ingleses y quemar más de doscientas casas.

Nueva expedición organizó el gobernador de Yucatán, que puso bajo el mando del capitán don José Urrutia, con dos goletas, nueve piraguas y cuatro dorices, con instrucciones de destruir los establecimientos ingleses que estuvieran al sur de la boca del río Walix. Urrutia cumplió la comisión incendiando muchas casas y destruyendo multitud de ranchos, o "hatos" como les llaman por allá.

Las grandes pérdidas que habían sufrido los colonos ingleses invasores del territorio de Belice, dieron lugar a reiteradas quejas de los súbditos ingleses a su gobierno, que se vió impelido a negociar un tratado con el gobierno de España, que tuvo lugar cuando se dieron por terminadas las hostilidades entre las dos potencias.

Después de que los embajadores respectivos tuvieron un cambio de impresiones y de proposiciones, se llegó a concluir un tratado por el que se permitía a los ingleses explotar el palo de tinte, en una extensión de terreno de cuarenta mil leguas cuadradas, comprendida entre los ríos Hondo y Nuevo, que eran los límites norte y sur, y una línea al Poniente demarcada por postes o mojoneras. Los ingleses podrían establecer casas, ranchos y depósitos de madera y no serían molestados ya, pudiendo explotar también la pesca y comerciar con los pueblos circunvecinos y exportar el palo de tinte.

Dicho tratado dió término por fin, a una situación anó-

mala que dió origen a tantas expediciones y ataques a los ingleses, con muchos gastos y trastornos al gobierno de la Nueva España, pero aunque el tratado prevenía que las concesiones que se otorgaban eran sin menoscabo de la soberanía de España, el tiempo transcurrido en la ocupación de los ingleses, dió por resultado que Inglaterra consolidara en Belice una de las colonias de su dominio.

El mencionado Tratado, firmado en Versalles el 2 de Septiembre de 1783, en su Art. VI decía:

“Siendo la intención de las dos Altas Partes contratantes precaver, en cuanto es posible, todos los motivos de queja y discordia a que anteriormente ha dado ocasión la corta de Palo de tinte o de Campeche, habiéndose formado y esparcido con este pretexto muchos establecimientos ingleses en el Continente Español se ha convenido expresamente, que los súbditos de Su Magestad Británica tendrán facultad de cortar, cargar y transportar el Palo de tinte en el distrito que se comprende entre los ríos Valiz y Bellese, y río Hondo, quedando el curso de los dichos ríos por límites indelebles, de manera que su navegación sea común a las dos naciones, a saber: el río Valiz o Bellese, desde el mar subiendo hasta el frente de un lago, o brazo muerto que se introduce en el país, y forma un istmo, o garganta, con otro brazo semejante que viene hacia Río Nuevo o New-River: de manera que la línea divisoria atravesara en derechura del citado Ismo, y llegara a otro lago que forman las aguas de río Nuevo o New-River, hasta su corriente, y continuará después la línea por el curso de Río Nuevo descendiendo hasta frente de un riachuelo cuyo origen señala el mapa entre Río Nuevo y Río Hondo, y va a descargar en Río Hondo; el cual riachuelo servirá también de límite común hasta su unión con Río Hondo; y desde allí lo será el Río Hondo descendiendo hasta el mar, en la forma en que todo se ha demarcado en el mapa de que los Plenipotenciarios de las dos Coronas han tenido por conveniente hacer uso para fijar los puntos concertados, a fin de que reine buena correspondencia entre las dos Naciones, y los obreros, cortadores y trabajadores ingleses no puedan propasarse por la incertidumbre de los límites. Los Comisarios respectivos determinarán los parajes convenientes en el territorio arriba designado

para que los súbditos de Su Magestad Británica empleados en beneficiar el Palo puedan sin embargo fabricar allí las casas y almacenes que sean necesarios para ellos y para sus familias, y para sus efectos; y Su Magestad Católica les asegura el goce de todo lo que se expresa en el presente artículo, bien entendido que estas estipulaciones no se considerarán como derogatorias en cosa alguna, de los derechos de su Soberanía”.

“Por consecuencia de esto, todos los ingleses que puedan hallarse dispersos en cualesquiera otras partes, sea del Continente Español, o sea de cualquiera islas dependientes del sobredicho Continente Español, y por cualquiera razón que fuere, sin excepción, se reunirán en el territorio arriba circunscrito en el término de dieciocho meses contados desde el cambio de las Ratifificaciones; para cuyo efecto se les expedirán órdenes por parte de Su Magestad Británica, y por la de Su Magestad Católica, se ordenará a sus gobernadores que den a los dichos ingleses dispersos todas las facilidades posibles, para que se puedan transferir al establecimiento convenido por el presente Artículo, o retirarse a donde mejor les parezca. Se estipula también, que si actualmente hubiere en la parte designada fortificaciones erigidas anteriormente, Su Magestad Británica las hará demoler todas, y ordenará a sus súbditos que no formen otras nuevas. Será permitido a los habitantes ingleses que se establecieron para la corta del Palo ejercer libremente la pesca para su subsistencia en las costas del distrito convenido arriba, o de las Islas que se hallen frente del mismo territorio, sin que sean inquietados de ningún modo por eso; con tal de que no se establezcan de manera alguna en dichas Islas”.

Como consecuencia del Tratado de Paz anterior, se reunieron los delegados encargados de señalar los límites del distrito que se convino, tanto de parte de la Nueva España en representación de España, como de parte de la Corona Inglesa, habiendo tenido lugar la efectividad del convenio, en la boca del río Nuevo y a bordo de la Piragua “La Concepción”, según la siguiente constancia:

“En este día, Yo Don Joseph Merino Zevallos, Brigadier de los Reales Ejércitos, Gobernador y Capitán General de esta provincia de Yucatán, etc., Comisionado por la Corte de Es-

paña para hacer la formal entrega a la Nación Británica de los territorios señalados para el corte de palo de tinte en el Artículo 6° del definitivo tratado de paz, la he verificado con los señores comisionados para este efecto Don Eduardo Marcos Despard, Coronel; Don Ricardo Hoare, Sargento Mayor; Don Diego Mc. Aulay, y Don Diego Barlet, Capitán, todo con arreglo al Mapa, y Reales Ordenes con que me hallo de mi Soberano; habiendo presidido un exacto reconocimiento de los Límites, puesto las precisas mojoneiras, o señales por la parte de tierra, y finalmente cuantas formalidades se requieran para este acto. Y para que conste doy la presente firmada de mi mano, sellada con el sello de mis armas, y refrendada de mi infrascrito Secretario de Cámara, en la Boca del Río Nuevo a Bordo de la piragua de S. M. Católica "La Concepción", 27 de Mayo de 1784. Joseph Merino y Zevallos.—Por mandato de Su Sría. Juan de Aguilar".

Desde el año de 1760 llegaron noticias a la Nueva España, de que los rusos hacían exploraciones en las costas que baña el Pacífico al norte de América, y fundaban colonias y establecimientos. Al saberse esta noticia en España, el Monarca se empeñó grandemente en que fueran descubiertas dichas colonias y frecuentemente estuvo girando instrucciones al Virrey de la Nueva España, para que organizara expediciones marítimas que descubrieron aquellas colonias rusas para destruirlas.

A ello obedeció la primera expedición al norte de California, que en 1765 salió de San Blas al mando del Piloto Vicente Vila que llegó hasta San Diego y más al Norte hasta Monterrey y San Francisco y otras expediciones posteriores que descubrieran aquellas colonias rusas para destruirlas.

En el año de 1774 salió de San Blas la expedición al mando del Piloto Don Juan Pérez, que ya conocía las costas de California, llevando la fragata "Santiago" o "Nueva Galicia", que llegó a San Diego el 13 de Marzo de aquél año, siguiendo al Norte hasta Monterrey, y después a Nutka, donde fondeó la fragata, descubriéndose por primera vez aquella costa. A esta expedición se le llamó la "primera de altura", siguiéndole otras tres más.

Con mayores datos respecto de aquellas costas, se organizó

la expedición que se llamó "segunda de altura", que salió de San Blas el 8 de Marzo de 1775 al mando de Don Bruno Ezeta, que llevó como segundo al piloto Juan Pérez ya nombrado, componiendo la expedición la fragata "Santiago" o "Nueva Galicia" y la goleta "Felicidad" o "Sonora", que después de hacer exploraciones más al norte de San Francisco, regresó a San Blas en Noviembre del mismo año.

Fué hasta el año de 1788 cuando se organizó otra expedición de altura, retrasada debido a la guerra de independencia de los Estados Unidos. Dicha expedición también salió del puerto de San Blas, compuesta de la fragata "Princesa" y del paquebot "San Carlos" al mando de Don Estéban José Martínez y de Don Gonzalo Gabriel López de Haro, con las mismas instrucciones de descubrir los establecimientos rusos para destruirlos.

Esta expedición llegó a fondear el mes de Mayo, en el golfo llamado por los rusos Tschugas-Kaja y visitó un puerto al que puso por nombre "Flores" en honor del Virrey de México.

Después de tomar algunos informes respecto a las colonias rusas de Onalaska y otras, volvió sus proas al Sur y llegó a San Blas en Diciembre de 1788.

"Con el fin de establecer una colonia en Nutka, punto cuyo descubrimiento había sido disputado por España y por Inglaterra, se alistó una flotilla en San Blas, compuesta de una fragata, la "Concepción", un paquebot: el "San Carlos" y una balandra la "Princesa Real", que salió el 3 de Febrero de 1790 y llegó a su destino el día 4 de Marzo".

"Encontrándose por aquellos lugares con algunos establecimientos rusos, el Jefe de la expedición Don Eliza, sin embargo, comenzó a construir edificios y envió a los Oficiales que lo acompañaban Don Salvador Fidalgo y Don Manuel Quimper, a explorar la costa, tomar posesión de ella y levantar planos. Aquella expedición después de permanecer por el Norte algún tiempo, regresó a San Blas el 24 de Octubre".

"En Mayo de 1791, el Conde de Revillagigedo, de orden del Rey, envió en otra expedición a las goletas "Sutil" y "Mexicana", en busca de un estrecho que comunicara con las bahías de Hudson y Baffin. La expedición mandada por los Capitanes de Fragata Don Dionisio Galiano y Don Cayetano Valdez,

salió de Acapulco el día 9 de Marzo de 1792. Llegaron a Nutka, reconocieron las costas en compañía de los buques ingleses de la expedición que se llamó de Vancouvert, se levantaron algunos planos y de regreso fondearon en San Blas el 23 de Noviembre de aquel año”.

Dicha expedición que revistió el carácter de científica, fué una de las muchas que organizó el gobierno virreynal y junto con la de Legaspi y del Padre Urdaneta, las que rindieron mejores frutos, aportando nuevos conocimientos y descubrimientos.

Pudo comprobar que la California no era una isla como se creía, sino una península; comprobó asimismo que el estrecho de Juan de Fuca, no era un canal de comunicación con el Atlántico, sino una rada angosta que se internaba en la costa o más propiamente un gran estuario, de intensas corrientes que impidieron su reconocimiento aguas arriba, desvaneciéndose desde entonces aquella creencia, como una quimera que fué de aquellos tiempos.

La expedición hizo muchas observaciones astronómicas que definieron situaciones geográficas de aquellas regiones y corrigieron muchos errores de la cartografía; logró igualmente valiosos datos acerca de la hidrografía y tomó conocimiento de las costumbres y características de los pueblos de aquellas comarcas, que dió a conocer a su regreso a la Nueva España.

Dicha expedición, la de Urdaneta y otras de menor importancia, son de gran interés histórico para México y constituyen motivos fundados de tradición para la Marina, pues aunque los buques que las integraron, operaban bajo el pabellón español, su mayoría fueron construidos en las costas mexicanas, con materiales mexicanos y fueron también dotadas con tripulaciones mexicanas.

Continuaron después haciéndose varios reconocimientos por Nutka, disputándose con calor la posesión de aquellos territorios Inglaterra y España, mandando una y otra nación, expediciones a explorar y a poblar, como si hubiera tenido gran importancia aquel punto.

Los gobiernos de España e Inglaterra cambiaron notas que llegaron a indicar un próximo rompimiento, hasta que por

el Convenio celebrado el 11 de Enero de 1794, se pactó que el establecimiento de Nutka sería entregado a los ingleses, pero que inmediatamente después de la entrega, lo abandonarían también éstos, quedando la costa libre para el acceso de las embarcaciones de ambas potencias, sin que ninguna de ellas pudiera establecerse allí y comprometiéndose ambas a impedir de consuno que otra nación se apoderase del litoral. Fué nombrado por el Conde Revillagigedo para hacer la entrega, de Nutka, el Coronel del Regimiento de Caballería de Puebla, Don José Manuel de Alva, que se dió a la vela en el puerto de San Blas, el día 16 de Junio de 1794 y llegó a Nutka el 31 de Agosto. El 20 de Noviembre del mismo año de 1794, llegó a Veracruz, pasó por México y se embarcó en San Blas, el Teniente de Marina inglés Tomás Pearce, fijando la entrega para el día 23 de Marzo de 1795. Alva hizo demoler con anterioridad las fortificaciones y almacenes españoles y el día designado, en presencia de los comisionados, se enarboló la bandera inglesa en señal de que Inglaterra tomaba posesión de aquel lugar; en seguida se arrió dicha bandera, como muestra de que la abandonaba, conforme a lo estipulado en la convención. Y así pasó en efecto, porque el día 2 de Abril, todas las embarcaciones se dieron a la vela, y Nutka quedó casi olvidada y a merced del primer ocupante.

A pesar de que en el año de 1783 fué pactado con Inglaterra un tratado que estipulaba las condiciones ventajosas en que el gobierno de la Nueva España toleraba la permanencia de los colonos invasores en la región de Belice, estos no dieron cumplimiento a las prevenciones relativas y continuaron abusando de la tolerancia, extendiendo y aumentando sus explotaciones, lo que unido a la vaguedad en algunos puntos del tratado de referencia, obligó a concertar otro tratado de ampliación al primero, en el que se estipularon nuevas concesiones, autorizando a los colonos no solamente a explotar el palo de tinte, sino otras maderas como la caoba, de producción natural del terreno y otros frutos, se amplió la ocupación extendiéndola a Cayo Cozina o Casina, prohibiendo la erección de fortificaciones y el establecimiento de gobierno alguno civil o militar.

No obstante ello, los abusos continuaron sin límites; los

colonos no se concretaron a la región que se les señaló en los tratados; hicieron fortificaciones, establecieron un gobierno regional y aumentaron sus explotaciones en otras formas, con lo que se creó una situación de perjuicio para la Nueva España, especialmente para la provincia de Yucatán, que sufría grandes pérdidas por la desmedida explotación de sus tierras.

De manera que cuando se tuvo noticia de la declaración de una nueva guerra entre Inglaterra y España en 1793 el gobernador de Yucatán, Don Arturo O'Neil, quiso aprovechar la oportunidad proponiendo al Monarca español y al Virrey de Nueva España, la organización de una expedición competente para atacar a los colonos y expulsarlos del territorio de Belice.

La proposición fué aprobada y el gobernador de Yucatán tomó providencias inmediatas para prepararse, reuniendo un contingente de dos mil hombres y solicitando auxilios al Virrey y al Comandante General de Marina de la Habana, pidiéndoles contingente marítimo.

El Comandante de la Habana ofreció enviar elementos y el Virrey puso a disposición del gobernador, dos fragatas: la "Minerva" de cuarenta cañones; la "O" de treinta y dos y la goleta "Feliz" de cuatro cañones piezas menores. El Gobernador tenía construidas ya tres lanchas cañoneras y otras dos que tenía en la laguna de Bacalar, además de cuatro piraguas armadas, con todo lo cual se esperaba un ataque decisivo.

Pero la tardanza en reunir todos aquellos elementos, dió lugar a que los colonos de Belice se prepararan, pues supusieron que se hacían preparativos para atacarlos y pidieron auxilio a Jamaica que les envió algunas embarcaciones con que defendieron las bocas de los ríos impidiendo el desembarco de tropas, también recibieron de Jamaica armas y algunas tropas.

Por fin el gobernador de Yucatán, al frente de la expedición que preparó llegó frente a la costa de Belice, encontrándose con aquellos elementos de defensa que habían acumulado los ingleses, teniendo lugar algunos combates entre los buques, que no modificaron la situación y el Gobernador tuvo que retirarse a Bacalar, donde permaneció a la expectativa por algún tiempo, sin haber logrado sus propósitos.

Desde entonces ya no fueron molestados más los colonos ingleses, que considerándose bien amparados por los tratados concertados, hicieron suyos aquellos territorios, con el apoyo del gobierno inglés, que así consolidó más y más su dominio, hasta la fecha en que está constituido el Territorio de Belice u Honduras Británicas como también se le llama.

En Diciembre de 1731 arribó a Veracruz el primer buque construido en Tlacotalpan, bajo la dirección de Don Agustín de Utrera. Es de lamentarse que no haya datos respecto al nombre del buque y a sus características principales.

Tres años después, el 17 de Julio de 1734, arribó también a Veracruz, el navío de Su Majestad "La Nueva España", que acababa de construirse en Coatzacoalcos por orden del Virrey.

Fueron pues Tlacotalpan y Coatzacoalcos, después de Campeche, los lugares en que se construyeron las primeras embarcaciones del país en la costa del Golfo de México, así como Santiago, Sacatula y Acapulco en el Pacífico, lugares donde no progresó la industria de la construcción, debido probablemente a la dificultad en obtener buenas maderas de construcción en la cantidad suficiente contrariamente a lo que ocurrió en Campeche y Laguna del Carmen, donde más tarde se incrementó en alto grado la industria de las construcciones navales.

En el año de 1748 la Real Armada de Barlovento se trasladó a La Habana por orden del Rey, con el fin de auxiliar a la isla de Cuba en caso de ser atacada por los ingleses como se temía y como fué en efecto, perdiéndose en diversas acciones la Real Armada de Barlovento, después de su brillante actuación de muchos años.

El año de 1765 se estableció de orden del Rey, un servicio de correos mensual entre España y los puertos de La Habana y Veracruz, en lugar de los "Avisos" que hacían esa comunicación.

Dichos "Avisos" eran embarcaciones pequeñas que se despachaban con la noticia de la llegada de las Flotas y Escuadras y con la correspondencia de urgencia. Eran buques ligeros y con frecuencia "barcos luengos", como entonces se llamaban a los de "25 pipas" de capacidad; pero vistos los peligros a que estaban expuestos por los malos tiempos, su pequeño tonelaje

y su larga travesía se dispuso aumentar su capacidad a 50 o 60 toneladas. No llevaban carga y su armamento era ligero, sacrificando todo en ellos, a la velocidad, que era su principal defensa.

En aquellos tiempos estaban organizadas verdaderas escuadras de piratas, con buques buenos y bien armados, que esperaban a las flotas de buques mercantes procedentes de América, a su recalada a las costas de Europa, para apoderarse tanto de los buques como de sus cargamentos, que eran de mucho valor.

También eran asaltados por los piratas los buques procedentes de Europa con ricos cargamentos, esperándolos en los pasos obligados de su derrota.

Para proteger a los mercantes dedicados al tráfico marítimo, el gobierno español tenía ordenado que los buques se reconcentraran en el puerto de la Habana, procedentes de Veracruz y Cartagena, para salir de allí en conserva, bajo la protección de una Escuadra competente, haciéndose los viajes solamente cuatro veces al año.

Igual protección recibían las flotas de mercantes que volvían a América procedentes de España y no obstante ello, eran frecuentes los combates que ocurrían, pues los piratas disponían en ocasiones de elementos superiores, para apoderarse de los valiosos cargamentos o para destruir a los mercantes y a los de guerra que los escoltaban.

El tráfico marítimo estaba limitado entonces a determinados productos, llevando principalmente oro, plata, especias y maderas procedentes de América y trayéndose de Europa, diversos géneros de mercancías, autorizadas por el gobierno de la Metrópoli.

Todos los buques mercantes deberían llevar al ser despachados, un documento en que constaba la relación de efectos que se conducían con expresión de su valor y peso, lo que ahora viene a ser el "manifiesto de carga" y tenía la forma siguiente:

SUMA GENERAL DE TODOS LOS GENEROS VENDIBLES

y de las provisiones que lleva la Nao de 517 toneladas.

Toneladas	Medidas	Arrobas de peso	pesos de plata 8 reales
120 de lienzo	1.069,500 Varas	6,286	1.172,375
175 de todo género telas	792,340 „	6,342	2.226,595
40 de tafetanes sencillos	896,000 „	2,240	672,000
10 de holandillas	69,000 „	480	32,000
5 de hilos	7,500 Lbs.	300	37,500
10 de calceta	40,000 Pares	450	60,000
2 de cintas de hilo	3,000 Lbs.	120	6,000
5 de papel	40 Balones	320	2,400
5 de medias de estambre	18,000 Pares	180	40,500
7 de mantos	16,800 Pzas.	504	151,200
1 de puntas de mantos	6,000 Cortes	45	120,000
2 de colonia y listón	3,000 Lbs.	120	30,000
3 de medias de peso	18,000 Pares	180	72,000
1 de sedas	1,250 Lbs.	50	10,000
2 de "encajes" de seda	300,000 Varas.	75	225,000
2 de "encajes" blancos	266,666 „	100	799,998
1 de "encajes" de oro	36,000 Onzas	90	180,000
1/2 de galón de oro	12,000 „	30	72,000
5 de sombreros	800 Pzas.	60	8,000
1 1/3 de pimienta	1,500 Lbs.	60	1,500
1/3 de tonel de clavo	,500 „	20	1,500
1 de canela	,600 „	24	3,000
1/3 de tonel de azafrán	300 „	12	4,500
5 de buhonería	1,000 Doz.	400	1.000,000
1/2 de cuchillos	1,000 Docenas	80	4,000
2 de acero	20,000 Lbs.	800	10,000
4 de hierro	48,000 „	1,920	24,000
10 de aceite	500 Arrobas	800	10,000
10 de aguardiente	500 „	810	27,500
Provisiones para el surtimiento de la Nao			
30 de agua	60 Pipas	1,800	000
40 de vino	80 „	2,400	000
8 de bizcocho	108 Barriles	432	000
2 de minestras	000 „	160	000
3 de tocino	000 „	300	000
Pólvora	000	50	000
3 de pañoles			
Balas	000	600	000
517 toneladas		28,060	7.013,568

En el año de 1788 fué nombrado Capitán del Puerto de Veracruz, el Teniente de Navío Don Bernardo de Orta, quien mereció los elogios del Barón de Humbolt por sus conocimientos. Dicho Marino en el año de 1795 levantó un plano del puerto de Veracruz y proyectó la instalación de faros giratorios.

Ya establecidas algunas comunicaciones marítimas con cierta regularidad, el libre comercio en ejercicio, tanto en la Metrópoli como en los puertos del golfo entre sí, fué incrementándose más y más, necesitando de la protección del Seguro Marítimo que se estableció en Veracruz el año de 1789, al inaugurarse la primera Sociedad de Seguros Marítimos.

El día 21 de Febrero de 1790 fondeó en el puerto de Veracruz el bergantín-correo de S.M. "Nuevo Conde de Floridablanca", construído en Tlacotalpan por contrata que hizo el gobierno virreynal con Don Esteban Bejarano y bajo la dirección del Oficial de Marina Don Luis de Toral. Las dimensiones del buque eran en pies de Burgos: 81 de eslora, 24-10 de manga y 11 de puntal.

"Su construcción, al parecer de todos los inteligentes que lo reconocieron, no dejaba qué desear y sin embargo su costo total fué solo de ocho mil pesos".

En el mismo año de 1790 a consecuencia de la representación que años antes había dirigido el Gobierno de Madrid, al Virrey de México Don Manuel Antonio Flores sobre la conveniencia de "volver a establecer de nuevo" en Veracruz, algunos buques guardacostas para perseguir a los contrabandistas y piratas que había en el Golfo de México y en vista de la Real Orden que se dió con fecha 10 de Noviembre de 1788, facultando al mismo Virrey para que hiciese construir en La Habana dos bergantines con aquel objeto, se procedió a la construcción de aquellas naves y a fines del año de 1790 llegaron a Veracruz tales buques, llamados "Volador" y "Saeta", a los cuales se agregó luego una goletilla llamada "Flor de Mayo" construida en Yucatán, siendo el costo total de los dos bergantines \$ 29,010.00 y el de la goletilla \$ 1,461.00.

En el mes de Mayo de 1796, por Real Orden, fué habilitado el puerto de San Blas para el comercio marítimo, constituyéndose más tarde dicho puerto, en Capital de Departamento

Marítimo e instalándose allí la Comandancia Principal de Marina del Mar del Sur, como desde su descubrimiento por Cortés se denominó al Oceano Pacífico de nuestro litoral.

Desde entonces el puerto de San Blas fué el de mayor importancia en aquella costa; allí mismo se estableció después un Almacén General de Depósito y era el puerto por donde se introducían al interior del país, todas las mercancías conducidas por los buques de vela de aquellos tiempos, disputando un tanto la supremacía de Acapulco, que llegó a superar en tráfico, aunque no en ventajas como puerto de abrigo.

San Blas llegó a adquirir importancia comercial como centro marítimo; fué una plaza fortificada y asiento de la Capital del Departamento. Aún se pueden contemplar las ruinas de su fortaleza, mudos testigos de su perdido poderío; todavía años pasados, se encontraban abandonadas en las playas, grandes anclas almirantazgo, que por su peso y tamaño, deben haber pertenecido a los navíos y fragatas de dos a tres mil toneladas de desplazamiento, que arribaban al puerto.

San Blas, como Campeche, Laguna del Carmen, Acapulco y otros puertos de nuestro país, sufrieron a través del tiempo, el descuido y abandono de nuestros gobiernos, que no supieron fomentar o al menos conservar aquel tráfico comercial marítimo que durante la Colonia y años después, dió renombre a México entre los países americanos.

En el año de 1796 fué instalado el faro de Veracruz, primero que se encendió en las costas de la Nueva España, colocándolo en una torre especial de mampostería que se levantó en el bastión del Noroeste de la fortaleza de San Juan de Ulúa. Dicha torre aún existe siendo utilizada ahora para la instalación de aparatos del servicio meteorológico.

El faro, como se usaban entonces, era de luz fija, pero más tarde, el 30 de Mayo de 1804, se inauguró un faro giratorio. Era un aparato de iluminación catóptrica, compuesto de tres planos en forma de pirámide triangular. Cada plano llevaba siete lámparas de petróleo, de luz entera provistas de reflector parabólico de cincuenta y cuatro centímetros de diámetro. El conjunto giraba al rededor de su eje vertical empleando tres

minutos en hacer una revolución completa, produciendo un destello prolongado cada minuto.

El aparato de referencia fué proyectado por el Astrónomo Mendoza de los Ríos y construído en Londres, Inglaterra, instalándolo en la misma torre citada, protegiéndolo con una cámara de cristales y cúpula, con corredor exterior y barandal de hierro.

La altura del foco luminoso sobre el nivel medio de la superficie del mar, era de 27 metros, por lo que su alcance geográfico para un observador a seis metros de altura sobre el mismo nivel del mar era de 15.5 millas náuticas. Su alcance luminoso en tiempo claro era aproximadamente de veinticuatro millas, y su costo, según informaciones del ilustre Barón de Humbolt, fué de más de un millón de pesos.

En el interior de la torre existían habitaciones para los encargados del servicio del faro y para depósito de combustible. Su movimiento giratorio era producido por un mecanismo de relojería con peso-motor y provisto de un regulador de aspas.

Para el sostenimiento del faro se creó un impuesto de "Derecho de Faro", que se cobraba a los buques que llegaban a Veracruz, siendo de un real por tonelada de carga para los buques procedentes de Europa, de tres cuartillas para los procedentes de América y de medio real para los de cabotaje. Estos derechos debían producir tres millones de pesos al año, en tiempo corriente de paz.

En el año de 1874, al inaugurarse el nuevo faro "Benito Juárez", en la Torre del antiguo convento de San Francisco en la ciudad de Veracruz, continuó funcionando el faro de Ulúa; pero como el aparato catadióptrico de 0".25 de distancia focal del "Benito Juárez" debía producir una luz fija blanca en todo el horizonte, con destellos de un minuto, se dispuso no encender las lámparas de petróleo de una de las tres caras del faro de Ulúa, para distinguir ambos faros, cuya enfilación servía para entrar al puerto y tomar el fondeadero junto al arrecife de la "Gallega" por el canal del Norte, comprendido entre el arrecife y la costa.

El faro de Ulúa fué extinguido definitivamente el 2 de Abril de 1894, al inaugurarse el faro de Sacrificios y los demás

del sistema de iluminación de Veracruz, que con sus sectores blancos, rojos y oscuros, fijos o intermitentes, proporcionan mayores facilidades para tomar el fondeadero que se elija.

El aparato del faro de Ulúa se conserva armado en la Dirección General de Faros de la Secretaría de Marina, como una joya histórica y como recuerdo de aquellos lejanos tiempos de la dominación española en estas tierras de Anáhuac, formando el primer elemento del museo del servicio de Faros.

Es curioso ver dicho aparato, evocador de su amparo y abrigo a multitud de los antiguos buques de vela que arribaban a Veracruz; al verlo no deja de hacerse una inmediata comparación de su estructura y funcionamiento, con los modernos y flamantes aparatos eléctricos de combustión de gas, giratorios y de grandes alcances luminosos, de intensa luz blanca o de color que ahora iluminan los principales parajes de las costas mexicanas y de todo el mundo.

Debido a la guerra entre Inglaterra y España, se autorizó en el año de 1797, el comercio marítimo en buques neutrales, derogándose dicha disposición dos años más tarde. Por la misma causa de la citada guerra, el bergantín "Saeta" que traía de la Habana a Veracruz, al Gobernador García Dávila, sostuvo un combate en las cercanías de este último puerto, el año de 1797, con un buque inglés, lográndose dejarlo fuera de combate y continuar su camino sin novedad hasta su llegada a Veracruz.

Aquella situación también dió lugar a que fuera aprehendido por una fuerza naval inglesa el bergantín "Cuervo", no obstante que traía de España para México, al nuevo Virrey Don Félix Berenguer de Marquina, quien después fué puesto en libertad y llegó a México el mes de Mayo del mismo año de 1799.

En la Nueva España concluía el siglo XVIII con grandes progresos en la minería, en las industrias, en la cultura general y en el comercio marítimo, y principalmente en la consolidación de la nueva raza del Anáhuac, producto de las dos grandes estirpes, la española y la azteca, que daban al mundo un nuevo pueblo: el mexicano, integrado por mestizos, criollos y mezclas de diversos tipos de indígenas, que se unificaban más y más, a

medida que iban siendo reconocidas sus cualidades, sus aptitudes su inteligencia y sus virtudes, en todos los ordenes de la actividad humana.

El comercio marítimo había colocado a la Nueva España en condiciones favorables superiores a las de las demás colonias de América, produciéndose un constante intercambio de productos entre la Colonia y el Asia, con movimiento regular de embarcaciones, así como con el Perú y en mayor escala con Europa, aunque limitado solamente con España.

La industria de la construcción naval alcanzó un grado de desarrollo importante durante el siglo XVII y poco antes, pues todas las expediciones que se organizaron en la costa del Pacífico para explorar al Noroeste, fueron integradas con embarcaciones construidas en nuestros puertos y también otras muchas construidas en nuestros puertos del Golfo.

Se hicieron fragatas, carabelas, bergantines, goletas y otros buques menores, bajo la dirección de los constructores españoles que impartieron sus conocimientos a los nativos de donde salieron hábiles carpinteros de ribera y calafates, que se distinguieron por su competencia, haciéndose de fama especialmente los de Campeche hasta la fecha.

Y nuestros bosques dieron las magníficas maderas para la construcción de embarcaciones: caoba, cedro ciricote, guayacán y otras muchas maderas finas, siendo suficiente ir al bosque y elegir el árbol que conviniera derribar, para labrar los palos, masteles, y baupreses, cuadernas, curvas y busardas que fueran necesarios, obteniéndose así los elementos de la construcción, sin necesidad de empalmes o agregados, sino con sus naturales curvas y dimensiones.

Se iniciaron las construcciones de embarcaciones de importancia en el Astillero del Carbón, cerca de Puerto Angel, fundado por Cortés y siguiendo más tarde las construcciones en Acapulco, en Zacatula, Navidad, Manzanillo y en las costas de Sinaloa y de California, así como en Campeche, Ciudad del Carmen, Veracruz, Yucatán y Bacalar y hasta en el Distrito Federal de ahora, donde se hicieron cerca del lago de Texcoco, los bergantines que utilizó Cortés en el sitio de Tenochtitlán.

Dicha industria de la construcción naval, a través de los años, fué decayendo más y más, hasta casi desaparecer, pues posteriormente a la guerra de Independencia, no se volvieron a construir embarcaciones de madera, mas que en Campeche y eso esporádicamente. Con las construcciones de hierro de nuestros tiempos, ha desaparecido aquella industria que trajo nombre y distinción al México Colonial.

La Independencia de los Estados Unidos y la Revolución Francesa, conmociones tremendas que se hicieron sentir en todo el mundo, unidas a la caída de España en poder de Napoleón, fueron hechos de inmensa trascendencia que conmovieron hondamente el espíritu y los sentimientos del pueblo de la Nueva España.

Aquellos hechos pusieron de manifiesto la falsedad de la ascendencia divina de los reyes; comprobaron que la regia autoridad no es infalible ni eterna y que es susceptible de caer al golpe rudo de los pueblos; y comenzaron a vislumbrarse con claridad los principios de libertad, igualdad y fraternidad, que se pregonaran en los pendones de la Revolución Francesa.

Al comenzar el siglo XIX ya se manifestaron en diversas formas, los sentimientos de libertad y por primera vez en México, el Lic. Verdad, Síndico del Ayuntamiento de la ciudad, exponía sus ideas acerca de la soberanía del pueblo.

En la Nueva España se gestaba ya el movimiento de Independencia que más tarde llevaría a su pueblo a una guerra intestina cruel y sangrienta, prolongada y ruinosa, pródiga en hechos sublimes y en cruentos sacrificios, pero gloriosa y de gran ventura para una nueva Patria, por los nobles sentimientos y propósitos que la forjaron, para llegar a la consolidación de la nueva nación que vió nacer el mundo: la República Mexicana.

CAPITULO IV.

Aparecen plagas en la región de Tabasco.— El censo de Veracruz en 1807.— La fragata francesa "Vaillante".— Motín en Veracruz.— Auxilios de Veracruz a la Madre patria con motivo de la guerra con Francia.— Pérdida de la Goleta "Felicidad"; en Veracruz.— Iniciación de la guerra de Independencia.— El Cura José M^a. Mercado y la campaña del Oeste.— Toma de San Blas por los insurgentes.— Llegada de las primeras tropas españolas para combatir la sublevación.— Disposiciones diversas para someter a los insurgentes.— La toma de la Roqueta por Don Pablo Galeana.— La primera fuerza naval de los insurgentes.— La bandera mexicana.— La goleta de guerra "Iguala".— La expedición de Don Francisco Murias contra los insurgentes.— La Expedición de Don José Rincón contra Boquilla de Piedra.— Operaciones de los insurgentes del guerrillero Encarnación Rosas en la isla Mezcala de la laguna de Chapala.— La fragata española "Efigenia" en Campeche.— Ataque de corsarios al Presidio de Monte Rey en California.— Expedición de Don Francisco Javier Mina; que desembarcó en Soto la Marina.— Ataque de la Escuadra realista a la de Mina.— La llegada del último Virrey Don Juan de O'Donojú.— Los realistas abandonan Veracruz y se hacen fuertes en San Juan de Ulúa.— La situación de los servicios marítimos al consumarse la Independencia.—; Disposiciones del Gobierno Imperial de México para poblar puertos.

El mes de Abril de 1804, aparecieron en la región del Estado de Tabasco, las plagas del sarampión, desconocida hasta entonces y la de la langosta, que duraron hasta el año de 1810, lo que costó al país más de un millón de pesos, logrando exterminarlas despues de que causaron muchos daños, sin contar con que los buques mercantes que salían a la mar, eran apresados por los ingleses, que estaban en guerra con España.

Durante el año de 1806, por acuerdo del Virreynato, se dispuso que los buques mercantes de Cuba, siempre que acreditaran que su cargamento era de procedencia española, podían introducirlo a las costas de México.

El censo de la ciudad y puerto de Veracruz, en el año de 1807, demostró una población de veinte mil habitantes, contando además con tres mil seiscientos marineros, registrados en la matrícula del puerto.

Encontrándose España en guerra con Francia, arribó a Veraeruz el día 10 de Agosto de 1807 la barca francesa "Vaillante" que procedente de la isla de Guadalupe, traía pliegos para las autoridades de la Nueva España. Excitado el populacho y la marinería del puerto, al interpretar erróneamente una orden de Jefe del Apostadero Don Ciriaco Ceballos, se amotinaron y cometieron una serie de tropelías, entre ellas el proyectado asesinato de Ceballos y el incendio de su casa, en donde se destruyeron muchos instrumentos y planos de la comisión hidrográfica.

Durante los motines, el Teniente de Navío don Rafael Domínguez Aguayo, mandó cargar las piezas de la fragata "O" y del bergantín "Saeta" por babor, amenazando a la población. El comandante Ceballos se refugió en un buque de guerra y la barca "Vaillante" que fué capturada, permaneció en el puerto hasta el año de 1809, en que fué vendida, internando a sus tripulantes en el Castillo de San Juan de Ulúa.

A principios del año de 1808 arribó a Veracruz la fragata "Franchise", conduciendo diez mil fusiles para armar a la Nueva España y el día 25 de abril del mismo año, arribó al propio puerto, la "Santa Paula", con la noticia de que los franceses ocupaban Andalucía.

En el mes de julio del mismo año, se procedió a enviar auxilios a la península, a bordo del "Marqués de la Romana", consistentes en tres mil quintales de pólvora, seiscientos de plomo, otros pertrechos de guerra, e hilas y vendas tomadas de los hospitales, o hechas por las señoras de Veracruz. El flete importó la suma de \$18,000.00 que se pagaron por subscripción entre los principales del puerto.

El 23 de Agosto del mismo año citado, estando el cielo cargado pero sin llover, cayó un rayo en la goleta de guerra "Felicidad", incendiando la santabárbara. El buque voló en pedazos, muriendo entre otras personas, el Capitán de Navío Don José María Castillo, Comandante de la embarcación.

El gobierno español concedió una pensión vitalicia a la hija pequeña del Comandante desaparecido, y "al nacer un nuevo vástago suyo, que en su seno llevaba la esposa del Comandante al morir, se le concedió el grado de Cadete".

Al iniciarse el movimiento libertario de México, el día 16 de Septiembre de 1810, el gobierno del Virreynato comenzó a tomar providencias para reprimirlo, ordenando en el mes de Octubre del propio año, que salieran de Veracruz para México, "toda la fuerza de mar", de la fragata "Atocha", en que llegó a la Nueva España el Virrey Don Francisco Javier de Venegas, para ayudar a la defensa de la capital.

Dicha tropa de mar fué puesta bajo el mando del Capitán de Navío Don Rosendo Portier y entre los Oficiales que llevaba, se encontraba Don Pedro Celestino Negrete, que más tarde se hizo de renombre en la guerra de Independencia y figuró en el Gobierno Imperial de México.

Durante las primeras operaciones de los insurgentes, el Cura de Ahualulco, Don José María Mercado, solicitó autorización a Don José Antonio Torres, Jefe de la revolución en la provincia de Nueva Galicia (Jalisco) para emprender la campaña de Tepic y de San Blas, que le fué inmediatamente concedida.

Mercado, con sus mal organizadas tropas avanzó sobre Tepic, cuya plaza tomó sin disparar un tiro, apoderándose de seis piezas de artillería y de otros elementos con que aumentó sus efectivos para marchar sobre el puerto de San Blas, donde intimó rendición a su defensor el Oficial de la Marina española, Don José Lavayen. Este envió al Alférez de Fragata, Don Agustín Bocalán, con carácter de parlamentario, a entrevistar a Mercado, con quien arregló una capitulación y el primero de diciembre de 1810 entró al puerto Mercado con el carácter de Comandante General de las Armas del Poniente, cuyo nombramiento acababa de recibir del Jefe de la Revolución.

Mientras se arreglaba la capitulación, los principales del lugar se embarcaron en los bergantines "San Carlos y Activo", haciéndose inmediatamente a la vela con destino al puerto de Acapulco.

Dada la categoría que entonces tenía el puerto de San Blas, como Capital de Departamento Marítimo y de terminal del comercio con el Oriente, se considera de importancia su capitulación y caída en manos de los insurgentes, que con él, consumaban la posesión del Occidente de México.

Puede apreciarse la importancia de aquella acción, por la lectura del parte que rindió el Sr. Vicente Garro, Administrador de Correos de Guadalajara, al General Calleja, y que en parte dice:

"Un terreno que domina el único punto por donde puede ser atacado por tierra; una proporción para aislarle con facilidad por la comunicación de los esteros; un castillo respetable con doce cañones de a veinticuatro que defiende el puerto y puede también arruinar la villa; cuatro baterías en ella, y en la mar una fragata, dos bergantines, una goleta y dos lanchas cañoneras; una segura esperanza de que diese fondo de un día a otro la fragata "Princesa" y la goleta particular "San José" con harinas; seiscientas o setecientas cargas de estas existentes en la plaza; igual número con corta diferencia de arrobas de queso; más de mil fanegas de maíz; de ciento cincuenta a doscientas reses, y facilidad de traer por mar en corto tiempo de Las Bocas Guaymas y Mazatlán, la carne, harina y reales necesarios; abundantes pozos de agua en el recinto de la villa; trescientos hom-

bres de marinería, doscientos de maestranza, y más de trescientos europeos armados y dispuestos como aquellos a defenderse; ciento y tantas piezas de artillería de diversos calibres, y montadas cuarenta de ellas con sus correspondientes municiones, y ocho o nueve oficiales de marina; etc., Señor General era el verdadero estado que se hallaba el puerto de San Blas el primero de diciembre de 1810, cuando sin haber disparado un tiro para su defensa, se rindió vergonzosamente a unas muy malas y pocas escopetas, hondas, lanzas y flechas, manejadas muchas de ellas por ancianos y muchachos, como todos vieron cuando entró el desordenado y no crecido ejército sitiador, con seis cañones de corto calibre que tomó en Tepic.

El 13 de Mayo de 1811 se hicieron a la mar, del puerto de Veracruz, el bergantín "Regencia" al mando de Don Gonzalo de Ulloa, y las goletas "San Pedro" y "San Cayetano", rumbo a Espíritu Santo, de los Estados Unidos, llevando quinientos hombres de todas armas, al mando de Don Joaquín de Arredondo, que por orden del gobierno fueron a impedir la retirada de insurgentes y a someter a los sublevados de Texas.

En dicha expedición, que logró un triunfo completo, en las inmediaciones del río Medina, iba como Cadete Don Antonio López de Santa Anna, que después figuró prominentemente en los acontecimientos históricos de México.

Durante el mes de Enero de 1812, arribaron al puerto de Veracruz, los navíos de guerra españoles "Algeciras", "Miño" y "Asia" y las fragatas mercantes de igual nacionalidad, "Iris", "Dolores", "Coro", "Magallanes" y "Fraternidad", conduciendo a las primeras tropas españolas que vinieron de la península a combatir a los insurgentes, estando integradas por seiscientos hombres del Tercer Batallón de Asturias, cuatrocientos hombres del Regimiento de Lobera y setecientos del Primer Batallón Americano.

La insurrección había cundido por todas partes, teniendo lugar las primeras acciones en el interior del país, sin que se registraran hechos de carácter marítimo de importancia, pues los insurgentes carecían de medios para combatir por mar.

Sin embargo, en el año de 1813, las tropas insurgentes del Sur, al mando del Generalísimo Don José María Morelos, se

apoderaron del Fuerte de San Diego en Acapulco, para lo cual fué preciso ocupar previamente la isla de la Roqueta, acto que se llevó a cabo mediante un asalto consumado por ochenta hombres al mando del Coronel Don Pablo Galeana, utilizando varias canoas y embarcaciones menores para transportarse a la isla. Después de tomada la Roqueta por el Coronel Galeana, se presentó el bergantín "San Carlos", que llevaba víveres para los realistas, siendo atacado por los insurgentes, valiéndose de canoas, sin lograr éxito.

Al tomar la isla los insurgentes, se apoderaron de la goleta "Guadalupe" y de once canoas, que utilizaban los realistas para proveerse de víveres; también se apoderaron de tres cañones, parque y algunas armas.

En la costa del Golfo, los insurgentes estaban posesionados de las barras de Nautla y Tecolutla, y recibían armas, víveres y municiones por Boquilla de Piedra, que también estaba en su poder. Durante el año de 1814 los insurgentes perdieron y ganaron sucesivamente las citadas barras de Nautla y Tecolutla, habiéndose apoderado de algunas goletas españolas, que unieron a otros buques de pequeño porte comprados en Estados Unidos, para formar una pequeña Escuadrilla.

Esta fuerza naval, que puede considerarse como netamente mexicana, constituyó el origen e iniciación de nuestra Marina de Guerra.

Es de lamentarse que se carezca de datos respecto a los nombres y características de aquellas embarcaciones y del pabellón que arbolaban.

Sobre este particular y según crónicas publicadas en algunos periódicos y revistas, parece que la primera bandera, mexicana usada en buques de nuestro país, fué una ajedrezada a cuadros blancos y azules, con una águila colocada en el centro de la bandera, misma que usaron los primeros buques de las fuerzas insurgentes, autorizadas con patentes de corso que les expidieron los libertadores mexicanos.

El primer combate naval que se efectuó arbolando nuestra enseña, tuvo lugar en Coatzacoalcos, en Septiembre de 1816, donde la goleta mexicana "La Patriota", logró capturar a la de igual clase española "La Numantina".

La bandera tricolor, actual enseña de la Patria, que surgió con el Ejército Trigarante al consumarse la independencia el 27 de septiembre de 1821, se usó por primera vez en un buque de guerra mexicano, a bordo de la goleta "Iguala" adquirida por el gobierno nacional en los Estados Unidos en el año de 1822. Dicha goleta llegó al país a fines del año citado, poniéndose bajo el mando de su Capitán Don Roque Martínez, que el día 6 de Junio de 1823, se encontraba navegando de Alvarado a Veracruz.

La artillería para dicha embarcación y para la goleta "Anáhuac" fué adquirida también en los Estados Unidos y llegó a Alvarado a bordo de tres embarcaciones escoltadas por una fragata, el día 29 de Diciembre del año citado de 1822.

La mencionada goleta "Iguala" fué la primera que el México Independiente adquirió para el exclusivo servicio de Guerra, por lo que dicha embarcación con la de igual clase "Anáhuac", deben considerarse como el pié veterano de nuestra Armada Nacional.

El Teniente de Corbeta Don Arturo López de Nava, en su "Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana", dice al respecto, lo siguiente:

"La goleta "Iguala" comprada por Cortés (el Marino Don Eugenio Cortés y Azúa) en 1822, fué el primer buque de guerra en que se izó de manera oficial el pabellón nacional y por lo tanto, arranca de aquella goleta la formación de nuestra Marina Militar. Esta goleta no debe ser confundida con la corbeta de igual nombre que dió fondo en el puerto de Veracruz, a las cuatro y media horas de la tarde, del día 30 de Noviembre de 1837 y fué contratada en Baltimore por el Sr. Don Pedro de Negri, por acuerdo del gobierno mexicano (Expediente Buques de Guerra Nacionales, 14, b. 1836). El contratista de la corbeta "Iguala", Don Pedro de Negri, en carta fechada en Baltimore en 8 de Noviembre de 1837, dice al Ministro de Guerra y Marina de México: "Excelentísimo señor: Hoy sale para el puerto de Veracruz la corbeta llamada "Meryland", que contraté con ese Supremo Gobierno y notifiqué a Vuestra Excelencia que dicho buque va sin ar-

mamento ni pertrecho alguno de guerra, a motivo de las rigurosas leyes existentes en este país; por nada estuve a punto de perderla, por los continuos alborotos de los texanos, así es que tomé la determinación de que quedase todo el armamento para conducirlo yo mismo en el paquete que va a salir en tres días para dicho puerto de Veracruz; este era el único medio de poderlo salvar, como los señores comisionados que también salen con dicha corbeta, darán fé a su llegada. No dudo Excelentísimo Señor que esta corbeta será enteramente de plena satisfacción para ese gobierno y nación, pues nada absolutamente se ha omitido para su mejor construcción, fortaleza y hermosura. Dios y Libertad. Baltimore, 8 de Noviembre de 1837.—Pedro de Negri.—Rúbrica.

“La Comandancia General del Departamento de Veracruz, en oficio No. 125, Mesa primera, decía: “Excelentísimo Señor: Por nota de Vuestra Excelencia fecha el 14 del actual, en que se sirve transcribirme la que con la misma fecha se pasó al Señor Director General de la Armada, quedo impuesto de que el Excelentísimo Señor Presidente ha ordenado que la corbeta llegada a Veracruz, procedente de Baltimore, con el nombre de “Meriland” con destino al servicio de la Nación, se le dé el nombre de “Iguala”. —Dios y Libertad.—Jalapa, Diciembre 20 de 1837”—Firma ilegible).

El 18 de Junio de 1815 arribó al puerto de Veracruz la fragata “Sabino” con otros cuatro o cinco buques menores, conduciendo a un mil setecientos hombres de los Regimientos de Navarra y de Ordenes Militares, al mando del prestigiado Brigadier Don Fernando de Mijares, con instrucciones de establecer una línea militar de Veracruz a Jalapa.

El día 22 del citado mes de Junio, rindió parte el Comandante de la goleta de guerra “Cantábrica” de haber encontrado en la barra de Tortugas del Estado de Veracruz, a una goleta insurgente que fué quemada por su tripulación antes de que se conociera su pabellón, pero que se supo después, traía contrabando de guerra de New Orleans.

El día 2 de Septiembre de aquél año se avistaron en las

inmediaciones del puerto de Veracruz, algunos buques sospechosos que desde luego se supo eran de los que hacían venir los insurgentes de Tortugas y de Boquilla de Piedra y hallándose casualmente en puerto la fragata "Diana" y la goleta "Floridablanca del Apostadero de La Habana, dispuso el gobernador Quevedo, que estos dos buques, unidos al bergantín "Saeta", salieran en su persecución, como lo hicieron el día 4 siguiente, al mando del Teniente de Navío Don Francisco Murias.

Al aproximarse la citada Escuadrilla a los referidos puntos de la costa, se avistaron tres corsarios, uno llamado "General Morelos", que se hizo a la vela y muy pronto se perdió de vista; otro fué incendiado por sus tripulantes que lo abandonaron y el último que varó en la playa, aunque opuso alguna resistencia apoyado por varias embarcaciones menores y fuerzas que hacían fuego desde tierra, cayó con dichas embarcaciones en poder de Murias, quien las mandó incendiar, haciendo lo mismo con el pequeño caserío abandonado en Boquilla de Piedra. La Escuadrilla logró también recuperar al bergantín "Vicente" que habían apresado los insurgentes.

Por el año de 1816, habían llegado a llamar la atención del gobierno colonial, los males que causaba la posición en que se encontraban los insurgentes de Boquilla de Piedra, tanto por servir de abrigo a algunos corsarios que hostilizaban constantemente a los buques del comercio, como por el armamento y municiones que los mismos insurgentes recibían por allí procedentes de los Estados Unidos y finalmente por el contrabando que se hacía por aquellos lugares de la costa, con perjuicio del Erario y del comercio, a lo que se agregaba el temor de que desembarcara por el mismo punto Don Francisco Javier Mina con su expedición que preparaba en Norte América y de la que ya se tenían noticias.

Todo esto determinó al gobernador de Veracruz Don José Dávila, a enviar al Teniente Coronel Don José Rincón con trescientos veinte hombres de todas armas y una pieza de artillería, sobre Boquilla de Piedra.

La expedición salió del puerto de Veracruz el día 15 de Noviembre de 1816 por la playa, acompañada por mar, de una lancha cañonera y unas piraguas de San Juan de Ulúa, y el día

23 del propio mes al amanecer, se emprendió el ataque lográndose un triunfo completo de parte de los realistas.

De los defensores, en número de cuatrocientos insurgentes, murieron cuarenta a cincuenta, incluyendo al Jefe Villapinto y se capturaron dieciocho piezas de artillería, ciento ochenta fusiles y gran cantidad de parque, pertrechos navales y ocho lanchas, así como provisiones de boca en cantidad.

Por esta acción fué premiado el Teniente Coronel Rincón, por la Comisión de Auxilios, que le regaló un sable con la siguiente inscripción:

“La gratitud del comercio de Veracruz y sus costas, al Teniente Coronel Don José Rincón por la brillante conquista de Boquilla de Piedra. —Año de 1816”.

Desde mediados del año de 1812, comenzó a formarse un grupo de insurgentes, al mando del valiente guerrillero Encarnación Rosas, que más tarde unió sus contingentes con los del otro no menos valeroso José Santa Anna, quienes a fuerza de astucia y de valor fueron haciendo crecer su partida de defensores de la Independencia, haciéndose de mayores elementos a medida que derrotaban a los destacamentos realistas que guardaban los pueblos y comarcas de las orillas del lago de Chapala, región donde siempre operaron con mucho éxito, sosteniéndose bizarramente durante más de cuatro años.

Llegaron a constituir un núcleo de resistencia importante contra el gobierno virreynal, que sufría frecuentes descalabros, hasta que el gobernador de la Nueva Galicia a frecuentes instancias del Virrey, se resolvió a hacer una batida formal a aquel núcleo, que se hizo fuerte en la isla de Mexcala, de la propia laguna de Chapala e islotes adyacentes.

Los insurgentes, bajo la dirección del presbítero Don Marcos Castellanos, Cura de Ocotlán, que era el alma de la defensa, fortificaron la isla de Mexcala, construyendo reductos fortificados con dieciocho cañones, fosos y otras defensas, que hicieron inexpugnable aquella isla, defendida por cerca de mil indios bien armados y municionados, pues de cada encuentro que tenían con los realistas, lograban buen botín de armas, municiones y víveres. Tenían también para sus servicios más de veinte

canoas que utilizaban en sus incursiones nocturnas contra los pueblos ribereños.

Fueron las turbulentas aguas de la laguna de Chapala, testigos de múltiples y verdaderos combates navales, que tuvieron lugar entre insurgentes y realistas, prolongados por mucho tiempo, sin que pudiera el gobierno virreynal reducir aquella fortaleza de la isla y cuyas acciones son dignas de referirse, dada la importancia que adquirieron durante la guerra de Independencia.

Dispuesto el gobernador Don José de la Cruz a exterminar a los insurgentes de la laguna, dispuso que el Teniente Coronel Angel Linares con fuerte contingente de tropas, se situara en el pueblo de Mexcala, frente a la isla del mismo nombre, en espera de unas lanchas y otras embarcaciones que había mandado construir en San Blas, para que con estos elementos pudiera hacerse un ataque general a la isla, por agua y por tierra, y capturarla. Pero el Teniente Coronel Linares ansioso de efectuar el ataque, intentó hacer un reconocimiento de la isla y se embarcó en unas lanchas con muchos de sus soldados.

Gran destrozo sufrieron los realistas, pues los defensores de la isla los recibieron con intenso fuego que hizo zozobrar las embarcaciones, matando a casi todos los ocupantes y pudiendo salvarse apenas algunos, que llevaron al gobernador la noticia de su descalabro.

Esperó el gobernador se terminara la construcción de las embarcaciones en San Blas, que fueron llevadas en carretas hasta la laguna, juntamente con los cañones de a veinticinco con que debían artillarse, poniendo la escuadrilla que se formó, bajo el mande de los oficiales de marina españoles Felipe García y Manuel de Murga: Para tal efecto, mandó instalar un arsenal y astillero en la hacienda de Cedros, inmediata a la laguna, donde se armaron y alistaron las embarcaciones.

A inmediaciones del lago y del pueblo de Mexcala, acampó el Coronel Negrete con un mil doscientos hombres de buena tropa y a una señal convenida del propio Negrete, se inició el ataque sobre la isla, rodeándola con las embarcaciones de la escuadrilla, al mismo tiempo que las tropas de tierra intentaban escalarla.

Se trabó un reñido combate... "los indios de la isla, sin amedrentarse con el nutrido fuego de la escuadrilla, respondieron con un vigoroso cañoneo, y cuando las lanchas se aproximaron a las escarpadas costas de la isla, descargaron sobre ellas una lluvia de piedras que causó inmensos daños a los asaltantes. Sucumbieron el mismo Comandante García y muchos de los marineros y soldados. Negrete perdió dos dedos de la mano izquierda, otros quedaron prisioneros y al retirarse la escuadrilla fué activamente perseguida por los independentes, quienes apresaron dos grandes canoas unidas entre sí por una cadena, un cañón, dos cajas de parque y algunas armas".

Escarmentados los realistas, no intentaron otro ataque directo y tuvieron varias juntas de guerra para resolver qué era lo más conveniente hacer. En la última junta, se tomó la providencia de reforzar los destacamentos de los pueblos ribereños y de bloquear la isla, para lo cual se aumentaron las tropas de los destacamentos y se reforzó la escuadrilla, aumentando el número de embarcaciones a las que se agregó una goleta con capacidad para doscientos hombres, comisionándose para el mando de ellas a los oficiales de marina Murgan, Bolancán, Hevia y Croquer.

El 19 de Enero de 1815, los insurgentes, reforzados también, hicieron uno de sus intrépidos ataques, empleando más de cuarenta canoas y se apoderaron de la buena falúa "Fernando en su Trono", cuya audaz maniobra exaceró al jefe del bloqueo, quien ordenó atacar a su vez a los insurgentes con las lanchas "Tapatía", "Toluqueña", "Cruz"; "San Miguel", "Poblana" y otras falúas, intentando rescatar a su falúa perdida; pero el intenso fuego de los insurgentes hizo retirarse a la escuadrilla, con pérdidas en muertos y heridos, sin que pudiera ser rescatada la falúa "Fernando en su Trono".

Este nuevo descalabro trajo nuevas preocupaciones a los realistas, que se hallaban imposibilitados de reducir aquel bastión de los insurgentes, que cada vez era más poderoso y realizaban juntas de guerra y se cambiaban opiniones de los jefes y oficiales, sin que las operaciones que se emprendían contra la isla, dieran resultados satisfactorios a los realistas.

En seguida se copia el acta de una de las juntas de gue-

rra, que tuvieron los sitiadores de la isla, cuyos datos revelan la importancia que tuvo aquella campaña:

“Acta de la junta celebrada por los caballeros oficiales de la Real Armada, Alférez de Fragata don Gaspar de Maguna, el de igual clase don Juan Hevía, Primer Piloto Alférez de Fragata don José Narváez, Contador de Fragata don Marcelino Croquer, Tercer Piloto, Alférez de Tepic Don Francisco Cañizares y el de igual grado sin clase de oficial don Antonio Román, los cuales están embarcados en los buques que bloquean la isla de Mexcala, y presidida por el Comandante embarcado en los mismos buques Capitán de Navío don José Navarro, quien nombró en calidad de secretario para este acto, al Teniente graduado don Antonio de Semería, y se acordó en ella lo siguiente:

“En primer lugar, manifestó el referido Comandante a los señores oficiales, el motivo de que todos se reuniesen para la celebración de esta junta, era para cada cual, según los conocimientos que hubiese adquirido sobre la situación que actualmente se encuentra la isla de Mexcala, no solo al respecto a los fuegos que tienen los enemigos repartidos en toda ella, sino también sobre la diversidad de los puntos que ofrece su terreno para efectuar desembarco. se determine entre todos ellos, y elija el que parezca más oportuno y a propósito para que nuestras tropas, con menos oposición y obstáculo, puedan después de poner el pié en tierra, continuar el ataque y toma de la isla”.

“Inmediatamente se comenzó a discurrir sobre la mencionada materia por todos los señores vocales. durando la conferencia más de dos horas, y demostró sus prácticos conocimientos, el preso Domingo Uribe cuando fué llamado al efecto y lo mismo sucedió con el indultado Hernández que concurrió igualmente a dicho acto, y se continuó la discusión por más de media hora sobre las ventajas o desventajas que ofrecían los varios puntos de la isla para efectuar en ella el desembarco”.

“El Tercer Piloto de la Armada Real, don Antonio Román, dijo: que opina, según sus conocimientos, que la isla de Mexcala tiene tres atracaderos para hacer desembarco por ellos en la parte E; el primero está junto a la iglesia de San Pedro, el segundo en la ensenada del N. E.; y el tercero en la misma

ensenada, un poco más a propósito es el inmediato a la iglesia, por estar tendida la costa por aquella parte, y poder dividir desde que salte la tropa en tierra, según convenga para los puntos N. y S. y aun para la parte del O., porque aunque, es verdad que por el N.E., es más corta la subida, esto no es más que a la garganta, lo que viendo el enemigo, puede reunir sus fuerzas en lo alto de la loma y causar grave daño; por la iglesia no hay inconveniente, pues dividiéndose en tres trozos, el primero corre a la garganta y el segundo y tercero al S. de la isla, cogiendo al enemigo a dos fuegos, y separándose el tercer trozo al O. impide que algunos se fuguen en las canoas”.

“El Tercer Piloto y Alférez de Tepic don Francisco Cañizares, entendido de todo cuanto instruye la anterior actuación, y en vista, es decir, y gradúa que el paraje más profundo y apto, para efectuar el desembarco es el que ofrece la ensenada del N. E.”

“El Primer Piloto Alférez de Fragata don José Narváez dice que la isla por la parte del O. no presenta más que la ensenada donde está la iglesia, capaz, según se ven sus orillas, de abordar en ella con comodidad las embarcaciones por algunos puntos en donde se advierte tiene abiertos boquetes para introducir las canoas a la parte de adentro en la cerca que tiene a flor de agua; pero la considera poco ventajosa para el desembarco de tropas respecto a cruzarla los fuegos del morro del N.; junto al S. de la ensenada y los de la isla chica, lo que no sucede en el recodo de la parte del N. E., pues además de que la orilla se manifiesta regularmente abordable, la subida para tomar el istmo en donde tienen el camino principal que dirige desde la cumbre al morro del N., es medianamente suave con algunas cercas paralelas abiertas por varios puntos que pueden facilitar muy bien el paso de nuestras tropas; que al S. E. en el paraje que nombran la iglesia de San Pedro, se advierte una playita de piedra menuda, en donde tienen varadas varias canoas, cuyo punto lo considera también propio para desembarcar, aunque con la desventaja de que la subida a la mesa es más escabrosa, pero las cercas son las mismas que vienen continuando desde el morro del N., hasta circunvalar la plaza, que los fuegos que median en la distancia de estos dos puntos son los si-

guientes: el cañón del morro del N., la culebrina al S. del recodo del N. E., otro cañón al concluir la mesa sobre la iglesia de San Pedro y otro que colocan en donde consideran les puede ser útil”.

“El Alférez de Fragata don Juan Hevía dijo: que aunque la ensenada de la iglesia de Mexcala presenta el punto de más fácil atracadero, debe experimentarse mucha pérdida antes de efectuarse el desembarco por los fuegos que además de dicha ensenada, sufrirían las embarcaciones por el morro del N. e isla Chica, de donde empezarian a ofenderlos antes de llegar a la orilla; que al S. E. de la de San Pedro hay un desembarcadero que aunque aparenta poderse atracar ofrece dificultades para desembarcar la tropa y conduciría por los varios puntos defendidos por el enemigo y de donde para desalojarlos sería preciso perder mucha gente, y que el único pasaje que se presenta con menos riesgo es el de la ensenada del N. E. En vista de lo cual es de opinión que ningún punto se presenta preferente al de la dicha ensenada, pues los fuegos del morro, de la culebrina y de la cumbre que sufrirían, se contrarrestarían con los de las embarcaciones”.

“El Alférez de Fragata don Gaspar de Maguna, dijo: que por lo que ha observado, los puntos de la isla menos incómodos y más o menos a propósito para el desembarco y operaciones sucesivas, son en su concepto dos que hay en el frontón al N. E., porque además de presentar un frente poco ensenado, tiene el uno de ellos, o el de más al S., un camino poco áspero que se va a unir a poco trecho, con el que hay desde la ensenada hasta la mesa del cerro, y el otro punto que cae cerca del istmo tiene también su camino regular y muy corto para el morro del N., pudiendo protegerse la marcha de la tropa por ambas direcciones con los fuegos de las fuerzas sutiles; por lo cual opina son de preferencia dichos dos puntos al N. E., particularmente si al mismo tiempo o poco antes del desembarco se amenazan otros puntos como el del S. E., o de la iglesia de San Pedro, que también presentan un desembarco regular aunque de difícil salida para el cerro”.

“El práctico conocimiento que tiene el Capitán de Navío don José Navarro, de los fuegos que tienen colocados los re-

beldes en la ensenada del O., y las razones ya manifestadas por varios de los señores oficiales unidos a los que ha adquirido en los últimos reconocimientos del modo con que se halla actualmente la ensenada al N. E., de la isla en la cual hay dos puntos de fácil acceso para verificar por ellos el desembarco, le obligan a preferir estos para dicho objeto a todos los demás que ofrece dicha isla, sin despreciar el que hay junto a la iglesia de San Pedro, pues conceptúa que será útil el que se haga la tentativa de desembarcar algunas tropas por este punto, al mismo tiempo que se ejecute por los dos del N. E. que deja indicados”.

“Después que dichos señores Presidente y vocales acordaron a pluralidad de votos que el punto preferente para el desembarco (según queda demostrado) es el de la ensenada del N. E. convinieron también en que en el día que trate de realizar el desembarco de tropas se hace indispensable y es urgente necesidad, de llamar la atención del enemigo por diversos puntos a un tiempo, pues la práctica de los aparentes ataques y desembarcos con que se le ha amenazado hasta ahora, tiene acreditado de que en dejando de batir algunos puntos, estos son inmediatamente abandonados por ellos, y acuden con todas sus fuerzas a la defensa de aquellos que nuevamente son atacados”.

“Apostadero de Tlatchichilco, Abril 26 de 1815. — José Navarro.—Gaspar de Maguna.—Juan Hevía.—José María Narváez.—Marcelino Croquer.—Francisco Gañízares.—Antonio de Semeria”.

En lo sucesivo no dejaron de efectuarse frecuentes ataques y reconocimientos de una y otra parte de los combatientes; el bloqueo se hizo riguroso y se mandaron desvastar todos los campos y bosques de las orillas de la laguna para privar así a los insurgentes de todo abasto. La carencia de víveres y leña, las continuas vigiliias, la acumulación de heridos y mil calamidades más, contribuyeron en mucho para extenuar grandemente a los defensores de la isla, que a pesar de todo, no flaqueaban en su ímpetu y firmeza, defendiendo con ardor la causa de la independencia de México.

En varias ocasiones el Mariscal Cruz envió parlamentarios a los isleños, proponiéndoles la rendición y el indulto, ofrecien-

doles el perdón y que no serían castigados ni molestados en sus personas e intereses. Siempre fueron contestadas las proposiciones con iguales negativas: los isleños no se indultan.

Pero el tiempo pasaba y las angustias de los defensores se hacían inmensas; la peste se desarrolló y a la gran cantidad de heridos, se aumentaron los muchos enfermos y las muertes por enfermedades. La situación se hacía ya insostenible y tanto el Padre Castellanos como el guerrillero Santa Anna, tomaron la resolución de conferenciar con el Mariscal Cruz para tener algún arreglo.

Cruz los recibió de buen grado, y se llegó a una capitulación, por la cual se entregaba la isla a los realistas quedando los insurgentes en completa libertad sin ser molestados; se reedificarían sus pueblos por cuenta del gobierno y todo lo que se había destruído durante el sitio, devolviendo a sus dueños las propiedades y se administrarían gratuitamente los sacramentos.

Con gran júbilo de los realistas, el gobierno virreynal tomó posesión de aquella isla, peñón infranqueable convertida por los valientes insurgentes en fortaleza inexpugnable, que por más de cuatro años, fuera el bastión indomable defensor de la independencia.

Julio Zárate dice entre otras cosas en "México a Través de los Siglos" lo siguiente:

"En este parte oficial nada se decía de la capitulación concertada con el Padre Castellanos; pero ello es lo cierto que Cruz cumplió las obligaciones que se impuso en ese convenio, no castigando a ninguno de los defensores de las islas, reedificando sus pueblos de las orillas del lago, y nombrando a Santa Anna aunque solamente por un año, gobernador de la isla grande, donde Cruz mandó construir poco después un presidio para castigo de los delincuentes que tiene aun hoy día el mismo destino. Esa capitulación, aunque no mencionada en los documentos oficiales, de la época, fué la primera que en aquella guerra exterminadora y sin cuartel concedieron los realistas a los partidarios armados de la independencia. El Comandante General de Nueva Galicia, que tanto se había distinguido por su implacable severidad, no vaciló en ajustarla, y justo es decir también que la cumplió exactamente. Y al elogiar los servicios

y grandes trabajos de los soldados del Rey durante el prolongado asedio, aquél general enalteció sin quererlo y sin pensarlo quizás, el heroísmo de los isleños, que por espacio de cuatro años, sostuvieron diariamente sangrientos combates, afrontaron con valor el fuego en los campos de batalla, sufrieron con impávida entereza la miseria y la peste, y sólo entregaron sus áridos peñascos, cuando el rigor de todas esas plagas reunidas les impidió esgrimir las armas con sus brazos desfallecidos por el hambre”.

“No hay noticias de que Encarnación Rosas sobreviviera a la rendición de la isla y quizás halló la muerte en uno de tantos combates como se libraron en las costas y sobre las ondas del lagó. El padre Castellanos volvió a su curato de Ajijic y todavía en 1826, cinco años después de consumada la independencia, y diez de consumada su portentosa defensa, languidecía viejo, enfermo y olvidado de sus compatriotas. También el valiente José Santa Anna, cubierto de honrosas heridas y acompañado sólo de sus gloriosos recuerdos, vivió en la oscuridad y en la pobreza, prolongándose su existencia hasta 1852. Pero la Historia no debe olvidarlos, ni a los que pelearon a sus órdenes con tanto valor como ardimiento, con tan inmensa constancia y con una abnegación sin límites. No hay gloria comparable a la que conquista el patriotismo desinteresado, y por eso la Historia debe ofrecer, como ejemplo digno de imitarse y como página honrosísima para México, la admirable y heroica defensa de los independientes de Mexcala”.

Queden aquí grabados los nombres de aquellos heroicos insurgentes Marcos Castellanos, Encarnación Rosas y José Santa Anna, como un humilde pero ardiente homenaje a su memoria y al recuerdo imborrable de todos aquellos héroes anónimos que tan brillantemente supieron defender la causa de la Independencia de México, en los peñascos de la isla de Mexcala, durante más de cuatro años.

El año de 1817 arribó a las playas campechanas la fragata española “Efigenia”, que naufragó al intentar tomar el fondeadero en aquel puerto; se salvaron los pasajeros y tripulantes, que ganaron la playa del barrio de San Román.

Todas las personas que se salvaron del naufragio de la

“Efigenia” y que se radicaron en la ciudad de Campeche, eran de ideas liberales e influyeron grandemente en la transformación política que se operaba en la Nueva España, fundando Clubs y organizando las primeras Logias Masónicas, que fueron el centro laborante de los liberales del país.

El 20 de Noviembre de 1818, el Vigía de la Punta de Pinos en el Presidio de Monterrey (Alta California), avistó a las fragatas “Santa Rosa” de veintiocho cañones y “Argentina” de treinta y ocho, que fondearon en la rada, al mando del Comandante francés Hipólito Bouchard, buques de guerra armados en corso por el gobierno revolucionario de Buenos Aires.

Al día siguiente la “Santa Rosa” rompió el fuego contra la batería del puerto, al mando de Don Pablo Vicente Sola, Comandante de la Provincia, quien contestó el fuego causando graves averías a la “Santa Rosa”, cuyos tripulantes trasbordaron en sus botes, a la fragata “Argentina”.

El Comandante Bourhard intimó rendición al baluarte y habiendo contestado el Comandante Sola que defendería su puesto, dispuso el Comandante Bouchard hacer un desembarco en sus botes con cuatro piezas de artillería, para atacar a Sola por la retaguardia, mientras las fragatas hacían fuego por mar.

Viéndose Sola amenazado en aquella forma, resolvió abandonar la batería, destruyendo la pólvora y municiones y enterrando sus cañones, para internarse en la costa con la mayoría de los habitantes del lugar.

Bauchard tomó el puerto y después de apoderarse de los elementos que pudo, incendió todas las casas del lugar y se dió a la vela hacia el Sur, para cometer otras depredaciones en diversos lugares de la costa, habiéndose presentado a la vista de Manzanillo y de Acapulco, pero sin atacar.

Desde el año de 1816, después de luchar esforzadamente contra los invasores franceses, el intrépido Coronel de las milicias españolas Don Francisco Javier Mina, decidió abrazar la causa de la independencia de México, pensando que al atacar el despotismo y tiranía de Fernando VII en sus colonias de América, contribuía a librar a su patria de un monarca que había subyugado al pueblo español hasta la abyección. Siempre amante de la Libertad, no vaciló en poner su espada al servicio de

los insurgentes mexicanos que peleaban por su independencia.

Durante su estancia en Londres comenzó a hacer los preparativos de una expedición, reuniendo fondos y adeptos; fletó por su cuenta un bergantín en el que se trasladó a Baltimore y después a New York, donde entró en relaciones con distinguidos mexicanos y comerciantes del lugar que simpatizaron con su causa y le proporcionaron auxilios.

Adquirió dos embarcaciones que despachó a Gálveston con instrucciones de reunirse en Puerto Príncipe de la República de Haití, de donde partió la expedición que organizó para desembarcar en la costa de México, dejando en Galvestón a la fragata "Congreso Mexicano" en misión especial.

Sus intenciones eran desembarcar en Boquilla de Piedra o Nautla, pero habiendo sabido que aquellos lugares estaban ocupados por los realistas, modificó sus planes y se propuso hacer el desembarco por la barra de Soto la Marina.

La expedición compuesta de siete embarcaciones y trescientos hombres en total, se hizo a la vela a mediados del mes de Abril de 1817 y después de perder una goleta en los bajos del Caimán, y hacer escala para hacerse de agua en las bocas del Río Bravo, llegó a la barra de Soto la Marina el día 15 de Abril de 1817.

La escuadrilla estaba integrada por las fragatas "Neptuno" y "Cleopatra", la goleta "Elena Tooker" y otras embarcaciones de las cuales no pudieron pasar la barra algunas de ellas por el poco calado, teniéndose que hacer el desembarco de tropas y pertrechos en los botes de los mismos buques, fondeados fuera de la barra.

Inició Mina su marcha hacia el interior del país, con gran fortuna, pues su actitud de honestidad y respeto de las creencias, vidas e intereses, le valió muchos simpatías y caminó de triunfo en triunfo luchando muchas veces contra enemigos realistas superiores, hasta ponerse en contacto con los insurgentes del centro del país.

Tan pronto tuvo noticias el gobierno virreynal, del desembarco de Mina en Soto la Marina, se aprestaron elementos para combatirlo, enviándose tropas para impedirle su marcha y organizándose una escuadrilla con la fragata de guerra "Sabina"

y las goletas "Procerpina" y "Belona", que salieron de Veracruz bajo el mando del Comandante Don Francisco de Berenger, con instrucciones de atacar a la escuadrilla de Mina en Soto la Marina.

Al aproximarse la escuadrilla Virreynal a los buques de Mina, la goleta "Elena Tooker", levó anclas y huyó siendo perseguida por las de igual clase "Belona" y "Procerpina" que no lograron darle alcance.

Las demás embarcaciones de Mina fueron abandonadas, desembarcando sus tripulantes que se internaron en la costa y varando las embarcaciones, que fueron después incendiadas y destruidas por el Comandante Berenger.

La fragata "Sabina" se acercó con cautela a la de igual clase "Cleopatra" y a distancia de tiro le disparó una andanada, pero viendo que el fuego no era contestado, arrió sus botes y la abordó encontrándola abandonada. Se intentó sacarla a remolque pero los disparos que recibió le ocasionaron mucho daño, por lo que fué destruída.

El Comandante Berenger regresó a Veracruz sin trofeo alguno, donde fué recibido como vencedor; se cantó en la parroquia un solemne Te Deum en honor de las tripulaciones vencedoras y el gobierno les concedió el uso de un distintivo, consistente en un escudo al brazo, con el lema de "Al importante Servicio en Soto la Marina".

Al proclamarse el Plan de Iguala por la guarnición de Acapulco el 29 de Febrero de 1820, al mando del Capitán Enderica, fondearon en el puerto las fragatas de guerra "Prueba" y "Venganza" procedentes de la América Meridional, al mando del Comandante José Villegas, que se puso a las órdenes de Virrey Apodaca.

El Ayuntamiento del puerto dispuso que los cargamentos del comercio que allí se encontraban, fueran embarcados en las fragatas, para librarlos de cualquier posible desorden, mientras el puerto era recuperado por las tropas realistas, como fué, al presentarse el Coronel Francisco Rionda al mando de la Sexta División de las Milicias de la Costa, que tomó la plaza sin encontrar resistencia, pues el Capitán Enderica ya la había eva-

cuado con su poca fuerza, incorporándose al grueso de las tropas de Iturbide.

En el mes de Julio de 1821 arribó al puerto de Veracruz el navío de guerra "Asia" con once buques más, trayendo a su bordo al que fuera el último Virrey de la Nueva España, Don Juan de O'Donojú. En el mes de Septiembre del propio año, habiéndose reducido al solo puerto de Veracruz, el terreno poseído por los realistas, el goernador Dávila proyectó abandonarlo y parapetarse en el castillo de San Juan de Ulúa; pero antes, volar los fuertes del puerto, hacer fuego sobre el caserío con las baterías del Castillo y con las del navío "Asia"; ordenar se dieran a la vela todos los buques surtos en la bahía; echar a pique los buques viejos con objeto de obstruir los canales y regresar a España después de originar todos estos males. Afortunadamente el pueblo logró impedirlo.

El día 26 de Octubre de 1821 ya citado, a los doce de la noche, abandonó Dávila el puerto de Veracruz, haciéndose fuerte en el castillo de San Juan de Ulúa, último reducto de la dominación española en el territorio de Anáhuac, donde estableció su gobierno en representación de España, imponiendo contribuciones a los buques que entraban al puerto y ejerciendo actos de soberanía en los islotes adyacentes.

Dávila pensó que con los recursos y auxilios que le enviara España, recuperaría el dominio de la Nueva España, y comenzó a entablar comunicaciones con La Habana, habiendo recibido más tarde un refuerzo de cuatrocientos hombres, y continuamente estuvo recibiendo víveres, substraído a la obediencia del gobierno de México.

Como es bien sabido, el 27 de Septiembre de 1821, hizo su entrada triunfal a la capital de la Nueva España, el Ejército Trigarante a las órdenes del Generalísimo D. Agustín de Iturbide, en medio de las delirantes aclamaciones del pueblo, acto de inmenso significado y de inmensa solemnidad, pues ponía fin a la dominación que durante tres siglos, había ejercido España en lo que fuera el Imperio Azteca conquistado por Cortés.

Con la entrada del Ejército Trigarante, quedaba consumada la Independencia de México, iniciada el 16 de de Septiembre de 1810, por el insigne Cura Don Miguel Hidalgo y,

Costilla, que no tuvo la satisfacción de disfrutar del triunfo de su causa, pues como todos los libertadores de pueblos, cumplió con su destino sublime, de sacrificar su vida en aras de su Patria, antes de ver coronados sus esfuerzos y sacrificios.

Aquel día, inolvidable en la Historia de México y de inmenso regocijo para todos los mexicanos, nació una nueva Patria, que en el concierto internacional de los pueblos libres; iniciaba su vida independiente, reivindicado los derechos sagrados de su pueblo, que siglos antes le fueron arrebatados por el poderío de España.

De acuerdo con lo dispuesto en el Plan de Iguala y en los Tratados de Córdoba, se instalaron la Junta Gubernativa y la Regencia, que constituyeron el gobierno inicial de México, a cuyo cargo quedaron la administración del país y su dirección política y gubernamental.

Entre las disposiciones que dictó la Regencia, se incluye el nombramiento de Secretarios que se encargaron del despacho de los diversos asuntos de gobierno, siendo designado como Secretario de Guerra y Marina el Marino Don Antonio Medina, primero en el México independiente que tuvo a su cargo el despacho de los asuntos de Marina en nuestro país.

“Bien raquíticos y deficientes eran dichos asuntos al iniciarse en México su vida independiente, pues por lo que respecta a la Marina Mercante, se carecía de elementos propios.

El comercio marítimo se llevaba a cabo con embarcaciones españolas y solamente en la costa del Pacífico se verificaba el tal comercio con el Lejano Oriente mediante las embarcaciones que comunicaban los puertos de Manila y Acapulco, conocidas con el nombre de las “naos de China”.

“Únicamente el puerto de Veracruz estaba habilitado para el comercio de altura en la costa del Golfo y eso para recibir embarcaciones españolas nada más; el tráfico de cabotaje era insignificante, reducido a unas cuantas canoas y balandros que establecían la comunicación con Campeche.

En la costa del Pacífico, estaban habilitados los puertos de Acapulco y de San Blas, a donde llegaban las naos de China con sus ricos cargamentos que eran internados al país y recibían los contados efectos autorizados para la exportación.

También había en aquella costa del Pacífico un comercio marítimo regular con el Perú, en embarcaciones bajo el pabellón español.

En cuanto al servicio de Marina de Guerra, los elementos con que contaba el gobierno al iniciar su vida independiente nuestro país, se reducían a unas cuantas embarcaciones: un bergantín, una goleta, en San Blas; una goleta y una lancha en Veracruz y una lancha para el servicio aduanal en Campeche, elementos tan exigüos que no podían considerarse ni como base siquiera de una Marina Militar, lo que indujo al Gobierno a nombrar al Oficial de Marina Don Eugenio Cortés, de origen peruano, en comisión para que se compraran en los Estados Unidos una fragata y ocho corbetas. El Sr. Cortés era oficial de una de las fragatas que arribaron a Acapulco y se pusieron a las ordenes del Virrey Apodaca para el servicio de los realistas y abrazó la causa de los independientes.

Aunque por el hecho de la emancipación de España, el comercio de México quedaba abierto a todas las naciones de la tierra, no se conocían aranceles ni los puertos en que se podían hacer las operaciones de carga y descarga de mercancías de altura, dificultad que pronto se palpó al arribar algunos buques franceses y americanos con mercancías del exterior que no se sabía despachar, pues no había arancel marítimo alguno para el pago de derechos.

Se aplicaron cuotas arbitrarias y pronto se procedió a formular un arancel. . . . "cuyas bases fueron bien liberales, puesto que sólo se asignó un derecho de veinticinco por ciento sobre tarifa y aún sobre aforo a los efectos no comprendidos en ella; al oro y a la plata acuñados o en pasta, señaláronse moderadas cuotas como derecho de exportación; las prohibiciones se redujeron a pocos artículos, declarándose libres la mayor parte de los productos industriales y agrícolas; así como para la introducción, también se dieron por libres las máquinas y los instrumentos que sirvieran a la minería, a la agricultura, a las ciencias y a las artes; el azogue, las simientes, los libros no empastados, las plantas exóticas; la música impresa y los animales vivos, igualmente tuvieron franca entrada por los puertos. De estos, los que se habilitaron para el comercio exterior fueron

los mismos que como tales habían sido designados por las Cortes de España”.

En estas críticas condiciones, por lo que respecta a los servicios de Marina, iniciaba México su vida de nación libre e independiente.

El período de organización del gobierno independiente, que siguió a la consumación de la Independencia, fué de grandes dificultades originadas todas por la penuria en que se encontraba la Hacienda Pública, teniéndose que enfrentar a los crecidos gastos del Ejército y de los empleados públicos, no recibiendo ingresos suficientes para cubrir aquellos gastos, pues por una parte habían sido suprimidos muchos impuestos y por la otra no se organizaban aún los presupuestos de ingresos.

Esta situación dió lugar a que la Regencia dictara diversas medidas tendientes a arbitrarse fondos, acudiendo hasta los préstamos obligatorios, uno de los cuales se debió a la necesidad de pagar el importe de una goleta que recibió el nombre de “Iguala”, que fué adquirida en los Estados Unidos en Abril de 1822 para el servicio de la Armada Mexicana, primer buque donde se izó la bandera nacional que surgió con el Ejército Trigarante, como ya se dió anteriormente.

Tan pronto se constituyó el Imperio, al proclamarse Don Agustín de Iturbide Emperador de México, se tomaron algunas providencias para establecer y poblar puertos de mar, y no conociéndose aún con exactitud la configuración de nuestras costas, se pidieron informes a diversas autoridades del país.

En el “Seminario Político y Literario”, que se editaba en aquel tiempo, Tomo IV, número 12 y 13, se publicaron las siguientes informaciones:

“Exposición de la Excm. Diputación Provincial de Guadalajara sobre habilitación de puertos en las costas del Imperio Mexicano”. “Excmo. Señor:

“En puntual y debido cumplimiento de la soberana resolución de la Suprema Junta Provincial Gubernativa de este Imperio, que ha comunicado V. E., a esta Diputación Provincial de orden de la Regencia, para que infor-

me los lugares en que puedan franquearse puertos, y las providencias que para esto puedan adoptarse, se han tomado varios informes y entre ellos el del Alférez de Navío Primer Piloto de la Marina Nacional Don José Ma. Narváez, que es el mismo que original se acompaña juntamente con un plano o mapa que demuestra el perfil de las costas del Mar del Sur, comprendidas en el territorio de toda la Provincia, para que por él, puedan fijarse y cimentarse mejor las ideas de todas las noticias que se exponen, a las que se refiere en toda esta corporación; añadiéndose solamente, que para evitar o remediar, cuando no en el todo, en la mayor parte, el temperamento insano o insalubre que se experimenta en el tiempo de aguas en San Blas, y que hace retirar de allí a sus habitantes, sería muy conveniente que se desmontase o se despoblase de árboles el terreno y que se les abra conducto a los esteros para que comuniquen con el mar. Para lo cual y para las demás providencias que se juzguen conducentes al fin de habilitar o franquear alguno o algunos de los puertos mencionados en dicho informe, cree también de necesidad que por el mismo Don José María Narváez se haga un prolijo y exacto reconocimiento de ellos, y en particular de los de Navidad y Santiago y de las ensenadas de Chacala, Catizpán y Jaltemba, o cualesquiera otras que haya en la costa, informando después lo que parezca y advierta en cada uno de ellos, ya sea en favor o en contra, para que con este conocimiento se dicten las providencias que se crean convenientes; todo lo cual puede verificarse a la mayor brevedad, siempre que sea de la aprobación de la Soberana Junta Provincial Gubernativa y se dispone su ejecución por la Regencia; a la que se servirá V. E. dar cuenta de todo”.

“Dios guarde a V. E. muchos años. Guadalajara 20 de Noviembre de 1821, año primero de la independencia del Imperio Mexicano.= Excmo. Señor José Antonio de Andrade. — Lic. José Antonio Reynoso, Secretario. — Excmo. Señor Don José Manuel Herrera, Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores del Imperio Mexicano”.

Informe del Alférez de Navío Don José María Narváez,
a que se refiere la anterior exposición :

“Excmo. Señor :

“Para dar una idea clara y perceptible en designación de los puntos y parajes en que por los conocimientos prácticos que me asisten, de las costas del Sur que bañan el territorio y demarcación de toda esta provincia, pueda abrirse y poblarse alguno o algunos puertos o surgideros más o menos cómodos, capaces de recibir embarcaciones, he abierto un plano que demuestra el perfil de dichas costas desde el río de las Cañas en su desembocadura con la boca de Teacapan, partido de Santispac, que es el paraje donde termina por el norte esta provincia con la de Sonora, y desde allí para el sur hasta el río de la Coahuayana, en los términos de partido de Colima con Michoacán, en cuyo espacio no tengo noticia de que haya otros sitios proporcionados y susceptibles de mejor estado que el que hoy tienen para puertos, que los siguientes” :

“El primero es el de San Blas situado en los 21 grados de latitud septentrional, en donde se halla establecido el apostadero de marina con su arsenal, almacén y oficinas necesarias en que se han empleado sumas cuantiosas, fortificando suficientemente con dos baterías que le resguardan, pero tiene el gran defecto de no ser más que un estero incapaz de recibir buques que calen arriba de doce pies, en donde se hallan colocados el arsenal y muelle. La rada que está afuera del estero en donde por lo general fondean todos los buques que arriban a aquel puerto, es suficiente hasta para navíos; su limpieza e igualdad de su fondo y los vientos apacibles y constantes del noroeste, durante el verano, proporcionan en ella la mayor seguridad. Pero no sucede así luego que entra la estación de las aguas que indispensablemente es necesario abandonarle e irse al puerto de Guaymas en la costa de Sonora por el temor que se tiene a las turbonadas que suelen formarse por la parte de la mar que hacen peligroso el fondeadero mayormente cuando no se tiene confianza de los cables; pero

tiene la ventaja sobre los demás puntos de la costa de las exquisitas y abundantes maderas de construcción que se producen en sus cercanías y se conducen con mucha facilidad a poco costo por el río Grande de Santiago hasta el mismo arsenal; y por su situación local es igualmente proporcionado para las navegaciones a los puertos de Sonora y California”.

“Su fuerza actual consiste en un bergantín del porte de dieciseis cañones, una lancha cañonera del calibre de a 23, tres o cuatro embarcaciones menores para servicio del puerto y dos baterías situadas, una a la parte del oeste del puerto sobre una altura de 50 a 60 varas sobre el nivel del mar con unas quince piezas de artillería del calibre de 12 18 y 24 y la otra a la parte de sur a for del agua con tres piezas de a 24, cuyos fuegos se cruzan con los del primero y defienden perfectamente toda la rada y sus costas laterales”.

“Al sur de San Blas, a distancia de unas diez leguas, se halla la ensenada de Chacala y a muy corta distancia más al sur, la de Jaltemba; una y otra del partido de Compostela, ambas sufrientes para recibir embarcaciones de todos portes; pero padecen el mismo defecto de estar al descubierto del oeste y sudeste, causa por la que en tiempo de aguas no pueden estar los buques con seguridad”.

Al “Sur de Jaitemba en latitud de 20 a 37 grados, se halla situada la bahía del valle de Banderas, reconocida por mí mismo y por disposición del gobierno el año de 1795; es capaz de recibir una Escuadra sin más defecto que estar descubierta de los vientos del sudeste el que se remediaría con construir una escollera en la punta que nombran del Tizate, con cuya obra parece podría habilitarse allí un buen carenero. Está en el partido del Real de San Sebastián, tiene muy buenas aguas y sitio apropiado para una regular población sobre un terreno plano, seco y quizá más sano que el de San Blas”.

“Doblado el cabo Corrientes sobre la latitud de 19 a 12 grados se halla el puerto de La Navidad, perteneciente al partido de Autlán, del cual solamente puedo decir

por noticias que se me han dado, que es un puerto excelente, y por la figura con que lo han diseñado, parece que la laguna de Terrenate, que se comunica con el puerto por medio de un estero, puede ser muy útil para una dársena; si acaso el estero tiene suficiente agua como parece la tenía antiguamente, pues en ella se construyeron los primeros buques que fueron a Filipinas, según refiere Don José González Cabrera Buena en su obra intitulada "Navegación Especulativa y Práctica".

"Al sudeste del puerto de la Navidad, a distancia como de 12 leguas, se halla el puerto de Salagua o Santiago en el partido de Colima, del cual se dice lo mismo que del antecedente en cuanto a su capacidad y seguridad; yo no he podido adquirir noticias ni aun de su figura para por ella formar una idea de lo útil que pueda ser y sólo me resta informar a V. E. de que toda la costa desde el Cabo Corrientes hasta Acapulco, sin embargo de que sus cabos y puntas principales se hallan colocadas en sus verdaderas situaciones, (en el plano) no tenemos noticia se haya hecho jamás un reconocimiento prolijo para detallarla, por cuyo motivo se ignoran los puertos y entradas que pueda haber en todo este gran espacio de costa".

"Es cuanto en cumplimiento de lo acordado por V. E. para el presente informe, me ha parecido conveniente exponer sobre los puntos de su materia". — Guadalajara, Noviembre 19 de 1821". — José María Narváez".

"Exposición del Excmo. Señor Don Pedro Celestino Negrete, sobre las providencias que pueden tomarse para la habilitación de puertos, en las costas del Imperio Mexicano".

"Excmo. Señor:

"He recibido en este último correo por el ordinario de Guadalajara, el oficio que V. E. se sirvió dirigirme con fecha 25 del pasado Octubre trasladándose al que con fecha 20 del mismo dirigieron a V. E. los Secretarios de la Junta Soberana sobre franquicia de puertos, y añadiéndome que la Serenísima Regencia dispuso que se me pi-

diesen sobre el particular los conocimientos y noticias que yo pueda comunicar. Por la razón indicada no había contestado antes a V. E. y ahora lo verifico sin tener a la vista las cartas o planos que se necesitan para el efecto”.

“En el Imperio Mexicano tenemos la desgracia de que no están bien reconocidas sus costas ni ríos y por tanto soy de parecer que el gobierno no podrá providenciar con la confianza del acierto, mientras no se hagan los reconocimientos necesarios; pero yo manifestaré con exactitud las pocas noticias que tengo”.

“La parte de costa desde Tampico al Cabo Catoche de Yucatán, está bien situada y conocida por las cartas del seno Mexicano, en que están rectificadas los antiguos errores; se encuentran en ellas habilitados Veracruz y Campeche, y creo que será conveniente habilitar el río de Tabasco, porque me consta que aquella provincia es muy interesante, y porque de todos modos se hace por allí a pretexto de introducción de negros un gran contrabando con los extranjeros cuyo comercio es extensivo por aquel río a la provincia de Chiapa, y sucesivamente a Gua'emala. No hay que hacer casi ningunos gastos de fortificación ni de empleados, porque los barcos suben por el río hasta cerca de la capital donde está la Aduana, y ya tienen o tenían el año de 1806 un Vigía, una guarda y una guardia en la barra, que es todo lo que se necesita imitando a la Nueva Orleans cuya situación local y río de Mississippi es semejante al de Tabasco a pesar de que aquel está algo poblado y el nuestro nada. En el intermedio a Veracruz se halla el famoso río de Cuatzacualeos, que no está reconocido ni tiene más población que un miserable torreón con dos cañones a la intemperie. Creo conveniente que el gobierno se esfuerce por poblarlo y reconocerlo, porque me consta es la mejor barra de aquella costa, y porque hay noticias de que se comunica o se puede comunicar poca cosa con el mar del Sur. Entre los diferentes objetos de la comisión hidrográfica del Capitán de Navío Don Cirilo de Ceballos, era este uno de los más encargados por la Corte de Madrid; pero no pudo tener efecto por la guerra de los ingleses y

otras ocurrencias bien conocidas, que transtornaron aquella interesante comisión”.

“Desde Tampico a la Luisiana o hasta el río de Sabina, donde creo se divide nuestra costa de la de los vecinos, no es exacta la carta ni tampoco tengo noticia de que por la mar estén bien reconocidos sus puertos. Extrajudicialmente sé que no se halla poblada aquella costa; se me ha asegurado que convendría poblar y habilitar a Soto-la-Marina en el nuevo Santander, que es sano, y proporciona buenos caminos para la internación; y en la provincia de Texas, Matagorda que está cerca del presidio del Espíritu Santo”.

“En el mar del Sur está bien reconocida la costa desde el cabo Corrientes para el norte de las Californias hasta el estrecho o canal de Fuca. Se hallan habilitados San Blas y Guaymas, y creo que debe habilitarse a Monte Rey u otro puerto del Norte o Alta California; porque creo que la unión de aquella provincia como de otras distantes, solo se conservará con utilidad por más tiempo y con menos gastos de las del centro del Imperio a favor de providencias recíprocamente benéficas y liberales”.

“La parte de costa desde el Cabo Corrientes hasta cerca de Acapulco no está bien reconocida ni poblada; pero según noticias particulares de la Comandancia de Colima y de Valladolid hay en aquel distrito dos excelentes puertos, Santiago y la Navidad, que están casi equidistantes de Acapulco y de San Blas”.

“Podría habilitarse el mejor de ellos y en igualdad de circunstancias, Santiago por estar más cerca de la capital de la rica provincia de Colima y de Valladolid. La carta ellos, o desde los dos, hicieron sus expediciones los primer-marítima los señala en efecto por buenos y desde uno de los conquistadores. El reconocimiento es muy sencillo, y puede hacerse sin mayores gastos hasta por tierra por un Oficial o Piloto de la Armada”.

Según noticias particulares hay otros puertos que podrán ser excelentes con el discurso del tiempo, como el de Banderas, cerca de San Blas, y el de Ciguatanejo en la

costa de Acapulco; pero creo que al presente tiene el Imperio hasta de sobra con los indicados, pues no hay marina mercantil, y por lo mismo digo de paso que no está en circunstancias de hacer los grandes gastos de buques y apostaderos de una marina militar sino algunas lanchas cañoneras. Estas serán muy útiles para los ríos del seno y para la sonda de Campeche, y su número solo podrá graduarse por la clase de relaciones que tengamos con las potencias extranjeras”.

“Las Naciones tienen puertos francos y puertos habilitados. En los puertos francos, por tiempo determinado, no se cobran ni pagan derechos, y solo se establecen aduanas fuera del distrito que se desea franquear; esta medida la tomaron los gobiernos, ya para atraer a aquel punto el comercio por emulación o competencia de otro, ya para fomentarlo por su despoblación y miseria, y regularmente consiguen su objeto. Así lo he visto en la árida costa de Vizcaya en la Península, donde en San Sebastián y Bilbao se hacía un comercio y concurso inmenso de barcos, a pesar de ser malísimos puertos; en el de Génova donde aquella república franqueó el puerto y un barrio de la ciudad para atraerse el comercio del puerto de Liorna perteneciente a la Toscana y en el de Trieste, que franqueó el Emperador de Austria y que floreció extraordinariamente en poco tiempo, a pesar de ser malo, y tener otros buenos y opulentos de otras naciones en aquel mar Adriático”.

“Para establecer estos puertos francos son pocas las providencias que el gobierno tiene que dictar después de bien publicada la franquicia, pues regularmente mientras dura el plazo de ella, bastan las aduanas y defensas ya formadas en sus inmediaciones, y creo que con ellas consiguen, iguales ventajas, que teniéndolas en la orilla”.

“Para los puertos habilitados, que regularmente se establecen cuando ya están por si solos poblados y casi defendidos se fortifican o rectifican sus defensas y se arreglan las aduanas. Finalmente para los de una y otra clase se nombran Capitanes de Puerto, para que cobrando el anclaje y otros derechos, se cuide de la limpieza del puerto

y se dé práctico y otros auxilios a los barcos, y para todos se calcula políticamente la elección ya por lo respectivo a comunicaciones con el interior, ya por las distancias proporcionadas a otros puertos; en lo cual me fundo para preferir los que he indicado arriba; Es cuanto puedo informar sobre el particular, añadiendo solamente, que si el Castillo de San Juan de Ulúa no se rinde, conviene que sepa el gobierno que por el Sur de la Isla de Sacrificios hasta la punta de Antón Lizardo, y por el río de Alvarado, que está un poco más al Sur de dicha punta, hay anclaje y desembarcadero para toda clase de embarcaciones que vengan”.

“Dios guarde a V. E. muchos años.—Villa de Lagos, 3 de Diciembre de 1821.—Primero de la Independencia de este Imperio. Excmo. Señor Pedro Celestino Negrete.—Excmo. Señor Don José Manuel de Herrera, Ministro de Negocios y Relaciones Interiores y Exteriores”.

—CAPITULO V.—

Disposiciones del Gobierno independiente.— El ataque de los realistas de Ulúa a Veracruz.—Providencias para lograr la entrega del Castillo.— Bombardeo de los realistas de Ulúa.— Pronunciamiento de Yucatán y Campeche en Febrero de 1824.— Ordenes de Santa Anna al corsario "Carmen" de operar en las costas de Cuba.— Informe del Gral. Don José Joaquín de Herrera al Primer Congreso Mexicano Desembarco de Iturbide en Soto la Marina.— Operaciones de la Escuadra mexicana y rendición de San Juan de Ulúa.— Diversas operaciones de la Escuadrilla mexicana en un crucero sobre las costas de Cuba.— Combate del bergantín mexicano "Guerrero" con la fragata española "Lealtad".— El navío español "Asia".

Al constituirse el nuevo Gobierno Independiente fueron dictadas algunas disposiciones encaminadas a permitir en todos los puertos del país, el comercio marítimo directo con todas las naciones de nuestros puertos, embarcaciones de todas partes.

ciones del mundo, lo que hizo que pronto comenzaran a llegar

También fueron dictadas ordenes por el gobierno independiente para organizar alguna fuerza naval, siendo comisionado para ello, el Capitán de Navío Don José Antonio Mozo, nombrado directamente por el Emperador Iturbide para armar lanchas cañoneras en Veracruz.

El 27 de Octubre de 1822, las tropas realistas que se hicieron fuertes en el Castillo de San Juan de Ulúa, pretendiendo reconquistar el territorio del país, en poder de los insurgentes, y no obstante que ya había sido proclamada la Independencia de México, por el Emperador Iturbide, el 27 de Septiembre de 1821; atacaron Veracruz desembarcando por sorpresa en lanchas y embarcaciones menores, habiendo sido rechazados después de cruento combate. El Castillo de Ulúa se encontraba al mando del Brigadier español Lemaur y la plaza de Veracruz, al mando de Santa Anna y del Capitán General Echávarri, de origen español.

Después del combate, en que hubo muchos muertos y heridos fué decretado un impuesto llamado de "fortificación", para reparar los fuertes de Veracruz, consistente en el pago de cuatro pesos por cada coche, un real por cada mula y medio real por cada burro, que entrara o saliera de la ciudad.

Existe otra versión acerca de dicho combate diciéndose que el General Santa Anna, hizo creer al Brigadier Lemaur que mandaba la Fortaleza, que le entregaría la plaza de Veracruz; sin resistencia alguna para cuyo efecto las tropas de la Fortaleza, desembarcaron confiadamente y fué entonces cuando las tropas de la guarnición iniciaron el ataque.

De cualquier manera, el hecho fué que la artillería del Cas-

tillo abrió el fuego sobre Veracruz, ocasionando muchos muertos, además de muchos daños a los edificios y construcciones de la ciudad y produciendo gran alarma en la población.

Desde hacía tiempo que el Gobierno de México tenía la preocupación de desalojar a aquella fuerza española que originaba muchos trastornos a la buena marcha del nuevo Imperio e intentaba ejercer y ejercía de hecho, actos de soberanía de España en todas las islas adyacentes a Veracruz; exigía impuestos a las embarcaciones que arribaban al puerto y se convirtió en una autoridad independiente de nuestro gobierno, ocasionándole múltiples molestias.

Como no se disponía de elementos marítimos para atacar o combatir a aquella fuerza, protegida grandemente por la Fortaleza, que en aquellos tiempos era inexpugnable, el gobierno de México estuvo haciendo gestiones para persuadir a su Jefe, de reconocer a nuestra autoridad y de entregar el castillo. Bien podía haberse aislado a la Fortaleza, privando a su guarnición de víveres y de toda comunicación por tierra; pero esto hubiera dado lugar a nuevos bombardeos sobre Veracruz, como frecuentemente amenazaba el jefe español, y era lo que se trataba de evitar.

Después del combate del 27 de Octubre, nuevas pláticas se iniciaron con el Brigadier Lemaur, que nombró su representante para tratar con los de nuestro gobierno, cuando un incidente vino a dar por terminadas dichas pláticas; rompiéndose las relaciones entre los representantes aludidos.

Resultó que la balandra nacional de guerra "Chapala" intentó capturar a un bote con tripulación española perteneciente a la fortaleza de Ulúa, por haber cometido algunas violaciones contra un pescador mexicano en la isla de Sacrificios, a lo que se opuso terminantemente Lemaur, alegando su jurisdicción sobre Sacrificios y demás islas que consideraba de su dependencia.

Esta intransigencia de Lemaur fué la causa del rompimiento de relaciones y suspensión de las pláticas que se llevaban a efecto, y excitada la indignación popular ya colmada; se presionó a las autoridades del puerto, impidiéndose toda comunicación por tierra a las tropas de Ulúa. Por este motivo y cum-

pliéndose las amenazas de Lemaur, Veracruz sufrió nuevo bombardeo el 25 de Septiembre de 1823.

“Los efectos del bombardeo fueron desastrosos. Veracruz aunque insalubre por la epidemia del vómito, era una ciudad importantísima. Su magnífico faro instalado en la torrecilla de San Juan de Ulúa, guiaba a las embarcaciones que traían los productos de Europa. El movimiento comercial era muy grande”.

“La ciudad con sus murallas, tenía la recia fisonomía de las ciudades fortificadas. Sus dieciseis mil habitantes vivían ricos y felices, no obstante los rigores del clima y la carestía de la vida. El alquiler de las casas era muy elevado, pues las mejores costaban tres mil dólares de renta anual. Los principales edificios, cuenta el Sr. Alcocer, estaban coronadas por un mirador, desde el cual se gozaba de una espléndida vista de la ciudad y del mar. Servía para respirar allí la fresca brisa de la tarde y atisbar la llegada de los barcos”.

Doloroso fué entonces el espectáculo que dió la ciudad. Presas de intenso pánico, salieron precipitadamente más de seis mil personas, que fueron a refugiarse a Jalapa, Orizaba y Alvarado. La ciudad tomó un triste aspecto; las calles desoladas; centenares de casas destruídas y un alarde inútil de valor de las tropas mexicanas que eran batidas, con ventaja, por los cañones de la fortificación. Lerdo de Tejada calcula que se dispararon sobre Veracruz, en los veintiseis meses de bombardeo; unas cincuenta mil balas y granadas de cañón.

Estas circunstancias vinieron a confirmar al gobierno independiente de México, la necesidad urgente de adquirir embarcaciones de guerra, para bloquear y atacar a la Fortaleza, que de cuando en cuando recibía por mar, algunos refuerzos y víveres procedentes de La Habana. No disponiéndose entonces más que de las goletas “Iguala” y “Anáhuac”, que se habían comprado en los Estados Unidos, y de algunas lanchas cañoneras; se gestionó en Londres la compra de algunos buques lográndose adquirir a precios elevados, las fragatas “Libertad” y “Victoria” y el bergantín “Bravo”, que fueron acondicionados como buques de guerra.

Con dichos elementos, agregados a los que ya tenía el gobierno a su disposición, se organizó una fuerza naval de cierta importancia, que sin alejar por completo el peligro de un posible ataque español con buques del Apostadero de La Habana; servía grandemente para mantener incomunicada a la Fortaleza de San Juan de Ulúa, aprehendiendo a las embarcaciones que intentaban establecer comunicación con su guarnición.

Era indispensable hacer desaparecer aquel foco de fuerza española que aún quedaba parapetada en el Castillo, por lo que nuestro gobierno no cesaba de encauzar sus actividades hacia aquel fin intensificando su acción tanto pacifista como bélica.

Encontrándose en Alvarado en el año de 1823 la Escuadra Imperial compuesta de las goletas "Iguala" y Anáhuac", la corbeta, "Mexicana" y diez embarcaciones más; se recibieron trescientos hombres de mar para tripular los mencionados buques, que el estado de Campeche prestó al Imperio como un servicio especial.

Al estallar el pronunciamiento de Yucatán y Campeche, el 15 de Febrero de 1824, mandaba la Marina del puerto de Campeche, Don José de Argüelles y Velarde, español que tenía dicho cargo desde tiempos de la Colonia y que secundó el movimiento rebelde por cuya causa fué destituido al restablecerse el orden, entregando el mando al Capitán de Fragata Don Pedro Sáinz de Baranda, nacido y avecindado en la citada ciudad marítima de Campeche.

Pero repuesto Argüelles en Julio del mismo año, continuó en el cargo de Jefe de la Marina de Campeche, hasta el mes de Abril de 1825 en que obtuvo su retiro, por lo que la Comandancia de Marina volvió a manos de Don Pedro Sáinz de Baranda, quien a su vez hizo entrega en Julio del mismo año, al Segundo Teniente Don José Roldán.

La remoción de Baranda fué debida a la orden de que pasara al Departamento de Alvarado, a recibir el mando de la Escuadra, con ordenes de apoderarse del Castillo de San Juan de Ulúa, refugio de los últimos Tercios españoles.

En el mes de Diciembre de 1824, el Comandante Militar y Gobernador de Yucatán; General Don Antonio López de Santa Anna, dió orden al Comandante del corsario "Carmen"; de

dirigirse a las costas de la isla de Cuba, a capturar buques españoles.

“Daré Ud. la vela para Yalajau, donde desembarcará los soldados artesanos que conduce el oficial portador. Seguirá Ud. después hasta el cabo y de allí hará Ud. un crucero por las costas de la isla de Cuba, con el fin de ver si puede apresar algunos buques de la nación española, que conducirá a Campeche para que allí se vendan con arreglo a las Leyes de la Materia”.

“Espero del patriotismo y buena disposición de Ud. cumplirá esta comisión con el mayor cuidado, como que se interesa el mejor servicio y crédito de la Nación”.

“Dios y Libertad.—Mérida. 1 de Diciembre de 1824.—Antonio López de Santa Anna”.

Pocos días después ensanchó Santa Anna su fantástico proyecto, con una expedición que desembarcara en La Habana y asaltara el Morro y la Cabaña, contando con tan exiguos elementos militares, como eran solamente cuatro buques de la matrícula de Campeche y setecientos hombres de infantería.

El General Don José Joaquín de Herrera, que fué el segundo Secretario de Guerra y Marina en el gobierno de México Independiente, rindió al Primer Congreso Mexicano, en su sesión pública del día 13 de Noviembre de 1823, el informe sobre su Ramo, que por lo que respecta a Marina dice:

“Me hallo en obligación de dar cuenta a Vuestra Soberanía, de un Ramo del Estado ajeno a mi profesión, del que no tengo el menor conocimiento, y que sin embargo, la bondad del gobierno quiso poner interinamente bajo mi cuidado, por estar unido a la Secretaría de Guerra. Hablo de la Marina Nacional, de esta palanca de la prosperidad de los pueblos, que protege su comercio exterior y defiende sus costas de los insultos y pretenciones ambiciosas de sus enemigos. Difícil cosa es transitar un camino desconocido, sin conductos y sin antecedentes de los obstáculos que pueden presentarse para impedirlo, pero que es necesario allanar porque lleva infaliblemente a la prosperidad de un pueblo naciente, que por su riqueza, situación y fecundidad en todos sentidos, quiere fijar sus destinos

entre las naciones de la tierra, y tremolar su pabellón vencedor en medio del océano”.

“No cansaré la atención del Congreso Constituyente con la relación histórica de las costas que posee la América Septentrional en el Golfo de México y en el Mar Pacífico; Tampoco hablaré de su mayor o menor acceso, de su situación topográfica, de la cala de sus puertos y barras, ni de la utilidad que puedan prestar a su comercio y comunicaciones interiores. Todo esto, además de exigir un estudio asiduo, meditación y combinaciones generales que sólo pueden ser obra del tiempo (de que en lo absoluto he carecido) está tratado dignamente y de una manera satisfactoria, en la Memoria que el Sr. mi antecesor Don Antonio de Medina, presentó al Primer Congreso Mexicano, el 24 de Febrero de 1822. Me limitaré por lo mismo a instruir a Vuestra Soberanía de las variaciones que nuestra situación marítima ha sufrido desde aquella época, y lo que el gobierno cree de absoluta necesidad para conservar la integridad del territorio mexicano, eludir las empresas que quizás ya premediten los enemigos de la libertad de los hombres para agredirnos, proteger el comercio de nuestros amigos y ciudadanos, y castigar el arrojo de un General español que destruye una de nuestras ciudades y que desde lo interior y más escondido de una fortaleza que ocupa (y que usurpó a los mexicanos), parece quiere intimidar el espíritu de los valientes, ante quienes no ha osado presentarse en el continente, temeroso de sufrir el pago de su audacia”.

“En el año anterior y por medio de aquél documento se dió cuenta al Congreso cesante, de haberse dispuesto la compra de una fragata y ocho corbetas que el gobierno creyó por entonces bastantes para la protección del comercio y seguridad de 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 necesidad 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 estas. Aún 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 del Norte de América, que el comisionado había contratado al servicio de México. En estas circunstancias, y cuando el Gobernador de Ulúa, rasgando el velo que encubría su mala fé, manifestó sus miras de ocupar a Sacrificios, y hallándose estos buques casi abandonados, Alvarado los tripuló con sus vecinos, y de este modo marcharon a partir 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 mil y mil pruebas de su valor y esfuerzo. Pero habiendo cambiado el aspecto de la guerra. **A LA MARINA SOLO TOCA CONSUMAR ESTA GRANDE OBRA Y CONSOLIDAR POR SIEMPRE LA INDEPENDENCIA NACIONAL.** De aquí 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”.

“El gobierno juzga como uno de los medios más prontos y eficaces para tener en pocos años una Marina floreciente, el dispensar toda protección posible a la mercante. Ella será un plantel de donde el Estado se provea en la guerra de cuantos brazos le sean indispensables para la tripulación de sus buques. Entre tanto, y para llenar el servicio del momento; se han hecho marchar comisionados con órdenes de hacer venir, entre otros auxilios, marinería extranjera, especialmente americana; y en cuanto sea posible, la misma que estaba contratada, porque además de ser muy buena, deben los mexicanos dar este ejemplo de la religiosidad con que guardan sus convenios y que sólo pudieron alterarse en los tiempos de confusión y desorden que han precedido al de la reconquista de su Libertad. De este modo, e interín leyes dictadas por la sabiduría y el reposo y fundadas en la experiencia (guía la más segura para el acierto), determinan el sistema de reemplazo en la Marina, aprovechemos el saber y la práctica de hombres que no tienen nada de extranjeros para nosotros, que poseen los mismos intereses que hoy conquistamos, y que en fin, son hijos adoptivos de la libertad”.

“Nuestra pequeña Escuadrilla está guarnecida por ahora con infantería de la que cubre a Veracruz y sus costas; pero como ésta medida la haya dictado la necesidad y se compliquen los ramos económicos de los cuerpos, y deben hacer este servicio soldados acostumbrados a las fatigas y riesgos de la mar, el gobierno cree necesaria la organización de Batallones destinados a él, cuya fuerza deberá ser aumentada a proporción que lo sean los objetos para que son establecidos. La uniformidad en el Ejército demanda que no se disponga de los de Infantería de él, en las bases de su arreglo ni en sus goces, que serán mayores cuando hagan el servicio de embarcados”.

“Del número de sus plazas podrán designarse las que deben poseer el conocimiento práctico del manejo de artillería, en que se ejercitarán exclusivamente y con la más escrupulosa atención.”

“El gobierno desea que el Cuerpo Legislativo al ocuparse de las Leyes que han de ser la gloria de la Nación en general, y al dictar las constituciones del Ejército, fije su atención en las Ordenanzas con que hoy se gobierna la Marina, que no son otras que las españolas de 1,793. Este Código voluminoso y complicado, que como todos los antiguos de aquella nación, no es otra cosa que un protocolo de decretos que se derogan mutuamente, y que no hacen sino presentar a cada paso dudas y contradicciones peligrosas al mejor servicio, es uno de los mayores obstáculos que se presentan al Poder Ejecutivo para hacer prosperar a la Marina Militar. Vuestra Soberanía dictará leyes claras, concisas y terminantes que no presenten tropiezos en su ejecución y que puedan igualarse a las de las dos naciones que hoy poseen el imperio de los mares. Se nos presenta en esta parte la ocasión más oportuna de tocar el acierto. Con ejemplos seguros que imitar, sin preocupaciones que vencer y con una marina naciente, podemos darle la forma e instituciones más propias, **PARA QUE LLEGUE ALGUN DIA AL MAS ALTO GRADO DE PERFECCION**.—Entre tanto llega ese momento tan deseado, el gobierno cree de absoluta necesidad, que se decrete la abolición del sistema de matrícula. Esta Ley, muy propia para los tiempos infortunados en que se estableció, debe olvidarse en el siglo de las luces y de la libertad, en que los hombres son conducidos por el convencimiento y no por la violencia. Ella obligaba al servicio de marina a los habitantes de las costas y de las margenes de los ríos, sin otro motivo que el haber recibido en estos lugares la luz primera, y ella, aumentando privilegios, era un semillero de celos para las diversas clases y profesiones. El gobierno cree que debe reemplazarse por el sistema de enganchamientos voluntarios apreciado por los hombres que penetrados de la obligación de servir a la Patria, odian toda institución que lleve el sello de la fuerza. La misma regla aumentará las filas de los batallones a la custodia de los buques”.

“Cuando la nación española privó por un sistema calculado a los mexicanos, de todos los medios del saber; prohibiendo la formación de establecimientos científicos en su patria, y cuando un hijo de la llamada Nueva España tenía que vencer inmen-

sas distancias y los peligros de una dilatada navegación, para ir a buscar en un colegio de la Metrópoli preceptores desconocidos, de quienes solo recibía nociones vagas de las ciencias abstractas, muy inferiores a las que poseían las otras naciones del globo, debía resultar necesariamente la falta de individuos capaces de mandar una Escuadra y aún un buque, al tiempo de pronunciar su independencia. Así es que estamos en la necesidad de crearlo todo, fiando en lo general la dirección de nuestra Marina a españoles que convencidos de nuestra justicia, identificaron su suerte a la nuestra y ya son mexicanos, o bien a extranjeros generosos que se presentan a ofrecernos sus servicios y a impartirnos el resultado de sus luces y de su experiencia. Para lo venidero es necesario facilitar a nuestros conciudadanos todos los medios de ilustración en esa parte, procurando el establecimiento de academias de Náutica. El gobierno anterior acordó la formación de una que está en la ciudad de Tepic a cargo de un Profesor de buenas circunstancias. Informaré oportunamente del número de alumnos que contiene, el sistema de enseñanza que en él se sigue y el presupuesto de sus gastos, para que V. Sob. decrete las reformas que estime oportunas; entre tanto el actual cree que en el primer momento favorable debe establecer otra cerca de las costas del Seno y que en ambas se sostenga por cuenta de la Nación algunos jóvenes huérfanos de militares y ciudadanos que consagraron su vida a las libertades patrias, premiando así su sacrificio y dando un ejemplo de la gratitud de los mexicanos hacia la memoria de los esforzados que todo lo perdieron por romper las cadenas de nuestra esclavitud”.

“El rompimiento de las hostilidades por el Castillo de Ulúa contra la plaza de Veracruz, obligó a variar las relaciones de comercio de aquel puerto y trasladarlos a Alvarado y a Antón Lizardo, en donde se están estableciendo las oficinas y aduana marítima. Cuando el gobierno anterior preparaba hostilidades contra aquella fortaleza, se mudó a la barra de Alvarado el Departamento de Marina, en donde subsiste provisionalmente. Por ella solo pueden pasar buques que calen quince o dieciseis pies; admite mejoras su fondeadero haciendo limpias por medio de pontones. El río tiene toda la comodidad necesaria para

el establecimiento del Arsenal, astillero seguro en el amarradero de embarcaciones, y sus montes inmediatos poseen maderas de construcción que pueden ser fácilmente conducidas por el mismo río. En las costas del mar del Sur continúan habilitados los puertos de Tehuantepec, Acapulco, San Blas; Mazatlán de los Mulatos; Guaymas; San Diego y Monterrey. En el tercero existe aún el Departamento de Marina, y los buques; oficiales y marinería y maestranza que se designan en el Anexo N.º uno".

"Interin nos sea formal y solemnemente reconocida la independencia mexicana por los gobiernos de Europa; el de México cree deber ocuparse de la seguridad y defensa de las desiertas y dilatadas costas del Seno. *La Marina solo llenaría ese encargo y nos pondría a cubierto de una invasión extranjera;* para cuyo escarmiento e interin ella se aumenta, será indispensable sostener un numeroso Ejército. Por lo mismo se han mandado formar batallones y Escuadrones de las antiguas Divisiones de Costas y se proyecta la fortificación de los puntos de más fácil acceso; disposiciones que unidas a la insalubridad del clima por aquella parte; y que es el sepulcro de los europeos; persuaden a creer bastante garantizada la seguridad del territorio de la Nación.

"Si esta ha de sostener Marina Militar, se hace indispensable el establecimiento de arsenales y almacenes para reparos y reemplazos de los buques; pues los que existían no merecen este nombre por el descuido en que yacieron en tiempos de la dominación española por la pequeñez de sus dotaciones y porque la misma revolución que nos ha valido el disponer de nuestros destinos, ha dado lugar a la destrucción y al monopolio. Pero faltando todo y debiendo proveer a todo, es necesario esperar tiempos más abundosos y entre tanto, el gobierno consultará al Congreso, las mejoras que crea susceptibles y que esten fuera del círculo de sus atribuciones".

"El Estado No. 1 instruye del total de buques e individuos que dependientes del ramo de Marina existen actualmente; y el N.º 2, comprender el presupuesto general de gastos para un año contando las existencias de los arsenales de Alvarado y de San Blas, cuyo valor actual aumentará a proporción de que lo sean los buques de guerra, y cuyo aumento es de absoluta necesidad

para llenar las grandes miras de la Nación y sostener la gloria de sus armas”.

“Habiendo tocado ligeramente el estado de nuestra naciente Marina y las mejoras o reformas de que por ahora son susceptibles los ramos de que se compone, concluiré con manifestar a V. Sob. las cualidades que adornan a los que sirven en ella. Identificados con los sentimientos que animan a la Nación en general, sólo aspiran a lograr ocasiones de servirla y aumentar la prosperidad y alto nombre que ha sabido conquistar y a que imperiosamente le llaman sus destinos. Conociendo que la España, cual poder avaro se rehusará siempre a reconocer los derechos que las Américas tenían para ser emancipadas, y que este reconocimiento nunca será sino el resultado de nuestro valor que tantas veces y tan a su pesar ha probado, desean el momento de poder conducir a sus mismas costas, el pabellón vengador de los derechos de los mexicanos, y arrancarle la vergonzosa confesión de su impotencia para subyugar de nuevo un pueblo que apellidara una vez libertad y que está resuelto a confundir sus cenizas con las de sus padres, antes de transigir con la tiranía. Desprecian las distinciones que les concediera un sistema ominoso y opresor, y no quieren disfrutar otras que las que en el concepto de sus conciudadanos les adquieran sus servicios y la dedicación al desempeño de las obligaciones que tienen contraídas con la Patria. Finalmente ofrecen por mi conducto sus respetos al Congreso Constituyente Mexicano, y están prontos a sostener sus altas deliberaciones que serán emanadas de la sabiduría y del patriotismo, y que por lo mismo harán la prosperidad de seis millones de libres y la de sus generaciones”.

“México, 7 de Noviembre de 1823. Tercero de la Independencia y Segundo de la Libertad”.

J. J. de Herrera.

ESTADO GENERAL QUE MANIFIESTA LOS JEFES Y OFICIALES
DEL CUERPO FACULTATIVO DE MARINA
DE GUERRA Y DE CUENTA Y RAZON, INDIVIDUOS DE TROPA,
MARINERIA Y MAESTRANZA Y BUQUES DE TODAS CLACES
Y PORTES DE LA MARINA NACIONAL.

	Capitanes de Navio.	Capitanes de Fragata.	Tenientes de Navio.	Primeros Tenientes.	Tenientes de Fragata.	Alferes de Navio.	Segundos Tenientes.	Guardias Marinas.	Aspirantes de Primera.	Aspirantes de Segunda.	Ingenieros Ordinarios.	Comte. y Ofic. de Int. y Art. de Marina.	Pilotos de todas Clases.	Individuos de todas clases.	Individuos de marineria.	Individuos de Maestranza.
VERACRUZ.....	1	3	0	2	0	0	8	0	1	3	1	5	1	40	74	2
SAN BLAS.....	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	2	103	77
ACAPULCO.....	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAMPECHE.....	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EST. UNIDOS.....	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EN LA CAPITAL.....	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
TOTALES.....	2	4	2	3	1	1	9	1	1	3	1	6	2	42	177	79

MINISTERIO DE CUENTA Y RAZON

	Intendentes	Comisarios de Guerra.	Oficiales 2/os.	Oficiales 3/os.	Oficiales 5/os.	Escribientes.	Capellanes	Cirujanos.
DEPTO. DE VERACRUZ.....	0	0	2	6	0	3	0	1
APOSTADERO DE SAN BLAS.....	0	1	0	1	1	3	1	0
EN ESTADOS UNIDOS.....	0	0	0	1	0	0	0	0
EN LA CAPITAL.....	1	0	0	0	0	1	0	0
TOTALES.....	1	1	2	8	1	7	1	1

BUQUES DE TODAS CLACES Y PORTES.

	Bergantines	Goletas	Balandras	Lanchas Cañs.
EN SAN BLAS.....	1	0	1	2
EN VERACRUZ.....	0	2	6	0
TOTALES.....	1	2	7	2

Mexico, 0 7 de Noviembre de 1823.

J. J. de Herrera.

PRESUPUESTO GENERAL DEL GASTO ANUAL DE LA MARINA
NACIONAL MEXICANA

	Pesos	Rr.	Cts.
Departamento de Veracruz	244,711	00	10
Apostadero de San Blas	102,614	05	00
Campeche	4,680	00	00
En los Estados Unidos.	6,580	00	00
En esta Capital.	4,224	00	00
Batallón de Infantería y Artillería de Ma- rina en el Depto. de Veracruz	95,204	04	00
Para gastos extraordinarios	250,000	00	00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Suma total	708,013	09	00

NOTA.—En este presupuesto por lo respectivo al Departamento de Veracruz, va comprendida la fabricación de galiones y almacenes; todos los repuestos que necesite el arsenal y en estado de armamento los buques que allí hay y las cuatro cañoneras que se aguardan, entendiéndose lo mismo para el bergantín y goleta de San Blas. Se incluyen también doscientos cincuenta mil pesos, que no parecerá excesivo si se atiende a la necesidad que hay en las presentes circunstancias del apresto de mayor número de buques de guerra".

México, a 7 de Noviembre de 1823.

J. J. de Herrera.

El día 11 de Mayo de 1823 embarcó Don Agustín de Iturbide, ex-Emperador de México, frente a la desembocadura del río de la Antigua, llevando a su familia, a bordo de la fragata mercante inglesa "Rowlings", fletada expresamente por el gobierno de México para conducirlo a Italia en calidad de desterrado.

Más tarde, en Mayo de 1824, el mismo Iturbide; a instancias de sus partidarios del país, embarcó en Londres a bordo del bergantín "Spring" de nacionalidad inglesa fletado por él mismo, para regresar a México, desembarcando con su esposa y dos hijos en la barra de Soto la Marina. Al internarse en el país, fué aprehendido y fusilado en Padilla, en Agosto de 1824.

Ese triste fin tuvo el aclamado héroe del 27 de Septiembre de 1821, que apenas tres años antes, con sagacidad y patrio-

tismo consumara la Independencia de su Patria sin derramamiento de sangre y que tan pomposamente fué proclamado Emperador de México.

Al entrar el año de 1825 se tomaron disposiciones terminantes para llevar a cabo la rendición o toma del Castillo de San Juan de Ulúa, para cuyo efecto se acumularon en el puerto de Alvarado, los elementos navales de que se disponía, organizándose una Escuadra que se puso bajo el mando del Capitán de Fragata Don Pedro Sáinz de Baranda, y tocó a nuestra Marina Nacional, la gloria de eliminar a los últimos residuos de la dominación española en el territorio de Anáhuac, logrando la rendición de las fuerzas españolas del Castillo.

El 5 de Octubre de 1825 se presentó a la vista del puerto de Veracruz una Escuadrilla española compuesta de cuatro buques, por lo que Don Pedro Sáinz de Baranda destacó al día siguiente, a la avanzada de su Escuadra; con órdenes de atacar a la fuerza enemiga. Componían dicha avanzada, la fragata "*Libertad*", los bergantines "*Victoria*" y "*Bravo*", las goletas "*Papaloapan*", "*Tampico*" y "*Orizaba*", el pailebot "*Pedernal*" y la balandra "*Chalco*".

El viento del Norte que comenzó a soplar a la caída de la tarde, dispersó a ambas fuerzas navales; impidiendo se llevara a cabo el combate; nuestros contingentes se reconcentraron en el fondeadero de Saerficios, para tomar más tarde el de la Blanquilla, e impedir así la comunicación de la Escuadrilla española con la Fortaleza.

El día 11 de Octubre volvió a presentarse a la vista del puerto la Escuadrilla enemiga y la nuestra se situó en el canal. A las diez de la mañana, habiéndose acercado los cuatro buques de guerra enemigos, se pusieron en facha, con la idea seguramente de atraer a los nuestros para que abandonaran el punto que habían tomado; pero estos permanecieron allí y a las dos de la tarde, después de estar así cuatro horas, a la vista unos de otros, los españoles se hicieron de la vuelta de afuera alejándose, y sin volver ya a presentarse en los días siguientes, por haber regresado a La Habana, rehusando el combate con nuestra Escuadra.

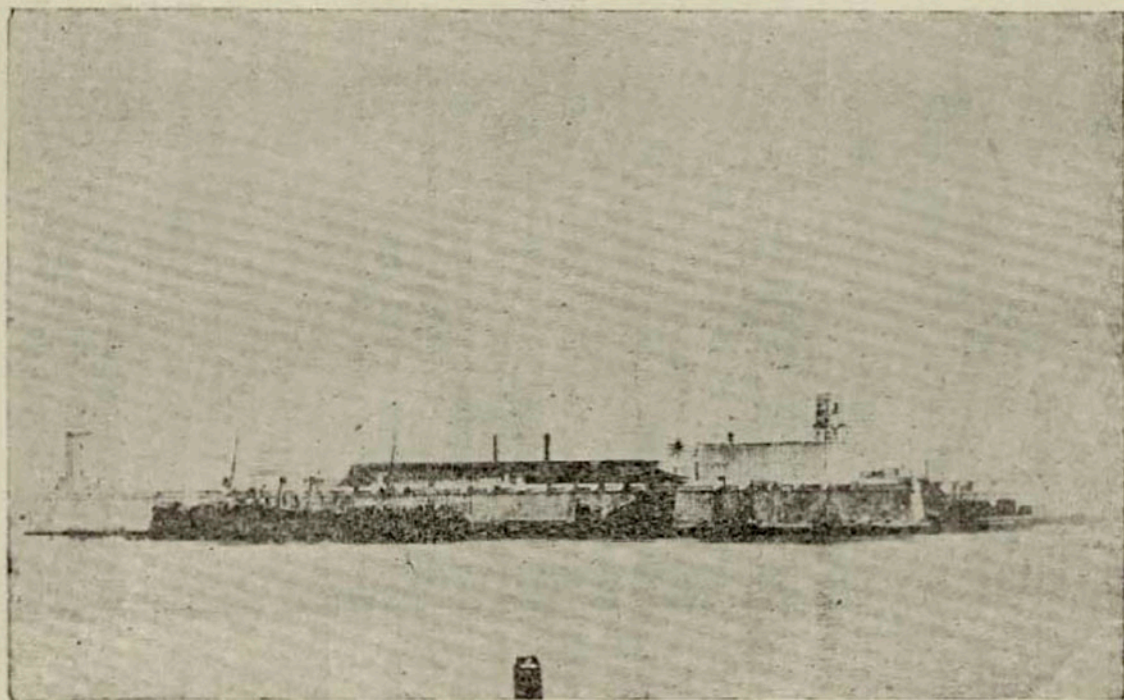
Comprendió el Jefe de la Fortaleza que ya no era posible recibir refuerzos ni víveres de La Habana, estando además incomunicado por tierra y encontrándose enfermos la mayoría de sus soldados, perdió toda esperanza de hacer triunfar sus planes y presentó al Jefe mexicano, una proposición de capitulación, que con ligeras modificaciones fué aceptada, según la cual; los españoles desalojarían la Fortaleza con los honores de la guerra y serían conducidos a La Habana por cuenta de nuestro gobierno.

El transporte de los contingentes españoles se hizo a bordo de la goleta "Aguila" y del bergantín "Guillermo", naves mercantes fletadas con aquel objeto, que hicieron viaje a La Habana, escoltadas por la fragata de guerra mexicana "Victoria", a bordo de la cual hizo viaje el Jefe de la fuerza española.

A las ocho de la mañana del día 23 de Octubre de 1825, se hicieron a la vela los transportes mencionados y la "Victoria". En aquel momento, dice Lerdo, según lo convenido; se arrió en el Castillo el pabellón español, haciéndole el saludo correspondiente y a las once, cuando ya se habían perdido de vista aquellos buques que conducían la guarnición española, izó allí el General Barragán con sus propias manos, el pabellón nacional, que fué saludado con tres salvas de artillería de la Fortaleza y toques de músicas militares.

Con la rendición de la guarnición de San Juan de Ulúa, dejó de ondear bajo el cielo de México, como símbolo de dominación, la enseña victoriosa de Pelayo, que Don Hernando Cortés con sus Capitanes Francisco de Montejo, Pedro de Alvarado y otros; tremolara por primera vez; en lo que fué la Nueva España.

A los lauros que merece nuestro ilustre Marino campechano Don Pedro Sáinz de Baranda, hay que agregar entre otros, el que le corresponde por su distinguido comportamiento en la gran batalla naval de Trafalgar el 21 de Octubre de 1805, a bordo del navío "Santa Anna" de la Escuadra española, donde embarcó con el grado de Guardia Marina, siendo así el único Marino mexicano que ha participado en un combate naval de resonancia mundial como fué aquél, en cuya acción se portó con gran valor y arrojo resultando gravemente herido.



El Castillo de San Juan de Ulúa.— Del lado izquierdo se vé amarrado al Cañonero "Morelos". — En la Torre de la izquierda estaba instalado el faro giratorio de combustión de petróleo, primero que se encendió en la Nueva España.

El Comandante Don Pedro Sáinz de Baranda nació en el puerto de Campeche el 13 de Marzo de 1787 y murió en la ciudad de Mérida el 16 de Octubre de 1845. A los once años de edad fué enviado a España con el fin de hacer los cursos preparatorios de la carrera de Marina que terminó en la escuela de El Ferrol, de donde gracias a sus buenos estudios y comportamiento, salió con el grado de Guardia Marina el 18 de Octubre de 1803, embarcando en el navío "San Fulgencio", donde hizo sus primeras prácticas.

Después de la batalla de Trafalgar, en Noviembre de 1805 ascendió al grado de Alférez de Fragata, pero no habiéndose restablecido de sus heridas, fue desembarcado para prestar sus servicios en los batallones de Marina hasta el 10 de Octubre de 1806 en que embarcó en el navío "Príncipe de Asturias", a bordo del cual tomó parte en varias acciones de guerra distinguiéndose por su valor, particularmente en un combate verificado en las costas de Chipeona.

El año de 1808 regresó a América, llegando a Campeche en Junio de aquel año y siendo nombrado Comandante del pailebot "Antenor" con el que fué comisionado a La Habana y Santo Domingo y más tarde a Haití, para hacer ciertos arreglos con el Monarca indio de la isla Enrique Cristóbal, regresando a Campeche, donde continuó haciendo pequeñas travesías; hasta el año de 1815 en que fué desembarcado para desempeñar diversas comisiones civiles y militares.

Al consumarse nuestra Independencia, Sáinz de Baranda fué electo Diputado y más tarde comisionado como Comandante del Departamento Marítimo de Veracruz con el grado de Teniente de Fragata. Posteriormente se le confió el mando de las balandras "Chalco" y "Chapala", con las que hizo varias campañas de mar y estableció un Apostadero Naval en Campeche, siendo designado en 1824, Capitán de Puerto de Campeche y Comandante de Marina del Estado de Yucatán, con el grado de Capitán de Fragata.

Vuelve después a ser nombrado Comandante del Departamento Marítimo de Veracruz, y recibe ordenes de organizar la fuerza naval que debería bloquear y atacar el Castillo de San Juan de Ulúa, para lograr su rendición.

En febrero del año 1826; el Comandante Don Pedro Sáinz de Baranda, pidió su retiro de la Marina, para dedicarse a otras actividades relacionadas con la industria del algodón; siendo quién introdujo al país, el primer telar mecánico, importándolo de Europa, para establecer una fábrica de hilados y tejidos en Valladolid, Yuc., de donde era el Jefe Político.

No obstante sus distinguidos méritos; fué olvidado por el Congreso Federal, cuando votó el Decreto para premiar a todos los que tomaron parte en la rendición del Castillo de San Juan de Ulúa. siendo necesario que la Diputación yucateca en masa, reclamara justicia y se hiciera una adición al mencionado Decreto, en favor de nuestro ilustre Marino.

Para perpetuar la memoria de Don Pedro Sáinz de Baranda el Gobernador de Veracruz Don Marco Antonio Muñoz, descubrió una placa de bronce conmemorativa, en la Plaza de Armas del Castillo, ceremonia que se llevó a cabo el día 13 de Marzo de 1952, aniversario del nacimiento de nuestro distinguido Marino; con asistencia de las autoridades civiles; navales y militares del puerto.

Un biógrafo de Don Pedro Sáinz de Baranda ha dicho de él lo siguiente:

"El Sr. Baranda era un ciudadano ilustrado, laborioso y sobre todo, de una honradez y lealtad a prueba de todo linaje de calumnia. Sus modales eran cultos y agradables; su trato fino y cortés y su locución fácil y amena".

"Censurábasele el ser un tanto epigramático en su conversación familiar. En efecto, pocos hombres he conocido que manejasen el ridículo con más gracia y donaire; pero esto, lejos de mortificar, no hacía sino dar un bello realce a su trato privado. Era imposible comunicar al Sr. Baranda, sin sentirse inclinado hacia él".

A fines del año de 1825, se organizó de orden del Gobierno un crucero sobre las costas de Yucatán; por haber indicios de un levantamiento de aquella Provincia, dicho crucero duró dos años, y estuvo a cargo de la goleta de guerra "Orizaba".

Durante el año de 1826, el bergantín "Victoria" al mando de Don José María Machín, capturó en la costa de Cuba, a cuatro embarcaciones menores mercantes, de pabellón español.

de las cuales fueron remitidas tres a Cayo Hueso; donde se encontraba la Escuadra mexicana, y la otra fué enviada a Campeche, burlando la acción de las fragatas españolas del Apostadero Naval de La Habana.

La mencionada escuadra mexicana, se encontraba en aquellas aguas, dedicada a ejercer su acción en contra de las fuerzas navales españolas de la isla de Cuba, bloqueando sus litorales pues nuestro Gobierno, de acuerdo con el de Colombia, resolvió actuar en favor de la independencia de aquella isla.

El Teniente de Fragata ya citado, Don Arturo López de Nava, en su "Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana", dice sobre el particular; lo siguiente:

"Nuestro Plenipotenciario en Washington, Don Pablo Obregón, no obstante que conocía las intenciones americanas, de no permitir un cambio político en Cuba alentaba a nuestro gobierno a mantener sus miras, y este, que con la rendición de San Juan de Ulúa, tenía sin ocupación a sus buques militares, determinó enviarlos a Cuba; con objeto de cruzar aquellas aguas".

"La comisión si bien era peligrosa, servía a nuestros noveles marinos para su adiestramiento. La Escuadrilla puesta a las ordenes del valiente y enérgico Comodoro Don David Porter, comenzaba a corregirse de los vicios propios de una estancia prolongada en puerto. El Marino Porter, de nacionalidad americana; fué 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. Más tarde los hechos probaron plenamente la confianza que en él se había depositado".

En Diciembre de 1826, salió pues de Veracruz con rumbo a la isla de Cuba, la Escuadra mexicana, compuesta de la fragata "Libertad", armada con cuarenta cañones; los bergantines "Victoria", "Bravo" y "Hermón"; de veinte cañones el primero y de dieciocho los dos últimos; proponiéndose nuestro gobierno reforzarla lo más pronto posible, con los buques que se estaban construyendo en el extranjero.

El bloqueo de Cuba era peligroso con solo aquellos elementos, pues como se ha referido, el gobierno español de la isla cobraba nuevos bríos con la labor activa de Don Dionicio Vivás,

que estaba encargado del gobierno desde el año de 1823; pero por otra parte resultaba de gran importancia pues con motivo de la libertad de comercio que había sido decretada algunos años antes, era muy grande el número de embarcaciones que llegaban a los puertos cubanos, por lo cual el crucero mexicano comenzó haciendo numerosas presas muchas de las cuales fueron destruídas y otras mandadas a Veracruz.

Lerdo afirma que fueron veinticuatro los buques destruídos por la Escuadrilla de Porter. Entre los buques capturados que fueron enviados a Veracruz, figuró el bergantín español "Hércules Gaditano".

El Marino español Don Angel Laborde, Comandante de las fuerzas españolas de la isla de Cuba, que auxiliado con fondos por el Gobernador Vives, había podido reparar y poner en servicio a muchos de sus buques, salió inmediatamente a combatir a nuestra Escuadrilla, la cual en atención a su inferioridad, se retiró a Cayo Hueso; pero sin abandonar su comisión, pues desde aquel punto, burlando el bloqueo de los españoles; los buques mexicanos verificaban frecuentes salidas ocasionando en todas ellas perjuicios al enemigo.

En cuanto a la conducta escrupulosa de Porter para no violar la neutralidad de los Estados Unidos y de la disciplina de sus tripulaciones, podemos darnos cuenta de ella por lo dicho a este respecto, en la correspondencia del Sr. Francisco Pizarro Martínez, Agente secreto del gobierno de México en New Orleans:

"Chávez Orozco.— "Un esfuerzo de México por la independencia de Cuba".— Página 157.—Reservado.— "En carta de 24 de Marzo, me dice desde Cayo de Huesos un amigo de confianza, entre otras cosas lo siguiente: "La Escuadrilla Mexicana, compuesta de la Fragata "Libertad" y los bergantines "Bravo" y "Victoria", permanecen aún en este puerto. El "Hermón" ha ido a Veracruz con prisioneros. La disciplina a bordo de estos buques ha mejorado mucho y están que dá gusto verlos. Los antiguos soldados de Marina hacen de excelentes marineros y manejan muy bien la artillería. He visitado al Comodoro Laborde en calidad de parlamentario, enviado por el Comodoro Porter;

Laborde me dirigió al General Vives. En el día hay sobre este puerto cuatro fragatas españolas y son tales los gastos que originan tener a todos los buques españoles en actividad de servicio, que en la Habana están echando rayos. El Comodoro Porter adopta los medios más eficaces para molestar al enemigo y perfeccionar a su oficialidad y gente de mar en sus deberes respectivos. El bloqueo es nominal; la Escuadrilla puede salir al mar cuando guste por cualquiera de los cuatro canales que hay en este Cayo. El Comodoro Porter es tan escrupuloso en observar la neutralidad del país; que ha rehusado servicios que habría aceptado gustoso si estuviese en el mar, o en uno de sus puertos. No me creo con derecho a comunicar todo cuanto sé de sus planes; pero si no estoy muy equivocado ha de dar muchísimo que hacer a sus enemigos antes de que se retire de estas aguas. Siendo demasiado prudente para arriesgar una acción, no la daría hasta no estar seguro de salir victorioso. Su Escuadrilla se mantiene por la mitad de lo que gastaría en Veracruz”.

La eficiencia de nuestra Marina era proclamada con admiración en todas partes. Las mismas dotaciones españolas, que antes sentían desprecio por nuestras unidades navales, se mostraban ahora preocupadas por la arrogancia e intrepidez de nuestra Escuadrilla y de su Comandante, el Sr. Porter.—Pizarro Martínez escribía desde New Orleans, en Julio de 1826:

“.... en esta ciudad se advierte un número muy crecido de emigrantes españoles, que han venido huyendo de España y de la Habana, y que han dicho que lo propio ocurre en los demás puertos del Norte. Entre los emigrantes hay algunos desertores de la Escuadra de Laborde, quienes aseguran ser grande el descontento que reina en las tripulaciones de los buques que la componen y que si no desertan todos, es porque no pueden. Añaden, que apenas se dijo en La Habana que Porter había entrado al servicio mexicano, cuando todos dieron por perdida sin remedio, la fuerza naval española en este Seno”.

El gobierno mexicano creyó conveniente autorizar a Porter para distribuir algunas patentes de corso, a fin de intensificar el crucero contra el comercio marítimo español, y aunque aquél Marino sólo expidió una autorización, esta dió magnífico resultado, pues el buque armado con tal carácter, llamado "La Molestadora", hizo un brillante crucero en aguas cubanas y más tarde en el Mediterráneo, donde operó por espacio de cinco meses. Lerdo dice que en este último mar, dicho buque apresó a dos bergantines, un místico, cuatro bombardas; un falucho y una tartana.

Irritado Laborde por la audacia de nuestros buques de guerra y por las frecuentes pérdidas que sufría el comercio español, determinó operar contra las costas de México y de Colombia, presentándose en persona frente a las de este último país, nuestro aliado, el cual había destacado también a varios corsarios contra Cuba. Por entonces, a las costas mexicanas sólo vinieron algunos buques pertenecientes a la Escuadra de Laborde, los que lograron apresar algunas embarcaciones mexicanas, en su mayoría pequeñas, que hacían el servicio de cabotaje. Entre ellas se cuenta la goleta nacional "Gertrudis", que fué recobrada por su propia tripulación y puesta diligentemente a salvo.

En los últimos meses del año, los buques de la Escuadrilla de Porter, se fueron reconcentrando poco a poco en Veracruz y en Diciembre, el gobierno dispuso que aquella Escuadrilla, reanudara sus operaciones contra Cuba. La Escuadrilla se componía en esa ocasión de los bergantines "Hermón", "Bravo" y "Guerrero". Iniciado el nuevo crucero con toda actividad, bien pronto el arrojo y decisión del Capitán de Navío Don David H. Porter, sobrino del Comodoro Jefe de la Escuadra, y Comandante del bergantín "Guerrero", lo llevaron a un encuentro fatal, en el que sucumbió cubierto de gloria.

Navegando frente a las costas cubanas la mañana del primero de Febrero de 1828, el bergantín "Guerrero" avistó al bergantín español "Marte" con la goleta "Amelia", que custodiaban a veinticinco barcos costaneros. Sin vacilar un solo instante, arremetió nuestro bergantín contra el convoy enemigo dispersándolo, obligando a las embarcaciones mercantiles a buscar refugio en las costas cercanas y persiguiendo tenazmente a

los buques militares hasta la barra de Banes, a donde llegaron con innumerables averías causadas por los disparos de cañón del buque mexicano.

El Subdelegado de Banes, dice Lerdo, en vista de lo que pasaba, avisó inmediatamente a las autoridades de La Habana y a las dos de la tarde del mismo día, salió de allí en busca de nuestro bergantín la fragata "Lealtad", montada con cincuenta y cuatro cañones y trescientos hombres.

Este buque avistó al "Guerrero" a las cinco de la tarde y aunque el Capitán Porter, luego que reconoció a la fragata, trató de evitar su encuentro; tomando rumbo hacia Cayo Hueso por no poder medir sus fuerzas con un buque tan superior al suyo, la fragata tomó sobre él la posición ventajosa para impedir se le escapara y sin perderlo de vista durante la noche, y encontrándose ambos buques muy inmediatos uno del otro, al amanecer del día siguiente, no era posible ya esquivar el lance; pero en la forzosa disyuntiva de perecer luchando o rendirse humildemente a la superioridad del enemigo, aquél bizarro Marino y los 194 hombres que iban a sus órdenes, tomaron la heroica resolución de agotar el primer extremo de esta disyuntiva, aceptando tan desigual combate.

La lucha comenzó a las seis de la mañana del día once, con un intenso fuego por ambas partes. Dos horas y media duró el desesperado combate y nuestros marinos no obstante su inferioridad manifiesta, dieron pruebas de temerario arrojo. Como después de transcurrido este tiempo, nuestro buque se encontraba muy agobiado, el Capitán Porter reunió a la Oficialidad en la popa del bergantín y después de una deliberación opinaron los Oficiales que en atención a los sentimientos generosos expresados por su Comandante, opinaban por la rendición a la fragata.

Exaltado Porter declamaba a la bizarra tripulación, cuando una bala de cañón le arrebató la vida ahorrándole la pena de la rendición. Una vez prisionero el "Guerrero", llegó el día 13 a la Habana donde después de haber sido reparado, se le incorporó a la Escuadra española, con el nombre de "El Cautivo".

Sobre este particular, de interés para la Historia de nuestra Marina, se copian en seguida algunos documentos del Co-

mandante del bergatín-goleta "Hermón" al Comandante de la Escuadra mexicana, que dicen:

"Bergatín-Goleta "Hermón": Cayo-Hueso, Febrero 14 de 1828.—Comodoro David Porter.—Tengo el honor de anunciar a Ud. que después de mi salida del puerto de Veracruz el 5 de Enero próximo pasado, he sufrido vientos fuertes del Norte; pero he tenido la satisfacción de ver que el buque que tengo el honor de mandar, se ha demostrado todo lo que se puede desear".

El 22 del mismo mes de Enero vimos una vela a la proa, y luego descubrimos que era un bergantín-goleta español de guerra nombrado "Amelia", de 5 cañones y 90 hombres, al cual dí caza hasta Santa Cruz de cuyo puerto; según informes, su Capitán envió un propio a la Habana avisando al comandante de la capitana que se hallaba bloqueado por un corsario mexicano, solicitando auxilio. Viendo que no salía, pasé al Morro; llegando a las dos de la tarde, hasta dos leguas de él poniéndome en facha cerca de tierra, donde apresé tres goletas españolas y una balandra, tomando posesión de ellas, y tripulándolas las envié a Cayo-Hueso. A las ocho de la misma noche, puse a bordo de la balandra, que era de poco valor, todos los prisioneros hasta el número de 24 y los mandé a la Habana. He dado rescate a dos goletas, no siendo a propósito mandarlas a puerto, con motivo de ser de poco interés. La escuadra española compuesta de dos fragatas y dos bergantines, me dió caza hacia la costa de la Florida, pero nada consiguió. El 5 de Febrero salieron más de treinta buques pequeños con destino al barlovento, bajo convoy de la fragata "Casilda", bergantines "Marte" y "Amelia", y al tiempo de salir, apresé dos de los que estaban bajo la protección de dichos buques, y tomando posesión llegué con ellos a un seguro fondeadero adentro de los arrecifes, quedando afuera con mi buque para si acaso me seguían, que pronto sucedió por la escuadra española, menos la "Lealtad" que quedaba al reparo de las averías recibidas en el combate con el "Guerrero". He hecho reparos importantes, tanto en el velámen como en el timón, agregando algunas otras cosas que me hacían falta, y considero a mi buque bien habilitado. El "Hermon" anda perfectamente sin hacer agua alguna; no he perdido ningun hom-

bre, mi oficialidad y tripulación gozan de salud, y tengo el gusto de que todos se han comportado a mi entera satisfacción. He escrito a Ud. particularmente por vía de Nueva Orleans. Mis cuentas de gastos y rescates están detallados; he pagado en efectivo todos mis gastos, y los oficiales tienen lo suficiente. Mañana me daré a la vela a las once del día para la costa de Cuba y seré el azote del enemigo mientras pueda mantenerme a su vista. Mi oficialidad y tripulación están empeñadas en demostrarme, llegada la ocasión, que son iguales a sus compañeros de armas del memorable "Guerrero". Sírvase Ud. honrarme con cuatro letras por la vuelta de esta vía, porque considero estar aquí de regreso dentro de un mes. Tengo el honor, etc.—Carlos E. Hawkins". Nota.—Posterior a la fecha de la carta que antecede, sabemos que el Teniente Hawkins ha estado sobre las costas de Cuba, y después de un combate vivo, ha apresado al bergantín-goleta español, armado "Amelia" con fuerzas superiores, sacándolo desde las baterías de Caminar cerca de Matanzas. Esta presa ha llegado a Cayo-Hueso y se espera en este puerto".

Extracto de una carta particular de Cayo-Hueso al Comodoro Portes:

"Cayo-Hueso, Febrero 15 de 1826.—Señor.—El bergantín-goleta "Hermón", su Comandante Carlos E. Hawkins, sale hoy para su crucero". "Hace pocos días que estuve en la Habana al tiempo de presentar a la vista dicho buque al barlovento del Morro".—Hicieron señales y luego los buques de guerra que se hallaban en puerto maniobraban para salir y a la vista de ellos apresó el "Hermón" una flotilla de buques de la costa y esa misma noche la "Lealtad" y "Castilla" lograron salir del puerto en su busca".

"A mi llegada aquí encontré al citado "Hermón" con sus tres presas habiendo venido conmigo algunos viveros, velas, etc; etc., los cuales se procuraban pagando puntualmente su importe con el dinero del rescate de las dos presas y luego salió otra vez a la mar, llegando al barlovento del Morro, empezó el apresamiento de los buques de la costa con sus propias presas, conforme salieron del puerto de la Habana, y con la escuadra española a la vista".

“El comandante del “Hermón” rescató otra presa y dió una a los prisioneros. Pues desde entonces hasta ahora ha estado componiendo su buque, el cual se halla en muy buen estado y listo. Creemos que el capitán del “Hermón” se ha manejado con mucho juicio, cubriendo sus compras y mejorando el estado de su buque; a lo menos ha obrado con valor y aun atrevimiento en hacer crucero tanto a la vista del enemigo, pues ha ganado una reputación duradera, tanto por su intrepidez como su humanidad con los prisioneros.—Tengo el honor etc., etc.”

Parte del Comandante del “Hermón” al Comodoro Porter:

“Cayo-Hueso, Febrero 14 de 1828.—Comodoro David Porter.—Señor:—Con un sentimiento extremo, tengo que anunciar a Ud. 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 “Libertad” del porte de 50 cañones y 300 hombres que fué 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, de los amigos en la Habana y también por otros medios, parece que el 10 del corriente, el “Guerrero” encontró una escuadra de buques pequeños, convoyada por los bergantines de guerra “Marte” y “Amelia”, el primero de 14 cañones y el segundo de 5, a los cuales el citado “Guerrero” dió combate estando cerca del Mariel, y tanto fué el daño que recibieron, que con gran dificultad lograron llegar a ampararse de la batería de un puerto a sotavento, poniéndose bajo su protección, la cual también atacó al “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 intervalos du-

rante 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 fué 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" fué llevado a remolque a la Habana ayer por la "Lealtad", teniendo el primero ambos palos cortados arriba, uno o dos balazos a la flor del agua y mucha metralla en el casco, y solamente tenía la vela mayor guindada".

"El enemigo dice que le hizo cuarenta muertos y heridos, pero con excepción de ésta parte de las noticias, lo demás de 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, podía haber apresado a su contrario, o al menos asegurado 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 esta mañana con los honores de guerra, y yo mandé hacer funerales de ordenanza, usando el crespón de costumbre".

"Espero sumisamente que Ud. aprobará la medida que he tomado de despachar la balandra "Greyhound" con estas noticias; pues me ha parecido un deber hacerlo, tanto para su inteligencia como para poder elevarlo al conocimiento del supremo gobierno. Me refiero a otras cartas que escribo a Ud. para que sepa de mis movimientos particulares". Tengo el honor, etc., etc., —Carlos E. Hawkings.

"La noticia de la pérdida de este buque produjo un entusiasmo universal, formándose juntas en la capital, y en todos los Estados, con el fin de recoger donativos para hacer cons-

truir otro bergantín que llevara el mismo nombre; mas nunca se supo el destino de lo colectado y si el producto entró en las areas nacionales, lo que también es dudoso, no podría darse por enteramente perdido. Las desgracias de cuanto tenía el nombre de Guerrero, comenzaron a ser fatídicas”.

La noticia del desgraciado encuentro del “Guerrero” llenó de duelo a la República, en donde por primera vez hubo un sentimiento de simpatía unánime por la Marina. Hasta en lugares demasiado lejanos de los centros principales de población, se pronunciaron vibrantes discursos en pro de su engrandecimiento y se recolectaron fondos para comprar buques de guerra en el extranjero.

El gobierno no supo aprovechar aquel movimiento de simpatía en favor de la Marina y nada se hizo al fin con las cantidades, si bien no muy grandes, que comenzaron a recolectarse principalmente en Veracruz y en la capital de la República.

Lerdo refiere también las honras fúnebres que se hicieron al Capitán de Navío Porter cuando llegó su cadáver a Veracruz y dice de las cantidades que votó el Congreso, como alivio a los deudos de los héroes de aquella jornada. La Armada Nacional guardó un luto riguroso por espacio de treinta días.

El fracaso de nuestro bergantín “Guerrero”, no aminoró los bríos de nuestra Escuadrilla, que continuó haciendo el crucero ordenado contra Cuba, con toda actividad. El bergantín “Bravo” hizo trece presas más y el “Hermón”, cuatro, antes de regresar definitivamente a Veracruz.

Nuestra postura frente a Cuba, cada día era más falsa, pues a la falta de mayores elementos de combate por mar, en el interior de nuestro país arreciaba la tormenta política. En los comienzos del drama nacional, ambiciosos y patriotas, llegaron al más intenso de los odios en sus opiniones y en sus acciones. Algunos de los responsables de aquellas tristes páginas de nuestra historia, justo es convenir que amaban a México, solo que, como dice un escritor, mal aconsejados por encubiertos enemigos, se dieron a perseguir mil ideales políticos de conveniencia personal, olvidándose que el trabajo, la armonía y el patriotismo, son los principales móviles de nuestra prosperidad.

Era natural pues, que la Marina no pudiera vivir y menos prosperar en aquel ambiente caótico, que fué el principal de su

prematura decadencia, hasta desaparecer casi completamente.

En el año de 1828, se pronunció en Veracruz el General Don Antonio López de Santa Anna, contra el gobierno presidido por Don Manuel Gómez Pedraza, durante cuyo movimiento, tuvo lugar el combate naval ya citado, del "Guerrero", con los buques españoles. Dicho combate fué el final de una serie de escaramuzas en el Golfo de México, entre buques mexicanos y españoles.

Cuando las fuerzas españolas que guarnecían el Perú, fueron derrotadas por las huestes peruanas que luchaban por su independencia, en los años de 1825 a 1826, las naves españolas que se encontraban fondeadas en el Callao, se hicieron a la mar con destino a Manila; pero poco después de iniciada la travesía, se sublevó la tripulación del navío "Asia", de gran tonelaje, que se separó del convoy, manifestando a su Comandante el deseo que tenían de adherirse a una de las naciones que habían obtenido su independencia recientemente.

Después de que el Comandante y su tripulación deliberaron por algún tiempo sobre el particular, fué México la nación elegida por mayoría de votos, para agregarse a ella, y con ese objetivo se dirigió la nave rumbo al puerto de San Francisco, California, a donde llegó poniéndose a las órdenes del gobierno mexicano.

El Comandante Militar de aquella plaza, un General de apellido Yáñez, lo comunicó al General Don Vicente Guerrero, a la sazón Presidente de la República, quien ordenó que el mencionado buque, se hiciera a la mar con destino al puerto de Acapulco, donde se le daría una comisión.

De acuerdo con la citada orden presidencial, el buque abandonó el puerto de San Francisco, arbolando una bandera con los colores azul, blanco y rojo y llevando una carta explicativa para la autoridad militar de Acapulco, en la cual decía la de San Francisco, que el buque era mexicano, no obstante los colores de su bandera, pues que no había sido posible conseguir lanilla de color verde, para confeccionar la bandera con los colores de Iguala. Llegado el buque a Acapulco, se le dió la comisión de vigilar constantemente las costas de Sudamérica, con objeto de protegerlas contra las naves españolas que trataban de recuperar las colonias que acababan de independizarse.

El mencionado navío navegó barajando la costa de toda la América del Sur, haciendo un viaje feliz, aunque lleno de penurias y penalidades, y después de doblar el Cabo de Hornos y mojarse más tarde en las aguas del Caribe, avistó una Escuadrilla española en el canal de Yucatán, con la que trabó combate, logrando derrotarla y hacerle algunos prisioneros que condujo al puerto de Veracruz.

Parece que dicha embarcación es otra del mismo nombre, distinta del navío "Asia", en que arribó a Veracruz en Junio de 1821, el último Virrey de la Nueva España, Don Juan de O'Donojú.

El mencionado navío "Asia", que se incorporó a la República Mexicana, recibió el nombre de "Congreso Mexicano" y llegó a Acapulco en Junio de 1825, al mando del Teniente de Fragata Don José Martínez, español, que con su tripulación fué liquidado por el gobierno de la Nación.

De acuerdo con los datos que aparecen en el expediente del navío "Congreso Mexicano", del archivo de la Secretaría de Guerra y Marina de entonces, dicho buque estaba dotado con la tripulación y armamento que expresa el cuadro siguiente:

Tripulación	Armamento
1 Comandante.	26 Cañones de a 24.
3 Oficiales Mayores.	28 Cañones de a 18.
0 Guardiamarinas.	6 Cañones de a 8.
108 Tropa de Infantería.	2 Cañones de bronce de a 8.
38 Tropa de Artillería.	1 Cañón de fierro de a 12.
31 Oficiales de Mar.	4 Obuses de a 24.
18 Artilleros de Preferencia.	1.000 Balas de a 24.
53 Artilleros Ordinarios.	1.040 Balas de a 18.
137 Marineros.	50 Balas de a 50.
55 Grumetes.	400 Balas de a 8.
—	20 Balas huecas de a 8.
444 Plazas en total.	

, CAPITULO VI

Disposiciones para lograr el fomento y organización de la Marina Nacional.—Levantamiento de Martínez de Lejarza y de Robirosa, en Tabasco.—Fracaso de la expedición enviada en su contra.—Bloqueo de Sical.—Operaciones en la costa de Texas y diversas acciones navales.—Incidente provocado por la corbeta de guerra americana "Natchez".—Bloqueo y bombardeo de Veracruz por la Escuadra francesa.—Revolución de los Maldonados en Tabasco en 1839.—Expedición para someterlos.—Bloqueo de Campeche por la Escuadrilla del Estado pronunciado de Yucatán.—Campaña contra Yucatán y Campeche.—Derrota de la Escuadrilla texana.—Establecimiento de un Arsenal en la isla del Carmen.—Recompensa decretada en favor de las fuerzas navales mexicanas.—Ataque infructuoso de la Escuadra americana a San Juan Bautista.—Bombardeo de la Escuadra americana a Veracruz, 1847.—Intento de buques americanos de forzar la barra de Alvarado.—Escuadrilla de Miramón capturada en Antón Lizardo.—Llegada de la Novara conduciendo a Maximiliano.—Acta de Navegación promulgada por Santa Anna.—Bloqueo de Acapulco al iniciarse el Plan de Ayutla.—Decreto de Santa Anna disponiendo la organización de la Marina de Guerra.

Aun cuando el gobierno independiente desde su integración dictó diversas disposiciones para lograr la organización y fomento de la Marina Nacional, su mejoría no se hacía sentir, debido a circunstancias especiales en que se encontraba la Nación, que mantenían a las altas esferas del Gobierno alejadas de la atención que necesitaba aquella Rama de la Administración Pública, por lo que el Ministerio del Ramo se vió en la necesidad de dictar otras disposiciones.

Entre ellas se cuenta la providencia que tomó la Secretaría de Guerra y Marina, de promover con fecha 23 de Julio de 1830 el cumplimiento de la Ley de Matrículas, dirigiéndose a los CC. Gobernadores de los Estados de los litorales Marítimos, por conducto del Ministerio de Gobernación, en los siguientes términos:

“Excelentísimo Señor: Habiendo acreditado la experiencia la imposibilidad de arreglarse la navegación mercante nacional según conviene a su fomento e intereses públicos, por más esfuerzos que este Ministerio ha hecho, circulando en diferentes épocas, órdenes arregladas a las Leyes Navales, para que disfruten sus aprovechamientos los naturales del país, particularmente en el tráfico de cabotaje, mientras desestimen los Ayuntamientos de los puntos marítimos la Ley de Matrículas de 27 de Octubre de 1820, que por su importancia mandó reimprimir y circular el Gobierno; habiendo por otra parte una plena convicción de que al llegar a ponerse en práctica, no se vean los buques mercantes nacionales dotados de extranjeros con la simulación de nacionalizados, que aprovechándose de tan pingüe industria, forman una riqueza que luego desaparece con la emigración de los individuos, permaneciendo nuestras costas casi desiertas de personas y capitales, y siendo susceptibles de mejoría en grande extensión; no habiendo perdido de vista el go-

bierno la propagación de la ciencia náutica, con su establecimiento y enseñanza graciosa en dos Academias regidas por Oficiales de Marina de mucho Mérito, se ha servido resolver el Excelentísimo Señor Vicepresidente, en ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo, que haciendo V. E. las más justas e ilustradas reflexiones a los Sres. Gobernadores de los Estados litorales, se sirva promover su celo, a fin de que la referida Ley de Matrículas, tan necesaria al orden económico de los buques mercantes nacionales, como tan a propósito para el fomento del comercio marítimo nacional y mejoría de las costas en lo posible, tenga su debido e inalterable cumplimiento por los Jefes Políticos y Ayuntamientos respectivos; en el concepto de que con esta fecha se circula lo conveniente a los funcionarios de Marina, instruidos con anterioridad de su observancia, en lo que les corresponde, para obviar toda dificultad:—Tengo el honor, etc., etc.”

Por lo que respecta al servicio de la Marina de Guerra, al establecerse el primer Gobierno Independiente, se organizó el Ministerio de Guerra y Marina, que despachaba los asuntos tanto de la Marina de Guerra como de la Mercante.

Poco después se instaló la Secretaría del Almirantazgo, por acuerdo de la Junta Soberana Provisional Gubernativa, cuya dependencia tenía a su cargo la organización de la Armada Nacional.

Dice el Teniente López de Nava:

“El Almirantazgo, de vida efímera, poco o nada hizo y hasta el gobierno de Iturbide se organizó la Escuadra Imperial, cuyo Jefe era Don Eugenio Cortés y dos Departamentos Navales, uno en Alvarado, que luego se trasladó a Veracruz y el otro en San Blas, Apostadero antiguo en la costa del Pacífico. Esta organización se conservó mucho tiempo, por más que se gestionaba el cambio del Apostadero en el Pacífico, al puerto de Acapulco, aunque tal proyecto, se decía en 1828 debería acometerse en mejores tiempos, en que pueda erogarse su costo equivalente a la suma de \$179,000.00”.

En 1827, nuestra Marina Nacional de Guerra tenía los buques siguientes: navío “Congreso Mexicano”, fragatas “Liber-

tad" y "Tepeyac"; corbeta "Morelos"; bergantines "Guerrero", "Bravo", "Victoria" y "Constante"; cuatro cañoneras; y siete goletas. De estos buques había que descontar al navío que se encontraba ya inútil y a la fragata "Tepeyac" que fué vendida al gobierno ruso; otros barcos como la fragata "Libertad", eran inapropiadas para el servicio militar.

Desde el nacimiento de tal Marina, los proyectos del gobierno se fueron modificando de acuerdo con el estado económico del Erario y las circunstancias políticas de la Nación. Cuando se trató de la rendición de San Juan de Ulúa y no teníamos por remoto un ataque de la Santa Alianza, nuestro gobierno probó a adquirir una fragata de cuarenta y cuatro cañones y ocho corbetas de veintiseis, que se contrataron en la suma de un millón y cuatrocientos mil pesos, pero "atendiendo a la economía del tiempo y caudales", fueron substituidos dichos buques, por ocho goletas y cuatro balandras cañoneras, de construcción inferior en maderas y en fábrica, cuyo costo no ascendió a mayor suma de \$ 200,000.00.

Apenas llegados al país los buques adquiridos, se reconoció su inferioridad para los fines inmediatos de la rendición del Castillo de San Juan de Ulúa, por lo que el gobierno tomó providencias para adquirir dos fragatas de cuarenta y cuatro cañones, tres corbetas de veintiseis y dos bergantines de veinte, cuyo costo fué calculado en un millón treinta mil pesos. Las dificultades que ocurrieron en el país donde se habían encargado dichos buques, fueron la causa de que no se cumpliesen las intenciones de nuestro gobierno y que sólo se recibieran para la rendición apurada de Ulúa, una fragata de cuarenta carronadas, un bergantín de veinte y otro de dieciocho, que tuvieron por costo hasta nuestros puertos del Mar del Norte (Golfo de México), la cantidad de cuatrocientos veintitres mil doscientos cuarenta y cinco pesos.

Por este tiempo ocurrió la rendición del navío "Asia" y se firmó la alianza con la República de Colombia, por cuyo motivo penso el Gobierno de México organizar sus fuerzas navales bajo un pié defensivo, competente y económicamente programado. Con ese intento, se presentó a la Cámara de Diputados dos el 14 de Marzo de 1827, un programa de organización de las

fuerzas navales que deberían establecerse en ambos mares y cuyo gasto no excediese de la suma de un millón de pesos.

Ya se dijo que la miseria en que cayó el Erario en el año de 1828, como resultado de la desorganización interior y de la agitación política, nuestra Marina, que con sus mejores elementos mantenía un crucero en las aguas de la isla de Cuba, tuvo que abandonar aquellas operaciones, amarrar sus pocos barcos en los puertos, y resignarse a perder el conjunto de Oficiales facultativos con que contaba.

El Ministro de Guerra y Marina, Don José Antonio Facio; decía en una Memoria el año de 1830:

“Como las circunstancias de la Nación han ido variando en términos de no poderse erogar en la actualidad el millón de pesos que debería cubrir aquel plan de arreglo, parece de necesidad se admita el proyecto de una Marina Auxiliar, reducida al gasto anual de trescientos cincuenta mil pesos”.

Facio proponía vender el navío y ocho buques menores, para economizar las sumas que se gastaban en su conservación. Este proyecto no fué estudiado a tiempo por las Cámaras y nuestra Marina Militar terminó con el hundimiento de aquellas quillas que en un tiempo soñamos ocupar en grandes empresas, pero que las fuerzas prepotentes de nuestra gestación social, redujeron a la impotencia.

Encontrándose al frente del gobierno del Estado de Tabasco; Don Juan Robirosa y como Comandante General Don Mariano Martínez de Lejarza, que se había pronunciado en favor del Plan de Veracruz Proclamado por Santa Anna, el 12 de Enero de 1832; se organizó una expedición en Campeche, con el fin de someter al orden a Tabasco.

La expedición se componía del Tercer Batallón de Línea y de una Flotilla integrada por las goletas de guerra “Campechana”; “Papaloapan”, “Veracruzana”, “Tampico” y “Voladora”, que inició sus operaciones entre Tabasco en el mes de Julio de 1832.

Martínez de Lejarza, de acuerdo con el Gobernador Robirosa, al tener noticias de la expedición en su contra, hicieron preparativos, poniendo en armas a todo el Estado; se construyó un fortín en Acachapan; a orillas del río Grijalva que se le puso

por nombre "Lebrón Pedraza" y otro en San Juan Bautista.

El 25 de Julio de aquel año de 1832; asomaba por el torno de Acochapam la Flotilla, que iba al mando de Don Manuel Lara Bonifáz; haciendo fuego sobre el Fortín, mientras la tropa del Treceavo Batallón desembarcaba para atacar por tierra a los tabasqueños.

El Fortín se mantuvo sin hacer fuego; pues sus proyectiles no alcanzaban a los buques, iniciándose el combate sólomente por el lado de tierra; del que resultaron muchas bajas para los asaltantes, a la postre tuvieron que retirarse.

Mientras tanto, la Flotilla se acercaba a la revesa del río en Acachapam, donde fué envuelta por esta y arrastrada al alcance de las baterías del Fortín; originándose a bordo una terrible matanza; la "Veracruzana" se varó y más bien por falta de tripulantes que por otra causa pues casi todos habían muerto; la Flotilla fué vencida y apresada con su Comandante Lara Bonifáz, siendo los buques llevados a San Juan Bautista, donde fueron desembarcados los heridos; entre ellos el propio Lara Bonifáz.

En el año de 1833, la goleta "Moctezuma", al mando de Don Tomás Marín, hizo viaje a Matamoros llevando tropas y en el mes de noviembre del mismo año, dicha goleta hizo viaje a New Orleans convoyando a dos transportes y allí se carenó.

En el mes de Junio del año siguiente, se declaró el bloqueo de Sital; que estaba pronunciado por los meridianos. La Escuadrilla bloqueadora al mando de Don Tomás Marín, se batió contra los fortines y la lancha cañonera "Tampico"; hasta que se rindieron los alzados el 23 de agosto del mismo año. La mencionada lancha cañonera, estaba al mando de su Comandante Don José María Machín, natural de Campeche.

Por el año de 1835 se inició en Texas un movimiento de tendencias separatistas encabezado por Stephan F. Austin, que representaba los intereses de los colonos americanos; que con permiso y autorización de nuestro gobierno, se establecieron en aquel territorio, recibiendo tierras en propiedad, algunas prerrogativas y concesiones, con la sola condición de estar sometidos a la obediencia del gobierno mexicano.

Pronto crecieron en población las diversas colonias que se establecieron en todo el territorio de Texas; con los americanos

que provenían de las regiones limítrofes de los Estados Unidos; estableciéndose ya con malas intenciones, habiendo dictado nuestro gobierno ciertas disposiciones y establecido algunos impuestos y obligaciones para los colonos, estos se negaron a cumplirlos, iniciando su acción de rebeldía en contra de nuestro gobierno.

A principios de dicha rebelión de Texas en el citado año de 1835; los buques mexicanos estuvieron patrullando la costa texana, con el fin de evitar que los rebeldes recibieran auxilios por vía marítima; teniendo lugar entonces un combate naval entre nuestra goleta de guerra "Correo Mexicano" y el bergantín texano "San Felipe", resultando vencido nuestro buque, que cayó en poder de los texanos. Este combate fue uno de los más importantes acontecimientos de la rebelión texana.

El "Correo Mexicano" fué llevado a New Orleans; donde fueron desembarcados los oficiales y puestos en la cárcel pública; siendo juzgados como piratas, para darles dicho carácter, los aprehensores destruyeron toda la documentación del buque y de los mismos oficiales y hubo necesidad de que nuestro Cónsul garantizara la misión oficial del buque; para que pudieran ser puestos en libertad los oficiales.

En el mes de Enero de 1836 fueron comprados en los Estados Unidos, por el llamado Gobierno Provisional de Texas, cuatro buques armados que recibieron los nombres de "Invencible"; "Liberty" "Independence" y "Brutus"; que protegieron las comunicaciones marítimas de los rebeldes texanos, especialmente el tráfico con New Orleans, de donde recibían auxilios.

Dos de dichos buques aparecieron en las aguas de Yucatán en actitud hostil, hasta el mes de Agosto de aquel año.

En este intervalo cañonearon el puerto de Sital, apresaron al pailebot "Telégrafo", al "Avispa" y a una goleta inglesa y cometieron en la costa varios actos piráticos de crueldad y rapiña. Nuestra escuadrilla, compuesta de los bergantines "Iturbide" y "Libertador" y de la goleta "Independencia", llegó a Campeche el 19 de Agosto, cuando ya los piratas habían desaparecido. Allí quedó la "Independencia", y el Comodoro Aldana salió el 21 con los dos bergantines en persecución del enemigo. El 27 dió vista a la barra de Galveston, de donde salió a recibirle una de las goletas piratas, a la que, después de una

acción que duró unos veinte minutos, hizo embarrancar y perderse en el arrecife inmediato". "El cambio de tiempo no permitió a Aldana permanecer cruzando sobre la costa de Texas y el 29 se dirigió a Matamoros, pasando en seguida a Veracruz.

Si Santa Anna hubiera tenido el control marítimo en el Golfo de México, hubiera podido bloquear la costa texana y desembarcar tropas en el puerto de Velazco o en Gálveston, (ciudad de Gálvez), o en cualquiera otro lugar de dicha costa y hubiera podido extender su ataque envolviendo a los rebeldes, con gran perjuicio para ellos y probablemente los hubiera sometido.

Pero la falta de previsión de nuestro gobierno, descuidando siempre nuestros servicios marítimos, constantemente abandonados, dió al traste con el dominio de México sobre un enorme territorio, que tuvo que perder a la postre, al precipitarse la guerra con los Estados Unidos.

Ya se dijo anteriormente, al hablar del primer buque "Iguala, donde se izó por primera vez oficialmente el pabellón mexicano, que durante el año de 1857, con motivo de los disturbios de Texas, nuestro gobierno gestionó la compra de un buque, que fué la corbeta "Meriland", que estaba en construcción desde el año de 1836 en el puerto americano de Baltimore. Dicha corbeta fué adquirida sin armamento, que le fué instalado después al llegar a Veracruz, donde fué bautizada también con el nombre de "Iguala".

En el mes de Febrero de 1838, el gobierno de la República dispuso que los dueños de embarcaciones nacionales del tráfico marítimo, quedaran facultados para armar sus buques, con el fin de que pudieran defenderse contra la piratería y mientras durara la guerra con los rebeldes texanos.

En el mencionado año de 1836 fué comisionado el Comandante Don Tomás Marín, para armar en Tampico un buque que fué decomisado por el gobierno.

En el mismo citado mes de Febrero, nuestro bergantín-goleta "Urrea" al mando de Don José María Machín, y apoyado por la Flotilla, capturó a la goleta angloamericana "Champion", que fué llevada a Brazos de Santiago.

El 24 de Abril de aquel año, aneló en el fondeadero de Sa-

crificios, una Escuadrilla americana, que exigió seguridades para los nacionales de su nación. En el mismo mes de Abril tuvo lugar el combate naval entre la goleta "Independence", de los alzados de Texas y los bergantines nacionales "Vencedor del Alamo" y "Libertador", capturando éstos a aquella, que fué llevada a Veracruz, mandando la acción el Capitán de Fragata Don Blas Godínez.

En el propio año de 1836 arribó al puerto de Veracruz la barca de guerra americana "Princess", que traía a su bordo al Capitán de Navío Don José de Aldana, quien salió del mismo puerto de Veracruz, al mando del convoy que condujo al Ejército de reserva, que operó sobre las costas de Texas.

En el mismo año de 1837, practicando un crucero sobre las mismas costas de Texas, el bergantín-goleta mexicano "Urrea" fué capturado indebidamente por la corbeta de guerra americana "Natches", y conducido a Pensacola, de donde fué puesto en libertad poco tiempo después, habiéndose dado la debida satisfacción a nuestro gobierno.

Con motivo de aquél incidente, el General Don Nicolás Bravo, Comandante Militar de la región de Texas, rindió el "parte" en que comunicaba con fecha 17 de Abril de 1837, los insultos inferidos por la marina americana, a la escuadrilla de la República.

"Desde el 9 de dicho Abril se presentó frente a la barra de Brazo de Santiago, la corbeta de guerra "Natchez" de los Estados Unidos. Hallándose dentro de la barra la goleta de la misma nacionalidad "Champion" y fuera de ella y fondeada al costado del bergantín nacional "Urrea", la goleta "Luisiana", ambas detenidas por la escuadrilla mexicana que cruzaba frente a las costas de Texas, y mandadas al puesto con sus papeles para ser juzgadas.

La corbeta "Natchez", dió fondo a tiro de pistola del bergantín "Urrea" y después de haberse entendido con el capitán de la goleta "Luisiana", sin considerar que estaba custodiada por tropa mexicana al lado del "Urrea", sin atender a las reclamaciones y protestas del comandante de este para que la "Natchez" mudase de fondeadero, la amadhinó a su costado. hizo de-

sembarcar a los mexicanos que la custodiaban y desplegando vela arrastró a remolque con ella.

Volvió la "Natchez" el 12, pretendiendo por medio de un oficial, se le dejase comunicar con el capitán de la goleta "Champion"; negada esta solicitud, el capitán de la corbeta americana, muy superior en todos estilos en fuerza y elementos al "Urrea", amenazó a éste con que usaría de sus cañones contra él si intentaba moverse antes de la vuelta de los botes que despachó a tierra con oficio para el capitán del puerto, protestando que si se le negaba lo que había pedido, detendría y haría responsable al "Urrea", que se hallaba bajo sus baterías.

A los primeros insultos, suponiendo que dicho buque no obraría con instrucciones de su gobierno, Don Nicolás Bravo dió conocimiento al Cónsul de los Estados Unidos en Matamoros de lo que pasaba, pidiendo explicaciones, más como estas no se recibían y los atentados continuaban, Bravo dispuso cortar enteramente las comunicaciones de tierra con la expresada corbeta, aumentar la fuerza que cubría la barra y avisar al cónsul que llegado el caso, usaría de toda especie de represalias en defensa del honor de la República. "Así las cosas, dice el general Bravo en su parte, ha consumado sus atentados la corbeta de los Estados Unidos la "Natchez" con la captura del bergantín nacional "Urrea", al que obligó a cañonazos a arriar bandera e izar el pabellón del Norte. Al verificarlo dirigió también sus fuegos a la goleta "Bravo", que intentaba salir de la barra, por lo que, no pudiendo la guarnición mexicana ser fría espectadora de tamaño insulto, dirigió igualmente sus fuegos a la corbeta, que a su vez algo intentó sobre tierra pues puso gente armada en sus botes y lanchas; por fin se hizo a la vela llevando prisionero al "Urrea".

En consecuencia he mandado una división sobre las costas y quedan detenidos y con la bandera arriada todos los buques americanos que se hallaban dentro de la barra, y acaso tomaré otras medidas hasta que se le dé a la República una satisfacción cumplida o resuelva el gobierno otra cosa".

"Pasado este grave asunto a conocimiento del Consejo de gobierno, opinó este que se dejase en libertad a los buques mercantes que habían llegado a nuestros puertos bajo la buena fé

del comercio y de la paz, pero no a la goleta texana "Independencia" que había sido apresada llevando a bordo al enviado de los Estados Unidos, comisionado para reconocer la independencia de Texas.

En la sesión del 12 de Mayo, el gobierno pidió al Congreso autorización para exigir a los Estados Unidos satisfacción de estos ultrajes y dar principio a las hostilidades, si fuese necesario. El 19 se le autorizó para transar diferencias con el gobierno de Washington, y caso de no lograrlo, o conseguir que los Estados Unidos se comprometiesen a someterse a la decisión de una potencia amiga, tomar contra ellos medidas hostiles.— Para hacer la guerra, llegada la oportunidad, lo primero que se necesitaban, etc."

El Decreto relativo que expidió el Congreso sobre este particular con fecha 20 de Mayo de aquel año de 1837, dice así:

"Gobierno General.—Ministerio de Relaciones Exteriores El Exmo. Sr. Presidente de la República Mexicana, se ha servido dirigirme el Decreto que sigue:

"El Presidente de la República Mexicana, a los habitantes de ella sabed: que el Congreso General ha decretado lo siguiente:

"Artículo Primero.—Se autoriza al gobierno para que pueda transgredir en las reclamaciones que haya hecho o hiciera al de los Estados Unidos del Norte y para que en aquellas en que no puedan convenirse, sujete la decisión al juicio de una potencia amiga, conviniendo en esto los mismos Estados Unidos".

"Artículo Segundo.—Igualmente se le autoriza para que en caso de negarse por los Estados Unidos la satisfacción que por nuestra parte debe pedirse, de demorar esta por más del termino que se fijará conforme al tratado, o en el de continuar las agresiones abiertas que se han cometido, cierre los puertos al comercio de aquella nación, prohíba la introducción y uso de sus manufacturas, señale términos para consumir o exportar las que hubiere, y tome todas las providencias conducentes que reclame aquella medida y la seguridad de la República.—Miguel Valentín, Presidente.—Tirso Vejo, Secretario.—Rafael de

Montalvo, Secretario.—“Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno Nacional de México, a 20 de Mayo de 1837.—Anastasio Bustamante.—A Don Luis Gonzaga Cuevas”.

En los primeros días del mes de Noviembre de 1837, fondó en Antón Lizardo y luego se trasladó a Sacrificios, una escuadrilla francesa, que traía a su bordo al Barón Deffaudis, quien en representación de su gobierno dirigió al de México un “ultimátum” de Francia sobre las reclamaciones de aquella potencia a nuestro país, ultimátum que no llegó a nuestra capital sino hasta el 26 de aquel mes y que en concreto, se reducían a tres las categorías de reclamaciones, a saber: Primera.—Saqueos y destrucciones a propiedades de súbditos franceses, durante los disturbios del país.—Segunda.—Imposición violenta de préstamos forzosos a súbditos franceses, que se consideraban opuestos al derecho de gentes.—Tercera.—Denegación de justicia y actos y decisiones de autoridades mexicanas contra intereses franceses, considerados ilegales e iníquos.

En el mes de Abril del siguiente año de 1838, la escuadrilla francesa declaró el bloqueo de Veracruz y en Octubre del propio año arribó al puerto la “Nereida”, con el Contralmirante Baudin y otros buques más que estrecharon el bloqueo y el 27 de Noviembre, la citada escuadra francesa bombardeó Veracruz y la fortaleza de San Juan de Ulúa, al vencerse el plazo que impuso el Contralmirante Baudin, para que nuestro gobierno aceptara las reclamaciones de Francia, en condiciones humillantes para México.

La plaza de Veracruz estaba a las órdenes del General Rincón y la fortaleza de Ulúa bajo el mando del General Antonio Gaona, quienes después de una heroica defensa, tuvieron que capitular.

El General Gaona rindió el siguiente “parte” al Jefe de la Plaza:

“V. E. conoce muy bien que la defensa de la fortaleza de Ulúa consiste exclusivamente en artillería, cuanto más cuanto que el ataque se esperaba por la misma arma y de un calibre superior, como lo es el de la escuadra francesa. Convencido yo

también de esto, he manifestado a V. E. varias veces el mal estado en que se hallaban nuestras piezas, especialmente en sus montajes; la escasez de municiones para mantener un fuego sostenido de piezas de grueso calibre, que consume mucha pólvora; la falta de espeques y demás útiles de batería, de que era necesario tener un repuesto para reemplazar los muchos que se inutilizaban en el combate. V. E. con el empeño que era consiguiente, mandó facilitarme lo que pudo reunir en esa ciudad, pero no era bastante, pues no contaba ni aún con lo indispensable para las piezas montadas. En tal situación no me quedaba otro arbitrio que reducirme a lo que había, y esperar el resultado fatal de una defensa, que sin los elementos necesarios, aunque fuera honrosa, no podía dar gloria a las armas de la República”.

“Antes de las doce del día, comenzaron los vapores franceses a conducir sus buques mayores, dándoles la posición que debían guardar para el ataque. Los colocaron, como era de esperarse, frente a los ángulos salientes de las obras, donde inutilizaban el castillo en su mayor extensión. A las dos y media de la tarde, luego que el bote mexicano que había ido de Veracruz a bordo, se destacó de la fragata capitana, hizo ésta sus señas y rompieron el fuego cuatro fragatas, una corbeta y un bergantín que se habían acoderado por el Este y Nordeste, y además otra fragata, dos corbetas y dos vapores que variaban su posición según les acomodaba.

Se les contestó en el acto por nuestras baterías que podían ofenderlos, y aunque observaban acallar nuestros fuegos por la actividad de los suyos, los multiplicaban para todos los puntos; las dos corbetas bombarderas rompieron el fuego y nos causaron bastante estrago desde el principio.

En las primeras tres horas de fuego, todos los artilleros que se inutilizaban en las baterías eran inmediatamente reemplazados; pero al fin llegaron a disminuirse de tal suerte que el que salía de combate no tenía sustituto, y nuestro fuego disminuía cada vez más, sin que fuera dable reanimarlo.

La infantería que se hallaba en las cortinas y demás puntos por temerse un desembarco, sufrió tanto de las balas enemi-

gas como de los escombros que estas despedían al destruir nuestras obras.

El repuesto de las municiones de la batería baja de San Miguel fué volado por una bomba, y su dotación y guarnición casi en su totalidad fueron inutilizadas pues los que no murieron quedaron heridos o contusos, entre ellos de bastante gravedad, el valiente Capitán de Fragata Don Blas Godínes. La Batería del Caballero Alto había sufrido bastante, pero a pesar de ello sus dignos defensores, que lo eran cuarenta y un zapadores que manejaban las piezas, continuaban sus fuegos con acierto, hasta que otra bomba, que entró en el repuesto de municiones que tenía, lo hizo volar y con él todo el mirador y la mayor parte de la batería, sepultando en sus ruinas a cuantos se hallaban sirviéndola, y muchos otros de la de San Crispín que se hallaban debajo.

Esta desgracia fué más fatal por haber sido envuelto en ella el bizarro Coronel graduado de zapadores, don Ignacio Labastida. La pérdida de este Jefe es en extremo sensible, pues reunía cualidades sobresalientes.

A las cuatro horas y media de fuego sostenido, la mitad de nuestra artillería estaba desmontada, siéndolo casi en su totalidad la de los baluartes de la línea exterior, que fueron abandonados por esta causa. Los merlones de estas obras habían sufrido mucho; las habitaciones estaban destruidas; muchos de los nuestros heridos o contusos, entre ellos el valiente Capitán de Fragata ya citado, sin poderlo atender por el fuego activo que lo impedía. Las municiones se habían disminuido casi totalmente, y como se había perdido mucha fuerza, conocí que la pérdida de la fortaleza era inevitable, porque no podía nuestra artillería competir con la enemiga y que las más víctimas que hubiese serían ya infructuosas, mediante a que con ellas no se cambiaría nuestra situación.

Me decidí, pues, con anuencia de los Jefes principales de la guarnición, a pedir al Vicealmirante francés una corta suspensión de fuegos, para recoger a los heridos y sepultar a los muertos y con el objeto especial de consultar a V. E. sobre la situación de la fortaleza".

La fortaleza de San Juan de Ulúa estaba defendida por

fuerzas de tierra y por las tripulaciones de los buques de guerra mexicanos que fueron desembarcadas bajo el mando del Capitán de Fragata Don Blas Godínes, quien perdió en la acción del bombardeo, la mano y pierna izquierdas.

El Comandante General del Departamento de Marina de Veracruz, Capitán de Navío Don Tomás Marín, rindió el siguiente "parte" oficial a la Dirección General de la Armada, con motivo del ataque de la escuadra francesa al castillo de San Juan de Ulúa:

"Excelentísimo Señor:

"Desde las siete de la mañana del 27 del actual, principiaron los vapores franceses a remolcar sus buques de guerra cerca del canal del arrecife del castillo, situado por la parte del Este las Fragatas "Nereida", en donde está el Contralmirante, la "Efigenia" y la "Gloria", las que se acoderaron presentando sus baterías de estribor a dicha fortaleza. En la parte Nordeste, se fondearon y acoderaron una fragata que parece fué la "Medea", una corbeta y un bergantín y un poco fuera del canal del Norte y libres de los tiros del Castillo, otra fragata y una corbeta, las que no hicieron absolutamente fuego, manteniéndose a la vela alrededor del arrecife; las bombardas y la corbeta "Criolla", que manda el Príncipe y todas las demás fuerzas, en las islas Verde y Sacrificios y los bergantines que tambien se mantuvieron a la vela por fuera de la Lavandera. Estando en esta disposición fueron a dejar la comunicación del Supremo Gobierno, los Primeros Tenientes Don Luis Valle y Don Pedro Díaz, los que apenas se habían separado del costado de la fragata "Nereida", cuando rompieron el fuego todos los buques que se hallaban inmediatos al Castillo, siendo precisamente las dos y media de la tarde. Este (el fuego) duró hasta las seis y diez minutos y con tanta viveza, que se calcula por el mismo Contralmirante, cerca de 20, 000 tiros, que vienen a ser (sic) poco menos de ciento por minuto".

"Como dichos Oficiales no pudieron irse a la Fortaleza en donde estaban destinados, permanecieron conmigo en el baluarte de Santiago hasta las cinco, en que el Excelentísimo Señor Comandante General me ordenó los mandara para Concepción,

quedándose en el primero, el Mayor Don Francisco Rivera y el Segundo Teniente Don Cristóbal Morales, y yo pasé con el Secretario de ésta Comandancia Don Luis Díaz, al cuartel de Landero, punto en donde me ordenó dicho E. S. me reuniera con su persona”.

“Después que cesaron los fuegos de cañón, continuaron echando al Castillo y a esta plaza, bombas y granadas con mucha más violencia que las que dirigieran durante el fuego de los buques hasta como cosa de las nueve de la noche que no se volvió a oír un tiro”.

“A las ocho vino el Capitán de Fragata Don Buenaventura Araujo a esta plaza a manifestar al E. S. Comandante General, el estado en que se hallaba la Fortaleza y la providencia que habían tomado el Sr. General Don Antonio Gaona y los demás Jefes y Oficiales”.

“Luego que se posesionaron los franceses de la citada Fortaleza condujeron en sus lanchas a la tropa, marinería, heridos y equipajes, quedándose en aquél hospital, al cuidado de los cirujanos franceses y por su mucha gravedad, el Capitán de Fragata Don Blas Godínes, el Segundo Teniente Don Gregorio Grau y dos marineros también muy mal heridos”.

“Los buques de guerra nuestros, recibieron también muchas averías a pesar de haber estado en la parte opuesta de la Fortaleza donde se situaron ellos. La corbeta estaba haciendo mucha agua y al ir yo a saber del Almirante, si quedaba a nuestra disposición, les ví que todos tenían izado el pabellón francés, no escapándose tampoco una goleta mercante nacional de tres palos que estaba en bahía”.

“Como uno de los artículos que propuso el Contralmirante es de que sólo se debían quedar 500 hombres en la plaza, de guarnición, lo que se ha aumentado a mil por pedimento del E. S. Comandante General, tienen que salir la marinería y tropas tanto por ésto como porque no deben tomar las armas contra los franceses por ocho meses”.

Estos quería el Sr. General fueran a Jalapa, pero haciéndole yo presente el estado de miseria en que se hallan y su desnudez, le propuse que fueran a Alvarado a las órdenes del La-

pitán de Fragata Don Buenaventura Araujo, los que deben salir el día de mañana”.

“En esta plaza quedan los Primeros Tenientes Don Luis Valle, Don Pedro Díaz, Don Juan Calvi, Don Ramón Palomo Gutiérrez, enfermo en el hospital; los Segundos Tenientes Don Cristóbal Morales y Don José María Bajso, hasta la resolución del Supremo Gobierno”.

“Las listas que acompaño a V. E. son de los Oficiales, marinería y tropa que murieron o se hallan heridos, siendo el Cuerpo de Marina, el único que sufrió mayor pérdida”.

“Todo lo cual pongo en el superior conocimiento de Vuestra Excelencia, en cumplimiento de mi deber”.

“Reitero a V. E. las seguridades de mi particular aprecio y respeto. — Dios y Libertad. — Veracruz, **Noviembre 29 de 1838.** — Tomás Marín. — Rúbrica”.

“Excelentísimo Señor Director General de la Armada.—
Relación de los Señores Oficiales que se hallan heridos, del combate del día veintisiete del actual’.

Capitán de Fragata.....	Blas Godínez.
Primer Teniente.....	Fernando R. Daviz.
Segundo Teniente	Gregorio Grau
Idm.	Jacinto Sánchez.
Primer Aspirante	Francisco Zérega.
Idm.	José María Capina.
Cap. de Inf. de Marina	N. N.

Relación de la tripulación y guarnición que se hallan heridos y muertos del combate del día 27 del actual, pertenecientes a la Marina Nacional.

HERIDOS.

Marinería.

Primer Contramaestre	Antonio Ramírez.
Segundo Contramaestre	Silverio Leandro
Artillero de Preferencia.....	José María Granados
Artillero Ordinario	Pablo Mota.

Marineros.

Benito Chi.	Dimas Lucas.
Rafael Martínez	Bartolo Romero.
José María Hernández 1°.	José María Hernández 2°.
Sebastián Batero.	Luis Zúñiga.
José María Aviléz.	Ramón Tronco.
José Santiago.	Juan Cruzado.
José de los Reyes.	José de la Luz.
Juan Bautista López.	Onofre Mata.
Francisco Marentes	Ambrosio Aragón.
John Monqui.	José Pioquinto.
Hilario Cobos.	Esteban Grande.
Pedro Galindo.	José Rivera.

Artilería de Marina.

Soldado Guadalupe Caballero.

Infantería de Marina.

Soldados.

Toribio Chan.	Eligio Bojórquez.
Cipriano Romero.	José Urcino Vargas.
Faustino Rosado.	Eusebio Zapata.
José Luis Solís.	Dolores Martín.
Carlos Cámara.	Anastasio Marín.
Domingo Hernández.	Marcelino Castro.
Marcos Chan.	José María López
Julián Campos.	José Rufino Chi.
José María Rosado.	Marcelino Pérez.

José Ma. Rodríguez.

MUERTOS.

Marinería.

Artillero Ordinario	Joaquín Bendito
Marinero	Silverio Herrera:

Mozos

Jos. Dolores García.	Sebastián Balero.
Gerónimo Saletéz.	Lucas Castillo.
Buenaventura Avilez.	Pedro Balaviz.

Artillería de Marina.

Soldado	Eligio González
-------------------	-----------------

Infantería de Marina.

Tambor	Anastasio Magaña.
------------------	-------------------

Soldados.

Felipe Avila.	Tiburcio Rodríguez.
Juan Guerrero.	Juan Herrera.
	José Zumárraga.

T O T A L .

Clases	Heridos	Muertos	Total
Marinería	28	8	36
Artillería de Marina	1	1	2
Tropa	19	7	26
	—	—	—
	48	16	64

—Veracruz, Ver., Noviembre 29 de 1838

El conflicto con Francia, conocido con el nombre de "Guerra de los Pasteles", quedó resuelto mediante un Tratado y Convención que se llevó a cabo entre los Plenipotenciarios nombrados por nuestro gobierno y el de Francia, que llegaron a un acuerdo en sus conferencias realizadas en el puerto de Veracruz y firmados con fecha 9 de Marzo de 1839.

México sufrió grandes perjuicios con aquella guerra injusta, tanto por el prolongado bloqueo de la escuadra francesa, que duró más de nueve meses, como por las destrucciones de la

ciudad de Veracruz y de la Fortaleza de San Juan de Ulúa; pérdida de su artillería y por las vidas de los mexicanos muertos durante el combate y los heridos.

Los buques mexicanos de Veracruz fueron capturados por los franceses y vendieron el bergantín "Iturbide". Varios buques mercantes y sus cargamentos fueron también confiscados.

En el Tratado de Paz que se celebró, se incluyeron los siguientes artículos:

Tratado:

Artículo 2°—"Primera".—México tiene el derecho de reclamar de la Francia ya sea la restitución de los buques de guerra mexicanos capturados por las fuerzas francesas, después de la rendición de la fortaleza de Ulúa y de dichos buques, en caso de que el gobierno francés haya dispuesto ya de ellos.

Convención:

Artículo 2°—La cuestión relativa a si los buques mexicanos y sus cargamentos, secuestrados durante el curso del bloqueo, y posteriormente capturados por los franceses a consecuencias de la declaración de guerra, deben ser considerados como legalmente adquiridos por los apresadores, será sometido al arbitraje de una tercer potencia, según está estipulado en el Art. 2° del Tratado de este día".

Al instalarse en el puerto de Campeche el gobierno y Comandancia del Departamento de Yucatán, bajo el mando de Don Francisco de Paula Toro, el 28 de Agosto de 1838, arribaron al puerto citado los buques de guerra de la Armada Nacional "Vencedor del Alamo", "Fama" y "General Bravo", al mando de Ribeaud, que llegaron a solicitar armas, víveres y recursos, siéndoles proporcionados por órdenes del gobernador Paula Toro.

En el año de 1839 estalló en Jonuta, del Estado de Tabasco, una revolución en contra del gobierno local, conocida vulgarmente con el nombre de la "Revolución de los Maldonados", que pronto se dió por terminada, después de reñidos com-

bates desfavorables a los alzados, restableciéndose el orden por algunos meses.

Pero a poco apareció por Comalcalco Don Francisco de Sentmanat levantando tropas en actitud rebelde y apoyado por dos buques texanos que entraron por la barra del Río Grijalva al mando de Don Juan Pablo Anaya, buques que previamente fueron contratados mediante el pago de \$ 30,000.00 que el gobierno del Estado tuvo que pagar después, sin haber recibido servicio algunos de ellos, pues al quedar disponibles en San Juan Bautista, no tuvieron ya objeto.

Al tenerse noticias de aquel movimiento en la capital de la República, el gobierno federal ordenó se trasladara a Tabasco la Escuadrilla llevando tropas al mando del General Don Pedro de Ampudia, a someter al Estado.

La Escuadrilla salió de Veracruz a principios de Julio de 1843 al mando del Comandante Don Tomás Marín, compuesta de cuatro buques de guerra y nueve transportes y arribó a Frontera el día 7 del propio mes, siendo las tropas conducidas, en número de dos mil quinientos hombres.

Al día siguiente el General Ampudia, con la goleta "Libertad" y otros buques transportes, siguió río arriba, apareciendo frente a San Juan Bautista el día 10 de aquel mes, y el día 11, a los acordes de las bandas militares, se rompió el fuego iniciándose el desembarco. Debido al intenso fuego de las baterías de a bordo, el Gral. Ampudia tuvo un triunfo rotundo, siendo completamente derrotado Don Francisco de Sentmanat.

Este, después de la derrota, se retiró a Cunduacán y más tarde a Cárdenas, apareciendo nuevamente en el rancho de Las Mercedes, por Jonuta, en actitud hostil. Entonces el Gral. Ampudia lo mandó atacar con el Batallón de Zacatecas a bordo del vapor "Petrita", derrotándolo nuevamente. Sentmanat escapó para Campeche y luego para La Habana y sin cesar en sus aventuras, se trasladó a New Orleans donde organizó una expedición contra Tabasco, contratando gente y a bordo de la goleta americana "Williamton", mandada por el Capitán Patir, se trasladó a la costa de Tabasco.

Toda la costa de Sotavento se encontraba patrullada por dos buques de guerra nacionales de orden del Gobierno Fede-

ral, en prevención del posible desembarco de la expedición preparada en New Orleans. Al arribar a dicha costa la goleta "Williamton" que traía a Sentmanat y a sus filibusteros, la goleta de guerra "Aguila" de los dos buques mexicanos que vigilaban aquella costa, la sorprendió y abrió el fuego sobre ella, obligándola a varar en la playa, donde fué destruida a cañonazos el día 9 de Junio de 1844, Sentmanat con su gente pudo desembarcar ganando la costa y dirigiéndose tierra adentro.

Al tener conocimiento el Gral. Ampudia de aquel desembarco, envió tropas a batir a Sentmanat, derrotándolo por completo, lo hizo prisionero y lo fusiló el día 12 de Junio del propio año de 1844.

Tanto el Gral. Ampudia como el Sr. Sentmanat, eran de origen cubano, nacidos en la Habana.

En el año de 1840, estando pronunciado el Estado de Yucatán que desconoció al gobierno del Centro, la Junta Gubernativa del Estado, procedió a movilizar tropas para someter a la guarnición del puerto de Campeche, que se declaró fiel a la República, y organizó una Flotilla para bloquear el puerto, integrada por las embarcaciones "Fama", "Titán", "Privilegio", "Imán", "Libertador del Pueblo" y "Atrevido", al mando de los marinos campechanos Don José María Machín y Don Juan Pablo Celarayn.

El General Rivas Zayas se fortificó en la plaza de Campeche, teniendo a sus órdenes a la goleta de guerra "Correos", cuya tripulación se insubordinó, uniéndose con su buque a la Flotilla de Machín.

Al avistarse la embarcación que esperaba el Gral. Rivas Zayas con refuerzos que le mandaba el Centro, la Flotilla maniobró para darle caza, pero los vientos contrarios del momento se lo impidieron, pudiendo aquella embarcación tomar fondeadero al abrigo del Fuerte de San Miguel y desembarcar las setecientas plazas que llevaba.

Mientras tanto las fuerzas del Estado de Yucatán ponían sitio a la plaza y el día 2 de Abril, el Capitán de Fragata Don José María Machín, con su Flotilla, bombardeó la población de Campeche, en cooperación con las fuerzas sitiadoras, siendo

contestado el fuego de a bordo por los baluartes San Carlos, Santiago y Soledad.

El asedio se prolongó hasta el 26 de Mayo en que se emprendieron negociaciones de paz, dando por resultado la capitulación de la plaza. El Gral. Rivas Zayas con sus tropas, embarcó en varios buques, que salieron con destino a Veracruz el día 6 de Junio siguiente.

Al triunfar dicho movimiento separatista, fué nombrado Comandante General de Marina del Estado de Campeche, el Capitán de Fragata Don José María Machín y Jefe de la Escuadrilla Don Juan Pablo Celarayn.

Durante el mes de Julio de 1841, se inició en los Estados Unidos de Norte América, por orden del Supremo Gobierno de México, la construcción de dos goletas de guerra que engrosaron la Escuadrilla del Golfo. En aquél año el pailebot mercante "Margarita" hizo viaje a Yucatán llevando tropas, y el mismo buque en el mes de Junio de 1842 salió de Veracruz con destino al mismo Yucatán conduciendo fuerzas de mar (cuarenta hombres), al mando de Don Tomás Marín, quien el día 7 de Julio capturó por asalto al bergantín "Yucateco", armado en guerra con quince piezas de artillería, que se hallaba fondeado en Campeche bajo la protección de los fuegos del Fortín de San Miguel. El "Yucateco" fué llevado a Veracruz en calidad de presa.

El 14 de Agosto del mismo año, salió de Veracruz la Escuadrilla al mando de Don Tomás Marín convoyando los transportes de la expedición contra Campeche y Yucatán, que se habían declarado separados de la federación bajo las órdenes del Gral. Don Juan Morales, que arribó a Laguna de Términos. Durante dicha expedición fueron capturados tres buques yucatecos.

El 15 de Mayo de 1843, mandando la Escuadrilla el mismo Comandante Don Tomás Marín, que bloqueaba Yucatán, batió con las goletas "Guadalupe", "Regenerador" y "Moctezuma", a una corbeta y a un bergantín texanos y a nueve buques más de pequeño porte que los yucatecos tenían armados, bajo el mando de don Juan Pablo Celarayn, y habiéndoles he-

cho un gran destrozo, los dos primeros se retiraron y se fueron a pique después.

Cuando las embarcaciones de la Escuadrilla de Marín, se presentaban frente a los baluartes de Campeche, el muelle se llenaba de espectadores que se divertían con los combates, burlándose de las bombas y granadas, con una estrofa que repetían, compuesta por el redactor del "Boletín del Siglo", que se convirtió después en estribillo popular que decía:

"Con las bombas que tiran
Los fanfarrones
Hacen las campechanas
Tirabuzones".

En el mes de Julio de 1843, por acuerdo del C. Presidente Provisional de la República, General Don ANTONIO LOPEZ de Santa Anna, se estableció en la isla del Carmen, un Arsenal a cargo de un Jefe de la Armada, con su planta de empleados, por necesitarse un taller que tomara a su cuidado, la construcción, reparación y avituallamiento de las naves nacionales.

El día 4 de Agosto de 1843 se promulgó el Decreto del Gobierno Federal, estableciendo premios para los Generales, Jefes, Oficiales y tropa del Ejército y de la Escuadra Nacional, que tomaron parte en las acciones de China y de Tixcocob, del Estado de Yucatán; de la bahía de Campeche y de San Juan Bautista.

Por lo que respecta a la intervención de las fuerzas navales de la Nación, el Decreto se refiere a la acción que tuvo lugar en la citada bahía de Campeche, que se encontraba bajo el dominio del Departamento de Yucatán, separado de la Federación, que bloqueaba la Escuadrilla Nacional al mando de Don Tomás Marín.

La acción se verificó el 15 de Mayo de 1843, entre la Escuadrilla compuesta de las Goletas "Guadalupe", "Regenerador" y "Moctezuma", contra una corbeta y un bergantín texanos y nueve buques más de pequeño porte, como se dijo antes.

El mismo Decreto establecía recompensas para las fuerzas de mar que atacaron San Juan Bautista el 11 de Julio de 1843. La Escuadrilla, integrada por cuatro buques de guerra y nue-

ve transportes, estaba al mando de Don Tomás Marín y condujo a San Juan Bautista a las tropas del General Ampudia, que con apoyo de la Escuadrilla citada, tomó la mencionada plaza, que se encontraba en poder de los rebeldes de Sentmanat.

El Decreto de referencia en su parte relativa dice:

“Antonio López de Santa Anna, Presidente Provisional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

“No obstante lo prevenido en el Decreto de 13 de Febrero de 1842, porque se tiene en consideración la declaración hecha por el 18 de mayo último y teniendo presentes las circunstancias que han acaecido en los Departamentos de Yucatán y Tabasco con las beneméritas tropas del Ejército y de la Marina Nacional, a quienes es de justicia recompensar por su denodado comportamiento, y en uso de la facultad que me conceden la Ley de 26 de Agosto de 1840 y la séptima de las bases acordadas en esta villa y sancionadas por la Nación, he decretado lo siguiente:

“.....

Art. 5.—A los Jefes, Oficiales y tropa de la Escuadra Nacional, que humillaron la texana que auxiliaba al Departamento de Yucatán, se les concede una cruz de honor a los primeros y un escudo que usarán en el antebrazo izquierdo los individuos de tropa. La Cruz de los Oficiales será de una pulgada, compuesta de cuatro anillas puestas en forma de cruz y sobre ellas dos círculos concéntricos, el primero con esta inscripción a la circunferencia. “ABATIO CON DENUEDO A LA ESCUADRA TEJANA” y en el círculo del centro se pondrá pintada una fragata nacional de guerra. En la circunferencia de los círculos se pondrá una corona de laurel y de la cual será pendiente, para portarla, con una cinta verde de una pulgada con tres listas rojas, una en cada orilla y una en el centro. Las anclas y perfiles de los círculos serán de oro, teniendo inscrito en el reverso: “EN CAMPECHE EL 16 DE MAYO DE 1843”.

El escudo concedido a los individuos de tropa, será

formado por tres círculos concéntricos siendo el mayor de tres pulgadas; el primero será rojo, el segundo verde claro, y el tercero también rojo, teniendo en su centro dos anclas de color de acero, colocadas horizontalmente con los arpones hacia afuera, y entre estos se pondrá una corona de laurel en figura circular. Sobre el círculo verde se inscribirá en circunferencia: "EN CAMPECHE, EL 16 DE MAYO DE 1843" y sobre el centro: "ABATIO CON DENUEDO A LA ESCUADRA TEJANA". Todos los círculos tendrán su contorno color de oro".

"Art. 6.—Se concede una Cruz de Honor a los Generales, Jefes y Oficiales que concurrieron a la toma de San Juan Bautista, de Tabasco y a los individuos de tropa un escudo que portarán en el antebrazo izquierdo. La primera será compuesta de cuatro aspás colocadas en forma de cruz de cinco lados cada una; esmalte blanco con perfil de oro y una voluta del mismo metal en el ángulo más agudo o saliente de las aspás. Sobre estas se pondrán dos círculos concéntricos, de contornos de oro, teniendo en el centro una ancla y a sus lados dos espadas curvas del mismo metal, con las puntas hacia arriba.

En la circunferencia del círculo se pondrá esta inscripción: "VENCIO CONTRA LA INGRATITUD Y LA PERFIDIA" y en el centro del reverso: "EN TABASCO EL DIA 11 DE JULIO DE 1843". A esta cruz que será de una y media pulgada de longitud, se le pondrá en la parte superior dos plumas de oro, unidas por ambos extremos en figura oval, pendiente de una cinta blanca de pulgada de ancho, con una tercera parte en el centro, color verde".

"El escudo de la tropa será de tres círculos concéntricos, de tres pulgadas de diámetro el mayor, verde claro este y los otros blancos con contornos rojos, teniendo en el centro una ancla y dos espadas curvas, con las puntas hacia arriba, de color de plomo. El círculo segundo tendrá bordado en su circunferencia este lema: "VENCIO CONTRA LA INGRATITUD Y LA PERFIDIA EN TABASCO EL 11 DE JULIO DE 1843".

Art. 7.—Para impedir el abuso de estos distintivos, se remitirán modelos a la Plana Mayor del Ejército y previas las relaciones de los Jefes, se expedirán también los correspondientes diplomas, a los Generales, Jefes y Oficiales, por el Ministerio de la Guerra, y a los individuos de tropa, por la Plana Mayor y Comandancia General de Marina respectivamente, anotándose además en sus correspondientes filiaciones”.

“Dado en México, D. F., etc. . . .”

El día 23 de Octubre de 1846, arribó a las playas de Tabasco una Escuadra americana compuesta del vapor “Mississipi” y de ocho buques de guerra al mando del Comodoro Perry, entrando a Frontera de cuyo puerto se apoderó, capturando una goleta y dos buques mercantes y siguiendo río arriba hasta San Juan Bautista, donde apareció el día 25 del citado mes.

El Comodoro Perry envió a tierra una comisión requiriendo la entrega de la plaza, a lo que su defensor, el Benemérito Coronel Don Juan B. Traconis, Gobernador y Comandante General del Estado, contestó: “que estaba dispuesto a sucumbir con la guarnición a sus órdenes, antes que entregar la plaza por ningún concepto”.

Esta contestación dió origen a que la Escuadra americana rompiera el fuego contra la población y a los primeros disparos fué rota el asta-bandera del edificio del Cuartel General, por lo que la Escuadra suspendió el fuego, con gran extrañeza del Coronel Traconis, que no se explicaba la causa, pues no se había dado cuenta de la caída de la bandera.

El Comodoro Perry envió a tierra nueva comisión a interrogar si la falta de bandera en el Cuartel General, significaba la rendición de la plaza.

Enterado el Coronel Traconis, contestó al comisionado, con la energía propia de su carácter:

“Diga Ud. al Sr. Comodoro Perry que la plaza no se rinde ni se rendirá jamás. que por un azar de la guerra la bandera se ha venido abajo; que no tengo otra asta para tremolarla de nuevo, pero que la voy a fijar en la torre de la iglesia que por fortuna tengo tan cerca; que se lo aviso para que si quiere dirigir sus fuegos sobre dicha to-

re, lo haga con la seguridad de que o soy muerto o pongo la bandera de mi patria en la cruz de hierro que está en el remate de la torre”.

Y así fué en efecto; el denodado y valiente Coronel Traconis, acompañado del Sr. Manuel Placencia Celador de la Aduana Marítima, acometieron la arriesgada empresa y la llevaron a cabo, izando nuestro pabellón tricolor en el punto señalado, donde estuvo flameando hasta dos días después, en que la Escuadra, derrotada y bajo la rechifla de nuestras denodadas tropas, emprendió el viaje río abajo hasta Frontera.

Durante el ataque, los Cónsules de las naciones amigas residentes en San Juan Bautista, se reunieron la mañana del día 26 de Octubre para entrevistar al Coronel Traconis, a fin de que hiciera cesar el cuadro lastimoso que presentaba la población con tantos edificios demolidos por la metralla de las descargas enemigas.

El Coronel Traconis contestó cortés pero enérgicamente: “que por su parte ningún inconveniente había y que tal fin podría conseguirse con que la Escuadra se retirara”.

El fuego continuó sin cesar durante ese día hasta las dos de la tarde en que convencido el Comodoro Perry de su impotencia para tomar la plaza, se regresó a Frontera donde permaneció durante algunos meses.

La guarnición de San Juan Bautista estaba compuesta de doscientos diez hombres del “Batallón de Acayúcan”, algunos vecinos de la población y dos piezas de artillería de a cuatro.

Como nuestro país carecía de fuerza naval apropiada para oponerse a la Escuadra Americana, no pudo impedirse a ésta invadiera el territorio nacional, internándose por el río Grijalva.

Meses después se tuvo noticia de que se preparaba una nueva expedición, organizándose una Escuadrilla para volver sobre San Juan Bautista con mejor éxito.

La guarnición de dicha plaza estaba desprevenida entonces, no contando con elementos para su defensa; se carecía de pólvora y no la había en todo el Estado de Tabasco, por lo que se reunió un Consejo de Guerra, para determinar las providencias que debían tomarse.

Fué requerido el comercio para que entregara la pólvora que tuviera y el Sr. Pedro Requena, prominente comerciante, ofreció conseguir la pólvora en los Estados Unidos, para cuyo efecto se fué a Campeche donde fletó el pailebot nacional "Fernando" con su Capitán Bonastre y se fué a New Orleans. Allí compró la pólvora y regresó en el mismo buque a San Juan Bautista sin novedad.

Días después de llegada la pólvora, entró la Escuadrilla americana al río Grijalva y después de un combate en Acachápan, siguió río arriba y tomó la plaza de San Juan Bautista.

El descuido de nuestros gobiernos a través de los años, en atender debidamente los servicios marítimos del país, tanto de guerra como mercantes, ha sido la causa principal de los fracasos que hemos sufrido, en la mayoría de las veces, por falta de unos cuantos elementos de mar para combatir.

Aunque ya desde fines del año de 1845 habían aparecido algunos buques de guerra americanos en el puerto de Veracruz, no fué sino hasta el 20 de mayo de 1846, cuando el Comandante Fitekugn, de la escuadra americana que operaba en aguas del Golfo de México, hizo saber a los buques neutrales fondeados en Sacrificios, que el puerto de Veracruz quedaba bloqueado, limitándose la escuadra bloqueadora hasta el mes de Agosto de aquel año, a impedir la entrada de los buques mercantes y a capturar algunos de ellos, siendo del 22 al 27 de Marzo de 1847, cuando tuvo lugar el inícuo bombardeo del puerto por la misma escuadra americana, distinguiéndose en la defensa de la plaza, el Comandante de Marina Don Sebastián Holtzinger.

El nombre de este oficial, con los de Blas Godínez, Tomás Marín, Juan Lainé y Pedro Díaz Mirón y algunos otros, debieran guardarse por siempre en la memoria de todos los mexicanos, para recordar con orgullo que fueron los primeros marineros del país, que se distinguieron en la defensa de la Patria contra invasores extranjeros, dejándonos un ejemplo de honor imborrable.

El bombardeo de la ciudad produjo grandes destrozos en los edificios y en las instalaciones de Veracruz; población mal defendida por escasa guarnición, con sus fortificaciones en mal estado, poca artillería con muchas piezas inútiles, escasas mu-

niciones y pocos víveres, en condiciones en fin, muy desventajosas para resistir un ataque prolongado de un enemigo poderoso.

La situación se hizo muy crítica y comprometida para los heroicos defensores de Veracruz, que no escatimaron esfuerzo alguno, inspirados tan solo en el noble sentimiento del cumplimiento al deber en defensa de la Patria.

La carencia de municiones, la falta de víveres, la gran cantidad de muertos y heridos y la falta de refuerzos y de auxilios que el gobierno no enviaba, dieron por resultado que después de varias juntas de guerra convocadas por el General en Jefe, se decidiera la capitulación de la Plaza.

Con gran tristeza y emoción, el pabellón mexicano fué arriado en los fuertes de la ciudad y en la fortaleza de San Juan de Ulúa, al estruendo de las salvas de nuestra propia artillería, para ser sustituido por el pabellón de las barras y las estrellas.

Sobre la descripción del ataque a Veracruz, el Sr. Roa Bárcenas dice entre otras cosas lo siguiente.

“La parte inerte del vecindario se había ido agrupando del lado de la Caleta y se refugiaba en almacenes y zaguanes; pero muy luego los proyectiles caían en todos los puntos de la ciudad y no hubo ya en ella lugar seguro, permaneciendo las familias en constante vigilancia y sin alimento, despues de haber perdido muchas de ellas sus casas, y sin quedarles más bienes que las ropas que llevaban vestidas.

Este mismo día se unió al fuego de las baterías el de los buques situados frente a los Hornos, desalojados a poco por los cañones de Ulúa y del baluarte de Santiago. Aumentáronse los casos de incendio, inapagable en las casas deshabitadas en que no era visible sino cuando había ya tomado incremento. En todo el repetido día mantuvo el enemigo de cuatro a seis bombas en el aire dirigiendo siempre una a San Agustín, y las demás a San Francisco, Santo Domingo, residencia del General Morales; y otros edificios. Parte del de Santo Domingo se había incendiado en la mañana.

El 24 la batería de marina, establecida al Sur del baluarte de Santa Barbara, rompió sobre él sus fuegos, empezando a dismantelarle y abrir brecha en la parte del muro unida a su semigola derecha.

Otros piezas disparaban sobre el baluarte de Santa Gertrudis. Los ingenieros acudieron a cerrar la brecha con vigas y sacos de tierra y la artillería de Santa Bárbara se retiró a la retaguardia de la plaza del baluarte, que amenazaba desplomarse. El Teniente de Marina Sebastián Holtzinger, mandaba el citado punto sin dejar de hacer fuego sino cuando le faltaban municiones, que personalmente iba a recoger a los demás baluartes; y como una bala enemiga rompiera la driza de la bandera del suyo, haciéndola caer desprendida, subióse al merlón para atarla de nuevo; una segunda bala arrancó el merlón y con él rodó Holtzinger dentro del baluarte; pero se levantó el valeroso Jefe y prendió la bandera en el asta, teniéndosela extendida durante la operación, efectuada bajo una lluvia de balas; un jovencito de dieciseis años, entonces Subteniente de la Guardia Nacional y hoy General Don Francisco A. Vélez.

El referido baluarte de Santa Bárbara, apagó varias veces los fuegos de la batería enemiga, desmontando algunas piezas y la conducta de Holtzinger fué, pocos días después, elogiada por el vencedor; los Oficiales de Scott preguntaban en Veracruz, si el baluarte de Santa Bárbara había estado servido por artilleros extranjeros.

Hay noticias de que en la Crujía Norte del Panteón de San Fernando se encuentra la tumba en que reposan los restos del Teniente de nuestra Marina Don Sebastián Holtzinger, que estando a las órdenes del ameritado General Juan Morales, en el baluarte de Santa Bárbara del puerto de Veracruz, durante el ataque de la Escuadra americana al puerto en 1847, se distinguió en la defensa. El Teniente Holtzinger izó por tres veces nuestra insignia patria, bajo las balas del invasor, según se refiere anteriormente.

“Nuestra débil marina, considerada por el gobierno de Paredes, insuficiente para oponerse a la enemiga, fué nulificada por aquél, haciendo que se vendiesen al gobierno español de Cuba nuestros vapores de guerra “Moctezuma” y “Guadalupe” (mandados construir años antes por nuestro gobierno) y mandando retirar al río Alvarado los bergantines “Mexicano”, “Veracruzano”, “Libre” y “Zempoalteca”; las goletas “Agui-

la" y "Libertad", y el pailebot "Morelos" y las cañoneras "Guerrero", "Queretana" y "Victoria". En Agosto a Octubre del expresado año, intentó inútilmente la escuadra enemiga, apoderarse del fortín de Alvarado, que defendían los Jefes y Oficiales de nuestra Marina y los voluntarios de aquella localidad y de Tlacotalpan; poco antes o después incendió la goleta nacional "Criolla" y a fines de Octubre o principios de Noviembre, trajo a Antón Lizardo, varios buques menores capturados en el río Tabasco. A su turno, el enemigo había perdido tres o cuatro buques que naufragaron en Tuxpan, Isla Verde y Playa de Mocambo, así como una lancha que se acercó en busca de víveres, siendo aprehendidos en la orilla, algunos de los naufragos.

"El día 7 de Agosto el Comodoro Conner se acercó con su Escuadra a Alvarado y haciendo maniobrar sus cuatro buques de alto bordo, y cuatro cañoneras, preparó su desembarco; el mal tiempo le obligó a levar anclas y retirarse a Antón Lizardo. El peligro hizo que el Comandante General de Veracruz, encompuesta de cuatro fragatas, dos de ellas de vapor, y dos de Don Pedro Díaz Mirón y al Segundo Teniente Don Juan Lainé".

"El 15 de Octubre amaneció frente a la barra la escuadra, compuesta de cuatro fragatas, dos de ellas de vapor y dos de vela, y una escuadrilla de buques menores, que formaron dos divisiones, mandando el Comodoro Connors la primera y el Comodoro Perry la segunda; ambas disponían de veintiseis cañones. La defensa de la barra la constituían un fortín en obra con seis piezas montadas, de ellas cinco del calibre de a 12 y una carronada de a 24, y un cañón de a 30 montado en colisa en el centro del fuerte. Toda la artillería era de Marina, en mal estado y servida por treinta marineros, un sargento y ocho soldados de infantería; en la población quedaban unos piquetes de guardia nacional de Alvarado, Tlacotalpan, Cosamaloápan y Acayúcan y algunas fuerzas del batallón de Jamiltepec.

Como a las dos de la tarde la escuadrilla o divisiones enemigas, prepararon el desembarco, forzaron la barra protegidas por la artillería de las cuatro fragatas, cuyos fuegos, por el calibre de las piezas, cruzaban nuestra batería. El corto alcance

de esta, hizo que sus respuestas fueran ineficaces al principio; pero acertadas las distancias, nuestros cañones comenzaron a causar daño al enemigo.

Comprendiendo que eran insuficientes para atender a las dos escuadrillas con alguna ventaja, el Comandante del fortín, Segundo Teniente Lainé, dispuso que sus disparos todos se dirigieran al buque almirante, que recibió con ello averías de consideración en su parte material, y perdió alguna gente de su tripulación y de su fuerza. A consecuencia de lo expuesto, el mencionado buque ordenó la retirada, que efectuaron las embarcaciones todas, favorecidas por la mucha corriente y el buen estado de la barra, a quien debieron su salvación las cañoneras de vela; poquísimo daño causaron los fuegos de la escuadra, porque casi todos sus proyectiles se enterraban en la arena; sin embargo, uno de ellos costó la vida al oficial segundo del Ministerio Político de Marina, Don Luis Díaz".

Sobre este particular, del ataque de la escuadra americana al puerto de Alvarado, "El Universal" publicó en su edición del día 15 de Octubre de 1946, cien años después de aquellos hechos, un artículo titulado "Los Héroes de Sotavento", escrito por María O. de la Selva, que dice:

"¡15 de Octubre de 1846.

"Día de espanto y terror para los pusilánimes, de sorpresa y asombro para los reflexivos que no podían tomar parte en el suceso, y día de gloria para los que, inflamados sus pechos en un acendrado patriotismo, se disputaban la victoria defendiendo a la Patria".

"Este día debe ser memorable para la Villa de Alvarado, cuya reducida población y sin los recursos que son necesarios para la guerra, se vió atacada por el enemigo de nuestra independencia nacional".

"La Escuadra de los Estados Unidos de Norte América que nos invade, se presentó al amanecer hoy, en la barra, compuesta de ocho buques: tres vapores y cinco pailebots de vela".

"El Mississippi", fragata de alto bordo, se acoderó hacia el Norte del fortín y desde las seis de la mañana hasta las tres de la tarde, dirigió cuatrocientos tiros de proyectiles

y bombas. En esa misma hora, uno de los vapores medianos, remolcando dos goletas cañoneras, tomó uno de los canales de la barra para hacer la entrada; pero sea el fuego que hizo la artillería del fortín, o la Divina Providencia que protege nuestra causa, retrocedió vergonzosamente para fuera, a reunirse con los demás buques”.

“Con esto se concluyó la acción de guerra, que duró diez horas, quedando la victoria para nuestras armas y el oprobio para los enemigos. Sin embargo, este triunfo adquirido nos dejó el sentimiento acerbo por la muerte que sufrió el Oficial Segundo del Ministerio de la Marina Don Luis Díaz Quiroz. El Señor Tomás Marín, Capitán de Navío y Comandante Principal de la Costa de Sotavento, se estuvo en el fortín todo el tiempo que duró el ataque y se portó con el valor que siempre le ha distinguido, así como el Capitán de Fragata Dn. Pedro Díaz Mirón, Comandante de la Fortaleza, con los demás Oficiales que también demuestran valor y decisión. Las fuerzas de Infantería de la Guardia Nacional de esta Villa y las de Tlacotalpan y Santiago Tuxtla, se prepararon a la defensa, estando todo el día al frente del enemigo hasta las seis de la tarde, que se retiraron”.

“En fin demos gracias al Señor Dios de los Ejércitos, que nos ha favorecido con el triunfo, coronando nuestros esfuerzos con el laurel de la Victoria”.

“El baldón, el oprobio y la execración han sido para el infame yanqui, que huyó vergonzosamente”.

“Las anteriores líneas las dejó escritas un testigo ocular según consta en los “Apuntes para la Historia de Alvarado”, folleto preparado para el Centenario de la Gloriosa Jornada de los Héroes de Sotavento. De este folleto son autores Luis T. Carmona, Manuel Delfín Figueroa, Justo A. Zamudio Vargas y Francisco de Borja Delgado”.

“Otro testigo ocular dejó dicho que “por la poca distancia que había de los buques invasores al fortín de Santa Teresa, las bombas que arrojaban los americanos, llegaban aún con mecha, a empotrarse en la arena y que un valeroso

paisano Valente Cruz, corría hacia ellas, de un tajo se las cortaba para que no hicieran explosión y, arregladas convenientemente, eran devueltas por los defensores del fuerte a los buques americanos, y con una de ellas se destrozó la rueda del timón de la fragata que, maltrecha, tuvieron que remolcarla en su retirada”.

“Ya desde el mes de Julio de 1846, el Comodoro Connor había fijado su atención en Alvarado y aprovechando algunos días de calma, se acercó el 7 de Agosto con su Escuadra, dirigió desde el buque “Almiranta” algunos cañonazos al fuerte que protegía la entrada y destacó una lancha para explorar; esta fué recibida a tiros por la poca tropa mexicana que había en la playa. Encontrando estas dificultades el Comodoro Connor se retiró, echando la culpa al mal tiempo y a la corriente del río”.

“Su segunda tentativa hecha el 15 de Octubre, tuvo el rechazo que hemos apuntado, y que celebran su primer centenario en estos días en que el mundo atómico se encapricha en enredar la vida y matar la paz”.

“Sin embargo, Ripley, historiador norteamericano, al referirse a la derrota de la Escuadra yanqui en Alvarado, trata de disimular su vergüenza, aumentándola en la siguiente explicación: “El vapor “Mississippi”, que debía cañonear las baterías, según estaba resuelto, no pudo acercarse lo necesario para causar daño al enemigo, y a causa de todas estas circunstancias se retiró.

La misma disposición que habían mostrado la primera vez los habitantes de las inmediaciones, mostraron ahora, y como la fuerza americana se retiraba, cantaron victoria. El resultado no pudo menos que ser mortificante para el Comodoro americano, aunque no sufrió pérdida y aunque era de poquísima importancia el objeto de su expedición”.

“Trinidad Soto Galindo, nieta de uno de los Héroes de Sotavento canta, y con ella debemos cantar este día todos los mexicanos:

“Con proa hacia la barra, harto confiado,— se acerca

el invasor. . . . En Alvarado, — que es puerto abierto, vista es la maniobra — y cunde la zozobra. . . . ¡Ahí vienen los gringos! ¡Pronto! ¡Pronto! — E inmediato al punto — un noble grupo a impedir se apresta — que la Patria sea hollada por la Bestia. — La angusta sombra de Cuauhtémoc pasa — y vivifica al grupo que es su raza. . . . Y surge el duelo a muerte — entre el débil y el fuerte!

“¡Héroes de Sotavento! — Esforzado puñado. — febril y mal armado. — Puñado de valientes — que con gesto suicida — sin miedo a la metralla — al potente invasor mantuvo a raya: — Gloria al buen artillero, — cuyo tiro certero, — daba en la rueda de la nave extraña. — ¡Oh patriotas gloriosos — que de pigmeos tornáronse en colosos”.

“Abuelo: ¡cuán bella herencia la que me has dejado! No fortuna que casi siempre es fruto de pillaje. — Sino una herencia que es esencia de tí mismo: honor y patriotismo”.

A fines del mencionado año de 1846, llegó a Campeche el pailebot guardacostas “Sizaleño”, con la noticia que recogió de un buque procedente de la Habana, de que el gobierno de los Estados Unidos, intentaba bloquear los puertos de la península y que su primera hostilidad contra Yucatán, había sido la aprehensión en New Orleans, de dos goletas de la matrícula de Campeche.

En el mes de Agosto de 1850 salió el bergantín “Veracruz” con otros buques bajo el mando de Don Tomás Marín, con cuatro piezas de artillería, en expedición contra Tampico, con el fin de operar en aquellas aguas en previsión de una expedición, que se preparaba en los Estados Unidos contra México, según se tenían noticias.

Iniciada ya la revolución contra el gobierno del Presidente Don Benito Juárez, en el año de 1860, el General Miramón, Apoyado por una flotilla de tres buques contratados en la Habana al mando del Comandante Don Tomás Marín, hizo una tentativa sobre Veracruz, asiento del Gobierno de Juárez, amagando el puerto por tierra con sus tropas y por mar con su flotilla.

El gobierno republicano tenía a su disposición varias embarcaciones, entre ellas las lanchas cañoneras "Santa María", "Galeana", "Hidalgo" y "Bravo" y adquirió el remolcador "Wave" y el vapor "Indianola" o "Indianápolis", con cuyos elementos defendería el puerto por mar, tomando providencias para defenderlo por tierra, con la construcción de fortines y fortificaciones en los alrededores.

Al presentarse ante el puerto la Escuadrilla de Marín, no izando pabellón alguno, le fué pedido este por el Vigía de la Fortaleza de San Juan de Ulúa, haciendo caso omiso de la petición, por lo que se convocó a una Junta de Guerra, a la que asistieron también los Jefes de la Marina, el Jefe de la Escuadrilla americana surta en aguas de Sacrificios Mr. Jarvis, y el Asesor del Ejército Mexicano Coronel Angel del Campo.

De las deliberaciones de dicha Junta, se acordó y resolvió declarar a la Flotilla de Marín como pirata por no arbolar bandera alguna y fundándose en las reglas del Derecho Internacional y así fué considerada para atacarla desde luego, siendo reconocida aquella declaración por el Gobierno de los Estados Unidos.

A los elementos expresados, del Presidente Juárez, se agregó el concurso voluntario de la corbeta americana "Saratoga" organizándose así la fuerza naval del Gobierno, que se dirigió al fondeadero de Antón Lizardo, en persecución de la Flotilla de Marín.

La acción se desarrolló en las aguas de Antón Lizardo, cerca de Veracruz, donde, después de un ligero combate, fueron capturadas las embarcaciones de Marín, el 25 de Marzo de 1960, por lo que Miramón tuvo que suspender su amago al puerto, levantando el sitio de Veracruz.

La Flotilla de Marín estaba integrada por el buque "Correo Número 1" que fué abanderado mexicano con el nombre de "General Miramón"; otro buque, que conservó su nacionalidad española, con el nombre de "Marqués de la Habana", y una balandra también española, de nombre "Concepción".

Don Tomás Marín era conocido en Veracruz con el mote de "Papachín", y al tenerse noticias de los raquíuticos elementos de su flotilla, la voz popular inventó el estribillo de:

"La Escuadra de Papachín,
Dos guitarras y un violín".

El 28 de Mayo de 1863, arribó al puerto de Veracruz, la fragata francesa "La Novara", conduciendo al que más tarde fuera Emperador de México: Maximiliano de Austria.

Tres años después, en Julio de 1866, embarcó en Veracruz con destino a San Nazario, la Emperatriz Carlota, a bordo del vapor "Emperatriz Eugenia", al consumarse el triunfo de la República.

"En el año de 1851, el bergantín mexicano "Deseo", construido en la playa de San Román, del puerto de Campeche, llevó por primera vez el pabellón nacional a los mares de Levante". — (Justo Sierra. — Lecciones de Derecho Internacional).

Dicha embarcación se pasó por ojo, navegando de Sizal para New York, por los años de 1859 a 1860.

Con fecha 30 de Enero de 1854, fué publicado el Decreto de Su Alteza Serenísima, el General Don Antonio López de Santa Anna, Presidente de la República, poniendo en vigor el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana, en la que se fijaron las bases para verificar el cobro de derechos, tanto de exportación como de importación y de toneladas; se señalaron reglas para reconocer la nacionalidad de los buques; se limitó el tráfico de cabotaje, reservándolo exclusivamente para los buques mexicanos; se marcaron las diferencias en la procedencia de mercancías y se dictaron otras disposiciones de importancia, que desde entonces han servido de norma en la aplicación de los aranceles, por lo que respecta al comercio marítimo del país y constituyen la base de nuestra legislación marítima y hacendaria.

El acta de referencia, de importancia suma, fué concebida en los términos siguientes:

ACTA DE NAVEGACION PARA EL COMERCIO DE LA REPUBLICA MEXICANA.

Art. 1°— Quedan exclusivamente habilitados los buques mexicanos para importar todas las producciones del globo, excepto las no permitidas por la Ley, sin pagar otros derechos que los establecidos actualmente o que en adelante establezcan los aranceles relativos al comercio exterior de la República.

Art. 2°.— Respecto de los pabellones extranjeros, se observarán las disposiciones siguientes:

Primera. Los artículos de productos naturales o manufacturados de una nación, importados bajo su propia bandera, pagarán sin diferencia los derechos de importación establecidos para los que se hagan por buques mexicanos, siempre que así se hubiere estipulado con las Potencias a que pertenezcan los buques importadores y sean tratados en ellas como nacionales a los buques mexicanos para el pago de los indicados derechos por los productos o manufacturas de la República que conduzcan a sus puertos.

Segunda. Faltando cualquiera de las condiciones que expresa el párrafo anterior, pagarán, tanto las mercancías que conduzcan de su propia nación como cualesquiera otras, un cincuenta por ciento de aumento a la importación sobre los derechos que señale el arancel, e igual exceso sobre las cuotas que el mismo fije a los metales y otros frutos que exporten.

Tercera. Al mismo derecho adicional de exportación estarán sujetos los productos nacionales y manufacturas de cualquier país, importados bajo el pabellón de otro.

Cuarta. Los buques que conduzcan mercancías en su propia nación o en cualquiera otra, pagarán solamente los derechos de toneladas y demás gravámenes de puerto que paguen los buques mexicanos, siempre que así esté convenido expresamente en los tratados celebrados con el gobierno del país que pertenezcan dichos buques y que en este país sea reputado en igual caso como nacional el pabellón de la República; mas no concurriendo estas dos circunstancias, pagarán por derechos de toneladas, el doble de la cuota fijada en el arancel.

Quinta. Los buques de las naciones que no tengan celebra-

dos tratados de comercio con la República Mexicana, además de pagar el derecho adicional de importación sobre todos los efectos que conduzcan, pagarán también derechos dobles de toneladas y el aumento sobre los de exportación, conforme a lo prevenido en la disposición segunda de este artículo.

Art. 3°.— En las facturas de las mercancías que en lo sucesivo se importen bajo un pabellón que tenga el privilegio de que habla la disposición primera del artículo anterior, se podrán con separación los productos naturales o artefactos de la nación a que pertenezcan el buque importador y los de industria extranjera; bajo el concepto de que por falta de este requisito incurrirán en la pena de decomiso los efectos que no vengan con la citada separación.

Art. 4°.— En la misma pena incurrirán los efectos cuyo origen se suplante, presentándole como productos naturales o artefactos de la nación a que pertenezcan el buque importador, siendo efectos del suelo o de la industria de otra.

Art. 5°.— Se consideran como buques mexicanos para los efectos de esta Ley, los que lo son en la actualidad conforme a las disposiciones vigentes hasta su publicación, los construidos en la República, o apresados al enemigo por buques de guerra o corsarios y declarados buena presa por los tribunales competentes, siempre que además, pertenezcan exclusivamente a mexicanos y tengan por lo menos las dos terceras partes de tripulación compuesta de mexicanos, siendo además mexicanos sus respectivos Capitanes.

Art. 6°.— En cuanto a los buques extranjeros, para determinar las circunstancias que les dan la nacionalidad de la bandera que portan y pueden disfrutar del privilegio, de pagar los mismos derechos que los buques nacionales, si por los tratados tuvieren garantizado el referido privilegio, deberán tenerse presentes o los referidos tratados celebrados con la nación a que pertenezcan, o las leyes particulares de esta, caso de que nada hubiere determinado en aquellos sobre este particular. Si dichas leyes particulares no fueren conocidas por la autoridad respectiva, ésta exigirá a los buques extranjeros los mismos requisitos que se exigen a los mexicanos para ser tenidos por tales.

Art. 7°.— Faltando a los buques mexicanos cualquiera de las circunstancias del Art. 5°, o a los extranjeros algunas de las estipuladas en los tratados o dispuestas en las leyes de su país, en su caso respectivo, se someterán los efectos que importen y exporten, al pago del cincuenta por ciento sobre los derechos, así como a la duplicación de en los de toneladas.

Art. 8°.— Los buques mercantes de las naciones europeas, procedentes de sus posesiones de fuera de Europa, serán tratados en la República del modo siguiente:

Primera. Si proceden de las colonias de su nación, en las cuales se haga pagar a los buques mexicanos derechos más altos de toneladas e importación que a los nacionales, por los productos naturales o manufacturados en la República que a ellas lleven, se someterán a lo prevenido en las disposiciones segunda y cuarta del Art. 2° de esta Ley.

Segunda. El aumento de derechos de exportación de que habla la citada segunda disposición del Art. 2°. solo se exigirá cuando se dirijan los efectos a las colonias o posesiones en que los buques mexicanos y las mercancías que conduzcan, sean sometidas al pago de los derechos diferenciales de que habla el párrafo anterior; pero siempre que carguen para cualquiera otra parte del mundo, quedarán exentos del aumento de derechos de exportación, dando los remitentes una fianza de que no los llevarán a las colonias referidas.

Tercera. De estas fianzas, que serán de un valor equivalente al aumento de derechos que debieran satisfacer los efectos en el caso de dirigirse a las colonias o posesiones de que habla la disposición primera de este artículo sólo serán relevados los que las otorguen cuando acrediten con una certificación firmada por el administrador de la aduana que allí exista y autorizada por el Cónsul mexicano, o en su defecto por el de alguna de las naciones amigas, haber sido importados los efectos en el lugar que designaron.

Cuarta. Estas certificaciones deberán presentarse en la aduana de donde exportaron los efectos, en los plazos que prudentemente fije el Administrador y de no verificarse se exigirá el valor de las fianzas.

Quinta. Cuando solo se someta a los buques mexicanos en las mencionadas posesiones al pago de derechos más altos de toneladas que a los nacionales solo se cobrará a los buques de la misma nación, procedentes de ellas, el recargo del indicado derecho, según lo establecido en la parte final de la disposición cuarta del Art. 2 de esta Ley, pero pagará el cincuenta por ciento de aumento de importación, todos los efectos que conduzcan, e igual recargo en los que exporten, conforme a lo prevenido en la disposición segunda del ya citado Art. 2c., que el pabellón mexicano adeude en ellas derechos de importación o exportación más altos que el nacional, por los productos naturales o manufacturados de la República que lleven a las indicadas colonias.

Art. 9º.— Respecto a los buques procedentes de las colonias de su nación, en las cuales sea tratada como nacional la bandera mexicana tanto para el pago de derechos de toneladas como para el de los de importación, por los productos del suelo y manufacturados de la industria de la República que a ellas lleven, serán considerados como mexicanos para el adeudo de todo derecho, tanto de toneladas como de importación, y estarán además libres de la fianza de que hablan las partes segunda y tercera del artículo anterior; pero deberán siempre pagar el cincuenta por ciento adicional de importación por los productos naturales y artefactos de las posesiones de otra nación que conduzcan a su bordo.

Art. 10º.—Lo dispuesto en los dos artículos anteriores regirá respecto a los buques que procediendo de las colonias de sus respectivos gobiernos, pertenezcan a naciones que tengan celebrados tratados de amistad, navegación y comercio con la República y traten en sus posesiones europeas como nacionales a los buques mexicanos para el pago de derechos de importación, por los productos o manufacturas de la República que a ellas lleven; pero faltando la primera condición se someterán a lo establecido en la quinta disposición del Art 2º. de esta Ley; y faltando solamente la segunda, pagarán el citado cincuenta por ciento adicional de importación por todos los efectos que traigan; un cincuenta por ciento de exportación y de toneladas, según sea tratado para esto como nacional o extranjero el pabellón mexicano en las colonias de que procedan.

Art. 11°.—El comercio de cabotaje en las costas de la República, no es permitido en ningún caso sino a los buques mexicanos, entendiéndose únicamente por tales, los que reúnan las circunstancias que exprese el Art. 5° de esta Ley; y cualquier buque que sin o con ellas se ocupe en dicho tráfico, será decomisado con todo el cargamento que conduzca. Los buques que se empleen en el comercio de cabotaje, continuarán exentos del derecho de toneladas.

Art. 12°.—Tanto los productos naturales y manufacturas de las naciones limítrofes, como los productos y manufacturas de los otros pueblos de la Tierra, que no estén prohibidos por la Ley, podrán importarse por las fronteras de la República; pero deberán ser presentados y reconocidos precisamente en los puntos habilitados para el efecto; sujetándose en el pago de derechos a lo determinado por esta Ley, respecto del comercio marítimo.

Art. 11°.—Esta Ley comenzará a observarse a los cuatro meses contados desde el día en que se publique en la Capital de la República.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio Nacional de México, a 30 de Enero de 1854. —Antonio López de Santa Anna. — Al Ministro de Fomento.

Y lo comunico a Ud. para su inteligencia y fines consiguientes. — Dios y Libertad. México, Enero 29 de 1854. — El Ministro de Fomento. — Velázquez de León”.

Al iniciar el Gral. Don Juan Alvarez, las operaciones en el Estado de Guerrero, que culminaron con la proclamación del Plan de Ayutla, el gobierno dictatorial de Santa Anna ordenó al Comandante de Marina del Sur don Pedro Díaz Mirón, que tuviera listo un buque para bloquear el puerto de Acapulco, en caso de que ocurriera algún trastorno en la región.

El 27 de Enero de 1854, recibió orden terminante el propio Comandante Díaz Mirón, de establecer el bloqueo de aquel puerto con los buques de guerra la “Carolina” y el “Guerrero”.

En el mes de Enero de 1854 el gobierno de la República representado por el General Don Antonio López de Santa

Anna, decretó la organización de la Marina de Guerra, estableciéndose las plantas de los buques y del personal, en las embarcaciones y dependencias..

Se señalaban seis buques de guerra para el Mar del Norte (Golfo de México) y seis para el Mar del Sur (Océano Pacífico), designándose la tripulación de Oficiales como sigue:

Un Primer Teniente Comandante.

Dos Segundos Tenientes.

Un Aspirante de Primera.

Un Aspirante de Segunda.

Un Contador, Oficial Tercero del Cuerpo Político.

El Decreto establecía también las Comandancias Principales de Marina: una para el Mar del Norte con residencia en Veracruz y otra para el Mar del Sur con residencia en San Blas, señalándose su personal como sigue:

Un Comandante de Departamento, Capitán de Navío.

Un mayor de Ordenes, Primer Teniente.

Un Ayudante, Segundo Teniente.

Un Fiscal de Causas, Primer Teniente.

Para llevar la Cuenta y Razón de todos los buques en sus diversos ramos, se señaló el siguiente personal:

Un intendente.

Un Oficial Primero, Tesorero.

Un Oficial Primero, Guardalmacén.

Dos Oficiales Segundos.

Dos Oficiales Terceros.

Dos Escribientes.

Tres Oficiales Terceros, para Contadores de los buques

También se estableció en el Ministerio de la Guerra una Sección de Marina, encargada de los asuntos de la Armada con el siguiente personal:

Un Capitán de Fragata.

Dos Comisarios.

Un Oficial Primero.

Dos Oficiales Segundos.

Por el mismo Decreto se dispuso que en el Colegio Militar, se admitieran veinte alumnos, precisamente aclimatados en las costas, destinados al servicio de la Marina, señalándose el siguiente Plan de Estudios.

Primer Año.

Primer Curso de Matemáticas.

Idioma francés.

Dibujo lineal y de cartas.

Segundo Año.

Segundo Curso de Matemáticas.

Idioma Inglés.

Dibujo lineal y de cartas.

Tercer Año.

Mecánica.

Electricidad.

Optica.

Principios de Geografía:

Cosmografía:

Terminados los estudios en el Colegio Militar, los alumnos pasaban a bordo de los buques de guerra, con el carácter de Aspirantes de Primera, para hacer el estudio y aprendizaje del Pilotaje y Prácticas marineras.

El propio Decreto estableció el servicio de las Capitanías de Puerto y señalaba las labores de todo el personal.

CAPITULO VII

Antecedentes de las Escuelas Navales. — La Escuela Náutica de Campeche.—
La Escuela Náutica de Mazatlán. — Los Cursos de Náutica en el Colegio Militar de
Chapultepec. — La Heroica Escuela Naval Militar de Veracruz. — La Escuela Náu-
tica de Veracruz. — La Escuela Náutica de Tampico.

En el año de 1854 y por Decreto Presidencial del Gral. Antonio López de Santa Anna, se dispuso establecer en la isla del Carmen una Escuela Náutica, "para la enseñanza de la juventud que se destine a la Marina Nacional".

El Decreto relativo, de fecha 28 de Diciembre de 1854 dice: "Antonio López de Santa Anna, Presidente Provisional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

"Que en uso de las facultades que la Nación se ha servido confiarme, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1°.—Se establecerá en la Isla del Carmen una Escuela Náutica, para la enseñanza de la juventud que se destine al servicio de la Marina Nacional.

Art. 2o°.—Esta Escuela estará a cargo de un Jefe de la Armada Nacional que será Director del Establecimiento; un Primer Teniente Subdirector y los Profesores que designe el Reglamento interior de dicha Escuela.

Art. 3°.—Las materias de enseñanza serán las siguientes: Primero y Segundo Cursos de Matemáticas, Cosmografía, Pilotaje, Dibujo lineal, e idiomas Francés e Inglés.

Art. 4°.—La dotación de alumnos de esta Escuela será hasta de cuarenta. La admisión de estos la decretará el Supremo Gobierno, previos los informes correspondientes de la buena conducta de los interesados y no ser menores de doce años ni mayores de quince.

Art. 5°.—El Director y Subdirector del Establecimien-

to, tendrán el sueldo de su empleo y media gratificación como embarcados.

Art. 6^o.—Los Profesores de Ciencias, gozarán de sueldos de ochenta pesos cada uno y los de Dibujos e Idiomas, de cincuenta pesos. Los alumnos tendrán el haber de quince pesos mensuales, con el cual se atenderá a su manutención, vestuario, calzado y lavado.

Art 7^o.—Al entrar en la Escuela, se dará a cada Alumno, de cuenta de la Hacienda Pública, el uniforme que se designará al Establecimiento.

Art. 8^o.—El Supremo Gobierno proporcionará un local apropiado para el Establecimiento, muebles, libros e instrumentos necesarios para la enseñanza.

Art. 9^o.—El Reglamento de la Escuela designará las horas de estudio y épocas en que deberán celebrarse los exámenes privados y públicos.

“Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno Nacional de México, D. F., a 28 de Diciembre de 1854. — Antonio López de Santa Anna. — Al Ministro de Guerra y Marina”.

“Y lo comunico a Ud. para su inteligencia y fines consiguientes”.

“Dios y Libertad.— México, Diciembre 28 de 1854 — El Ministro de Guerra y Marina, Santiago Blanco”.

En el mes de Mayo de 1857, el C. Presidente de la República, Don Ignacio Comonfort, decretó el establecimiento de dos Colegios Náuticos: uno en la Fortaleza de San Juan de Ulúa y otro en Mazatlán, con capacidad para veinte Alumnos internos cada uno. El Gobierno Federal costeaba toda la instrucción, vestuario y alimentación, así como los demás gastos del plantel en cada litoral.

Se vé pues que desde los primeros gobiernos del México Independiente, no ha faltado en nuestro país, de parte de di-

chos gobiernos. cierta afición a la Marina, cuando menos por lo que respecta a su personal técnico, pues con alguna frecuencia se han establecido los centros escolares que imparten la enseñanza necesaria que requieren los Oficiales de Marina.

Y así ha sido cómo a través de los años, se establecieron diversas escuelas sucesivamente en Tepic, en Mazatlán, en Isla del Carmen; en San Juan de Ulúa, en Campeche, hasta los tiempos actuales, en que contamos con la Heroica Escuela Naval Militar para la preparación de Oficiales de la Armada en Antón Lizardo, la Escuela Náutica "Fernando Siliceo" en el puerto de Veracruz para la preparación de Oficiales para la Marina Mercante y la Escuela Náutica del Instituto Tecnológico en el puerto de Tampico, que también prepara oficiales para el servicio de la Marina Mercante.

A pesar de la poca afición que hay a las cosas del mar en nuestro país, no ha dejado de fomentarse nuestra Marina a través de los años, aunque en forma muy exigua, pues hasta la fecha no se ha llegado a disponer de una fuerza naval de importancia y digna de nuestra nacionalidad, siquiera como las que han poseído en diversas épocas las Repúblicas del Sur, como Chile, Perú y Argentina, que pueden considerarse similares a nuestro país y aún inferiores en recursos naturales y de población que han llegado a poseer buques-escuela, cruceros, torpederos, submarinos y hasta acorazados. No se diga del Brasil, que desde hace muchos años, ha mantenido una respetable Escuadra y una importante flota mercante.

Por lo que respecta al personal de Marina, nunca han faltado los centros de instrucción para la preparación de Pilotos de la Marina Mercante, desde tiempos de la Colonia. Se tienen noticias de que en el año de 1825 había un Colegio para estudios de Náutica en Tlacotalpan y por el año de 1840 estaba establecida en Tepic una Academia de Náutica.

Además de las Academias o Escuelas anteriores, hubo otras que se establecieron en diversas épocas y sucesivamente como la de Isla del Carmen y la de San Juan de Ulúa, todas de carácter oficial, sostenidas por el Gobierno. Hubo también en Mazatlán, por los años de 1910 a 1913 una escuela de carác-

ter particular: la "Benito Juárez" cuyo Director y Propietario fué el Capitán Don Rosalío Villa.

Tocó a Campeche ser el primer lugar de nuestro país, donde se estableció la primera Escuela para Pilotos de Marina. En el año de 1771 el Cabildo de la ciudad de Campeche, trató de establecer por primera vez una Escuela de Náutica, pero su proyecto no cristalizó.

Hasta el 3 de Agosto de 1818 vuelve a tratarse en el Cabildo otra vez algo de Náutica. Con esa fecha el Comandante de Matrícula D. José de Argüelles propuso el establecimiento de una Escuela Pública de Náutica. El Cuerpo rechazó por incorrecta la proposición y aún elevó queja al Gobernador tildándola de irrespetuosa.

"Cuatro Años después el Sr. Luis Cañas, Segundo Piloto de la Armada Española, ocurrió al Ayuntamiento con aquel fin. En 24 de Febrero de 1882 presentó un memorial sobre la apertura de una Escuela de Matemáticas, en cuya escuela se estudiaría Aritmética, Geometría especulativa y práctica, Trigonometría Plana y Específica, Astronomía y Navegación.

"Previo examen que sustentó el Sr. Cañas ante un Sinodo designado por el Ayuntamiento, abrió la Escuela con una dotación municipal de \$ 500.00 mensuales, instalados en el Colegio de San José. En 9 de Enero de 1824, la Escuela desocupó el Colegio en virtud de que el Rector hizo efectiva la disposición de no admitir profesores "legos" en dicho recinto; entonces se alojó en un local que para ello le fué facilitado por el Cabildo y que probablemente fué el que actualmente ocupa el Archivo Público del Estado, aumentándose en \$ 100.00 su dotación, de un remanente que el Ayuntamiento tenía por la clausura de una escuela de primeras letras".

"El Plantel suspendió sus clases en los primeros meses del año de 1825, en que falleció su fundador; en 11 de Agosto del mismo año, el Ayuntamiento expidió una convocatoria solicitando un substituto del Sr. Cañas, pero por no haberse presentado ninguno, fué clausurada definitivamente la Escuela".

"El 19 de Octubre de 1832, el Congreso del Estado decretó el establecimiento de una Escuela de Náutica en Campeche,

con una dotación anual de \$ 800.00. En Decreto posterior del 13 de Diciembre de 1834, se redujo la dotación a \$ 600.00. A pesar de estas dos disposiciones, la Escuela no llegó a abrirse, probablemente por falta de Profesores”.

“Otro Decreto fué dictado en 31 de Octubre de 1840, estableciendo una Escuela de Matemáticas en general y de Náutica, con dotación de \$ 600.00 mensuales y de \$ 200.00 para la compra de instrumentos”.

“A este último Decreto correspondió la instancia de Don José Martín Espinoza de los Monteros, vecino de Mérida, quien solicitó en 5 de Noviembre siguiente, el desempeño de las cátedras. La escuela se estableció el 2 de Enero de 1841, posiblemente en el local que antes ocupara la del Sr. Cañas, y pronto el Sr. Espinoza se dió cuenta de varios errores del Reglamento y solicitó del Ayuntamiento la corrección respectiva, solicitud que fué apoyada por el Regidor José María Dondé. Nombróse una comisión para estudiar el caso, aprobando el informe presentado, el presupuesto de gastos y la impresión de doscientos ejemplares del citado reglamento”.

“La escuela se trasladó al local del Colegio Clerical de San Miguel, en Mayo de 1842, por solicitud que hizo el Rector del establecimiento. Presbitero Don Gregorio Jiménez. Permaneció hasta Julio siguiente en que su Director se ausentó para Mérida, para nunca más regresar, motivo por el cual cerró sus puertas, quedando bajo el cuidado de una Junta Inspector, formada por un representante del Ayuntamiento, otro del Comercio y el Capitán de Puerto”.

El 23 de Octubre de 1845 el Sr. Leandro Salazar, discípulo aventajado del Profesor Cañas, presentó en solicitud de las cátedras de la Escuela. La Junta Inspector acordó nombrar al peticionario, Profesor interino, siempre que se reuniese el número suficiente de Alumnos. En noviembre del mismo año, el Cuerpo Municipal anunció la apertura de dicha Escuela. Salazar escribió para sus alumnos de la Academia de Náutica, un tratado de Algebra, que fué usado hasta por los estudiantes de Filosofía, aún en la ciudad de Mérida. La cátedra de Náutica se impartió en el Colegio Clerical de San Miguel y luego en el Instituto Campechano”.

“El 8 de Julio de 1880, el Presidente de la República, General Manuel González, creó la Escuela de Náutica de Campeche, debiendo el gobierno local proveerla de casa y útiles de enseñanza. La Secretaría de Guerra y Marina designó al mismo Sr. Salazar como Director, el cual debía inaugurar la Escuela el día primero de Febrero de 1881; pero no fué así, fijando otro Decreto posterior el día primero de Enero de 1882 para la inauguración”.

“Desde el 8 de Noviembre de 1881, el Gobierno del Estado puso a disposición del Director de la Escuela Náutica la casa Núm. 13 de la calle de Zaragoza, hoy Núm. 63, lo mismo que los útiles respectivos”.

“No sabemos por qué causas la Escuela no llegó a abrirse en la fecha fijada; lo cierto es que Salazar fué substituído por el Capitán Manuel Batista Massa, quedando Salazar como Subdirector, el Capitán Batista publicó un aviso en 15 de Febrero del 82, por medio del cual daba comienzo el período de matrículas, que se cerraría el primero de Marzo siguiente, fecha en que comenzarían las clases”.

Fueron nombrados también catedráticos, el Sr. Cura Don Rafael Celaraín, que fué Capitán de Marina antes de ordenarse y buen matemático, y Don Pablo Salazar, hijo de Don Leandro, que también era profesor del Instituto Campechano y buen matemático, considerándose al Director el grado de Primer Teniente Auxiliar de la Armada y a los Profesores del Plantel, el de Segundos Tenientes auxiliares.

“Al fin abrió sus puertas el primero de Marzo de 1882, la Escuela Náutica de Campeche, comenzando sus labores con dos cursos: el primero y el segundo”.

Al primero fueron inscritos los jóvenes Eduardo Oliver, Luis de J. Fortunat, Antonio Medina, Francisco Cantón, Eduardo Massa y Francisco Pino Rubio. Al segundo, formado por estudiantes que tenían cierto grado de adelanto, se inscribieron Fernando Siliceo, Fernando Tenyado, Rufo Sada, Alberto Fraga, Aurelio Jiménez, Lorenzo Martínez Alomía, José del C. Cepeda, José del C. Alfaro, Angel Jolly Fernández y José Onofre Vargas”.

“En Julio del mismo año, Alberto Fraga y Aurelio Jiménez

nez, originarios del interior de la República, fueron atacados de fiebre amarilla y fallecieron, lo que hizo que la escuela, en la que la mayor parte de los alumnos eran internos, se mudase a la casa Núm. 3 de la calle de Iturbide, marcada en la nomenclatura actual con el Núm. 1 de la calle 53".

Y así continuó aquella Escuela durante algún tiempo, con sus cursos de tres años de estudios, después de los cuales, salían los alumnos como Pilotines para hacer sus prácticas reglamentarias a bordo de los vapores de la Compañía Trasatlántica Mexicana "Oaxaca", "Tamaulipas" y "México", donde también embarcaban los Aspirantes a Maquinistas, que salían de la Escuela de Maestranza, establecida en el Castillo de San Juan de Ulúa.

El Capitán de Corbeta Don Manuel Batista, que durante mucho tiempo fué Director de la Escuela Náutica de Campeche, la entregó dos años antes de su clausura, al Marino de guerra español, nacionalizado mexicano, Don Higinio Canudas, a fines del año de 1894.

Fueron aquellos Marineros mexicanos de la Escuela Náutica de Campeche, los primeros que más tarde como Capitanes, manejaron embarcaciones de vela que hacían el tráfico entre los puertos del Golfo de México, transportando la sal de las playas de Campeche y Yucatán, principalmente a Veraacruz.

Algunas de dichas embarcaciones, con aparejo de cruz, navegaban a Europa, conduciendo palo de tinte y maderas finas de los bosques tabasqueños y campechanos. Entre ellas puede citarse al bergantín-goleta "José Ferrer", que al mando de su Capitán Don Rafael Montalvo, hizo varios viajes a Europa. El Capitán Montalvo ingresó años después al servicio de la Armada Nacional, donde desempeñó diversas comisiones, alcanzando el grado de Contralmirante.

En el mismo puerto de Campeche, allá por los años de 1841 a 1845, hubo también una escuela particular que impartía los conocimientos de Náutica, a cargo del Presbítero Don Rafael Celaráin ya citado, donde se recibieron de Pilotines algunos jóvenes campechanos.

A propósito del Sr. Cura Don Rafael Celaráin, cabe citar aquí, que se ordenó de sacerdote, debido a una promesa que hizo su señora madre, al Cristo de San Román, de Campeche. Sucedió que el entonces Piloto Rafael Celaráin, naufragó con el buque de su mando y por haberse salvado, su señora madre prometió al Cristo de San Román, que su hijo no volvería a embarcarse y que se dedicaría al culto. El hijo accedió a lo ofrecido por su madre y antes de ordenarse, fué a la iglesia del Cristo de San Román a dar gracias por haberse salvado, siendo acompañado por los tripulantes supervivientes, que llevaron consigo, algunos de los pertrechos salvados del naufragio de su embarcación.

En la costa del Pacífico no se ha descuidado tampoco la preparación de personal técnico para nuestra Marina, habiéndose establecido en el año de 1882, la Escuela Náutica de Mazatlán, que durante sus primeros años, ocupó diversos edificios urbanos de la ciudad, bajo la dirección de su fundador, el Capitán Don Juan Soler, español nacionalizado mexicano.

Después, en el año de 1888, se instaló la misma Escuela Náutica, a bordo del cañonero "México", que por inútil estaba retirado del servicio como "pontón" en el estero del "Astillero", hasta que la mencionada Escuela fué clausurada. Se hacían entonces cursos anuales durante cuatro años, al cabo de los cuales, los alumnos recibían sus Títulos de Pilotines de la Marina Mercante Nacional, para hacer sus prácticas a bordo de los buques mercantes.

Los restos del cañonero "México"; podían verse todavía en el año de 1940, en aguas del estero del "Artillero", hasta antes de que se iniciaran las obras del puerto de Mazatlán.

Dicha Escuela, volvió a establecerse en el año de 1921 bajo la dirección del Capitán de Altura Don Rafael Berzunza Castelum como fundador, que la tuvo durante cuatro años, entregándola al Capitán de Navío D. Manuel Morel y desde entonces continuó con regularidad sus funciones, progresando en todos sentidos, hasta establecerse el internado con ochenta alumnos, sujetos a un régimen militar interiormente; se establecieron los cursos de cinco años; se mejoraron los equipos de todas las cátedras; se establecieron prácticas de navegación y marinerías ca-

da año, a bordo de algún buque de guerra y prácticas de topografía e hidrografía y posteriormente se construyó el edificio propio de la Escuela, lográndose con dichas mejoras, una mayor eficiencia en el personal, que dió prestigio al Establecimiento, estando sucesivamente bajo la Dirección, después del Comandante Morel, de los Capitanes Germán F. Rojas y Antonio Gómez Maqueo, hasta el año de 1942 en que se constituyó en Escuela Naval Militar del Pacífico, bajo el mando y dirección del Capitán de Navío Maquinista Naval Don Antonio B. Argudín Corro, clausurándose años después.

Ultimamente y a iniciativa del Colegio de Marineros bajo la presidencia del Capitán de Altura Juan de Dios Bonilla, a propuesta de los Capitanes José Leobardo Romano, Carlos Palacio, Carlos Maroto Gaxiola y José Berzunza Zapata, se hizo una moción ante la Secretaría de Marina, solicitando la reinstalación de aquella Escuela Náutica de Mazatlán, con el nombre de "Antonio Gómez Maqueo", en honor y recuerdo de su último Director, quien le dió gran impulso.

En el año de 1881 se establecieron en el Colegio Militar de Chapultepec, los cursos de Marina para Oficiales de la Armada, consignándose en el programa de estudios relativo, la obligación de pasar una temporada de prácticas al concluir los estudios, a bordo de los buques de la Escuadra Española, según arreglos que se hicieron con el gobierno de España, siendo la primera promoción que lo verificó, la que estuvo integrada por los Guardiamarinas Casimiro Pérez, Agustín Zendredo, Jacobo Toledo, y J. Lira Arroyo, así como el Ingeniero Naval Dosamantes, que allá terminó sus estudios de Arquitectura Naval.

La Heroica Escuela Naval Militar

En el año de 1897 se fundó la Escuela Naval Militar, por iniciativa del Brigadier de la Armada Don José Ma. de la Vega, Jefe que era del Departamento de Marina de la Sría. de Guerra y Marina de entonces, a cargo del Sr. Gral. Don Felipe G. Berriozábal. Dicha iniciativa, que fué aprobada, decía así:

C. Secretario:

1.—Crée el infrascrito cumplir con su deber y corresponder dignamente a la confianza con que Ud. se sirve honrarle.

presentando a su superior consideración, el estudio que ha hecho respecto a los elementos con que se cuenta en la actualidad para el servicio de conservación del material, así como sobre la forma de compartir la educación científica, militar y accesoria a los jóvenes que se dedican a la carrera de la Marina de Guerra, a fin de proponer la manera más adecuada, en su concepto, para que, sin erogarse mayores gastos, sino al contrario, procurando economías, se pueden obtener dentro de algún tiempo, individuos de reconocida idoneidad, quienes por sus conocimientos teóricos y prácticos, sean verdaderamente útiles a la Nación.

2.—El Departamento de mi cargo siempre ha creído que es una necesidad imperiosa atender primero a la formación del personal y no a la adquisición del material, porque en el caso fortuito de que el Supremo Gobierno pudiera necesitar este último, lo adquiriría violentamente, con mayor o menor sacrificio pecuniario, lo que no podría hacerse respecto al primero, que sólo se obtiene después de mucho tiempo y trabajo; habiendo ya demostrado la experiencia que la adquisición de extranjeros en el servicio, no corresponde a los crecidos sueldos que se les tiene que pagar.

3.—Actualmente tenemos en Veracruz el Arsenal Nacional que aún cuando no está en completa actividad, puede considerarse como listo para llevar a cabo las reparaciones de cualquiera entidad que necesiten nuestros buques de guerra o los mercantes nacionales y extranjeros; a más tarder dentro de un mes se completará tan interesante factoría con el dique flotante, y no es aventurado asegurar que cuando esto suceda, los productos del Arsenal comenzarán a crecer hasta llegar a ser bastantes para cubrir sus necesidades y más tarde será una fuente de recursos para el Erario, quedando así realizado el pensamiento de que disminuyan de una manera notable los cuantiosos gastos que se erogaban por el concepto de carenas.

4.—En el mismo Arsenal está la Escuela Teórico-práctica de Maquinistas para la Armada y Marina Mercante, cuyo plantel está a cargo del Jefe del Arsenal quien con siete profesores da instrucción a quince alumnos que tienen casi un año de estudios.

5.—Acordada por Ud. la adquisición, en Inglaterra de un

vapor que en el Golfo de México sirva de transporte y existiendo en el Pacífico el "Oaxaca" con igual objeto, ya cuenta la Secretaría de su muy merecido cargo con los elementos necesarios para movilizar, en un momento dado, violentamente y de una manera económica, las fuerzas militares en ambos litorales.

6.—Una vez cubierta esta importante atención, los cañoneros "Libertad", "Independencia" y "Democracia", no se utilizarán ya en la conducción de tropas y podrán sus Comandantes dedicarse con la atención que el caso requiere, a la instrucción práctica, marinera y militar de los Oficiales y tripulación que tienen a sus órdenes.

7.—Se ha comprado ya en Londres, por la comisión respectiva, un buque de vela para Escuela de clases y marinería, del que más tarde se sacará la tripulación para los barcos del Estado, cuyo reclutamiento es hoy tan difícil, porque siendo los sueldos en la Marina Mercante mayores que en la de Guerra y no existiendo en aquella ni el enganche por tiempo fijo, relativamente largo, ni el rigorismo de la Ordenanza, natural es que la gente de mar inteligente y práctica, opte por la primera salvándose este inconveniente con la embarcación citada, en la que el ingreso se hará como grumetes, cuya edad sea de trece a dieciocho años y con el compromiso de servir a la Nación por doce años, al cabo de cuyo tiempo, los individuos que sirven a bordo han adquirido el hábito del servicio militar, obteniendo ascensos en su escala y ya no aceptan el modo de ser del marino mercante.

8.—El "Zaragoza", cuando próximamente termine su viaje de circunnavegación, no siendo buque de combate, sino habiéndose construido para la instrucción y práctica de los jóvenes que hayan terminado sus estudios teóricos para Oficiales, habrá de dedicarse a su objeto y navegar continuamente a la vela en el Golfo de México, para proporcionar a los Aspirantes de Primera, la práctica indispensable del Marino, el conocimiento perfecto de las costas y puertos de la República, avezarlos a la navegación difícil, entre bajos, barras, etc., etc. lo que no se obtiene con viajes largos hechos a máquina por mares que en su mayor parte no presentan obstáculos y de cuyas visitas no resulta verdadero provecho; la bondad de la embarcación está pro-

bada en las distintas comisiones que ha desempeñado y su distribución para el objeto a que se le debía haber destinado es la más adecuada, según las opiniones de la prensa extranjera, las que han sido unánimes en considerarla como una de las mejores de su tipo.

9.—Resumiendo lo expuesto en los párrafos anteriores, se cuenta con: el Arsenal Nacional, el Dique Flotante, la Escuela Teórico-práctica para Maquinistas, tres cañoneros, un buque de vela Escuela de grumetes, dos vapores transportes, y el "Zaragoza", Escuela práctica para Oficiales, por lo que puede asegurarse que ya existen la mayor parte de los elementos que se necesitan de base para que en el transcurso de ocho o diez años se pueda formar un cuerpo de marinos de guerra que preste eficaces servicios al Supremo Gobierno y le compense los gastos que en él haya hecho.

10.—Todos los Jefes superiores de la Armada en sus opiniones que constan en el expediente formado al efecto, han estado felizmente de acuerdo con la idea del que suscribe que consiste en dotar a México, con el tiempo, de una Marina de guerra compuesta de cruceros rápidos y torpederos, que únicamente le sirvan para vigilar sus extensas costas y estén en aptitud de ocurrir con violencia al lugar en que se puedan necesitar, y no pretender transformarnos en potencia marítima por no tener colonias qué cuidar.

11.—También estamos todos conformes en que las medidas que en lo sucesivo se tomen para lograr dicho fin, deben de obedecer a un plan fijo y bien meditado que tienda a recurrir todos los elementos dispersos para obtener mayor utilidad y el que no esté sujeto a cambiar de circunstancias que entorpezcan su pronta realización.

12.—En 1890 tuve la honra de someter a la ilustrada y respetable consideración de Ud. un proyecto definitivo para el arreglo y fomento de la Armada el que estaba sujeto a las siguientes condiciones:

1a.—La creación de una Escuela Naval Militar que se instalaría en el puerto que Ud. se sirviera designar y en la que se impartiría la educación teórica y parte de la práctica a los jó-

venes que se dedicaran a las carreras de marinos o maquinistas, de guerra o mercantes.

2a.—La adquisición de un buque cuyo motor en su parte principal fuera el viento, con su máquina auxiliar, que serviría como escuela práctica para los Aspirantes que terminaran sus estudios reglamentarios en aquella.

3a.—La compra de un buque de vela para Escuela de clases y marinería.

4a.—La compra de dos vapores para el servicio de transportes militares en ambos litorales.

5a.—La traslación del Arsenal que se encontraba en Campeche, a Veracruz, el que se completaría con un dique flotante.

6a.—Que a los tres cañoneros se les dejara para que sus Comandantes atendieran a la instrucción marinera y militar de sus tripulaciones.

13.—A fin de llevar a cabo este programa en lo referente a la fracción primera del párrafo que antecede, y para obtener las economías indispensables se suprimieron las escuelas náuticas de Campeche y Mazatlán, así como cinco de los siete profesores que en el Colegio Militar daban las clases técnicas de Marina, sin determinarse la instalación de la Escuela Naval Militar, porque el Decreto de 8 de Enero de 1896, cambió la idea del plan general y previno la adquisición de tres buques de vela que servirían para dar a bordo la instrucción teórico-práctica a los marinos de guerra y mercantes, dedicándose dos barcos para escuelas de aplicación, a las que ingresarían los candidatos para hacer un viaje de prueba que duraría un año y si resultaban con la robustez y aptitud necesarias para la carrera, pasarían a otro buque, que se destinaba para Escuela Naval flotante cuyo presupuesto ascendía a \$ 42,862.25, y debía considerarse en el ejercicio fiscal de 1897 a 1898, según previene el artículo 1° de la ley que al principio he citado, sin que en dicha cantidad se hiciera mención del valor del buque, que por lo menos será de \$ 100,000.00.

14.—Usted, Señor Secretario, se ha servido disponer ya que en lugar de la adquisición de los dos buques escuelas de aplicación, se comprara uno de vela para escuela de marinería, lo que ya se ha verificado y otro de vapor para transporte en el

Golfo de México, sin tener a bien acordar aún lo que se relaciona con la manera de instruir y formar los Aspirantes para la Armada.

15.—Juzgo oportuno, con este motivo, recordar que según el plan de estudios que regía en el Colegio Militar en el período de 1883 a 1891 se exigían siete años de estudios a los alumnos que debían salir de Aspirantes a la Armada, durante los cuales se cursaban 36 materias de las que 13 eran técnicas, de la profesión; concluidas las asignaturas salían los jóvenes a practicar dos años a bordo del "Zaragoza" y al terminar presentaban examen profesional para obtener Despacho de Subtenientes de Marina.

16.—Este sistema presentaba el inconveniente que los candidatos salían de edad ya madura como Oficiales, algunos de ellos sin conocer el mar, ni ser físicamente aptos para las rudas faenas de a bordo; continuaban en el servicio solo por compromiso y no prestaban su contingente con el empeño y decisión que son necesarios en el Oficial a quien se le confían cargos que representan fuertes sumas de dinero; siendo esta la causa principal por lo que en nuestra Marina ha costado tanto el mantenimiento y reposición del material que en el mayor número de casos ha sido visto con punible descuido por aquellos a quienes estaba encomendado su cuidado.

17.—A remediar estos defectos tendería seguramente la reforma hecha al plan de estudios en 31 de Diciembre de 1891, la que redujo las materias a 22, de las que solo seis eran técnicas, siguiéndose en cuanto a la práctica la misma escuela.

18.—Cuando se trató de dicha reforma se tuvo conocimiento de que se llevara a cabo por una comisión especial en la que no había ningún Oficial de la Armada y se permitió pedir a Ud. que se designara alguno con el objeto de que propusiera lo conveniente a los estudios de Marina y se nombró al Teniente Mayor Higinio Canudas, quien en mi concepto no tenía los conocimientos necesarios para el buen desempeño de su comisión, dado su carácter de auxiliar del Cuerpo y su procedencia de la Marina Mercante española, cuya respetuosa observación no fué atendida, y el referido Jefe solo fue a firmar el dictamen de la Comisión, que ya estaba concluido cuando él se presentó.

19.—La simple comparación del número de materias técnicas que se cursaban en la primera época con las que en la actualidad se exigen es bastante para probar la deficiencia de los conocimientos que se piden al Oficial de la Marina de Guerra y seguramente por eso, el Sr. Presidente de la República, se sirvió promulgar el Decreto de 8 de Enero de 1896, por el que desde el mismo mes del año entrante los alumnos que se dediquen a la Armada, harán cinco años de estudios y tres de práctica, cursando treinta materias, de las que 14 son puramente técnicas.

20.—En el plan de estudios que tengo la honra de proponer en el estado adjunto, se dignará Ud. ver que en general son las mismas asignaturas con el aumento de siete de las que seis son técnicas, difiriendo solo en que los cursos se hagan en tierra con excepción del 2o. semestre preparatorio, que se seguirá a bordo del "Zaragoza" ya que el Supremo Gobierno cuenta en Veraacruz con un edificio de su propiedad (la antigua Comandancia Militar) el que con un corto gasto, relativamente al que importe la compra de un nuevo buque, podría adecuarse para instalar en él, la Escuela Naval Militar, con lo que se realizarán las ventajas que siguen:

I.—No gravar el presupuesto con los \$ 42,862.25 que para la Escuela Naval flotante designa el repetido Decreto de 8 de Enero de 1896 porque con las economías hechas en otras dependencias del Ramo de Marina, se cubren casi en su totalidad los gastos que origine la Escuela Naval Militar.

II.—La instrucción de todos los alumnos se uniformará sea que se dediquen al Cuerpo de Oficiales de Guerra o al de Maquinistas, llenándose la necesidad de tener donde estudiar los particulares que quieran ser Pilotos, quienes siguiendo el mismo plan de estudios estarán en aptitud de formar las Reservas de la Marina de Guerra, cuyos servicios pudiera, tal vez, necesitar la Nación.

III.—Los candidatos, en general, después del primer semestre preparatorio pasarán a practicar el segundo a bordo del "Zaragoza" para que durante ese tiempo se compruebe la vocación, robustez y aptitud que debe tener para dedicarse a la Marina, y en caso afirmativo regresen a la Escuela a continuar sus estudios, o sean bajas, los que no resulten a propósito; perdién-

dose solamente la cantidad de \$ 137.25 que el Erario ha gastado en los primeros seis meses, la que es mucho menor que... \$ 1,916.25 importe de sus atenciones durante el tiempo que se emplea en hacer la carrera en el Colegio Militar.

IV.—Se sigue, hasta donde es posible, la idea que predomina en la ley de 8 de Enero de 1896, que exige igual prueba en los alumnos antes de entrar de lleno en sus estudios y se cumplan sus prescripciones de una manera más adecuada a los intereses del fisco, los que no es necesario recargar con el gasto que origine la compra de un nuevo buque, puesto que existe el "Zaragoza" que fué comprado con ese fin, y si se procediera en otra forma, resultaría que ese barco no tendría objeto una vez que termine la comisión que actualmente desempeña.

V.—Se llevará a cabo una reforma que ni en las naciones de Europa, Asia y América, que tienen Marina de Guerra, se ha podido implantar y es la de crear unidad y espíritu de Cuerpo entre los Oficiales de guerra y los Maquinistas, ya que los primeros siempre han tenido tendencia a considerarse en mejor situación que los últimos, lo que pudiera haberse concedido hace algunos años cuando el servicio de los maquinistas era de poca importancia; pero es inadmisibile en nuestros días, puesto que en los barcos modernos el elemento principal es el vapor, que no sólo sirve para impulsar al motor de la embarcación sino para dar movimiento a sus torres, artillería, etc., y aún para proporcionar la luz a bordo, siendo conveniente que tanto unos como otros se eduquen y traten en la misma escuela, para que de este contacto íntimo, no sólo resulte la ventaja de que se conozcan mutuamente y que nazca entre ellos el estímulo indispensable para sus adelantos, sino que se unan con lazos de verdadero afecto y compañerismo, lo que puede muy bien conseguirse dado que entre nosotros no existen derechos de sangre, ni de nobleza.

VI.—Seguiremos la práctica en las potencias marítimas que expresa el estado adjunto y es la de impartir la educación teórica del marino, en escuelas situadas en tierra, y la práctica en buques de instrucción, que ya tenemos listos.

VII.—y último. Se detendrá por cinco años cuando menos, la salida de nuevos Oficiales de la Armada, lo cual es conve-

niente porque con el personal que existe se cubren todas las plazas que demanda la atención del material y mientras éste no se aumente no hay razón para procurar mayor número de personas que las necesarias, máxime cuando estas sean eficientes en su instrucción.

21.—Examinadas estas ventajas, paso a ocuparme de otras no menos importantes y que se relacionan directamente con la economía de los fondos destinados a la Marina y los que pudieran resultar aumentados al crearse nuevos servicios.

22.—Aun cuando la ley de presupuestos vigente asigna para la Marina Nacional \$ 677,838.75 posteriormente algunas adiciones hechas a esta cantidad la han hecho llegar a \$ 762,062.45 que es de lo que real y positivamente se puede disponer.

23.—En el proyecto que tengo la honra de someter al examen de Ud. considero los sueldos y asignaciones de todo el personal en servicio, los que importan \$ 424,951.21, lo que se necesita para entretenimiento \$ 22,800.00; para gastos de viaje de Oficiales \$ 3,000.00; para práctica de maquinistas y oficiales \$ 2,000.00; para asignaciones de comisión sin determinar cuales sean éstas, 5,800.00 en los que creo debe caber la que se designe a un profesor que cesará en el Colegio Militar y a la que es acreedor, dada su categoría en la Armada y el mérito comprobado que tiene en la enseñanza de distintas asignaturas de Marina; durante dieciséis años; y \$ 203,283 para combustible, instalación de talleres, gratificaciones de empleados, etc., de los que solo son \$ 100,000.00 para la adquisición de un nuevo buque.

24.—Entre los sueldos y asignaciones del personal de planta están ya incluidos \$ 27,309.30, que importan los de los Médicos y pagadores comisionados en buques y dependencias de Marina y \$ 2,737.50 de subvención a diez alumnos que estudian para Aspirantes en el Colegio Militar y cuyas sumas va no reportarán otras partidas del Ramo de Guerra o del de Hacienda como hoy sucede.

25.—Si estas cantidades se quitan del valor del proyecto \$ 94,224.10 de diferencia con el actual gasto, los que constituirán

la economía líquida de la que podría tomarse lo que importa el servicio de Vigías que no se consideró.

26.—El proyecto de presupuesto para el año fiscal de 1897 a 1898 asciende a \$ 634,524.20 sin que en él se considerara la Escuela Naval que lo hubiera hecho aumentar \$ 42,862.25 ni lo que se necesita para todo el personal y en el que propongo se cubran todos los servicios con sólo aumentar el monto de aquél, en la pequeña cantidad de \$ 3,263.35.

27.—Hago constar que en el presupuesto general aparece la cantidad de \$ 100,000.00 para la adquisición de un transporte y \$ 41,978.30 para su personal y gastos, siendo estas dos partidas meramente virtuales, pues aunque el buque se comprara a principios del año fiscal, su tripulación no embarcará desde luego, pudiendo suceder que la segunda cantidad se reduzca a la mitad y deje fondos más que suficientes para cubrir los tres mil y tantos pesos a que asciende el exceso; de manera que en el nuevo ejercicio no habrá necesidad de nuevas aplicaciones, ni de que unas partidas reporten el exceso de otras.

28.—En cuanto al personal de la tripulación parece reducido en algunos buques y dependencias, pero no es así, porque lo único que se ha hecho ha sido, por ejemplo, cambiar los marineros y grumetes excedentes en los cañoneros en que hacían su práctica, a su buque escuela respectivo; hacer figurar en la servidumbre, creada por ley de 15 de Febrero del corriente año, a los individuos que desempeñan las funciones de ordenanzas y mozos, tal vez contra su voluntad puesto que sus contratos no los obligan a ello, a fin de que todos puedan ocupar los destinos que les correspondan en el plan general de barco; y hacer figurar a los Oficiales de Mar de 1.ª y otras clases y Maestranza a que se refiere la ley que he citado para que haya partidas en el presupuesto que reporten su sueldo y raciones sin que afecten a la de gastos extraordinarios de guerra.

29.—Por lo que se relaciona con los Jefes, Oficiales y Aspirantes, existen, según el Escalafón, 8 Capitanes de Fragata, 10 Tenientes Mayores, 8 Primeros Tenientes, 13 Segundos Tenientes, 12 Subtenientes, y 11 Aspirantes, que forman un total de 62 individuos; de los que hay un Capitán de Fragata que presta servicios como Jefe Político de Isla del Carmen y cuyo

suelo se paga con cargo al Ramo de Marina, sin que a este le resulte ninguna utilidad; dos Tenientes Mayores comisionados en la Secretaría de Comunicaciones cuyos haberes debería cubrirse con cargo a la misma; otro que desempeña el cargo de Piloto Mayor en Progreso y uno enfermo, que tal vez sea dado de baja por inútil, a los que se agrega un Subteniente que estudia en París para Ingeniero Naval, quedando para todo servicio 56. El proyecto tiene comisiones para 2 Capitanes de Navío, 8 Capitanes de Fragata, y Tenientes Mayores, 9 Primeros Tenientes, 14 Segundos Tenientes, 10 Subtenientes y 5 Aspirantes que forman un total de 53 personas, que presentan tres plazas menos en apariencia, porque habrá 8 plazas de profesores en la Escuela Naval que cubrir.

30.—No he tomado en consideración la existencia de los seis Jefes y Oficiales que he reducido por considerar justo que los sueldos de cuatro de ellos que sirven a otras Secretarías de Estado, sean cubiertos con cargo a sus respectivos presupuestos, ya que a la Armada no le resulta ninguna utilidad con ese modo de ser de los interesados y los de los otros dos ya están incluidos en la suma general.

31.—Para llevar a cabo esta idea, que como he dicho obedece a meditado plan y aceptado por Ud. en su mayor parte, es preciso que no se varíe en lo más mínimo ninguna de las partes que lo componen, para que todo su mecanismo funcione con regularidad y dé los buenos resultados que deben esperarse, siendo solo necesario que Ud., Sr. Secretario, se sirva acordar que se ceda a la Marina el edificio que en Veracruz, perteneció a la Comandancia de Armas, para dedicarlo a la Escuela Naval Militar y el que con poco gasto puede arreglarse para su nuevo objeto y que se supriman en el Colegio Militar los Profesores de Marina y plazas de alumnos que estudian para Aspirantes y que pasarán a dicha Escuela.

32.—La objeción principal que se ha venido haciendo para que el plantel de que me ocupo se ubique en Veracruz, consiste en el temor de que no haya número bastante de jóvenes que se atrevan a ir allí, por temor del vómito y que sacrifique algunos de los cursantes. Esta se rebate con el hecho de que las 15 plazas que tiene la Escuela teórico-práctica de Maquinistas.

se cubrieron en el acto, y fueron tantas las solicitudes pidiendo ingresar, que en el nuevo presupuesto se han considerado 30, y en cuanto a la segunda, debiendo el marino vivir en las costas y la mar, por exigirlo así la índole de la profesión, más vale procurar aclimatarlo a ello desde su tierna edad, que no cuando sea ya hombre y de esa manera en el caso de una desgracia es preferible que la sufra desde luego y no cuando esté ya al fin de su carrera por las razones que expuse en la Fracción III del párrafo segundo.

33.—Además, como ya en Julio el Arsenal Nacional estará en plena actividad de sus trabajos, aumentará su tráfico y movimiento y será indispensable quitar de allí a los alumnos de la Escuela Teórico-práctica de Maquinistas, porque no habrá la quietud indispensable para que los alumnos hagan sus estudios ni el Director y los Oficiales del Establecimiento podrán atender a su instrucción.

34.—En vista de todo lo expuesto y salvo el mejor parecer de Ud. me permito proponer a su respetable consideración, lo siguiente:

Primero.—Que se remita a la Cámara de Diputados por conducto de la Secretaría de Hacienda, el presupuesto de Marina para el Año Fiscal de 1897 a 1898, sacado del "Estado" respectivo, pues con él se cubren los servicios actuales y se crean otros con solo el aumento de \$ 3,267.35.

Segundo.—Que si el C. Presidente de la República, se sirve aprobar el adjunto proyecto de Ley, se le dé la debida publicidad y que se tomen oportunamente todas las determinaciones que tiendan a llevarlo a efecto en la fecha que indica.

México, Abril 19 de 1897.

El Brigadier

Jefe del Departamento

J. M. de la Vega.—Rúbrica.

ACUERDO.

Abril 21 de 1897.

Aprobado por el Sr. Presidente; vuelva al Departamento de Marina para que se mande el presupuesto a Hacienda y se consulte minuta de Decreto y se libren las demás órdenes.
—Rúbrica ilegible.

Habiéndose aprobado la iniciativa del Brigadier De la Vega, se autorizó la creación de la Escuela Naval Militar por Decreto Presidencial que dice:

Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que en atención a las dificultades que se han presentado para obtener un buque ya construido que reúna las condiciones adecuadas para instalar en él la Escuela Naval flotante a que se refiere la Ley de 8 de Enero de 1896, y considerando que mientras se toman las medidas conducentes para llenar este requisito, es de absoluta necesidad atender a la formación del personal que en lo sucesivo preste sus servicios en la Armada y en la Marina Mercante, aprovechando para ello los elementos que en la actualidad existen para impartir la instrucción científica y práctica a los jóvenes que quieran formar el contingente de Oficiales, Maquinistas y Pilotos que demandan los expresados servicios; en uso de las facultades que me concede el Art. 6º de la Ley de 30 de Mayo del año de 1896, y el único de la de 17 de Diciembre del mismo año, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Artículo 1/o.—Mientras se adquiere por la Nación un buque con las condiciones apropiadas para instalar a bordo la Escuela Naval Flotante de que trata la Fracción 4 del Artículo 1º de la Ley de 8 de Enero de 1896, se establece en Veracruz un plantel en el que se impartirá la instrucción científica, militar y accesoria a los jóvenes que se dediquen a las carreras de Oficiales de Guerra y Maquinistas de la Armada, el que se denominará "Escuela Naval Militar".

Artículo 2/o.—Dependerá directamente de la Secretaría de Guerra y Marina, la que expedirá el Reglamento respectivo en el que constarán: las condiciones de admisión de los alumnos, el plan de estudios, duración de ellos y demás requisitos para normar su marcha interior.

Artículo 3/o.—En la misma Escuela podrán obtener su instrucción los jóvenes que quieran seguir las carreras de Pilotos y Maquinistas de la Marina Mercante, los que se sujetarán a las prescripciones de dicho reglamento.

Artículo 4/o.—El personal, sueldos y gastos de la "Escuela Naval Militar", serán los que señale la Ley de Presupuestos de 1897 a 1898.

Artículo 5/o.—Se refunde en ella la Escuela Teórico-práctica de Maquinistas que existe en el Arsenal Nacional.

Artículo 6/o.—Todos los gastos que sean necesarios para el arreglo del edificio en que deba instalarse la Escuela, compra de muebles, libros, instrumentos, enseres y útiles indispensables, se aplicarán a sobrante que tengan las distintas partidas de las consignaciones de Marina existentes en el presupuesto del presente año fiscal.

Artículo 7/o.—La “Escuela Naval Militar” se inaugurará el día 1º de Julio próximo.

Artículo 8/o.—Se destina el buque de vela, últimamente comprado por el Gobierno, al servicio de “Escuela Práctica de Clases y Marinería” y su régimen interior será también reglamentado por el C. Secretario de Guerra y Marina.

Artículo 9/o.—Los viajes de prueba y la práctica que deben tener los alumnos de la Escuela Naval Militar, ya sea que se dediquen a la carrera de marina o a la de maquinistas, se hará a bordo de los buques del Estado, en la Corbeta Escuela “Zaragoza” y en el Arsenal Nacional, según lo disponga el Ejecutivo de la Unión.

Artículo 10/o.—Los alumnos que en el Colegio Militar siguen la carrera de Marina, y los que estudian en la Escuela Teórico-práctica de Maquinistas, pasarán a continuar los cursos de las asignaturas que les correspondan en la Escuela Naval Militar”, sin que esto les cause interrupción en el tiempo de servicios.

Artículo Transitorio.—Se derogan, etc., etc. . . .

Para los efectos de la instalación de la Escuela Naval, se giraron las ordenes correspondientes para la ministración de fondos destinados a las obras de adaptación, así como para la compra de muebles, instrumentos, útiles y enseres, siendo comisionado para hacer la instalación que debería tener efecto el día 1º de Julio de aquel año de 1897, el Capitán de Fragata Manuel E. Izaguirre, primer Director de la Escuela, que ascendió a Capitán de Navío con la misma fecha 1º de Julio expresado.

Con motivo de la inauguración de la Escuela, su Director, Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre, rindió el siguiente parte a la Secretaría de Guerra y Marina:

“Tengo la honra de comunicar a Ud. que en cumplimiento de sus superiores ordenes, quedó hoy inaugurada esta Escuela Naval, que es una nueva prueba de la protección que tanto el C. Presidente de la República, como Ud., se sirven impartir a la incipiente Armada Nacional y en la que procuraré seguir sus respetables instrucciones acerca de los hábitos de moral, patriotismo, honradez y aplicación que debo inculcar a mis alumnos. para secundar así el programa de dicho Primer Magistrado y de Ud. en la reorganización del Ejército y la Armada”.

Libertad y Constitución.

H. Veracruz, Ver., Julio 1º. de 1897

El Capitán de Navío Director

M. E. Izaguirre.—Rúbricas.

El primer personal directivo de la Escuela Naval Militar, quedó integrado como sigue:

Director Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre.
 Subdirector Capitán de Fragata Ignacio Híjar.
 Jefe del Detall Primer Teniente Gabriel A. Carvallo.
 Jefe de la 1/a. Brigada. Segundo Teniente Vicente Solache.
 Jefe de la 2/a. Brigada. Segundo Teniente Francisco Rivadeneira.

2º. Jefe de la 1/a. Brigda. Subteniente José Ornelas.

2º. Jefe de la 2/a. Brigda. ” Tristán Canales
 Srio. Bibliotecario ” Francisco Rivadeneira (Homónimo).

La Escuela Naval Militar fué instalada en una casa de madera compuesta de dos cuerpos o aleros de dos pisos, con un patio intermedio, que ocupaban las Oficinas de los Juzgados Militares de la Comandancia Militar de la Plaza, en la calle de Landero y Cos, al costado sur de “pescadería”, el mercado de peces y mariscos del puerto, y con vista al mar en su costado oriental.

Una escuela del tipo de la Naval Militar que se proyectó, se instalaba por primera vez en la República para proveer de Oficiales a la Armada, tanto de cubierta como de máquinas y se puso bajo la acertada dirección del Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre, hábil organizador, que desde un principio, dió a la Es-

cuela Naval Militar un buen sentado prestigio, por sus normas de disciplina, de orden y de eficiencia en las promociones de personal.

El Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre, como primer Director de la Escuela, la regentó durante muchos años, habiéndose formado bajo su dirección, los primeros Oficiales de la Armada, que unificando al personal, sentaron las bases y normas que han regido hasta la fecha, en la administración, manejo y prestigio de la Marina Militar de México.

Tanto los Oficiales de la Armada, que salían de la Escuela con el grado de Aspirantes de Primera, como los Pilotines para la Marina Mercante, complementaban sus estudios con seis meses de prácticas marineras a bordo de algún buque de la Armada, constituyendo este período de tiempo, el Segundo Semestre de estudios de los nueve en total, que componían el período escolar.

El pié veterano lo integraron los Cadetes del H. Colegio Militar a que se ha hecho referencia, formándose la primera promoción con ellos y con los alumnos de la Escuela de Maquinistas Navales del Arsenal Nacional, que pasaron a la Escuela Naval, así como con los procedentes del concurso directo, siendo los primeros los siguientes:

Ignacio Galindo, Rodolfo Figueroa, Eduardo Loaeza, Rafael Carrión, Ignacio Arenas, Manuel J. Urrea; Leopoldo Hernández Aceves, Carlos Jiménez, Manuel Portilla Villar, Manuel Escudero, Abelardo y Enrique Antiga, Luis P. Florencia, Gabriel Covarrubias (que murió de fiebre amarilla el mismo año), Saturnino Almada, Arturo Limón, Luis G. Izaguirre, Juan Manuel Hernández, Alonso Elizondo, y Francisco Amado.

Procedentes de la Escuela de Maquinistas del Arsenal Nacional fueron: Carlos M. Peralta, Miguel Avila, Oscar Arenas, Manuel Silva, Pedro J. Reynaud, Sotero Rodríguez, Palemón Serrano, Enrique Vázquez, Abel Conde de la Torre, y Manuel Hinojosa (que murió de fiebre amarilla el mismo año).

Y procedentes del concurso directo, ingresaron: Luis Hurtado de Mendoza, José Rodríguez Malpica, Julián Tiburcio, Guillermo Acosta, Gonzalo Sierra, Rafael Izaguirre, Julio de



El Comodoro Manuel E. Izaguirre, que siendo Capitán de Fragata, fué nombrado Director de la Escuela Naval Militar, ascendiendo a Capitán de Navío el 1º. de Julio de 1897, al ser inaugurada dicha Escuela en igual fecha.

Lara (que también murió de fiebre amarilla), Manuel Garza Leija, Luis Rebatet, José González Williams, Pastor Herrera Perea, Rodolfo Cano Z., Rafael Benítez, Omar Ortiz, Arturo A. Medina, Angel Baturoni, Manuel Carvajal y Ricardo Silva.

El primer Subdirector que tuvo la Escuela Naval Militar fué el Capitán de Fragata Don Ignacio Híjar y fungieron como Directores, después del Comandante Izaguirre y sucesivamente, los siguientes Jefes de la Armada:

Capitán de Fragata Manuel Azueta (Agosto 11 de 904), Teniente Mayor Vicente Solache (Marzo 23 de 906), Capitán vío Manuel Azueta (Julio 28 de 910).—Capitán de Fragata de Fragata Manuel Trujillo (Mayo 20 de 908), Capitán de Na- José Servín y L. (Octubre 1 de 911).—Capitán de Fragata Rafael Carrión (Sepbre. 1 de 913).—Capitán de Navío Arturo F. Laphan (Enero 1 de 919).—General de División Gabriel A. Carvallo (Marino) (Novbre. 11 de 920) Comodoro Manuel E. Izaguirre (Marzo 1 de 924).—Comodoro Luis Hurtado de Mendoza (Novbre. 1 de 924).—Comodoro José de la Llave (Dic. 1 de 928).—Comodoro José Rodríguez Malpica (Marzo 15 de 929).—Comodoro Carlos Castillo Bretón (Abril 1 de 932).—Capitán de Navío Roberto Laurencio Valencia (Feb. 1 de 935).—Comodoro Mario Rodríguez Malpica (Jun. 1 de 940).—Capitán de Fragata Antonio Vázquez del Mercado (Enero 1 de 941).—Contralmirante José Rodríguez Malpica (Oct. 16 de 941).—Comodoro Gondrán J. Chapital (Sep. 21 de 943).—Capitán de Navío Jorge Lang Islas (Enero 1 de 947).—Capitán de Navío Luis M. Bravo Carrera (Enero 1 de 947).—Comodoro Alvaro Sandoval Paullada (Enero 16 de 949).—Comodoro Antonio J. Aznar Zetina (Enero 1 de 953).—Capitán de Navío Gustavo Rueda Medina (Enero 1 de 954).—Contralmirante Gondrán J. Chapital Ortiz (Enero 16 de 955).—Capitán de Navío Serafín Fernández Pizarro (Enero 16 de 956).—Capitán de Navío Diego Mújica Naranjo (Feb. 16 de 958).—Capitán de Navío Enrique Altamirano Domínguez (Marzo 1 de 960).

El personal de Cadetes se organizó en dos unidades que recibieron el nombre de Primera y Segunda Brigadas, al mando

de un Primer Teniente cada una con un Segundo Teniente como subalterno.

La Escuela Naval Militar de Veracruz se inauguró, instalándose en el local que había ocupado la Comandancia Militar de la Plaza, con los Juzgados Militares, como ya se dijo, que era un edificio de madera, siendo comisionado para instalarla el propio Director nombrado Capitán de Navío Manuel E. Izaguirre, que recibió la suma de TRESCIENTOS PESOS, cantidad acordada por la Secretaría de Guerra y Marina de aquel tiempo, para gastos de la celebración.

La Escuela Naval Militar se constituyó en internado bajo el régimen militar, asignándosele la dotación de armas y parque correspondientes y una banda de guerra compuesta de cuatro tambores y cuatro cornetas.

Tales fueron los elementos con que inició sus labores la Heroica Escuela Naval Militar de Veracruz, inaugurando sus cursos escolares con quince profesores nombrados de los profesionistas distinguidos del puerto y algunos Jefes y Oficiales de la Armada; entre los primeros se contaron al Dr. José María Iglesias para las clases de Física y Química; al Dr. José Palazuelos, como Preparador para las clases anteriores; al Lic. Don Benjamín de Gibes, para la clase de Gramática española; Don Francisco Aspe para las clases de Francés; Don Francisco Sherwell para las clases de Inglés; Ingeniero Militar Don Pedro Pablo Romero para las clases de Geometría y Trigonometría; Ingeniero Tamborrel para las clases de Mecánica; Mayor de Ingenieros Don Francisco Rocha, para la clase de Geometría Descriptiva; y completándose el personal docente con Jefes y Oficiales de la Armada, figurando en primer término los Oficiales de la propia Escuela que lo eran los Primeros Tenientes Vicente Solache y Francisco Rivadeneyra así como los Segundos Tenientes Alberto Gochicoa y Tristán Canales.

El Plan de Estudios que se puso en vigor y que rigió por varios años, fué el siguiente:

Plan de Estudios de la Escuela Naval Militar Para Oficiales
del Cuerpo de Guerra.

1er. Semestre:

Aritmética Razonada.
Geografía de México.—1er.
Curso.
Español.
Ordenanza del Ejército.
Táctica de Infantería.
Dibujo de Paisaje.
Caligrafía.

2º Semestre. (A bordo:

Nomenclatura de términos
náuticos. Nomenclatura de
Artillería y su manejo.—
Subir a los altos, largar y
aferrar velas, nudos, etc.
Manejo de botes, zafarran-
chos, prácticas marineras.

3er. Semestre:

Algebra.
Nociones de Cosmografía.
Francés, 1er. Curso.
Ordenanza Naval.
Gimnasia.
Dibujo de Paisaje.

4º Semestre:

Geometría Plana y en el Es-
pacio.
Geografía de México.—2º
Curso.
Francés. 2º Curso.
Historia de México.
Dibujo Lineal.

5º Semestre:

Trigonometría Rec. y Esféri-
ca.
Geometría Descriptiva.
Nociones de Historia Uni-
versal.
Inglés 1er. Curso.
Fortificación Pasajera.
Dibujo Lavado.

6º Semestre:

Geometría Analít. y Cálculo
Infinitesimal.
Inglés 2º Curso.
Jurisprudencia Militar.
Esgrima y Tiro de Pisto!a.
Dibujo de Máquinas.

7° Semestre:

Mecánica Analítica.
 Química.
 Inglés 3er. Curso.
 Meteorología Náutica y Teoría de los Huracanes.
 Dibujo Topográfico.

8° Semestre:

Astronomía Náutica.
 Artillería Naval y Torpedos.
 Inglés, Cuarto Curso.
 Dibujo Hidrográfico.

9° Semestre:

Navegación.
 Táctica Naval.
 Movimiento de Bajajes.
 Hidrografía.

Plan de Estudios para Oficiales Maquinistas Navales.

Los mismos estudios que para Oficiales de Guerra hasta el 6° Semestre con exclusión de Fortificación Pasajera y Jurisprudencia Militar.

7° Semestre:

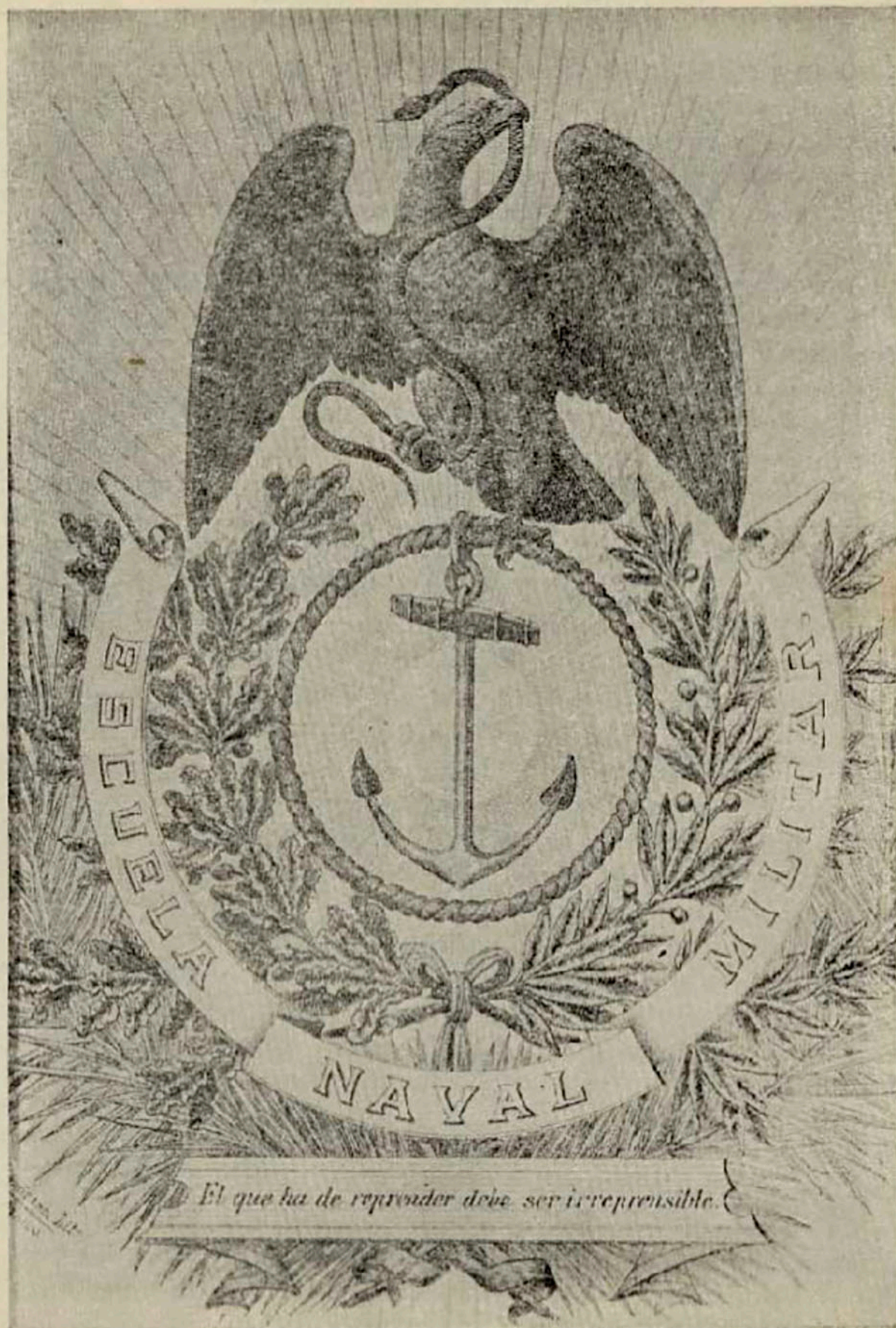
Mecánica Analítica.
 Química.
 Inglés, 3er. Curso.
 Dibujo de Máquinas, 1er. Curso.
 Prácticas de Talleres.

8° Semestre:

Mecánica Aplicada.
 Inglés, 4° Curso.
 Máquinas de Vapor, 1er. Curso.
 Dibujo de Máquinas, 2° Curso.
 Prácticas de Talleres.
 so.

9° Semestre:

Máquinas de Vapor, 2° Curso.
 so.
 Calderas de vapor.
 Dibujo de Máquinas. 3er. Curso.
 Prácticas de Talleres.



El Escudo de la Escuela Naval Militar.

Tan pronto se estableció la Escuela Naval en el edificio que se mencionó, se procedió a adaptarlo mejor, iniciándose las obras bajo la dirección del Ing. José López Guerrero, quien proyectó construir dos cuerpos laterales de mampostería, instalándose los dormitorios en la planta alta y dejando la baja para cátedras y servicios. En la construcción se utilizó la "piedra muca", como se llamaba en Veracruz, al material de muralla del puerto, que se tomó para la Escuela, una piedra de poca densidad, blanca y porosa, de origen madreporico y de apariencia de zoofito fósil.

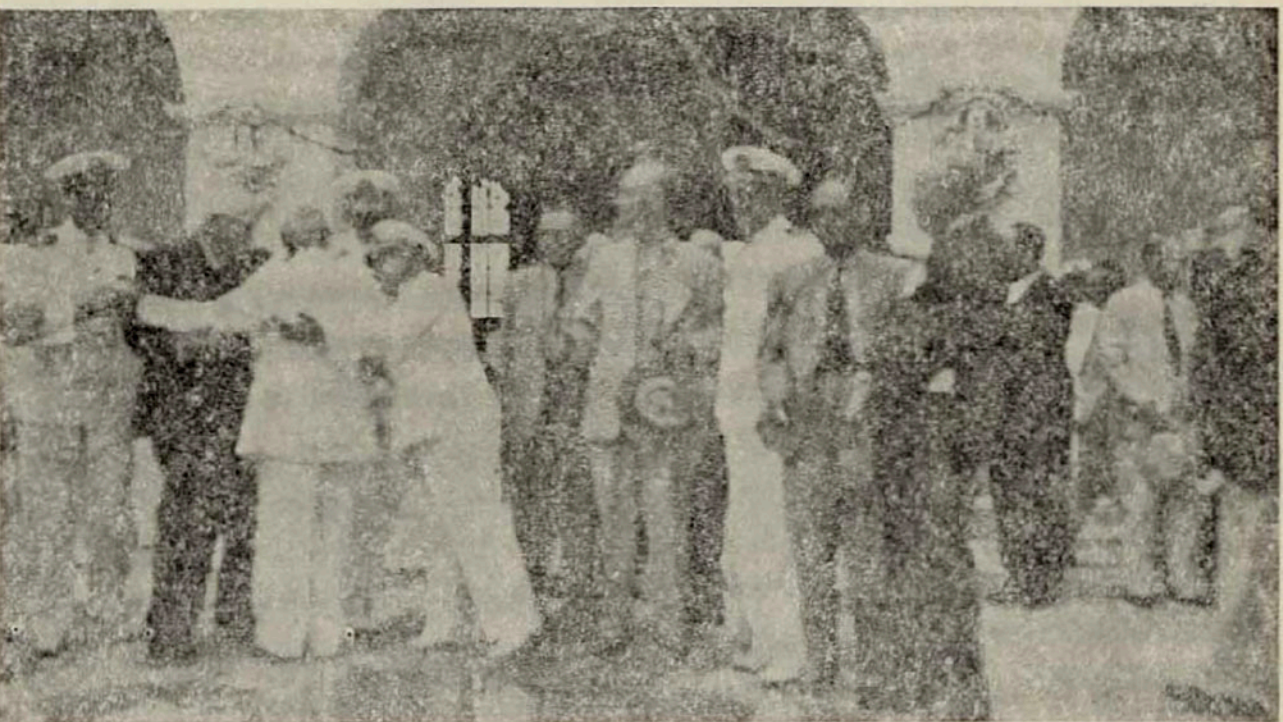
La Escuela Naval Militar continuó así con muy buen éxito, proporcionando semestralmente las promociones de Oficiales de Guerra y Maquinistas Navales, que iban a formar parte de las dotaciones de los buques de guerra de la Armada, cumpliendo su Primer Cincuentenario el día 1º de Julio de 1947, que fué celebrado con gran regocijo, presidiendo los festejos el Contralmirante Don Luis Schaufelberger, Subsecretario de Marina Encargado del Despacho.

Fueron invitados todos los hijos de la Escuela Naval, aun fuera del servicio de la Armada, así como todos los Jefes y Oficiales de la misma, teniendo lugar en grata camaradería, un "rancho de Alumnos", que se sirvió a medio día y un gran baile que se verificó durante la noche de aquél día.

Para desfilas al "rancho", se formaron por antigüedad todos los invitados, sin tener en cuenta su graduación, así como los alumnos actuales, en el patio central del edificio de entonces, formando a la cabeza los más antiguos: Almirante Don Gabriel A. Carvallo y Capitán de Navío Don Agustín Zenfreno, a la sazón, de 94 y 90 años de edad respectivamente, y el desfile, al toque de "rancho", lo mandó por elección de los asistentes, el Capitán de Marina Don Francisco Amado, que fuera Aspirante de Segunda de la Primera Brigada de la Escuela, allá por el año de 1900.

Durante el "rancho" reinó gran alegría y animación, recordándose las peripecias, anécdotas y percances, de tiempos pasados en la vida de cadetes, bajo aquellos techos que nos dieron albergue en aquella querida Escuela.

Hubo muchos brindis jocosos y alusivos y el Capitán de



X — 1. Capitán Agustín Zendero. 2. 2. Teniente retirado José Ornelas: 3. Contralmirante Manuel Trujillo. 4: Contralmirante, Subsecretario de Marina, Encargado del Despacho Luis Schaufelberger. — 5. Maquinista Naval Angel Baturoni. 6. 1er. Teniente retirado Carlos Morales Díaz. — 7 — X — 8—Capitán de Navío retirado Guillermo León Tagle. — 9 General Juan Mérito.— 10. Capitán de altura Francisco A. Funes.— 11.—Capitán de Navío retirado Juan de Dios Bonilla. 12.-- Maquinista Naval Enrique Pawling.

Un grupo de Jefes y Oficiales de la Armada, retirados y en servicio activo, en el patio de la Heroica Escuela Naval Militar antes de desfilas al "Rancho de Alumnos", el día 1º de Julio de 1947; CINCUENTENARIO DE LA ESCUELA NAVAL.

Fragata Don Gustavo Rueda Medina, pronunció como autor, la bella y emotiva composición siguiente:

CINCUENTENARIO DE LA ESCUELA NAVAL

I

¡Noble Escuela Naval!

Entre tus muros resonaba mi grito;
cuando el grito era claro, la esperanza era entera
era párvula el alma, la mente volandera.
y era joven la seda que besé en tu bandera....

Pródigo de los vientos y de las tempestades,
vuelvo a la sombra vieja de tu arcada
donde cada rincón es relicario,
cálido de saudales.....

Quiero asir el minuto que no pase,
entre lo rutinario de tu vida llama,
como si aún me diera tu campana
el temeroso aviso de ir a clase.

Como si me esperara en el salón
el Profesor Sempé para francés;
o el viejo Díaz Mirón;
la revuelta melena de león
apoyada en el muro,
o el bigote a horcajadas en el puro
como galeote negro en un hauprés.

Como si me tomaran de revés
las ecuaciones del señor Minor,
y un Cabo autoritario, por más señas tambor,
me pusiera en la Guardia de plantón
por la más trivial cosa,
mientras acrecentaban mi pavor
las barbas anacrónicas del General Carvallo,
u ondulaban las cejas antagónicas
de Rodríguez Mendoza
tras un tubo de ensayo.....

Como si discurriera: Quijote sin caballo,
con la traza bizarra del chapeo
meada entre la nube del tabaco inglés,
el Profesor Fernando Silicco,
discutiendo en francés con el señor García,
risueño y pequeñito, que mentía,
junto al porte cabal del Caballero
Andante que tenía

melena ensortijada de poeta,
mostacho mosquetero;
la figura cordial de un Escudero.

En mi magna ignorancia me sentía,
ante tamaña ciencia trashumante,
un flaco y melancólico rumiante,
o caballejo al trote que asumía
la talla intelectual de rocinante.

Dos dignos Comandantes Rafaeles
(Izaguirre y Carrión)
eran los timoneles de mi primera ruta
entre la marejada de papeles,
doctos y memorables
en que bogaba la Subdirección;
que a mis ojos crecíase el tenor
de una temida y milagrosa gruta,
que guardara las hojas y la fruta
del árbol de la ciencia
en incunables.....

II

En evocación retrospectiva
escucho tu corneta,
al toque de Retreta derramarse
por el patio anchuroso
que iluminaba con incierto lampo,
un poste con su foco
persistente cual lámpara votiva,
a cuyo rededor pasaban graves
los Cadetes antiguos cual pisando,
el puente de comando de las naves.....

Y mientras tanto pobre plebe anónima,
por rincones y patios fugitiva
ante la magna alarma de la "pócima"
pasaban los noveles a estampía,
como en el mar escapa la sardina
de la voracidad de los jureles....

De Cadete de Primera para arriba,
dorada aristocracia de la Escuela
se disfrutaba el raro privilegio
de sacar las narices por balcones
traseros del colegio,
para mirar el anchuroso mundo
del jardín aledaño,

y lanzar un suspiro tan profundo
 que tardaba un año
 en cruzar la minúscula plazuela,
 y trepar a los anchos ventanales
 floridos y repletos de juncuales
 alumnas de Delfino Valenzuela.

Y otra vez tu diana,
 tu corneta, tu marcha y tu campana,
 otra vez las cazuelas rebosantes de avena
 y huevos fritos que estrelló Kobata;
 asiático surtidor de vitaminas,
 entre la lobreguez de tus cocinas....
 Otra vez el plantón porque fallaban
 el ancla, la rabiza o la corbata,
 o por moverse en filas....

Otra vez afligida comitiva,
 camino del Salón de Descriptiva
 para enfrentarse con Ulises Díaz,
 Lógica con Zamora y Derecho con Prado....
 Y así.... en la más dura forma
 nos ibas educando poco a poco
 con el consejo leal de profesores
 a quienes debo gratitud gigante
 por cordiales motivos,
 y que no nombro porque fueron muchos,
 pero que vienen a mi mente vivos....

III

¡Seres y sombras!
 Sombras cordiales de un pasado que evoco....
 ¡Noble Escuela Naval!
 Al llegar a la sombra de tu arcada
 me traspasa tu espíritu que toco.
 Me conforta tu orgullo
 de calles nuevas y heridas viejas.
 con que pretendes ocultar tus fallas;
 fracaso de barniz y de revoco,
 sobre la cicatriz de la metralla.

Pero no es el polvo donde se halla
 el espíritu fúlgido que invoco.
 Está en el toldo de estrellas y gaviotas
 de los puentes en vela....;
 en el cruce de todas las derrotas
 de los anchos caminos marineros....

Se derrama por abras y caletas,
radas y surgideros
donde tus hijos el bajel fondean.
Se yergue inquebrantable
donde quiera que ondean
sobre las olas los colores caros.
Flameó sobre los buques petroleros,
hundidos en las noches espantables
que sangraban las llamas del incendio;
entre las cuchilladas de los faros....

Espíritu que alienta a centenares
de tus hijos dispersos que laboran
en civiles afanes.
Se forja entre tus muros que caldean
las lumbres tropicales;
vence los elementos,
y al henchirse parece que cuartea
la Rosa de los vientos....

IV

¡Vieja Escuela Naval!....
¡Qué remotas las horas de tus primeras dianas!
El tiempo caló huecos en las filas.
fatigó de paisajes las pupilas,
y cuajó con la nieve de las canas
pensamientos adultos.

Con el alma en reversa, encaminada
hacia el clamor de tu primera diana
parejas ilusiones nos hermanan
con aquellos varones que fundaron
este cálido hogar....

V

Don José de la Vega, Brigadier de la Armada,
hizo su sueño piedra que había de perdurar
y su espíritu aliento que se tendió al futuro,
como la vela curva de la nave al zarpar....

Espíritu gallardo, que enraizó en este suelo,
se alzó cual trepadora ambiciosa de cielo
que buscara el zafir....

y culminó en la gesta de Cadetes ungidos,
entre los estampidos del veintiuno de Abril.

Brigadier de la Vega, Comandante Izaguirre;
temple de caballeros, ejemplo de soldados;

honor de los más altos traerlos del pasado
para entregarlos vivos a la posteridad!

Caballeros Cadetes de la hueste presente:
Tal las nobles figuras que vamos a confiar,
desde hoy a las horas del futuro sin fin,
a la guarda segura de vuestra lealtad
y la honra sin tacha de vuestro espadín.

Sabemos que quedan en muy nobles manos,
Venís de una estirpe de claro blazón;
se os han inculcado los altos deberes,
Sabéis por qué y cuándo se vive o se muere;
Y lleváis la espada junto al corazón.

VI

¡Noble Escuela Naval!
Han llegado tus hijos!

Son los que cautivaron la fortuna
y llegaron a tu arcada vencedores.
Están los que vivieron a rigores,
cayendo a trechos, levantando a ratos
rebeldes a rendirse a la derrota,
y a los que causan singular congoja
con la sombra sedante de tus muros....

Pero están todos juntos, agrupados
en el espíritu de unión que inculcas.
Han venido por todos los caminos
y llegaron de todas las edades....

De las prometedoras mocedades
en que se finca el porvenir que buscas,
a los hombres ancianos que rindieron
su sabia en el rigor de la jornada....

Y yo que estoy situado,
en ecuador equidistante a polos,
¡abro los brazos en tu augusto nombre
para poderlos estrechar a todos!

VII

Hoy que estamos unidos;
seres y espectros, espíritus y sombras;
en este viejo caserón que tiene
el prestigio de hogar, aula y baluarte;
de cincuenta años rendiré este parte:
"Se ha cumplido el deber,
sencillamente"

Hemos luchado desesperadamente
en una brega en apariencia vana
contra una dura mar de incomprensión....

Y sin embargo no;
ha medio siglo que zarpó el galcón
con la proa apuntada hacia el futuro;
y el futuro es el mar.... ¡Estoy seguro!

No madura la Patria todavía
para afrontar los riesgos de un océano,
que abandonara en los amargos días
en que se puso el porvenir de España.

Pero existen derechos vigentes en el mar,
porque hablamos la lengua de Castilla;
vigentes porque fueron mexicanas
las naves que en otrora levantarán
el velo de las islas Filipinas
al asombro del mundo occidental.

Yo digo a los Cadetes de la Escuela Naval:
No importa

que nosotros boguemos entre sombras;
en vuestra vela prende ya la lumbre solar.
El orto es inminente, la raza se encamina
a recobrar de siempre su ruta secular

Acaso cuando surjan las naves de la espera
empiece en nuestra vida tal vez a atardecer....
Desde los muelles quietos, con ojos empañados,
acaso cuando zarpen las miremos partir....
Pero al ver a lo lejos flotando su bandera,
en nuestro pecho acaso.... ¡comience a amanecer!

VIII

¡Noble Escuela Naval!

Tu espíritu maduro no vive del presente,
apunta hacia el futuro....

Y tal feliz augurio; ahora que estamos juntos
bajo la sombra vieja de la arcada,
nos honra con vivir este minuto
con el Jefe Supremo de la Armada.

Coincidencia que antójase llamada
en la vetusta puerta del hogar;
porque se asienta en el sitio más alto,
entre los Magistrados de la Patria,
un hombre que ama el mar....

Y no lo quiere con amor romántico
de blandujo entusiasmo intrascendente
sino con previsiones de estadista.

Parece que su vista
horadara el futuro y descubriera,
con el sexto sentido del vidente,
el sino includible de su raza
emerger de las olas.

Su programa de puertos y caminos;
así los vecinales como los importantes,
que roturan las hoscas serranías
y enlazan los océanos;
los sensatos intentos industriales;
la redención del campo,
con miras a copiosa producción
y margen a exportar;
es un programa armónico de acción
encaminado al mar.

Programa así, fincado en realidades,
que se propone resolver a fondo
los problemas navales;
es la promesa seria,
la garantía que brinda el Mandatario
cuya actuación nos ha galvanizado;
y nos tiene agrupados a su lado,
en un círculo férreo de lealtad.

IX

Nosotros tripulamos las naves de la sombra
que bogaron de noche....
sobre mares sin luz....

Ahora la confianza revive en los retoños
de la hora fecunda de este cálido hogar.

Ellos tienen derecho a realizar sus sueños
que embarcan en galeones de bravas aventuras.

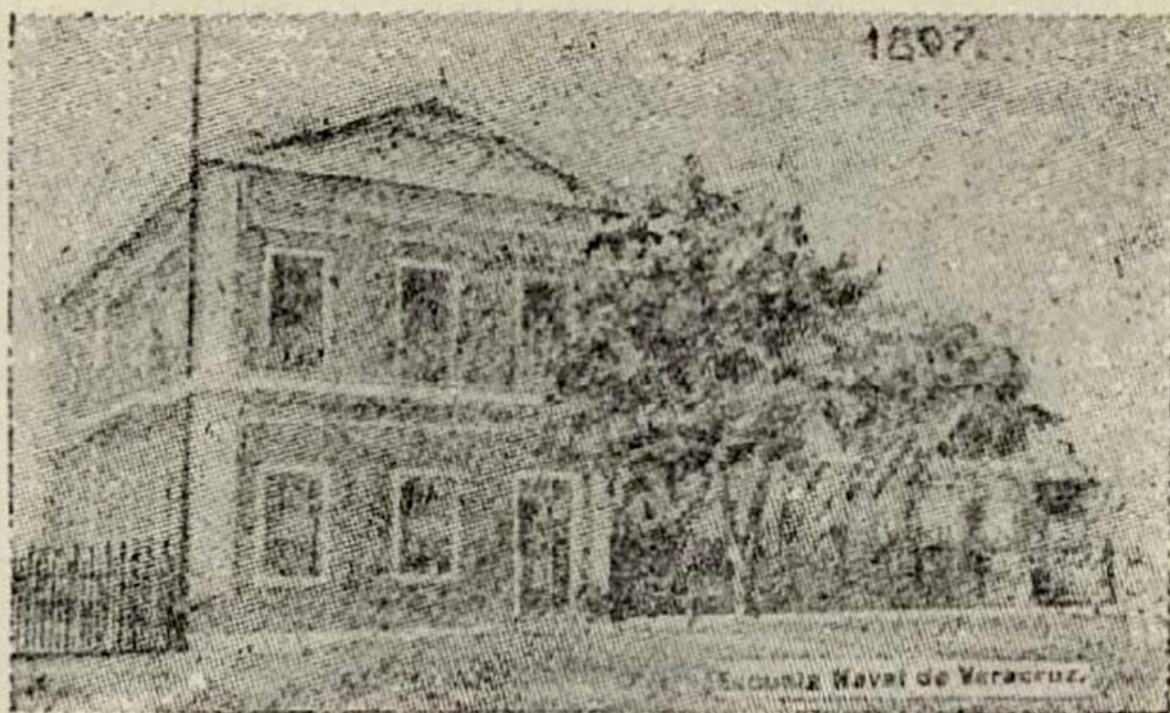
Nietos de la falange de los descubridores,
que señoreó en su hora la vastitud del mar;
guardan las escrituras de legados muy viejos
que vienen de una raza navegante y audaz.

A ellos corresponde retrotraer la estirpe
aun cuando era la dueña de la lumbre solar.

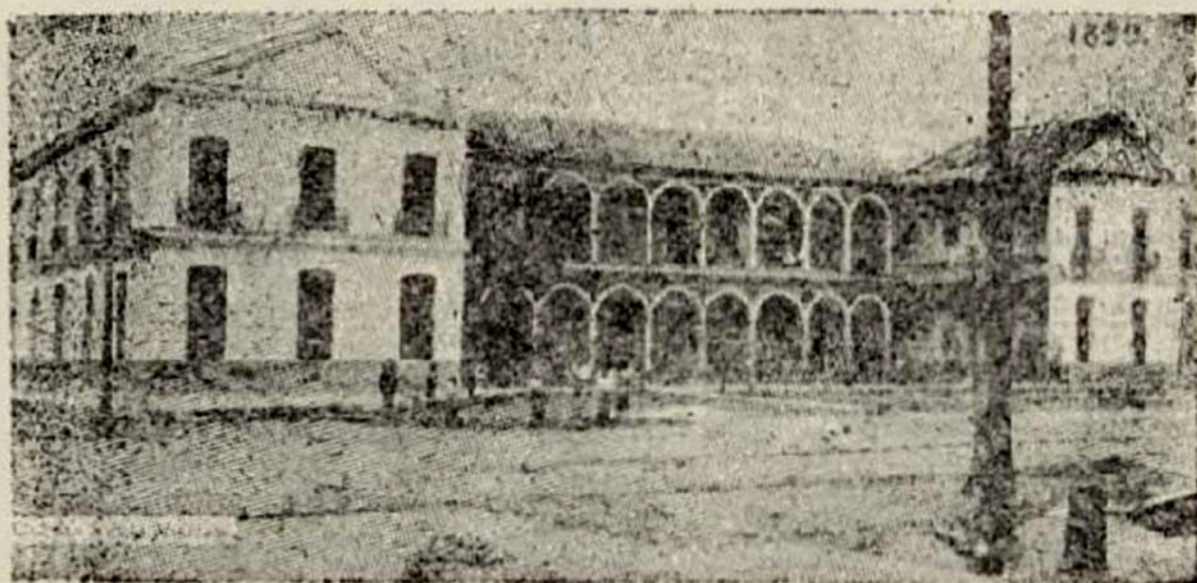
Porque son el producto más caro de su seno,
porque son esperanza y encarnan un ideal,
porque son la promesa clara de su futuro
esta Escuela Naval,
os confía sus Cadetes, Presidente Alemán.

México, 1/o. de Julio de 1947.

GUSTAVO RUEDA MEDINA.
Capitán de Fragata



Primer edificio de la Escuela Naval
en Veracruz (1897).



Segundo edificio de la Naval en Veracruz.

Durante la comida, el Teniente Coronel de Sanidad Naval Porfirio Sosa, dió lectura a su iniciativa dirigida al Congreso de la Unión, proponiendo que al igual que al Colegio Militar por su heroica gesta, se concediera a la Escuela Naval, el título de "HEROICA", iniciativa que fué recibida con nutridos aplausos. Tal iniciativa fué aprobada por el Congreso de la Unión y desde entonces nuestra Escuela lleva el título de HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR.

También durante el "rancho" se dió lectura y se cantó el corrido "Escuela Naval Militar", de que es autor el mismo de esta Historia Marítima, y que a la letra dice:

ESCUELA NAVAL MILITAR

CORRIDO

Con motivo de la celebración de sus "Bodas de Oro".

El año noventa y siete
Nuestra Nación gobernaba
Don Porfirio, que deseaba
Ver a México más fuerte.

Y queriendo se formara
Una Marina eficiente,
El Naval centro docente,
Decretó que se fundara.

Veracruz fué la escogida
Para construir en sus playas
Con piedra de sus murallas
Esta Escuela tan querida.

Desde entonces ha nutrido
Con su ciencia y su enseñanza
A jóvenes de pujanza
Que darle fama han sabido.

Nadie otra cosa esperara
En el suelo mexicano,
Ya que su "pié veterano"
De "aguiluchos" se formara

Escuela Naval gloriosa
De recuerdos juveniles
Hoy cumple cincuenta abriles
De actividad generosa.

Se pregonan donde quiera
De tus hijos los cantares,
Que al cruzar ignotos mares
Han honrado a tu bandera.

El invasor quiso un día
Atacarte con fiereza,
Contestaste con presteza,
Con valor y gallardía.

Y en nuestro cielo quedaron
Escritos como indelebles,
Los nombres de nuevos héroes
Que de tus aulas salieron.

Azueta y Virgilio Uribe
Con su actitud de espartanos
Dijeron a sus hermanos:
Así la Historia se escribe.

Celebran tus bodas de oro
Todos tus hijos unidos
Bajo tus techos reunidos
Por el saber y el decoro.

Que el destino al mundo asombre
Dándote nuevos laureles;
De México los bajeles
Sigam honrando tu nombre.

Y si nueva injuria hiciera
Convertirte en un baluarte,
Tus hijos sabrán honrarte
Defendiendo tu bandera.

H. Veracruz, Ver., Julio 1° de 1947.

Capitán Juan de Dios Bonilla.

Durante el transecurso de los años sucesivos de vida de la Escuela Naval han tenido lugar acontecimientos que dieron origen a la suspensión temporal de sus actividades, siendo la primera vez en el año de 1912, al tomar posesión del puerto de Veracruz una facción rebelde, que desconocía la autoridad Suprema del C. Presidente Constitucional Don Francisco I. Madero, y la segunda, al ser atacado el puerto por fuerzas invasoras norteamericanas el 21 de Abril de 1914, cuyos acontecimientos se refieren más adelante. En cuanto a lo ocurrido en el año de 1912, siendo Director del Establecimiento el Capitán de Fragata José Serbán y L., encontrándose aislado al mando de un grupo de jóvenes Cadetes, y considerando la gran responsabilidad a su cargo, decidió amparar la escuela bajo la neutralidad, mandando izar sobre el edificio la bandera de la Cruz Roja.

Al tener noticia de esta disposición los Alumnos de la Escuela, inspirados en un sentimiento de pundonor y de cumplimiento al deber, que se había logrado inculcarles, se vieron impulsados a exponer a su Director, el deseo vehemente que tenían de cumplir con su deber, sin ambigüedades ni limitaciones.

“El Cadete José Azueta, (que murió durante la invasión norteamericana), llevó la voz de sus compañeros y manifestó con gran virilidad y comedida forma, que todos deseaban que sobre el

mástil de su Escuela, no ondeara otra bandera que la de la Escuela Naval, por la que se hallaban dispuestos a combatir, en todo caso, en defensa del Gobierno Constituido”.

“El entonces Cadete y ahora Capitán de Altura Gustavo A. Bravo, ha relatado y publicado este episodio con amplitud que no cabe en estos apuntes; el mencionado Capitán termina como sigue: “Fuimos escuchados con vivo interés por nuestro Director. Aquel viejo marino, en su ya larga carrera, acostumbrado a luchar en quién sabe cuantos peligros y aventuras, dejó asomar a sus ojos dos lágrimas de emoción y de alegría, que fueron resbalando trémulas, consoladoras y lentas por su semblante visiblemente conmovido”.

“Un grito de “Viva la Escuela Naval” que repercutió enorme y sonoro por todos los ámbitos de aquel recinto querido, nos hizo aprestarnos a la lucha”.

“Al siguiente día y habiendo llegado a oídos del Jefe de la revuelta nuestra digna actitud, se nos dió a conocer una comunicación firmada por el propio General Félix Díaz, en la que nos expresaba, entre otros bellos conceptos, las seguridades de que sería respetada nuestra Escuela Naval, tan querida para él como el Colegio Militar del que era hijo, y que aplaudía nuestro proceder viendo con orgullo que seguíamos los pasos y el ejemplo de aquellos aguiluchos que ofrendaron sus vidas en defensa de la Patria”.

Los programas de estudios de la Escuela Naval Militar, han ido experimentando, a través de los años, modificaciones y ampliaciones, para mantenerlos constantemente al día con los adelantos de las ciencias, designándose con alguna frecuencia, grupos de cadetes que van al extranjero a perfeccionar sus conocimientos.

De manera que si algún retraso material se aprecia en la Armada no puede decirse lo mismo de lo intelectual, que se mantiene al día merced al esfuerzo constante que se ha hecho para mantener el alto abolengo de cultura que la Escuela ostenta”.

Entre las modificaciones que ha experimentado el Plan de Estudios de la Armada, se cuenta la supresión del Segundo Semestre de prácticas marineras a bordo, que fué substituido por

los "viajes de instrucción" que se llevan a cabo anualmente, embarcando todos los alumnos en algún buque de la Armada, para hacer travesías durante un mes.

También se suprimieron los cursos semestrales, substituyéndolos por cursos anuales, durante un período de cinco años. Más tarde se adoptó el sistema de estudios iguales para todos los alumnos, agrupando las dos carreras: de cubierta y de máquinas, y destinándose las promociones de Oficiales indistintamente a uno u otro servicio. Pero dicho sistema prevaleció pocos años, pues habiéndose comprobado que no era práctico y resultando con él algunos trastornos y dificultades, fué abandonado, restableciéndose nuevamente el sistema de dos carreras de Oficiales de Cubierta y de Máquinas.

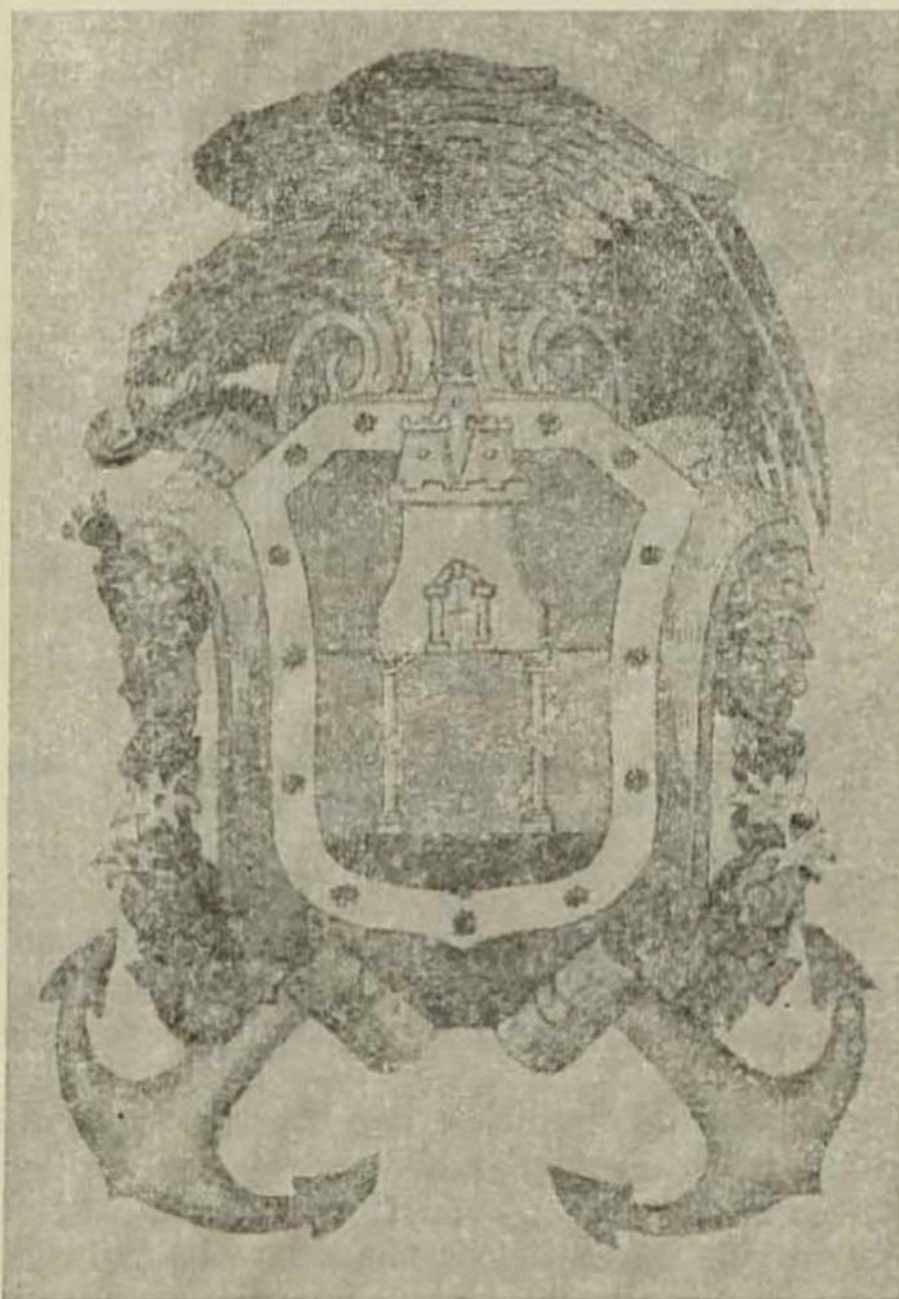
Desde hace algunos años se ha dado gran impulso y amplitud a los estudios que se hacen en la Heroica Escuela Naval Militar, introduciéndose nuevas materias en los programas de estudios, entre otras, Química de Guerra, Electricidad con mucha amplitud, Turbinas de Vapor, Motores Diessel, Defensas Submarinas, Resistencia de Materiales, Cinemática Naval, Critografía y otras, lo que dió lugar a que por Acuerdo Presidencial, se expidiera a los egresados del Plantel, aparejados con sus despachos navales, los Títulos de Ingenieros Geógrafos o Ingenieros Mecánicos, según el caso.

"Numerosos hijos de la Heroica Escuela Naval Militar, son en la actualidad Capitanes de Industrias o Finanzas, Superintendentes de Plantas eléctricas y mecánicas. Se han significado en el Servicio Diplomático, en los medios literario, periodístico y político, etc. De una manera general puede decirse que aquella Escuela Naval, ha producido ciudadanos que la vida ha encontrado bien preparados para la lucha, aun en las más adversas circunstancias.

Considerándose que el edificio que ocupaba la Heroica Escuela Naval Militar en el puerto de Veracruz, ya no llenaba las condiciones necesarias para el buen funcionamiento del Plantel, se proyectó construir un edificio especial, trasladando la Escuela a las playas de la rada de Antón Lizardo, al Sur de Veracruz, donde pronto se terminó la construcción de un moderno edificio que comprendía dependencias y locales para todos los ser-

vicios, inclusive alojamientos para Oficiales y Profesores, y habiendo quedado listo, se inauguró el día 11 de Noviembre de 1952, a los cincuenta y cinco años de haberse establecido la Escuela Naval Militar en la ciudad y puerto de Veracruz.

El viejo edificio, albergue que fuera de muchas generaciones de Oficiales de la Armada y que el 21 de Abril de 1914, re-



Nuevo Escudo de la Heróica
Escuela Naval Militar.

cibió su bautizo de sangre, al ser atacado por fuerzas invasoras norteamericanas, fué abandonado por émulos de nuestros aguiluchos de Chapultepec, y se le destinó a instalar en él diversas oficinas del servicio federal.

Habiéndose considerado igualmente, que el escudo que se adoptó para la Escuela Naval Militar al establecerse en Veracruz el año de 1897, no satisfacía ya las modalidades de la época actual, la Dirección del Plantel convocó a un concurso entre los Cadetes de la Escuela, resultando premiado el proyecto que presentó el Sargento Segundo de Cadetes Luis Moreno Robles, cuyo proyecto fue adoptado y es el escudo actual de la Heróica Escuela Naval Militar.

Al triunfar la Revolución Constitucionalista y ocupar sus tropas la capital de la República el día 25 de Agosto de 1914, de acuerdo con los Tratados de Teoloyúcan, la Escuela Naval Militar quedó disuelta, que se alojaba entonces en el Colegio Militar de Chapultepec, licenciándose a los Alumnos y quedando los Jefes y Oficiales a disposición del C. Primer Jefe de la Revolución.

No fué sino hasta el 17 de Febrero de 1919 cuando se reinauguró la Escuela con el nombre de Academia Naval, que le duró poco tiempo, instalándose en el mismo edificio de antes y con el mismo programa de estudios y reglamento, siendo nombrado Director el Capitán de Navío Arturo F. Lapham, que durante la ceremonia de reinauguración, pronunció un informe e hizo una salutación a los primeros nuevos alumnos, que en número de treinta formaron la primera antigüedad de esta segunda época de la Escuela.

Dicha antigüedad la formaron, además de los alumnos de nuevo ingreso, algunos alumnos de los que fueron licenciados en 1914 y llamados después para continuar sus estudios a bordo de la corbeta Escuela "Zaragoza", donde permanecieron aproximadamente tres años.

La ceremonia de reinauguración estuvo presidida por el Comodoro Dn. Rafael Montalvo, Comandante General de Marina del Departamento Marítimo del Golfo, habiendo asistido, previa invitación, una selecta concurrencia y teniendo lugar la jura de bandera por los nuevos Cadetes, cuyo acto fué saludado

con una salva de veintiún cañonazos que hizo la Corbeta "Zaragoza".

Asistió también una columna de desembarco de doscientos cincuenta hombres integrada por trozos de las tripulaciones de los buques de guerra surtos en bahía: "Zaragoza", "Sonora", "Yucatán", "Bravo" y "Progreso", columna que estuvo al mando del Teniente Mayor Guillermo León Tagle.

Hicieron uso de la palabra, además del Sr. Director Lapham, el Teniente Mayor Ambrosio Illades, en elocuente discurso de exhortación a los alumnos y el Segundo Teniente Rafael Vázquez del Mercado, que pronunció como autor, la siguiente sentida composición:

CADETES

¿Qué pudiera mi lira rimar que fuera hermoso,
en este día que llego de nuevo respetuoso,
de esta querida escuela al recinto sagrado
do vive la epopeya gloriosa del pasado

¿Qué pudiera decirnos en tan feliz momento,
sino frases do vive la fé que yo alimento
de que tras estos muros do viviréis ahora,
surja con nuevos bríos pléyade triunfadora
de jóvenes marinos que en tiempos no distantes
den a su patria el fruto de su empeño constante;
tracen a la Marina seguros el camino
que la lleve a la meta de un sonriente destino,

Jóvenes compañeros que embriagados de ideales
de esta vetusta escuela llegáis a los umbrales;
seguid firmes la ruta y en la mente constante
llevad como divisa este lema: ¡Adelante!

no os arredréis si escollos halláis en el camino,
pues es sortear escollos la ciencia del marino;
así tras ruda brega se logra la victoria;
siempre ha pisado abrojos quien anhela la gloria . . .

Frente a vosotros se abre esta aula en cuya frente
brilla la linfa clara de la ciencia potente.

Tomad sus claras aguas con ilusión y anhelo,

ellas brindan raudales de ventura y consuelo;
a su solo contacto se disipa la venda
que cubre nuestros ojos y se advierte la senda
donde el faro del triunfo brinda su delicado
destello al que persigue un ensueño dorado. . . .

Marchad a la conquista del ideal que os trajo
para alcanzar que pronto se logre nuestro anhelo
de conducir las naves bajo el zafír del cielo. . . .

Pensad que en esta escuela que os acoge en su seno,
sublime y abnegado, de sacro fuego lleno,
supo entregar Uribe por la Patria su vida
sellando este recinto la sangre de su herida;
recordad que al amparo de esta augusta morada
con noble y joven sangre de patriotas marcada,
surgieron inmortales un Azueta, un Uribe,
cuyos nombres la historia con letras de oro escribe.

Gravad en vuestras mentes los recuerdos sagrados
de estos héroes sublimes, que jóvenes soldados
en aras de la Patria dieron su vida en flor,
ungiendo con su sangre la tierra de su amor.

CADETES: si el destino hace artero algún día
que una extranjera planta intente la osadía
de hollar el patrio suelo que os columbró nacer;
si tan crueles instantes llegáis a conocer,
a ejemplo de esos hijos de esta escuela gloriosa,
ofrendad a la Patria vuestra sangre ardorosa
y sucumbid altivos tras rudo batallar,
¡¡Bajo el azul del cielo, frente al inmenso mar!!

La ceremonia dió fin con la ejecución del Himno Nacional, que tuvo efecto después de la siguiente alocución pronunciada por el Capitán de Navío, Inspector Naval, Juan de Dios Bonilla:

Tócanos en suerte asistir ahora a la celebración de un acto solemne, que en sí mismo entraña trascendencia y significación para el porvenir de la República, y que era esperado ya por todos los elementos marítimos del país.

Y el acto es de trascendencia para la Nación, porque al

abrirse nuevamente al estudio estos blancos y queridos muros, darán más tarde nacimiento a nuevos guardianes del honor nacional; a nuevos paladines del buen nombre de México; a nuevos navegantes que sabrán orgullosos conducir a través de los mares, siempre puro y siempre amado, el pabellón de la Patria.

La Escuela Naval Militar que resurge esplendente después de su bautizo de sangre, constituye el principal elemento de progreso de la Marina Nacional. Cinco años hace que presenciamos la triste y heroica jornada del 21 de Abril, que originó más tarde la clausura de la Escuela y desde entonces vivimos esperando ansiosos la reanudación de sus labores.

El feliz momento ha llegado ya; momento feliz para los hijos de aquella Escuela, que vemos renacer el hogar que nos dió sus luces, momento feliz para la Armada Nacional que cuenta nuevamente con la cuna de su fuerza y de su honor; momento feliz para la Patria Mexicana, que viene a satisfacer una de sus necesidades de urgencia.

El Gobierno de la República al abrir las puertas de la Escuela Naval Militar, cumple un deber que impone el progreso nacional y al cumplirlo, llena de entusiasmo y regocijo a todos aquellos que estimamos la alta misión de las Escuelas Navales.

Nuestro país, indiferente a las cosas del mar, y poco afecto a su estudio, necesita un fuerte impulso en la rama administrativa de Marina y para ello se requiere la cooperación honrada y patriótica de todos los elementos oficiales y particulares en conexión con esta rama: se requiere que el esfuerzo colectivo de todos los productores mexicanos, para lograr el fomento de la agricultura en grande escala, medio seguro de nuestro progreso, y como complemento inmediato de estas principales bases, se requiere también el establecimiento de Escuelas Navales.

Escuelas que proporcioneen muchos marinos; muchos que vayan a invadir la población mexicana, llevando su influencia personal a todas las esferas sociales y administrativas, para arrancar a nuestro pueblo su indiferencia y hacerle comprender que en el mar, radica el poderío de las naciones.

Mil ejemplos nos enseña la Historia que confirman la verdad de este aserto. Los pueblos que han dedicado preferente

atención a sus asuntos marítimos, logrando la conquista del mar, han logrado también su riqueza y poderío.

México, por las condiciones especiales de su vida y de su situación geográfico-interoceánica, debe iniciarse en ese camino y al igual que sus progresistas hermanas del Sur, llevar en sus buques a pasear su pabellón por todos los mares.

El dominio del mar, que tantas guerras sangrientas ha costado a la humanidad, ha sido el poderoso aguijón del progreso del mundo.

Al nacer la necesidad de aumentar las flotas mercantes, para llevar la invasión de productos nacionales a los mercados extranjeros, es preciso protegerlas con las flotas de guerra, encargadas de asegurar la libre conducción, manteniendo el dominio de las rutas comerciales en favor de su bandera.

Y de aquí la constante lucha entre los pueblos para lograr ese objetivo, lucha que a través de los siglos no termina aún y que ha dado origen a los asombrosos progresos en las ciencias y en las artes y a la creación de los poderosos elementos de combate con que ahora se destruye la humanidad.

Y para el manejo de esos elementos; para la dirección acertada de los asuntos navales; para la aplicación exacta y provechosa de los nuevos principios tácticos y estratégicos, se necesita desde luego, personal bien preparado, que tenga además a su cargo, la noble misión de representar a su Patria.

Bajo este punto de vista crece la importancia de las Escuelas Navales.

El marino no puede improvisarse en cualquier momento: después de adquirir en las aulas los conocimientos necesarios de preparación, requiere el individuo forzosamente, sustentar las campañas de mar, por varios años, para adquirir la indispensable práctica y experiencia; necesita sufrir los rigores de esa vida de privaciones para amoldar su espíritu; necesita saber amar la inmensidad del océano y conocer sus achaques, para poderse titular más tarde navegante.

Como representante genuino de su Patria en el extranjero, por el pabellón puesto bajo su guarda debe además ser hombre de honor; poseer un espíritu de Cuerpo que ponga a salvo el

buen nombre de su Institución y saberse conducir en todo trance, bajo el imperio del patriotismo y de la disciplina.

Y todas estas cualidades, solamente pueden satisfacerse con la existencia de las Escuelas Navales. Allí se prepara al joven alumno para lanzarse intrépido a su azarosa carrera; allí se educa al futuro ciudadano que dará lustre al nombre de su Patria; allí se adquiere el hábito de la disciplina y el dón de mando, indispensables a todo navegante, allí se formarán también los hombres útiles a la sociedad que más tarde, integrando las diferentes ramas de la Administración Pública, sabrán evitar los frecuentes desaciertos que observamos en asuntos de Marina y que son motivo de censura de parte de elementos extraños.

El Comercio de Veraacruz, dando pruebas de su avanzado criterio, llevó a cabo la instalación de un Escuela Náutica, el Gobierno de la Federación, sin olvidar las necesidades del país, reinaugura hoy la Escuela Naval Militar.

Ya tenemos pues las bases en que la Nación confía su progreso marítimo; ya tenemos las fuentes de donde brotará abundante el personal competente, más tarde directivo de los asuntos marítimos de nuestra Patria, y toca al pueblo veracruzano el orgullo de conservar en su seno las nacientes escuelas, y el deber de velar por su engrandecimiento en beneficio de la República.

Quiera la buena suerte de México, que las puertas de esta Escuela no se cierren jamás.

Al asistir gozoso a este solemne acontecimiento de reapertura de la Escuela Naval Militar y volver a contemplar los compactos pelotones de juveniles lobos de mar; y volver a oír resonar las trompetas ordenando el ejercicio y el estudio; al volver a surgir la vida escolar del Oficial de Marina, que lo prepara al sacrificio y a las luchas con el mar, permítaseme evocar el nombre de VIRGILIO URIBE, cuyo recuerdo querido flota en este ambiente.

—Gloria a tí, ilustre muerto, hoy te saludan tus hermanos!

Vosotros, Jóvenes alumnos, que habéis tenido la fortuna, porque fortuna puede llamarse, de inaugurar las labores de esta brillante Escuela, sabed conservar limpio su nombre y que los

manes del Cadete URIBE, os sirvan de guía y de ejemplo en el cumplimiento de vuestros deberes.

Debemos pues regocijarnos, porque la juventud mexicana tiene ya donde aprender a cruzar los mares. Hoy vuelve a la vida la Escuela cariñosa que prodigará sus cuidados al futuro navegante. El acontecimiento de ahora, tan deseado, dejará en nuestra alma un recuerdo inolvidable; y al palpar la realidad que ven mis ojos, no puedo menos que exclamar entusiasmado: ¡VIVA LA ESCUELA NAVAL!

Al suprimirse en la Escuela Naval los cursos para Pilotos transcurrieron algunos años sin que hubiera centro educativo de preparación para Marineros mecantes, no existiendo por otra parte, aliciente alguno para seguir dicha carrera, debido al control que los marineros españoles ejercían en la mayoría de los buques mercantes mexicanos, pues como casi todos ellos pertenecían a armadores españoles, estos daban preferencia a sus paisanos marineros, para ocupar los cargos de Capitanes, Pilotos y Maquinistas en los buques de su propiedad, ya que era muy fácil en aquellos tiempos; obtener carta de naturalización mexicana, para poder embarcar en los buques mercantes de nuestro pabellón.

Pero al triunfar la Revolución Constitucionalista, habiéndose la disposición de que los Capitanes, Pilotos y Primeros Maquinistas, de los buques mercantes mexicanos, debían tener la calidad de mexicanos por nacimiento, hubo necesidad de preparar personal para las futuras exigencias del servicio y así nació la idea de los Capitanes Don Fernando Siliceo y Don Tristán Canales, de establecer una Academia de Náutica.

Con el apoyo de la Cámara de Comercio de Veracruz, los citados Capitanes lograron establecer la Escuela de Comercio y Náutica, que inauguró sus cursos en el mes de Enero de 1919 bajo la dirección del Capitán Fernando Siliceo, en el mismo puerto.

En dicha Escuela se hacían los estudios para carreras de Piloto, Maquinista Naval y Contador Público, estableciéndose cursos semestrales durante dos años. Venciendo algunas dificultades, pudo la escuela continuar sus trabajos de preparación de perso-

nal durante algunos años, hasta que se logró obtener una subvención del Gobierno Federal, para sostenerla, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de quien dependían entonces los servicios de Marina Mercante, dejando ya de estar patrocinada por la Cámara de Comercio de Veracruz y designándose con el nombre de Escuela Náutica Mercante, bajo la dirección del propio Capitán Siliceo y ocupando una dependencia de la planta baja del edificio de Faros.

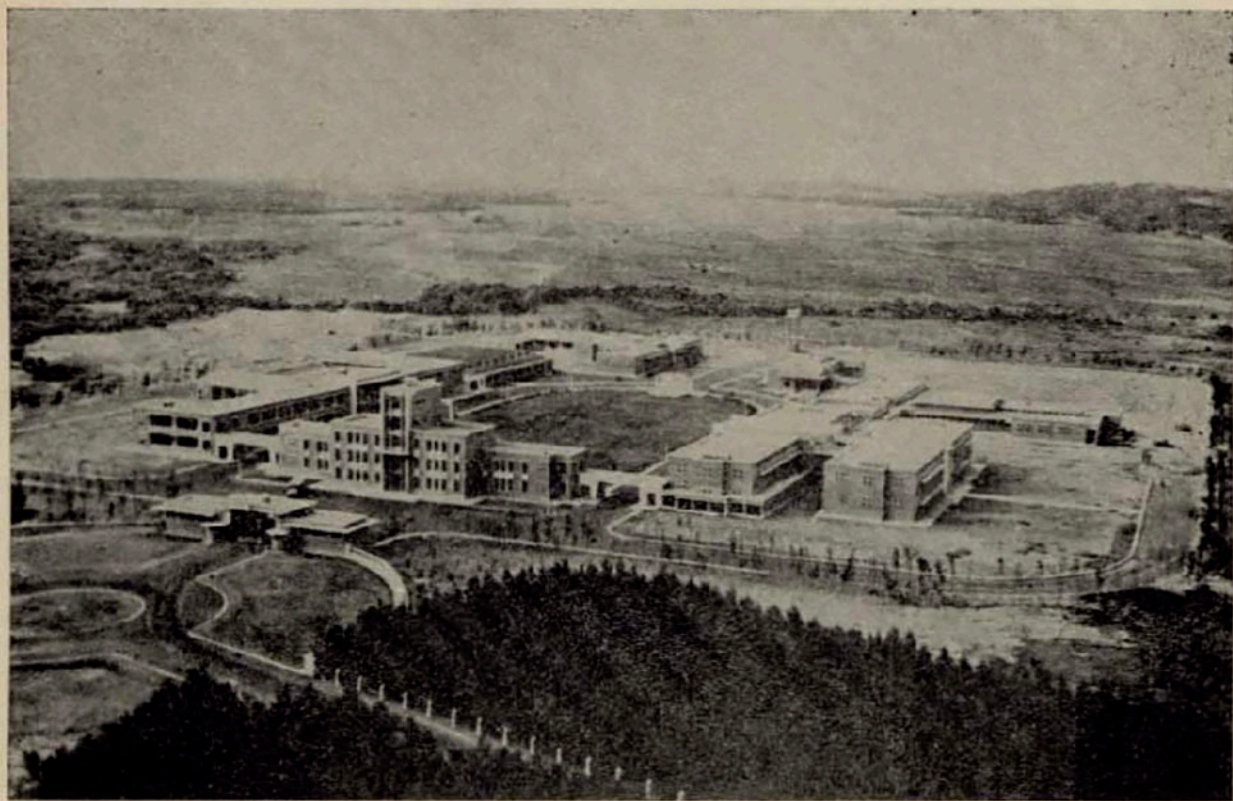
Se modificó el Plan de Estudios estableciéndose cursos anuales durante cuatro años; se instituyó una cuota reducida por cada alumno, a fin de ayudar a los gastos del establecimiento, dedicándose los estudios a las carreras de Pilotos y Maquinista Naval solamente.

En el año de 1935 falleció el Capitán Don Fernando Siliceo, Fundador de la Escuela y su Director hasta entonces, substituyéndolo en el cargo, el Capitán Don Jesus Rodríguez, Jefe retirado de la Armada, hasta que al año siguiente, por acuerdo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, fué clausurado el plantel, que ya llevaba entonces el nombre de su fundador.

Dicho centro educativo produjo desde su fundación, hasta su clausura, noventa y siete oficiales, entre Pilotos y Maquinistas cuatro Contadores y dos Radioperadores, pues en los últimos años se instituyó esta última carrera.

El plan de Estudios de la Escuela Náutica "Fernando Siliceo" era el siguiente:

1er. Año.	2º Año.
Aritmética y Álgebra.	Geometría y Trigonometría.
Geografía Universal.	Física.
Lengua Nacional.	Maniobra de buques y Código Internacional de Señales.
Higiene Naval.	Derecho Intl. y Legislación.
Dibujo Lineal y de Paisaje.	Dibujo Lavado.
	Inglés 1er. Curso.



Nuevo edificio de la Heróica Escuela Naval Militar en la rada de Antón Lizardo, Est.do de Veracruz.

3er. Año.

Geometría Descriptiva.
 Meteorolog. Náut. y Oceanografía.
 Geometría Analit. y Cálculo Inf.
 Mecánica y Resist. de Matrls.
 Electricidad y Radio.
 Inglés 2º Curso.

4º. Año.

Astronomía Náutica y Navegac.
 Topografía e Hidrografía.
 Máquinas de Vapor. 1er. Crso.
 Construcn. Naval y teoría del Navío.
 Dibujo Topo-hidrográfico.
 Ejercicios Marineros.

El plan de Estudios para Maquinistas Navales, era el mismo anterior hasta el Tercer año, suprimiendo el estudio de la Meteorología y Oceanografía y agregando prácticas de talleres. El 4º. Año comprendía las siguientes materias:

Máquinas de Vapor 2º Curso y
 Calderas.
 Electricidad y Radio 2º. Curso.

Inglés 3er. Curso.
 Dibujo de Máquinas.
 Prácticas de Talleres.

Debido a las gestiones hechas por las organizaciones sindicales "Orden de Pilotos Navales" y "Sindicato de Maquinistas Navales", se logró la reapertura de la Escuela Náutica "Fernando Siliceo", que inauguró sus cursos en el mes de Enero de 1939, modificándose un poco el Plan de Estudios y poniéndola bajo la dirección del Capitán Don Marcelino Tuero Molina.

La Escuela se instaló en un local del mismo edificio de Faros en que estuvo antes y comenzó a funcionar nuevamente con regularidad, mediante subvenciones de la Secretaría de Marina y del Gobierno del Estado de Veracruz. Al Plan de Estudios se agregó un curso preparatorio para obreros e hijos de estos que no pudieran comprobar haber cursado los dos años de escuela secundaria, requisito reglamentario que se estableció para ingresar a la Escuela Náutica. Desde su segunda apertura, contó la Escuela mencionada con la cooperación de veinticuatro profesores profesionistas de la localidad, para desempeñar todas las cátedras.

La Escuela Náutica "Fernando Siliceo", cuenta ahora con su edificio propio, construido exprofeso a orillas del mar, en la playa Sur de Veraacruz.

Desde el año de 1945, cuenta el puerto de Tampico, con una Escuela Náutica, que se estableció bajo los auspicios del Instituto de Ciencias y Etnología de Tampico, como una de sus especialidades.

La citada Escuela Náutica fué puesta bajo la dirección de su iniciador Capitán de Navío Maquinista Naval, León del Frago y un año después en Agosto de 1946, la Secretaría de Marina le otorgó su reconocimiento y autorización para su funcionamiento, según oficio Núm. 221-28513 de fecha 22 de Agosto de aquel año de 1946, asignándole una subvención de \$ 5,000.00 al mes.

El mes de Marzo de 1950 fué designado Director de aquella Escuela, el Capitán de Navío Retirado Don Arturo A. Medina y bajo su dirección se establecieron algunas modificaciones administrativas, entre otras, la implantación de las prácticas marineras a bordo de algún buque y en botes propiedad de la Escuela. La Secretaría de Marina aprobó el proyecto de establecer el mismo Plan de Estudios de la Heroica Escuela Naval Militar, con excepeión de las materias militares, dejando algunas sin embargo, para ir preparando el personal de la Reserva Naval.

En Septiembre de 1951 la Escuela Náutica de Tampico, se distinguió en los trabajos de auxilio y salvamento, que tuvieron lugar con motivo del ciclón que azotó el puerto, mereciendo la felicitación del Comité Pro-damnificados.

Se modificó su Reglamento estableciendo como requisito indispensable para ingresar a la Escuela, la terminación de los tres años de Enseñanza Secundaria; se establecieron los Consejos Directivo, de Disciplina y Docente; se modificó el Plan de Estudios, ampliando a cinco años con la adición al programa de nuevas asignaturas; se estableció el servicio militar interior, las prácticas marineras de bote a remo y a la vela, y se implantaron otras mejores.

Los alumnos fundadores que inauguraron los cursos de la escuela, fueron los siguientes:

Primer Año

Gabriel J. Alexander
 Oscar García Flores
 Antonio Basán Carvallo.
 Rubén Morales Zamora
 Julio Peralta Gómez
 Carlos Quintana Delgado
 Antonio Villalobos Rueda

Segundo Año

Ricardo Mendía Medina
 Oscar Guerrero Betancourt
 Narciso Corripio Ahumada
 Narciso Guerrero
 Luis Priego Berea

Tercer Año

Gilberto González Vivas.

Quinto Año

Pedro Casou Font

De los mencionados alumnos, solamente llegaron a graduarse ocho.

Hasta el año de 1957, se han graduado en la Escuela Náutica de Tampico, 58 Pilotines, y 65 Aspirantes de Máquinas, que han engrosado el personal de la Marina Mercante Nacional, desempeñando algunos de ellos los cargos de Capitanes o de Jefes de Máquinas y en menor número comisionados en plantas hidroeléctricas, refinerías y ferrocarriles.

CAPITULO VIII

La Suprema Patente de Navegación.—El servicio administrativo de la Marina.—La Ordenanza de la Marina Española de 1802.—Establecimiento de las Matrículas de Mar durante el Imperio de Maximiliano.—“Primas” para los buques mercantes mexicanos.—El primer astillero de la Colonia, en Campeche.—Informe sobre un Arsenal instalado en Campeche.—Resumen de embarcaciones que han operado en nuestras aguas en tiempos de la Colonia.—La Escuadrilla Imperial Mexicana en San Juan Bautista.—El primer buque de vapor en el Golfo.—Detención de Santa Anna en Veracruz y su llegada a Sizal.—El tráfico fluvial en el Grijalva.—Personal de Marina después de consumada la Independencia.—Diversos contratos de navegación.—La Compañía Trasatlántica Mexicana.—Los vapores “Campeche” y “Frontera”.—La Compañía Mexicana de Navegación.—La Compañía Naviera del Pacífico.—Cañoneros mexicanos construídos en Inglaterra en 1874.—El dique flotante construído en Campeche.—El pailebot “Joven Gabriel”, de la Escuela de Campeche.—Escalafón de la Armada en 1882.—Relación de Capitanes de la Marina Mercante.—Relación de salarios.—Algunos buques construídos en Campeche.—Escuela Náutica en el cañonero “México”—Incidente a bordo del “Demócrata, en San Francisco, Cal.—Viaje del cañonero “Independencia llevando al Presidente Díaz.—Nueva era de nuestra Marina de Guerra.—Anuario de 1884.—Sublevación del “Independencia” en Alvarado.—El “Papaloapan”.—El transporte de Guerra “Oaxaca”.—El varadero Nacional de Guaymas.—Construcción del cañonero “Zaragoza”—Sus servicios y su viaje de circunnavegación.

En el mes de Enero del año de 1857, por Decreto del Gobierno Federal, se expidió una reglamentación para la expedición de las Supremas Patentes de Navegación, estableciéndose la cuota de treinta y dos pesos por cada una, cuyo documento debería expedirse a todos los buques mercantes mexicanos del tráfico marítimo, mayores de cincuenta toneladas de arqueo.

Dicho documento, firmado por el C. Presidente de la República, debería servir para comprobar la nacionalidad del buque.

Se prohibió asimismo a todas las autoridades subalternas, expedir permisos o autorizaciones para verificar la navegación marítima y se establecieron las reglas para otorgar escrituras y fianzas que garantizaran la propiedad de las embarcaciones mercantes y para la expedición de las citadas Supremas Patentes de Navegación, que tendrían la duración de dos años.

En cuanto al servicio administrativo de la Marina, se desempeñaba estando fusionados los servicios de guerra y mercantes bajo la Dirección de un Departamento de la Secretaría de Guerra y Marina de entonces, dividiéndose los litorales del país en Departamentos Marítimos y agrupándose el material flotante en Escuadrillas. Posteriormente se suprimieron las Escuadrillas, quedando las embarcaciones de guerra como buques sueltos en cada Departamento Marítimo que eran dos en cada litoral, con sus Comandantes Generales de Marina en cada uno, de cuyas oficinas dependían las Capitanías de Puerto para el despacho de los asuntos de Marina Mercante. Más tarde se estableció un solo Departamento Marítimo en cada litoral, hasta el año de 1885, en que por Decreto Presidencial, se adoptó otro sistema administrativo.

Se suprimieron los Departamentos Marítimos, sus Comandancias Generales de Marina y las Capitanías de Puerto, creándose facultades especiales para los Administradores de las Aduanas, que asumieron el carácter de Jefes de Puerto, teniendo bajo sus órdenes directas a un Marino como Piloto Mayor, que tenía

el carácter de asesor y de quien dependían los Prácticos del puerto. Se crearon los cargos de Inspectores Navales de Cubierta y de Máquinas, con un Secretario cada uno, cuyos Inspectores dependían directamente del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra y tenían a su cargo la inspección periódica de las embarcaciones mercantes, para los efectos de expedición de sus certificados respectivos de navegabilidad.

El citado Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra estaba considerado como Cuerpo Técnico consultivo y era el que resolvía todos los asuntos de Marina, tanto de guerra como mercante.

Años más tarde, como se verá después, fué suprimido este sistema, volviéndose a establecer los Departamentos Marítimos, con sus Comandancias y las Capitanías de Puerto. Posteriormente se modificó el sistema expresado, separando los servicios de Marina Mercante de los servicios de Marina de Guerra y suprimiéndose los Departamentos Marítimos.

Los servicios de Marina Mercante pasaron a depender de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que continuó con el régimen de las Capitanías de Puerto, dependientes de un Departamento de Marina de aquel Ministerio. Al suprimirse los Departamentos Marítimos se crearon las Jefaturas de las Zonas Navales, en que se subdividieron los litorales del país, para los efectos de los servicios de la Marina de Guerra, a cargo de un Jefe de la Armada.

Este nuevo sistema continuó hasta que se estableció la Secretaría de Marina en Enero de 1941, en que se agruparon bajo el mismo Ministerio, todos los servicios de Marina, tanto de Guerra, como Mercante, Faros, Pesca y demás conexos.

Los sistemas administrativos del servicio de Marina que se han expresado, datan en su mayor parte, desde tiempos de la Colonia, en que se regían dichos servicios por las leyes y decretos que se declaraban en vigor en España y que se hacían extensivas a sus Colonias.

En los servicios marítimos de la Nueva España, se observaban por tanto, las prevenciones de la Ordenanza de Marina española, del año de 1802, y es desde entonces que muchas dis-

posiciones fueron transmitidas a nuestras Leyes y Ordenanzas, rigiendo algunas de ellas hasta la fecha.

Tenemos una legislación marítima incoherente y anacrónica del todo, cuyas disposiciones son inaplicables o inadecuadas en muchos casos y se encuentran diseminadas en diversos códigos, leyes y decretos.

Desde hace años, en diversas ocasiones, se han iniciado reformas y hasta se han nombrado comisiones para hacer estudios de nuestra legislación marítima para unificarla y principalmente para modernizarla, pues como se dice antes, tenemos disposiciones en vigor, que datan de tiempos de la Colonia.

Ultimamente el Sr. Licenciado y Contralmirante Don Eduardo Solís Guillén, publicó un libro del que es autor, titulado "El Buque y su Naturaleza Jurídica", el primero que se escribe en México sobre el tema jurídico-naval, en el que se expresan conceptos precisamente acerca del anacronismo de nuestra legislación marítima y se propone modernizarla y unificarla en una sola Ley que el autor llama "Ordenanza de la Marina Mercante Mexicana". Es tiempo ya de tomar providencias en aquel sentido.

Por ser de interés para la historia de nuestra legislación marítima, se copian en seguida algunos párrafos de aquella Ordenanza española, que es de donde arrancan las modalidades que rigen en nuestros servicios de Marina, algunas de cuyas disposiciones están aún en vigor.

ORDENANZA DE S. M.

Para el régimen y gobierno militar
de las matrículas de mar.

Madrid, Año de 1802.

DON CARLOS, por la Gracia de Dios, Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, Jaen, de Los Algarbes, de Algecira, de Gibraltar, de las Islas de Canaria, de las Indias Orientales y Occidentales, islas y tierra firme del Mar Océano, Archiduque de Austria, Duque de Bego-

ña, de Brabante y de Milán, Conde de Habsburgo, Flandes, Tirol y Barcelona, Señor de Vizcaya y de Molina, etc., etc., etc:

Por cuanto es muy conducente al bien de mi servicio que las matrículas de mar de mis dominios se organicen y establezcan del modo más adaptable a su profesión sobre el pié de Cuerpo Militar cual lo son por su instituto a bordo de mis baxeles, en que manzjan toda clase de armas en defensa y honor de mi Corona, y que se fomente este Ramo de importancia.

Es mi voluntad que se cumpla puntualmente todo lo que mando en esta Ordenanza y Reglamento de Matrícula, no solo por los Jefes Militares de mi Armada Naval, sino también por los que regenteen cualquier otra jurisdicción; entendido que nadie ha de disputar a los matriculados, los privilegios que les concedo, ni han de tergiversar, entorpecer, ni contravenir ninguna de mis resoluciones, so pena de mi indignación y del castigo que le haga acreedor su inobservancia; al efecto se han de distribuir los ejemplares que fueren necesarios a mis Secretarios de Estado y del Despacho de la Guerra, de Gracia y de Justicia y de Hacienda para que circulados a los Capitanes Generales de mis Reinos y Provincias, a mis Consejos, a las Audiencias y a las Subdelegaciones de mis Rentas, llegue por estos conductos a todos los Jefes Subalternos a quienes competa, para que haciéndose notoria, se asegure su debido cumplimiento, establecimiento y privilegios de la Matrícula.

TITULO PRIMERO.

Mando y jurisdicción de las Matrículas.

Art. 1

Es mi voluntad que según tengo resuelto por mi Real Decreto de 25 de Abril de 1800, esten las Matrículas de mar a la inmediata y única orden del Cuerpo Militar de mi Armada Naval; y mi Generalísimo de Mar, en quien tengo depositada toda mi confianza para su más ventajosa regeneración y fomento, como primer Jefe de Marina, lo es de los Tercios Navales y de todas las Matrículas, protector de sus derechos y de los adelantamientos de que es susceptible este ramo tan importante al honor de mis

armas y bien de mis Estados. Por tanto, debiendo tener comunicadas cuantas gracias se hubiesen otorgado por mí o mis antecesores o se consideren por mis sucesores a beneficio de la marinería, con especialidad en los puntos de pesca y navegación, formando expediente para que conste en su Despacho y prevenga de ello a las Capitanías Generales de los Departamentos; y enterándose mi Generalísimo de Mar, de lo que pueda inducir al progreso, o causar el atraso de los dos puntos denominados, tomará Todas las medidas que juzgue conveniente a promoverlos; a cuyo fin comisionará, si lo creyere conveniente, personas de su confianza y capaces de indagar con exactitud y de informar con seguridad en estos asuntos interesantes.

En la comprensión de cada Departamento, tendrá su Capitán General, como substituto del primer Jefe de mi Armada Naval, toda la autoridad sobre las clases de Matrículas de mar; pero en alivio de sus atenciones establezco en cada Capital de Departamento, un Comandante Principal, que reúna la dirección y gobierno de las Matrículas de su extensión, siendo único conductor por donde en todo asunto de oficio de cualquiera clase que sea se entienda con los Jefes de Marina de las Provincias el Capitán General y al contrario con sola la excepción en el caso de recursos contra el Comandante principal. Este hará obedecer todas las órdenes que le comunicare el Jefe o el Generalísimo y cuidará por sí de zelar el cumplimiento de esta Ordenanza y de disponer con arreglo a ella, cuanto ocurriera y se le consultare de las Provincias.

A las ordenes del Comandante Principal, se destinará un Capitán de Fragata de acreditada conducta y conocimientos prácticos en el gobierno económico de la tropa, a su cuidado estarán bajo las instrucciones particulares de su jefe, todo el detalle de los asuntos de la Matrícula, debiendo tener corriente en guarismo, el alta y baja de todos los Tercios y Partidos, servicios que le corresponda y todo lo demás que pide el buen desempeño de su encargo, que ejercerá con el título de Sargento Mayor de los Tercios Navales de Levante, Poniente o del Norte y gozará de gratificación de reglamento, etc.

Establecimiento de la Matrícula.

En todos los pueblos en que se haya establecido la Matrícula de Mar, ha de continuarse bajo las reglas que prescriba esta Ordenanza; para que así se asegure el buen servicio de mis Arsenales y de los baxeles de mi Armada Naval.

Lejos de usar de mi autoridad soberana para compeler a nadie a matricularse, dexo a todo vasallo mio en entera libertad de hacerlo o de excusarlo. Pero como ningún hombre de mar ha de ocuparse en pesca, navegación ni otra industria de mar sino los que estén alistados en la Matrícula, deberán practicarla todo el que se aplicare al ejercicio de Marinero, sin cuya circunstancia únicamente se permitirá a los jóvenes menores de dieciocho años, emplearse en la pesca y navegación costanera en barcos del pueblo de su naturaleza o domicilio, sin goce del fuero de Marina los que no fueron hijos de matriculados.

Todo hombre honrado de cualquiera profesión sue sea, y no sirva de tacha a la Matrícula, podrá alistarse en ella, donde más le conviniere, desde la edad de dieciocho a los cuarenta y cinco años, reconociéndose por facultativo a presencia del Xefe de la Matrícula tener la robustez necesaria para servir con utilidad en mis baxeles a que no se destinarán hasta haber cumplido los veinte años.

En todas las matrículas en que fuere dable, dispondrán los Comandantes Principales, tomando informes de los Partidos que se formen Gremios particulares, en que no tratándose asuntos relativos a las obligaciones de mi servicio, solo se ocupen de establecer, sin notable gravamen, un fondo que manejado por los individuos que el mismo Gremio eligiere, tenga una útil inversión en beneficio y socorro de los matriculados indigentes.

Fuero de Marina.

Todo individuo matriculado de cualquiera clase que fuere y cuantos se emplearen o dependieren de los Juzgados de Marina en sus Partidos o Provincias y empleados de las Comandancias de este ramo, han de gozar de su fuero militar, a cuya

jurisdicción quedarán afectos e independientes de toda otra, así en causas civiles como en criminales.

Declaro que los matriculados y demás dependientes del fuero de Marina están libres de todo sorteo para cualquier clase de mi servicio y también del repartimiento de boletas para el alojamiento de mis tropas, de que deben estar exceptuadas las casas que ocupen los matriculados, sus mugeres y sus familias que estén a sus expensas.

También estarán exentos los matriculados de las demás cargas consejiles, como bagages, depósitos, tutelas, mayordomías y oficios públicos; pero estarán sujetos como los demás vecinos de los pueblos, a los tributos, derechos y demás contribuciones establecidas.

En ninguna parte podrán los Ayuntamientos ni otra alguna jurisdicción establecer impuestos sobre el producto de la pesca de mis vasallos, sin expresa orden del Generalísimo de mi Armada, precedida consulta que me haga sobre el particular: pues no solo es mi voluntad que mis matriculados de mar gocen francamente el privilegio de pesca, sino también su tráfico con toda libertad pudiendo conducirla a donde y como más les convenga; sin que jurisdicción alguna les coarte esa franquicia que les concedo, sin consentirse gabelas o contribución alguna en dinero o en especie, como no esté mandado por MI.

Teniendo los matriculados amplia facultad para vender libremente el pescado en los muelles y playas sin postura ni intervención alguna de las Justicias o Regimientos:

A ninguna que no fuere matriculado será permitido bajo ningún título ni pretexto el ejercicio de la navegación, ni el tráfico costero, ni en el interior de los puertos y muelles, incluso los barcos de Rentas, ni la pesca, ni la habitación de embarcaciones, ni su custodia, ni nada de lo que directamente pertenece a la profesión e industria de mar; la que quiero sea y se entienda privativa de la Matrícula de Marinería.

La pesca de peces y del coral en todas las costas, puertos y ríos de mis dominios, será permitida libre y franca a mis vasallos que estén alistados en la Matrícula de mar.

Reales Patentes y Roles.

Todo Capitán o Patrón que hubiere de navegar a puertos de mis dominios o extranjeros en cualquier parte del mundo, fuera del Departamento a que correspondiere su matrícula, deberá avisarlo al Xefe Militar de Marina, o al que ejerciere sus funciones, solicitando el Real Pasaporte o Patente de Navegación, la que no ofreciéndose cosa en contrario a lo prevenido en esta Ordenanza, se facilitará por el Comandante del Partido.

Sin la referida Real Patente de Navegación, la detendrán mis baxeles de guerra, conduciéndola al primer puerto, donde será confiscada con toda su carga y en caso de llevar armamento de guerra, será su Patrón y los demás que se averiguase haber contribuido al ilícito armamento, castigados como piratas.

Ninguna embarcación de tráfico de alta mar o de costa, ha de navegar sin rol o lista de su tripulación, expresándose de cada individuo, el Trozo, Partido y Tercio a que corresponda y la clase en que sirve, firmándola el Comandante del Partido o Ayudante del Distrito, para entregarla al Capitán o Patrón, que habrá de responder de ella, como del paradero de los individuos de su tripulación.

Para que ni los Patronos ni la Marinería de las naves mercantes puedan en ningun caso alegar ignorancia de sus respectivas obligaciones y de las penas en que por su infracción se hallaren incurso, los Xefes Militares de Marina de los puntos en que se habilitaren por primera vez, entregarán a Cada Capitán o Patrón, un ejemplar de esta Ordenanza, exigiéndoles su justo precio. . . . y encargándoles el cuidado de instruir a su gente en la parte que principalmente le corresponda saber.

Y A FIN DE QUE QUANTO SE PREVIENE EN ESTA ORDENANZA tenga su debido y puntual cumplimiento, mando a mis Consejos de Guerra y demás Tribunales, al Generalísimo de Mar y Tierra, Oficiales Generales y Particulares de mi Armada y Ejército, a los Virreyes, Intendentes y demás personas a quienes tocara o tocar pueda, observen y ha-

gan observar quanto en ella quede instituido para el régimen y gobierno militar de la Matrícula de mar, sin embargo de cualquiera otra Ley, Reglamento o Resolución anterior que directa o indirectamente se le oponga, las cuales derogo o anulo; que así es mi voluntad. A cuyo fin he mandado despachar la presente, firmada de mi Real mano, sellada con el sello secreto de mis Reales Armas y refrendada de mi Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina.—Dado en Palacio a dos de Agosto de mil ochocientos y dos.—YO EL REY.

De la Ordenanza española de 1802 a que se ha hecho referencia, se derivan casi todas las prevenciones y disposiciones de nuestra legislación marítima actual, con pocas modificaciones, que la hacen anticuada, deficiente y en muchos casos inaplicable. Como se observará, dicha Ordenanza consigna la creación y funcionamiento de las Matrículas de Mar, que era un servicio consistente en la obligación de todos los habitantes del sexo masculino, de las costas y zonas fluviales y en edad reglamentaria, de servir durante determinado tiempo en los buques de guerra y demás Cuerpos de la Armada, para cuyo efecto todos los hombres de mar debían estar inscritos en la Matrícula, disfrutando en cambio de ciertos privilegios, como estar exentos de algunos pagos y contribuciones, disfrutar de libertad para dedicarse a la pesca o a la navegación y otros.

Todos debían estar inscritos en la Matrícula del lugar de su vecindad, con lo que el Estado podía conocer en cualquier momento, los contingentes de mar con que contaba para tripular sus buques de guerra y dotar sus demás servicios conexos.

Las matrículas tenían la ventaja para el Estado, de proporcionarle gente de mar apta para el servicio, entrenada y avezada a las fatigas de su oficio y con buena voluntad para embarcarse; aquellos hombres matriculados, consideraban como una distinción en su favor o un merecimiento honorífico, pertenecer a la Matrícula de su pueblo.

Las matrículas de mar desaparecieron por Decreto de 8 de Septiembre de 1857, pues se consideró que eran incompatibles con las nuevas tendencias y prevenciones liberales de la Constitución de 1857, que consideraba igual en derechos y obligaciones a todos los ciudadanos de la República, suprimiéndose

así los privilegios de que gozaban los matriculados, pero perdiéndose en cambio las ventajas de aquellas instituciones marítimas.

Durante el llamado Imperio de Maximiliano, se estableció el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, que reglamentó todos los servicios marítimos del país, expidiendo leyes, decretos y reglamentos, de los que aún se conservan en vigor algunas disposiciones.

Fué aquella época probablemente la mejor en la historia de nuestra Marina, en cuanto se refiere a reglamentación, pues estaban considerados todos los servicios de Marina, tanto de guerra como mercante, detallándose con precisión y amplitud todos los casos relativos a pagos, gratificaciones, alimentos, licencias, construcciones de buques, primas para proteger el comercio marítimo nacional, etc., etc.

Existe un libro, Tomo Tercero, titulado "COLECCION DE LEYES Y REGLAMENTOS Y DECRETOS QUE INTERINAMENTE FORMAN EL SISTEMA POLITICO ADMINISTRATIVO Y JUDICIAL DEL IMPERIO", editado en el año de 1865, del que por considerarlo de interés, se copia en seguida el Decreto relativo al servicio de las matrículas.

Organización de las matrículas para el alistamiento de la gente de mar.

"MAXIMILIANO", Emperador de México:

Considerando la necesidad que hay de que se proceda a la organización de las matrículas para el alistamiento de la gente de mar:

Considerando que es preciso evitar las demoras que se ocasionan tomando la gente por la fuerza, medio siempre dañoso y arbitrario y que es conveniente imponer obligaciones en el servicio a los individuos que se mantienen de la industria del mar: asegurándoles un monopolio fructuoso y garantías que compensen las cargas impuestas a su ejercicio.

Oído nuestro Consejo de Ministros, Decretamos:

TITULO I

Art. 1° Se establecen cuatro clases distintas de matrículas:

1/a.—Los solteros.

2/a.—Los viudos sin hijos.

3/a.—Los casados sin hijos.

4/:—Los padres de familia:

Art. 2° La segunda clase no puede ser llamada al servicio si no es cuando falten individuos de la primera y así sucesivamente para los demás.

Art. 3° Los individuos que ejerzan las profesiones marítimas de carpintero, velero, calafate y demás de esta clase, están obligados a inscribirse en la matrícula.

Art. 4° El territorio marítimo se divide en tres distritos, teniendo cada uno por capital la residencia de los Prefectos marítimos. Cada distrito en subdistritos y cada subdistrito en cuarteles.

Art. 5° El centro de la inscripción marítima en cada distrito, tendrá lugar en la capital, practicándose por su oficial o comisario de Marina que tenga el rango de oficial superior y que se titule Comisario Central de la Inscripción de tal distrito y que releve directamente al Comisario General.

Art. 6° En los subdistritos, el Capitán de Puerto es el encargado de la inscripción. Tiene bajo sus órdenes a los prohombres que nombra para los cuarteles.

Art. 7° Los prefectos marítimos nombrarán en épocas indeterminadas oficiales que inspeccionen el modo con que se practica el servicio en su distrito.

Art. 8º—La gendarmería local podrá ser requerida por el oficial o agente de la inscripción marítima para que le presten su ayuda y asistencia en caso de necesidad.

Art. 9º—El servicio de la inscripción se resume de la manera siguiente:

1º—Una demostración de todo el personal de matrículas inscrito, que comprenda todas sus circunstancias y servicios y en una palabra, todo lo que pueda suministrar luz y conocimiento para establecer cuando sea necesario, gratificaciones, pensiones o socorros. Ejecución de las órdenes dictadas por la autoridad competente para citar la gente al servicio.

Persecución de desertores, policía de los cuarteles respecto a la inscripción marítima y además por todo lo que pueda acrecentar bajo los límites de la Ley, este servicio. Demostración de las matrículas de los buques del comercio.

2º—Armamento y desarme administrativo de estos buques. Policía de la navegación. Sobrevigilancia en la pesca.

3º—Administración de averías, naufragios y pérdidas.

4º—Formación de las memorias que contengan propuestas de pensiones y socorros, en favor de los matriculados y obreros marítimos, de sus viudas o de sus huérfanos.

Art. 10º—Los prohombres se colocarán en los cuarteles, bajo las órdenes directas de su jefe en cada subdistrito y tendrán una doble constancia de matrícula, comunicándola a la capital de su cuartel. Denunciarán a la gente de mar que se dedique a la navegación o a la pesca sin estar inscrita. Darán cuenta a su jefe directo de todo lo que concierna a su servicio y obedecerán las órdenes que reciban. Evitarán todo accidente siniestro de los buques en su cuartel y en su caso acudirán inmediatamente al lugar del desastre.

Art. 11.—Se entiende por gente de mar todo individuo propio para inscribirse, es decir: todo el que se dedique especialmente a la navegación y a la pesca.

Art. 12º—La navegación se hace en los buques del Estado y en las radas y en los ríos hasta el punto en que se sienta

la marea, y no habiéndola, hasta el punto en que la embarcación pueda remontar.

Art. 13º—La pesca se efectuará en las costas y en los ríos hasta los límites indicados antes. La pesca hecho con redes sin embarcación, obliga al que la efectúa a inscribirse en la matrícula.

Art. 14º—En razón de la denominación genérica que producen la edad, los servicios en la mar y los conocimientos especiales justificados en exámenes públicos, hay lugar de establecer diferentes matrículas y son las siguientes:

- 1º—Matrículas de grumete.
- 2º—Matrículas de aprendices.
- 3º—Matrículas de maquinistas y fogoneros inscritos.
- 4º—Matrículas de Contramaestres y marmeros.
- 5º—Matrículas de pilotos y supernumerarios.
- 6º—Matrículas de Contramaestres de cabotaje.
- 7º—Matrículas de Capitanes de Navegación de Altura.
- 8º—Matrículas de obreros de profesiones marítimas.
- 9º—Matrículas de aprendices de obreros.
- 10º—Matrículas de los que están fuera de servicio.
- 11º—Matrículas de extranjeros admitidos en las matrículas del imperio.

Art. 15º—Los títulos de matriculas contendrán los asientos o indicaciones siguientes:

Fecha de la inscripción.

Nombres y apellidos.

Una indicación si es posible, de si proviene de otra matrícula o de otro cuartel.

Una demostración de los grados anteriores y del que tenga, especificando la fecha de su nombramiento en cada uno de ellos.

Servicio temporal cumplido.

Acciones de Mérito.

Recompensas honoríficas que ha obtenido.

Fecha y lugar de su nacimiento.

Filiaciones.

Aclaración sobre la posición de familia (para aquellos que estén inscritos provisionalmente, como son los aprendices, y para los que están fuera de servicio, con la filiación sola basta).

Servicios anteriores.

Heridas y enfermedades.

Una indicación detallada con rebaja de años, meses y días, de los servicios prestados después de la inscripción en la matrícula.

Art. 16º—La inscripción de los grumetes en la matrícula de esta clase sólo se hará previo el consentimiento de los parientes y de una acta de nacimiento.

Para el comercio se elegirán de diez a dieciseis años y para el Estado de doce a dieciseis años

Para ser borrado de la matrícula de los grumetes es preciso que renuncien a la navegación o que tengan la edad de dieciseis años para ser aprendices.

Art. 17º—Para ser aprendiz en los buques del comercio o del Estado y ser matriculado en esta clase, se requiere la edad de dieciseis años. Para recibir el título y el sueldo de aprendiz es necesario que se tenga la misma edad.

Art. 18º—Para inscribirse en la matrícula de los aprendices se deben llenar las condiciones siguientes:

1a.—Que el aspirante esté inscrito en la matrícula de los grumetes y que al llegar a la edad de dieciseis años declare que quiere continuar en la navegación; o bien cuando se presente por primera vez para inscribirse con el objeto de navegar teniendo dieciseis años.

1/a.—Haber hecho dos viajes de altura.

2/a.—Haber navegado dieciocho meses.

3/a.—Haber hecho la pesca durante dos años.

La inscripción se hará en presencia del padre del interesado o de los parientes los más próximos, que residen en el cuartel marítimo a que pertenezca el interesado. Antes de inscribirse se le harán conocer las leyes y reglamentos que designan los derechos y obligaciones de los inscritos.

Art. 20º—Se admitirá igualmente en la inscripción de las matrículas de la gente de mar extranjera que haya obtenido domicilio en México con arreglo a la Ley y que haya cumplido con las condiciones prescritas a los individuos mexicanos.

Art. 21º—La inscripción en las matrículas de los maquinistas y fogoneros que se inscriben definitivamente, se podrá hacer provisionalmente a los individuos ya empleados en el servicio de la maquinaria de vapor en los buques, que declaren querer continuar la navegación y que no reúnan las condiciones que ya quedan indicadas.

Art. 22º—Del mismo modo se hará con los individuos que se presenten por la primera vez para ser admitidos al servicio de las máquinas de vapor de las embarcaciones.

Art. 23º—Los maquinistas y fogoneros inscritos definitivamente, que han cumplido con las condiciones de edad y de navegación exigidas para la inscripción de marineros, serán asentados definitivamente en las matrículas.

Art. 24º—Los oficiales, como son: contramaestres, cabos, etc., serán asentados en la misma matrícula de los marineros. Su promoción solo debe constar en su matrícula en la columna (fecha del nombramiento en sus diversos grados y en el que posee en la actualidad).—Solamente cambiarán de matrícula cuando sean necesarios en otra.

TITULO II

Pilotos, Capitanes de navegación de altura y contramaestres de cabotaje, que a causa de enfermedad, de heridas o avanzada edad, se declaren separados del servicio.

Art. 25º—Los pilotos se asentarán en una matrícula separada y las condiciones para disfrutar esta clase serán designadas por un decreto especial.

Art. 26º—Del mismo modo los Capitanes de navegación de altura, si son requeridos para el servicio del Estado, será bajo la clase de Segundos Tenientes Auxiliares; y si quisieren voluntariamente servir al Estado, se admitirán como segundos contra maestres y después de seis meses de navegación podrán ser nombrados primeros.

Art. 27º—La clase de contra maestres de cabotaje será inscrita en las matrículas especiales. No podrán entrar al servicio del Estado si no es con el grado de cabos de segunda clase y de primera si tienen un año de mando en el mar.

Art. 28º—La edad que se fija a un joven para entrar a trabajar como obrero aprendiz en los arsenales de la Marina, es la de doce años. Nada puede fijarse para los que trabajan en las maestranzas del comercio en que el jornal es variable y convencional con el Director de maestranza, en razón de la edad y de las fuerzas del joven. La inscripción de los obreros aprendices se hace bajo las mismas condiciones y bajo el mismo título que las de los grumetes.

Art. 29º—Las cuatro profesiones marítimas comprendidas en la inscripción, son las de:

Carpinteros.
Barrenadores.
Veleros.
Calafates.

Para inscribirse como obreros de estas profesiones es preciso tener diecisiete años cumplidos y justificar el aprendizaje de un año en las maestranzas del comercio, o haber servido en los arsenales militares. En este segundo caso, los aprendices obreros del Estado pueden ser inscritos como obreros, si tienen de diecisiete a veinte años, si se reconoce su capacidad, sin que obste que tengan un tiempo limitado para el aprendizaje. De ninguna manera podrá inscribirse ninguna como obrero carpintero, si no ha justificado el aprendizaje de seis meses como calafate. La inscripción de los obreros de profesión en las matrículas se hace bajo el mismo modo y en las mismas formas que las de los marineros.

Art. 30º—La matrícula de los separados del servicio comprende a todos los individuos inscritos que habiendo cumplido con las condiciones exigidas por la ley para no ser llamados al servicio son acreedores a ejercer su profesión, ya en los buques del Estado o en los particulares, ya en las maestranzas del comercio o en los arsenales del Estado. Se comprenden en esta categoría:

1º.—Los marineros que tengan cuarenta años de edad y los oficiales de mar que hayan cumplido cuarenta y cinco.

2º.—Todo individuo que por sus enfermedades justificadas esté imposibilitado de servir antes de cumplir dicha edad.

La facultad de obligar a que sirvan hasta los cuarenta años debe considerarse como una precaución en casos de gran peligro y de una necesidad imperiosa.

Art. 31º—Todo individuo que ha cumplido la edad y las condiciones para estar inscrito y que no estándolo continúa en la industria de la pesca y la navegación, debe ser inscrito de oficio en las matrículas, como si hubiera consentido en ello, por el solo hecho de que continúa en dicho servicio. Lo mismo debe entenderse con todo obrero de profesión marítima, si continúa en su ejercicio sin inscribirse.

Art. 32º—Todo individuo de mar u obrero, cualquiera que sea su edad, que quiera renunciar a la navegación y a la pesca, será borrado de las matrículas por el solo hecho de su declaración y renuncia un año después de haberla hecho. desde luego pierde todas las ventajas que le concede la inscripción.

Las declaraciones de renunciaciones no serán admitidas en tiempo de guerra y quedarán sin efecto si la guerra tiene lugar antes de terminar el año exigido como término para que las renunciaciones tengan su efecto.

Si después de estar borrado en las matrículas un individuo de mar se determina volver a la pesca y a la navegación, se le inscribirá con la clase y sueldo que tenía antes de separación.

TITULO III

*Método para llamar al servicio del Estado
a la gente de mar y obreros.*

Las necesidades del porvenir, los recursos del país y los progresos de la Marina darán luz más tarde para saber el modo que se debe adoptar para la adquisición de gente de mar; es decir: si la adquisición se hace a la medida de las necesidades del Estado, o si se hace permanente con objeto de asegurar en los puertos y arsenales elementos sujetos a una cierta instrucción y a una disciplina indispensable. Para hacer frente a las necesidades eventuales del momento es necesario indicar el modo adoptado de la adquisición de gente.

Art. 33°.—Siempre que sea necesario citar a la gente de mar para el servicio, el Prefecto marítimo recibirá órdenes del Ministerio tomando conocimiento de los estados o relaciones que dé el Comisario central de inscripción marítima, quien debe tener el número de matriculados en el subdistrito que administra.

Art. 34°.—Los comisarios centrales obran de modo análogo en sus cuarteles y establecen por los cuidados de los prohombres un orden personal de servicio a cada matriculado.

Art. 35°.—Luego que el interesado ha recibido la orden debe presentarse al comisario de su cuartel, quien lo examinará cuidadosamente para saber si tiene aptitud para el servicio. Cumplida esta fórmula, si es juzgado apto, se le entrega una boleta para el lugar de su destino. A su arribo, tanto la gente de mar como los obreros se presentarán todos al Comisario central de la inscripción marítima, quien asentará la fecha de su llegada, y los dirigirá al punto donde es necesario, según las órdenes que haya recibido del Prefecto marítimo.

Art. 36°.—Los comisarios de la inscripción vigilarán con el mayor celo el examen de la aptitud de los individuos antes de entregarles la boleta o pasaporte espresado arriba, a fin de evitar gastos de camino inútiles.

Art. 37º—Todo individuo inscrito de dieciocho a cuarenta, de la clase de marineros, y cuarenta y cinco años de la clase de oficiales de mar, está obligado a acudir al servicio cuando sea llamado. Cuando llegue este caso se practicará en el orden que se ha indicado para las cuatro categorías indicadas. La primera marchará en el acto y sucesivamente las demás, a medida que termine la primera. Las requisiciones y la duración de cada una de ellas, se arreglará definitivamente luego que el tiempo de servicio que deba prestar cada ciudadano a favor del Estado, se determine.

Art. 38º—En principio y hasta nueva disposición:

Seguirán después las matrículas de dieciocho a cuarenta años de servicios, así como los oficiales de mar de dieciocho a cuarenta y cinco años, que no justifiquen tener tres años de servir su empleo o diez años en totalidad; es decir: tanto en la clase de oficiales de mar, como en la clase de marineros.

Art. 39º—El tiempo de la requisición será de tres años consecutivos, con facultad de aumentarlo o disminuirlo, según las exigencias.

Art. 40º—La exclusión de los matriculados la sufrirán:

1/o.—Los que han sido condenados a una pena aflictiva o infamante.

2/o.—Los que han sido condenados a un castigo correccional de dos años de prisión, y los que por sentencia judicial estén bajo la vigilancia de la policía.

Art. 41º—La prohibición de servir al Estado no impide en todos sus casos el ejercicio de la profesión de marinero u obrero en los buques y en las maestranzas del comercio.

Art. 42º—Una resolución especial del Ministerio determinará la posición que deben guardar los matriculados que hayan sufrido una o muchas condenas de las expresadas antes. En todo caso serán inscritos en las matrículas y sujetos a las resoluciones que el Ministerio juzgue conveniente dictar, asentándolos como gente de mar inscritos en las matrículas de la Marina.

TITULO IV.

Registro de alistamiento.

Art. 43º—Siendo obligatorio a todo matriculado prestar sus servicios al Estado cuando sea llamado, la administración debe dictar sus medidas para asegurarse de que la requisición se ha practicado en el plazo prescrito.

Art. 44º—Se establece un registro minucioso, que harán los Capitanes de Puerto encargados de la inscripción marítima, centralizando el servicio en los puertos de guerra, tanto de los marineros, como de los obreros que haya.

Art. 45º—Para cada matriculado se designará una hoja particular, en la cual se asentará lo siguiente:

La fecha de su partida.

La de su arribo.

El puerto de su destino.

El cuartel a que pertenece.

Su nombre, apellido, filiación y las notas que correspondan.

El folio y número de inscripción, así como el último empleo en el servicio del Estado.

El número de años, de meses y de días de servicio que hayan hecho al Estado, así como al comercio.

Art. 46º—Cada hoja individual se hará por duplicado y se enviará al puerto de destino de cada matriculado; en el puerto quedará una y la otra se enviará al cuartel anotada con la fecha en que llegó el interesado y el destino que se le ha dado.

Art. 47º—Procediendo del Ministerio de Marina las órdenes para el alistamiento de la gente de mar, es indispensable tener en corriente las noticias del personal del cuartel. En consecuencia, los prefectos marítimos dispondrán que los comisarios de los puertos de guerra exijan de los Capitanes de Puerto, estados periódicos en que se especifique lo siguiente:

Cada mes.

Un estado de los gastos personales, administrativos del cuartel. . .

Otro del movimiento de los prohombres y agentes de la inscripción marítima.

Otro de los alistamientos hechos por órdenes superiores.

Otro de las cuatro profesiones sujetas al servicio, así como de maquinistas y fogoneros.

Otro en que consten los oficiales de mar en disponibilidad.

Otro de las cantidades erogadas en la conducción de los matriculados y obreros llamados al servicio, y de los que hayan regresado a sus cuarteles.

Cada Trimestre.

Un estado del servicio de todo el personal empleado en la inscripción marítima.

Resúmen de las matrículas.

Estado del número de los Capitanes de navegación de altura y de los de cabotaje.

Otro de los separados de la navegación y profesiones marítimas.

Cada Año.

Un estado de la gente de mar que ha cumplido cuarenta años.

Otro de la gente de mar y obreros cuyo estado es desconocido en los últimos dos años

Otro de la gente de mar y obreros declarados imposibilitados de servir de una manera absoluta.

Art. 48º—Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongán a esta Ley.

Art. 49º—Nuestro Ministro de Negocios Extranjeros y Marina, queda encargado de la ejecución de la presente Ley.

Dado en México, a 1º de Noviembre de 1865.

MAXIMILIANO.

Por el Emperador.

El Ministro de Negocios Extranjeros y Marina
M. del Castillo.

En la misma Colección de Leyes y Reglamentos de que se ha hecho mérito, aparece la siguiente disposición del tiempo del Imperio:

Decreto para las primas que se conceden a los buques nacionales, que hagan viajes de altura.

“Maximiliano, Emperador de México,

Oído nuestro Consejo de Ministros y queriendo por la conceción de algunos privilegios en favor de la navegación de largo curso, hecha por nuestros buques nacionales, animar y extender el comercio marítimo del Imperio, decretamos:

Art. 1/o.—Se concederán primas a los buques que naveguen bajo el pabellón mexicano y hagan viajes de largo curso.

Art. 2/o.—Estas primas serán concedidas como sigue:

Buques contruidos en México:

Haciendo viajes fuera de América, ocho pesos por tonelada.

Haciendo viajes a los Estados Unidos, Antillas, América del Sur y América Central, cuatro pesos por tonelada.

Buques nacionalizados con las condiciones determinadas por el Rey.

Haciendo viajes fuera de América, cuatro pesos tonelada.

Haciendo viajes a los Estados Unidos, Antillas, América del Sur y América Central, dos pesos por tonelada.

Art. 3/o.—El presente Decreto tendrá su ejecución desde el día 1º de Noviembre de 1865.

MAXIMILIANO.

El Ministro Interino de Negocios Extranjeros y Marina.

M. del Castillo.

“Durante la época en que gobernaba la Provincia de Yucatán Dn. García Valdéz de Osorio, Conde de Penalva, en el año de 1650 se instaló el primer astillero en la Villa de San Francisco de Campeche, que lo fué en la playa del barrio de San Román”.

“Construido posteriormente el de la playa de San Francisco, ambos se distinguieron por sus construcciones navales, correspondiendo a Campeche el honor de haber sido la *primera población de la América española*, que fabricó sus propias embarcaciones”.

“Tuvo también Campeche la gloria de haber construido en sus Astilleros, la mayor parte de los buques que acosaron a los piratas europeos en el Mar de las Antillas, canal de Yucatán y aún en el Golfo de México. Y mientras los pesados “galeones” o las torpes “Carracas” de manufactura hispana, constituían fácil presa para los bucaneros, los pequeños “pataches” y las veloces fragatas de matrícula campechana, dieron qué hacer en más de una vez, a los terribles facinerosos del mar”.

“Para las construcciones navales, los carpinteros de rivera campechanos empleaban de preferencia el “jabín”, árbol maderero propio de la región y famoso por su resistencia; de allí que con el tiempo circulase esta copla alusiva, que ha llegado hasta nosotros:

“Le dijo el clavo al jabín:
Aquí dejarás el rabo;
Y el jabín contestó al clavo:
Para sécula sin fin”.

“Los carpinteros de rivera y calafates constituyeron un gremio bastante numeroso y económicamente poderoso, teniendo como Patrón a San José. Ellos fueron los iniciadores de la iglesia conocida actualmente con ese nombre”.

“Las guerras por la independencia nacional, hicieron decrecer en actividad al astillero de Campeche. Pero al consumarse, se expidió el arancel provisional del 11 de Diciembre de 1821 que imponía la cuota aduanal de veinte reales a to-

do buque extranjero que atracase a puerto mexicano. Como dicho impuesto no se hizo extensivo a los buques nacionales, esta fué una medida protectora para la incipiente Marina Mexicana. El arancel de 16 de Noviembre de 1827, redujo el impuesto a diecisiete reales y consignó además, que los efectos extranjeros que se condujesen directamente del puerto de su procedencia a los puertos de la República en buques nacionales, abonasen una sexta parte de lo que les correspondía conforme al arancel”.

“Dicha exención fué lo que hizo prosperar la Marina Mercante Mexicana y por consiguiente los astilleros nacionales, entre ellos el de Campeche, que entró en una franca era de florecimiento, tal como en los tiempos coloniales. El arancel de 11 de Marzo de 1837 suprimió el privilegio a los buques nacionales, dándole un golpe de muerte a la Marina Mercante”.

“El astillero de Campeche sufrió con esta incongruente disposición un descalabro terrible, hasta el punto de quedar casi extinguido, siendo esta circunstancia una de las muchas que produjeron la célebre revolución federalista de Yucatán de 1840”.

“Como nota curiosa, consignamos el movimiento que en construcciones navales tuvo el astillero de Campeche de los años de 1827 a 1853:

Años	Buques	Tonelaje	Costo
1827	4	218	\$ 24,250.00
1829	3	97	7,500.00
1830	4	111	8,420.00
1831	3	117	11,523.00
1832	1	114	15,945.00
1833	3	206	21,520.00
1834	2	138	16,941.00
1835	6	477	49,793.00
1836	7	309	47,721.00
1837	9	99	8,033.00
1838	1	97	10,357.00
1841	2	65	4,702.00
1844	3	161	10,883.00

Años	Buques	Tonelaje	Costo
1845	2	88	\$ 9,331.00
1851	1	155	13,476.00
1852	1	35	3,695.00
1853	1	82	7,961.00

“El estado decadente perduró hasta 1881, en que por disposición del entonces Presidente de la República General Manuel González, se acordó la instalación de un astillero en el puerto de Campeche, en un punto inmediato al pueblo de Lerma”.

“El Ejecutivo local, a fin de facilitar los preparativos para su establecimiento, adquirió varios terrenos en el pueblo mencionado”.

“En la Planta de empleados fueron nombrados los siguientes personas:

Capitán de Corbeta Leandro Batista.
 Maestro Carpintero Antonio Martínez.
 Maestro Calafate José Ernesto Hernández y
 otros”.

“La maquinaria destinada al Arsenal, arribó a estas playas el 14 de Marzo del mismo año y fué traída a bordo del buque inglés “Cuaco”.

“Terminada la instalación de la maquinaria y concluido de armar un dique flotante de madera que allí se hizo, se determinó botarlo al agua el día 16 de Septiembre; sin embargo se aplazó el acto para el 30 del mismo mes, y en efecto, fué iniciada la ceremonia, pero un pequeño accidente obligó a suspender la operación, terminándose la botadura el día 12 de octubre de 1881”.

“El astillero permaneció en Campeche hasta el año de 1888, en que por virtud de un Decreto del Presidente de la República, General Dn. Porfirio Díaz, expedido con fecha Primero de Febrero, fué trasladado al puerto de Coatzacoalcos, hoy Puerto México, en el Estado de Veracruz”.

“En la época actual, el astillero no es ni la sombra de lo que fué. Sin embargo, de vez en cuando, alguna embarcación

lleva a muchos puertos de nuestro continente, el sello inconfundible de su construcción campechana”.

Por aquellos años, desde que se instaló en Campeche el primer astillero de la Colonia, en 1650 los tipos de embarcaciones en uso eran poco variados, contándose entre ellos la “Carraca”, que fué el trasatlántico de los siglos XVI, XVII y XVIII, pesada, difícil de maniobrar, con un desplazamiento de cuatrocientas toneladas, alto el castillo de popa y redonda esta última, fué el buque mercante por excelencia. Siguió el “galeón”, de dos o tres cubiertas, cuyo aparejo era de tres palos, popa redonda y alta, buque construído especialmente para resistir, pues aunque bastante lento, estaba bien armado. Los españoles casi siempre lo empleaban para la conducción de los tesoros de las colonias. El “bergantín”, de tres palos, rápido y bien armado, tan útil en el ataque como en la retirada. La “urca”, buque de una sola cubierta, casi tan ancho en la proa como en la popa. La “fragata” con mucha semejanza al bergantín, por su ligereza y facilidad de maniobra y por último el “patache”, pequeño barco de vela de dos palos enterizos. Se usó también la “piragua”, canoa de una sola pieza movida por remos.

La Revista “LITORAL”, en su número UNO del mes de Octubre de 1938, editada por el Departamento de Marina de entonces, publicó un informe sobre el establecimiento de un arsenal en el puerto de Campeche, por el sabio Doctor Don Justo Sierra O'Reilly, Agente de Fomento en el Estado de Campeche, dirigido al C. Ministro de Fomento de la República en el año de 1854.

La simple lectura de dicho documento basta para considerar que el puerto de Campeche, con su Maestranza del barrio de San Román, fué el asiento de la prosperidad de nuestra Marina Mercante Nacional, en una época brillante, que se dejó morir por la incuria de nuestras autoridades superiores de aquellos tiempos.

Desgraciadamente la Revista a que se alude, dejó trunca la publicidad del informe de referencia, lo que es de lamentarse por la importancia grande que tiene el citado documento, para la historia de nuestra Marina Nacional.

Dice así:

“Excmo, Señor:

“Después de rendir con la mayor escrupulosidad cuantos datos he creído conducentes al objeto, voy a ocuparme de presentar a V.E., para conocimiento del Sr. Presidente, el informe que se sirvió pedirme en suprema orden de 20 de Diciembre último en que se previno V.E. lo emitiese acerca de los gastos que habría que erogar en el establecimiento en este puerto de un arsenal, directores y maestros que se necesitan, elementos de construcción naval que existen y demás pormenores indispensables.

El pensamiento del Supremo Gobierno es superior a todo encomio y apenas puede concebirse ciertamente, cómo después de tantos años de hecha la Independencia nacional y cuando aún existían en pié tantos y tan poderosos elementos de prosperidad material, se les haya despreciado hasta el punto de dispersarlos y dejarlos en casi completa nulidad.

De todas las poblaciones españolas que se formaron en el seno mexicano, Campeche vino natural y espontáneamente a ser el centro de la construcción naval de esta parte de la colonia, porque allí, a la salubridad proverbial del clima, abundancia y baratura de los mantenimientos, añadíase la formación de una raza mixta inteligente, activa y organizada vigorosamente para trabajos recios.

Además de excelente calidad de las maderas en esta parte de la península, que es extraordinariamente fértil llegando la vegetación tropical a un lujo exuberante, aumentó las facilidades, y la formación del astillero era una consecuencia muy sencilla. Desde entonces, Campeche fué el emporio de nuestra Marina y el punto más adecuado para la construcción, llegando en este respecto a obtener merecida nombradía. De manera que la maestranza del barrio de San Román, data de más de doscientos cuarenta años, trasmitiéndose los diferentes ramos de la industria que la constituyen, de generación en generación, pues ya se registra una hermosa “urca” construida allí del todo, en el año de 1605. Y con tan pequeños principios esa maestranza llegó a construir en la última mi-

tad del siglo pasado, hasta fragatas de guerra que sirvieron bien y por largo tiempo en las Reales Escuadras.

Así pues, la maestranza de San Román, formó una población aparte en donde reinaba la mayor actividad. Todavía los que somos de la presente generación recordamos, con esa especie de sentimiento melancólico que deja un bien que se ha perdido, la animación industrial que reinaba en esa ribera en tiempos que, aún sin quererlo, todos llaman felices. Cuando hecha la Independencia, México tuvo un simulacro de Armada, en nada pensó menos que mantener en pié y con vida, los astilleros de San Román y San Blas, muy capaces entonces de bastar a todas sus exigencias navales, prefiriéndose negociar buques en el extranjero, carenarlos allí y repararlos, dejándose morir de inanición a nuestras maestranzas, en que a poco más que dure tal abastecimiento y languidez, perderemos hasta las buenas tradiciones de la manera mejor y más sólida de construir, limitándose nada más a la construcción de canoas y piraguas de pescar y eso para que esos pobres industriales no perezcan de hambre por falta de trabajo; o tendrán que aplicarse a otro género de ocupación, abandonando una de las más útiles y provechosas para sí y ventajosas a la Nación.

Me permitirá V.E. entrar en algunos pormenores, que en todo caso pueden tenerse por antecedentes seguros para fijar una resolución, pues puedo asegurar a V.E. que ellos son tan verdaderos y auténticos, cuanto pudieran serlo tomándolos de mejores documentos oficiales.

Fácil sería acumular datos para mostrar cuál y de qué importancia fué el progreso de la construcción naval en el astillero de San Román, durante los dos siglos anteriores; pero pareciendo hasta cierto punto inútil esta tarea, me limitaré a indicar a V. E. cuál era el estado de esta maestranza en los últimos años que precedieron a nuestra Independencia. Según el estado que tengo a la vista, había entonces en la matrícula de Campeche, dos mil doscientos setenta y siete matriculados en esta forma: cuatro alguaciles, treinta y dos Pilotos de altura, diecinueve contramaestres, dos prohombres, dieciseis cabos de matrícula, mil trescientos noventa y cinco ma-

rineros, cuatrocientos sesenta y nueve empleados en campaña, doscientos catorce rebajados del servicio y ciento veintiseis ausentes. Entre ellos se mencionaban noventa y seis carpinteros de ribera, setenta y dos calafates, once herreros y ochenta y cuatro obreros y aprendices de los tres ramos; debiendo agregarse veinticuatro individuos que se ocupaban en la construcción de velámenes de buques, y más de veinte que trabajaban en los corchaderos de cabullería.

Así es que de los años de 1811 a 1819, se registran construidas en dicha ribera, trescientas noventa y ocho embarcaciones en esta forma: tres fragatas, once bergantines, treinta y una goletas, treinta y cuatro pailebotes, cincuenta y seis bongos y doscientas setenta y tres, canoas midiendo como cuatro mil doscientas toneladas y teniendo un costo aproximado de cuatrocientos veinte mil pesos. Que el gobierno español protegía con premios y privilegios a la construcción naval, eso ya se registra en nuestros códigos desde la época de Don Fernando y Doña Isabel, siendo éste un admirable estímulo que fomentaba dicha construcción.

Cuando después de hecha la Independencia pudimos y debimos, ya que no multiplicar esos estímulos, a los menos conservar toda la protección que de antiguo gozaba nuestra construcción, a fin de que no decayese en nuestra propia casa una industria tan interesante, los hombres de la época se desentendieron completamente del asunto, y ese simple olvido era la sentencia de muerte de la construcción naval del país. Lo de protección y privilegio, entonces necesario era; pues que lo es para toda industria que nace y se halla en peligro de ser suplantada por otra que no sea nacional; y sobre todo, era también lógico puesto que el régimen prohibitivo o el de los altos derechos protectores, ha formado la base de nuestro sistema fiscal, lo cual no quiere decir que sea el mejor.

Bien sabe Vuestra Excelencia que nuestra ceguera llegó a tal punto que nos hicimos la ilusión de que en diez años no solo crearíamos nuestra Marina Mercante, sino que la pondríamos también en estado de competir con la inglesa y norteamericana, si es que no era una idea verdaderamente quimérica y extravagante, la de esa célebre reciprocidad es ipu-

lada en los tratados con Inglaterra y los Estados Unidos. Entre tanto el Art. 33 del arancel de 16 de Noviembre de 1827, comprendiendo mal la cuestión o desentendiéndose absolutamente de su verdadera naturaleza, para conceder la rebaja de la sexta parte de los derechos impuestos en el mismo arancel a los efectos extranjeros importados en buques mexicanos, por un error imperdonable tomó en cuenta, no la construcción nacional que, en el caso, era la que en todo rigor debía disfrutar de aquella ventaja; sino la bandera, que no es más que un signo o símbolo que con ciertas formalidades, que más o menos fácilmente se eluden o tergiversan, se lleva en cualquier buque de construcción extranjera. De eso resultó que la marina americana, disfrazándose con los colores de la nacional fué la que en realidad disfrutó del privilegio y consiguiente fomento que, tan a ciegas, le concedieron indirectamente nuestros legisladores. Nada más natural; la marina americana era y es ciertamente más económica en la construcción y habilitación de los buques, y por la fuerza el gobierno del país iba a los Estados Unidos a construir y reparar sus embarcaciones: en tanto que en los astilleros de la República entraban la decadencia y la muerte de una manera rápida y alarmante.

Tal era nuestra torpeza o inexperiencia, que se necesitó nada menos que el largo transecurso de cuatro años para descubrir que el privilegio del arancel de 1827, era un completo desatino; y que en él lejos de favorecerse a la marina mercante nacional, por el contrario se le había dado un golpe de muerte. ¿Qué fué entonces lo que se hizo? No fué ciertamente enmendar el error, ya que se hubo descubierto, trasladando el privilegio de la bandera a la construcción, sino suprimir completamente ese privilegio, como se verificó el 27 de Mayo de 1831, y hasta el 24 de Octubre de 1833, no se concedió la rebaja de un quinto de los derechos de importación a las mercancías importadas en buques verdaderamente nacionales, esto es, construidos en la República, de propiedad mexicana, y teniendo cada buque a lo menos, una mitad de la marinería, Capitán y Piloto igualmente mexicanos.

Era preciso aprovechar de luego a luego aquella tardía

concesión; el plazo fatal de los diez años iba a expirar y con él iba a venir la cosecha de malos frutos, cuyo germen sembró nuestra experiencia en la famosa reciprocidad estipulada en los contratos. El astillero de Campeche se levantó momentáneamente de la postración; allí existía todavía, sin haberse dispersado aún del todo, los fecundos elementos que natural y ficticiamente estaban acumulados de mucho tiempo atrás; y la maestranza volvió a organizarse. La construcción naval había sentido el estímulo de la protección nacional; y buena prueba de ello es, que la maestranza de la ribera de San Román subió desde entonces al número de cincuenta y seis carpinteros, 67 calafates, 30 herreros y ocho aserradores, que dan un total de 170, cifra que casi alcanzó a la que contábamos en 1811; los jornales de los maestros subieron a veinte reales y los de los operarios no bajaron de un peso”.

“Toda esta animación se conservó siempre creciente, cobrando vida de momento a momento, actividad y progreso, hasta que sonó la hora en que los compradores de lo Nación la dejaron completamente impedida, arrojando atada su Marina a los pies de la marina extranjera”.

“Esta prosperidad que pasó como un sueño fugitivo, duró hasta el año de 1837, y en esos cuatro años, se construyeron en el Astillero de San Ramón, trece buques de altura, con novecientas sesenta y una toneladas, y un valor de..... \$ 104,170.00”.

En el Diccionario Geográfico e Histórico de Campeche, por Don Juan de Dios Pérez Galáz, aparece la siguiente información:

Costas de Campeche.—En el Registro Yucateco”, página 121 del Tomo I, se publicó un “Derrotero” de las Costas de Yucatán”, formado en el año de 1817 por el Práctico español Don Manuel Molas. De dicho Derrotero, reproducimos textualmente la parte relativa a las costas que pertenecen al actual Estado de Campeche.

“Desde Punta de Piedras, sigue la costa hasta la Punta Desconocida o Caño de las Salinas. Hay de distancia catorce leguas en rumbo al S. O., toda la playa es de arena y a dis-

tancia de dos leguas está la Punta Arenas. De dicho punto a Campeche hay catorce leguas, en vuelta al rumbo S., corriendo la costa toda de manglares, fangales intransitables y agua baja.

“Las rancherías de pescadores más nombradas en toda la costa son: Punta de Arenas a distancia de cuatro leguas; las Bocas a dos leguas más, Isla de Piedras a dos leguas más y Jama, que dista de Campeche seis leguas.

Campeche es puerto de mar, aunque baja; y las embarcaciones grandes sólo descargadas entran en el puerto, que llaman el Pozo; y para cargar se han de fondear más afuera, en tres o cuatro brazas de agua, que es a tres leguas de la ciudad. Esta se halla situada en una apertura de cerros de mediana elevación, que la propia orilla del mar, a distancia de cinco leguas en los que llaman Morros de Dios.

“Desde Campeche a Puerto Escondido hay una distancia de treinta leguas corriendo la costa en vuelta al S. S. O. a la N. N. E. De Campeche a los Morros de Dios hay cinco leguas. En la marina está el pueblo de Scibaplaya; distante de este se halla a siete leguas, Champotón, con su estero en que entran embarcaciones menores. Sigue a seis leguas Xen; de allí a cuatro leguas Nixché; de allí a dos leguas El Baradero; a una legua El Vigía y pueblo de Sabaneuy; a tres leguas Las Palmas; a tres leguas Puerto Escondido; a dos leguas Puerto Real; a la Boca Grande de la Laguna y población de El Carmen, ocho leguas. Esto es la Isla de Tlis o Tris, que divide la Laguna de Términos y tiene catorce leguas de largo y siete de ancho, con dos brazas y media y tres brazas de agua en el centro.

Tiene tres bocas a la mar, que dan: la Barra Grande, Puerto Real y Puerto Escondido. Toda esta costa hasta los Morros de Dios, es agua más hondable de la sonda, y por lo consiguiente bate la mar con más fuerza y las corrientes son encontradas en tiempo de nortes”.

De los pocos datos que se ha podido obtener, puede deducirse como resumen, una relación, aunque incompleta, de las embarcaciones que han operado en aguas mexicanas, desde

que Cortés inició sus expediciones marítimas en el Pacífico en el año de 1532 embarcaciones que pueden considerarse propiamente de la Nueva España, construídas en el territorio de Anáhuac, pues otras muchas hicieron su tráfico en nuestras aguas, pero pertenecían a la Metrópoli.

La primera expedición que operó en el Pacífico, que fué al mando de Don Diego Hurtado de Mendoza, y que se hizo a la mar en Junio de 1532, la compañía el "San Miguel" y el "San Marcos", de las cuatro embarcaciones que mandó construir Cortés en Sacatula, y de dos navíos construídos en Acapulco.

Antes ya Cortés había mandado construir en el año de 1530, los navíos "San Lázaro" y "Concepción", en la bahía de Santiago, para auxiliar a la expedición de Don Diego Hurtado de Mendoza, cuyas embarcaciones se perdieron todas. De estos dos últimos buques, que se hicieron a la mar en Octubre de 1538, se perdió el "Concepción", quedando solamente el "San Lázaro", que después de hacer algunos descubrimientos, regresó a Acapulco.

En Abril de 1535 salió de Chametla la expedición al mando directo de Cortés, compuesta del navío "San Lázaro" que ya tenía y de los navos "Santiago" y "Santa Agueda" construídos en Tehuantepec en el Astillero de El Carbón, que se instaló en el año de 1533 en Huatulco, cerca de Puerto Angel.

En el mismo astillero fueron construídos posteriormente el "Santa Cruz", el "San Pedro", el "San Vicente" y el "Santa Catalina" que fueron utilizados en diferentes expediciones enviadas por Cortés en auxilio del conquistador Pizarro en el Perú. Se registra también el nombre del navío "Santo Tomás", construído en aquella costa del Pacífico.

A los buques expresados ya, deben agregarse los que integraron la expedición que salió del puerto de Navidad en 1564 para poblar y conquistar las Filipinas de orden del Rey y que fueron: la Capitana, cuyo nombre no se conoce, los navíos "San Pedro", ya mencionado, y el "San Pablo", y los pataches "San Juan" y "San Lucas".

De manera es que de los años de 1530 a 1564, fueron

construidos en la costa del Pacífico, las siguientes embarcaciones, cuyos nombres se registran, amén de otras de nombre desconocido, que se sabe fueron también construidas en aquella costa:

"San Miguel"	"Concepción"
"San Marcos"	"Santa Cruz"
"San Lázaro"	"San Vicente"
"Santa Agueda"	"Santa Catalina"
"Santiago"	"Santo Tomás"
"Saa Juan"	"San Pablo"
"San Lucas"	"Santa Cruz de Mayo"

Los citados buques fueron de los diversos tipos de embarcaciones de aquellos tiempos, habiéndose construido carabelas, navíos, galeones, bergantines y otros tipos, cuya ejecución, dirigida por los constructores españoles, sentó las bases de la enseñanza y experiencia en nuestro país, de la importante industria de la construcción naval, que alcanzó gran auge y preponderancia en otros tiempos, y que vino en decadencia a través de los años, por falta de apoyo y atención de parte de nuestras autoridades superiores.

Procede mencionar aquí a la fragata "Santísima Trinidad", construida en el puerto de San Blas, en el año de 1575, que fué la nave más grande del mundo en aquellos tiempos. Debe haber sido de un tonelaje un poco mayor de doscientas toneladas, pues por aquellos años, no se había construido en Europa buque mayor de doscientas toneladas.

Dichas fueron pues, las embarcaciones pioneras netamente mexicanas, que durante el primer tercio de siglo de la conquista, integraron nuestra marina en embrión, limitada en sus actividades de entonces, a las expediciones exploradoras de los mares y costas de la Nueva España, pero que fueron el origen que dió lugar más tarde, al nacimiento de grandes esperanzas, muy fundadas por cierto, de alcanzar para México una Marina próspera y eficiente.

Por lo que respecta a las primeras embarcaciones construidas en nuestro país en la costa del Golfo de México, solamente se tienen noticias del balandro "San Francisco", que

construido en la ribera de San Román, del puerto de Campeche, por los años de 1580 y que se hizo a la mar con destino a Veracruz en su primer viaje.

Es hasta el año de 1628, cuando se registra la organización de la Real Armada de Barlovento, creada por acuerdo del Virreinato para combatir la piratería que había alcanzado a ser una gran plaga; pero no se tienen noticias acerca del origen, número y clase de los buques que integraron aquella fuerza naval, sino escasos detalles. Probablemente la mayoría de dichos buques fueron construidos en nuestro país; hay algunos datos acerca de que pocos de ellos fueron de origen español y algún otro de los construidos en La Habana.

Por el año de 1682 se registraron los nombres de los guardacostas "Nuestra Señora de la Soledad", "Las Animas", "San Pedro" y "San Antonio", así como de la fragata "La Pescadora" y de las goletas "Santa Teresa de Jesús" y "Nuestra Señora del Carmen".

El primer buque de que se tiene noticias en el tráfico del Golfo de México, sin contar con los españoles al servicio de la Colonia y después del balandro "San Francisco" mencionado ya, construido en Campeche, es el navío "La Nueva España" construido en Coatzacoalcos en el año de 1734 y no es sino hasta 1790 en que se registran los nombres del bergantín-correo "Nuevo Conde de Floridablanca" construido en Tlaxotalpan y de los bergantines guardacostas "Volador" y "Sae-ta", construidos en La Habana, así como el de la goletilla "Flor de Mayo" construida en Yucatán.

Más tarde, de los años de 1807 a 1811, se registraron los nombres de la goleta "O" y de las de igual clase "Felicidad", "San Pablo", "San Cayetano" y "Guadalupe", así como del bergantín "Regencia". Posteriormente y ya en plena guerra de Independencia, se menciona la goleta de guerra "Cantábrica", la fragata "Diana", el velero "General Morelos", el bergantín "Vicente" y el navío "Asia", que se quedó al servicio de la Colonia, desde que llegó a Veracruz conduciendo al último Virrey de la Nueva España Don Juan de O'Donojú. También figuró entonces el bergantín "San Carlos".

De los años de 1824 a 1828, aparecen los nombres de la goleta "Orizaba", de las balandras "México" y "Zumpango", de las goletas "Hermann", "Luisiana" y "Tampico"; del navío "Congreso" que se adhirió a la Colonia en San Francisco, California, e hizo viaje a Veracruz, vía Valparaíso y Estrecho de Magallanes; de los bergantines "Victoria" y "Bravo"; de las fragatas "Libertad" y del navío "Guerrero"; de las balandras "Papaloapan" y "Chalco", del pailebot "Pedernal"; del bergantín "Hernán", de nacionalidad americana capturado en Veracruz por la goleta "Iguala".

También se mencionan los nombres de las goletas "Anáruac" e "Iguala", en la que se izó por primera vez nuestra enseña tricolor; la corbeta "Mexicana" y diez o doce naves más.

Posteriormente, entre los años de 1833 a 1850, aparecen en diversos servicios, las goletas "Moctezuma" y "Guadalupe" y la lancha cañonera "Tampico", la corbeta "Morelos" y las goletas "Volador" y "Correo Mercado"; los bergantines "Urrea", "Vencedor del Alamo", "Libertador Mexicano", "General Santa Anna" y "Yucateco, la goleta "Iturbide"; además se menciona una Escuadrilla compuesta de las goletas de guerra "Veracruzana", "Papaloapan" y "Campechana".

De estos buques, la goleta "Iturbide" se perdió llegando a Veracruz, al soplar un fuerte "norte" que la hizo embarrancar en el arrecife de "La Lavandera", perdiéndose con todos sus tripulantes.

Cabe mencionar aquí en forma especial, a la fragata de nombre "La Molestadora", de origen español y capturada por la Escuadra mexicana, que fué armada en corso con patente expedida por el Comodoro David Porter, Comandante de dicha Escuadra mexicana, cuando operaba en aguas de Cuba contra las fuerzas navales españolas en aquellos años. La fragata "La Molestadora" llegó a extender sus operaciones hasta el Mediterráneo, donde hizo varias presa de buquen españoles.

Figuraron en el año de 1858 los servicios de los bergantines "Fama" y "General Bravo" y poco más tarde los de la

goleta "Aguila", que cañoneó en la costa de Tabasco a la goleta americana "Williamton" en el año de 1844.

En 1840 contaba Campeche con una flotilla de guerra integrada por las goletas "Titán", "Privilegio", "Imán" "Libertador del Pueblo" y "Atrevido", con la que se sostuvo el movimiento separatista de la península de Yucatán y la que más tarde se unió la goleta "Correo", que defeccionó de las fuerzas federales.

Por el año de 1850, se registran los nombres del bergantín "Veracruzano" y del bergantín-goleta "Veracruz", así como el del bergantín "Segundo General Santa Anna", que hizo viaje a New Orleans, conduciendo al Presidente de la República Don Manuel Gómez Pedraza.

Todos los buques mencionados pertenecían al servicio de guerra en su mayoría, o eran auxiliados en la Nueva España, se utilizaron indistintamente o conjuntamente, para el servicio de guerra y para el servicio mercante, haciendo la transportación de mercancías y de personas, estando todos armados.

Por lo que respecta a buques meramente mercantes, los primeros nombres que se registran por aquellos años, son los de los pailebotes "Margarita", "Flecha" y "Mexicano"; del bergantín "Argos" y del vapor "Neptuno", que en Octubre de 1848 hizo viaje a Tabasco llevando tropas. Este último fué de los primeros buques de vapor, con el "Tabasco", que operaron en nuestras aguas bajo el pabellón mejicano. Había además una flotilla de embarcaciones de vela de la matrícula de Campeche compuesta de quince a dieciocho pailebots y balandros de pequeño porte.

Siempre fué Campeche, el puerto de nuestro país que tuvo registrado en su matrícula, el mayor número de embarcaciones, construídas en su famosa ribera de San Román, siguiéndole después Veracruz y Mazatlán. Probablemente se debió esta circunstancia a la afición de los campechanos al comercio marítimo, a las construcciones navales, y en general, a las cosas del mar, que los ha caracterizado. Han sido en su mayoría campechanos los marinos distinguidos que

han figurado a través de los años, en los anales de nuestra Marina Nacional.

“Del Astillero de San Román, único en el Golfo de México, y del pueblo de Campeche, salió la flota que llevó el pabellón de Castilla frente a la altiva Albión, y mientras el equilibrio de elementos hizo posible la lucha, la victoria fué para los súbditos del Rey de España, hijos de la Villa de San Francisco de Campeche, como para ellos fué también el sacrificio, cuando el desastre fué inevitable”.

Nuestra Marina Mercante, desde la Independencia hasta por el año de 1880, fué sumamente exigua, pues apenas la integraban un reducido número de embarcaciones de vela balandros, pailebots y muy pocos barcos de cruz, en ambos litorales, que hacían el tráfico de cabotaje en un comercio marítimo raquíptico e incipiente, y el de altura más raquíptico aún, con España solamente, hasta que vino la navegación a vapor, en que comenzó a desarrollarse nuestra Marina Mercante, aunque muy lentamente.

En aquel tráfico con España se utilizaron algunos barcos de cruz, recordándose entre ellos al bergantín-goleta “José Ferrer”, que hizo varios viajes a la península, bajo el mando del Capitán Don Rafael Montalvo, campechano, que ingresó a la Armada posteriormente, alcanzando el grado de Contralmirante.

Existe una información dada por un investigador inglés, Mr. J. Lenox Kerr, relativa a que en los astilleros de John Laird and Son, de Birkenhead, en Inglaterra, se construyó en el año de 1842 una fragata para el gobierno mexicano.

La citada información refiere que el mencionado buque, fué uno de los primeros de guerra, si no el primero, ordenado por dicho gobierno, por lo que lo considera de gran interés histórico. El buque era de vapor, con casco de hierro y ruedas de paletas a los costados, de 187 pies de eslora, que recibió el nombre de “Guadalupe”.

Ya se ha referido anteriormente que la primera embarcación para el servicio exclusivo de guerra que adquirió el gobierno del México Independiente, fué la goleta “Iguala”, comprada en los Estados Unidos en el año de 1822 siendo

la primera embarcación donde se usó por primera vez el pabellón mexicano, surgido con el Ejército Trigarante: la bandera tricolor adoptada como enseña de la Patria Mexicana.

Hasta antes de la desastrosa guerra con los Estados Unidos, del Norte, el comercio marítimo de cabotaje se realizaba con embarcaciones de vela de pequeño porte, de cuarenta a cincuenta toneladas, siendo unas cuantas hasta de ochenta y en su mayoría de la matrícula de Campeche, habiéndolas en menor número, de Ciudad del Carmen, de Frontera, y de Veracruz en la costa del Golfo.

El comercio de altura de mayor importancia, comprendía el que se verificaba con Europa, España principalmente, que hacían embarcaciones con aparejo de cruz, trayendo vinos, aceite y otros géneros y llevando cargamentos de paño de tinte, maderas preciosas, cochinilla y oro y plata de las entrañas de México.

A fines del mes de Diciembre de 1863 llegó a San Juan Bautista el bergantín-goleta "Emelina", que al servicio del Imperio, llevaba armas y municiones para el gobernador Arévalo, que se había posesionado del Estado, secundando a los imperialistas.

El 14 de Enero de 1864 tuvo lugar el ataque a la ciudad de San Juan Bautista, por las fuerzas republicanas, que se había venido preparando con mucha anticipación. La guardia de la Plaza estaba apoyada por una Escuadrilla del gobierno imperial, compuesta de las siguientes embarcaciones: Vapor de S.M.I. de México "Pizarro"; chalupas armadas "Corina", "Diana" y "Aurora" y las cañoneras de S.M.I. de Francia "Tourmente" y "Pique".

El sitio puesto a la plaza, duró hasta fines del mes de Febrero en que fué evacuada por Arévalo, trasladándose a Frontera con su Flotilla, de cuyo puerto tuvo que hacerse a la mar días después.

El 5 de Marzo regresaron las cañoneras francesas mencionadas, subiendo el río Grijalva con intenciones de atacar a San Juan Bautista, pero no estando organizadas las fuerzas imperiales de tierra para llevar a cabo el ataque, las ca-

ñoneras, después de su intentona, tuvieron que regresar a la mar.

La guerra americana trajo un de aislamiento considerable en nuestro comercio marítimo, disminuyendo grandemente el número de embarcaciones, pues unas fueron decomisadas y otras destruidas; las transacciones comerciales con Europa, sufrieron asimismo mucho decaimiento, hasta el año de 1849 en que comenzó a sentirse un nuevo impulso al comercio marítimo, con la adquisición de nuevas embarcaciones de vela, entre otras el "Manuelito", el "Anita", la "Adela" y el "Atrevido", que se dedicaban al tráfico de cabotaje, entre los puertos de Tabasco y la península de Yucatán, con Veracruz.

El tráfico de altura comenzó a intensificarse con Cuba, extendiéndose a Jamaica y a los Estados Unidos, principalmente con New Orleans y New York, pero nuevamente se hizo sentir un gran decaimiento con la guerra de intervención durante el llamado Imperio.

Pasados aquellos trastornos, volvió a intensificarse nuestro tráfico marítimo, incrementándose entonces la navegación a vapor con el primer buque mexicano de esa clase llamado "Tabasco", con su Capitán Don Jaime Pérez, que adquirieron varias casas armadoras de Frontera y de San Juan Bautista y dedicaron al tráfico de cabotaje, que verificó durante muchos años entre dichos puertos de Tabasco y Veracruz, uniéndose más tarde en el mismo tráfico el vapor "Pasquel". También figuró por aquellos años el vapor nacional "Manteo", dedicado al tráfico entre San Juan Bautista y Campeche.

Capitulación de Campeche. "Declarada la guerra entre México y el Imperio francés de Napoleón III, el buque de guerra francés "L'Eclair", comenzó el bloqueo del puerto de Campeche en Mayo de 1862, siendo este el primer síntoma en el Estado, de la contienda provocada injustamente por Francia contra nuestra patria".

Por su parte el Gobernador de Campeche Don Pablo García, hizo armar la goleta "Pizarro", para proteger hasta donde fuese posible, el movimiento marítimo del puerto y mandó

instalar un cañón calibre 24 en el Castillo de San Luis, situado en el camino de Lerma y a la orilla de la playa”.

“El día 22 del mismo Mayo, poco después de pasado el meridiano, se produjeron los primeros disparos entre el cañonero francés y el reducto campechano, siendo éste el primero en hacer fuego. Unicamente cuatro fogonazos se cambiaron, retirándose “L’Eclair” a su fondeadero bastante retirado y fuera de la acción de las baterías del Castillo”.

“Todo el año de 1863 estuvo bloqueado el puerto de Campeche, acrecentándose en los finales, para convertirse en sitio. Dominados los liberales en Yucatán, aquél Estado reconoció la intervención, quedando como Gobernador el General Felipe Navarrete. Este Jefe se trasladó a Campeche con sus tropas, para asediar la plaza en el mes de Noviembre de 1863, distribuyendo sus fuerzas en las afueras de la ciudad”.

“Por mar, bloquearon la plaza los buques franceses “Maguellán”, “Brandon”, “Flecha”, y “Eclair” al mando del Contralmirante George Charles Cloué y una Escuadrilla yucateca a las órdenes de Don José Ma. Roca compuesta de las embarcaciones “General Almonte”, “General Marín”, “El Regencia”, el “Yucatán” y la “Carolina”.

“El Gobernador García disponía para la defensa del puerto, de fuerzas muy inferiores tanto terrestres como marítimas, pues su flota defensiva solamente constaba de los buques el “Oriente”, la “Faustina”, la “Gloria” y la “Rafaela”. Resistió hasta donde le fué posible y por fin, agotados sus elementos, capituló el 22 de Enero de 1864”.

“He aquí el texto del histórico documento”.

“Hoy 22 de Enero de 1864, a bordo del vapor “Brandon”, frente a Campeche. Con el objeto de arreglar los detalles de ejecución relativos a los Artículos de la Capitulación firmada ayer entre el Sr. Comandante Cloué, por sí y en nombre de su aliado el Sr. Navarrete, y el Sr. Gobernador García, los abajo firmados George Charles Cloué, Capitán de Navío Comandante de las fuerzas navales presentes; el General Felipe Navarrete, Comandante en Jefe de la Divi-

sión de Operaciones de Yucatán y Pablo García, Gobernados y Comandante General del Estado de Campeche, hemos concluído lo que sigue:

Art. I.—La ciudad de Campeche se rinde a las fuerzas navales francesas; por consiguiente, cesa el bloqueo y su puerto queda declarado abierto desde hoy". Todo lo perteneciente al Dominio Nacional, armas, municiones, víveres, establecimientos públicos, oficinas y tesoros, serán entregados al Sr. Comandante Cloué".

"Art. II.—La vida, libertad y propiedad, de todos los habitantes de Campeche, sin excepción alguna, serán garantizados por el Sr. Comandante Cloué. Nadie podrá ser detenido....

"Los buques del comercio que se encuentren en el puerto al tiempo de la capitulación, gozarán del beneficio del presente Artículo".

"En cuanto a las cuatro embarcaciones: "Oriente", "Faustina", "Gloria" y "Rafaela", armadas por el Sr. Gobernador García y que han tirado contra las tropas de Yucatán, considerado que han sido tomadas por la fuerza por el Gobernador para ser armadas, el Comandante Cloué y el General Navarrete, consienten en no apoderarse de ellas, con el objeto de evitar la ruina de sus propietarios.

Art. III.—Las personas que desearan etc.....

Art. IV.—.... Tan luego como las fuerzas francesas hayan ocupado la ciudad, los habitantes armados, serán relevados de sus diversos puestos de guardia, por los marinos franceses, a quienes entregarán sus armas. Los piquetes mexicanos de guardia en las puertas, aguardarán ser relevados por los piquetes franceses, a quienes entregarán igualmente sus armas. Hecho triple guía, mes y año UT SUPRA.—Pablo García.—Felipe Navarrete.—F. Cloué".

En el año de 1867, durante la campaña entre fuerzas del Gobierno Republicano y las del llamado Imperio, apareció el General Don Antonio López de Santa Anna en Veracruz, procedente de los Estados Unidos, con intenciones aparentes de tomar parte en la lucha a favor del gobierno de Juárez.

Instado por el Comandante Roe, del buque de guerra americano "Tacony", surto en el puerto, a pasar a bordo del vapor "Virginia" de la misma nacionalidad, aceptó el General, quedando allí detenido y dándose órdenes al Capitán del "Virginia" de trasladarlo a territorio neutral.

Pero sucedió que el vapor "Virginia" arribó a Sital el 1 de Junio de aquél año cuando en la península de Yucatán se sostenía también con las armas, la legalidad del gobierno de Juárez contra el llamado Imperio.

Al tener conocimiento el General Cepeda Peraza, Jefe de las fuerzas republicanas, de la llegada de Santa Anna, ordenó que las cañoneras "Hidalgo" y "Republicana", al mando del Comandante Don Luis L. Gómez, impidiera hacerle a la mar al "Virginia" y envió una comisión a bordo de este último buque, requiriendo al General Santa Anna a que desembarcara, cosa que logró no sin la protesta del Capitán del "Virginia".

En tierra fué declarado prisionero el Gral. Santa Anna y conducido a bordo de la cañonera "Hidalgo" que zarpó con destino al puerto de Campeche por orden del Gral. Cepeda Peraza, con instrucciones que mandó el Comandante Militar de aquel puerto, de internarlo en prisión, en espera de lo que tuviera a bien determinar el Supremo Gobierno.

Por aquella época, de los años de 1870 a 1880 comenzó a incrementarse grandemente el tráfico fluvial del río Grijalva, siendo aquella región la que alcanzó después mayor auge que ninguna otra en el país hasta la fecha, por el número considerable de embarcaciones de vapor que cruzaban los ríos tabasqueños.

Todos aquellos buques recorrían el Grijalva y el Usumacinta y sus afluencias, en un intenso tráfico comercial entre las comarcas rigereñas, transportando pasajeros y diversos productos, durante una época prolongada en que el estado de Tabasco disfrutó de una brillante situación comercial.

Todos ellos eran buques de madera, construidos en su mayor parte en Tabasco y en Ciudad del Carmen, con propulsión de rueda a popa y máquina de vapor de procedencia americana. Se recuerdan aún los servicios del magnífico va-

por "Sánchez Mármol" llamado por allá "buque palacio", que hacía el recorrido hasta Tenozique; el "Carmen", el "Hidalgo", el "Campeche" y otros más.

En cuanto se refiere al personal de Marina, en aquellos años, los Capitanes y Pilotos de nuestros primeros buques, fueron españoles, que ya en el México Independiente, exigió la Ley fueran nacionalizados mexicanos, situación que prevaleció hasta el año de 1917 en que la Carta Magna estableció en su Art. 32 que todo el personal de Marina embarcado debe ser mexicano por nacimiento. Las clases de marinería eran mexicanos, con excepción de los Contramaestres y Mayordomos, que eran también españoles.

En todos nuestros primeros buques que arbolaron el pabellón mexicano, su personal titulado era de origen español, tanto en el servicio de Marina Mercante como en el de la Armada cuando se constituyó esta. La misma situación abarcaba al personal de máquinas en los buques de vapor.

De los primeros marinos mexicanos que actuaron después de consumada la Independencia, se registran los nombres que en seguida se expresan, no existiendo antecedentes para poder detallar una lista o relación completa de todos ellos; por otra parte, como aún no se establecían Escuelas Navales o Centros de educación marítima, el personal técnico de Marina a bordo de nuestros buques, era de origen español, aunque en pequeña escala lo había también de otras nacionalidades:

Primer Piloto Alférez de Navío José María Narváez, que rindió informe acerca de las condiciones de las costas del Pacífico en el año de 1821.

Teniente de Navío. Francisco Murías, que tuvo el mando de la expedición contra los insurgentes de Boquilla de Piedras en el año de 1815.

Capitán Roque Martínez, que recibió el mando de la goleta "Iguala", primer buque de guerra que arboló la enseña tricolor en el año de 1822.

Capitán José de Argüelles y Velarde, español que tuvo el

mando de la Marina de Yucatán y Campeche en 1824.

Capitán de Navío José Antonio Mozo, nombrado por Iturbide para armar lanchas cañoneras en Veracruz el año de 1821.

Segundo Teniente José Roldán, que recibió el mando de la Marina de Campeche, que le hizo entrega el Comandante Don Pedro Sáinz de Baranda.

Capitán de Fragata Don Pedro Sáinz de Baranda, mexicano que al mando de la Escuadra mexicana, hizo capitular al Castillo de San Juan de Ulúa el año de 1825.

Comodoro David Pórtter, de origen norteamericano, que tuvo el mando de la Escuadra mexicana que operó en las costas de Cuba en el año de 1826.

Capitán de Navío David H. Pórtter, sobrino del Comodoro Pórtter, que al mando del bergantín "Guerrero" sostuvo un combate con fuerzas superiores españolas en aguas de Cuba, resultando vencido y muerto en el combate, el 1º de Febrero de 1828.

Capitán de Fragata José Martínez.

Capitán de Navío Eugenio Cortés y Azúa, de origen peruano, Comandante que fué de la Escuadra Imperial mexicana en 1821 y que fué comisionado para comprar en los Estados Unidos la goleta "Iguala", primer buque que arboló la enseña tricolor.

Comandante Luis I. Gómez, que al mando de una Escuadrilla hizo desembarcar al Gral. Santa Anna, del vapor americano "Virginia" en Sical, el año de 1867.

Existe un escalafón de la Armada, de los años de 1834 a 1838, en el que aparecen registrados los siguientes nombres:

Capitán de Navío. . . Francisco de Paula Toro, que fué Gobernador y Comandante del Departamento de Yucatán y Campeche en el año de 1838.

Capitán de Navío. . . José de Aldana, que en el año de 1837 salió de Veracruz al mando del convoy que con-

dujo al Ejército que operó contra las costas de Texas.

Capitán de Navío. . . Francisco Anaya.

Capitán de Navío. . . Sebastián Holtzinger, que se distinguió durante el bombardeo de la Escuadra americana a Veracruz en marzo de 1847.

Capitán de Fragata. . . Tomás Marín, Comandante de Marina en Veracruz, durante el ataque de la Escuadra francesa a dicho puerto, en Noviembre de 1838. buque en diversas acciones de guerra .

Capitán de Fragata José María Machín, que tuvo mando de buque en diversas acciones de guerra.

" " Juan M. Atabute.

" " Manuel Lara Bonifáz, qu tuvo el mando de la Escuadra que combatió a la insurrección en Tabasco en 1812, resultando vencido y herido en la acción.

" " José Benito Martínez.

" " José María Espino.

Capitán de Navío. . . Andrés Sotelo.

Primer Teniente. . . José Francisco Rivera.

" " Blas Godínez, que tuvo el mando de las tripulaciones desembarcadas para defender el Castillo de San Juan de Ulúa, durante el ataque de la Escuadra francesa en Noviembre de 1838, perdiendo el brazo y pierna izquierdas.

" " Buenaventura Araujo.

" " Juan Sosa.

" " Fernando R. Davis, que resultó herido en la defensa de San Juan de Ulúa durante el ataque de la Escuela francesa.

" " Ramón Palomo.

Segundo Teniente Pedro Díaz Mirón, que fué Jefe de la Fortaleza de Alvarado durante el ataque de la Escuadra americana en Octubre de 1847.

En algunos "partes" de acciones y en otros informes, aparecen registrados también los nombres siguientes:

Segundo Teniente Cristóbal Morales,

" " Gregorio Grau, que resultó herido durante el ataque de la Escuadra francesa a Veracruz en 1838.

" " Juan Calví.

" " Jacinto Sánchez.

Primer Aspirante Francisco Zéreguc, que resultó herido en el ataque de la Escuadra francesa a Veracruz en 1838.

" " José María Capina, que resultó herido en la misma acción anterior.

" " José Pavía.

Capitán de Inf. de Marina Manuel María Díaz, que resultó herido en la misma acción anterior.

Capitán de Fragata Juan Pablo Anaya.

Capitán Bonastre, que al mando del pailebot "Fernando" hizo viaje a New Orleans, para conseguir la pólvora que se necesitaba en Tabasco.

Oficial Segundo Luis Díaz Quiroz, que falleció durante el ataque de la Escuadra americana al puerto de Alvarado en Octubre de 1846.

Primer Teniente Luis Valle, defensor de Veracruz durante el ataque de la Escuadra americana en 1847.

Capitán Jaime Pérez, que tuvo el mando del primer vapor de nuestra Marina llamado "Tabasco".

No hay antecedentes para registrar aquí otros nombres de Marinos mexicanos, que actuaron durante los primeros años del México independiente.

Después de 1860 y por más de treinta años, estuvo estancada nuestra Marina, integrada entonces solamente por pequeñas embarcaciones de vela de pequeño tonelaje y una que otra embarcación con aparejo de cruz, la mayoría de las

cuales fueron construidas en Campeche y en Laguna del Carmen, puertos que siempre se distinguieron por la competencia de sus carpinteros, calafates y de ribera y por la buena calidad de sus maderas de construcción.

Dichas embarcaciones se dedicaban principalmente a transportar la sal de las costas de Campeche y Yucatán y el cacao de Tabasco, a Veracruz y a Tampico, regresando con efectos del país o nacionalizados.

En el año de 1878 celebró el Gobierno Federal un contrato de navegación con la "Compañía Anónima de la Línea Acelerada del Golfo de Cortés", por el que se estableció un servicio de comunicaciones marítimas con vapores hasta de un mil toneladas, entre los puertos de San Blas, Mazatlán, La paz, Mulegé, Guaymas, La Libertad San Felipe, e Isabel, desde cuyo último puerto se haría la comunicación a Ciudad-Lerdo, del Estado de Sonora, con vapores de río, y de allí con el Fuerte Yuma, en los Estados Unidos, con diligencias.

Los buques deberían tener capacidad para pasajeros, mercancías y correspondencia, debiendo hacer el viaje redondo en dieciocho días y recibiendo la empresa, en cambio de diversos servicios al Gobierno, la subvención de \$1,500.00 por cada viaje redondo.

La compañía estaba obligada a admitir a bordo de cada uno de sus buques, a un joven mexicano, "para que hiciera el estudio de la ciencia de la Navegación", dándosele camarote y mesa de primera clase. Asimismo estaba obligado a armar sus buques en caso de guerra extranjera, poniéndolos al servicio del gobierno, mediante la retribución que se conviniera.

En la tarifa de fletes y pasaje, se consignaban diversas cuotas entre ellas la de \$25.00 por tonelada de un mil kilos, de San Blas a Yuma, y la de \$80.00 por pasaje de primera clase entre los mismos puntos.

En el mismo año de 1878, el Gobierno Federal celebró otro contrato de navegación con los Sres. Ritter y Cía. de Veracruz, en representación de los Sres. Alexandre e Hijos, de New York, para establecer un servicio de comunicación marítima entre Veracruz y New York y entre Veracruz y New

Orleans, con vapores de un mil toneladas de porte cuando menos.

Los vapores de la línea a New York, harían un viaje redondo cada dos semanas, escalando tanto a la ida como al regreso, los puertos de Frontera, Campeche, Progreso y La Habana, y los de la línea a New Orleans, harían un viaje redondo cada tres semanas, escalando en Tuxpan, Tampico y Matamoros.

El Gobierno se comprometía a pagar a la empresa una subvención de \$2,700.00 por cada viaje redondo para la línea Veracruz-New York y de \$2,000.00 para la de Veracruz New Orleans.

En el año de 1880 el Gobierno Federal suscribió un contrato con los Sres. P. G. Méndez y Cía. de Veracruz, para el establecimiento de una Línea de Vapores para comunicar los puertos de Veracruz y Minatitlán, con San Juan Bautista, haciendo escalas en Santecomápan, Montepío, Alvarado y Tlacotalpan. Los buques deberían ser de vapor de ruedas y de casco de fierro, del porte mínimo de cien toneladas, debiendo hacer tres viajes redondos cada mes y abonándose a la empresa la subvención de \$ 500.00 mensuales por buque.

El período de 1878 a 1880 fué pródigo en servicios marítimos para nuestro país, pues además de los contratos expresados, nuestro Gobierno celebró otros, que aunque desempeñado el servicio por buques de bandera extranjera, sirvieron de mucho al establecerse comunicaciones marítimas de importancia, tanto de altura como de cabotaje.

Se suscribió un contrato con el Sr. Enrique A. Mejía, para un servicio de navegación entre Veracruz y Morgan City en los Estados Unidos, tocando Galveston, con vapores hasta de ochocientas toneladas de carga y hasta setenta y cinco pasajeros, abonándose a la empresa una subvención de \$300.00 por cada viaje redondo.

Se celebró otro contrato con el Sr. John Bermingham, para que el vapor "Newbern" de la Compañía de California, hiciera una comunicación mensual entre Mazatlán y San Francisco, Cal., tocando los puertos de La Paz, Guaymas, Cabo

San Lúcas y Bahía Magdalena, recibiendo la empresa una subvención de \$1,800.00 por cada viaje redondón.

Hubo otro contrato con los Sres. Bulnes y Hermanos, de San Juan Bautista, para establecer un servicio de comunicación entre San Juan Bautista y Frontera, con los vapores de la Compañía Alexander, a New York, utilizando el vapor "Frontera", mediante la subvención mensual de \$ 250.00. El vapor "Frontera", fué después destinado al tráfico de cabotaje en 1912 a 1915, el más antiguo de los vapores mexicanos.

Otro contrato del año de 1880 estableció un servicio de comunicación marítima de los vapores americanos de la "Mala del Pacífico" como se le llamaba en aquella costa (la Pacific Mail), de su línea directa de San Francisco, Cal., a Panamá, que tocarían mensualmente, tanto a la ida como a la vuelta, nuestros puertos de Mazatlán, Manzanillo y Acapulco. La misma compañía debería hacer con sus vapores de la línea llamada "Oriental", un viaje redondo cada mes, tocando los puertos de Acapulco, Salina Cruz, San Benito, Puerto Angel y Tonalá. La subvención estipulada era de \$3,000.00 mensuales.

Se vé, que en asuntos de comunicaciones marítimas, hemos sufrido a través de los años, un atraso de consideracion, pues ahora muchos de aquellos puertos lejanos considerados de escala en diversos contratos de navegación, están prácticamente aislados y abandonados, sin comunicación alguna por mar.

Se observará también que no de otra manera, sino mediante subvenciones, es como se ha logrado disponer de algunos servicios de navegación, lo que demuestra que el movimiento de carga en nuestros puertos, no es suficiente para que el importe de sus fletes, cubra por entero los gastos de una empresa de navegación.

Ello se debe principalmente a lo raquídeo de nuestra industria y de nuestra agricultura, que no produce lo bastante para originar una corriente de exportación, que aumentaría grandemente la riqueza nacional.

México, con sus enormes extensiones de tierras labora-

bles, que podía ser el emporio del mundo, por su producción de café, de azúcar, de maíz, de cacao, de arroz, de henequén; de frutas y de otros muchos productos, permanece inactivo e indiferente, careciendo en ocasiones hasta de maíz y de frijol, granos principales de nuestra alimentación popular.

Fué hasta el año de 1882 cuando nuestra Marina Nacional experimentó un fuerte impulso, que por cierto fué de poca duración, al establecerse en Veracruz la Compañía Transatlántica Mexicana, que puso en servicio una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa, tres de los cuales fueron dedicados al tráfico con dicho continente y uno al tráfico con las Antillas. Fueron los vapores "Oaxaca", "México", "Tamaulipas" y "Antuñano", de cinco mil toneladas de arqueo.

Aquellos buques eran el orgullo de México; los primeros vapores que llevaron nuestro pabellón tricolor por los mares europeos; su confort y su elegancia, los caracterizaba y eran preferidos a los de otras líneas, tanto para ser fletados, como para tomar en ellos pasaje.

Desgraciadamente la mala administración de la empresa la hizo quebrar muy pronto y los buques fueron embargados y rematados más tarde en Inglaterra por falta de pago, en el año de 1886.

Durante el año de 1884 los armadores de Campeche adquirieron el vapor "Campechano", que matricularon en aquel puerto y fué construido exprofeso en Inglaterra, con casco de acero y capacidad de carga de 250 toneladas.

Poco tiempo después se agregó al servicio del "Campechano", el vapor "Frontera" ya mencionado antes, con su Capitán Payán, que durante algunos años fué el decano de los vapores mexicanos.

Por aquel tiempo se organizó en Frontera y San Juan Bautista, la Compañía Naviera "Romano y Berreteaga", que puso en servicio los vapores de mayor tonelaje llamados "Veracruz" y "Tabasco", de la matrícula de Frontera, hoy Alvaro Obregón y que más tarde se constituyó en Sociedad Anónima bajo la Razón Social de Compañía Mexicana de Navegación.

Dicha campaña pronto logró un éxito brillante y adqui-

rió nuevos vapores, llegando a disponer de una flota de consideración, que hacia el tráfico de cabotaje y el de altura, radicándose posteriormente en el puerto de Veracruz.

Por el año de 1886 la propia Compañía puso en servicio los vapores "Ibero" y "Campeche", con casco de acero, máquina de triple expansión y capacidad de carga de 250 toneladas, que estuvieron dando muy buen servicio de carga y pasajeros, estableciendo una comunicación regular entre los puertos mexicanos del Golfo. El "Ibero" se perdió en la mar durante un viaje por el año de 1907, sin que se supiera nada de él ni se encontrara vestigio alguno; el "Campeche" fué vendido a un armador de la Habana que lo puso bajo la bandera cubana.

Más tarde la compañía hizo nuevas adquisiciones, poniendo en servicio sucesivamente los vapores "Hidalgo", "José Romano", "Yucatán", "Puebla", "Sinaloa", "Oaxaca", "Tehuantepec", "Tamaulipas" y "México" y posteriormente los magníficos vapores "Coahuila" y "Jalisco", construidos expresamente en los Estados Unidos del Norte.

La misma Compañía Mexicana de Navegación, adquirió los vapores "Benito Juárez", "Posirio Díaz" y "Cometa", que incrementaron su flota en el año de 1904.

De dichos vapores, que fluctuaban entre un mil y tres mil toneladas de capacidad de carga, el "Hidalgo" se perdió en un abordaje a la entrada de Veracruz, en el canal de Isla Verde y el "Veracruz" se perdió en otro accidente marítimo. Los demás buques fueron vendidos a los Estados Unidos durante la primera Guerra Mundial, con excepción del "Tabasco", del "Tehuantepec", del "Tamaulipas", del "México", del "Jalisco" y del "Coahuila", que continuaron navegando bajo el pabellón mexicano. El vapor "Tehuantepec", que ya estaba muy deteriorado, fué retirado del servicio y amarrado en Veracruz, para ser vendido posteriormente como fierro viejo, a muy buen precio, a una compañía americana en el año de 1918.

Los demás buques fueron adquiridos por la Reguladora del Mercado del Henequén, en el mismo año citado de 1918, que organizó la Compañía de Navegación del Sureste. Du-

rante este régimen, el vapor "México", se perdió al salir de Tampico, con una intensa corriente. El "Tamaulipas" y el "Tabasco" fueron vendidos después y los vapores "Jalisco" y "Coahuila", fueron dados en administración al Gremio de Alijadores de Tampico, que los estuvo manejando durante algunos años.

En aquellos tiempos estaba organizada en la costa del Pacífico, con asiento en Guaymas, Son., la Compañía Naviera del Pacífico, que desempeñaba el tráfico de altura y cabotaje, hasta el puerto de San Francisco, California, y hasta el de San Benito en nuestro Estado de Chiapas.

Integraban la flota de dicha compañía los vapores "J. Ives Limantour", "Benito Juárez", "Hidalgo", "Herrerías" y "Unión", este último con casco de madera y más tarde el "Culiacán", a los que se agregaron posteriormente el "Ramón Corral" con su Capitán Rafael Berzunza Castélm y el vapor "Pesqueira", que era de tres mil toneladas de capacidad de carga y estuvo durante algunos años bajo el mando del Capitán Don Francisco Miranda.

De dichos vapores fueron amarrados por inútiles en el año de 1907, el "J. Ives Limantour" y el "Hidalgo"; el "Herrerías", el "Benito Juárez" y el "Ramón Corral", fueron vendidos a una compañía americana en el año de 1915; el "Unión" se perdió en accidente marítimo y el "Pesqueira" fué vendido a una compañía rusa, siendo conducido a Vladivostok, por el Teniente Mayor de la Armada, Don Ignacio Arenas, como Capitán. La misma Compañía Naviera del Pacífico, tuvo fletados a su servicio, los vapores noruegos "Oplan" y "Transit", en el mismo tráfico de sus demás buques, así como los vapores alemanes "Cosmos" y "Curazao".

También navegaban en la costa del Pacífico por aquellos años, en tráfico de cabotaje, los vapores "Bonita", "Pinotepa" y "Luella", buques con casco de madera y de quinientas a seiscientas toneladas de registro neto; los dos primeros de la propiedad de los Sres. del Valle, comerciantes del Estado de Oaxaca y el tercero de la propiedad del Ferrocarril Sud-Pacífico que estuvo bajo el mando del Capitán Don José Herrera y como jefe de Máquinas don Librado Valdés, duran-

te muchos años hasta que se incendió en el puerto de Manzanillo; también de la misma compañía el "Consuelo" dedicados ambos buques al transporte de durmientes y carros de ferrocarril del propio Sud-Pacífico. El "Bonita" estuvo bajo el mando del Capitán don Rafael López Fuentes durante varios años.

Asimismo navegaban en aquel tiempo, en la costa del Pacífico, otras embarcaciones, entre ellas el bergantín "Santa María" con casco de acero y tres palos y más tarde el vapor "Korrigan I" y luego el "Korrigan II", todos de la compañía de "El Boleo" de Santa Rosalía, B. C., que manejaba también los vapores franceses "Argil" y "Providencia". El tráfico marítimo en aquella costa era atendido también por varias embarcaciones de vela, pailebots y balandros, de pequeño porte, que mantenían junto con otras embarcaciones de menor tonelaje, una comunicación frecuente entre todos nuestros puertos de aquella costa del Pacífico, en un intercambio comercial intenso, transportando café, ajonjolí, algodón, maíz, copra, frutas y otros productos.

Entre aquellos buques se encontraban los vapores de la propiedad de los hermanos Juan y José Abaroa, llamados "Precursor" y "Mavari" y algunos otros de diversos armadores entre los cuales se contaban los siguientes: "Hidalgo", "Bilbao", "Churruca", "Nelson", "Consuelo", "Juan Lanza-gorta", "Mercurio" y otros.

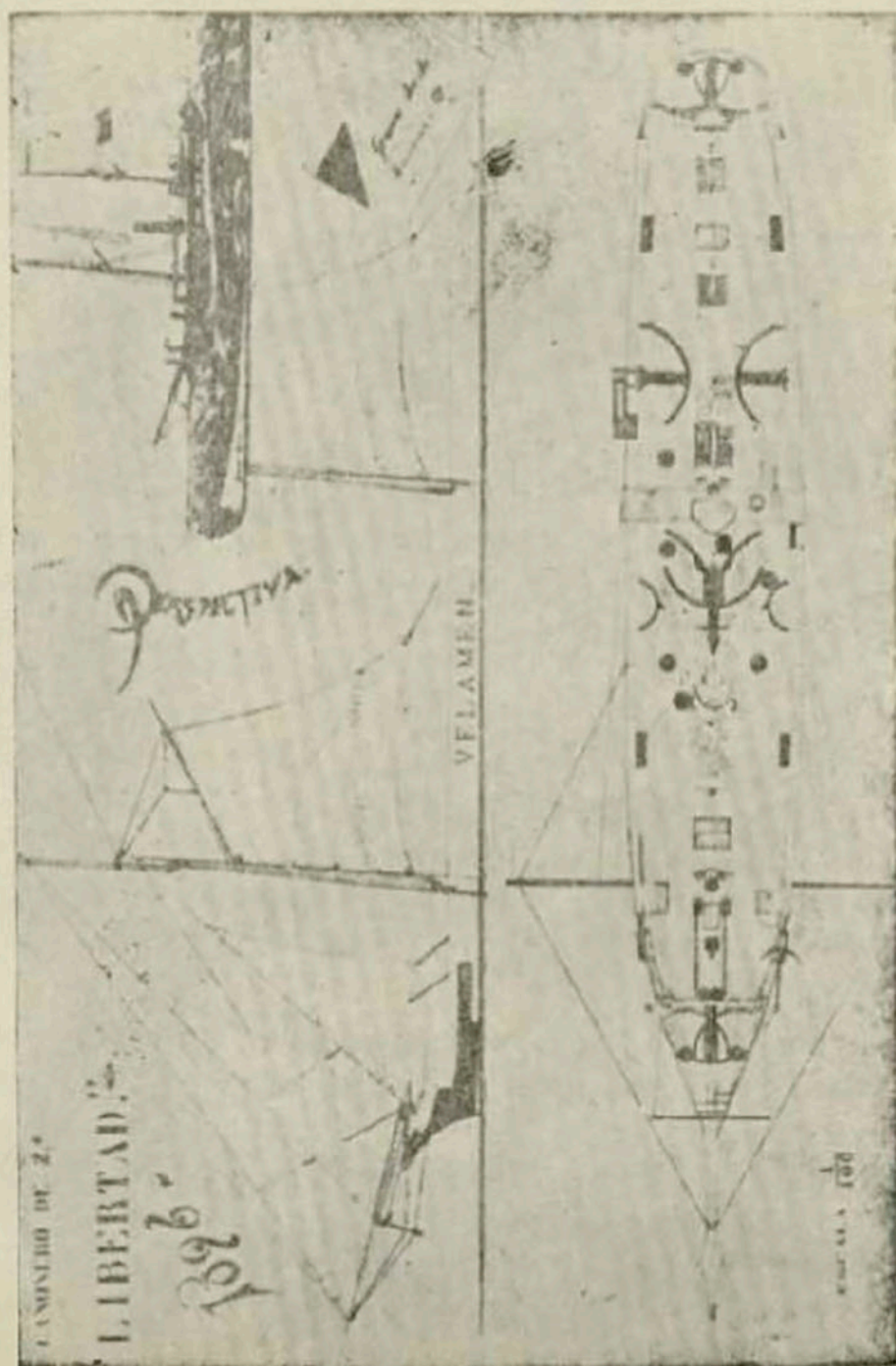
Fué ese período de unos veinticinco años, que terminó de 1915 a 1918, en que nuestra Marina Mercante alcanzó su máximo desarrollo, que no ha llegado a recuperar hasta la fecha, habiéndose intensificado en su mayor grado, el tráfico de altura y de cabotaje de entonces en ambas costas.

En el año de 1874 ordenó nuestro gobierno la construcción en Inglaterra; de los cañoneros guardacostas "Libertad" e "Independencia" para la costa del Golfo y del "México" y "Demócrata" para la costa del Pacífico.

Dichos buques fueron recibidos por el General Foster, que era Marino, en el mes de marzo de 1875 y fueron traídos al país por Marineros ingleses.

Tenían casco de acero, máquina de vapor de triple ex-

pansión y dos calderas escocesas; eran muy marineros y de muy buen acabado; los dos primeros, con dos palos y aparejo de balandro y los otros dos, con tres palos y aparejo de barca; los cuatro tenían un embono de madera con fondo de cobre para proteger su casco y un desplazamiento de doscientas cincuenta toneladas.



El Cañonero "Libertad", gemelo del "Independencia"

Estaban armados con una colisa de doce centímetros en cruz, movible sobre medios puntos de metal en cubierta, para entrar en batería a ambas bandas, mediante aparejos, y cuatro piezas menores.

Años más tarde, estando en San Francisco, California, el cañonero "Demócrata" con el fin de carenarse y reponer su embono, se fué a pique durante aquellas operaciones, por lo que los talleres encargados de la obra, lo repusieron, construyendo una unidad semejante, pero con casco de madera, máquina de vapor horizontal y cuatro piezas Vavaseur de 10 cm. y una pieza de cureña de 37 mm.

Esta artillería le valió a la tripulación del "Demócrata" el mote de "Panzas Verdes", pues al disparar las piezas, las cargas de saquetes de pólvora escupían esta por los intersticios de los cierres ocasionando en ocasiones incrustaciones en la piel del abdomen a los artilleros, dejándoles un color verdoso. Por eso después usaron unos delantales de cuero.

Los mencionados buques dieron muy buen servicio durante largos años, desempeñando diversas comisiones de importancia. Ya viejos, fueron dados de baja por inútiles y amarrados, el "Libertad" en el bajo del "Pastelillo" en Veracruz, donde se fué a pique al soplar un fuerte norte que lo hizo garrear; el "Independencia" fué amarrado como pontón en Bahía Ascención, durante la campaña contra los mayas y allí se perdió; el "México" fué fondeado también como pontón en el estero, en Mazatlán, instalado a su bordo la Escuela Náutica, hasta que se fué a pique por averías en su casco y el "Demócrata" fué amarrado en Guaymas donde se dejó perder.

Por el año de 1882, o poco antes, nuestro gobierno ordenó la construcción de un dique flotante de madera, cuya obra se llevó a cabo en Lerma, cerca de Campeche, terminándose la construcción en el mes de Septiembre de 1883, en que el dique quedó listo para ser botado al agua.

En dicho mes llegó al citado puerto el Capitán de Navío Don Angel Ortiz Monasterio, comisionado por la Secretaría de Guerra y Marina para hacerse cargo de la botadura habiéndose enviado al mismo lugar, con anticipación, a

los cañoneros "Libertad" e "Independencia", al mando de sus Comandantes Don Enrique Porta Ramírez y Don Teófilo Genesta, respectivamente, para auxiliar la maniobra.

El día fijado para la botadura del dique, se organizó una ceremonia, invitándose a las autoridades civiles, militares y navales del puerto y a los alumnos de la Escuela Náutica de Campeche, y como a las once de la mañana, estando ya todo listo, subió el comandante Ortiz Monasterio al puente del dique, dando las órdenes preventivas de "picar retenidas", "palanquear gatos" y "virar cabrestantes".

Los cañoneros tenían dadas sus estachas de remolque al dique y los cabrestantes estaban a cargo de los alumnos Angel Jolly y Luis de J. Fortunat.

A una señal del Comandante Ortiz Monasterio, se ejecutaron sus órdenes, tirando los cañoneros de sus remolques, y en esos momentos, a los acordes del Himno Nacional se izó nuestra bandera tricolor en el dique, que comenzó a deslizarse sobre la grada; pero ocurrió que probablemente alguno de los dos cañoneros tiró con mayor fuerza que el otro, haciendo que el dique se desviara, saliéndose de las correderas y se sentara, paralizándose su descenso y suspendiéndose la maniobra.

Se iniciaron desde luego los trabajos para poner el dique a flote, lo que pudo lograrse después de grandes esfuerzos y un mes de trabajos, que fueron coronados por el éxito, siendo esto motivo de una fiesta, a la que fué invitada la sociedad campechana, organizándose un baile a bordo del dique.

El mencionado dique era de unas setenta toneladas de capacidad aproximadamente; estuvo dando un buen servicio durante algunos años con su taller mecánico adjunto, instalado en el Arsenal de Lerma, hasta que se dispuso después de algún tiempo, trasladarlo al puerto fluvial de Minatitlán, donde transcurrido algún tiempo, se perdió por haberse ido a pique, no pudiendo recuperarse.

En el mes de Septiembre de 1882 va citado y con motivo de las prácticas marineras de los alumnos de la Escuela Náutica de Campeche, dispuso su Director Capitán de Corbeta Don Manuel Batista, que a bordo del pailebot "Joven Gabriel" de su propiedad, embarcarán los alumnos del pri-

mero y del segundo año, que eran los únicos que se estaban cursando entonces, pues la escuela fué fundada en 1881.

El mencionado pailebot era de dos palos y había sido un yate de recreo, acondicionado después para buque de carga; era muy marinero y de muy buena velocidad, con registro de sesenta toneladas.

Se dispuso hacer un crucero de navegación, embarcando los alumnos con carácter de tripulantes para el manejo del buque y como Capitán embarcó su propietario Don Manuel Batista, Director de la Escuela, que llevó como Piloto al Subdirector de la misma, Don Pablo Salazar.

En el crucero que se hizo, el "Joven Gabriel" se remontó hasta Boca del Caño, entre Celestun y Campeche, prosiguiendo después su navegación en el Golfo de Campeche y extendiéndola hasta cerca de los bajos de "Alacranes", al Norte de Progreso.

Después de un mes de prácticas de navegación, el "Joven Gabriel" arribó a Campeche de donde había salido, para procederse a los exámenes de los alumnos.

El mencionado velero fué adquirido más tarde por el gobierno de la Federación, quedando adscrito a la Escuela Náutica de Campeche, para verificar en él las prácticas anuales de los alumnos.

Existe un ejemplar ya bastante raro, de un libro de más de 450 páginas, editado cuando fué Secretario de Guerra y Marina el Sr. General Don Francisco Naranjo, el año de 1884. Tiene el título de "Escalafón General del Ejército, que comprende los CC. Generales, Jefes y Oficiales del mismo y de la Marina Nacional de Guerra, con expresión de los empleos y grados que han obtenido desde su ingreso al Ejército, hasta la fecha 31 de Diciembre de 1882".— Fué impreso en la imprenta y litografía de Irineo Paz, en la calle 2/a, de la Independencia Núm. 2.

Allí figuran, como en los escalafones modernos, todos los que murieron por la Patria, con la anotación respectiva; los que estaban en servicio activo, con expresión de las fechas de sus patentes y algunos con la apostilla en determinados empleos de "A justificar".

Por su reducido número era raquítrico el Cuerpo de Oficiales superiores y subalternos de la Armada; contaba en el año de 1882 con el siguiente personal de Jefes y Oficiales: diez Capitanes de Corbeta que lo eran los hermanos José y Angei Ortiz Monasterio, educados en España, donde hicieron sus estudios en el Colegio Militar y Naval del Ferrol y sirvieron a la Armada española en 1878. En el citado año de 1882, el primero era Jefe de la comisión de estudio de torpedos en Europa y el segundo, Jefe del Departamento de Marina. Fueron cultos y excelentes marinos. Don José María de la Vega, procedente del Colegio Militar de Chapultepec, que fungía como Capitán del puerto de Veracruz y era fama que no podía embarcarse porque sufría a bordo terribles mareos. Don Alejandro Cerizola, que era Comandante del Cañonero "Demócrata", Don Emilio Félix Caula, Comandante del Cañonero "Libertad"; Don Rafael Montalvo, Comandante de la Escuadrilla del Pacífico; Don Manuel E. Izaguirre, Comandante del cañonero "Juárez", Don Teofilo Genesta, Comandante del cañonero "Independencia", Don Manuel Batista, Director de la Escuela Náutica de Campeche, y Don Antonio Soto, Director del Arsenal de Acapulco.

Casi todos prácticos, había veintidós Segundos Tenientes, cuatro Guardiamarinas; dos Inspectores de Máquinas y seis Primeros Maquinistas. Los dos Ingenieros Navales habían hecho sus estudios en la Escuela Naval del Ferrol, España. Los dos Inspectores de Máquinas, habían hecho estudios especiales en Inglaterra. Pero por la escasez de Oficiales de Marina, cuando se trató de que la corbeta-escuela "Zaragoza" hiciera un viaje al rededor del mundo, fué indispensable contratar los servicios de marinos británicos.

Reginal Carey Brenton fué contratado para prestar sus servicios como Comandante del "Zaragoza". Pertenece a la Armada inglesa y se le expidió despacho de Capitán de Navío con fecha 14 de Julio de 1891. Brentón a su vez, contrató en Londres los servicios de Charles W. Beresford, para que con el empleo de Capitán de Fragata, fuera el Segundo Comandante del "Zaragoza".

Relación de algunos de los Marineros que como Capitanes figuraron en la Marina Nacional entre los años 1882 y 1887.

José María Mestre Del Pailebot "Rafael".

Rafael Alcalá

José María Prieto.

Juan Pérez Abreo Del bergantín "Isabelita" que llevó por primera vez a Inglaterra, nuestra bandera.

Pedro Magaña.

Antonio I. Ramírez.

Manuel C. Fortunat.

Secundino Bobadilla Del bergantín "Unión".

Rafael Celarain Que posteriormente se ordenó de Sacerdote.

Manuel Bastista Espíndola Del bergantín "Mérida" y del pailebot "Cristina" de 440 toneladas

Emeterio Hernández.

José Alomía.

Abelardo Pinto.

Rafael Montalvo Del bergantín "José Ferrer".

Carlos Ramírez Conocido por "El Cartucho"

Andrés Espínola.

José María Guerrero

Adolfo Basó Del servicio de la Armada

Enrique Porta Remírez Idm.

José María Galván Idm.

Teófilo Genesta Idm.

Hilario Rodríguez Malpica Idm.

Rafael Pereyra Idm.

Juan Mills de la Chapa Idm.

Alejandro Cerizola Idm.

Guilebaldo Miranda Idm.

Manuel Pérez Abreo Director del Arsenal Lerma.

Emilio Espínola	
Andrés Espínola Molina	Cap. de Pto. de Campeche, donde organizó una expedición contra Belize que no llegó a efectuar.
Lorenzo Salor	Español.
José María Aval	Idm.
Emilio Caula	Idm.
Manuel Comermerman	Idm. Que fué Práctico de Veracruz.
El Capitán Larena	
El Capitán Martínez	Conocido por el Capitán Pistola.
Manuel Gómez	
Rafael Genesta	Que ingresó a la Armada como Cap. de Navío, en 1916.
José Maury	
Gumerindo Badía	
Enrique Garay	
Antonio Bassó	
Isidro Suttosa	Que llevó a Campeche la barca de tres palos Carmelita, encontrada en la mar sin tripulación.
Antonio Soto	
Juan Soler	
Juan Salas	Que fué Práctico del puerto de Veracruz.
Mateo del Saz	Español, que fué Práctico del puerto de Veracruz.
José del Carmen Solís	Que fué Capitán del vapor "México".
Carlos Sánchez	Maquinista que fué Jefe de Máquinas del Guardafaros "Donato Guerra".
Pedro H. Salvá	Chileno.
Jacinto Soto	
Pablo Salazar	

Alvaro Salazar Paullada
 José Arjona Que fué Capitán de Puerto
 de Ensenada, y otros.

Las embarcaciones mercantes de aquellos tiempos eran todas de vela, pailebots, bergantines, balandros, goletas, etc., que fluctuaban entre cincuenta y ochenta toneladas de arqueo, habiendo una que otra barca o fragata.

Entre los muchos buques que se construyeron en Campeche, además de otros de que se ha hablado ya, pueden mencionarse los siguientes:

“Demócrata” Pailebot del servicio de guerra.
 “Constante” Bergantín-goleta.
 “Guadalupe” Idm.
 “Santa Rita” Idm.
 “Tres Hermanos” Pailebot de tres palos.
 “Rita Berrón” Pailebot de dos palos.
 “Orotava” Pailebot.
 “Fernando” Idm.
 “Mercedes” Idm.
 “María Marcella ” Barca.
 “La Imperiosa” Idm.
 “Manuel C. Fortunat” Bergantín-goleta.
 “Constante” Bergantín de 350 toneladas que se
 perdió con buen tiempo, en la Anegada
 de Adentro, en el año de 1898.

Por aquellos años, los sueldos que se pagaban a los tripulantes de los buques mercantes nacionales eran los siguientes:

Capitanes	\$ 60.00 mensuales
Pilotos	40.00 ”
Contramaestres	30.00 ”
Timoneles	20.00 ”
Cocineros	25.00 ”
Marineros	16.00 ”

En el año de 1888 el cañonero “México” fué destinado a Escuela Náutica, pues estando ya inútil para la navegación,

fué fondeado con aquel objeto en el estero de El Astillero, en el puerto de Mazatlán, donde pocos años después se perdió durante un temporal, pudiéndose ver todavía en el año de 1918, los restos de su casco.

En el año de 1789 encontrándose en el puerto de San Francisco, Calif., el cañonero "Demócrata" en comisión, se originó un conflicto con las autoridades americanas, debido a que un mexicano de apellido Cota, buscó protección a bordo del referido buque. El Comandante, que era el Capitán de Fragata Don Alejandro Cerizola, puso el cañonero en zafarrancho de combate y mandó cubrir la cubierta del portalón con nuestra bandera, amenazando a las autoridades con bombardear el polvorín del puerto, que estaba a su alcance, si intentaba desembarcar al protegido mexicano cruzando nuestro pabellón. El mexicano no fué desembarcado.

En el año de 1889 ya citado, hizo viaje a bordo del cañonero "Independencia" el Presidente de la República Don Porfirio Díaz, acompañado de su familia, con destino a Tlacotalpan y regresó, siendo Comandante del buque el Capitán de Fragata Don Agustín Zendrero, quien mandó preparar y arrancar su buque para recibir dignamente al distinguido huésped: el Sr. Presidente se manifestó muy complacido durante su viaje, por las atenciones de que fué objeto a bordo y días después de su desembarco en Veracruz, mandó pedir al "Independencia" la cuenta de los gastos que originó su viaje, por lo que el Comandante Zendrero propuso a sus oficiales y tripulantes, que dicha cuenta fuera cubierta por ellos, a lo que accedieron todos, y así se hizo saber al Sr. Presidente.

Tanto la construcción de los cañoneros "Libertad" e "Independencia", iniciada y conseguida por el Gral. Foster, que era Subsecretario del Ministerio de Guerra y que era Marino, de origen, como la apertura de los cursos para la carrera de Marina en el Colegio Militar de Chapultepec, el año de 1887 marcan, bien definido, el comienzo de una era de progreso y mejoramiento de nuestra Marina de Guerra, pues desde entonces se comenzó a contar con material flotante mo-

dero. Con aquellos cuatro cañoneros, muy eficientes, se organizaron todos los servicios de la Armada y se estableció el procedimiento para obtener personal debidamente preparado de Oficiales de Marina mexicanos.

El "Anuario Universal" de 1884, editado por Don Filomeno Mata, publicó los siguientes datos relativos a nuestra Marina de Guerra en aquel año:

Buques de guerra en el Golfo:

Cañonero "Independencia"	Capitán de Navío Don Angel Ortiz Monasterio.
Jefe del Departamento de Marina	Comandante Capitán de Fragata don José del Carmen Galán.—Segundo Teniente Don Fernando Casariego.
Cañonero "Libertad"	Comandante Capitán de Fragata Don Enrique Porta Ramírez.—Segundo Teniente Don Hilario Rodríguez Malpica.
Transportes de Vela "Colón" . .	Comandante Segundo Teniente Don Gregorio M. Aguilar.
Cañonero "Xicotécatl"	Comandante Don Jaime Carriga.
Cañonero "Cuauhtémoc"	Comandante Don Andrés Calcaneo.

En la costa del Pacífico:

Comandante General de Marina	Capitán de Corbeta Don Juan Soler.
Jefe de Escuadrilla	Capitán de Corbeta Don Alejandro Cerizola.

- Cañonero "Demócrata" Comandante de Corbeta
 Don Manuel E. Izaguirre.— Segundo Teniente.
 Don Pedro Manari.
- Cañonero "Juárez" Comandante Capitán de
 Corbeta Don Guillermo
 Rodríguez.

Arsenal "Manuel González" en Acapulco, Gro.—Director
 Capitán de Corbeta Don José María Rodríguez.—Segundo
 Teniente de Ingenieros Navales Don Laurencio Mar-
 tínez.

Por el año de 1879, estando fondeados en el río Papa-
 loápan, a la altura de Tlacotalpan, los cañoneros "Libertad"
 e "Independencia", ocurrió una sublevación en tierra, cuyos
 dirigentes se apoderaron del "Independencia", aprovechando
 la oportunidad de que el buque se encontraba sin oficiales, que
 fueron invitados para asistir a la representación de "La Ga-
 lina Ciega" en el teatro.

Al recibir noticias el Comandante del buque, de lo que
 ocurría, salió del teatro inmediatamente con sus oficiales, pe-
 ro el "Independencia" ya había largado las cadenas por el
 chicote y navegaba río abajo.

Se procedió entonces a darle persecución con el cañone-
 ro "Libertad" que recibió órdenes de batirlo donde lo encon-
 trara, alcanzándolo en los bajos de Veracruz; pero al estar
 a la vista ambos buques, el "Independencia" izó bandera
 blanca y entró al puerto citado, sin dar lugar a combate al-
 guno con el "Libertad".

Poco tiempo después de que se iniciara la campaña con-
 tra los indios mayas de Yucatán, se ordenó quedara fondeado
 en Bahía Ascención el cañonero "Independencia", en calidad
 de pontón, pues ya estaba muy viejo y deteriorado y allí se
 perdió. Uno o dos años más tarde, el cañonero "Libertad"
 que había quedado fondeado en Veracruz ya fuera de servicio
 por inútil, se fué a pique cerca del "Pastelillo".

Anteriormente a la llegada de los cañoneros "Libertad."
 e "Independencia", se encontraban en servicio en la costa

del Golfo, los cañoneros "Xicoténcatl" y "Cuauhtémoc", así como el transporte de vela "Colón"; en la costa del Pacífico se encontraba, además, el cañonero "Juárez", que era un buque de vela de tres palos sin artillería alguna.

Tanto el "Xicoténcatl" como el "Cuauhtémoc", eran embarcaciones del tipo de remolcador, al servicio de la Armada, tenían casco de acero, máquina de vapor y no estaban artillados. Eran como de doscientas cincuenta toneladas de desplazamiento.

Por el año de 1895 se encontraba fondeado en Mazatlan, el cañonero "Demócrata", durante la estación del Verano, en que son frecuentes en aquella región las turbonadas del Sureste, con mucho viento y mucha agua, siendo sorprendido en la bahía por el temporal, un bote a remo de pequeño porte manejado por un solo hombre, viéndose comprometido al grado de dar la voltereta.

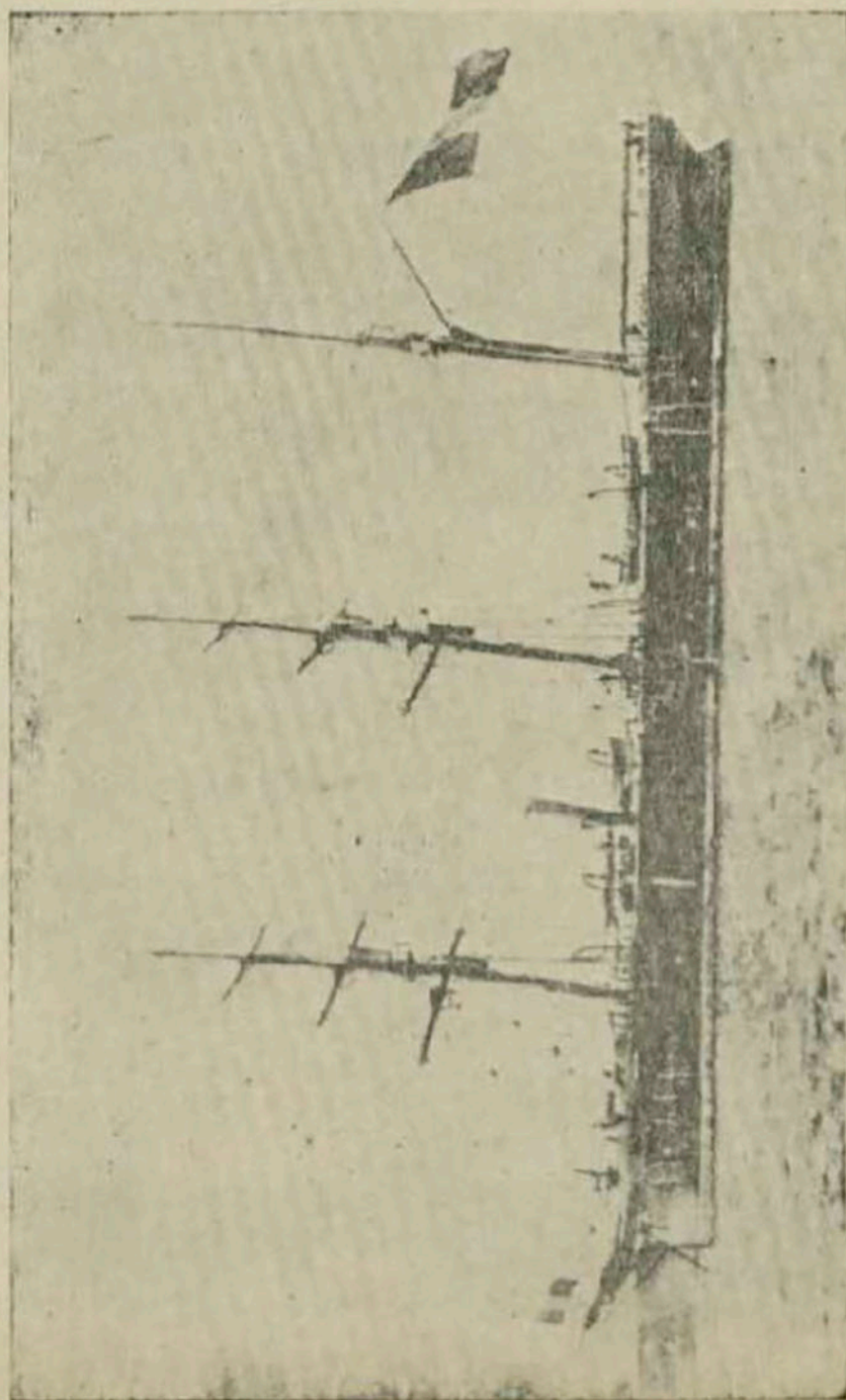
A la razón se encontraba a bordo del "Demócrata" en prácticas de navegación, el Aspirante de Primera Manuel J. Urrea, conocido con el mote cariñoso de "el abejorro", de robusta complexión y muy buen nadador, quien sin medir peligro alguno y a riesgo de su vida, embarcó en el chinchorro del buque y acudió a dar salvamento, que logró sin gran fatiga y con beneplácito de todos los que presenciaron la maniobra. Aquel acto le valió, a propuesta del Comandante del buque, Hilario Rodríguez Malpica que la Secretaría de Guerra y Marina le concediera la Medalla de Salvamento de Primera Clase.

Por los años de 1890 a 1894 estuvo organizada la Compañía de Navegación Mexicana que puso en servicio los vapores "Almirante", "Papaloapan" y "Col Estac", de la propiedad de la casa Pearson, que navegaban entre Veracruz y Alvarado, subiendo, el río hasta Tlacotalpan, donde conectaban con los vaporcitos de río "Tenoya", "Eyipantla" y otros que hacían el tráfico fluvial hasta "Alonso Lázaro" en servicio de carga y pasajeros.

El "Papaloapan" se hizo muy popular en la costa por su estricto reglamento de a bordo, que contenía muchas prevenciones para los pasajeros, que dieron lugar a bromas y dichos

entre el ambiente festivo de la gente veracruzana, que le agregó como último artículo al reglamento: "El que se embarque aquí verá su desgraciada suerte".

En la misma época navegaba entre los mismos citados puertos, el vapor "Tlacotalpan", casco de madera, máquina



Cañonero "Demócrata"

de vapor con balancín, que daba movimiento a dos ruedas de paletas a los costados.

En el año de 1893 fué adquirido el vapor "Oaxaca", por compra que hizo el gobierno federal a la firma Redo y Compañía, dedicándolo a transporte de la Armada. Dicho buque tuvo como primero de sus Comandantes al Capitán de Fragata Don Francisco L. Carrión y después sucesivamente a los Capitanes de Fragata Don Juan Mills de la Chapa y Don Casimiro Pérez. Tenía casco de acero y máquina de vapor de triple expansión con dos calderas escocesas. Era de dos palos, con proa de lanzamiento y bauprés, no estaba artillado y daba una velocidad de nueve millas.

Aunque ya estaba muy viejo cuando fué adquirido, prestó muy buenos servicios en la costa del Pacífico transportando tropas y yaquis prisioneros; estos últimos eran llevados de Guaymas a San Blas o Manzanillo.

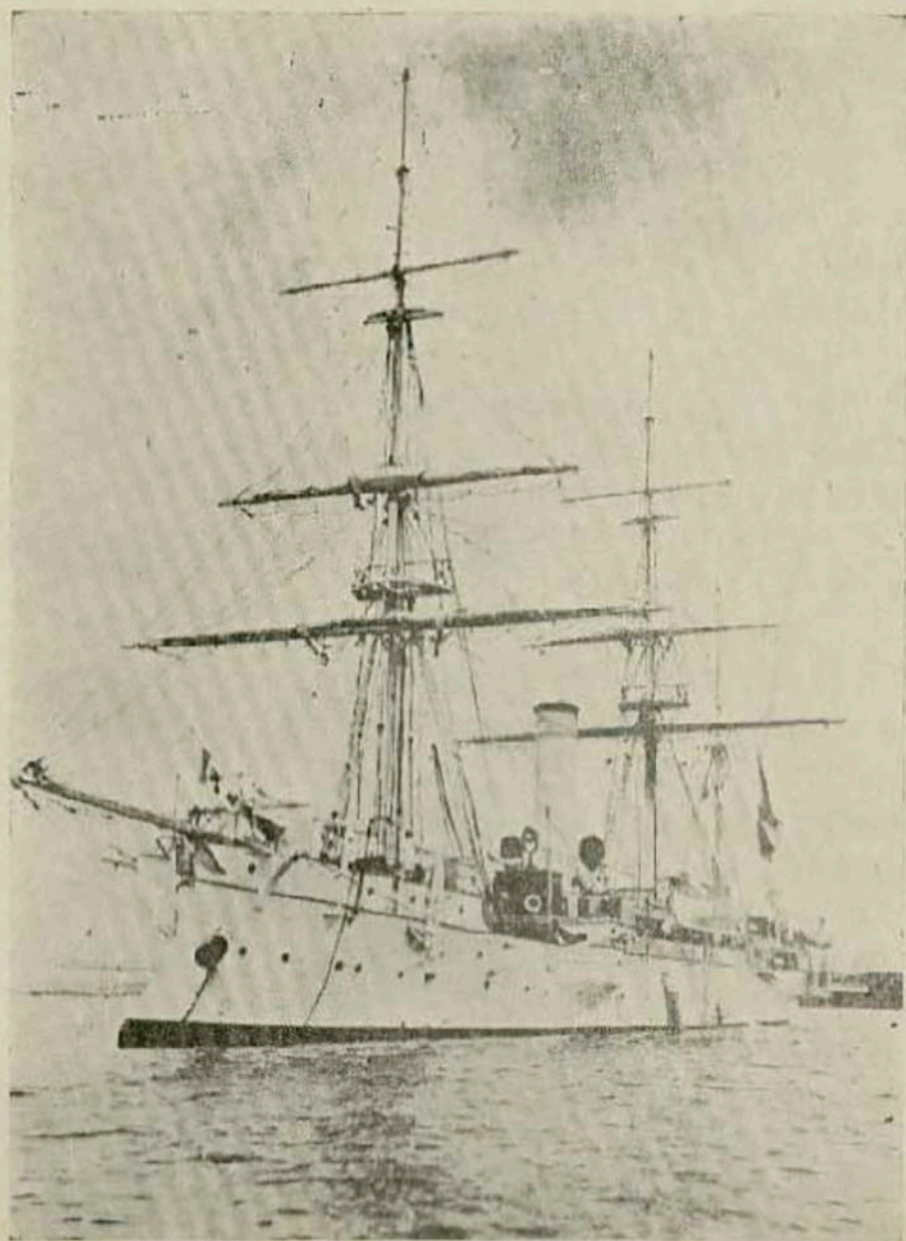
Años después, cuando ya el buque estaba inútil para la navegación, fué dado de baja y fondeado en las "Playitas" del puerto de Guaymas, donde se dejó perder.

Al comprarse el transporte "Oaxaca", se adquirió con él también el varadero de Guaymas, que pasó al servicio de la Armada. Estaba instalado en Punta Baja, de la bahía de Guaymas; su capacidad era de un mil toneladas y estaba dotado con un virador de vapor y cuna sobre doble vía.

Desde que se adquirió el Varadero Nacional de Guaymas, se procedió a mejorar las condiciones del taller adjunto y las demás instalaciones, pero con el transcurso del tiempo, no habiéndose podido atender a las reparaciones de la vía ni de la cuna, el varadero fue deteriorándose hasta quedar inútil, permaneciendo durante muchos años sin dar servicio, hasta el año de 1950 en que se procedió a su reparación general, quedando al corriente y listo para el servicio.

El primer Director del Varadero Nacional fué el Ingeniero Naval Don Carlos Fernández Varela, substituído después por el Comandante Don Alejandro Cerizola. También fueron Directores del mismo varadero, los Comandantes Don Guillermo Miranda, Don Casimiro Pérez, Don José Servín y L., Don Rafael Pareyra y otros.

En el año de 1891 fué ordenada por nuestro gobierno, la construcción del cañonero "ZARAGOZA", que se le dió categoría de Corbeta-Escuela, en los astilleros de La Forgés et Chantiers de la Méditerranée, del Havre, Francia, a la que asistieron diversas comisiones de oficiales de Marina mexicanos. El buque fué construído con casco de acero, de espolón con bauprés, máquina de vapor de triple expansión y aparejo



La Corbeta Escuela "Zaragoza"

de barca; dotado con seis piezas Schnaider Canet de diez centímetros y dos ametralladoras Hotchkis de 37 mm. en el puente.

El "Zaragoza" fué el primer buque de guerra mexicano que dió la vuelta al mundo, bajo las órdenes sucesivamente de su Comandante el Comodoro Don Angel Ortiz Monasterio, que lo trajo al país y del Capitán de Navío Reginal Carey Brenton, quien con caracter de instructor inglés, inició el viaje de circunvalación saliendo de Tampico en el año de 1894 con destino a Acapulco, vía estrecho de Magallanes. En dicho puerto volvió a recibir el mando del buque el Comodoro Monasterio, para proseguir el viaje al Poniente en 1896, terminándolo en Veracruz al año siguiente, completando así el viaje al rededor 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 instruído 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.

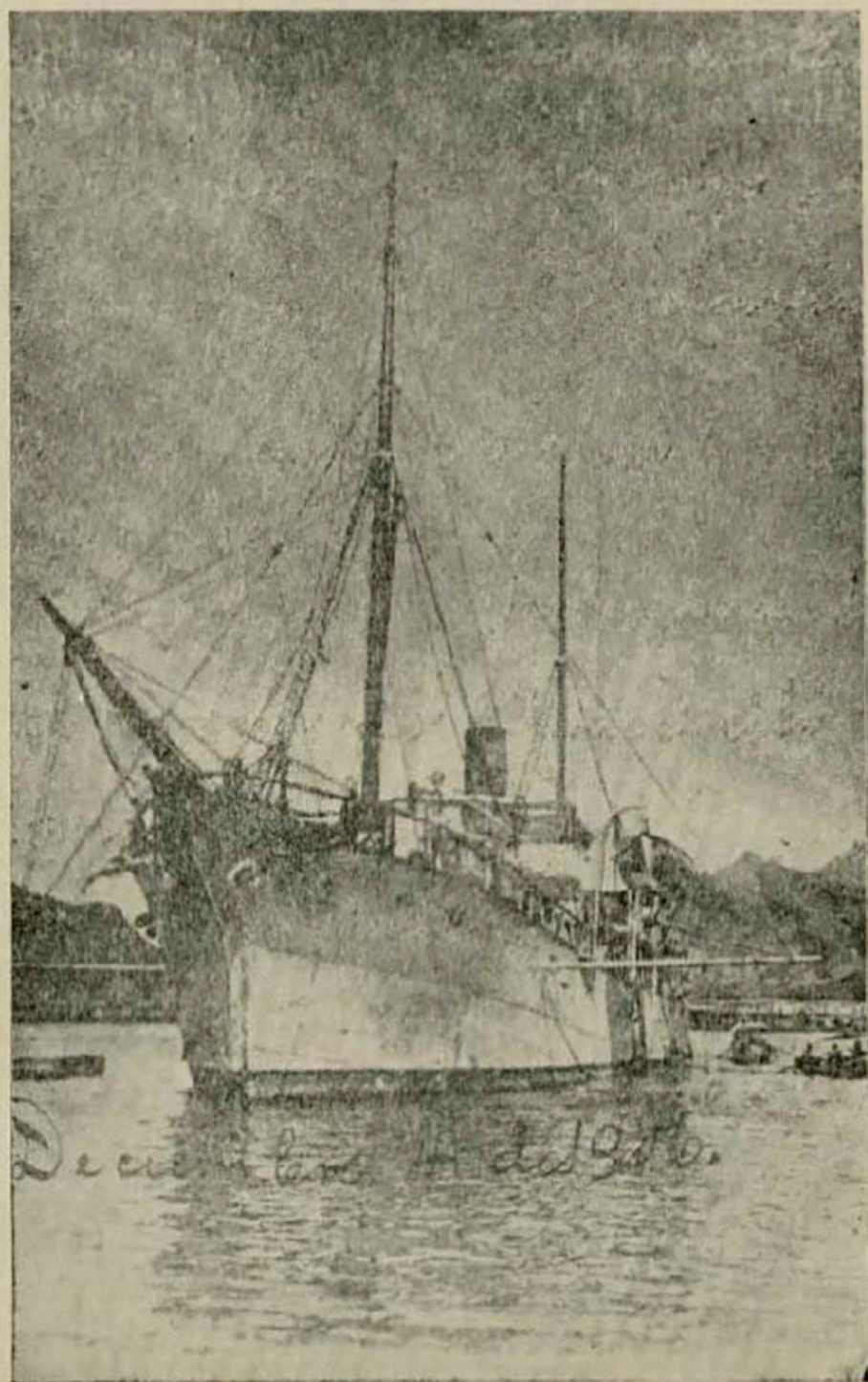
El buque experimentó una reforma en su arboladura el año de 1904, suprimiéndole el aparejo de barca que tenía y dejándole solamente los palos mayor y trinquete sin velámen.

"SIEMPRE A LA HORA", era el lema grabado con letras doradas en el bao de proa de la toldilla del "Zaragoza"; y en verdad que supo hacerse honor a su significado, pues todas las tripulaciones educadas en aquél buque, estuvieron siempre inspiradas en el más alto sentimiento de cumplimiento del deber.

Fué desarmado por inútil para el servicio, después de sus gloriosas travesías por ignotos mares y con gran emoción de todos los que navegaron a su bordo, echado a pique a cañonazos frente a los bajos de Veracruz, por orden del gobierno, siendo Jefe del Departamento de Marina el Ingeniero Naval Don Carlos Fernández Varela.

El "Zaragoza", que condujo con orgullo nuestro pabe-

llón tricolor por todos los mares del mundo, fué objeto de distinguidas cortesías de parte de los gobiernos extranjeros de los países que visitó. Todos sus tripulantes, que tomaron



El transporte "Oaxaca".

parte en aquél interesante viaje, guardan con satisfacción el más grato recuerdo de su buque, que fué objeto de múltiples atenciones para nuestra Patria.

En el año de 1892, al celebrarse en el puerto de Palos, el Centenario del Descubrimiento de América, nuestro cañonera "Zaragoza" que asistió a los festejos, fué objeto de marcada distinción, pues la Reyna María Cristina de España, lo designó custodio de su yate real en todas las ceremonias marítimas que tuvieron lugar, e hizo una visita a bordo, donde se le hicieron los honores correspondientes a su alta investidura.

El folleto "La Gaviota", escrito por el Doctor Luis Melgarejo, de la tripulación de "Zaragoza", describe algunos pasajes de aquel viaje, en su travesía a la América del Sur, por el estrecho de Magallanes, en la forma siguiente:

"Abril 5 — Por tercera vez deja nuestro buque las aguas de México y leva anclas para la Isla Bárbados, Antillas Inglesas. Adiós Tampico, tal vez no vuelva 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 dá avante la máquina. Seguimos río arriba para poder virar y al regreso vemos en el muelle a Próspero Blanco, que siempre nos recibió en su casa generosamente; al famoso Venancio maigar, 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. Lo ventolina sin duda, es la que humedece los ojos de Cristóbal González, de Pozo y de Beeh 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 Bárbados, ocho días; de Bárbados 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 CHALUPON DE GUERRA, como bondadosamente nos llama un periódico, tiene que recorrer trece mil setecientas sesenta millas, línea 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 — Bárbados por la proa.—En diez días hemos recorrido las 2,000 millas que separan a Tampico de Bárbados, 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 Segundo 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 8 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 vé magnífica, viento en popa, con todo su aparejo largo 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 pié del palo mesana: marineros de primera y de segunda, reposteros, contramaestres, aspirantes, etc. y se hacían diferentes comentarios leyendo el programa que decía así:

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

“Desde la región celeste
El dios Vulcano me envía
Para entregaros aqueste (entrega al pliego)
Que tiene la orden del día.

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

Si cumplís uno por uno
Los artículos prescritos,
Id del Olimpo benditos
O guardáos del dios Neptuno.

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

Estando ya muy de prisa,
Porque voy a otras regiones,
Tomo un rizo a mis calzones
Y adiós, Comandante ¡Iza!

Sube en seguida el heraldo en su guindola, espera que el Comandante dé lectura al oficio y toca retirada desde la cofa. El oficio dice: "Olimpo, Sección de Aguas.—NOS, Neptuno Primero, por la gracia del omnipotente Jove, soberano de los mares y de todo líquido elemento, a Vos, Carlos Beresford, Comandante de la Corbeta "Zaragoza", sabed:

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

1/a.—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.

2/a.—Sentados en mi carro de cuatro tritones, yo y mi esposa Anfítrite, acompañado por Vos, vuestra oficialidad y mi olímpica corte, pasaré al barco una inspección general, indicando las reformas que sean necesarias, terminada la cual mandaré algunas maniobras para ver el estado de intrucción que guarda vuestra gente.

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

4/a.—Los que hubieren cruzado ya la Línea, desfilarán en pié, los brazos en cruz, la boca desmesuradamente abierta y los ojos bizcos con un triple "HIP, HIP, HIP, HURRAH!

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

6/a.—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.

7/a.—Los que se nieguen a pagar tributo, serán en-

jabonados, rascados y arrojados al Aqueronte, rebenqueados por mi súbdito Carón Jude.

8/a.—Todos, menos los que se nieguen a pagar el tributo recibirán al pasar, una ración del Néctar de los dioses, embodegado del tiempo de Saturno, servido por nuestro celestial despensero Julián Molina.

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

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

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

Dado en nuestro Palacio Submarino, a 0 grados de Latitud, 4,000 de profundidad y 100,000 de Longitud del Meridiano Averno, a 23 de Abril de 1894. Firmado. NEPTUNO.

Nota. Estando su Neptuniana Magestad 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, con 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. Terminado este, el elemento neptuniano, lanzado a toda 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 a la letra. El corneta Peña desempeñó su misión celestial, vestido de capa roja, enaguilla, casco con penacho, gran barba negra y pica con banderola. Pronunció con voz firme su alocución y fué obsequiado con amplio vaso de whisky and soda. La tripulación lanzó tres ¡HURRAH! El Comandante y Oficiales los contestaron y el Heraldo ascendió a las divinas regiones, en medio de furiosos balances. El toque de retirada lanzado desde la cofa, dispersó a todo el mundo, que se entregó al "dolce 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 marca 30 centígrados y se dirige por el callejón de combate al castillo de proa, donde sopla viento fresco que 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 archi-simpáticos, con sus trajes multicolores y Armengual estaba soberbio e inconcebible aun 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 de diámetro. Podemos decir, sin adulación, y sin que nos ciegue la esperanza de que trabaje más aprisa en nuestros camarotes, que el maestro Sosa ha creado con el director de orquesta y la Danza Morisca, dos tipos enteramente originales

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

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

APOLO, Pagador Ziaurris, Corona de laurel, amplia túnica blanca, cruzada sobre el pecho y bajo la axila derecha: media de 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 flauta.

MATLACUESO, Teniente Báez, careta de madera con rostro japonés, lentes negros, sombrero de copa alta, levita, enaguilla 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 de sábanas y la desmesurada barba de algodón, flotaba a impulsos de su elemento.

SATANAS. Aspirante Palmer. Traje completamente rojo y larga cola. Bien por el Aspirante Palma.

BACO. Juan Beach y los otros dioses vistieron de fantasía.

NEPTUNO, cargado en hombros por sus tritones y acompañado por su esposa Anftrite, 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 barbas rubias de estopa deshecha y un formidable tridente, formaban el equipo de Mr. Bedford, quien tenía realmente un aspecto olímpico, dignándose apenas contestar con un ligero movimiento de inclinación de cabeza, el saludo del Comandante, al recibir el mando del buque. Instalado sobre las cajeras de los coys, frente a un tanque de lona de seis varas de largo, rodeado de sus secretarios y barberos, provistos con una tina con agua de harina y de utensilios descomunales para enjabonar, pelar y rapar a los pacientes, comenzó el desfile".

"Lo avanzado de la hora no permite la inspección general de 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 whiskey y limonada; llenar las carboneras de queso; lavar los jardines con "ilang-ilang", etc. Entre las maniobras recordamos a los siguientes: "listos a izar la sentina sobre cubierta" — "Gente al pié de los topes".—"Prolonga proa y popa".—"Arma los cáncamos del magistral" — "Gente dentro de los hornos".

— “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 quiero, yo non quiero”, fué bajando de la toldilla y tuvo que pagar su tributo”.

“Othón Blanco se negó a pagar el primero y fué inmediatamente asido por el hercúleo Murgridge y entregado a los peluqueros quienes lo izaron sobre el trono, lo enjabonaron, trasquilaron y lanzaron al tanque lleno de agua, donde se dió 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 Matlacueso, 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, celebraban los baños de los neófitos y como casi todo el mundo era novicio hubo numerosos baños, así como también fué abundante la cosecha de wiskey y vino, cervezas, limonadas, etc., deslizándose también una que otra botella de agua perfectamente laçada. La policía constituida por el cabo de mar Murgridge, que con cara de bebé tiene seis pies y medio de estatura y una fuerza de tres marineros, se multiplicada buscando a los reacios, que no querían pagar tributo ni pasar al 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 del 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 marineros que se renovaban sin cesar y sólo Neptuno con su esposa permanecían sobre el trono, enviando remesas de tributo 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 contra maestres con las mangueras, bañando a todo el mundo; apodéranse los

bañistas de una manguera y olvidando el respeto debido a la magestad 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, vocifera un anatema y toma las de Villadiego con gran contentamiento y algaraza de los humanos".

"Siendo ya avanzada la hora (11 pm.) llamó el Primer Comandante al corneta y le dió sus órdenes; se oyó un toque de atención y todo mundo húmedo quedó en silencio. Oyóse después el toque de ración, y un tremendo aplauso contestó, formandose la gente a recibir la copa de aquel famoso nectar embodegado en el reinado de Saturno. Una hora después, con excepeión del apreciable Zenteno, un tanto cuanto alegrillo, y de uno que otro "dios" transnochado, 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 dos meses, Y hasta entonces, buena suerte Margoff".

"Abril 28.— Costa del Brasil a estribor. Durante la noche hemos encontrado dos buques que nos han hecho señales con luces rojas. Son probablemente buques de guerra en observación. Nos separan ochenta millas de Bahía Todos Santos y podríamos llegar hoy en la noche; pero estando aún el Brasil en guerra, tal vez no esté la entrada franca, por lo cual rebasaremos la entrada, regresando después".

"Abril 29.— Bahía Todos Santos es una de las más grandes de América tiene noventa y seis millas de circunferencia. La población, a la entrada a estribor, tiene un bonito aspecto de nacimiento de Noche Buena y algo se parece a Gibraltar. El Comandante Brenton y su secretario están aquí Gran sorpresa porque va no se les esperaba, puesto que el viaje era hasta Montevideo, habiendo recalado a Bahía, por falta de carbón".

"Viernes 4.— El Segundo Comandante Beresford, que entregó el mando al Capitán de Navío R. Brenton, 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 han 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, 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 acompañó en la salva de las doce y engalanó sus palos con las banderas de Brasil. 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 mil Reis y no se encuentra moneda de plata en el comercio, porque la guerra ha causado mucha pobreza. Esto sí, todo es carísimo para nosotros: un baño de regadera vale 1500 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 fué tranquila en el primer día, con viento en proa y poco balance. En los demás cambió el viento y lo tuvimos de proa con mar muy gruesa, muchos balances (hubo algunos de 41 grados) y constantes golpes de mar, que hicieron necesario cerrar las escotillas del solado. Sueño imposible y rancho monótono; varne salada y frijoles. Un furioso golpe de mar, en

la tarde del Viernes 11, a las cinco y media horas de la tarde, derribó a cinco marineros y baño a nuestro reporter.

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

Martes 6.— A las 6 A.M. salida para Punta Arenas. El Sr. Bottini, que nos 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 Melgarejo, 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 fracturado Othón P. Blanco, que bondadosamente prestó sus salones para el efecto (un camarote de dos y media varas) fué repartida una soberbia galleta enmohecida entre los comensales y numerosos "vivas", ¡hurra! etc., acogieron al espéndido obsequio; en seguida fué libada una 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 brindando por nuestras familias y amistades. Conste.

Parece que hoy veremos la cara al Sol, que en estas latitudes se levanta a las 8 Hs. 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 Hs. a.m. Victoria! Estamos por fin en el estrecho. Nuestro barco se despide 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 tantos balances, deja a estribor al Cabo Vírgenes, llamado así porque fué 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 sino de día, entre salida y puesta del Sol (8 A.M. y 4 P.M.) es decir unas ocho horas, fondeamos hoy en puerto Philiph, Distancia a Punta Arenas, sesenta millas.

Domingo 26 — Estamos en 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 aquí el cañonero "Magallanes", uno de cuyos Oficiales, el Teniente Stuen, 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 Mexico y su Presidente y su Marina, cuyo brindis tuvimos el honor de contestarle. Los Oficiales nos llevan en seguida a tierra, nos presentan al "Club de Bomberos" y nos obsequian con una espléndida cena en el "Restaurant 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 — A bordo 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 Lalanne a "hacer humo y cerveza".

Martes 28 — Correspondemos las atenciones de los Oficiales chilenos, invitándoles 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 Segundo Comandante, pudieron acompañarnos. Guardaremos siempre recuerdos muy agradables de los dos días en que estuvimos reunidos, por la franqueza, 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 esta 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, está 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 yerba al pié del agua. Sus cimas, entre las cuales hay muchos pequeños Orizabas y Popocatépetls, destacan sobre el pálido azul del cielo, sus pálidas siluetas, o bien se pierden entre nubes de igual color que ellas, sin poderse saber donde terminan. Y tras de esta hilera hay otra hilera y más allá otras y otras, cuya blancura apenas 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, bahías y ensenadas, de las formas más caprichosas y pintorescas imaginables. Los Aspirantes de babos, llamado los "incomovibles", porque este calificativo encierra su profesión

de fé, Alcivar, Arenas, Varela, Cáceres, Barquin, 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 mucho, partidarios del ginebrino Juan Jacobo, lanzan sin reserva exclamaciones de admiración: Solache, Rivadeneyra, Palmer, Canales, Molina e Izasola, están sobre cubierta y solamente el pobrecito Pavón está tumbado, que no postrado, en el coy de sufrimiento; pero se consuela con las entusiastas descripciones que le hacen de cuando en cuando. Doblamos el Cabo Forward, extremo meridional del continente americano (54 gr. latitud Sur) a las tres y media de la tarde.

4 Hs. 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 tres de la tarde, 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 cómo echan su "clavaos" (expresión de Manuel Azueta), pareciendo caminar a machincuepas.

Junio 3.—Chacabuco, 3 Hs. p. m. Hace dos horas fondeamos en este 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 Servín como lo llama el Comandante, exprime el agua de su ropa. González Baes se restrega las entumecidas manos, Othón Blanco para entrar en calor, baila un zapateado tamaulipeco. Juan Bech ha cerrado el DIARIO y Ziaurriz deja de leer las descomunales cartas que recibe de Orizaba. Otros fumamos repantigados contra el palo de mesana y todos hacemos comenta-

rios 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 cañónazo en esta parte para oír repercutirse su estampido durante largo tiempo y nosotros la seguimos; 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 cortesmente y un cuanto tanto 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 Peñas.— 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 Hs. p.m. dejamos atrás el alemán que salió dos horas antes que nosotros. Parece que nuestro carbón es mejor que el suyo. A las 8 Hs. p.m. doblamos el cabo Tres Puntas y salimos del golfo.

Junio 8.— Nada particular. Viaje tranquilo y esperanzas 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 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 cardíaca, súbitamente descompensada y que hasta entonces no se había rebelado por ningún síntoma de valor. Fué 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 Cayada, para que el cadáver fuera sepultado en la tumba de su familia. De Coquimbo recibió igual ofrecimiento y en la Serena, nosotros en la noche del día 20 recibimos, tres generosos ofrecimientos de la misma especie los cuales comunicamos al Comandante, quién manifestó que agradeciéndolos todos igualmente, aceptaba 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 "Democrático", la "Serena", "Bomberos" "Sociedad de Artesanos", en todo, unas doscientas personas vestidas de luto; seguidas de 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 y a todos los chilenos! ¡Dénos 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 se disputaban nuestra preferencia para aceptar sus obsequios. ¡Mexico! —nos decían, ¡la gran república hispano-americana que marcha el frente de las otras en la vía del progreso! la nación generosa que dió cabida a nuestros desterrados políticos apreciando su valer y utilizándolos en puestos distinguidos! ¿Cómo no quererla y cómo no querer y procurar obsequia a los hijos de ella que son hoy nuestros huéspedes y representantes de su marina?

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

Junio 28.— Llegada 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 fué inhumado el cadáver del finado Presidente en París. A ellas concurrió el Segundo Comandante y Oficiales de rigurosa gala en compañía de la oficialidad inglesa de la "Ninphe" anclado también en el Callao. Durante la ceremonia, religiosa en Lima, ciudad esencialmente católica, la histórica Ciudad de los Reyes, estuvo espléndida y según lo demostró la curiosidad pública, no fueron los uniformes de los marinos, uno de los menores ornatos. A pocos días recibimos una visita de agradecimiento del Cónsul de Francia en el Perú.

Otra de las ceremonias oficiales en honor del "Zaragoza" fué un banquete dado por el general Cáceres, futuro Presi-

dente 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 Sra. de Oceres y sus dos hermosísimas hijas, quienes rivalizaron en amabilidad para obsequiar a nuestros oficiales. La Sra. de Cáceres llevaba un soberbio aderezo de diamantes valuado en quince mil soles (pesos).

Nuestro Cónsul en Lima, Sr. 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, de la amabilidad de su señora y de sus dos simpáticas hijas.

En la Catedral, un 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 del largo tiempo transcurrido, es admirable la integridad de la momia, que le faltan solamente las manos.

Julio 9 — Levamos anclas para Paita, con 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 Deespensero 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 la onda: todo está listo y a las 8 Hs. a.m. hacemos una elegante zarpada a la vela, con destino a Acapulco.

Julio 17 — Hace dos días estamos viendo algunos balle-natos 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. Murgridge quería contratar una docena para que nos lleven a remolque.

Julio 19 — Segundo paso por la Línea.—Solamente hay un tripulante 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 Sr. Turk. Bien merece el simpático Turk ser presentado a nuestros lectores.

Es un perro cruzado de bulldog y foxterrier. Mide cuarenta 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 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 a la inspección de la noche, toma parte en los zarfarranchos 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 de 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, divirtieron mucho a la selecta concurrencia.

Julio 26 — El ejercicio de salvamento de ayer fué uno de los mejores hechos 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 arada del barco, el regreso del bote y su 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 marino Francisco Hernández, faltándole uno de los cabos en que se apoyaba dió con su cuerpo en el agua. ¡Hombre al agua! se escuchó por todas partes. ¡Embarca bote de salvamento! gritó Fernando Lalanne; Oficial de guardia: ¡Para!. En esos momentos navegábamos a once millas por hora. Inmediatamen-

te arrojaron cuantos salvavidas había a mano. Apenas se distinguía a lo lejos 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 por lo inestable 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.

Julio 29 — 7 Hs. a.m.—Tierra por la amura de estribor! A la botella de champaña 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 a pocos momentos llegan a bordo el simpático y siempre alegre Doctor Buitrón y el Médico del 8º Batallón Acacio M. López, que en la campaña de Guerrero, por falta de caballo, hizo a pié todas las jornadas de Acapulco a Chilpancingo, con la mochila al hombro y siempre a paso veloz. Expressimos los barriles del dispensero Molina para sacarles 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, acompa-

ñados también por el Sr. Lic. Diódoro Batalla y el Capitán de Estado Mayor Especial Francisco de P. Piña, que llegaron poco después.

Para terminar séanle permitidas al Galeno, a fuer de imparcial, las siguientes reflexiones sobre este 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 innúmeras y puesto a prueba la resignación, constancia y valor característicos de la raza mexicana; siendo por consiguiente el de más fructuosas enseñanzas. 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 fué 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 sí tuvo ocasión de ver cómo 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, hurrah! 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 acervamente la arribada a Tampico, por temor del vómito de Veracruz; pero acaso no consta al médico de a bordo y a todo mundo de a bordo, que hemos estado en La Guayra, en Caracas y en Colón, donde había fiebre amarilla en el tiempo en que nos encontramos allí? Tampoco sabe que a nuestra salida de Toulon, sin que nadie ma-

nifestara el menor temor ni hiciera los aspavientos que son de suponer, dada nuestra timidez, según los indicados periódicos, en llegar a puertos intestados. Y después en Veracruz, cuando el bareo no contaba sino con unos cuantos hombres útiles para el servicio por encontrarse los demás enfermos del paludismo atrapado en Tampico le fué categóricamente rehusada la solicitud del Médico, que pedía un mes de cambio de clima para los enfermos, solicitud encomendada al Sr. General Riva Palacio y la cual fué contestada con una orden de marcha para Progreso y de allí 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 nuestro sentir, confesamos que no podemos explicarnos la saña y el desprecio 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 recibimos invitación oficial del Gobernador del Estado; verdad es que en 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 conducido el "Zaragoza", al Gobernador, autoridades principales, Jefes del Ejército, personajes y familias 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 tiempos 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 la 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 hoy son 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 la Marina Mexicana.

El "Zaragoza", después de permanecer en aguas de nuestra costa del Pacífico algunos meses, reanudó su viaje de circunvalación, saliendo de Guaymas el día 23 de Abril de 1896, bajo el mando del Comodoro Don Angel Ortíz Monasterio, dirigiendo su proa a San Francisco, California, para salir de allí con destino a Honolulu, Yokohama, y prosiguiendo después para el Poniente, vía estrecho de Suez, para terminar su viaje al rededor del mundo, con toda felicidad, al llegar al puerto de Veracruz".

CAPITULO IX.

El velero "Yucatán" y sus servicios. — La campaña contra los mayas rebeldes. — Embarcaciones utilizadas. — Las Flotillas del Sur y de Bahía Ascención. — El pontón "Chetumal". — Inauguración de faros. — El servicio de contra incendios. — El servicio de dragado. — Tripulaciones de los buques mercantes antes de la revolución. — El Art. 32 constitucional. — El dique flotante de Veracruz. — Construcción de un pequeño dique seco en el arrecife de Ulúa en 1929. — La estación de torpedos. — El dique seco de Salina Cruz. — Construcción de los cañoneros "Tampico" y "Veracruz". — Construcción de los Cañoneros "Bravo" y "Morelos". — El transporte "Progreso", construido en Italia. — El transporte "General Guerrero", construido en Inglaterra. — Jefes de la Armada más caracterizados de aquel tiempo. — Los Capitanes de la Marina Mercante más conocidos de entonces. — Los Oficiales de Mar. — Viaje presidencial del Gral. Don Porfirio Díaz. — El transporte "Guerrero" es comisionado para traer a nuestro país al ex-Presidente de Nicaragua. — Acción del "Demócrata" en la revolución maderista. — Viaje del cañonero "Veracruz" con el Presidente electo Don Francisco I. Madero. — Sublevación de Félix Díaz en Veracruz. — Actitud de la Flotilla del Golfo.

El año de 1897 fué comprado en Inglaterra el velero "Yucatán", constituyéndolo en buque-escuela de grumetes y Guardiamarinas; era de seiscientas toneladas de arqueo, con casco de hierro y aparejo de barca de tres palos, fué traído de Inglaterra por el Capitán de Navío Don Manuel Azueta, y llegó a Veracruz en Diciembre de aquél año. Era una embarcación dedicada al transporte de misioneros religiosos a Africa del Sur, regresando en sus viajes de retorno, con cargamentos de copra y de coco.

El mencionado buque desempeñó durante los años de 1898 a 1903, el servicio de la Comisión Hidrográfica, que levantó las cartas marinas de las costas de Quintana Roo, desde los límites con Belice hasta Bahía Blanca, al Norte de Isla Mujeres, estando al mando sucesivamente de los Capitanes de Fragata Don Manuel Trujillo y Don Hilario Rodríguez Malpica, que tuvieron como Segundo Comandante, al Primer Teniente Auxiliar Don Juan Guldberg, de nacionalidad noruega y muy competente maniobrista.

Aquella comisión hidrográfica fué desempeñada durante cuatro años, terminándose por completo el levantamiento de las cartas marinas de aquella costa y portulanos de los fondeaderos, cuyos trabajos estuvieron a cargo director del Segundo Comandante Don Juan Guldberg, auxiliado por dos comisiones de oficiales, que se turnaban cada semana en los trabajos de campo, integradas en sus postrimerías, la Primera por el Segundo Teniente Vicente Santies y los Aspirantes de Primera José F. Fernández, Juan de Dios Bonilla, Manuel Morel y Alfonso Calcáneo D., y la segunda por el Subteniente Manuel Portilla Villar y los Aspirantes de Primera Manuel Gutiérrez, Procopio Rodríguez, Omar Ortiz y Francisco L. Cardinault.

No obstante lo deficiente del equipo con que contaba el

buque escuela "Yucatán" para el desempeño de aquella comisión, especialmente de embarcaciones menores, pues solamente se contaba con una lancha de vela y dos botes de remos, pudieron llevarse a cabo aquellos interesantes trabajos, que fueron suspendidos apenas en sus comienzos puede decirse y que hasta la fecha no han vuelto a reanudarse. En el archivo de la Secretaría de Marina, se conservan los originales de aquellas cartas.

El velero "Yucatán" era algunas veces utilizado para hacer cruceros de instrucción para los Guardiamarinas y Cadetes de la Escuela Naval Militar, visitando puertos de Cuba y de los Estados Unidos en prácticas de maniobras y de navegación. De acuerdo con el programa de estudios de aquella Escuela, que rigió durante los años de 1897 a 1900, debía permanecer a bordo del "Yucatán" durante seis meses, el grupo de Cadetes del Segundo Semestre, para hacer sus prácticas maríneas.

El último grupo de Cadetes que recibió dichas prácticas a bordo del "Yucatán, fué el formado por los tres Cadetes: David Ramírez Tello, Tomás Bravo y José F. Fernández. Al cambiarse el programa de estudios, fué suprimida aquella práctica de permanecer a bordo el Segundo Semestre.

Estando en tales prácticas los alumnos mencionados del Segundo Semestre, a bordo del "Yucatán" fondeado en Lerma, cerca de Campeche, a la gira, al bajar la marea se sentó el buque sobre su ancla, haciéndose una vía de agua que dió origen a que el buque se inundara y se fuera a pique, en el mes de abril de 1899. Como la profundidad de la rada era solamente de doce pies, el buque quedó sentado sobre el fondo y fué fácil ponerlo nuevamente a flote.

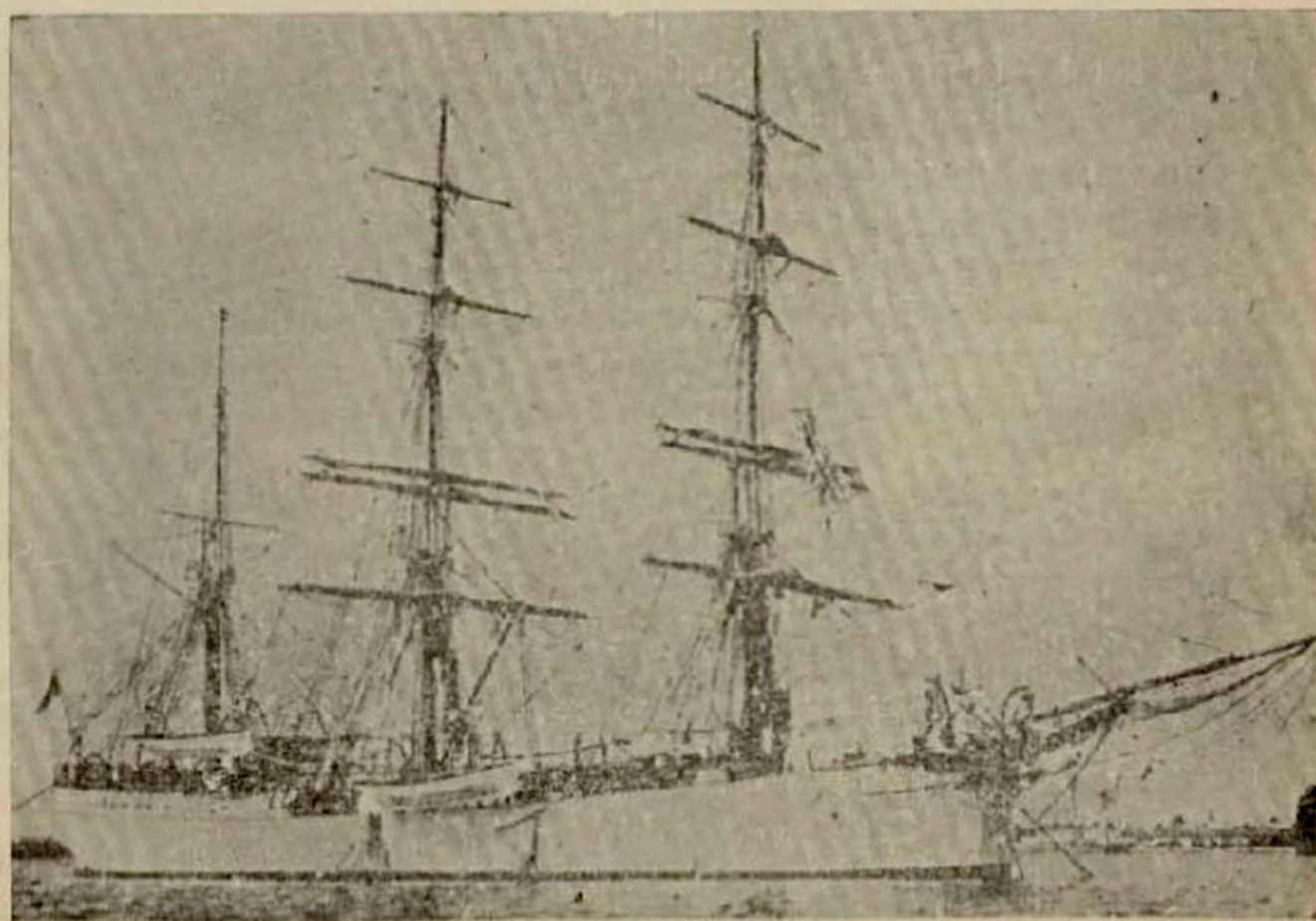
El "Yucatán" después de unos veinte años de servicios, aproximadamente, fué fondeado cerca del bajo del "Pastelillo" en la bahía de Veracruz; se desarboló y fué destinado a Escuela de Grumetes; pero habiendo comenzado a picarse su casco y no habiendo intenciones de repararlo, siguió la misma suerte que el "Zaragoza", siendo echado a pique a cañonazos frente a los bajos de Veracruz, por orden del gobierno.

Cuando en el año de 1895 se decidió llevar a cabo la

campana contra los indios mayas rebeldes, se inici6 un movimiento de tropas por mar, hacia la península de Yucatán, teniéndose que establecer en la costa de Quintana Roo, diversos puntos de aprovisionamiento y acantonamiento, entre ellos, los de de Isla Mujeres, Puerto Morelos, Cozumel, Vigía Chico, Bahía Ascención, Xcalak y Payo Obispo.

En aquellos lugares comenzaron a operar diversas embarcaciones de guerra de pequeño porte, para comunicar entre sí a los citados puntos, y con el fin de facilitar los desembarcos de tropas, víveres y pertrechos.

Con anterioridad, el gobierno había resuelto establecer una



El Buque-escuela de Grumetes "YUCATAN".

vigilancia en el Río Hondo, límite con Belice, para evitar los contrabandos y cortes clandestinos de maderas que los colonos ingleses llevaban a cabo en los ricos bosques de nuestro territorio, habiéndose concluido un tratado de Límites con el Reino Unido de la Gran Bretaña, que dió por terminada la controversia que existía sobre el particular desde hacia muchos años.

Para aquellos fines, se formuló el proyecto de construir un fuerte en la costa de la bahía de Chetumal, frente a Punta Calentura, en las inmediaciones de la desembocadura del Río Hondo; pero habiéndose sometido dicho proyecto al estudio y opinión del Subteniente de Marina Don Othón P. Blanco, comisionado al efecto, este fué de opinión que en lugar de construirse el fuerte, para lo que no se contaba con un lugar inmediato de aprovisionamiento de piedra, se construyera un "pontón" de madera, con alojamientos para tripulantes y oficiales de aduana, que podría movilizarse al lugar que más conviniera, lo que fué aprobado por la superioridad.

El mismo Subteniente Sr. Blanco hizo el proyecto del pontón cuya construcción se llevó a cabo en New Orleans y el 22 de Enero de 1899, a remolque del vapor americano "Stanford", fondeó el pontón en la bahía de Chetumal, frente a la desembocadura del río Hondo, recibiendo el nombre de Pontón "Chetumal" y siendo nombrado Administrador-Comandante del mismo, el propio Subteniente Othón P. Blanco, con trece hombres de tripulación a sus órdenes y dependiendo de la Secretaría de Hacienda, pues el citado pontón, fué destinado a desempeñar las funciones de Sección Aduanal.

El Sr. Blanco estableció la vigilancia de todas las embarcaciones que entraran o salieran del río Hondo y procedió con sus tripulantes del pontón, a desmontar parte de los terrenos inmediatos a las playas de la bahía, logrando preparar una extensión como de cuatro hectáreas, con el fin de fundar allí una población, para lo cual fueron invitados nuestros connacionales de por aquellos contornos, que en su mayoría vivían en Belize y otras poblaciones de la colonia británica.

Así nació la ciudad de Payo Obispo, fundada por el Subteniente de la Armada Don Othón P. Blanco, que más tarde llegó a ser Vicealmirante y Subsecretario de Marina y que le dió aquel nombre, por referencia a la tradición histórica, que decía que en aquel lugar, fué donde se detuvo por algunas horas, la expedición que mandaba Payo Obispo de Rivera, fundador de la ciudad de Bacalar.

Poco tiempo después se estableció allí mismo la Estación Naval de la que se nombró Jefe al mismo Sr. Othón P. Blanco, quien con el personal que se puso bajo sus órdenes, continuó los trabajos de desarrollo de aquel lugar, al que pronto acudieron muchas familias que recibían cada una un lote de terreno a título gratuito, aumentando así el número de habitantes, que antes no había acudido por temor a un ataque inesperado de los indios mayas.

El Sr. Blanco llevó a cabo personalmente y sin auxilio de otros elementos, la completa pacificación de los indios mayas del Cantón de Icaiché, conquistando la confianza de los Jefes mayas, que fueron invitados por el Sr. Blanco y aceptaron, acompañarlo en viaje a la capital de la República, efectuado en el año de 1906, habiendo sido objeto de múltiples atenciones de la Presidencia de la República, que dispuso además, fueran obsequiados con bultos de manta, cambayas, rebozos, zarapes y objetos varios; se obsequió a cada uno de ellos una pistola y una carabina con dotación de parque y se les dieron cuatro cornetas y cuatro tambores, asignándoseles una dotación mensual de cuatrocientos pesos.

Estas circunstancias favorables, dieron por resultado que las frecuentes irrupciones armadas de aquellas tribus a la colonia de Belize, H. B., cesaran y se mantuvieran con las autoridades de Payo Obispo, y sus habitantes, las más cordiales relaciones de amistad.

Con la fundación de Payo Obispo y la creación de la Estación Naval, recibió gran impulso aquella región bajo la dirección del Sr. Blanco; se establecieron escuelas, tanto en

Payo Obispo como en Juan Luis, Calderitas, Esteves, y Ramonal. Al terminar el año de 1906, Payo Obispo contaba ya con una población de mil quinientos habitantes y contaba además con buenos edificios de madera: la Estación Naval, la Jefatura de la Flotilla del Sur, dos barracas para almacenes, un taller mecánico, alojamientos para las clases y marinería de la Flotilla, un muelle de cien metros de longitud, un gran horno para hacer pan, cuarenta curbatos para almacenar agua de lluvias para el servicio de la población y un edificio de correos que comenzó a construirse en aquel año.

Para complementar los servicios de la campaña contra los mayas, fueron adquiridas varias embarcaciones, entre ellas las lanchas cañoneras "Maya", "Cuauhtémoc", "Dart" y "Coello", así como los pailebots "Unión", "Tatiche" y el "Icaiché"; los vaporcitos "Tulum" y "Ligera" y varios balandros y gabarras, constituyéndose dos Flotillas: una en Payo Obispo, llamada Flotilla del Sur y otra en la Bahía de la Ascención, al mando de Jefes de la Armada. También se iniciaron algunas obras marítimas en Xcalak, construyéndose un pequeño muelle; se puso en funcionamiento una perforadora para reconocimientos del subsuelo y se adquirió para el mismo lugar la draga "Porfirio Díaz".

La Flotilla del Sur, con estancia en Payo Obispo, se dedicaba principalmente a la vigilancia del río Hondo, estando integrada además, por vaporcitos de río con rueda a popa, de veinticinco a treinta toneladas que se proveía de leña para su caldera, en las mismas riberas del río.

Desde que se inició la campaña contra los mayas, se estableció un servicio de comunicaciones marítimas quincenalmente, entre Veracruz y los puntos citados de Quintana Roo, con escala en Progreso. Dicho servicio lo desempeñaban los cañoneros de la Armada, que se turnaban en la salida del día 15 de cada mes y el transporte "Progreso", que salía de Veracruz todos los días primeros de cada mes. Se conducían tropas, pasajeros, víveres, alguna carga y pertrechos diversos.

Con dichas comunicaciones quincenales, se estableció

una corriente comercial hacia Quintana Roo, lo que favoreció mucho a aquella región, que desde entonces comenzó a surgir, pues se establecieron algunos comerciantes y se radicaron muchas personas; se fundó la ciudad de Payo Obispo, como ya se dijo, hoy Chetumal, capital del Territorio y se fomentaron e incrementaron las comunicaciones marítimas y fluviales de aquella zona de la República, hasta entonces aislada y casi despoblada.

Correspondió a los elementos de la Armada, integrantes de la Flotilla del Sur, iniciar y llevar a cabo aquella interesante labor, en la parte sur del Territorio de Quintana Roo.

Desde que se fundó Payo Obispo en el año de 1899 todos los servicios de aquella región, tanto civiles, como militares y navales, quedaron a cargo del personal de la Flotilla; se iniciaron las obras del puerto de Xcalay, dragando un canal y el fondeadero dentro del "quebrado" que corre a lo largo de la costa; se construyó un muelle y un ferrocarril de Xcalay a la bahía de Chetumal, para comunicar con Payo Obispo, diariamente, con los pailebots "Tatiche" y "Unión"; se estableció la vigilancia regular del río Hondo, con una flotilla de vaporcitos de río y comenzó a crecer la población y el comercio con Belize, convirtiéndose más tarde en la capital del Territorio, la ciudad de Payo Obispo con el nombre de Chetumal. A los servicios de los cañoneros de la Armada en la comunicación quincenal, se agregaron los vapores mercantes "José Romano" y "Sullivan", el primero de la Compañía Mexicana de Navegación y el segundo de nacionalidad noruega, fletados por el gobierno con iguales fines que los cañoneros, embarcando en dichos buques un Jefe de la Armada, con carácter de Jefe Militar, por cuyo conducto se giraban las órdenes para las operaciones de los citados buques.

El mes de Marzo de 1902 ocurrió un acontecimiento de importancia. El puerto de Veracruz se engalanó para dar la bienvenida al C. Presidente de la República Gral. Don Porfirio Díaz, que llegó el día 7 de aquel mes, con el fin de inaugurar importantes obras portuarias.

Acompañaban al Sr. Presidente sus Ministros de Estado, Don José Ives Limantour, Gral. Manuel González Cosío,

Lic. Justino Fernández, Sres. Guillermo de Landa y Escandón, Lorenzo Elizaga, Mayor Félix Díaz, Capitán Porfirio Díaz Jr. y el Estado Mayor Presidencial.

Los alumnos de la Escuela Naval Militar formaron la valla en la estación del ferrocarril mexicano, que rindió honores al Sr. Presidente, quien con su comitiva se dirigió al muelle fiscal para inaugurarlos, así como al malecón donde se construía la Estación Terminal. Después se embarcó en el contraincendio "Nereida" y otras personas de la comitiva embarcaron en el remolcador "Dolphin" de las obras del puerto para hacer una visita al Arsenal Nacional que estaba a cargo del Capitán de Fragata Don Casimiro Pérez, a la Fortaleza de San Juan de Ulúa y al dique flotante, así como a los edificios en construcción que eran el de Faros, el de la Sanidad, el de la Aduana, y el de Correos y Telégrafos.

Terminadas las ceremonias de inauguración, se sirvió un banquete en el nuevo teatro de Veracruz, donde el Sr. Presidente al hacer uso de la palabra, deseó prosperidad al Estado de Veracruz y terminado el banquete, a las cuatro de la tarde, el Gral. Díaz tomó un tranvía que lo llevó a la Estación del Mexicano, donde se embarcó rumbo a la capital de la República.

De los años de 1900 a 1912, se dió gran impulso al servicio de Faros, habiéndose encendido muchos de ellos en lugares donde ya eran indispensables y construyéndose el edificio de faros en Veracruz, que se inauguró en 1910 con motivo de las fiestas del Centenario.

Se pusieron en servicio los buques-guardafaros "Donato Guerra" y "Melchor Ocampo" contruidos exprofeso, con casco de acero y máquinas de vapor de triple expansión. El "Melchor Ocampo" fué proyectado y construido en Inglaterra, por el Ing. Naval mexicano Don Miguel Rebolledo en 1911 y prestó excelentes servicios, hasta que se perdió en accidente marítimo en la Isla de Lobos el 13 de diciembre de 1920. Era de dos hélices, de 438 toneladas de desplazamiento y de ocho millas de velocidad.

El "Donato Guerra" era de construcción americana, de 350 toneladas de desplazamiento, y ocho millas de velocidad.

Habiéndose inutilizado por el uso, fué amarrado en la pequeña dársena al Sur del Castillo de San Juan de Ulúa, donde se fué a pique, siendo necesario después sacarlo en fracciones, haciendo uso de la dinamita, en el año de 1922.

Los vapores guardafaros "Donato Guerra" y "Melchor Ocampo", han sido los únicos de su tipo que ha tenido México para su servicio de faros. En la costa del Pacífico también prestó buenos servicios como guardafaros, el pailebot de dos palos "Gravina", que estuvo al mando del Capitán Don Eugenio Gutiérrez.

En aquellos años fueron adquiridos los vaporcitos "Nereida" y "Tritón" que prestaron buenos servicios como contra-incendios. Tenían casco de acero y estaban dotados con una máquina de vapor y una bomba de potencia alimentada por una caldera tubular de cobre, que levantaba presión rápidamente. También estaban dotados con una manguera de lona de gran extensión y diámetro de seis pulgadas. Dichos vaporcitos fueron también los únicos buques contra-incendios que ha tenido México.

El "Tritón" se perdió durante un ciclón que azotó Veracruz en Marzo de 1927 y el "Nereida", inutilizado ya como contraincendios, fué dedicado al servicio de faros, para comunicar los bajos de Veracruz y Antón Lizardo, hasta que fué desechado por inútil.

El servicio de dragado, que ha estado siempre a cargo de las dependencias de Marina, se inició en nuestro país, desde que se llevaron a cabo las construcciones de los puertos artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz, por la Compañía inglesa de Pearson and Son", que trajo sus dragas propias. Terminadas aquellas obras hubo necesidad de contratar dragas extranjeras, que fueron americanas, para mantener en los puertos el calado convenido; pero resultando muy oneroso el mantener dicho calado, por el crecido gasto que originaban las dragas, se pensó en adquirir nuestras propias dragas.

La primera draga que compró el Gobierno, fué la "Porfirio Díaz", una draga de pequeño porte y de canjilones, para dragar el puerto que se proyectó construir en Xcalak, Q.

R., dentro del quebrado de aquella costa, que no se llegó a terminar por haberse abandonado el proyecto.

Para suspender el servicio de las dragas extranjeras, se ordenó en Inglaterra, a la casa Lobnitz, la construcción de las dragas "Veracruz" de propulsión propia, para el exclusivo servicio de Tampico, y la draga "Tampico", estacionaria de 24 pulgadas de tubo de succión, para utilizarla en donde fuera necesario.

Años después fueron compradas sucesivamente las dragas "Campeche", también de propulsión propia y tubo de 20", la draga "Chijol", de granada de un metro cúbico para el canal de su nombre y la "Coatzacoalecos", de propulsión



El C. Presidente de la República, Gral. Don Porfirio Díaz y su comitiva, en el malecón de la Terminal, después de su inauguración en el puerto de Veracruz.

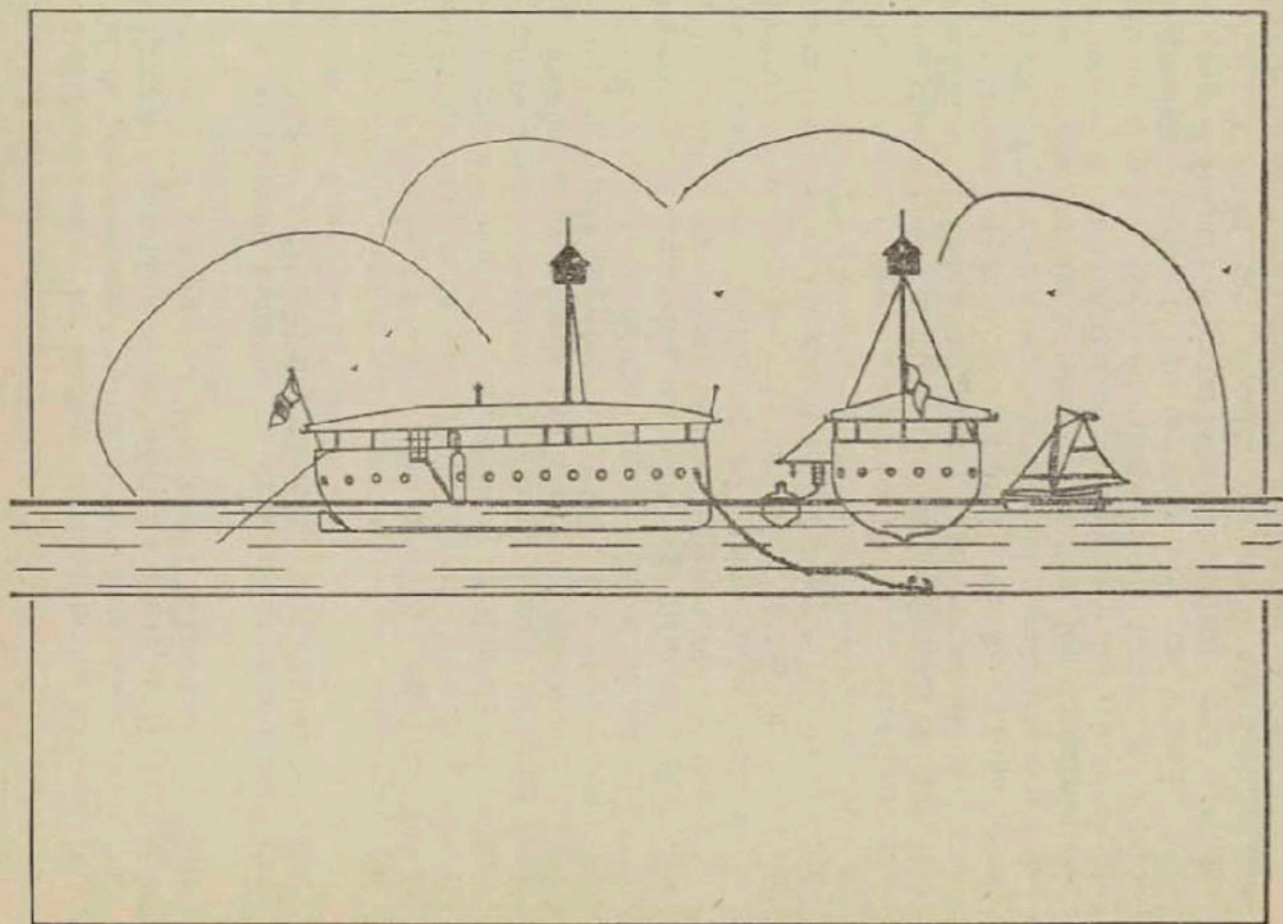
propia y con tubo de 20" y máquina propulsión de un mil doscientos caballos de fuerza.

Posteriormente, habiéndose formulado un extenso programa de acondicionamiento de puertos, fueron adquiridas varias dragas estacionarias de pequeño porte, entre ellas la "Alvarado", "Tlacotalpan", "Cozumel", "Progreso" y "Salina Cruz" para los puertos de su nombre.

Se adquirieron también las dragas de propulsión "Presidente Juárez" y "Presidente Alemán", la "Tuxpan" y otras pequeñas para canales interiores.

Durante los años en que operaron las Compañías Naviera del Pacífico y Naviera Mexicana del Golfo, que fué la época en que mejor ha estado la Marina Mexicana, por lo que respecta al volúmen de tonelaje, y calidad de los buques, las embarcaciones estaban tripuladas según costumbre de hacía muchos años, por un Capitán y un Piloto para el servicio de cubierta y puente; un Primer Maquinista y un Segundo, para el servicio de máquinas. Tenían además un Contramaestre, tres timoncles, dos mozos de proa, un Mayordomo, un cocinero, un marmitón, tres engrasadores, y tres fogoneros, un camarero. Tenían además asignado un Sobrecargo encargado de los papeles y la carga, que tenía que ser Piloto, para turnarse en las guardias del puente. Tanto el Capitán como los Oficiales de cubierta y de máquinas, eran en casi la totalidad de los buques, españoles nacionalizados mexicanos y muy raro era encontrar en los buques de aquellas compañías, a un Oficial mexicano, pues constituidas con capital netamente español, era natural que los propietarios, procuraran favorecer a sus connacionales marinos españoles quienes, dadas las facilidades de nuestra ley de extranjería de entonces, se nacionalizaban mexicanos a los seis meses de residir en el país, obteniendo después sus títulos de Pilotos o Maquinistas, mediante un examen ante un Jurado integrado por el Inspector Naval como Presidente y dos Oficiales de la Armada como Vocales, quedando así postergados los pocos marinos mexicanos que habían en el país.

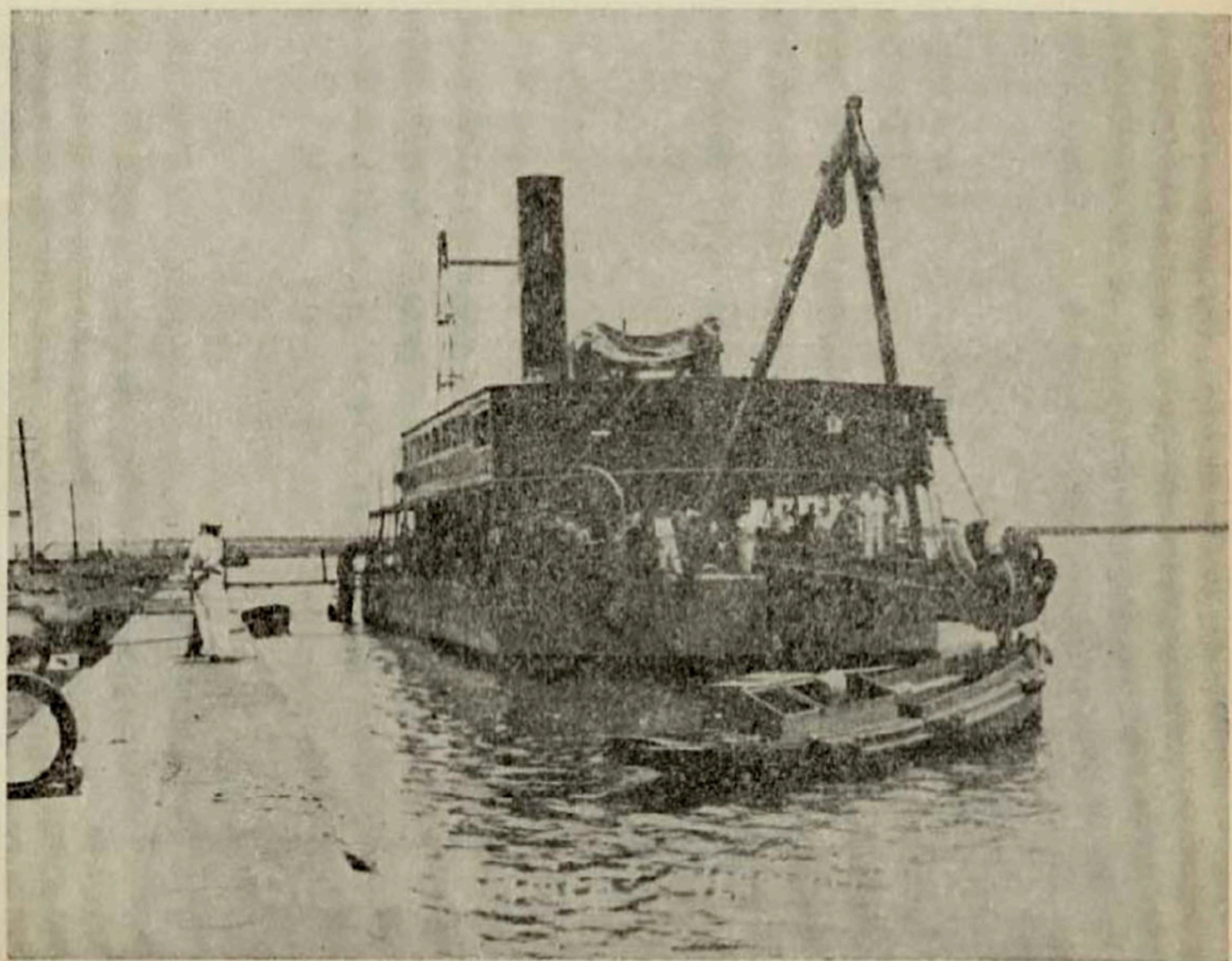
Fué hasta el año de 1917 cuando al cristalizar en la Carta Magna de Querétaro los postulados de la Revolución



El Pontón "CHETUMAL"

Constitucionalista, los marinos mexicanos tripularon los buques mercantes de nuestro pabellón existentes entonces y lo han seguido haciendo hasta la fecha, sin contratiempos dignos de mencionarse.

El Artículo 32 de nuestra Constitución; estableció que para ser Capitán o Piloto o Primer Maquinista de un buque mercante mexicano, se requería la calidad de mexicano por nacimiento y desde el día primero de Mayo de 1917 en que entró en vigor la Constitución promulgada el 5 de Febrero



La draga estacionaria "TAMPICO".

del propio año, no se despachó ya buque alguno mexicano, que no fuera tripulado en las condiciones establecidas por el mencionado Art. 32, no sin vencerse grandes resistencias de parte de muchos interesados.

La Marina Mexicana debe al Sr. Gral. de División Don Cándido Aguilar aquella conquista, que dió a los marinos mexicanos la oportunidad de ocupar el puesto que les corresponde por derecho, a bordo de las embarcaciones de pabellón mexicano.

El Sr. General Aguilar en su calidad de Diputado Constituyente de la diputación veracruzana, fué quien propuso y defendió hasta su aprobación en el Congreso Constituyente de Querétaro, el Artículo 32 de nuestra Carta Magna, que posteriormente fué modificado, haciéndose extensiva la calidad de mexicano por nacimiento, o todos los tripulantes de los buques mercantes y de guerra de nuestro país.

Al dedicar un recuerdo de gratitud en estas líneas al Sr. Gral. Don Candido Aguilar, debo hacerlo también a la Srita. Josefina Bonhome y el Sr. Don Amado Salazar, Secretaria del Sr. Gral. la primera y Jefe de Máquinas de la Marina Mercante Nacional el segundo, quienes con un tesón y un entusiasmo muy encomiables, no dejaron un momento de fomentar en el ánimo del Sr. Gral. Aguilar, la idea de protección legal a los marinos mexicanos.

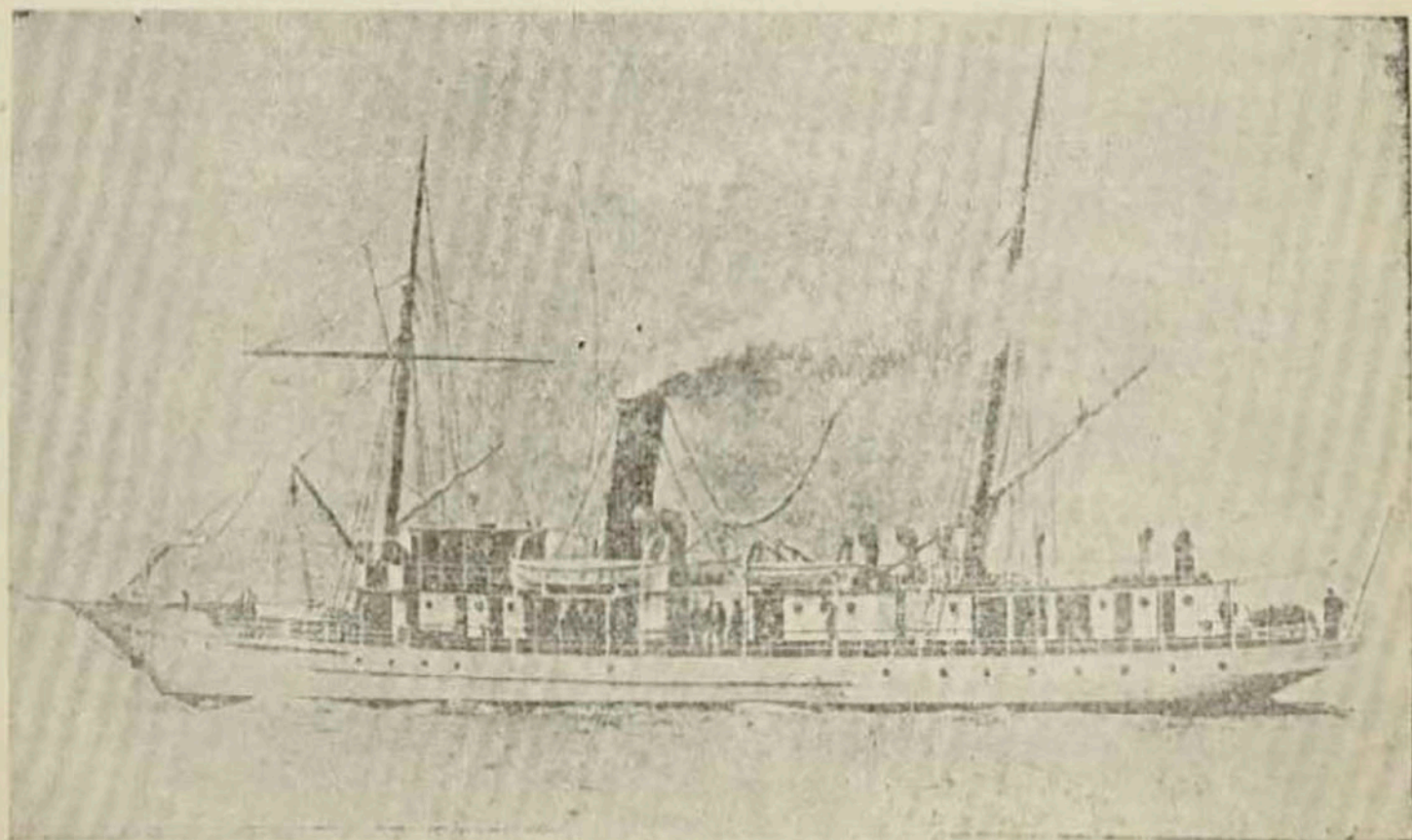
Cuando se discutió en el seno del Congreso Constituyente, el Art. 32 de nuestra Carta Magna, propuesto por el Sr. Gral. Aguilar, la idea recibió el apoyo decidido del Sr. Gral. de División Heriberto Jara, también miembro de la Diputación veracruzana en aquel Congreso quien más tarde fuera designado Secretario de Marina. al establecerse aquel Ministerio, bajo el régimen del Sr. Presidente Don Manuel Avila Camacho.

En el año de 1897 llegó a remolque del vapor americano "Yucatán" al puerto de Veracruz, procedente de Tlacotalpan donde fué armado, el dique flotante adquirido por nuestro gobierno en Inglaterra. Era un dique de acero, autocarentante, con capacidad para buques hasta de un mil toneladas de desplazamiento.

Fué fondeado frente el Castillo de San Juan de Ulúa amarrándolo con gruesas cadenas a los argollones de los muros del Castillo. Dicho dique nunca pudo funcionar como autocarenante para hacer sus limpiezas de fondos y reparaciones que fueran necesarias, por lo que se aceleró su deterioro.

Prestó excelentes servicios durante muchos años, hasta que ya muy deteriorado y careciéndose de elementos para su reparación general, se fué a pique en el lugar en que estaba fondeado, el 17 de Marzo de 1923. Hasta la fecha, no ha sido posible substituir aquella unidad de tan necesario e importante servicio.

Al recibirse el dique flotante en Veracruz, se procedió desde luego a mejorar las condiciones del Arsenal Nacional, adquiriéndose alguna nueva maquinaria y ampliándose los talleres de ajuste y fundición, con lo que se estuvo en condiciones de hacer reparaciones de importancia en aquel puerto.



Vapor Guardafaros "Melchor Ocampo".

tanto a los buques mercantes, como de guerra, mexicanos y extranjeros, a un costo muy económico.

Al irse a pique el dique flotante, ya no hubo manera de que nuestros buques fueran reparados en sus fondos, o siquiera se hiciera su limpieza, y así pasaron algunos años, hasta que siendo Director del Arsenal Nacional, el Sr. Comodoro Maquinista Naval Ignacio García Jurado, en el año de 1929, se propuso este Jefe llevar a cabo la construcción de un pequeño dique, seco, aprovechando los dos muelles de piedra que antaño sirvieron para las maniobras de carbón, que verificaban los presos de Ulúa.

Dichos muelles de piedra, paralelos, dejaban entre sí una pequeña dársena de poca profundidad, que el Director García Jurado, ideó utilizar para un dique seco, adaptando una compuerta en el claro frontal de las cabezas de los citados muelles.

Sin presupuesto especial alguno, y con los pocos elementos con que pudo contar, y mucha voluntad y tesón, el Director García Jurado, pudo ver coronados sus esfuerzos dejando listo para el servicio un pequeño dique seco, que recibió por primera vez al remolcador "Alerta", en los primeros días del mes de Marzo de 1932, siguiéndole a su salida el "trauler" "Tampico" de 30 toneladas de desplazamiento aproximadamente.

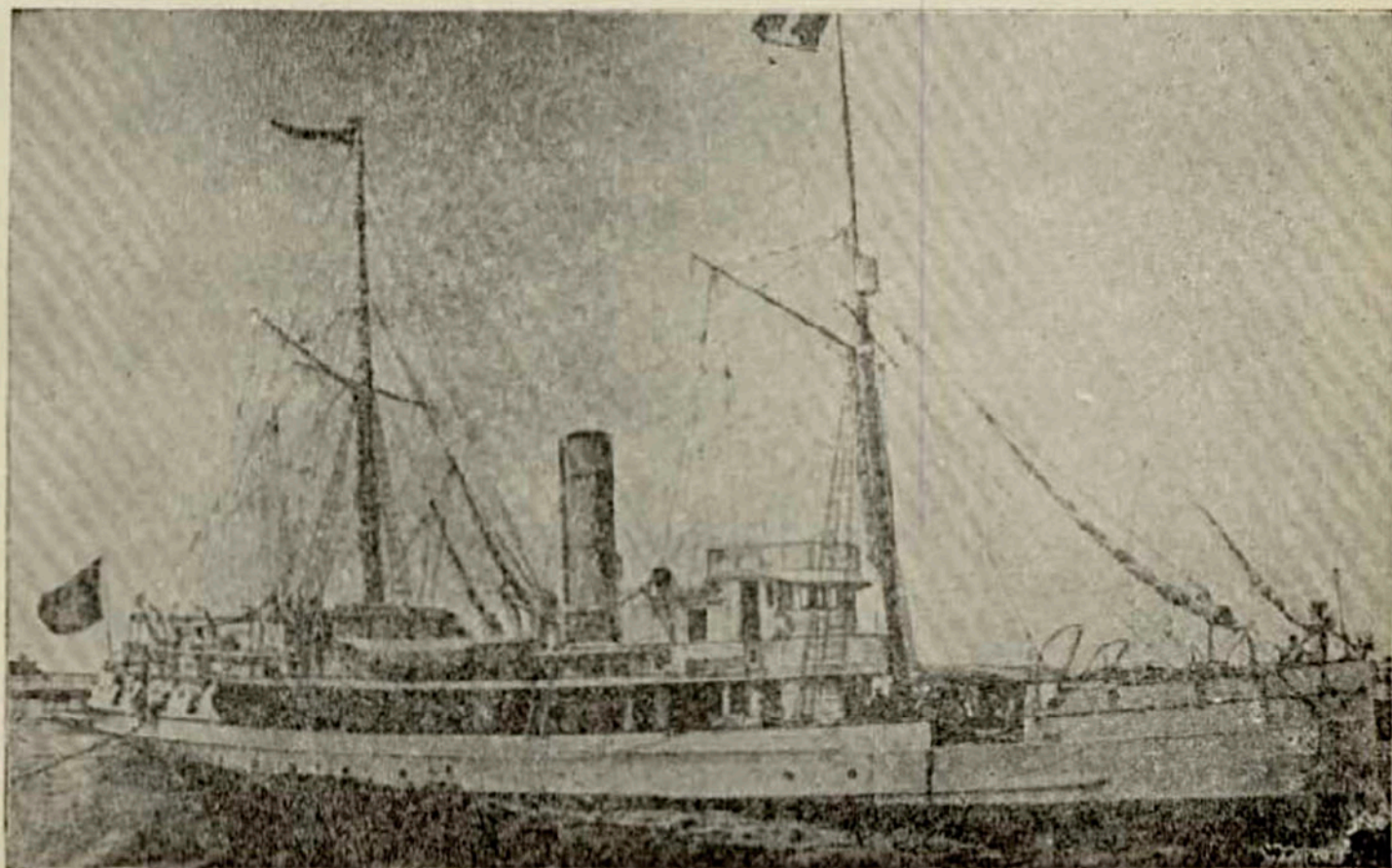
Dichas embarcaciones fueron varadas sobre los rieles sentados en piso de tierra, pues no se dispuso de fondos suficientes para cementar el dique; pero ya se contó desde entonces con una unidad para hacer la limpieza de fondos de los buques de pequeño porte.

La mencionada dársena se aprovechó para lograr un dique seco de cincuenta metros de eslora, nueve de manga y un calado máximo de nueve pies en marea alta.

Dependiente del Arsenal Nacional, fué instalada durante el año de 1907, una Estación de Torpedos, en el ángulo Sur-Poniente de los bastiones de la Fortaleza de Ulúa, del lado de la bahía de Veracruz, para ejercicios de lanzamiento de torpedos.

Para tal efecto fueron comisionados con anterioridad, en el año de 1905, el Teniente Mayor Don Luis G. López y el Segundo Maquinista José Arriola, para asistir a la construcción y recepción de tres unidades de torpedos "Whithead", de veinticuatro pulgadas de diámetro, en la fábrica Whithead de Fiume, Australia, de donde fueron adquiridos también una planta compresora de aire, un modelo de torpedo seccionable para estudio y un juego de herramientas.

La Estación de Torpedos, que se puso a cargo del Maquinista José Arriola, fué dotada de los mecanismos necesarios de lanzamiento, suspensión y reparación de los torpedos adquiridos, haciéndose ejercicios cada mes, a los que asistían los Cadetes del quinto año de estudios de la Escuela



El Buque-Guardafaros "DONATO GUERRA"

Naval Militar y los Oficiales francos de los buques surtos en bahía.

Dicha Estación de Torpedos prestó muy buenos servicios de práctica y enseñanza de lanzamiento, durante algunos años, hasta que deteriorándose con el tiempo, fué abandonada no pensándose más en sustituirla.

El programa de construcción del puerto artificial de Salina Cruz, comprendía la construcción de un dique seco, con capacidad hasta de diez mil toneladas de desplazamiento que se llevó a cabo con todo éxito, poniéndose en servicio el magnífico dique el día 30 de Enero de 1894, al ser inaugurado por el Sr. Presidente de la República Gral. Porfirio Díaz.

El mencionado dique seco de Salina Cruz, ha seguido funcionando con regularidad hasta la fecha, aun cuando solamente para limpiezas de fondos de los buques y pequeñas reparaciones, debido a que el taller adscrito al dique, es de escasa importancia y el puerto cuenta con muy pocos y exiguos elementos, lo que impide llevar a cabo reparaciones de entidad en el citado dique, que es magnífico.

En el año de 1901 se ordenó la construcción de los cañoneros "Tampico" y "Veracruz", en los astilleros de Elizabeth, en los Estados Unidos del Norte que no fueron terminados sino dos años después, debido a dificultades interiores de los astilleros. Dichos cañoneros eran gemelos, con cascos de acero-nikel, de seiscientas toneladas de desplazamiento, con dos calderas Babcock ond Wilcox y dos máquinas de triple expansión. Estaban armados con dos piezas Bethlem de cuatro pulgadas: caza y retirada y seis piezas de tiro rápido de 57 m/m. y un tubo lanza-torpedos a proa, que nunca funcionó. Fueron construidos para desempeñar también las funciones de transportes y tenían una eslora de 41 Mts., manga de 6.75 MMts. y un puntal de 4.65 Mts.

A la construcción de dichos cañoneros asistieron comisiones de Oficiales de la Armada y los Aspirantes de Primera y Terceros Maquinistas que terminaron sus estudios en la Escuela Naval Militar en aquel año, que fueron los siguientes:

Aspirante de Primera.

Arturo A. Medina.

Luis G. Izaguirre.

Luis P. Florencia.

Manuel Escudero.

Rafael Izaguirre.

Francisco Amado.

Gonzalo Sierra.

Terceros Maquinistas:

Carlos M. Peralta.

Miguel Avila.

Oscar Arenas.

Sotero Rodríguez.

Manuel J. Silva.

Leopoldo G. Correa.

Guillermo Acosta.

Los dos cañoneros salieron en conserva de la bahía de New York en Mayo de 1904, bajo el mando del Capitán de Navío Don Manuel Azueta y después de un viaje penoso, por los frecuentes garetos debidos al mal estado de las calderas llegaron a Veracruz.

El "Tampico" después de desempeñar algunas comisiones fué destinado al servicio de la costa del Pacífico, habiendo hecho el viaje para aquel litoral, a través del Estrecho de Magallanes, al mando del Capitán de Fragata Dn. José Servín y L., quien adquirió una enfermedad durante el viaje que más tarde le ocasionó la muerte.

El buque llegó a Guaymas al mando del Segundo Comandante Teniente Mayor Don Ignacio Arenas a fines del año de 1906, siendo su llegada motivo de festejos en el puerto.

El personal de Oficiales del "Tampico", en su viaje al Pacífico fué el siguiente:

Capitán de Fragata Comandante	José Servín y L.
Teniente Mayor, Segundo Comte.	Ignacio Arenas.
Primer Teniente	Arturo Puga.
Subteniente	Procopio Rodríguez.
"	Arturo A. Medina.
Aspirante de Primera	Aaron Rodríguez.
"	Isaac Serrano Tello.
"	Guillermo Ulibarri.
Jefe de Máquinas	Alfredo Smith.
	Inocencio de J. Sierra.
Segundo Maquinista	Pedro J. Reynaud.
"	Angel Baturoni.
"	José González Williams.
Pagador	Francisco Francesqui.

Durante la Revolución Maderista el cañonero "Tampico" bombardeó el puerto de Mazatlán.

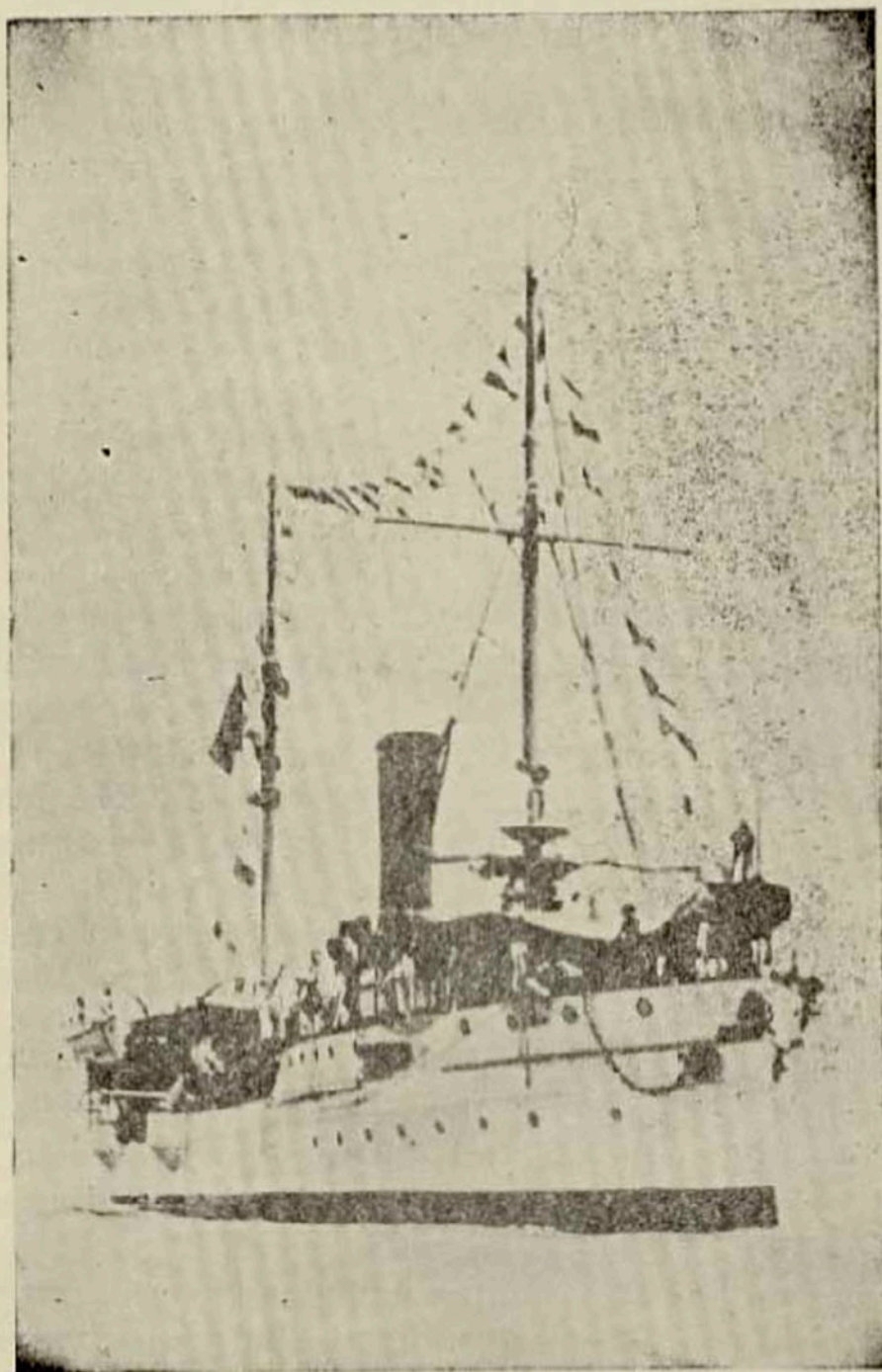
Dicho cañonero se perdió en un combate que sostuvo con el Transporte "General Guerrero", en las cercanías de Altata, frente al farallón de San Ignacio, según se relata más adelante.

El cañonero "Veracruz", quedó al servicio del Golfo, bajo el mando del Capitán de Fragata Don Manuel Trujillo y entre las diversas comisiones que desempeñó, tomó parte en las operaciones contra los mayas, llevando tropas, víveres y pertrechos a la costa de Quintana Roo. Formó parte de la Escuadrilla que condujo al Sr. Presidente de la República al puerto de Progreso en el año de '905, y condujo al Presidente Electo Sr. Don Francisco I. Madero, en una jira por el Golfo de México. Dicho cañonero se perdió años después, al ser echado a pique por órdenes superiores en el Río Pánuco, durante el asedio de las tropas constitucionalistas al citado puerto, siendo su Comandante el Teniente Mayor Agustín Guillé.

A fines del año de 1905 fué ordenada la construcción de los cañoneros "Bravo" y "Morelos" en los astilleros de la Casa Odero de Génova, Italia, así como la del Transporte "Progreso", embarcaciones que se pusieron en servicio durante los años de 1907 y 1908. Los mencionados cañoneros eran gemelos, de 1,200 toneladas de desplazamiento, casco de acero con espolón, dos máquinas de vapor de triple expansión, con tres mil caballos de fuerza, dos calderas multitubulares y tenían 73 Mts. de eslora, 10 Mts. de manga y 5 de puntal. Estaban armados con dos piezas Cannet de diez centímetros y seis piezas Schneider de 57 m/m. y desarrollaban una velocidad de diez millas.

El Transporte "Progreso" estaba dotado con una máquina de triple expansión y dos calderas escocesas; armado con cuatro piezas de 57 mm. y dos ametralladoras de 8 mm. en el puente. Tenía una amplia cámara y camarotes especiales para el transporte de tropas. Era de 74 Mts. de eslora, de 11 Mts. de manga y de 5 Mts. de puntal; desplazaba 1,500 toneladas.

Los cañoneros salieron de Génova el día 1º de Enero de 1907, formando una flotilla al mando del Jefe del Departamento de Marina Don Flaviano Paliza, siendo sus Comandantes los Capitanes de Navío Don Francisco L. Carrión del



El cañonero "Veracruz" gemelo del "Tampico".

“Bravo” y Don Cristóbal González del “Morelos”. Después de un viaje feliz llegaron a Veracruz el mes de Febrero de aquel año de 1907.

El personal de Oficiales de los mencionados buques al salir de Italia en su viaje a México, era el siguiente:

Cañonero “Bravo”

Capitán de Navío Comandante . . .	Francisco L. Carrión.
Teniente Mayor -- -- . . . -- -- . .	Gabriel Carvallo
Idem.	Rafael Carreón
Idem. -- --	Vicente Santies
Idem. -- --	Rómulo Alcívar
Aspirante de 1/a.	Francisco Amado
Idem. -- --	Gonzalo Sierra
Pagador	Manuel Sousa.

Cañonero “Morelos”

Capitán de Navío Comandante . .	Cristóbal González
Teniente Mayor -- -- . . . -- -- . .	Aurelio Aguilar
Primer Teniente	Francisco Peñarroel
Idem. -- --	Angel del Corso
Aspirante de 1/a. -- -- . . . -- -- . .	Arturo A. Medina
Idem. . . -- --	José F. Fernández

La Comisión Inspectorá que tuvo a su cargo la construcción de dos mencionados buques en Italia, estuvo integrada por los Ingenieros Navales Don Carlos Fernández Varela y Don Manuel Robles Linares, así como por el Primer Maquinista J. Coward, de origen inglés.

El “Progreso” salió del mismo puerto de Génova, bajo el mando del Capitán de Fragata Don Enrique Ramírez, llegando a Veracruz en Agosto de 1908.

Los mencionados tres buques quedaron al servicio de la costa del Golfo de México, habiendo habido necesidad de reparar las calderas de los cañoneros, poco tiempo después, cambiándoles toda la tubería de fluxes.

Por aquellos años se ordenó también la construcción del Transporte "General Guerrero", en los astilleros de Barrow, de Inglaterra, poniéndose en servicio en el año de 1909 y siendo destinado a la costa del Pacífico.

Dicho buque estaba dotado con una máquina de vapor de triple expansión dos calderas escocesas, armado con seis piezas de artillería Schnaider Cannet de diez centímetros.

Estaba acondicionado para la conducción de tropas, contando con amplios transportes y camarotes. Fué traído de Inglaterra por el Capitán de Navío Don Manuel Azueta, saliendo de Liverpool en Noviembre de 1905 y siguiendo viaje al Pacífico, vía Estrecho de Magallanes, con escalas en las Palmas, Pernambuco, Buenos Aires, Punta Arenas, Talcahuano y Callao.

Con la adquisición de las citadas unidades, recibió gran incremento nuestra Marina de Guerra, que a fines del año de 1909, contaba con las siguientes embarcaciones: en el Golfo de México, los cañoneros "Zaragoza", "Bravo", "Morelos" y "Veracruz" el transporte "Progreso" y el buque-escuela "Yucatán". En el Pacífico los cañoneros "Tampico" y "Demócrata" y los transportes "General Guerrero" y "Oaxaca". Además existían en servicio las flotillas del Sur y de Bahía Ascención, en el Territorio de Quintana Roo.

En aquellos años el personal de la Armada lo integraban como ciento cincuenta Jefes y Oficiales aproximadamente, no existiendo grado superior al de Capitán de Navío, y como dos mil quinientos hombres de mar, entre clases y marinería. No se consideró grado superior al expresado de Capitán de Navío, debido a requerimiento que hicieron los Jefes de la Armada de entonces, que representaron para pedir que dados los pocos elementos de nuestra Marina Militar, no parecía conveniente ni necesario que hubiera un grado superior al expresado, pues que los contingentes de la Armada no lo ameritaban, pudiéndose compensar los años de servicios, con recompensas periódicas en numerario ya que era necesario premiar en alguna forma, los servicios y acciones distinguidas, y así se estableció.

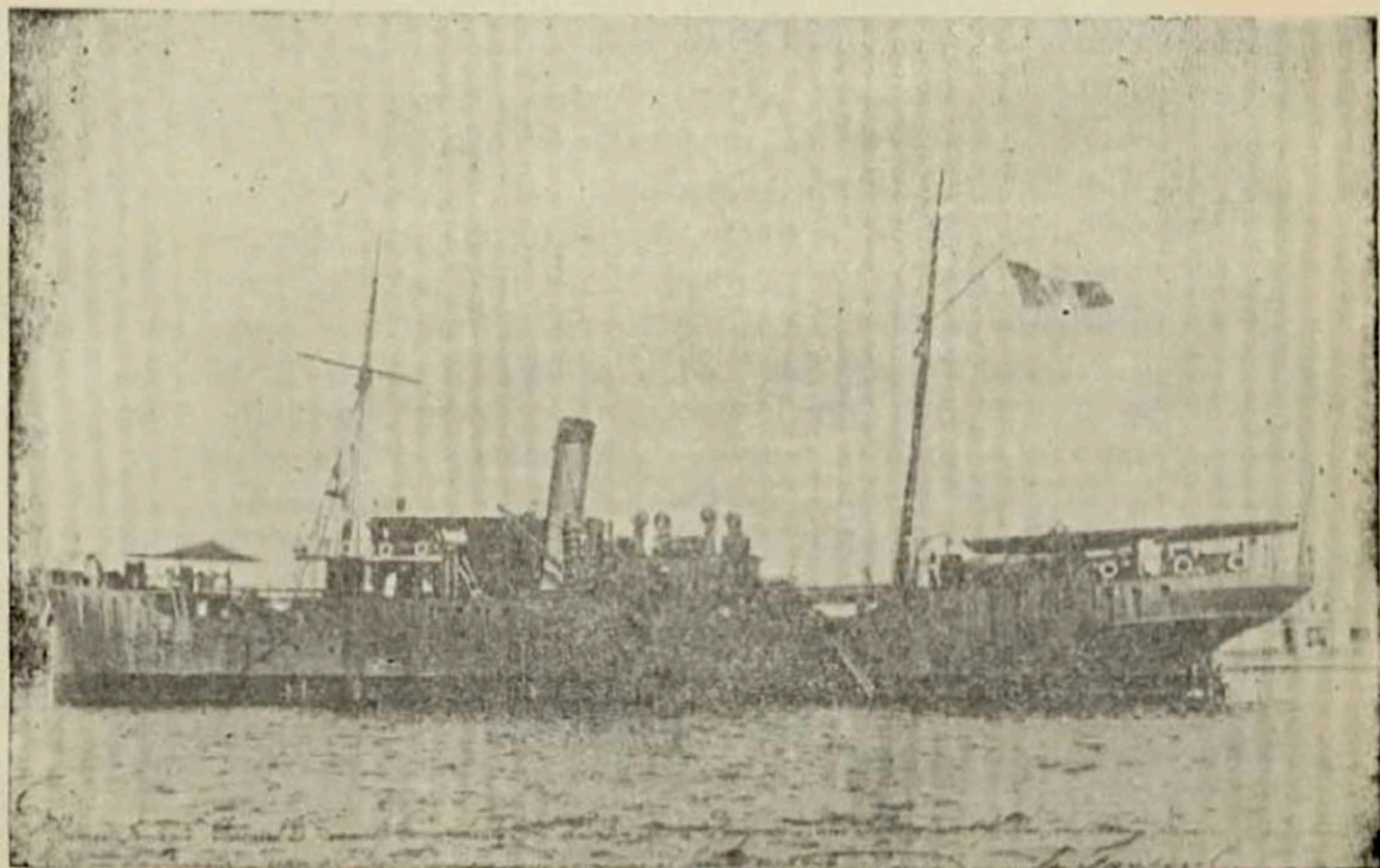
Los Jefes más caracterizados de aquellos años, eran el Brigadier José María de la Vega, que era Marino; los Capitanes de Navío Angel Ortiz Monasterio, Alejandro Cerizola, Manuel Azueta, Francisco L. Carreón, Rafael Janer, Manuel E. Izaguirre, José del Carmen Galán, Enrique Portas Ramírez; Inspectores Generales de Máquinas; Flavio Paliza, Zeferino Freire; Juan Ruiz; Capitanes de Fragata: Casimiro Pérez, Manuel Trujillo, Juan Millas de la Chapa, Guilebaldo Miranda, Hilario Rodríguez Malpica, Agustín Zendrero, Rafael Montalvo, Teófilo Genesta, Rafael Hoyos, Cristóbal González, Rafael Pereyra, Ignacio Hajar, Carlos M. Carranza, Alberto Zenteno, José Servin y L., Miguel Pozo y otros; Ingenieros Navales Jesús Dosamantes, Manuel Robles Linares, Carlos Fernández Varela, Miguel Rebolledo, Manuel Espinoza; Tenientes Mayores Gabriel A. Carvallo, Othon P. Blanco, Francisco Ochoa, Pedro Molina Sánchez, Aurelio Aguilar, José María Cáceres y otros; Oficiales Genaro Acosta, Rómulo Alcibar, Vicente Solache, Alejandro González Baez, Luis G. López, Alberto Gochicoa, Francisco Rivadeneyra, Nicolás Varela, Francisco Peñaruel, Agustín Gillé, Arturo Puga, Vicente Senties, Eduardo Oliver G., Francisco Murguía, José Barquin, Ignacio Arenas, Francisco González Rubio, Jesús Rodríguez, Juan Guldberg (noruego), Ignacio Torres, Tristán Canales, y otros; Maquinistas Navales: Miguel Hoyos, José Arreola, José Hurtado de Mendoza y otros muchos subalternos. Por aquellos tiempos, estuvieron prestando sus servicios en nuestra Armada Nacional, los oficiales chilenos Alberto Fuentes Manterola y Pedro H. Salvá, que fueron admitidos con el grado de Primeros Tenientes, refugiados políticos de su país, pertenecientes a la Armada Chilena.

Entrt los Capitanes de la Marina Mercante de aquella época, se recuerdan los nombres de Francisco Alvarez, Manuel Batista, Adolfo Bassó, Rafael Berzunza Castelo, Ernesto Baqueiro, Emilio Félix Caula, Fernando Casariego, Jaime Carriga, Francisco de la Cabada, Enrique Carrera Alomía, Andrés Calcáneo, Cristóbal Coronado y otros muchos.

Integraban también el personal de nuestra Marina Mer-

cante, un grupo numeroso de marineros españoles nacionalizados mexicanos, que controlaban la mayoría de las comisiones en los buques nacionales. Un grupo también numeroso como hasta la fecha, formaba parte del personal de Marina, con carácter de Patrones de Costa, que tenía el mando de las embarcaciones de vela de pequeño porte en servicio de Cabotaje. De estos Patrones de Costa, que los había de Primera y de Segunda, algunos desempeñaban las funciones de Prácticos de Puerto.

Todos los nombrados, de categoría militar, con pocas excepciones, eran procedentes del H. Colegio Militar, donde hicieron sus estudios de Náutica para Oficiales de Guerra de la Armada, siendo desde el año de 1901 cuando comenzaron las primeras promociones de Oficiales salidas de la Escuela



El Transporte de Guerra "PROGRESO".

Naval Militar, fundada en el año de 1897, registrándose como los primeros Oficiales salidos de dicha Escuela, los Subtenientes José Rodríguez Malpica, Luis Hurtado de Mendoza y Rafael Izaguirre.

Debe hacerse mención de los Oficiales de Mar de Primera de aquella época: Emilio Chico, Román Romero Rodríguez, Zenón Contreras, Ramón Zamora, Manuel Carvalleda, José Armenta y otros más, quienes fueron los instructores de prácticas marineras de varias generaciones de Guardiamarinas y Cadetes, así como de marinería, y los fundadores de la disciplina de las tripulaciones a bordo de los buques de guerra, de quienes fueron competentes maestros en su calidad de hábiles Contra maestros y Condestables, formados y educados a bordo de nuestra inolvidable corbeta-escuela "ZARAGOZA".

Habiendo recibido invitación oficial el C. Presidente de la República General Don Porfirio Díaz, del Gobernador de Yucatán, para visitar aquel Estado, que se encontraba en un período de auge fué aceptado y al efecto, se organizó una Escuadrilla para conducir al señor Presidente.

La Compañía Hamburg Amerika Line, ofreció y puso a disposición del Sr. Presidente de la República, el vapor de su propiedad "Bismark", pero el General Díaz dió preferencia al cañonero "Bravo", utilizando el "Bismark" para embarcar a su señora esposa Dña. Carmen Romero Rubio de Díaz y a la comitiva que lo acompañó durante aquella jira.

El convoy salió del puerto de Veracruz el día 2 de Febrero de 1905 integrando la Escuadrilla los cañoneros "Zaragoza" su Comandante Capitán de Navío Agustín Zendrero; "Bravo", su Comandante Capitán de Navío Francisco L. Carrión, Jefe de la Escuadrilla; "Morelos", su Comandante Capitán de Fragata Aurelio Aguilar y "Veracruz", su Comandante Capitán de Fragata Don Manuel Trujillo, siguiendo las aguas de la escuadrilla el vapor alemán "Bismark".

Se nombró un piquete de Alumnos de la Escuela Naval Militar para dar escolta al Sr. Presidente, que embarcó en el cañonero "Bravo", donde se izó la insignia presidencial al pisar la cubierta el General Díaz, siendo saludada con salvas

de veintiún cañonazos por todos los buques surtos en el puerto.

El viaje se hizo con toda felicidad siendo la primera vez que nuestros buques de guerra se agrupaban en número mayor de dos, para navegar en conserva, habiéndose aprovechado la ocasión para efectuar durante la travesía, diversas evoluciones tácticas.

Después de ocho o diez días de estancia del Sr. Presidente y su comitiva en la capital del Estado de Yucatán, donde inauguró diversas obras, siguió el convoy a Veracruz con sus distinguidos viajeros, haciéndose nuevos honores al Sr. Presidente de la República al desembarcar del cañonero "Bravo".

En el mes de Diciembre de 1909, la Presidencia de la República dispuso que el Transporte de Guerra "General Guerrero" al mando del Comandante Don Manuel Azueta, hiciera viaje a Corinto, Nicaragua, con el fin de embarcar y conducir a nuestro país, al Presidente de aquella república, que por cuestiones de carácter político, renunció a su cargo.

Al efecto, siendo Director de la Escuela Naval Militar, el Sr. Capitán de Navío Don Manuel Azueta, recibió instrucciones para tomar el mando del "General Guerrero" y desempeñar aquella comisión, delicada por tratarse de un asunto relacionado con la política internacional.

El Comandante Azueta recibió órdenes directas del Sr. Presidente de la República, que lo era el General de División Don Porfirio Díaz, en un mensaje que decía:

"Vaya Ud. a Corinto, y traiga al Sr. General José Santos Zelaya, en el "Vicente Guerrero". Y si la escuadra americana intenta arrebatárselo, hunda Ud. el barco, antes que entregar al Presidente de Nicaragua a los Estados Unidos".

La conducción del Sr. Presidente Zelaya a nuestro país, a bordo de un buque de guerra mexicano, originó a nuestro gobierno ciertas complicaciones internacionales con los Estados Unidos.

El mes de Mayo de 1911 habían llevado las fuerzas de la revolución maderista a las goteras del puerto de Acapul-

co, cuya población atacaron por sorpresa, logrando entrar bajo la protección de las sombras de la noche del día 9.

Se encontraba en puerto casualmente el cañonero "Demócrata" procedente de Minizo, donde embarcó una compañía del 31 Batallón para reforzar la guarnición de Acapulco, estando el buque bajo el mando de su Comandante Don Ignacio Torres, quien al darse cuenta del tiroteo que las tropas del puerto entablaron con los rebeldes, al amanecer del día 10 comenzó a hacer fuego con la artillería de a bordo, atacando a las tropas revolucionarias que comenzaron a salir de la población, y permaneció bajo la vigilancia para impedir que entraran nuevamente.

Al día siguiente salió del puerto para bombardear la entrada a Acapulco por el lado de Pié de la Cuesta, lugar por donde comenzaron a llegar tropas de los rebeldes, en su intento de apoderarse de la Plaza.

Al triunfar la revolución de 1910 y después de que los partidarios del Sr. Don Francisco I. 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, extendiéndolo hasta el puerto de Progreso, conduciendo al Sr. Madero y a su comitiva, en jira política por aquellas regiones.

La primera escala se hizo en Coatzacoalcos, siguiendo después a Frontera, donde desembarcó el Sr. Madero para trasladarse a Villa Hermosa y continuando el "Veracruz" a Ciudad del Carmen, donde esperó al Sr. Madero para conducirlo a Campeche.

Después de una permanencia de cinco días en este último puerto, el candidato presidencial y sus acompañantes embarcaron nuevamente en el "Veracruz", para ser conducidos a Progreso, de donde se trasladaron a Mérida y días después regresaron para embarcarse y hacer viaje directo al puerto de Veracruz. En todos los lugares que visitó el Sr. Madero fué recibido triunfalmente, con grandes manifestaciones populares.

Durante aquella jira el buque estuvo bajo el mando del Capitán de Navío Don Aurelio Aguilar, llevando como Segundo Comandante al Primer Teniente Don Vicente Senties y como Oficiales de Cubierta a los Segundos Tenientes Francisco Amado y Juan de Dios Bonilla y al Subteniente Don Carlos Morales Díaz.

Al establecerse el Gobierno Federal bajo la presidencia del Sr. Madero, el 6 de Noviembre de 1911, todo el personal de la Armada, continuó en servicio en las mismas condiciones en que estaba anteriormente, siendo designado Jefe del Estado Mayor Presidencial, el Capitán de Navío Don Hilario Rodríguez Malpica y poco tiempo después, Jefe del Departamento de Marina, el Capitán de Navío Don Manuel E. Izaguirre.

El 16 de Octubre del año de 1912 se sublevó en Veracruz, el General Félix Díaz, con las tropas de la guarnición, por cuyo motivo el Gobierno Federal organizó una columna bajo el mando del General Don Joaquín Beltrán, que marchó sobre el puerto a someterlo.

En la bahía se encontraban fondeados los cañoneros "Zaragoza", "Bravo", "Morelos" y "Veracruz", que no secundaron el movimiento, agrupándose en Escuadrilla de la que tomó el mando después el Comodoro Don Manuel Azueta, que izó su insignia a bordo del cañonero "Morelos", su Comandante el Teniente Mayor Don Arturo A. Medina. El Comandante del "Zaragoza" era el Capitán de Fragata Don Vicente Solache; y el del "Veracruz", el Capitán de Fragata Don Manuel Trujillo, quien más tarde formó parte del Consejo de Guerra que juzgó al Gral. Díaz, sentenciándolo a muerte.

Al iniciarse el movimiento rebelde, se hizo circular la versión de que todo el Ejército estaba de acuerdo con el Gral. Félix Díaz y de que había sido derrocado el Presidente de la República Don Francisco I. Madero; tal vez a ello se debió que antes de constituirse la Escuadrilla, hizo una visita a bordo del "Morelos", el Comodoro Manuel Azueta, acompañado del Capitán de Navío Don Agustín Zendero, entre-

vistando al Comandante Medina, con el fin de tratar acerca de la conveniencia de cambiar de actitud.

El Comandante del "Morelos", Teniente Mayor Arturo A. Medina, manifestó su firme actitud de no secundar el movimiento y alistó su buque para hacerse a la mar con destino a Tampico, si los demás buques se agregaban al movimiento rebelde, dispuesto a repeler cualquier ataque que se le hiciera.

Igual visita hizo el Comodoro Azueta al cañonero "Veracruz", donde fué recibido por el Segundo Teniente Carlos Morales Díaz, Oficial de Guardia, quien al ser interrogado por el Comodoro Azueta, acerca de la actitud que el buque había tomado, manifestó que habían resuelto esperar órdenes de México, y que mientras tanto, estarían cumpliendo con su deber, no adhiriéndose al movimiento del General Félix Díaz.

El Comandante Azueta manifestó su acuerdo y simpatía con dicha actitud y en su calidad de Jefe de la Armada más caracterizado en el puerto, dispuso pedir órdenes a México, por conducto de lo inalámbrica de uno de los vapores americanos de la Ward Line que se encontraba en puerto, recibiendo contestación inmediata, en que se le manifestaba que el Señor Don Francisco I. Madero, continuaba siendo el Presidente Constitucional de la República, y que esperaba que los elementos de la Armada, cumplieran con su deber.

La determinación del personal de la Armada de los cuatro cañoneros surtos en la bahía de Veracruz, constituyéndose en Escuadrilla y no desconociendo al gobierno de la Nación, fué factor de primer orden que decidió la caída del Gral. Félix Díaz, que se vió aislado. De haber contado con el apoyo de los cuatro cañoneros, que representaban una fuerza naval de importancia, otro hubiera sido el resultado del ataque a Veracruz por las fuerzas del Supremo Gobierno.

Al sublevarse también el destacamento de la Fortaleza de San Juan de Ulúa, aprehendieron al Jefe del Castillo, Coronel Don José Ma. Hernández, los presos fueron liberados, evadiéndose por el malecón del Norte, por cuyo motivo rompió el fuego sobre ellos el cañonero "Bravo" y sobre la Fortaleza el cañonero "Zaragoza".

El movimiento rebelde fué prontamente sofocado, pues al atacar el puerto las fuerzas federales, después de cambiarse algunos tiros, el General Díaz se sometió y fué hecho prisionero por las tropas del General Beltrán, que entraron a Veracruz el día 23 de Octubre

El Señor Presidente Madero envió una felicitación al Jefe de la Escuadrilla Comodoro Don Manuel Azueta y a los Comandantes y tripulaciones de los buques, por conducto de su Jefe de Estado Mayor, Capitán de Navío Hilario Rodríguez Malpica, quien visitó personalmente a cada buque, enalteciendo su actitud de fidelidad al Supremo Gobierno.



Comandante y Oficiales del Transporte "General Guerrero", en su viaje de Europa al Pacífico llegando a Salina Cruz.—Sentados de izquierda a derecha: Mayor Médico Gustavo Cacho, Capitán de Navío Manuel Azueta, Teniente Mayor Ignacio Arenas.—De pie, de izquierda a derecha: Pagador Francisco González Carrasco, 2º Teniente Luis G. Izaguirre, 2º Maquinista Alonso Elizondo, 1er. Teniente Rajael Carreón y 2º Teniente Francisco Amado.

CAPITULO X

El viaje del cañonero "Morelos" al Pacífico. — La Isla Clíperon. — La Revolución Constitucionalista. — Sublevación del cañonero "Tampico. — La Flotilla organizada para combatirlo. — Diversos combates entre el "Guerrero" y el "Tampico". — Salida de la escuadrilla del puerto de Tampico. — Incidente en Tampico que originó el ataque de la Escuadra americana a Veracruz. — Primer ataque aéreo ocurrido en la República. — Sublevación de la tripulación del transporte "Progreso" en el puerto de Alvarado. — La toma de Veracruz por tropas americanas. — Parte oficial del ataque y defensa de la Escuela Naval Militar. — Relación del personal de dicho Establecimiento. -- Rectificaciones a informes equivocados respecto a la defensa de la citada Escuela Naval.

Para integrar los contingentes de la Armada en el Pacífico, se acordó en el año de 1912, que el cañonero "Morelos", pasara a aquella costa, vía estrecho de Magallanes, lo que tuvo efecto saliendo el buque de Veracruz, el día 9 de Noviembre de aquel año.

Fué designado Comandante el Capitán de Fragata Don Antonio Ortega y Medina y se dispuso que embarcaran para hacer sus prácticas reglamentarias, durante el viaje, los Aspirantes de Primera Javier González Arenas, Carlos G. Morales, Luis Schaufelberger, Manuel G. Camiro, Jesús D. Macías, Luis Vázquez S. y Manuel Trujillo.

El viaje se llevó a cabo haciéndose la primera escala en La Habana y siguiendo después para Puerto España, Pernambuco, Río de Janeiro, Buenos Aires, Punta Arenas, Coronel y Callao, para arribar a Salina Cruz el 20 de Marzo de 1913, después de ciento treinta días de viaje y una navegación de 13,336 millas.

La "Revista Militar" de Mayo y Junio de 1939, publicó una reseña de aquél interesante viaje hecha por el Capitán de Navío Maquinista Naval Don Antonio B. Argudín Corro, que hizo la travesía a bordo del "Morelos" en calidad de Segundo Maquinista. De dicha reseña se copian los párrafos siguientes:

"En los primeros días de Octubre de 1912 y después de que el cañonero "Morelos" fué sometido a pruebas por el cambio que se hizo de sus calderas, y reparación total, en el Arsenal Nacional de Veracruz, se recibieron a bordo las órdenes correspondientes para hacer todos los preparativos necesarios a un largo viaje. Para el elemento de mar y sobre todo para el de la Armada, la noticia en aquella época, fuera de los rutinarios a Quintana Roo, era algo extraordinario, por lo que dichas órdenes causaron entre la dotación del buque, gran regocijo".

“... al fin se dieron las órdenes de salida y con ellas se recibió el derrotero que teníamos que cumplir. Visitaríamos las principales capitales de la América del Sur. Nada más instructivo para nuestra carrera de marinos militares.

“El amanecer del día 9 de Noviembre fué espléndido, o tal vez así lo vimos los que ansiosamente esperábamos la partida. El gallardo buque había recibido sus últimos retoques de pintura y sus dos chimeneas amarillas se destacaban en su blanco casco, semejando una gaviota orgullosa meciéndose al compás de la marejada de la bahía.

Se levó una de las anclas y se hicieron los últimos preparativos en espera de las órdenes del Comandante para hacerse a la mar. Al medio día todo el personal estaba a bordo y a las dos de la tarde comenzó la maniobra de salida. El malecón fué invadido por una multitud deseosa de contemplar la salida del cañonero, que se alejaba de nuestras costas llevando en su seno tantos seres queridos, de los cuales algunos no volverían. El buque hizo proa a la bocana y comenzó su marcha lentamente cual si se resistiera a abandonar el puerto, en donde quedaban recuerdos de tantos años, ya que era probable que no volviera a estas costas. Nadie llegó a imaginarse, en esos momentos de tristeza para unos y de alegría para otros, que ese gallardo buque sería una de las víctimas de nuestras contiendas interiores y que su espolón no volvería a hender las aguas del Golfo de México.

Nos alejamos del puerto llenos de entusiasmo ante el panorama de visitas y satisfacciones que se nos esperaban en los lugares que deberíamos tocar en nuestro viaje; en el malecón se agitaban los pañuelos cual una parvada de gaviotas, en señal de despedida y bien pronto fueron esfumándose ante la distancia, los edificios de la ciudad. Nos encontrábamos en marcha normal y en brazos de la inmensidad, llevando en nuestros corazones la nerviosidad de una triste despedida y la alegría del que esperaba conocer otros países.

La primera escala de nuestro viaje fué la Habana, bella ciudad y hermoso puerto de la isla de Cuba, en el que algunos de nosotros conservábamos recuerdos de amistades logradas en los cruceros de instrucción siendo cadetes, que nos

hacían olvidar a los seres queridos, que quizás aún tenían sus ojos empañados por el llanto.

La navegación desde Veracruz la hicimos en cuatro días, habiendo tenido un tiempo magnífico y el día 13 de Noviembre a las nueve de la mañana, la proa de nuestro gallardo "Morelos" se adentraba en la bahía de la Habana, haciendo el saludo reglamentario de veintiún cañonazos frente al Castillo del Morro...

El día 20 zarpamos de la Habana, llevando grata impresión de nuestra visita, con destino a Puerto España, Trinidad, a donde llegamos el día 27 a las ocho y media de la mañana.

Allí pudimos contemplar las diversas costumbres de los nativos isleños y de tribus variadas que forman la población primitiva de la isla, y el día 3 de Diciembre levamos, rumbo a Pernambuco, Brasil, en donde fondeamos el día 14. Esta navegación fué la más larga, pues duró once días y estuvo llena de atractivos, tanto por las observaciones astronómicas que se presentaron, como por el acontecimiento chusco y tradicional del paso de la Línea Ecuatorial.

Desde nuestra salida de Puerto España, los lobos de mar, que eran aquellos que ya habían pasado el Ecuador, preparaban nuestro espíritu para presenciar la ceremonia del bautizo, tradición muy arraigada entre los marinos ingleses y como el Jefe de Máquinas del "Morelos", Sr. Alfredo Pettit, era precisamente de esa nacionalidad, él se encargó de hacer los preparativos necesarios.

Varias narraciones habíamos escuchado de tal acontecimiento, a cual más atractiva, contribuyendo esto a que todos deseáramos ansiosamente llegara el momento preciso. El día 9 de Diciembre, después de que los Oficiales del Cuerpo General hicieron sus observaciones del medio día, anunciaron que al día siguiente cruzaríamos la Línea Ecuatorial. La noticia corrió como un reguero de pólvora y en todos los semblantes se reflejaba la ansiedad por contemplar la ceremonia del bautizo, que tanto nos habían anunciado.

Entre la tripulación, los viejos marineros apostaron a dos de ellos en el castillo de proa al amanecer del día 10,

deseando gozar a costa de los novatos o aprendices, con instrucciones de dar la voz, en el momento de cruzar el Ecuador. Entre tanto en el departamento de máquinas, se preparaban las bombas para que en el momento oportuno, todas las mangueras, conectadas ya en sus tomas, lanzaran sus potentes chorros de agua en todas direcciones.

Llegó el momento, la sirena lanzó la señal preventiva convenida; estábamos a pocos metros de la Línea, que divide el mundo, y dentro de pocos instantes nuestro gallardo cañonero hendería las aguas del hemisferio Sur. Las bombas comenzaron a funcionar y las mangueras, colocadas sobre la borda, lanzaban sus chorros hacia la mar, en espera de quien las manejara. La sirena lanza dos silbidos cortos, era el momento en que la proa del buque cortaba el Ecuador. En este preciso instante apareció nuestro Jefe de Máquinas en la cubierta, vistiendo el traje de Neptuno Poseidón, empuñando el Tridente molineador de los cimientos; volvimos a vista al mar, esperando que de aquellas aguas tropicales, surgiera la diosa Tetis de los pies de plata en su concha nacarada, remolcada por tritones y escoltada por hermosísimas nereidas; vana ilusión!, no vimos nada; y sólo recibimos sobre nuestros cuerpos los efectos de un baño confortador, que nos dejaba la impresión de que estábamos cuajados, ya que habíamos cruzado el Ecuador. Neptuno empuñaba una de las mangueras y la dirige al puente, en donde se encontraba el Comandante con algunos Oficiales. Desde este instante el baño se hizo general y las mangueras lanzaban sus chorros de agua en todas direcciones, no quedando uno que no estuviera bañado totalmente.

Neptuno, por la lumbrera de la máquina, introdujo la manguera, bañando al maquinista de guardia, el hoy Capitán de Navío M. N., Horacio Jiménez y al personal que con él se encontraba. Fueron instantes de verdadera satisfacción, lejos de nuestra Patria y ya podíamos considerarnos como lobos de mar.

Después de este acto y restablecida la normalidad, el Jefe de Máquinas Pettit, recorrió el buque con varias botellas de whiskey (su bebida predilecta) convidando a todos

sin distinción alguna. Eran las 11 horas y continuamos nuestro viaje, llenos de grandes emociones y bellas perspectivas, para los puntos que nos faltaba tocar.

El 14 de Diciembre fondeamos en Pernambuco, de donde después de una reparación a uno de los ejes propulsores, salimos el día 24, lamentando hacerlo por ser el día siguiente el de Navidad; no obstante ello, tomamos las providencias necesarias para celebrar la tradicional cena de Noche Buena, que revistió gran solemnidad, pues tanto la tripulación como los Jefes y Oficiales, convivieron en la mesa improvisada en cubierta. Se brindó por nuestro gobierno y por nuestras familias, así como por el feliz término de nuestro viaje.

Nos dirigimos a Río de Janeiro, importante capital del Brasil, en la que suponíamos encontrar grandes atractivos. El día 29 de Diciembre al amanecer, ya se dibujaba la costa que encerraba la bahía de Río de Janeiro. Al pasar a inmediaciones de la Isla del Gobernador, en donde se encuentran varios establecimientos industriales y el Campo de Aviación Militar fuimos saludados por una multitud que vitoriaba a nuestro país. Al dar fondo en el puerto, se hizo el saludo reglamentario a la nación brasilera, siendo contestado por uno de los fuertes modernos, enclavado en la Isla Covras; asimismo nuestro buque saludó a la Armada del Brasil, que se encontraba en el fondo de la bahía, contestando el saludo el acorazado "Minas Geraes", buque insignia de la Escuadra.

Después de las visitas oficiales, nos dispusimos para saltar a tierra. Río de Janeiro es actualmente una ciudad moderna con más de un millón de habitantes, capital del Brasil, con numerosos edificios de importancia.

Poseo numerosos parques y jardines, que hacen de la ciudad un verdadero centro de atracción. Entre los edificios notables, merece citarse el Teatro Municipal, que puede contener 20,000 espectadores y con igual munificencia que el de la Opera de París.

A nuestra llegada el gobierno brasilero, había designado una comisión formada por Jefes y Oficiales del buque-escuela "General Baquedano", al que conocimos en Veracruz,

en ocasión de celebrarse las fiestas del Centenario de nuestra Independencia. Es de suponer que este distinguido personal que había recibido grandes atenciones en nuestro país, tratara de corresponderlas y en verdad se excedieron en ellas y guardaremos para toda la vida, los recuerdos de las distinciones de que nos hicieron objeto.

Tuvimos la satisfacción de pasar allí el día primero del año y visitar la quinta "Boa Vista", residencia del último Emperador del Brasil; se encuentra rodeada de espléndidos jardines, que nos hicieron recordar a nuestro Chapultepec.

El día 4 de Enero de 1913, abandonamos aquel puerto, arrumbando a Buenos Aires, a donde llegamos después de cinco días de una navegación feliz. Este magnífico puerto, capital de la República Argentina, y situado en el estuario del río de la Plata, es una de las ciudades más bellas de la América del Sur. Cuenta con numerosos edificios de importancia, mereciendo especial mención la "Casa Rosada" o Palacio de Gobierno, capaz de competir con la Casa Blanca de Washington; la catedral en donde reposan los restos del Libertador San Martín y en la que se celebró una ceremonia, al depositar toda la tripulación mexicana, una corona de flores naturales, en la tumba que guarda tan sagrados despojos.

Dicha ceremonia revistió gran solemnidad, pues las tropas argentinas uniformadas de gran gala, formaron valla por la que desfilábamos hasta la catedral, en donde fuimos recibidos por las más altas dignidades eclesiásticas. Al depositar la ofrenda, se dejaron oír las notas de nuestro himno patrio, que nos emocionó hondamente, y a continuación el argentino. No es fácil expresar el amor a la Patria, que se exalta, cuando las notas de nuestro himno suenan en nuestros oídos en un país extranjero.

La comisión nombrada por el gobierno argentino para atendernos, estaba integrada, como en Río de Janeiro, por el Comandante y Oficiales de la fragata-escuela "Sarmiento", que visitó Veracruz cuando se celebraron las fiestas del centenario. Esto basta para comprender que solo atenciones tenían para nosotros. Los días en esa capital se sucedían con anotación de festejos e impresiones variadas, siendo preciso

prolongar nuestra estancia para cumplimentar con tantos agasajos que se nos ofrecían.

El día 24 de Enero, después de dos semanas de estancia, abandonamos ese inolvidable puerto, llevando recuerdos muy gratos del gobierno y del pueblo argentino.

El 30 de Diciembre entramos al estrecho de Magallanes y al día siguiente fondeamos en Punta Arenas, puerto más austral de nuestro viaje. Teníamos a la vista la Tierra del Fuego, con sus grandes montañas coronadas de nieve; la que por mucho tiempo fué una incógnita para el resto del mundo, y tierra de leyendas horrorizantes; reputada como un escenario tradicional de naufragios, de miserias y desolación; sin embargo es uno de los territorios más hermosos de la América del Sur.

Los habitantes autóctonos que viven en aquellos territorios, han sido refractarios a la civilización y andan casi desnudos a pesar del intenso frío. Tan pronto fondea un buque en los diversos abrigos del estrecho, acuden a bordo en solicitud de aguardiente y víveres, a cambio de pieles de nutria y de otros animales.

Entre los poblados y fondeaderos que tuvimos oportunidad de conocer durante nuestra navegación por el estrecho y sus canales, tan llenos de atractivos, peligros y enseñanzas, merecen mencionarse los llamados "Última Esperanza" y "Puerto Consuelo"; en este último punto existe un cementerio, dedicado por costumbre o tradición, a depositar las cruces que cada buque al pasar por el estrecho, deja con su nombre y fecha de su paso. Nosotros fuimos a depositar la nuestra en aquellas tierras heladas, como un recuerdo de nuestra Patria, de la que nos encontrábamos alejados varios miles de millas.

Nuestra navegación no tuvo tropiezo alguno y nuestro cañonero se deslizaba a doce millas de velocidad por las heladas aguas de los canales, hasta el día 8 de Febrero en que salimos por el Golfo de Peñas, al Océano Pacífico, arrumbando al puerto de Coronel de la costa de Chile, a donde llegamos el día once a las nueve horas.

Antes de tomar el fondeadero, nuestro buque fué rodea-

do por un gran número de embarcaciones, que atracaron conduciendo a las autoridades del puerto y a muchas hermosas mujeres, que rompiendo las reglas del ceremonial marítimo, asaltaron nuestro cañonero. Las bellas chilenas, una vez a bordo, entonaron nuestro himno nacional, haciéndonos recordar a nuestra lejana Patria, llenos de emoción.

Nuestra estancia en Coronel fué una de las más agradables de la travesía, por las manifestaciones inolvidables de afecto para nosotros que recibimos, no solamente de las autoridades chilenas, sino de los particulares en forma espontánea.

El día 15 de Febrero zarpamos con destino al Callao, primer puerto del Perú, en donde fondeamos el día 22 a las once de la mañana, después de una navegación feliz con un tiempo magnífico.

Los festejos organizados por el Gobierno peruano, tuvieron lugar en su mayoría, en la ciudad de Lima, capital del Perú, a doce kilómetros del Callao, bella ciudad vergel de las hermosas limeñas, a quienes con toda justicia se les considera como las más bellas de América. En todas partes éramos recibidos con grandes muestras de simpatía, y fueron muchas las atenciones recibidas de parte del gobierno peruano.

Un suceso de trascendencia tuvo lugar durante nuestra estancia en el Callao, que vino a entristecernos grandemente. Nos encontrábamos en un baile ofrecido por las altas autoridades del Callao, cuando llegaron las primeras noticias de nuestro representante diplomático, de que en México había estallado la guerra civil.

El Gobierno Constitucional del Sr. Madero había sido derrocado y asesinados el Presidente y Vicepresidente de la República. -Se comprenderá la impresión que nos causó tan desagradable noticia, lejos de la Patria y expuestos a comentarios tan poco favorables, dadas las circunstancias en que los acontecimientos se habían desarrollado.

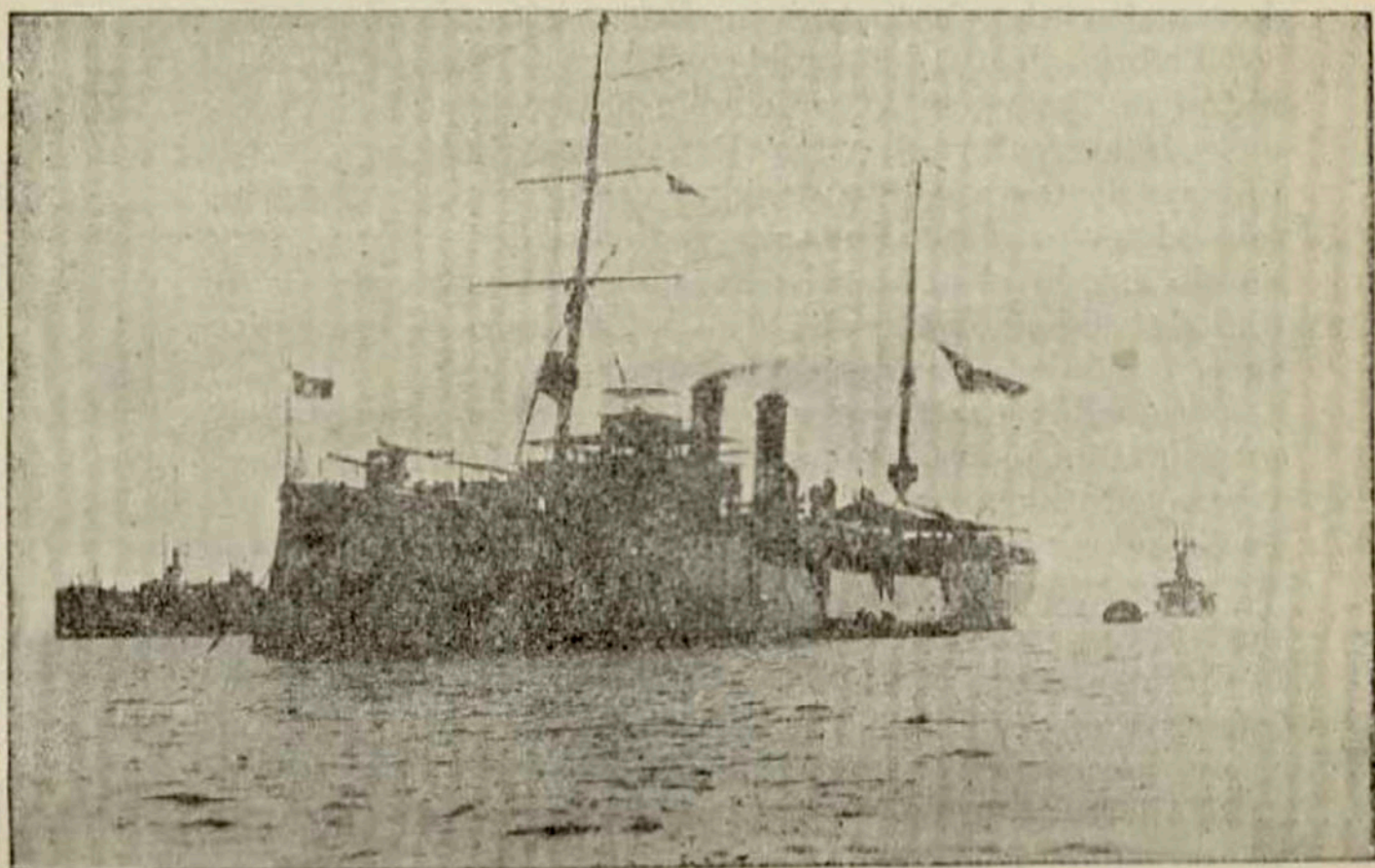
Al tener conocimiento de lo ocurrido en nuestro infortunado país, abandonamos aquella fiesta, terminando desde ese momento, la alegría que nos había acompañado en nuestro

largo viaje. Nadie se imaginaba cuantas sorpresas más nos reservaba el destino al llegar a costas mexicanas.

El día primero de Marzo dejamos el Callao, después de tomar el tiempo indispensable para proveernos de combustible y de víveres, y salimos rumbo a Panamá, el último puerto extranjero de nuestro itinerario, a donde llegamos el día 7.

Allí comenzamos ya a palpar las dificultades originadas por el cambio de gobierno pues se carecía de las órdenes necesarias para ministrar fondos indispensables para el avituallamiento del buque, con lo que sufrimos el retardo consiguiente, con gran disgusto de nuestra parte, ya que teníamos ansiedad de llegar a la Patria, carentes como estábamos en absoluto, de noticias sobre la situación reinante.

Tanto por los acontecimientos que se desarrollaban en nuestra capital, como por la intranquilidad de nuestros es-



El Cañonero "Morelos" gemelo del "Bravo"

píritus, declinamos los festejos que en Panamá se nos ofrecieron, limitándonos únicamente a los cumplimientos oficiales.

Con gran satisfacción el día 15 de Marzo levamos anclas rumbo a Salina Cruz, primer puerto mexicano de la costa del Pacífico que tocaríamos y a donde todos deseábamos arribar lo antes posible. Desde nuestra salida de Panamá, el "Morelos" cual si quisiera interpretar nuestros deseos, parecía acelerar su marcha, cortando su espolón velozmente las aguas rumbo a México. Horas antes de llegar a Salina Cruz, tuvo que moderarse la marcha debido a que el condensador de babor no trabajaba con regularidad, pues el vacío había casi desaparecido, al grado de que al dar fondo en Salina Cruz, la máquina de babor no pudo dar atrás.

Qué satisfacción era pisar nuevamente tierra mexicana, Habíamos efectuado un recorrido de 13,336 millas, empleando en el viaje ciento treinta días, visitando diversos países.

El viaje efectuado por el cañonero "Morelos", dió oportunidad de llevar en los pliegues de nuestra gloriosa bandera, un saludo fraternal a las Repúblicas Sudamericanas y dió lugar a demostrar la capacidad profesional de nuestros marineros al navegar por lugares preñados de peligros, proporcionando a todo el personal grandes enseñanzas, con la diversidad de razas y costumbres e importancia de los países que fueron señalados en nuestro derrotero.

Aquellos que tuvimos la fortuna de efectuar dicho viaje, guardaremos para siempre recuerdos inborrables de la travesía y de nuestro cañonero, que tan valientemente se portó en los mares del Sur y que por desgracia, sentenciado a muerte, sería más tarde una víctima de nuestra contienda entre hermanos.

Circunstancias muy especiales han mediado durante los años transcurridos y una gran parte de los Jefes, oficiales y marineros que formaron la dotación del buque, se encuentran ahora dedicados a otras actividades; pero siempre hemos conservado los recuerdos de aquellos días, en que estrechamente unidos, convivimos a bordo, lejos de la Patria.

Un recuerdo sincero al Comandante, Oficiales y tripu-

lantes que supieron conducir tan dignamente a nuestro gallardo cañonero”.

Relación de los Jefes y Oficiales del cañonero “Morelos” en su viaje al Pacífico.

Capitán de Fragata,	Antonio Ortega y Medina.
Teniente Mayor,	Rafael Izaguirre.
Primer Teniente	Arturo A. Medina.
Primer Teniente	Juan de Dios Bonilla.
Segundo Teniente	Daniel B. Ríos.
Subteniente	Manuel Azueta.
Maquinista Mayor	Alfred Pettit.
Primer Maquinista	José C. Santos.
Segundo Maquinista	Antonio Argudín Corro
Idem.	Horacio Jiménez.
Tercer Maquinista	Hugo Jiménez.
Idem.	Adolfo Salas
Idem.	Arturo Niño.
Idem.	Alexander Watson.
Electricista	Domingo Payán.
Mayor Médico Cirujano	Francisco Vera Becerra.
Aspirante de Primera	Luis Schaufelberger.
Idem.	Carlos Morales G.
Idem.	Manuel Trujillo.
Idem.	Jesús D. Macías.
Idem.	Javier González Arenas.
Idem.	Manuel G Camiro.
Idem.	Luis Vázquez Schiafino.
Pagador	Francisco González Rubio
Oficial de Pagaduría	Manuel Valverde.
Tripulación	145 hombres, entre clases y marinería.
TOTAL	Ciento sesenta y nueve personas.

Desde que se inició la controversia entre los gobiernos de México y de Francia, por la posesión de la isla de Clíperon, nuestro gobierno dispuso que se mantuviera permanente en aquella isla, un pequeño destacamento de infante-

ría, con objeto de hacer acto de soberanía, ya que la citada isla estaba prácticamente abandonada.

También se acordó la construcción de un faro que estuvo encendido durante algunos años y en cuya torre podía verse nuestro pabellón, ondeando cuando cruzaba por las inmediaciones de aquella isla, alguna embarcación.

Tanto el relevo del destacamento como el de los guardianes del faro y su aprovisionamiento, eran conducidos periódicamente cada seis meses, en alguno de los cañoneros de la Armada, que salía de Acapulco, haciéndose muy difícil el desembarco en Clíperon por las condiciones especiales de la isla, de origen volcánico, carente de fondeaderos, donde abundan los tiburones y en cuyos contornos rocallosos, casi en su totalidad, rompe la mar constantemente con fuerza.

En más de una ocasión tuvieron que lamentarse, en las faenas de desembarco, la volcadura de los botes con pérdida de vidas y de pertrechos. El cañonero "Demócrata" fué uno de los que más frecuentemente hizo aquella comunicación y cuyos tripulantes sufrieron en mayor escala, aquellas peripecias de las faenas de desembarco.

En el año de 1913, cuando los cañoneros del Pacífico estaban muy atareados en el transporte de tropas y en la vigilancia de la costa, fué necesario contratar los servicios de un buque mercante, para hacer la comunicación con Clíperon, y así fué como se alquiló por la Secretaría de Guerra y Marina de entonces, el vapor nacional "Korrigan II", de la Compañía de "El Boleo" de Santa Rosalía, Baja California.

Dicho buque, de pequeño porte, pues apenas llegaba a doscientas toneladas de arqueo, al mando de su Capitán Don Arturo Morell, se puso a disposición de la Secretaría de Guerra y Marina y se embarcó a su bordo, en Acapulco, el destacamento de relevo compuesto de doce hombres con algunas mujeres, al mando de un Subteniente, víveres y pertrechos, para el propio destacamento y para los guardafaros, que eran tres.

Embarcaron igualmente, con carácter de Jefe Militar y a cargo de la expedición, el Primer Teniente Juan de Dios Bonilla y los Aspirantes de Primera Fernando Palacios y

Aurelio Leal Treviño, que solicitaron hacer aquel viaje, para terminar sus prácticas de navegación y de cálculos.

El viaje se hizo en el mes de Agosto, período de las tormentas ciclónicas en aquellos mares, resultando sin novedad, con la circunstancia muy especial, de que el desembarco en Clíperon pudo hacerse con suma facilidad, a la media noche, aprovechando la calma de la mar, que se encontró a la llegada.

El Jefe de Máquinas del buque, antes de salir éste de Manzanillo, de donde se inició el viaje para Acapulco, se separó del empleo, pues no quiso correr el riesgo de los malos tiempos de la época, en un buque viejo como era el "Korri-gan II", teniendo que designar la Secretaría de Guerra como sustituto, al Maquinista Mayor de la Armada Don Horacio Jiménez.

La isla Clíperon está situada a poco más de quinientas millas al Sursudoeste de Acapulco; es baja, en forma de anillo irregular, exactamente el crater de un volcán submarino; la laguna interior tiene una profundidad de treinta a treinta y cinco brazas de agua. En su parte Sudoriental tiene un pequeño promontorio rocalloso, que es donde se construyó el faro.

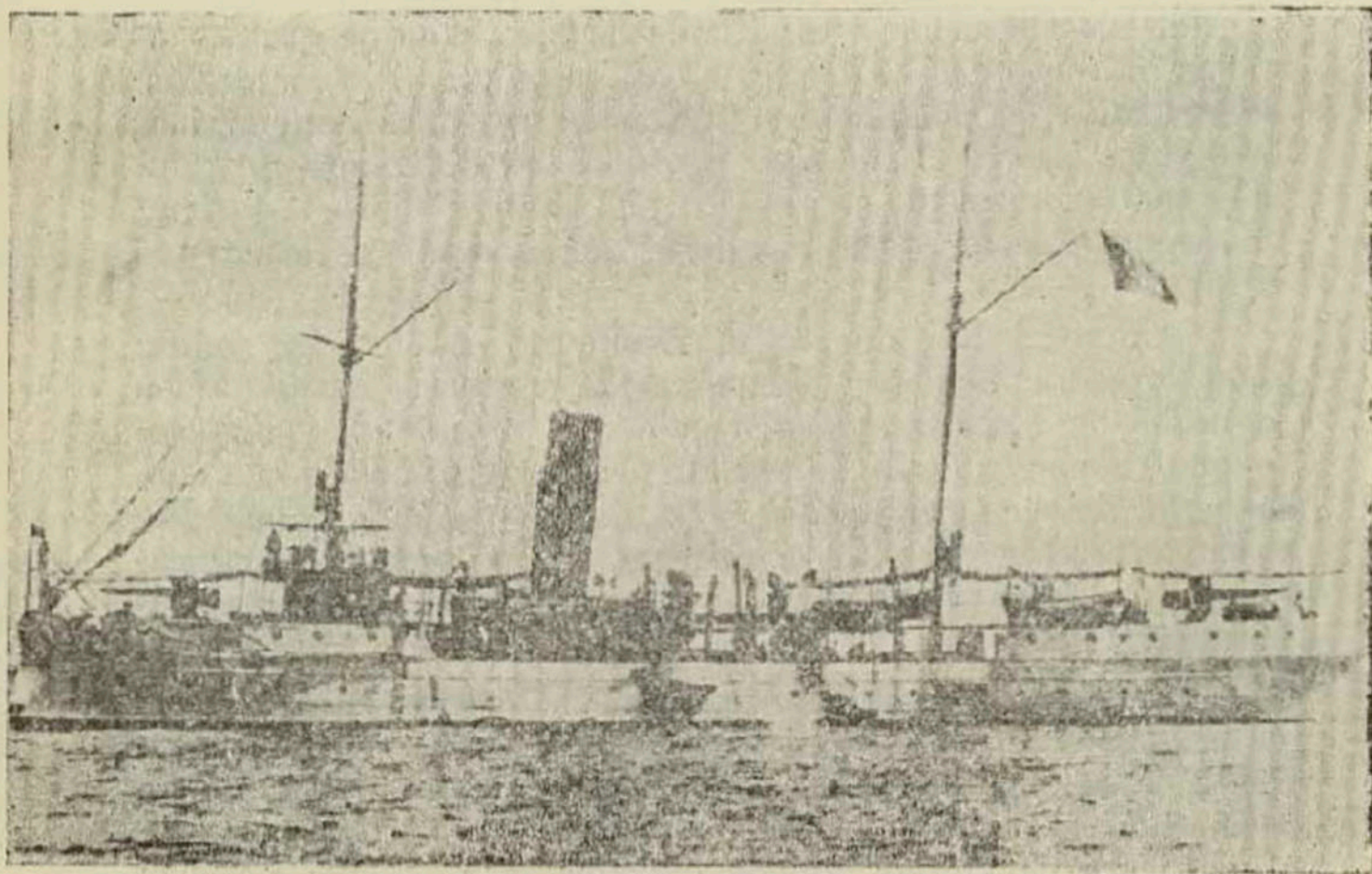
Cuando el Rey de Italia, nombrado Arbitro de común acuerdo entre México y Francia, dió a conocer su dictámen favorable a Francia, nuestro gobierno abandonó aquel islote, que ya no era de la Patria Mexicana, terminando con ello, las expediciones periódicas de nuestros cañoneros que llevaban víveres y pertrechos, así como los relevos del des'acamento y de los guardafaros, representativos de nuestra soberanía.

Después del movimiento rebelde de Febrero de 1913, que culminó con el asesinato de los C. C. Presidente y Vicepresidente de la República, Srs. Francisco I. Madero y José Ma. Pino Suárez, los buques de la Armada comenzaron a recibir órdenes de vigilar ambos literales, por tenerse noticias de que las fuerzas de la Revolución Constitucionalista, iniciada en Noviembre de 1913, y encabezada por Don Venus-

tiano Carranza, recibían contrabandos de guerra, por diversos puntos de la costa.

No se registró más que un solo caso en que fuera sorprendido un buque contrabandista, cuando el cañonero "Bravo" descubrió al buque-motor "Hidalgo" propiedad de los hermanos Rocher del Estado de Tabasco, haciendo operaciones sospechosas en la costa de Sotavento. Al no obedecer la intimación que se le hizo, el "Hidalgo" fué cañoneado por el "Bravo" y echado a pique a mediados del año de 1914,

En el mes de Febrero de dicho año de 1914, el cañonero "Tampico", fondeado en la rada de Bacoichibampo, en operaciones contra los revolucionarios que asediaban el puerto de Guaymas, Son., la mayoría de sus Oficiales desconoció a su Comandante Teniente Mayor Don Manuel Castellanos y al



El cañonero "Tampico", gemelo del "Veracruz".

Jefe de Máquinas Alfredo Smith, y se declaró en favor de la revolución, tomando el mando del buque el Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica, con el grado de Capitán de Navío.

El citado cañonero se incorporó a la revolución Constitucionalista en el puerto de Topojobampo el día 24 del citado Febrero, por lo que fué destacada en su persecución, la flotilla compuesta de los cañoneros "Morelos" y "Guerrero", al mando del Capitán de Navío Don Ignacio Torres, que izó su insignia en el "Guerrero", llevando órdenes de bloquear el puerto impidiendo la salida del "Tampico" y atacarlo al presentarse oportunidad. Así mismo se dispuso llevar a remolque los buques viejos "Oaxaca" y "Demócrata", con el fin de echarlos a pique en la bocana para obstruir la entrada al puerto, cosa que no se llevó a cabo, quedando dichos buques fondeados fuera del canal.

En esas condiciones el "Tampico" hizo varias salidas de reconocimiento, cambiando algunos tiros con el "Guerrero" a larga distancia y regresando a su fondeadero. Días después, el 31 de Marzo, volvió a salir resuelto a batirse con el "Guerrero", pues ya el "Morelos" había dejado aquel paraje, en el desempeño de una comisión y encontrándose aún el "Tampico" en el canal, inició el ataque, disparando el primero contra el "Guerrero".

Un testigo presencial, el Capitán de Altura Rafael López Fuentes, que formaba parte de la tripulación del "Guerrero" como Guardiamarina, relata aquel hecho de armas, en un folleto que publicó bajo el nombre de "A media asta", en la forma siguiente:

"Surgió la aurora del 31 de Marzo, fecha memorable en los anales históricos de la Armada Mexicana, pues fué aquél hermoso y claro día, en que el transporte federal "General Guerrero" sumiso a la férrea disciplina en cumplimiento de su deber, y el cañonero revolucionario "Tampico", todo anhelo y entusiasmo defendiendo la legalidad y el derecho, iban a hacer derroche de bravura y temeridad, salvando así para siempre, el honor de los marinos mexicanos, que las críticas de los marinos yanques habían ridiculizado. Los cruce-

ros americanos que habían presenciado los dos anteriores tiroteos, habían trasm.tido por su inalámbrica, la noticia de que "los cañoneros mexicanos se tiroteaban a larga distancia, haciendo blanco en nada menos, que en las aguas del Golfo de California (Textual). Y en efecto, aquellos tiroteos se llevaron a cabo a una distancia de seis a ocho mil metros.

Al izar la sagrada enseña tricolor, emblema glorioso de la Patria, en el pico de nuestro barco, observamos que el cañonero "Tampico", se movía del monte de "San Carlos" al cerro de "Las Gallinas".

Después siguió la calma intranquila de aquellos días pasados en constante zozobra. ¿Quién pudiera preveer lo que nos esperaba en ese día tan sereno y hermoso, en que las blancas y ligeras nubecillas navegaban en la inmensidad azul de los cielos y el precioso polvillo dorado por los rayos del Sol, flotaba en el aire, inundando los corazones de esperanza y alegría?

Los designios del Supremo Hacedor, son incomprensibles para nosotros; ¡miseros mortales!

A eso de las dos de la tarde o poco menos, fondeó el crucero americano "York-Town", viniendo a bordo un oficial para hacer la visita de cortesía y en contestación a ella, fué el Comandante del Transporte "General Guerrero", Capitán de Fragata Don Ignacio Arenas, en representación del Jefe de nuestra Escuadrilla, Capitán de Navío Don Ignacio Torres.

A las 3 h. 15 m., densa y negra nube de humo se destaca entre el cerro de Las Gallinas y el monte de San Carlos. Era que el cañonero "Tampico" enfilaba el canal para atacarnos.

Inmediatamente se mandó alistar la máquina y tan luego como estuvo lista, se levó el ancla y se dió avante a toda máquina, maniobrando entre los pontones "Oaxaca" y "Demócrata".

El cañonero "Tampico", al llegar a la altura de Punta Copas, viró en redondo y nos dió la popa, por lo cual creímos que desistía de combatir.

Se paró la máquina para embarcar al Comandante Arenas, que al ver su buque en movimiento y previendo lo que

sucedía, abandonó el buque americano y vino a ocupar su puesto.

Al rebasar Punta Prieta el cañonero "Tampico", volvió a enfilarse el canal de salida, virando nuevamente en redondo y marchó al ataque.

A las 4 m. 35 m. el cañonero "Tampico" hizo el primer disparo contra el transporte "General Guerrero", el que contestó a la misma hora, y la lucha fratricida quedó entablada.

Las granadas skrapuells que nos arrojaba el cañonero "Tampico", explotaban precisamente arriba de nuestros paños, por encima de nuestras cabezas y el cono de dispersión de los balines, iba a dar al mar, a unas cuantas brazas de nuestro buque. Un segundo de tiempo que se les hubiera restado a la graduación de sus espoletas, hubiera acabado con todos nosotros, pues el cono de dispersión hubiera barrido la cubierta, cegando todas nuestras vidas.

El estallido que producían los skrapnells al explotar, era aún más potente que el tronar de nuestros cañones; pero aquello ya no era tan pavoroso para nosotros como lo habían sido los dos primeros combates. Pudéramos decir que estábamos veteranizados ya. Sin embargo no dejó de haber sus escenas chuscas. En la máquina se calculaba cual era la banda opuesta al fuego, para buscar abrigo detrás de los aparatos. El Jefe de Máquinas, Maquinista Mayor Adolfo Argudín, se encontraba en el enjaretado superior del departamento, sin atreverse a asomar la cabeza para cubierta.

En la cubierta, una de las primeras granadas que hicieron blanco en nuestro buque, despedazó la lancha de vapor, volando mil fragmentos de madera, uno de los cuales me llevó el birrete de lana azul que usaba yo en los combates y me dejó completamente anonadado, pues me vino a la imaginación que me habían volado la cabeza y que rodaba como bola de boliche, con gesto macabro por la cubierta. Me tenté la parte superior del cuerpo y sentí un gran alivio al notar que aún tenía el coco pegado a los hombros.

En los momentos en que un skrapnell estalló por encima de la tollilla, llegaba por estribor el Segundo Comandante Don José de la Llave, quien encontró al Primer Teniente

Adrián Rodríguez, metido entre el mantelete y el cañón de estribor y que al verio llegar salió de ese lugar completamente cenizo (que es la palidez de los negros) y le dijo: "ahora si no me he escondido mi Segundo", — "Ya lo veo", le contestó De la Llave y siguió para el cañón de retirada que en esos momentos iba a entrar en acción, porque el transporte "General Guerrero", viraba lentamente sobre babor, para cambiar de banda. Yo tomé el cañón de estribor y al ir siguiendo al enemigo con la mira telescópica, enfilé casi el cañón de retirada y sin fijarme hice fuego. El rebufo de mi pieza arrastró con tal furia la pierna izquierda del Segundo Comandante de la Llave, que estaba en popa observando el efecto del tiro, que atochándolo contra el mantelete del cañón y dándole un fuerte golpe en la tibia contra el canto inferior del propio mantelete, le puso la espinilla como una rosa de Jericó y haciéndolo perder el equilibrio, lo derribó en cubierta. Al levantarse, también palpaba su miembro inferior y veía al rededor buscando algo, pues ya se le figuraba ver que su pierna mutilada y ensangrentada, dando traspiés y rebotes de un lado para otro en la cubierta, estaba bailando una danza macabra. Felizmente aún la conservaba, aunque maltrecha, pegada a su cuerpo.

Esto no hubiera sucedido si el Primer Teniente Adrián Rodríguez (el Nopo), no hubiera estado tan nervioso y hubiera vigilado mejor la forma en que las piezas hacían fuego.

En los entre-puentes de proa, los Pagadores Fernando Núñez Varela, José Cantú Robert y Alfonso Aviléz; el Telegrafista Fidencio Guadiana y el Subteniente serretario José Carrión, llenos de un pánico inconcebible, buscaban refugio en las carbeneras, cuando ¡Oh suerte impía!, una granada penetró a estribor, por debajo del puente de mando, atravesó los tambores de hierro llenos de grasa, el machero de cruja que estaba lleno de carbón, un angular de acero de tres pulgadas del verduguete de la brazola de la escotilla del transporte de tropa y fué a alojarse en los macheros de babor, que también estaban llenos de carbón, y en donde más tarde la encontró sin explotar, el Primer Maquinista Inocencio de J. Sierra.

Una lluvia de carbón hecho pedazos, cayó sobre los oficiales que estaban escondidos allí; el Oficial de Pagaduría Alonso Aviléz a poco se traga el dedo índice de la mano derecha, que apretaba horribilmente con los dientes, y todos tiznados y más muertos que vivos huyeron despavoridos de aquel lugar maldito, sin que les quedaran ganas de volverse a esconder del fuego enemigo. Reaccionaron y en cumplimiento de su deber acudieron presurosos a sus puestos de combate, donde felizmente no se les necesitaba, pues dichos puestos eran en la enfermería, como ayudantes del Médico cirujano y camilleros.

Entre tanto, el cañonero "Tampico", llegó cerca de la barra y de pronto lo vimos quedarse inmóvil, al mismo tiempo que al transporte "General Guerrero", le pasaba lo mismo. Ambos barcos se habían varado al estar maniobrando a toda máquina entre los bajos. Se ordenó toda máquina atrás, el fuego cesó y hubo unos momentos de tregua.

La serenidad y el valor a toda prueba de nuestros Comandantes tanto como la de nuestro camarada Malpica, lograron poner a flote los barcos casi al mismo tiempo, y el fuego se reanudó con más furia.

Por unos momentos la victoria se mostró indecisa o mejor dicho se inclinó del lado del cañonero "Tampico", que forzando sus calderas cruzó la barra y con andar doble al del transporte "Guerrero", que hacía más de un año no limpiaba sus fondos, a toda máquina daba cuatro millas; pretendió burlarnos y salirse más afuera, donde era seguro que jamás le daríamos alcance, pues andaba diez millas.

Un plan tan atrevido, solo podía germinar en el cerebro de un hombre valiente, decidido y de una sangre fría a toda prueba, como lo era Hilario Rodríguez Malpica, que impassible en el puente de mando, transmitía sus órdenes a la máquina, al timonel y a la batería de proa.

Un accidente más vino a empeorar nuestra situación; el Cabo de Mar de Segunda José Cárdenas, acobardado en grado superlativo, gritó: ¡nos vamos a pique! ¡está entrando agua!

El Jefe de Máquinas y dos o tres más que por allí andaban, se asomaron al costado del buque y contemplaron con

horror un borbollón de agua. ¡Oh! cuantas atrocidades hace ver la imaginación sobreexcitada por el miedo. Al fin el Jefe de Máquinas Adolfo Argudín, se fijó en él y era la descarga de la centrífuga que al escapar, arremolineaba en el costado.

Al mismo tiempo otra granada penetró por la proa y pegó en los pescantes de los botes de babor, sacándoles tajadas como si fueran de mantequilla.

El Segundo Comandante José de la Llave y el Primer Contramaestre Ramon Zamora, que estaban encargados de la vigilancia en general, se dieron cuenta de que la granada que había pasado por las carboneras, había provocado incendio. Se ordenó a los Segundos Maquinistas Gilberto Camacho (el Chino) y Manuel Cinto Palacios (Cuché), que armaran las mangueras y pusieran a funcionar las bombas, logrando extinguir el fuego en su principio.

Un grito dado a tiempo por nuestro Comandante, restableció el orden y levantó los ánimos que ya empezaban a desmoralizarse. Todos corrimos a nuestros puestos y la refrega continuó más encarnizada.

Como dije antes, la victoria se presentaba por parte del cañonero "Tampico", que limpio de sus fondos, tenía una velocidad doble de la nuestra y podía utilizar sus ocho piezas de artillería: dos de 101 M/m., de caza y retirada, y seis de 57 M/m., cuatro en el combés y dos en los reductos bajo el castillo de proa; mientras que nosotros, si bien la artillería era superior, seis piezas de 100 milímetros, se nos habían inutilizado tres al principio del combate, debido al mucho servicio que llevaban prestado, pues ya tenían vencida su vida.

Por un momento creímos que el cañonero "Tampico" se nos escapaba, pues hábilmente maniobrado por su intrépido Comandante, había salvado la barra y seguía mar afuera.

Sin embargo, la sangre fría de nuestros Comandantes, que impasibles y estoicos permanecían en el puente de mando, dándonos sus órdenes y su ejemplo, no obstante que una granada acababa de estallar en el puente hiriendo levemente en la boca al corneta Feliciano Cruz y haciendo rodar a los

Comandantes por la cubierta de dicho puente, estos lograron cambiar la derrota en victoria, cruzando la proa al cañonero "Tampico" para cortarle el paso y recobrando el fuego.

Forzando sus máquinas ambos buques, la distancia se acortó de tal manera, que de barco a barco se distinguían a simple vista, las manobras de los artilleros al cubrir sus piezas.

En el cañonero "Tampico", un buen número de tiradores tendidos en la cubierta, rompieron el fuego de fusilería sobre nosotros. Estabamos a mil ochocientos metros de distancia. La fusilería no hizo blanco debido al movimiento a toda máquina de los buques y a la falta de costumbre de andar embarcados los soldados que llevaban, algunos de los cuales se habían mareado.

Aquel terrible cañoneo a tiro de fusil fue lo que nos vino a salvar, haciendo retroceder al "Tampico", todo averiado y yendose a pique. Se le hicieron varios impactos que atravesaron el buque de parte a parte. Uno entró por el camarote del Jefe de Máquinas; otro en la proa entrando por el sollado de fogoneros; otro más entró por babor y salió por estribor, pero casi todos bajo la línea de flotación abriendo enormes vías de agua que fue imposible tapar. El agua comenzó a llenar los departamentos del buque, el sollado de fogoneros y la cámara de calderas, porque desgraciadamente las portestancas no ajustaban bien, por lo que el Jefe de Máquinas David Johnson, dio inmediato aviso al Comandante Hilario Rodríguez Malpica, que desde el puente de mando atendía a las maniobras y a la batería de proa, y al ver su buque en peligro de desaparecer para siempre en las salobres aguas del piélago infinito y perecer allí con aquel puñado de valientes que lo acompañaban, volvió a enfilar la barra y se bató en retirada.

Oscurecía ya cuando el cañonero "Tampico", al mando de su heroico Comandante rebasó Punta Copas y juzbampo para salvar su buque y sus tripulantes, lo encalló en uno de los bajos que hay entre Punta Copas y Punta Prieta. Poco después, llenándose de agua por completo, se hundió

hasta la cubierta superior, quedando no obstante, la proa hacia afuera y el cañón de caza, firme sobre el castillo de proa, estuvo listo a repelar cualquier ataque.

El transporte "General Guerrero" disparó 155 granadas de 100 milímetros y el cañonero "Tampico" disparó 65 de 101 M/m, y 170 de 57 M/m.

Aquella noche fue terrible para todos. En el cañonero "Tampico" se trabajó inútilmente en tapar las vías de agua que ¡ay! eran muchas. Tenía dieciocho agujeros bajo la flotación, perdiendo la vida el Contra maestre Leopoldo Rivera, que perteneció anteriormente a la dotación del cañonero "Morelos", de donde desertó para incorporarse a los revolucionarios. Rivera logró tapar otro en el departamento de máquinas, probablemente se atoró en cualquier parte y no pudiendo aboyar rápidamente, le faltó el resuello y perdió la existencia, de la manera más desesperada y horrible. ¡Pobre hombre! Su cadáver solo se pudo recuperar mucho tiempo después, cuando se puso a flote el cañonero "Tampico".

Hubo además en el citado cañonero, algunos marineros y fogoneros que perecieron en el combate y que fueron sepultados al día siguiente en Punta Copas.

En el transporte "General Guerrero", por todas partes era desorden; por doquier se veían fragmentos de madera, vidrios rotos, mamparos hechos pedazos por los rebufos de las piezas y la explosión de las granadas.

El dínamo no funcionaba, pues se temía una sorpresa y nos alumbrábamos con cabos de vela, pareciendo almas en pena, entre innumerables fuego fatuos.

Por fin nos venció el sueño y sólo quedó en vela la guardia, siempre alerta.

Qué noche aquella; el sueño fue más terrible que el combate; sumidos en la soledad de nuestros camarotes, la imaginación sobreexcitada, nos hacía ver escenas horrorosas y visiones terribles: creíamos escuchar ecos lejanos de descargas, o el estruendo formidable de un combate sostenido cuerpo,

a cuerpo en medio de las abrazadoras llamas de un incendio que calcinaba los cuerpos de muertos y heridos.

De repente despertamos asustados creyendo escuchar la corneta repitiendo sus voces de muerte. ¡Oh! qué noche tan terrible, tan más intranquila y pavorosa. Es imposible describirla. Por fin amaneció”.

Copia del parte oficial rendido por el Cap'tán de Navío don Ignació Torres, Jefe de la Escuadrilla del Pacífico, desde el transporte “General Guerrero”.

“Tengo la honra de comunicar a Ud. las novedades ocurridas en el expresado durante el día 31 de marzo último:

A las 3 hs. p. m., se notó que el cañonero “Tampico” avivaba sus fuegos con la intención probable de salir del puerto: en vista de esto se ordenó se hiciera otro tanto en este buque, para estar listos en caso necesario; poco después se avistó al cañonero “Tampico”, que navegaba en el canal de Topolobampo y hacía por la salida; por nuestra parte levamos y maniobramos alrededor de los pontones “Demócrata” y “Oaxaca” para terminar de preparar la máquina y esperar al enemigo, que rompió el fuego sobre nosotros a las 4 hs. 30 m. p. m. a una distancia de 6,000 metros aproximadamente, se le contestó el fuego que duró desde la hora mencionada antes hasta las 6.30 hs. p. m. en que hizo su último disparo el expresado.

Durante el tiempo que duró el combate, disparamos 155 proyectiles; el enemigo disparó probablemente más de 200. La distancia mínima a que llegamos a estar del enemigo, fue de 1.800 metros, a la 6 hs. p. m., hora en que el “Tampico”, que había logrado salir de la barra, viró sobre estribor para cruzarla nuevamente y penetrar al puerto.

No se pudo apreciar el daño que hicimos al enemigo en el costado del buque, aunque se tiene la seguridad de que se hicieron varios impactos; pero sí se observó perfectamente que dos de nuestras granadas explotaron en su cubierta, una de ellas a proa sobre el castillo y la otra a popa, cerca de la lumbrera de la máquina, la que provocó incendio en la cubierta.

Por nuestra parte, este cañonero fue tocado por cinco proyectiles del enemigo. Una de 101 m/n perforó el costado de es

tribor a popa del lugar destinado para macheros y a un metro ochenta y seis centímetros de la regala; este proyectil perforó además dos de los tambores de hierro que contenían grasas, rompió parte de la brazola de hierro de la bajada al transporte y fue a incrustarse sin explotar en el carbón que teníamos en uno de los macheros de babor; los pedazos de brazola arrancados perforaron la cubierta en la parte en que está emplazado el cañón de babor a proa; un segundo proyectil rompió la barandilla del puente de mando, a proa y popa a babor, se llevó el calzo de fuera del bote de proa de esa banda y perforó dicho bote; otro proyectil se llevó parte de uno de los hierros angulares, sobre los que descansa la cubierta de botes, a la altura de los pescantes de la lancha de vapor núm. dos, la que perforó también este proyectil fue de calibre de 57 m/n. y se encontró dentro de la referida embarcación, también sin explotar; otros dos proyectiles tocaron los pescantes de la mencionada lancha, destruyendo la gasolinera "Saturno" que estaba guindada en ellos, causando a la vez ligeros desperfectos en el broncal del cañón de proa a babor.

El buque sufrió otros desperfectos, pero fueron ocasionados por el rebufo de los cañones; de ello se remitirá relación por separado.

Respecto al personal resultaron algunos contusos y heridos levemente, según consta en la relación que tengo el honor de acompañar a Ud. Igualmente me honro en remitirle un croquis aproximado de la derrota seguida por los buques durante el combate.

El personal de Jefes y Oficiales del Cuerpo de Guerra y Maquinistas, el Mayor Médico Cirujano, la marinería, fogoneros y servidumbre se portaron dinamente durante el combate, no perdiendo la moral en ningún momento y ocupando siempre sus puestos.

Debo hacer mención del paisano Ernesto Davis, quien vino de Guaymas para arreglar la lancha "Saturno"; durante el combate prestó sus servicios como proveedor de la batería de proa.

Al amanecer de hoy se notó que el "Tampico" se encontraba fondeado en el canal, cubierto por los médanos de Pun-

ta Copas; se mandó la lancha para que hiciera un reconocimiento, obteniéndose informes de que el buque estaba fondeado a la altura de Punta Prieta y escorado sobre babor.

Tengo el honor mi General, de hacer a Ud. presentes mi subordinación y respeto. — Libertad y Constitución.

A bordo del cañonero "General Guerrero", en Topolobampo, Sin., Abril 1º de 1914. — El Capitán de Navío Jefe de la Escuadrilla del Pacífico. — Ignacio Torres.

Durante varios días, el cañonero "Guerrero" que permaneció vigilando la entrada a Topolobampo, estuvo cambiando tiros de vez en cuando con el "Tampico", que tenía libre su cañón de proa, hasta que considerándolo ya inutilizado, abandonó el bloqueo, dando por perdido al "Tampico" y se dirigió a Guaymas a fines del mes de Abril, impulsado también su Comandante, por las noticias que se habían recibido a bordo, por conducto de la inalámbrica, muy confusas respecto a la situación internacional con los Estados Unidos, situación delicada que nadie comunicó al "Guerrero", donde con muchas dificultades pudo deducirse algo, de las transmisiones en clave que hacían los buques americanos fondeados en Topolobampo, que presenciaron el combate entre nuestros cañoneros (Era el desembarco de tropas americanas en Veracruz el día 21 de abril de 1914).

El "Guerrero" se llevó a remolque a los cascos viejos del "Demócrata" y del "Oaxaca", que no se consideró oportuno echar a pique en la boca del canal de Topolobampo, porque el "Tampico" calando tan solo diez pies, podía pasar sobre los bajos laterales del canal. Los mencionados pontones tuvieron que dejarse en la costa fondeados, pues el "Guerrero" con los remolques, apenas daba cuatro millas de velocidad. Más tarde fueron llevados dichos cascos a Guaymas, nuevamente a remolque del vapor "Herrerías".

Durante la estancia del "Guerrero" frente a Topolobampo, fué atacado en diversas ocasiones por un avión de las fuerzas revolucionarias, manejado por el Sr. Gustavo Salinas que llevaba como Ayudante al Maquinista Naval Teodoro Madariaga G., que era de la tripulación del Cañonero "Tampico". Por aquellos días las embarcaciones de guerra es-

tuvieron muy atareadas vigilando la costa y conduciendo tropas.

En defensa del puerto de Tampico que se encontraba amenazado por las tropas revolucionarias al mando del General Don Pablo González, fueron destacados los cañoneros "Zaragoza", "Bravo" y "Veracruz", distribuyéndose a lo largo del río Pánuco y en las cercanías de Tampico, bajo el mando directo de sus Comandantes, Comodoro Don Gabriel A. Carvallo y Capitanes de Navío Rafael Izaquirre y Agustín Guillén respectivamente. El transporte "Progreso" ya se encontraba en el propio río Pánuco desde antes, al mando de su Comandante Don Leonoldo Fourzán.

Al considerarse inminente la caída del puerto, el Jefe de las Operaciones Militares, de acuerdo con los Comandantes de los cañoneros, decidió que estos abandonaran el puerto, y el 13 de Mayo de 1914, salieron los cañoneros "Bravo" y "Zaragoza", dándose órdenes al Comandante del "Veracruz" de echar a pique su buque, que carecía de combustible para hacerse a la mar, acto que se verificó río arriba del puente del Moralillo, abriéndose las válvulas de fondo y desembarcando su tripulación, en marcha a pié, se incorporó a la Capital de la República. El transporte "Progreso" ya tenía días de haberse trasladado a Alvarado, por no haber podido entrar a Veracruz.

A la sazón se encontraba frente a la barra de Tampico, la Escuadra americana al mando del Almirante Mayo, compuesta de varios acorazados, que tenían como buque insignia al de igual clase "Connecticut". Las tripulaciones, de dichos buques, hacían frecuentes desembarcos en Tampico, ya para proveerse de víveres, ya para desempeñar diversas comisiones del servicio.

En una ocasión, los tripulantes de una lancha del "Dolphin", no dieron cumplimiento a ciertas disposiciones reglamentarias del tráfico del puerto, y negándose a cumplimentarlas, fueron aprehendidos por fuerzas de la guarnición de la Plaza. Inmediatamente protestó el Almirante Mayo e intervino el Consul americano en Tampico pidiendo la libertad

de los detenidos, cosa que se verificó desde luego, con las excusas del Jefe de la Guarnición, pero el mencionado Almirante Mayo pidió una satisfacción pública, a lo que él consideraba un atropello, y exigió que fuera izada la bandera americana en lugar oficial, y saludada con veintiun cañonazos.

El Jefe de las Operaciones Militares, Gral. Don Ignacio Morelos Zaragoza, se negó a satisfacer la demanda por considerarla humillante para nuestro país, originándose con este motivo un conflicto internacional, que dió por resultado inmediato, el ataque de la Escuadra americana al puerto de Veracruz, el día 21 de Abril de 1914.

Tropas de Infantería de Marina del transporte americano "Prairie" que se encontraba fondeado en Veracruz desde hacía tiempo, en visita de cortesía, iniciaron el desembarco a las once de la mañana del citado día 21 de Abril, comenzando el ataque al puerto, que ya en esos momentos, no estaba defendido más que por el personal de la Escuela Naval Militar, el del Arsenal Nacional del Castillo de San Juan de Ulúa y por un piquete de cincuenta hombres del 19 Batallón al mando del Coronel Albino R. Cerrillo, así como por algunos voluntarios que se agruparon bajo el mando del Tte. Coronel retirado Manuel Contreras cuando comenzó el tiroteo, pues la guarnición de la Plaza que mandaba el Gral. Gustavo Maas, ya había abandonado la ciudad sin hacer resistencia alguna.

Por este motivo los gobiernos de México y Estados Unidos, concertaron un armisticio, con la intervención de los tres países mediadores del ABC (Argentina, Brasil y Chile), con el fin de resolver el conflicto por la vía diplomática, acordándose desde luego que las fuerzas de ambos países, permanecieran en los mismos lugares en que se encontraban al firmarse el armisticio, por lo que las tropas americanas ya no avanzaron de Veracruz. Bajo estas condiciones se encontraban los cañoneros "Zaragoza" y "Bravo", cuando salieron de Tampico el 13 de mayo no obstante lo acordado en el armisticio, que obligaba a los cañoneros a permanecer en aquel puerto, lográndose su salida después de un acuerdo entre el

Comandante del acorazado "Conecticut" y los Comandantes Carvallo e Izaguirre.

Los mencionados cañoneros hicieron viaje a Coatzacoalcos, siguiendo sus aguas a regular distancia, dos destroyers americanos hasta rebasar Punta Zapotitlán. Al llegar a aquel puerto, quedó constituida la Escuadrilla del Golfo al mando del Comodoro Don Gabriel Carvallo e integrada por los cañoneros "Bravo" y "Zaragoza" a cargo de sus Comandantes Rafael Izaguirre y Angel del Corzo respectivamente, a los que se agregó después el remolcador "Tampico", que había sido incautado para el servicio de guerra.

Poco antes de los citados acontecimientos, había salido el transporte "Progreso" del Apostadero Naval de Veracruz y regresaba al mismo, procedente de Progreso, al mando de su Comandante Capitán de Navío Don Jesús Rodríguez, quien al enterarse de que Veracruz estaba en poder de los americanos y habiéndole prohibido la Escuadra del propio país, la entrada al puerto, arrumbó a Alvarado, a donde entró el día 23 de Abril de 1914, quedando en espera de órdenes, fondeado río arriba frente a Tlacotalpan.

Mientras tanto la Revolución Constitucionalista avanzaba arrolladora y ocupaba más de la mitad del territorio de la República que tenía en su poder, al mismo tiempo que por el Sur, progresaban las tropas constituconalistas. Al aproximarse estas, dominando las costas del Estado de Veracruz, la tripulación del "Progreso", aprovechó la ocasión de que su Comandante y Oficiales se encontraban en tierra y se sublevó a fines del mes de Agosto, aprehendiendo al Oficial de Guardia Subteniente Arturo Limón, que resultó herido y al Oficial de Máquinas Sr. Vazquez Delahanty, incorporándose a la revolución, que ya tenía en su poder el puerto de Alvarado y cuyas tropas estaban al mando del Coronel López, quedando el buque en su poder hasta el triunfo de la revolución.

El ataque al puerto de Veracruz, por la Escuadrilla americana, se llevó a cabo en circunstancias muy especiales, que han dado lugar a diversos comentarios, que la Historia juzgará en su verdadero valor. Las tropas americanas de Infan-

tería de Marina, hicieron su desembarco sin previo aviso y cuando los buques americanos al mando del Almirante P. Fletcher, se encontraban en visita de cortesía.

Muchos días hacía ya que en Veracruz se hablaba de la posible intervención americana y cada quien emitía su juicio acerca de la manera de evitarla o combatirla y de defender a la República.

Serían las 10:15 de la mañana, cuando los oficiales de la Escuela Naval Militar, en compañía del Jefe de la Batería Fija del Puerto, charlaban en el Cuerpo de Guardia, sobre el mismo tema de la intervención. En esos momentos anunciaba el "Vigía" de San Juan de Ulúa "vapor alemán"; era el "Ipiranga" que traía al país un gran cargamento de armas y municiones. Dicho buque no pudo entrar al puerto por habérselo impedida la Escuadra americana fondeada fuera de bahía.

Poco antes de las once de la mañana llegó a la Escuela un tanto agitado, el profesor de Inglés, Sr. Antonio Espinoza D., quien informó al Director, Capitán de Fragata Rafael Carrión, de que a las once de la mañana desembarcarían las tropas americanas, cuya noticia la obtuvo como cierta, en el Consulado Americano.

Fue llamado inmediatamente el Jefe del Detall, Teniente Mayor Juan de Dios Bonilla, que esto escribe, y en el momento de comunicarse la noticia, pudieron observar, él con el Sr. Director, desde los balcones que daban al Oriente donde estaba la Dirección, que efectivamente las tropas americanas se disponían a desembarcar, ocupando las lanchas del transporte "Prairie" fondeado al castillo de San Juan de Ulúa. Serían las once y cuarto de la mañana.

Once lanchas con tropas de Infantería de Marina, eran remolcadas hasta el muelle "Porfirio Díaz" de la Terminal, las primeras que llevaban al suelo patrio a los invasores. Dichas lanchas serían de una capacidad aproximada de veinticinco hombres, de manera es que fueron cerca de trescientos los que del mencionado buque desembarcaron en el muelle de referencia, donde se formaron en línea desplegada.

Ya desde el día anterior, 20 de Abril al oscurecer, habían llegado a atracar algunos botes americanos, al malecón de operaciones de cabotaje, entre el muelle fiscal y el malecón "del paseo", con tropas americanas, que no desembarcaron, sino que se quedaron en sus botes toda la noche, según informes proporcionados por el Oficial de Guardia del Arsenal Nacional, Primer Teniente Carlos Morales Díaz, que observó aquellos movimientos.

Al tenerse la certeza del desembarco, fué enviado el Subdirector Teniente Mayor Angel Corzo, a tomar órdenes de la Comandancia Militar de la Plaza, quien regresó poco tiempo después, con la desconsoladora noticia de que el General Gustavo Maas, Jefe de la Guarnición, había salido ya de la Plaza con sus tropas.

Prácticamente el puerto fue abandonado a su suerte y con él, los dos recintos militares que había, que no recibieron orden alguna: la Escuela Naval Militar y el Arsenal Nacional de San Juan de Ulúa, donde se encontraba un destacamento que guarnecía la Prisión Militar.

El Arsenal Nacional estaba bajo el mando del Capitán de Navío Don Alejandro Cerizola, quien dispuso la defensa del recinto militar a su cargo, con los poquísimos elementos de que disponía: unos cuantos fusiles viejos sin parque, piedras y palos y algunas granadas esféricas sin carga, de los antiguos cañones de la Fortaleza, que servirían para arrojarlas desde lo alto, llegado el caso.

Poco antes de que desembarcaran las tropas americanas, recibió el Comandante Cerizola, la visita de un oficial americano, al que llevó una lancha del "Praire", a comunicarle; "que las tropas de su país, procederían a desembarcar en Veracruz, para proteger los intereses del Consulado Americano".

El Comandante Cerizola contestó al mencionado Oficial americano: "diga Ud. a su Jefe que no tengo instrucciones del Supremo Gobierno respecto de ustedes, pero que si este Establecimiento es atacado, tendré que defenderlo." (textual).

El personal de la Armada que integraba la dotación del Arsenal Nacional bajo el mando del Comandante Cerizola, era el siguiente:

Teniente Mayor....	Francisco Meléndez.—Subdirector.
Primer Teniente....	Hiram Toledo.
Idem.	Carlos Morales Díaz.
Maquinista Mayor....	José Ma. Lievana.—Jefe de Talleres.
Primer Maquinista...	José Arreola.
Idem.	José Hurtado de Mendoza.
Tercer Maquinista....	J. Rodríguez.

Un grupo de alumnos de la Escuela de Maestranza y un grupo de clases y marinería.

Todo este personal se mantuvo a la expectativa sin recibir orden superior alguna, hasta el día 23 de Abril, en que habiéndose consumado ya la ocupación de la Plaza y agotados los víveres de que se disponía se acordó liberar a los presos y evacuar el Arsenal, incorporándose la mayor parte de su personal a diferentes dependencias de la Armada, saliendo de Veracruz.

A las once y media de la mañana llegó a la Escuela en uniforme de diario, el Comodoro Don Manuel Azueta, quien a su entrada, lanzó un vibrante ¡VIVA MEXICO!, que fué contestado con el mayor entusiasmo por los alumnos que se encontraban en el patio, notándose en todos ellos el vehemente deseo de disponerse a la pelea.

Después de una rápida conferencia entre el Comandante Azueta y el Director de la Escuela, se ordenó desde luego suspender las clases y formar a los alumnos, que recibieron una arenga patriótica y entusiasta, que les dirigió el Comodoro Azueta desde el corredor de la Dirección, procediéndose inmediatamente a armar a los alumnos y a municionarlos, llevándose a cabo esta última operación en la Oficina del Detall por el Primer Teniente David Coello y el que esto escribe.

En esos momentos llegó a la carrera al patio de la Escuela, el Teniente de Artillería José Azueta, hijo del Comodoro, quien participó a sus compañeros alumnos, que tenía orden de hacer fuego a los americanos, y partió lleno de entusiasmo. El Teniente de Artillería José Azueta, era Cadete de la Escuela Naval Militar y apenas hacía algunos días,

que había abandonado su Escuela, por pasar al servicio del arma de Artillería, de orden superior, con sus dos compañeros de Escuela, Barañón y otro joven.

Mientras tanto las fuerzas americanas se habían dirigido ya a las oficinas de Correos y Telégrafos, así como al edificio de la Aduana Marítima, de cuyos lugares despidieron a todos los empleados, quedándose en posesión de los edificios.

Minutos antes de las doce comenzó a oírse nutrido tiroteo; era que México contestaba con balas el ultraje. El fuego fué iniciado por cincuenta hombres del 19º Batallón que se quedaron en la Plaza bajo el mando del Coronel Cerrillos, a los que se agregaron después algunos gendarmes y voluntarios del puerto, que se agruparon bajo el mando del Teniente Coronel Emilio M. Contreras.

Dichos voluntarios fueron provistos de armas y parque en el cuartel y almacenes de Artillería, que se les llamaban 'Las Atarazanas' de donde fueron también tomadas por el Segundo Teniente Antonio Gómez Maqueo, Oficial de la Escuela Naval, varias cajas de armas nuevas y municiones, que fueron introducidas a la Escuela cuando ya había comenzado el tiroteo.

En el inter, nuevas lanchas y botes llegaban al muelle de la Terminal, con gente de los dos acorazados fondeados en "Sacrificios"; el "UTAH" y el "FLORIDA", a bordo del último de los cuales se izaba la insignia del Almirante Fletcher.

Precisamente quince días antes de estos acontecimientos, dicho Almirante Fletcher, había invitado a la Escuela Naval Militar, a un festival que se celebró a bordo del yate presidencial americano surto en Veracruz. A dicho festival asistió una comisión de veinte Cadetes de la Escuela al mando de un Oficial, nombrada al efecto.

La Escuela Naval Militar se dispuso a la defensa.

Los alumnos fueron repartidos en los dormitorios, cubriendo los balcones del edificio, que fueron atrincherados con los colchones, cómodas y bancos, pues no había otros elementos, que más que trincheras parecían cómodos reclinatorios para poder tirar.

En la planta baja, del lado del frente, se quedó la guardia, al mando del Segundo Teniente Antonio Gómez Maqueo que atricheró las ventanas con mayor suerte, usando para ello unos huacales de tejas de fibro-cemento, que se tenían en el patio para reparar los techos del edificio.

Los defensores de Veracruz, se parapetaron en el Palacio Municipal, en los portales de Diligencias, en el Hotel Buena Vista y en la torre del antiguo faro "Benito Juárez", así como en las casas contiguas, desde donde hostilizaban al enemigo frecuentemente, por cuyo motivo, el "Preirie" comenzó a hacer fuego de cañón. Sus primeros disparos fueron dirigidos sobre la torre del antiguo faro "Benito Juárez", de donde se veía salir polvo rojo de ladrillo, a cada impacto de las granadas.

A la una y media de la tarde aproximadamente, comenzaron a desembarcar los americanos por el lado Sur del muelle fiscal y pasar frente al costado de la Escuela, como a unos doscientos metros de distancia, recibieron los primeros fuegos de los alumnos, que protegían el lado Norte de la Escuela, cuyo fuego no fué muy eficaz debido a las construcciones abandonadas de lo que iba a ser el Mercado de Veracruz, que estorbaban para hacer buena puntería.

Recuerdo que este fuego se inició debido a la insistencia de los alumnos Rendón, Malpica y otros, que con frecuencia me decían: "mírelos usted mi Teniente, cómo pasan; desde aquí podemos hacerles fuego".

Había órdenes de no disparar por el momento, estando el suscrito encargado del alero Norte del edificio; pero fué tanta la insistencia de los alumnos en disparar sus armas y también mi deseo de hacerlo, que autoricé se rompiera el fuego.

Poco más tarde comenzaron a desembarcar los americanos por el malecón del paseo, frente a "Faros" y allí fué donde también recibieron el fuego de los alumnos, esta vez muy eficaz, pues estaban al descubierto, habiéndoseles hecho algunas bajas, que los obligaron a reembarcarse en sus lanchas, no intentando más el desembarco por esa parte.

Esto dió origen a que las ametralladoras de las lanchas rompieran el fuego sobre la Escuela y minutos después hi-

ciera lo propio la artillería del transporte "Preirie" con sus cañones de "80".

Fué batido el frente de la Escuela, por lo cual se mandó retirar la guardia y los alumnos que cubrían los balcones de dicho frente, pues era imposible hacer resistencia por esa parte, contra el fuego de artillería.

Al mismo tiempo se recibía fuego de fusil de las tropas que desembarcaban por el muelle fiscal; este fuego fue el que ocasionó la muerte del Alumno Virgilio Uribe. Una bala expansiva penetró en su frente destrozándole el craneo en su parte posterior, en los precisos momentos en que parado frente a un balcón, introducía en su fusil una nueva parada de cartuchos para seguir disparando. Cayó de espaldas en estado de coma, botando hacia atrás los cartuchos que tenía en la mano y sin prorrumpir una palabra.

Su sangre de héroe salida en abundancia, bautizó los corredores de la Escuela al ser llevado por sus compañeros, aún con vida, al dormitorio chico de la Segunda Brigada, de donde fué trasladado poco después al Hospital Militar, por miembros de la Cruz Roja.

Esa sangre infantil derramada en aras de la Patria, por el ultraje brutal de un poderoso; el continuo tiroteo, y el humo y el polvo que producían las granadas, irritaron los ánimos y fué entonces cuando en todos los pechos, entró de lleno el deseo de morir matando.

El tiroteo, con pequeños intervalos, no cesó en la población desde que se inició, sino hasta las cinco de la tarde; después de esa hora continuó pero con mayores intervalos.

Se unieron a los defensores de Veracruz, los presos de las "Galeras", que fueron liberados y armados en su mayor parte. Esta gente aun cuando cooperó en la defensa del puerto, fué causa de muchos desórdenes posteriores, pues robaron las casas y tiendas y muchos de ellos en estado de embriaguez, dispararon sus armas a cada momento con el mayor descuido.

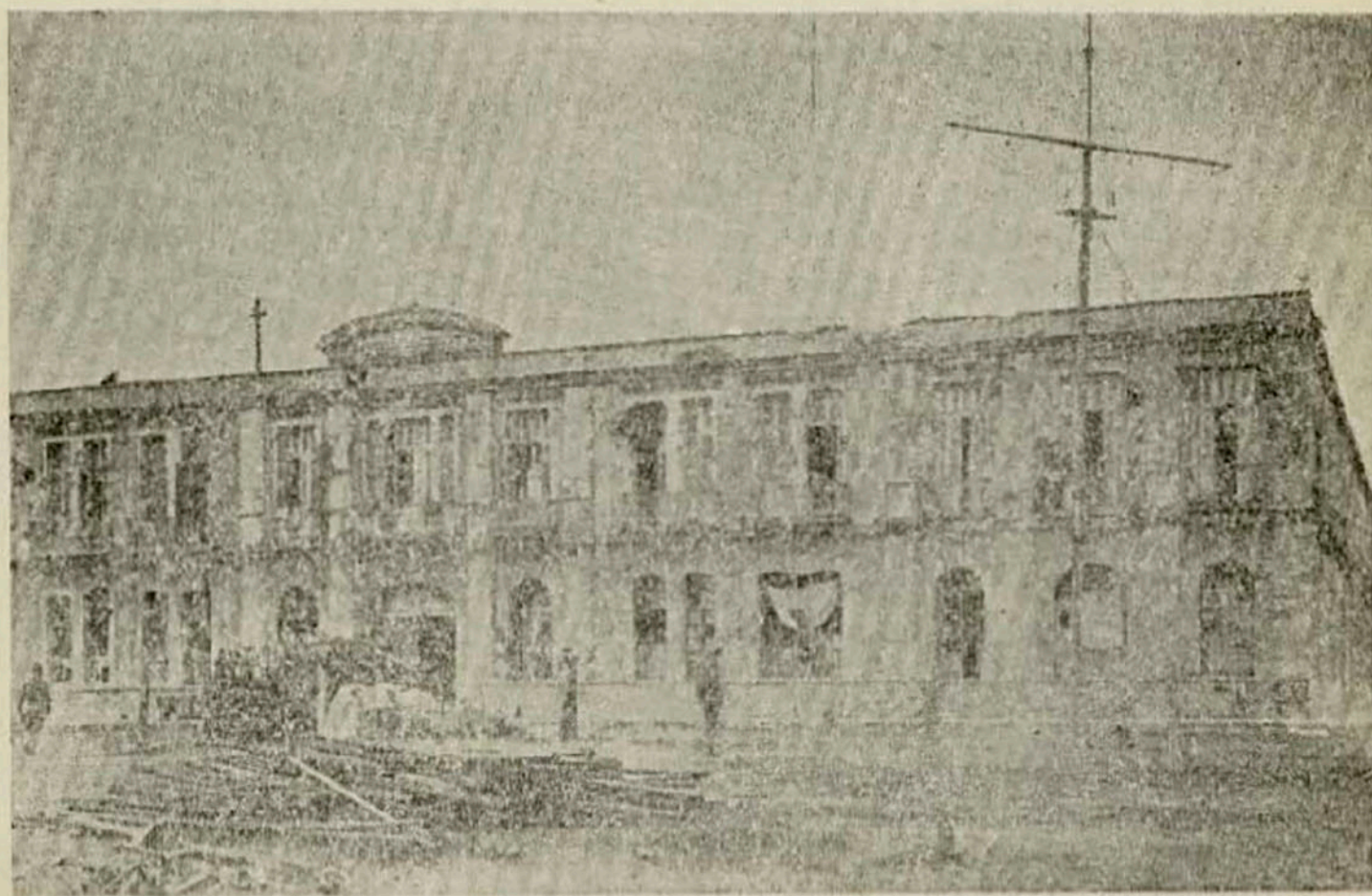
Al dar comienzo los acontecimientos que se reseñan, fueron instaladas a espaldas de la Escuela, en la esquina de la calle "Estéban Morales", dos piezas de artillería al mando de un Capitán probablemente para batir a la Aduana Marítima,

donde se habían instalado tropas americanas. Dichas no llegaron a hacer fuego, pues con gran sorpresa de nuestra parte, se retiraron poco después por orden de la Comandancia Militar, según supimos después; en el mismo lugar se quedó una ametralladora al mando del Teniente de Artillería José Azueta, quien al retirarse la batería mencionada, manifestó su deseo de quedarse, con estas palabras:

“Allí está mi padre (señalando a la Escuela) y aquí debo quedar yo”.

Desde los balcones de la escuela pudimos presenciar algunos hechos sensacionales.

Un soldado con dos paisanos, estuvieron haciendo fuego con sus fusiles toda la tarde; el soldado estaba herido en un



Fachada del edificio de la Escuela Naval Militar después del bombardeo el 21 de abril de 1914.

brazo y la sangre le había manchado todo el chaquetín. Dos mujeres pasaron por la calle "Landerero y Cos", que está atrás de la Escuela, con la mayor calma, sin que les hubiera acontecido percance alguno, a pesar del gran número de proyectiles que por allí cruzaban. Un mozo al salir de un zaguán con sus bultos, recibió un balazo en la cabeza que lo dejó muerto. Unos marineros del Crucero "Carlos V", no se atrevieron a salir de la tienda de la esquina "Arista" y "Landerero", allí se quedaron quien sabe hasta cuando.

Pero lo que más nos impresionó, fué lo ocurrido al Teniente José Azueta. Al principio estaba manejando su ametralladora protegido por el poste de la luz eléctrica de la esquina que hacen las calles de "Landerero y Cos" y "Estéban Morales", entusiasmado con sus palabras a los alumnos, que lo veían desde los balcones traseros del edificio de la Escuela, quienes a su vez retornaban sus palabras con frases de aliento.

De repente dijo Azueta que donde se encontraba no podía disparar bien y se trasladó a media calle quedando enteramente a descubierto, contra las protestas de sus compañeros que no estuvieron de acuerdo con su cambio, y allí comenzó nuevamente a hacer fuego con su ametralladora; también estaba armado con dos pistolas.

Momentos después fué herido en una pierna, lo que le obligó a permanecer hincado en una rodilla; continuó haciendo fuego con su máquina, hasta que recibió una segunda herida en la otra pierna, que lo hizo caer. Al ser recogido inmediatamente por su compañero de Escuela Barrañón, recibió una tercera herida en el brazo izquierdo.

La actitud de este valiente, verdaderamente sublime, debiera esculpirse en bronce pues lo elevó a la inmortalidad y le valió con mucho merecimiento, las grandes manifestaciones de admiración, de cariño y de respeto, que se le tributaron el día 11 de Mayo, al verificarse sus funerales en el puerto de Veracruz, que revistieron carácter de apoteosis.

Tuve oportunidad de saber por testigo presencial (una hermana mía), que cuando se curaba de sus heridas aquel compañero inolvidable, se presentaron en su domicilio dos Mé-

dicos de la Escuadra americana enviados por el Almirante Fletcher, sabedor de lo acontecido y tal vez aguijoneado por su intranquila conciencia.

Cuando Azueta, casi moribundo, se dió cuenta de que intentaban verlo los Médicos de sus enemigos, se cubrió el rostro con su sábana y dijo: (textual) "Que se larguen esos perros, no quiero verlos".

Durante la tarde, se supo en la Escuela por agentes de la Cruz Roja, que la guarnición de la Plaza había salido desde el medio día y que las tropas se encontraban acantonadas en Tejería.

Entonces se pensó en la evacuación de la Escuela, quedando en espera de la noche para poderla efectuar.

El fuego de cañón sobre la Escuela duró poco tiempo, habiéndose recibido solamente de doce a quince granadas, de las cuales fueron recogidas algunas sin explotar, que los alumnos mostraban como trofeos, criticando la mala clase del material.

Los tiros de cañón produjeron desperfectos de consideración en el frente del edificio y en los muros interiores, no causando milagrosamente accidente personal alguno.

Se distinguieron los alumnos Eduardo Colina y Ricardo Ochoa. El primero se encontraba de centinela cuando explotó una granada en el Cuerpo de Guardia y habiendo sido cubierto en parte por los escombros que se desprendieron de los muros, se apartó de su lugar, pero reflexionando, volvió inmediatamente a cubrir su puesto sin inmutarse. El alumno Ochoa salió de la Escuela y colocándose a media calle, en la esquina de "Landerero y Cos", donde estaba la ametralladora de Azueta, estuvo haciendo fuego con su fusil durante algunos minutos, lo que le valió el aplauso de muchos que lo vieron.

Cerca de las siete de la noche se acordó la salida de la Escuela, para lo cual se dispuso que los Alumnos tomaran sus espadines y capotes y se repartió el parque que quedaba, entre todos ellos. A las siete y cuarto aproximadamente, se abandonó el edificio, saliendo por una de las ventanas del co-

medor que daban a las "atarazanas", habiendo dejado encendidas todas las luces.

El camino se hizo siguiendo las calles de "Francisco Canal" y "Principal", para seguir por la "Alameda" y llegando a la estación de "Los Cocos". Allí supimos que el alumno Uribe había sucumbido y que su cadáver había sido llevado al Hospital de San Sebastián para darle sepultura.

Con gran emoción y tristeza dejamos atrás a un compañero muerto, cuyo espíritu invocamos muchas veces, para alentarnos en la lucha que queríamos continuar.

La Escuela Naval siguió su camino a pié por la vía del ferrocarril mexicano y llegó a Tejesía a las doce y media de la noche, sin que hubiera incidente que lamentar, llamando la atención que una distancia de diecisiete kilómetros, la recorrieran sin novedad jovencitos de trece y catorce años de edad, cargados como iban, de fusil, forniture, espadín, capote y bolsa de municiones.

Durante los acontecimientos de la tarde, se vieron desde la Escuela pasar algunas lanchas con muertos o heridos, que regresaban a sus buques. Se supone que el número de muertos que tuvieron los invasores, fué de unos doscientos, contra cien o poco más que hubo de parte de los defensores.

Entre tropas de infantería de marina y marineros desembarcados, formarían un total de dos mil hombres aproximadamente, cuyas fuerzas no atacaron todas a un tiempo, sino que fueron relevándose por grupos.

Después de una permanencia de tres días en Soledad, donde estaba el Cuartel General del General Maas, y a donde se incorporó la Escuela Naval, continuó ésta su marcha por tren hasta la capital de la República, alojándose en el recinto del Colegio Militar de Chapultepec.

Al pasar por Esperanza, el personal de la Escuela fué objeto de distinguidos honores tributados por el Sr. General Luque, cuyas fuerzas, tendidas en línea desplegada, batieron "marcha de honor" al desfilar los alumnos frente a ellas. El propio General Luque dirigió una vibrante felicitación a los cadetes y una patriótica arenga a sus tropas.

El día 22 de Abril, ocurrió que un grupo de voluntarios



El Cadete Virgilio Uribe.

armados, se introdujeron al local de la Escuela Naval Militar, que los alumnos evacuaron la noche del 21 y se atrincheraron en los balcones, utilizando las cómodas, colchones y otros objetos que encontraron a la mano.

Las tropas americanas de desembarco, creyeron que los alumnos todavía se encontraban defendiendo el edificio, y el citado día 22 en la mañana, hicieron un desembarco por el malecón del paseo, frente a Faros, acercándose lentamente a la Escuela, en forma de semicírculo.

Los voluntarios que se encontraban listos para hacer fuego, y que observaron el movimiento de los americanos, dejaron que estos se acercaran y cuando los tuvieron a buena distancia para no errar el tiro, hicieron una descarga cerrada sobre ellos, originándoles algunos muertos y haciéndoles retroceder momentáneamente, pues volvieron a atacar nuevamente, pero entonces ya habían abandonado el edificio los voluntarios.

No fué sino hasta en la tarde del día 22 y después de cañonear otra vez el edificio de la Escuela los cañoneros "Preirie" y "Chester", este llegado en la mañana de dicho día, cuando las fuerzas americanas pudieron tomar posesión del edificio, destruyendo muchos muebles, libros y expedientes de los archivos, todo lo cual acumularon frente al edificio mismo y le prendieron fuego.

El propio día 22 de Abril, amanecieron frente al puerto más de veinte embarcaciones de guerra de diversos tipos, cuyas tripulaciones completaron la ocupación de Veracruz, cortándose toda comunicación con el interior del País.

Se estableció en la ciudad la autoridad marítima y durante varios días después de la ocupación, los soldados americanos sufrieron algunos ataques que ocultamente les hacían los vecinos desde azoteas o ventanas, causándoles varios muertos y heridos. La autoridad americana hizo varios "escarmientos" con algunos vecinos que consideró responsables de aquellos hechos y poco a poco, fue restableciéndose el orden y entrando la población en quietud bajo el dominio de los yankis.

Durante su permanencia en puerto, procedieron a esta-



El Cadete José Azueta.

blecer en los médanos del Oeste, puestos artillados para lo cual utilizaban caballos americanos que subían las piezas de artillería. Dichos caballos no soportaron la fatiga en aquellas arenas calientes durante el Verano y pronto se murieron, siendo substituidos por mulas del país, que resultaron de mucha resistencia para aquella faena, por lo que fueron de mucha estimación para los invasores, que las conservaban muy limpias y bien alimentadas.

Personal de la Escuela Naval Militar que tomó parte en la defensa de Veracruz.

Capitán de Fragata Director ... Rafael Carrión.
 Teniente Mayor Subdirector ... Angel Corzo.
 Teniente Mayor Jefe del Detall. Juan de Dios Bonilla.
 Primer Teniente David Coello.
 Idem. Arturo E. Lapham.
 Segundo Teniente Antonio Gómez Maqueo.
 Subteniente Manuel Espinoza.
 Primer Maquinista de 1/a. Ramón Maqueo.
 Escribiente de 1/a. Leopoldo H. Gil.
 Escribiente de 1/a. Irineo Alacio Pérez.
 Aspirante de 2/a. Angel Gutiérrez A.
 Idem. Gustavo T. Bravo.

Aspirantes de 3/a.

Esteban Minor.	Leopoldo Rueda.
Fernando Izunza.	Carlos Solano.
Federico A. Luna.	Adán Cuellar.

Cabos de Alumnos.

Luis Pérez Ch.	Manuel Aguilar.
David Fernández.	Rafael V. del Mercado.
Mario Riverón.	Heladio Illades.
Leopoldo Ruiz.	Rafael Rábago.
Diego Martínez Corona.	Rafael A. Delgado.
Rodolfo Gutiérrez A.	

Alumnos de Primera.

Benjamín León.	Andrés Sánchez.
Roberto Laurencio V.	Ricardo Ochoa Díaz.
Mario Rodríguez Malpica.	Estuardo Cuesta.
Pedro Rendón.	Rafael Aguirre Victoria.
Roberto Sánchez.	Edmundo García.
Juan Sánchez Terán.	Eduardo Camacho.
Ignacio Fernández de Castro.	Roberto Orduña.
Carlos A. Menéndez.	Rafael Fentanez.
Luis Sevilla.	Carlos Castillo Bretón.
Fernando Rojas.	Flavio E. Saucedo.
Virgilio Uribe.	Angel Rosas.
Guillermo Torres.	Ignacio Ríos.
José Servín.	Enrique Rosas.
Salvador Vidal.	Enrique Esparza.
Germán A. Quintana.	Maximiliano Remes.
Rodolfo Angeles.	Medardo Blanco.
Manuel C. Quintanilla.	Francesco Vázquez Reyna.
Manuel de la Sierra.	José Ríos.
Carlos Ibáñez.	Rodrigo Schega.
Alfredo C. Aguilera.	Luis Cuellar.
Jorge Suárez.	Armando C. López.
Luis Figueroa.	Luis Suárez.

Alumnos.

Guillermo Cano.	Enrique Hurtado.
Fernando Arenas.	Procopio Ugaude V.
Fernando Poiré.	Ramón Moya.
Ignacio González A.	Juan Valdivieso.
Tomás Ruiz.	Eduardo Salazar.
Fernando Sastré.	Carlos Fernández.
Alfonso González.	Fernando M. Escudero.
Enrique Montalvo.	Guillermo Oropeza.
Juan Castañón.	Francisco Jiménez.
Eduardo Colina.	Miguel Herrera Celis.
Julián Camacho.	José Ahuja.
Rafael Fouzán.	Fernando Guadarrama.
Eustolio Delgado.	Ciro Orihuela Amado.
Luciano Trías.	

Clases, marinería y servidumbre.

3/er. Contramaestre	Joaquín Bauza.
Cabo de Mar de 1/a.	León Cetina.
Marinero de 1/a.	Felipe Sánchez.
Idm.	José Romo.
Idm.	Leonardo Sánchez.
Idm.	Luis Landa.
Marinero de 2/a.	Alberto Landa.
Idm.	Gabino Orozco.
Marinero Corneta	Porfirio González.
Marinero Tambor	Manuel Ramírez.
Obrero de 1/a.	Federico Fernández.
Dispensero	Rafael Aguirre.
Cocinero de 1/a.	Federico Fernández.
Ayudante de Cocinero.	José Hernández.
Criado de Primera	Samuel Sarmiento.
Idm.	Roberto Fernández.
Idm.	Aurelio Berlín.
Criado de Segunda	Tirso Hernández.
Idm.	Ricardo Berlín.
Idm.	Emilio Pérez.
Idm.	Dolores Patiño.
Idm.	Darío Méndez.
Idm.	Félix Puga
Practicante de 2/a.	Luis Noya.
Pagador	Pablo Pasquel.

Personal que se incorporó a la Escuela.

Comodoro (Que tomó el mando)	Manuel Azueta
Capitán de Navío	Aurelio Aguilar
Teniente Mayor	Modesto Sáenz.
Dispensero	Marcos Lezama.

*Parte de novedades rendido por el Comodoro Manuel Azueta,
a la Secretaría de Marina, con motivo de la defensa
de la Escuela Naval Militar.*

Tengo la honra de manifestar a Ud. que con fecha 22 del corriente dirigí a esa respetable Secretaría el siguiente telegrama: Hónrome informar Usted que al verificarse desembarco de americanos, me incorporé a la Escuela Naval y con personal de Jefes, Oficiales y Alumnos, procedimos a defender dicho edificio donde fuimos atacados por invasores, tanto por fuego de fusilería como de cañón, sosteniéndonos en la Escuela Naval desde las doce hs. hasta las 7 hs. p. m. que la evacuamos por ser insostenible la situación por la parte del mar, de donde recibimos fuego de metralla que perforó las paredes del edificio. Además del personal de la Escuela, estuvieron con nosotros el capitán de Navío Aguilar y Fre. Mayor Sáenz presentaron desde que comenzó el fuego que duró hasta las 7 hs. p. m., habiendo sido herido mortalmente el alumno Uribe, incorporándonos a pie desde Veracruz a Tejería, donde nos reunimos a la columna de mi General Gustavo Maas y en donde se me presentaron el Capitán de Fragata Solache y Primer Teniente Ríos. Con este motivo permítome encomiar el valor, patriotismo y entereza que demostró todo el personal de la Escuela y demás Jefes citados, habiendo cumplido con su deber hasta el último momento. —Respetuosamente. Comodoro Manuel Azueta—. Confirmando pues mi telegrama anterior, permitiéndome agregar que ya en Soledad, recibí el siguiente parte que el Director de la Escuela me dirigió con fecha 22 del mismo mes y el cual me fue entregado a mi salida de Soledad para esta capital en cumplimiento del superior telegrama que dirigió Ud. al Sr. Gral. Gustavo Maas, ordenándome que con la Escuela Naval pasará a esta plaza; salimos de Soledad el 25 por la noche, llegamos a México después del medio día del 26 y pasando a Chapultepec en compañía del Sr. Contraalmirante Othón P. Blanco que nos fue a recibir, donde dejamos instalados a los alumnos de la Escuela Naval y demás personal que los acompañan. El parte del Sr. Capitán de Fragata Rafael Carrión dice así: C. Comodoro: Tengo la hon-

ra de participar a Ud. que con fecha de hoy digo al C. Gral. Secretario de Guerra y Marina lo siguiente: Tengo la honra de poner en el superior conocimiento de Ud. las novedades ocurridas el día de ayer; A las doce y media de la mañana observé que el transporte de guerra americano fondeado en la bahía, embarcaba tropa en los botes (once). Momentos después llegó el profesor de Segundo Año de Inglés Dr. Antonio Espinoza quien me manifestó haber sabido en el Consulado Americano que a las once iban a desembarcar los americanos; inmediatamente envíe al Sr. Subdirector Teniente Mayor Angel Corzo, a la Comandancia Militar para recibir ordenes; a este tiempo las lanchas de desembarco se dirigieron al muelle por el rumbo de la terminal; se ordenó en seguida clausurar las clases y armarse los alumnos, marinería y servidumbre, procediendo a municionarlos; en estos momentos se presentó el Sr. Comodoro don Manuel Azueta y poco después el Sr. Capitán de Navío Manuel Aguilar y en seguida el Teniente Mayor Modesto Sáenz; a las doce regresó el Subdirector, manifestando que la Comandancia Militar estaba sola, que nadie había en ella y que habiendo preguntado en la calle, no logró saber dónde el Sr. Gral. se encontraba; acto seguido se procedió a colocar pequeñas defensas en los balcones y se practicaron aspilleras en la planta baja, en el frente; al intentar los americanos desembarcar ametralladoras en el malecón, fueron obligados a reembarcarse en sus lanchas, por el fuego de los alumnos, replegándose aquellos a su transporte, el que abrió el fuego de cañón 101 m/m. destruyendo con él, la prevención, detall, clase de navegación, y parte de las habitaciones del Director, las lanchas hicieron fuego con cañones de pequeño calibre, 37 m/m. aproximadamente.

Una vez que destruyeron en esa parte, cesaron el fuego que afortunadamente no fue del todo eficaz, debido a que no explotaron los proyectiles que enviaron, sino uno o dos de ellos; los alumnos recogieron tres de los de 80 a 101 m/m de los que no explotaron y varios de las pequeñas que tampoco explotaron; en este período es de llamar la atención especialmente del centinela alumno Eduardo Colina, quien saliendo de entre los escombros, volvió ocupar su puesto; Por el frente lateral que

ve hacia el mercado, se recibió fuego de fusilería; en este fue herido el alumno virgino C. Uribe, en la parte superior del cráneo, pasándolo luego a la peluquería que servía de enfermería, donde se le hizo la primera curación por el Practicante de 2/a. Luis Moya; continuó el fuego hasta poco antes de las cinco de la tarde en que hubo un pequeño intervalo, oportunidad que se aprovechó para enviar al alumno Uribe al Hospital con unos miembros de la Cruz Roja; estos nos informaron que todas las fuerzas habían salido de la población pero no dimos crédito y continuamos en nuestro puesto; al oscurecer nos reunimos el Sr. Comodoro Azueta, Capitán de Navío Aguilar y el suscrito, para ponernos de acuerdo y tomar una determinación; como no se habían recibido ningunas instrucciones, resolvimos evacuar la Escuela y salir a buscar las fuerzas federales; la salida se verificó por las Atarazanas a fin de evadir la luz de los proyectores; encontramos el cuartel de artillería solo; nos dirigimos a la Comandancia Militar, donde se encontraban cuatro soldados, los que nos informaron que el Sr. General y las fuerzas se encontraban en Tejería; continuamos por la Alameda hasta llegar a la estación de los Cocos; allí nos confirmaron que las fuerzas, con el Sr. Gral. Comandante Militar, se encontraban en Tejería, procediéndose en seguida a emprender la marcha hacia ese lugar siguiendo la vía del ferrocarril mexicano; en la estación de los Cocos nos alcanzó el Teniente Coronel Médico Marcelino D. Mendoza, quien nos informó que el alumno Uribe, había muerto, siendo su cadáver remitido al Hospital de San Sebastián para que le dieran sepultura; a las doce y media de la noche llegamos a Tejería incorporándonos a las fuerzas que se encontraban allí y dando parte verbal al C. Comandante Militar de los acontecimientos y novedades. Los Oficiales, alumnos y marinería no demostraron la menor vacilación, acudiendo prontamente al lugar por donde se recibía el fuego, retrocediendo un poco al recibir las balas de cañón, pero en cuanto aclaraba un poco el polvo, volvían a su puesto. El Pagador recogió los fondos llevándoselos a su casa. A la hora en que todo el personal evacuó el lugar, se cerraron con llave todos los departamentos que contenían archivos, con excep-

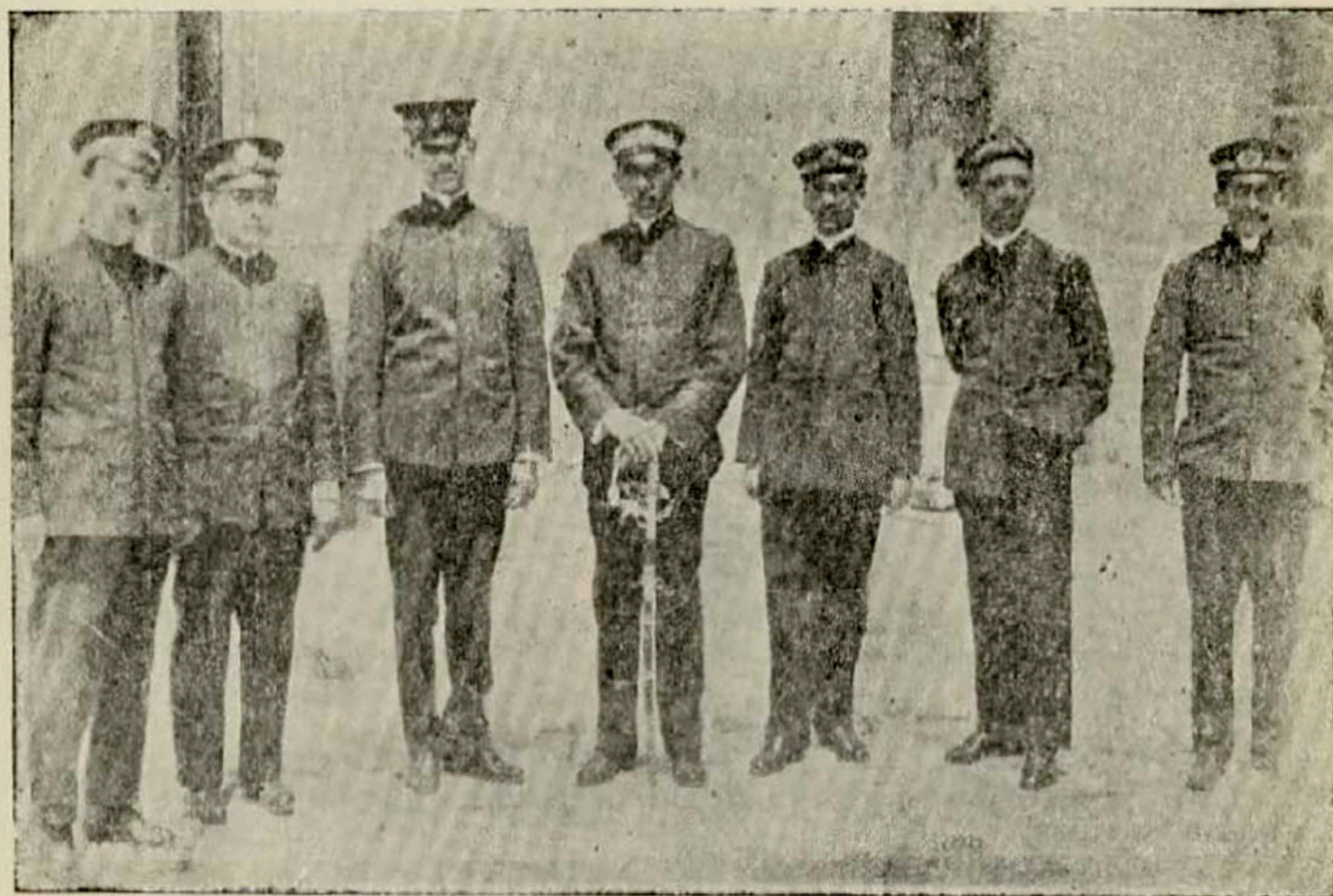
ción del Detall; todo el parque se distribuyó entre los alumnos, según sus fuerzas, dejando solamente un cuarto de caja; el que se le recomendó al Criado de 1ra. Roberto Fernández, lo escondiera, quedando él como vigilante en el lugar. Debo hacer también especial mención del alumno de 1/a. Ricardo Ochoa, quien saliendo por las Atarazanas, se puso pecho a tierra en mitad de la calle frente al Instituto, abriendo el fuego contra los americanos, que inmediatamente se lo contestaron; esto le valió el aplauso de varios españoles que presenciaron el hecho. El cabo Diego Martínez Corona y el Alumno Mario Rodríguez Malpica solicitaron permiso para ir a recoger una ametralladora que había quedado abandonada en mitad de la calle, por haber sido herido el Teniente José Azueta que la manejaba. Pero cuando se disponían a hacerlo, desde el cuartel fué lanzada la ametralladora y recogida. Tengo el honor mi General de hacer a Ud. presentes mi subordinación y respeto. Lo que me honra comunicar a Ud. para su conocimiento. Tengo el honor mi Comodoro, de hacer a Ud. presentes mi subordinación y respeto. — Libertad y Constitución, Tejería, Ver.; Abril 22 de 1914. — Capitán de Fragata Director, Rafael Carrión. — He querido repetir a UD. el telegrama que tuve la honra de dirigirle, así como el parte que me rindió el Director de la Escuela, porque uno y otro se complementan; habiendo tenido la suerte de llegar a la Escuela Naval cuando salían los alumnos de sus clases, pasando antes por la Comandancia Militar, donde pasé a ponerme a las órdenes del C. General Comandante Militar de la Plaza, pero no encontrándolo ahí resolví dirigirme a la Escuela Naval, donde fuí entusiastamente recibido por todos los alumnos, resolviendo luego que me puse en contacto con el Director, defender el edificio y atacar a los invasores americanos, que a nuestra vista procedían a desembarcar en nuestros muelles, armados y sin previa declaración de guerra que yo conociera habiendo sido este desembarque al principio, por el muelle de piedra de la terminal, y frente al consulado americano, apoderándose primero de las oficinas del cable, pues yo pasaba en esos momentos por esos lugares, vestido de paisano, dirigiéndome inmediatamente a la Comandancia y después a la Escuela,

como dije a Ud. anteriormente. No quiero pasar por alto el estupor, sorpresa e indignación que en aquellos momentos se apoderó del pueblo veracruzano, que a mi paso me pedían armas para repeler aquél atropello inaudito, que se consumó ante los ojos de aquella población heroica, que en otras ocasiones ha sabido defender la integridad de su territorio y que ese día 21, muchos voluntarios se presentaron a pedir armas y municiones, de las cuales hicieron uso, haciendo numerosas bajas a los invasores, tomando una parte muy activa la Escuela Naval, como informan los partes que se dirigieron a la superioridad. Como dice muy bien el Sr. Director de la Escuela, trataron de desembarcar por el muelle de Sanidad, pero el fuego de los alumnos los obligó, después de sufrir algunas pérdidas, a continuar haciéndolo por el muelle de la terminal y lo que originó indudablemente que los buques de guerra y las lanchas americanas hubieran dirigido sus fuegos de cañón sobre la Escuela, con tan buena suerte para nosotros, que algunas granadas no hicieron explosión, pero otras sí, causando grandes destrozos en el edificio; pero por fortuna sin causar daños a los defensores de la Escuela. La Escuela recibió ataques de fuego de cañón y de fusilería por la parte de la aduana y del mercado en construcción, siendo en una de las ventanas del dormitorio que da frente al mercado, donde fué herido mortalmente el alumno Virgilio C. Uribe, a pocos pasos del suscrito que lo tuvo entre sus brazos. Me permito apoyar la mención que de los alumnos Colina y Ochoa hace el Sr. Director; pero en honor a la verdad aquel día, desde las doce hasta las siete h. p. m. todos los Jefes, Oficiales y personal agregado de marinería y servidumbre, cumplió con su deber y la Escuela Naval se cubrió de gloria repeliendo el ataque de los invasores con éxito, pues causó numerosas bajas al enemigo, defendiéndose con valor, patriotismo y entereza, nunca jamás desmentidos, en las siete horas de resistencia que hicimos contra los invasores. Dios probablemente me guió al reunirme con aquellos jóvenes alumnos en aquel memorable día, pues no había ningún buque de guerra mexicano fondeado en bahía y quizás todos hubiéramos perecido por los cañones de los buques de guerra americanos; pe-

ro la presencia frente al edificio de la Escuela, del buque insignia inglés "Almirante", (debe ser "Bristol" del Almirante Cradock), y el español "Carlos V", en cuya dirección no debían tirar, a pesar de que pasaban las lanchas cargadas de marinos y soldados norteamericanos, me obligó a ordenar que no se disparara en esa dirección; pero esto después de haber sido destrazadas varias clases y parte del edificio de la Escuela frente al mar, considerando insostenible nuestra situación ante el fuego de cañón de los buques de guerra americanos. Consideraciones de este orden y las opiniones de los demás Jefes de la Escuela y del Capitán de Navío Aguilera que nos acompañó en la defensa del edificio, nos obligaron a tomar la determinación de evacuar la Escuela a las 7 h. p. m., lencias, llevando todo el parque posible de la Batería Fija, de donde ya se habían sacado los cañones y demás material de guerra habiendo contribuido indudablemente a cubrir la retirada, el Teniente de Artillería José Azueta, que a la vista de toda la Escuela, se estuvo batiendo con una ametralladora y fué herido al pié de ella con tres balazos, haciendo una brillante resistencia y agregando una palma más a la Escuela Naval de donde hacía muy pocos meses había salido al honroso Cuerpo de Artillería como Teniente. Tengo entendido que de su comportamiento ya dió parte a esa Superioridad el Sr. Comandante Militar del Estado de Veracruz. Me permito dejar al Sr. Director de la Escuela Capitán de Fragata Rafael Carrión, el ministrar a la superioridad una relación del personal que combatió en aquella Escuela, teniendo para él, mi más caluroso elogio, así como para todos los Jefes, Oficiales y alumnos que en aquel día memorable 21 de Abril, se cubrieron de gloria, resistiendo contra los invasores americanos cumpliendo con su deber. -Todo el trayecto del camino del ferrocarril Mexicano, entre Soledad y la Capital. la Escuela Naval fué calurosamente aplaudida y ovacionada donde se detuvo el tren que la conducía, por millares de hombres que pedían armas, listos a defender nuestra querida Patria, lo cual es muy significativo y que me honro en poner en el superior conocimiento de Ud., haciendo especial mención del recibimiento que el patriota y valiente General Luque hi-

zo a la Escuela, a nuestro paso por Esperanza, con toda su tropa formada y haciendo especiales honores a los jóvenes alumnos que desfilaron ante sus aguerridos soldados.—Tengo el honor mi General, de hacer a Ud. presentes mi subordinación y respeto. :Libertad y Constitución.—México, D. F., 27 de Abril de 1914.—El Comodoro Manuel Azueta.

Durante los acontecimientos de la revolución constitucionalista en la costa del Pacífico, se encontraba en aquellas



Los Jefes y Oficiales de la Escuela Naval Militar, al llegar al Castillo de Chapultepec. De izquierda a derecha 2/o. Teniente Antonio Gómez Maqueo; 1er. Teniente David Coello; Teniente Mayor Subdirector Angel Corzo; Capitán de Fragata Director Rafael Carrión; Teniente Mayor Jefe del Detall Juan de Dios Bonilla; 1er. Teniente Arturo F. Lapham y Subteniente Manuel Espinoza.

aguas el crucero japonés "Itzumo". A la sazón fondeado en las afueras de Topolobambo.

Al llegar el cañonero "Morelos" al mismo lugar, en operaciones contra el "Tampico", que se encontraba varado en el interior del puerto, fué advertido su Comandante, por el del citado "Itzumo" en el sentido de que no intentara cruzar la barra para entrar al puerto, porque estaba minado el canal, con minas que habían fondeado los americanos de los cruceros "New Orleans" y "York Town".

Este hecho se comprobó más tarde por el mismo cañonero "Morelos" al estar nuevamente fondeado fuera de Topolobambo, pues el propio Comandante, de uno de los cruceros americanos, envió un oficial a bordo a solicitar la venia del Comandante del "Morelos", para levantar unos torpedos que decía se habían desgarrado del crucero mexicano.—

El Sr. Justino N. Palomares, publicó un libro titulado "La Invasión Yanki en 1914", que fué editado en el año de 1940, y en el que aparece un informe bajo el título de "El Desembarco de los americanos en Veracruz en 1914", formulado por el Sr. General Don Juan Manuel Torrea, en cuyo informe se inserta una declaración del Sr. Comodoro Don Manuel E. Izaguirre, hecha durante una junta de la Asociación del Colegio Militar.

Como en dicha declaración se asienta un error, el autor se apresuró a dirigir la siguiente carta al Sr. Palomares, con fecha 26 de Enero de 1945, que a la letra dice:

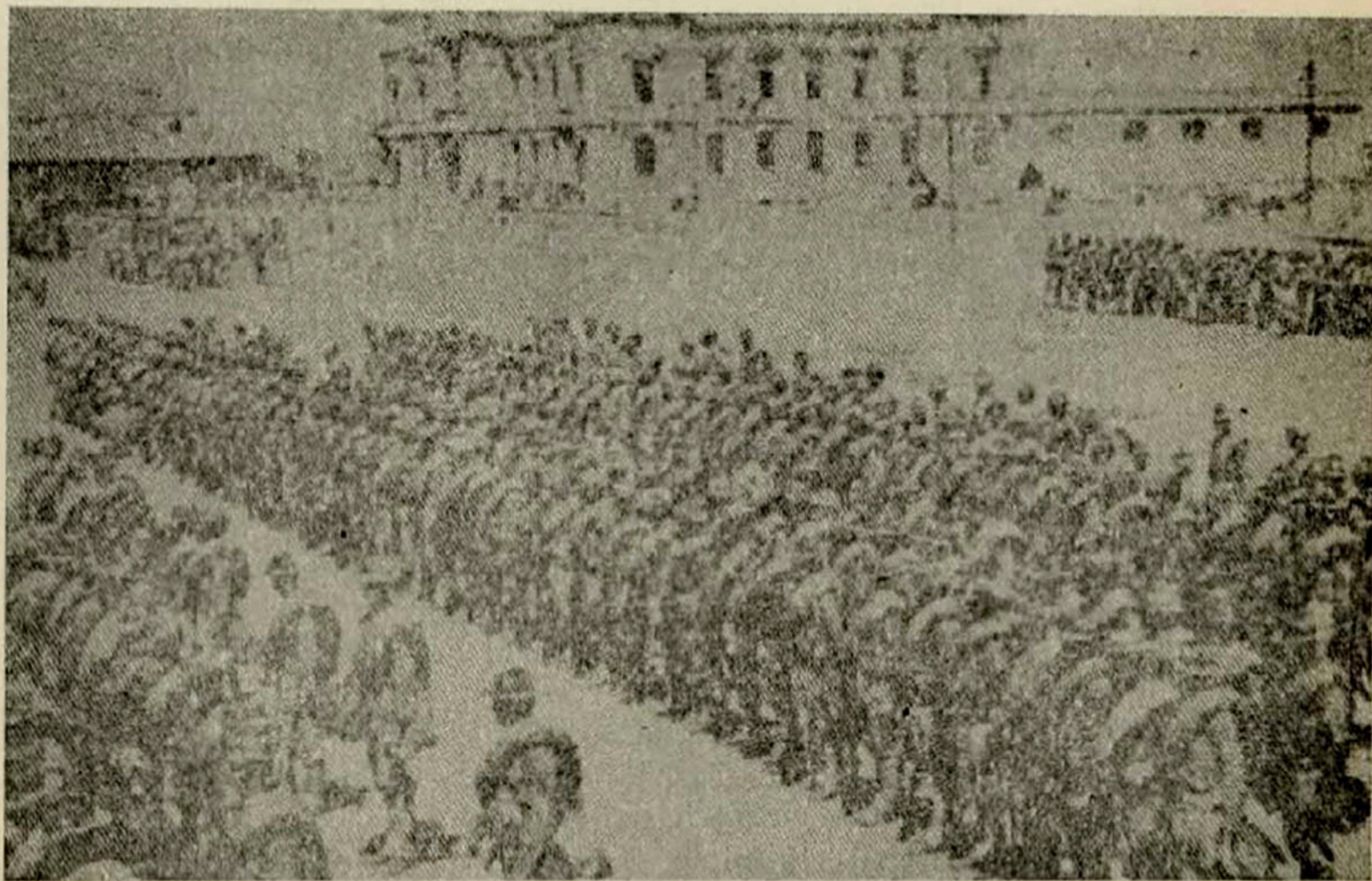
"Por conducto de mi estimado amigo el Sr. Fidel Serrano tuve el gusto de recibir en obsequio, un ejemplar de su libro "La Invasión Yanki en 1914", que tuvo Ud. la gentileza de dedicarme, por lo que ahora no permito dirigirle estas líneas para hacerle presente mi agradecimiento por su atención y manifestarle que he leído con deleite su expresado libro, que me ha hecho recordar hechos que viví en aquella jornada.

Siento muchísimo haberme enterado hasta ahora de su mencionado libro, después de tantos años de publicado, pues desde entonces me hubiera apresurado a hacer una aclaración

que considero de mucha importancia por tratarse de la opinión en que debe quedar y se merece. la actitud de nuestro glorioso Cadete Virgilio C. Uribe.

En su interesante obra aparece (Pág. 232) un informe bajo el título de "El desembarco de los americanos en Veracruz en 1914", formulado por el Sr. General Don Juan Manuel Torrea, en el que se inserta una declaración del Sr. Comodoro Don Manuel E. Izaguirre, hecha durante una junta de la Asociación del Colegio Militar.

El Sr. Comodoro Izaguirre, según el acta que se copia en el citado informe, dijo entre otras cosas:



Tropas de desembarco americanas en el malecón de Veracruz, después de la toma del puerto.

“...que la Escuela Naval tenía órdenes de evacuar el edificio, órdenes que él mismo recibió del Sr. Presidente de la República; que el cadete Uribe recibió un tiro de casualidad al asomarse a una ventana; que si hubo tiros, fue porque algunos presos se colocaron detrás del edificio de la Escuela y fueron los que dispararon; que los alumnos abandonaron la plaza de noche, entre las sombras, como vergonzosamente lo hicieron los demás de la guarnición.”

Debó manifestar a Ud. que el Sr. Comodoro Izaguirre, fue para mí un digno Jefe de la Armada, que siempre me mereció gran respeto y especial estimación, por haber sido mi tutor en la Escuela Naval Militar cuando fui Cadete y por haber sido amigo de mi padre. Siempre fui objeto de su distinción y ya siendo yo Oficial, seguí recibiendo sus atenciones y de allí que su memoria me sea grata en sumo grado.

Hago pues salvedad de aquellas circunstancias, para decir que el Sr. Comodoro Izaguirre, seguramente no estaba bien enterado de los hechos al hacer su declaración, que no se ajusta a la realidad.

La Escuela Naval Militar, dependiente de la Comandancia Militar del puesto, como puesto militar que ocupaba en la guarnición, **NO RECIBIO ORDEN ALGUNA DE EVACUAR EL EDIFICIO.**—Las ordenes del Presidente de la República a que hace alusión el Sr. Comodoro Izaguirre, nunca llegaron a comunicarse a la Escuela por conducto alguno, y por tanto la Escuela Naval, al ser abandonada por el Jefe de la Guarnición, se mantuvo en su puesto, hasta las siete y media de la noche en que lo dejó, previo acuerdo de sus Jefes, que consideraron inútil la resistencia, no disponiendo más que de armamento de fusilería, contra el fuego de cañón de los americanos, que había destruido ya parte del edificio.

Fuí actor en aquella jornada, por tener entonces el cargo de Jefe del Detall de la propia Escuela y durante el desembarco de los americanos, tuve a mi mando directo el “alero norte” del edificio, con la Segunda Brigada de la Escuela.

Todos los alumnos, tanto de aquel alero norte, como del frente del edificio, estuvieron haciendo fuego sobre los americanos, que se veían pasar del muelle fiscal a la Aduana Marítima, y el fuego de la Guardia, que ocupaba el piso bajo del frente, hizo replegar y volverse a embarcar en sus lanchas, a los americanos que intentaron desembarcar por el malecón llamado del "paseo" frente al edificio de Faros.

El fuego de fusilería de los alumnos de la Escuela Naval, fue el que dio origen al ataque con artillería que hizo sobre el edificio, el cañonero americano "Preire", fondeado junto a la Fortaleza de San Juan de Ulúa.

El Cadete Virgilio C. Uribe, como todos los demás estuvo haciendo fuego con su fusil desde el alero norte y en el momento



La Guardia de la Escuela Naval Militar el día del ataque de las tropas norteamericanas.

de introducir otra parada de cartuchos para seguir haciendo fuego, recibió un tiro en la frente con bala expansiva, que le destrozó la parte posterior del cráneo, cayendo exánime, a unos siete u ocho metros del suscrito.

El Cadete Uribe, no recibió pues un "tiro de casualidad, al asomarse a una ventana", como dice aquella declaración, sino que fue herido de muerte, combatiendo francamente al invasor, con sus armas en la mano haciéndolas funcionar, por lo que su muerte fue gloriosa, y no habrá nada ni nadie que se lo pueda negar.

Por lo que respecta a que la Escuela evacuó el edificio durante la noche, así fue en efecto, mas no por eludir el combate, que ya había sostenido, sino porque era todo punto inútil mantenerse allí sin elementos para combatir contra el tiro de artillería.

Al iniciarse el desembarco de los americanos, el Director de la Escuela Capitán de Fragata Rafael Carrión, envió al Subdirector Teniente Mayor Angel Corzo, a solicitar órdenes de la Comandancia Militar de la Plaza, quien regresó momentos después con la noticia de que el Comandante Militar con las tropas de la Guarnición, habían salido de la Plaza con destino a Tejería, por lo que se resolvió en la Escuela, mantenerse en su puesto que era el edificio y defender el punto, dictándose las disposiciones procedentes y repartiendo el parque a los alumnos.

Usted señor Palomares, como periodista y elocuente escritor, será seguramente amante de la verdad histórica y como mexicano le agradará conocer esta aclaración, que viene a poner las cosas en su lugar.

No es difícil comprobar los hechos a que he referido, pues existen muchísimos testigos que pueden corroborar en detalle lo dicho: todos los supervivientes de la Escuela. Y para no citar más que cuatro, nombraré a Ud. al Sr. Angel Corzo Castillo, actual Oficial Mayor de la Secretaría de Marina, que fue el Subdirector de la Escuela: al Sr. Contraalmirante Mario Rodríguez Malpica, actual Director General de la Armada en el mismo Ministerio, y que era Cabo de Alumnos de la Escuela: al Sr. Comodoro David Coello, actual Jefe de la Zona Naval en Veracruz, que era Primer Teniente Jefe de Brigada en la propia

Escuela, y al Sr. Capitán de Altura don Rafael Carrión, actualmente Piloto Mayor en Coatzacoalcos, Ver., que era el Director del Plantel en aquella jornada.

A dichas personas me estoy dirigiendo con copia de esta carta, suplicándoles que en honor a la verdad, se sirven hacer público su testimonio sobre el particular, o se dirijan a Ud. con igual objeto, para que usted, que conoce bien los recobecos de la publicidad, tenga a bien hacer la aclaración que procede, ya que se ha puesto en tela de juicio. la heroicidad de nuestro inolvidable Cadete Virgilio C. Uribe.

Sin otro particular y rogándole atentamente dispense la lectura de esta carta, por el tiempo que le haga perder, me es muy grato subscribirme de Ud. afmo. amigo y atto. S.S. que le estima. Cap. Juan de Dios Bonilla.

CAPITULO XI

Salida del cañonero "Tampico" del puerto de Topolobampo.— Su combate con el "Guerrero".— Pérdida del "Tampico".— Captura de sus tripulantes.— Parte oficial del Combate.— El cañonero "Morelos" y su pérdida en Mazatlán.— Evacuación de las fuerzas federales de Mazatlán.— El transporte "Guerrero" convoyando la Flotilla a Manzanillo.— Viaje al puerto de Salina Cruz.— Los Tratados de Teoloyucan.— Elementos de la Armada que quedaron al servicio del gobierno de la Revolución.— Reanudación de los cursos en la Escuela Naval Militar.— Accidente al "Progreso" durante la sublevación de Argumedo en Yucatán.— La sublevación de Garcibazo en Quintana Roo.— Actitud del vapor nacional "Libertad".— Organización de un tren de artillería naval.— Diversas disposiciones del Gobierno Constitucionalista para organizar la Marina Mercante.— Restablecimiento de las Capitanías de Puerto.— El balandro rebelde "Mariscal".— El aviso de guerra "Sonora".— Aplicación del Art. 32 constitucional.— Los primeros buques tripulados conforme a la nueva ley.— Abordaje del "Progreso" con el buque-tanque "San Bernardo".— La Compañía Naviera del Sureste.— La Línea Puertos Libres Mexicanos.— Suscripción nacional para la compra de buques.— La Compañía Naviera del Golfo.— La compañía de petróleo "El Aguila".— El tráfico en el puerto de Tampico.— Creación de los Cuerpos de Infantería de Marina.— Diversas Sociedades Marítimas.— Establecimiento del Control de Fletes y Pasajes.— Creación de la "Casa del Marino".

En la costa del Pacífico ocurrían otros acontecimientos. El cañonero "Tampico", que se consideró perdido en Topolobampo, pudo ser reparado con grandes sacrificios por los miembros de su tripulación, de los que perdió la vida el Contra-maestre Ramón González al intentar taponar una vía de agua. Después de algunos meses de arduos trabajos, el buque pudo quedar listo al servicio de la revolución, y a mediados del mes de junio de 1914 el día 14, se hizo a la mar con instrucciones de atacar Mazatlán, llevando a bordo un destacamento de veinticinco hombres del Batallón "Irregulares de Sinaloa", para un caso de desembarco.

Sus calderas no estaban del todo bien y al encontrarse en las cercanías de Altata, comenzaron a fallar, bajándose la presión hasta quedar el buque al garete, siendo llevado a la deriva por la fuerte corriente, hasta quedar frente al Farallón de San Ignacio, por la parte de adentro, donde dio fondo en 17 brazas de agua.

Con referencia a lo ocurrido al "Tampico", el Capitán de Altura Rafael López Fuentes ya citado, se expresa en los siguientes términos en su folleto "A media Asta":

"Las condiciones en que había quedado el cañonero "Tampico" eran pésimas y como fuera a su bordo el Comandante de uno de los destroyers americanos "Perry" o Preble", fondeados allí cerca, le pidieron remolque para meter el "Tampico" a Topolobampo, servicio que les fue negado, comunicándole en cambio, al Comandante Rodríguez Malpica, que esperara al transporte "General Guerrero" que había salido de Guaymas en su persecución y que llegaría a la barra al día siguiente a las cuatro de la tarde.

Al enterarse de esta noticia el Comandante Rodríguez

Malpica ordenó proceder a reparar las averías inmediatamente para terminarlas antes de la hora señalada y poder buscar refugio dentro del puerto o presentar combate en caso necesario.

Desgraciadamente para el cañonero "Tampico" y su tripulación, hubo un gran error o una gran maldad por parte de los americanos al darle la noticia, pues confiado en que el transporte "General Guerrero" llegaría en la tarde del día siguiente (16), como se les había dicho, faltándole ya poco para terminar las reparaciones, y sobre todo, estando muy fatigados por la ruda faena, no trabajaron en la noche para descansar, pensando poder terminar en la madrugada del siguiente día, para levantar presión inmediatamente.

Cuál no sería su sorpresa, al ver en la madrugada, a las cuatro de la mañana, aparecer al transporte "General Guerrero", el que estuvo haciendo algunas maniobras sin disparar.

El día 14 de junio de 1914 por la mañana, uno de los Comandantes de los buques americanos surtos en la bahía de Guaymas entregó el "boletín inalámbrico" al Jefe de la División del Yaqui, Gral. Joaquín Téllez, por medio del cual se supo que el cañonero "Tampico" había sido puesto a flote y con bastante gente de desembarco, marchaba sobre Mazatlán, para cooperar al ataque con las fuerzas del General Ramón F. Iturbe.

El sitio de Mazatlán se había prolongado mucho debido a las defensas naturales del puerto y se pensaba que solo con la ayuda de un ataque por mar, podría vencerse la tenáz resistencia de sus defensores.

Esta misma noticia que también se supo en Mazatlán por el mismo conducto, sembró el pánico tanto en el elemento militar como en el civil, que temían los horrores de un bombardeo desde el mar.

Al Transporte "General Guerrero" se le habían dado instrucciones de salir urgentemente para Mazatlán llevando fuerzas del Noveno Cuerpo Rural y parque de artillería y fusil; pero el día 15 por la mañana, al ir el Comandante a recoger las últimas instrucciones al Cuartel General, se le ordenó pa-

sar cerca de Topolobampo y de ser cierta la noticia, darle caza al cañonero "Tampico".

El 16 de junio de 1914 a las cuatro y quince de la mañana, estando yo de oficial de guardia, ayudado por el Aspirante Pedro M. Rendón (acabábamos de recibir la guardia de "alba", avistamos tres buques entre tierra firme y el Farallón de San Ignacio; ordené al Aspirante Rendón avisar al Segundo Comandante, Primer Teniente José de la Llave quien se vistió rápidamente y subió al puente de mando, desde donde distinguió con los prismáticos, la silueta del cañonero "Tampico" y las de dos barcos americanos.

Pedro M. Rendón no creía que fuera el "Tampico" y pensó que el Segundo Comandante se estaba bromeando y "tomándole el pelo"; pero cuando lo mandó a que avisara al Comandante que el cañonero "Tampico" estaba a la vista y al mismo tiempo ordenó al "portador" que el corneta de guardia tocara "zafarrancho de combate", se puso serio y de dos brinco bajó la escalera del puente para ir a dar parte al Comandante, Capitán de Navío Ignacio Arenas, quien observando que el cañonero "Tampico" permanecía inmóvil, a pesar de que una negra columna de humo escapaba por su chimenea, (después supimos que quemaba estopa con petróleo para hacer humo), no quiso atacarlo, sino que estuvo dando bordadas y mandó conectar el servomotor del timón, pues veníamos gobernando a mano con la rueda de respeto instalada a popa, por un ligero desperfecto en la maquinilla que ya había sido reparado.

A eso de las 7.25 hs., se pensó mandar una lancha para ver que necesitaba el "Tampico", pues se le suponía averiado, o ver si estaba abandonado. Fui nombrado para ir con la lancha de gasolina; francamente no me gustó la comisión de irme a meter entre las patas de los caballos, es decir a entregarme al enemigo; pero ni por un momento pasó por mi imaginación que los compañeros del "Tampico" me hicieran una mala jugada. Embarqué la dotación convenientemente armada y arriamos la lancha. Aún no tocaba la quilla el agua, cuando a las 7 h. y 35 m., el cañonero "Tampico" abrió el fuego contra el transporte "General Guerrero" con su cañón de retirada, ha-

biendo hecho tres disparos sobre nosotros, antes de que el Comandante Arenas ordenara romper el fuego.

La lancha fue inmediatamente izada y todos corrimos a nuestros puestos de combate.

La lucha fue larga y desigual. Por esta vez el transporte "General Guerrero" tenía la superioridad sobre el cañonero "Tampico", que no podía evolucionar por tener sus calderas inutilizadas y encontrarse fondeado. Además el transporte "General Guerrero", había limpiado sus fondos en el dique seco de Salina Cruz, con lo cual podía desarrollar un andar de nueve millas.

Si bien este combate fue de consecuencias estratégicas, porque se evitó primero el bloqueo y bombardeo y después la caída del puerto de Mazatlán, y se levantó el espíritu abatido de las fuerzas federales, para nosotros en cambio, no presentó las fases terribles que el combate del día 31 de marzo, verdadero y único combate naval registrado en los anales de la marina mexicana.

En el transporte "General Guerrero" se hicieron siete disparos dignos de especial mención; uno por el Subteniente Hiram Hernández que dió en el pico donde ondeaba la bandera del cañonero "Tampico"; la rompió y arrió la insignia patria, no volviéndose a izar ninguna otra. Cinco tiros míos hechos con el cañón de proa a babor y que según el decir del Aspirante Angel Gutiérrez Arteaga, que con los gemelos observaba el efecto de mis tiros, habían dado de lleno, seguidos los cinco, en mitad del buque, y finalmente el último disparo que fue hecho por el Aspirante de Primera Adán Cuellar y que más tarde supimos por el Mayor Maquinista David Johnson, había causado la muerte del Primer Maquinista Ramón C. Estrada y del Tercer Maquinista Fiiberto Vela.

Los Aspirantes y Terceros Maquinistas, para quienes aquel combate era su bautismo de fuego, en un principio se desmoralizaron y en la palidez cadavérica de sus semblantes, se les notaba el miedo; pero pocos momentos después reaccionaron y recordando su heroico comportamiento en la gloriosa Escuela Naval Militar, donde ofrendaron su sangre infantil

para defender la integridad de la patria hollada por el invasor, cumplieron llenos de ánimo su deber en sus puestos.

En el cañonero "Tampico", (esto se supo después), al recibir las primeras granadas y empezar a quedar fuera de combate algunos tripulantes, cundió la desmoralización, entre el personal, al grado de dejar la pieza de popa sin municiones, pues los proveedores de ella eran soldados y lancheros bisoños; estaban tirados en cubierta y no osaban moverse. Entonces el comandante Rodríguez Malpica, que mandaba la batería de popa, comprendiendo la necesidad de tomar medidas drásticas, empuñó su pistola, Colt 32 y ordenó cubrir la batería, orden que no fué obedecida; repitió la orden con el mismo resultado y entonces hizo tres disparos sobre ellos, matando a dos e hiriendo mortalmente a otro. La moral se restableció con este hecho y todos acudieron a sus puestos, pero como el personal de la pieza de popa había quedado incompleto, el mismo Comandante Rodríguez Malpica hizo las veces de apuntador, haciendo impacto su primer disparo en la roda del transporte "General Guerrero" y averiando una de las anclas. Este impacto fué saludado con una "diana" tocada por el clarín del "Tampico".

Como a las 9h. 40m. el Segundo Comandante del transporte "General Guerrero", José de la Llave, que estaba observando con los gemelos los tiros del Subteniente Hiram Hernández, vió que uno de los tiros rompió la driza de la bandera, cayendo la sagrada enseña de la Patria sobre cubierta y no volviéndose a izar otra.

Los barcos habían comenzado el fuego a una distancia de cuatro mil metros y durante las evoluciones del "General Guerrero", llegaron a quedar hasta un mil trescientos metros.

Más tarde, y cerca de los mamparos de la enfermería del cañonero "Tampico", un fogonero pretendía esconderse, cuando pasó por allí el Maquinista Mayor David Johnson, que iba a dar parte al Comandante Malpica, de que el agua comenzaba a inundar los departamentos de la máquina, pues tenía no menos de treinta impactos y la mayoría bajo la línea de flotación, y le dijo al fogonero, con aquella "san fassón" que tenía: "si te escondes te van a matar".

Hubiérase dicho que Johnson era profeta, pues cuando éste volvió a la máquina, encontró al fogonero muerto, convertido en una enchiada o envuelto humano, pues una granada, dando en el canto de las láminas del mamparo, voló todos los remaches, enroscando una lámina sobre si misma y dejando prensado a aquél desventurado que creía encontrar allí un refugio y sólo encontró la muerte en un cinturón de acero. Finalmente a las 10h. 30m. de la mañana, una de nuestras granadas, que explotó en la popa del "Tampico", en unas cajas de alcohol, produjo un voraz incendio, y el Comandante Malpica, viendo perdido irremediablemente su buque ordenó al Maquinista Johnson abrir las válvulas de inundación, para que el buque se fuera más rápidamente a pique y no lo capturara el enemigo; al mismo tiempo ordenó embarcar a los heridos en la lancha de gasolina y en un bote a remo, que era la lancha de vela. Entre la tripulación que abandonaba el "Tampico", iban diecisiete heridos y a bordo quedaba un buen número de muertos.

El fuego cesó en ambos buques, pero la última granada disparada por el "General Guerrero" causó la muerte del maquinista Ramón G. Estrada y de Filiberto Vela, que pretendían dirigirse al tangón para embarcarse a los botes.

Una vez embarcados los inferiores, el Comandante Hilario Rodríguez Malpica tomó su asiento en la lancha y trataron de ganar la costa, remolcando la lancha de vela con la de gasolina.

Al ver el Comandante del Transporte "General Guerrero" que la tripulación del "Tampico" abandonaba el buque y pretendía refugiarse en el puerto, se les cortó la retirada y cayeron prisioneros.

Uno de los rasgos que más enaltecen al Comandante Hilario Rodríguez Malpica, fué la orden terminante que dió a sus subalternos de: **NO REFUGIARSE POR NINGUN MOTIVO EN LOS BARCOS AMERICANOS; CUALQUIER COSA QUE SUCEDIERA; DEBERIAN PREFERIR CAER PRISIONEROS O MORIR, ANTES QUE DEBER SU SALVACION A LOS ODIADOS INVASORES YANQUIS.**

Desgraciadamente esta patriótica orden no fué obedecida por el Teniente Coronel (ex-Pagador) Agustín V. Rebatet y algunos marineros, que pretendieron ganar a nado los buques americanos, al ver que el transporte "General Guerrero" les cortaba la retirada. (seis de ellos pudieron abordar el crucero "New Orleans").

Estando las lanchas casi al costado de estribor del "Guerrero" el Comandante Hilario Rodríguez Malpica preguntó a sus demás compañeros por Agustín Rebatet y como nadie lo había visto botarse al agua, le contestaron que probablemente se había quedado a bordo; entonces Rodríguez Malpica, sacando su pistola con la cual había castigado la cobardía de los proveedores de municiones, se la llevó a la boca e hizo fuego. La bala le salió por la región cervical y privó para siempre de la vida a aquel joven marino que había luchado con denuedo hasta perder su buque, prefiriendo darse muerte, a caer prisionero y ser sometido a un infamante proceso, o refugiarse en los buques americanos.

Hilario Rodríguez Malpica murió a las 10h. 57m. a la edad de 24 años, en plena juventud y quizás lleno de ilusiones, aunque no rebosante de salud, pues se encontraba completamente enfermo de la sangre, a causa de las juergas a que era afecto, como son la mayor parte de los marinos, para los que no tienen valor ni la vida ni el dinero.

En cuanto a David Johnson, único Jefe superviviente de aquella derrotada tripulación, al llegar al costado del buque, preguntó al Segundo Comandante Don José de la Llave, que se encontraba en el portalón de proa del callejón de estribor: "me van a fusilar, para matarme mejor?" (textual) y empuñó una pistola mauser. El Segundo Comandante de la Llave le contestó que no se les iba a hacer nada y entonces subió a la cubierta por la escala de gato y un Cabo quiso esculcarlo; dándole Johnson un aventón le dijo: "soy oficial y no permito que un subalterno me desarme" (textual) y entregó su pistola al Segundo Comandante, quien le dió un fuerte abrazo, al igual que al Primer Teniente Adrián Rodríguez y yo, que allí estábamos recibiendo a los vencidos. En aquel entonces aún existía en nuestra marina,

la legendaria hidalguía, que más tarde casi había de desaparecer, pues en épocas posteriores, algunos malos marinos, no ya con prisioneros que nunca capturaron, sino con indefensos marinos mercantes, que fiados en la hidalguía y caballerosidad, orgullo de todas las marinas del mundo, voluntariamente salieron del puerto de Guaymas en 1929, a entregarles el material mercante que estaba a su cuidado. En otros marinos iba a crecer también la asquerosa garra de la intriga y de las bajas pasiones, para hincarla en sus compañeros.

Los demás prisioneros subieron también y entregaron sus armas. Durante este acto imponente y triste se registró una nota discordante; el Oficial de las fuerzas rurales que llevábamos de transporte para Mazatlán, y cuyo nombre felizmente no recuerdo, tal vez por granjearse las simpatías del personal de a bordo, preguntó al Comandante Don Ignacio Arenas: "¿conforme vayan subiendo, nos los vamos echando al plato... mi Jefe? (textual).

Una palabrota de esas que espontáneas brotan de lo más recóndito de nuestro ser, ante la presencia de una felonía, fué la respuesta del Comandante Arenas y le volvió las espaldas a aquel Oficial que pretendía manchar nuestro buque con una villanía.

Después se ayudó a subir a los heridos y se recogió el cadáver aún caliente del Comandante Hilario Rodríguez Malpica.

Entre los heridos es digno de especial mención el soldado Ramón Valenzuela, a quien una granada había roto el hueso femur y tenía la pierna suspendida por la piel y un músculo. Este soldado al subir a la cubierta tenía la pierna dormida por el golpe brutal, y no sentía, por lo que creyó que le faltaba y que se había quedado en la embarcación; se volvió a los demás que iban subiendo detrás de él y con valor espartano digno de un héroe legendario, les dijo: "compañeros, mi pierna que se quedó allá abajo". (textual).

Entre tanto, yo que también era el Jefe del Trozo de Abordaje con el Aspirante Pedro M. Rendón, de Ayudante, ordené embarcar y echar al agua uno de los botes y cuando

estuve embarcado en él, noté que el Aspirante Rendón no estaba en su puesto, por lo que ordené al Aspirante Diego Martínez Corona que estaba por allí cerca, se embarcara y me acompañara, dirigiéndome luego hacia el cañonero "Tampico" para abordarlo. Cerca de él encontramos nadando completamente desnudo, al pagador Agustín V Rebatet, que en vano pretendió ganar un crucero americano, desobedeciendo las órdenes de su valiente Comandante. Le recogimos y vimos que presentaba dos heridas: una en la pierna, producida por un balín de skrapnel y otra leve en la cabeza, producida por una esquirla de hierro. Un poco más adelante encontramos nadando y agarrado a un cuartel de escotilla, al Segundo Maquinista Rosendo Pacheco, a quien también dimos salvamento, llevándolos al transporte "General Guerrero" y volviendo al cañonero "Tampico" para abordarlo, lo que hicimos por el tangón de babor, mismo por el cual había desembarcado su tripulación; procedimos a recoger parque, armamento, cierres de cañón y la bandera de combate, que después de tremolar con aleteo de pájaro moribundo, había caído sobre cubierta, arrancada por el impío zarpazo de una metralla. También recogimos una de las granadas disparadas por nosotros, que no había explotado y que probablemente siguió la siguiente trayectoria: penetró por popa, atravesando la chimenea, el cuarto de cartas, la estación inalámblica, mató dos hombres en el puente y quedó en la base del montaje del cañón de casa, donde la recogimos aun caliente, al grado de que tuvimos que envolverla en la bandera para podérsela llevar. Mientras tanto, el transporte "General Guerrero", se acercó y dió una estacha por estribor para arregerarse al "Tampico" y tratar con sus bombas de extinguir el incendio.

Al Condestable Agustín Vera, que había pertenecido a la dotación del "Tampico", se le mandó para cerrar las válvulas de inundación, lo que no pudo hacer, por estar dicho lugar completamente inundado.

El castillo de proa, las casetas del puente, el sollado de marinería y parte del combés, estaban completamente destrozados. La parte de popa era presa de voraz incendio,

al grado de sofocarnos a gran distancia; las láminas estaban al rojo blanco. Por todas partes yacían cadáveres inmóviles que la ira y el azoramiento habían puesto en los semblantes densamente pálidos, extrañas muecas; en el castillo de proa a babor, había un cadáver boca-abajo, calzando chocos de charol sin amarrar, pantalón de paño negro y camisa blanca; en el cinto la funda vacía de una pistola escuadra. Mas tarde supe por David Johnson, que aquel cadáver era del maquinista Ramón C. Estrada, a quien no recogimos para hacerle los honores correspondientes a su grado, por no haberlo reconocido.

Había como unos doce muertos fuera del lugar del incendio. En el combés estaban unos cadáveres completamente despedazados, con la desesperación horrible de la muerte pintada en el rostro. Uno de los que me causó más fuerte impresión, estaba recostado en la lumbera de la máquina; la granada le había llevado el brazo izquierdo y parte del cuerpo, haciéndole un corte circular desde el hombro hasta la cintura, como si hubiera sido trazado a compás o con un enorme sacabocado. En la mano derecha oprimía fuertemente su fusil mauser. Al pretender quitarle el arma, como el cadáver tenía los dedos contraídos, no quiso soltarla. Al notar la resistencia que me presentaba aquel cadáver para desarmarlo, sentí los pelos de punta y un frío gélido, frío de muerte que recorrió todo mi ser; entonces quizás por respeto, o lo que es más seguro, por miedo, le dejé su arma para que se hundiera con ella en las aguas del mar y se defendiera de las sombras enemigas en la "vida del no ser", del más allá, de lo intangible.

Al pasar a la enfermería, encontré al fogonero que quedó aprisionado entre las tiras de acero que una granada desgarró de las láminas del mamparo, haciendo saltar el remachado de proa.

Una tira de lámina como de unas seis pulgadas de anchura le circulaba por la cintura, comprimiéndole el abdomen; esta tira se bifurcó en otra rama de tres pulgadas de ancho, que abriéndose a la altura de la cadera derecha, subía inclinada para prenderse como una garra en el hombro izquier-

do, después de comprimirle el tórax. De esta tira salía a su vez, a la altura del omoplato, otra que pasaba a la altura de la barba y subía hasta poco arriba del temporal derecho, de donde escurría un hilillo de sangre que ya estaba coagulada. Esta tercera tira mantenía la cabeza, pegada al mamparo y levantada como si implorara al firmamento, o como si en su postrer momento, hubiera levantado su mirada para implorar ayuda del cielo, nusingando una oración, que seguro sacó de lo más íntimo de su alma, compelido por la angustia que sintió al darse cuenta de la horrible muerte que le esperaba. De la nariz a la boca le servían de ornamento dos cuajarones de sangre; cárdenos los labios, la lengua ancha y ennegrecida asomaba entre los labios. Los ojos en ademán de saltar, semejaban papas tiernas, en su amortiguada amarillez. Parecía con aquella armadura de hierro, como si hubiera vestido una fornitura y calado una carrillera de acero. Otra cinta de acero se apoyaba en sus piernas sin apretarlas; el cinturón lo levantó un poco, de manera que solo las puntas de los pies tocaban la cubierta, como si intencionalmente se hubiera empinado para dominar mejor el incendio que devoraba el buque por la popa. Sus dos manos estaban agarradas a un pedazo de lámina, que sólo estaba unida al cinturón por un extremo y daba la impresión de que haciendo un esfuerzo sobre-humano, se estaba arrancando la lámina a pedazos.

Algunas de las reses que llevaba el "Tampico" estaban destrozadas por la metralla; pero una que estaba viva y que solo tenía trozada la cola, arremetió furiosa contra mí y contra Diego Martínez Corona y tuvimos que buscar refugio a toda velocidad atrás de un cañón, refugio que con el susto nos fué fácil ganar: pero luego, para abandonarlo fueron los trabajos; pues Martínez Corona obstruía la salida con su enorme panza. Entonces desde nuestro escondite le hablamos al Tercer Contraamaestre Juan Green, pues nos había venido la idea de botar la res al agua para que del "Guerrero" la recogieran, que buena falta nos hacía la carne fresca, y para el efecto, después de haber salido con no pocos trabajos de nuestro burladero improvisado, la estrobamos de los cuernos y la suspendimos en uno de los pescantes de los botes de ba-

bor, izándola entre todos; pero a pesar de nuestros muchos esfuerzos, no logramos hacer virar el pescante hacia fuera, pues estaba completamente pegado por el óxido, por lo cual tuvimos que dejar la res colgada del pescante, pues ya el buque comenzaba a hundirse rápidamente escorándose a estribor y el parque de cañón y de fusil, estaba constantemente explotando por el fuego del incendio y bañándonos de cascotes metálicos, algunos de los cuales cayeron hasta el transporte del "General Guerrero".

También había un pequeño cerdo bien gordo, al que Diego Martínez Corona, creyendo estar en una feria, pretendía echarle mano, corriendo tras él (la cabra tira al monte), pero aquel inocente animalito por evitar el zarpazo de Diego, cayó al centro del incendio donde acabó sus días convertido en chicharrón y dejando burlado a su perseguidor, que ya se relamía los labios soñando con un lechón al horno.

Ordené la retirada inmediata y al dar la vuelta mi bote por estribor para acercarnos al transporte "Guerrero", que ya había desatracado ante la imposibilidad de salvar el buque, escuché unos lastimosos aullidos. Era la "mascota" del "Tampico", una pobre perra que comprendiendo con su fino instinto el peligro en que se encontraba, nos llamaba para que la salváramos. Acerqué el bote al reducto del cañón, debajo del cual estaba agazapada la perra y como ya el buque estaba escorado, le fué fácil a Diego Martínez Corona, recogerla desde nuestro bote, marchándonos en seguida a nuestro buque, donde se procedió a recontar el armamento y demás pertrechos capturados, de los cuales rendí "parte" por oficio al Comandante.

A eso de las 11h.-15m. de la mañana, se arrió en nuestro buque la bandera a media asta, e igual cosa hicieron los buques americanos.

Qué momento aquel tan impresionante, pues solo entonces pudimos comprender los horrores de una guerra fratricida. Aquellos buques estaban con su bandera a media asta, por los muertos en el combate, por nuestros hermanos, que meses atrás, aún nos paseábamos y divertíamos juntos en el puerto de Guaymas; mientras ahora, los unos yacían mudos

e inmóviles amontonados a bordo del cañonero "Tampico" en espera de ser pasto de hambrientos tiburones, para que la poderosa fecundidad que germina en la muerte, fecundara las entrañas de los monstruos vivos; los otros, vencidos, se encontraban prisioneros de sus mismos hermanos, lamentando su esfuerzo físico perdido y la moral perdida también, entre las salpicaduras de sangre de los compañeros muertos o heridos, pensando solo en que la muerte esperaba después de un proceso. ¡Oh! cómo acudió entonces a mi memoria aquel pasaje bíblico que de pequeño me enseñara mi santa madre: "Caín derramando la sangre de su hermano Abel".

¡Malditas sean las guerras fratricidas!

A las 11h.40m. de la mañana se hundió por la popa el cañonero "Tampico", levantando la proa con tal ímpetu, que aunque parezca imposible, el ancla, que probablemente estaba casi a pique, saltó fuera del agua, al mismo tiempo que del puente de mando cayeron en abrazo macabro los cadáveres y se sumergieron en las espumosas aguas. Un grito unánime de estupor, grito histérico de desesperación y de despedida, fue lanzado por los tripulantes de todos los buques allí presentes; poco después, el barco desaparecía, tragado por la potente mandíbula del monstruo; una catarata de agua se precipitó en sus entrañas, despedazando cuanto se oponía a su paso y solo quedaron algunos objetos flotando en medio de los remolinos de las aguas del Mar Bermejo. El cañonero "Tampico" ya no existía.

Extendía el firmamento su limpidez azulada bajo un sol esplendoroso y servía de reverbero la dilatada extensión de aquel mar que dormía ocultando sus veleidades tormentosas y sus borrascas. El mar, más humano que los hombres, cubría con su manto de espumas aquella escena, como avergonzado de haberla presenciado.

El combate duró aproximadamente tres horas y cinco minutos y durante él, nuestro transporte "General Guerrero" disparó 300 granadas de 100m/m., con su correspondiente dotación de espoletas y estopines.

El cañonero "Tampico", disparó aproximadamente 103 granadas de 101 m/m. y 79 de 57 m/m.

El cadáver de Hilario Rodríguez Malpica, fué conducido por mí y cuatro hombres de la enfermería, al transporte de popa, donde se extendió abajo de los manguerotes de ventilación, por ser el lugar más fresco y se le puso una Guardia de Honor; pero antes de las ocho horas se había descompuesto de una manera insoportable, tanto por el calor, como por estar enfermo de la sangre, y lleno de úlceras; el pié derecho no tenía calzado porque le molestaba y solo usaba la zuela sostenida por unas correas. Por consejo del Dr. Vasconcelos, se mandó retirar la Guardia de Honor, ya que la descomposición del cadáver, trascendía hasta la cubierta de popa.

Copia del parte oficial, asentado el 16 de Julio de 1914, en el "Diario de Navegación" del transporte "General Guerrero".

"Hoja adicional a la Singladura 1/a. — Combate con-

rrero:
tra el cañonero "Tampico".

A las 19h. 20m. se confirmó tener al cañonero "Tampico" a la vista y fondeado entre el puerto de Topolobampo y el Farallón de San Ignacio. — Cerca de él dos torpederos americanos. — A las 19h. 20m. se tocó zafarrancho de combate, cubriendo la tripulación sus puestos; a las 19h. 25m. se tocó "fuego la banda de babor". A las 19h. 30m. hizo tres disparos el "Tampico", cayendo los proyectiles uno corto y dos por la banda de estribor, los últimos. A la misma hora se dió el "punto" para ejecutar el fuego y se rompió este presentando el buque la amura de babor y a una distancia de 4,900 metros, cayendo los primeros tiros a la izquierda. Se corrigió la puntería y el quinto hizo blanco cerca del través, continuando el fuego por babor. A las 20h. 00m. se viró y se cambió de amura haciendo fuego estribor y continuando así hasta las 20h. 50m., en que a 4,100 metros, se presentó toda la banda y después se viró presentando la amura de babor, recibiendo al avanzar de nuevo, una granada en el espolón, a las 21h. 30m. El "Tampico" presentando la banda de estribor entera. A las 22h. 00m., se voló la bandera del "Tampico" y el pico, no izando ninguna otra; poco después, los botes del mismo salieron al gárete. A las

a babor, por la amura de estribor, a popa del sollado de fogoneros, atravesó dos mamparos e hizo explosión en el W. C. de fogoneros y marineros, saliendo el núcleo de la explosión por la banda de babor. A las 22 h. 23m. comenzó a incendiarse la popa del "Tampico". En este momento avanzaron enfilados teniéndolo por la proa. A las 22h 40m. cesó el fuego del "Tampico" y poco después se tocó "cesar el fuego". A las 22h.50m. abandonó el "Tampico" su tripulación en una gasolinera y un bote y sobre estos se puso la proa, alcanzándolos a las 23h.00m. y mandando la marinería del buque en tiradores sobre estribor, atracaron los botes y se tomaron prisioneros a sus tripulantes que eran los siguientes: Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica (muerto), Segundo Maquinista David Johnson; Segundo Maquinista Rosendo Pacheco, Pagador Agustín V. Rebatet, (herido), Ayudante del mismo Fernando del Campo, treinta y ocho de Maestranza y marinería, entre estos, nueve estaban heridos; un maquinista, un mayordomo, un obrero de Primera. Terminada la maniobra de recoger heridos, para lo cual se echó al agua un bote y se aprovechó la lancha de gasolina del cañonero "Tampico", se puso proa a éste, que continuaba ardiendo y a las 23h 10m. se fondeó a corta distancia de él y se mandó gente a su bordo. Se notó que explotaba el parque pequeño y granadas del "Tampico". Se encontraron diez muertos en la proa entre los que estaban el Segundo Maquinista Ramón C. Estrada. Se dió un cabo por la popa al "Tampico" para intentar apagarlo, pero hubo de picarse, pues se escoraba rápidamente. A las 23h.15m. se puso la bandera a media asta en señal de duelo, haciendo lo mismo los buques americanos. A las 23h.30m. se cobró cadena y se dió poco avante. A las 23h.40m. se sumergió la popa del "Tampico" y se elevó la proa, yéndose a pique poco después, en posición vertical y en la situación siguiente: Latitud Norte 25-30-00 y Longitud 109-14-00 West Greenwich, en una profundidad de diecisiete brazas. Flotaron cajas, tambos y cartuchos vacíos, dándose una vuelta al buque para ver si había algún otro superviviente. Se recogió su canoa. Se amputó una pierna a un herido, por los Médi-

cos de a bordo y del "New Orleans". Durante el combate se dispararon trescientas granadas de a bordo. El primer bote fué atravesado por una granada de 57 m/m. El Oficial de Derrota, Hiram Hernández.—Rúbrica".

Copias de algunos telegramas cruzados entre personas de la Revolución, con motivo del combate entre el "Guerrero" y el "Tampico":

"Topolobampo a Otates. Junio 16 de 1914.—Urgentísimo. C. General R. F. Iturbe.—Amanecieron fondeados barra dos torpederos americanos y "Tampico". Hoy siete A. M. avistóse "Guerrero" y vapor americano procedente Norte. Seguiré informando.—V. Preciado".

Hoy siete cuarenta y cinco A. M. fué atacado cañonero "Tampico" por pirata "Guerrero" abriendo el fuego entre los dos buques, el que continúa hasta este momento en la barra este puerto. Informaré a Ud. las condiciones de nuestro buque, participándole que tres buques americanos encuéntrase a corta distancia de los contendientes. — Respetuosamente. — V. Preciado.

En este momento Vigía avisa "Tampico" ha comenzado a arder por parte de popa, estando cerca el "Guerrero" y vapor americano que tratan de auxiliar, pues se ven botes cerca de nuestro barco. Oportunamente daré a Ud. más detalles. Respetuosamente. — V. Preciado.

Conferencia. — Respetable General. — Con verdadero sentimiento particípole que nuestro buque acaba de hundirse. Espero tener información completa con los tripulantes de buques americanos que probablemente llegarán hoy, informándole que el "Guerrero" hace movimientos, ¡Looor eterno para los valientes tripulantes del "Tampico" que sacrificaron sus vidas en defensa de nuestros comunes ideales de legalidad y justicia! — Víctor Preciado.

Hoy seis p.m. pirata "Guerrero" hizo rumbo al Sur siguiéndolo buque americano. No se ha obtenido ningún detalle del combate por no haber venido lancha de los buques de guerra. — V. Preciado.

Otates. Junio 16.— Topolobampo. — Víctor Preciado.
Mensaje Núm. 103.—Profundo sentimiento me ha causado

hundimiento "Tampico" que comunicame en su mensaje.— Haga todo lo posible por averiguar noticias exactas respecto su tripulación. Comunicándomelas inmediatamente. —General Jefe de la Brig. R. F. Iturbe.

Saltillo, 18 de Junio. — Topolobampo.—Víctor Preciado.—Enterado con pena que nuestro cañonero "Tampico" fué hundido en combate con el "Guerrero". — Salúdole. — V. Carranza.

El Capitán Rafael López Fuentes, sigue diciendo en su folleto "A media Asta":

"Después del combate, por la tarde, se continuó el viaje para Mazatlán.

A bordo se había mandado contruir un elegante féretro forrado de negro crespón y con las iniciales H. R. M."

Al estarlo construyendo, uno de los obreros llamado Francisco Herrera, por fanfarronería, o por chispa, se metió a la caja para ver si cabía. Aquella burla le costó la vida, pues desde entonces no tuvo una noche tranquila. Decía que se le aparecía el Comandante Malpica para jalarle los pies y nunca jamás quiso dormir solo, pues creía ver muchas visiones horribles que lo perseguían. Más tarde murió a consecuencias del miedo.

Concluído el féretro se colocó el cadáver del Comandante Hilario Rodríguez Malpica, cubriéndolo con la sagrada enseña tricolor del águila y la serpiente, de aquella oriflama, que había ondeado en el pico del cañonero "Tampico".

Por fin llegamos a Mazatlán, . . . Por la noche una lancha de gasolina remolcando un bote con el féretro, se dirigió al puerto. Este trayecto, aunque relativamente corto, no podía hacerse de día, pues todo el canal del Pozo, hasta el muelle fiscal, era batido por el fuego enemigo que ocupaba la isla de la Piedra. En la lancha de gasolina iba el Comandante Ignacio Arenas y el Aspirante de Primera Angel Gutiérrez Arteaga.

En el silencio de la noche, cuando los habitantes de Mazatlán se entregaban al sueño, en una carroza fúnebre, que silenciosamente se deslizaba, fué conducido a su última morada, al Panteón Núm. 2, el cadáver de nuestro infortunado

compañero de escuela y de faenas, que supo evocar la tradición de los "Hombres de Mar".

Los gastos del sepelio fueron costeados por el Comandante y Oficiales y tripulantes del transporte "General Guerrero" y el entierro fué arreglado por el Práctico Mayor del Puerto, Segundo Piloto Ignacio González Sánchez, con la casa funeraria González Rubio.

Los documentos de propiedad del lote del cementerio, fueron enviados por el Comandante Ignacio Arenas, juntos con una carta de pésame, al Contraalmirante Hilario Rodríguez Malpica (padre) a quien el Presidente usurpador General Victoriano Huerta, había ascendido a ese grado y enviado de Embajador al Brasil.

El cadáver de Malpica fué acompañado hasta al panteón, por el Comandante Ignacio Arenas y el Práctico Mayor Ignacio González Sánchez. Muy cerca del cementerio, el cortejo fúnebre recibió algunas descargas aisladas que le hicieron las avanzadas constitucionalistas, sin darse cuenta que era el cadáver de uno de sus héroes. Aquellas descargas le sirvieron de SALVA DE HONOR. Junio 17 de 1914.

Este mismo día se presentó (18) a bordo, un bote del crucero "New Orleans", a participar que a bordo del "California, quedaba un marino muerto, de los que habían recogido heridos en Topolobampo.

Se mandó un bote con el Aspirante Pedro M. Rendón para recogerlo y la guardia del crucero americano, el Almirante, su Estado Mayor, la Oficialidad y tripulación, formados, le hicieron los honores, tocando al desembarcar el cadáver, la banda del crucero el Himno Nacional Mexicano y arriando todos los buques su bandera a media asta.

Envuelto en la bandera nacional fué izado a bordo del transporte "General Guerrero" y después convenientemente lastrado se le dió fondo frente a Olas Altas. Era un soldado constitucionalista de veinticuatro años de edad, natural de Culiacán, llamado Camilo Gastelum y con seguridad que jamás soñó tener semejantes honores fúnebres, pues se los tributó toda una Escuadrilla americana, al mando de un Almirante.

Al otro día zarpamos para Guaymas y la noche del 21 de Junio en vísperas de llegar al puerto sonoreense, en contraste con aquél oficial de rurales que pretendió matar a los prisioneros conforme fueran subiendo, el Comandante Ignacio Arenas, el Segundo Comandante José de la Llave y el Primer Maquinista Ignacio García Jurado, tuvieron una conferencia, reviviendo las tradiciones caballerescas de los marinos vencedores para con los vencidos. De esa conferencia en donde se discutió la forma más conveniente y eficaz, para evitar a los prisioneros la terrible pena que la inflexible Ley Militar, señala para el delito por ellos cometido, "rebelión frente al enemigo", campeó el generoso interés de salvar a los compañeros y resultó la idea de aprovechar los grandes sentimientos y la nobleza sin límites que siempre distinguieron a los óptimos corazones de las damas guaymenses. Ignacio García Jurado y José de la Llave, redactaron los telegramas que fueron aprobados por el Comandante Ignacio Arenas y radiados a las once de la noche para Guaymas. Telegramas que llenan de gloria por su filantropía, a todos aquellos en cuyos corazones latían tan bellos sentimientos.

Estos telegramas fueron los siguientes:

"En el mar, a Guaymas, Junio 21 de 1914.—General en Jefe. Hónrome manifestar a Ud., arriba aproximadamente a ese puerto a las 9h. a.m. rogando a Ud. que haya un pango preparado para recibir sesenta y un prisioneros., de los cuales por prescripción facultativa deben pasar al Hospital Militar a continuar curándose sus heridas, diecisiete individuos, quedando solamente un amputado de la pierna izquierda en la enfermería de este buque. El "General Guerrero" fía ciegamente en sus altos sentimientos altruistas para que ninguno de los prisioneros sea pasado por las armas, teniendo más fé 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 Ud. lo aprueba. Respetuosamente, Capitán de Navío Ignacio Arenas. — Rúbrica".

"De la mar, a Guaymas, Junio 21 de 1914. — Sr Arturo Lelevier para hacerlo circular entre las señoritas: Benítez,

Canale, González, Bringas, Villaseñor, Iñigo, Ibarri, Vasosaval, Ramírez, de la Huerta, Torres, Borgaro, Echeverría, Patiño, Soto, Avilés, Navarro, Mexía, Velasco, Maytorena y Ruival. "El General Guerrero" en cumplimiento de un deber que su carrera militar le impone, sostuvo el 16 del corriente un combate contra el cañonero "Tampico" echándolo a pique y recogiendo sesenta y un prisioneros; y hoy, al tener que hacer entrega de ellos, al C. General en Jefe de la División del Yaqui, cumple particularmente, con el deber de lealtad impuesto por anterior compañerismo y con el de humanidad y religión que imponen las conciencias honradas y sanas, confiando las vidas de los hermanos vencidos en el eco que sus muy grandes virtudes encontraron, llamando al corazón de quien tiene que hacer justicia.—El "General Guerrero".

"Sr. Cayetano Iñigo, para hacer circular entre las señoras de Téllez, de Bustamante, de Bringas, de Seldner, de Iberri, de de W. Iberri, de Aviles, de Echeverría, de Hugles, de de la Huerta, de Díaz, de Mexía, de Navarro, Rafaela G. de Torres, Barrada de Avilés, de Benítez, de Ascona, de Aguayo, Vicenta R. de Bustamante, de Muñoz, de Salisbury, Almada de Seldner, de Iñigo, de Cacho, etc. Hoy a las 9h. a. m. llegarán a ese puerto nuestros hermanos vencidos en el combate frente a Topolobampo el 16 del actual. El "General Guerrero" ruega a las virtuosas damas guaymenses, interpongan sus altos sentimientos de piedad, implorando clemencia para ellos, ante el General Jefe de la División del Yaqui, y espera que al arribo, la bienvenida sea la orden de perdón, para tantos infortunados que en la aurora de mañana creen dejar el postrer aliento de su vida".

Al llegar a Guaymas el Comandante Arenas se presentó al General Joaquín Téllez y como viera que había intenciones de fusilar a los prisioneros sin formación de causa, protestó enérgicamente al grado de llegar a decirle al General que o le prometía someter a los prisioneros a un Consejo de Guerra y respetar la vida de ellos hasta que fueran sentenciados por el mencionado tribunal o no los entregaría y

antes bien, el transporte "General Guerrero" los defendería con sus cañones". (Textual).

Cedió el General Téllez a la enérgica protesta del caballero Comandante Arenas y a la súplica de las damas guaymenses que lo entrevistaron y entonces fueron entregados los prisioneros, después de comunicarles la fausta nueva, que les llenó de alegría y esperanza.

Unos fueron conducidos a la prisión y otros al Hospital Militar; solamente quedó a bordo el maquinista Mayor David Johnson quien hasta el día siguiente fue llevado a la prisión en un carruaje, por el Aspirante Pedro M. Rendón.

Loable y bella acción del Comandante Don Ignacio Arenas y de las damas guaymenses, que a través del tiempo y las vicisitudes de la vida, perdura imborrable su recuerdo, aureolado por el sentimiento de la gratitud y de la admiración, en lo más profundo del corazón de todos los supervivientes".

Parte Oficial del combate:

"Al margen un sello que dice: Cañonero "General Guerrero". — Comandancia. Núm. 1911. — Transcribe oficio dirigido al General Jefe de las Armas en Mazatlán, dándole parte sobre la victoria alcanzada sobre el cañonero "Tampico". — Al frente: Tengo la honra de participar a Ud. que en oficio Núm. 1900 de fecha 19 del actual dije al General Jefe de las Armas en Mazatlán, lo que sigue: Tengo la honra de poner en el superior conocimiento de Ud. que el 15 por la mañana, zarpé de Guaymas a las doce del día con órdenes del General en Jefe del Primer Cuerpo de Ejército, de perseguir al cañonero rebelde "Tampico" y en caso de tener éxito, continuar para esta plaza con objeto de auxiliar en lo que fuera necesario, conduciendo para la misma, dos oficiales y veinte individuos de tropa del 9º Cuerpo Rural, y 1,000 cartuchos mauser, 100 granadas de 70 m/m. y 100 de 80 m/m. El 16 en la amanecida, al recalar a Topolobampo, se notó que el "Tampico" se hallaba fondeado al N 65 E del Farallón de San Ignacio, a una distancia próxima de nueve millas y en 16 o 18 brazas de profundidad. Desde que se reconoció y comprobó plenamente que era el "Tampico", se pre-

paró el barco para combatir, dándose el toque correspondiente a las siete y media y estando a 4,000 metros de distancia de dicho buque, demorando por su aleta de estribor; él rompió el fuego con su cañón de retirada de 101 m/m. Desde este momento se le contestó el fuego procurando siempre estar desenfocado de su artillería de proa y de ambas bandas, para lo cual constantemente se gobernó en la forma conveniente a distintas velocidades y rumbos, como lo indica el croquis que se acompaña; el combate duró hasta las 10h. 40m. de la mañana, hora en que se notó que se había declarado a bordo del "Tampico" y en su cámara de popa, un gran incendio, ocasionado según se supo después, por la declaración de los prisioneros, que se capturaron, por 160 latas de alcohol y otras de petróleo, así como por los licores que para su uso tenía el Comandante; a esta misma hora se vió que abrían del costado del "Tampico" y con dirección a la playa, una lancha y un bote a remolque, con la tripulación que abandonaba el buque. Inmediatamente se puso proa en su persecución ordenándose a los rurales que estaban a bordo se armaran y se colocaran convenientemente en los callejones de la banda estribor; poco tiempo después se les dió alcance; ya estando cerca hicieron señales de rendición los prófugos; se paró para reconocerlos, notándose que un individuo se botaba al agua, a la vez que se percibía una detonación de arma de fuego, que por su intensidad se creyó que era de pistola; se abrió el bote para dar salvamento al individuo que se había botado al agua y al atracarse la gasolina con el bote que remolcaba el Maquinista Johnson manifestó que acababa de fallecer el Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica, que se había suicidado, creyendo que otro tanto había pasado con Rebatet, que lo había verificado al botarse al agua, pues este era el nuáfrago al que se dió salvamento; mientras tanto se embarcó todo el personal del "Tampico" dotándose esos botes con gente del "Guerrero" para ir a bordo del "Tampico" para tratar de apagar el incendio y salvar el barco. Como resultado, me permito transcribir a Ud. el parte que al efecto rindió el oficial comisionado para dicho salvamento, Rafael López Fuentes y que a la letra dice: "Tengo el ho-

nor de poner en el superior conocimiento de Ud., que al ir a dar salvamento a la detación del "Tampico", este se encontraba yéndose a pique al mismo tiempo que se incendiaba; se recogieron los hombres que nadaban en las cercanías y al abordarlo se encontraron en la parte de proa y en el combes diez cadáveres; notándose que el barco estaba haciendo agua, se cerraron las llaves de inundación que estaban abiertas, pero a pesar de esto fué imposible evitar que se fuera a pique, por tener muchas vías de agua causadas por nuestros proyectiles. La parte de popa no fué posible revisar por ser el centro del incendio, donde es de suponerse que había más cadáveres y estaban las principales vías de agua". A juzgar por el desperfecto se calcula en 18 al 2 por ciento el aprovechamiento de los impactos de nuestra artillería. A bordo se recogió el cadáver del Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica y además el personal siguiente: Segundo Maquinista David Johson, Maquinista de la Marina Mercante Rosendo Pacheco, Pagador Agustín V. Rebatet, Oficial Pagador Fernando del Campo, 40 de su tripulación del "Tampico" y 20 soldados rebeldes, de los cuales acompaño relación nominal. Se capturaron al enemigo tres embarcaciones que son: la lancha de gasolina con seis cajas de alcohol la lancha de vela, que posteriormente estando maniobrando este buque, le faltó la boza y se fué al garete, y la canoa. El enemigo nos hizo tres impactos, con las averías que por separado se detallan. Con el rebufo al disparar de nuestras piczas, se rompieron varios cristales de la cámara del Comandante, Oficiales y Maestranza. A los heridos se les prestó inmediato auxilio al ser recogidos, presentándose poco después el Médico Cirujano del crucero americano "New Orleans" enviado por el Comandante del propio buque Sr. Irwin, para ayudar a nuestro Cirujano, que debía amputar una pierna a uno de los heridos. Oportunamente se dieron las gracias a dicho Comandante Irwin y al arribar a este puerto, también al Contralmirante Howar, que arbola su insignia en el "California". Cumple a mi deber hacer especial mención del Subteniente Hiram Hernández, Aspirante de Primera Rafael López Fuentes y Tercer Condestable Abun-

dio Díaz, que como apuntadores, manejaron hábilmente sus piezas; como espoletadores y estopinadores, los Obreros de 1/a. Encarnacion Aranda y de Segunda Bernabe Gutierrez y Tercer Maestro de Armas Javier Jimenez; como Timonel el Tercer Contramaestre Tomás Barboza; el Segundo Comandante José de la Llave, Primer Tiente, y el Primer Contramaestre Ramón Zamora, los que constantemente estuvieron recorriendo todos los puestos y distintos departamentos del buque, para remediar las faltas que hubiere y especialmente para descubrir al primer momento, si el enemigo nos hacía una via de agua; el Tiente Coronel Angel Brioso Vasconcelos, en atender a los heridos con exquisito cuidado; el resto del personal cumplió con su deber. Hago constar que el triunfo no corresponde a mí, sino a todo el personal que estaba perfectamente preparado e instruido por sus anteriores Comandantes Capitan de Fragata Othón P. Blanco y Teniente Mayor Rafael Carreón, perteneciéndome solamente haber seguido fervorosamente sus prácticas e ideas de moralidad, honradez y orden por ellos establecidas. Por otra parte, la fortuna una vez mas de espaldas al "Tampico", nos favoreció, al grado de no tener un solo herido, a pesar de haber estado expuestos a los fuegos enemigos y de haber sido atacados certamente en tres ocasiones y en sitios por donde transitaba bastante personal, pasando claros los proyectiles. El Crucero "New Orleans", recogió seis individuos que al irse a pique el "Tampico", flotaban en el agua, uno de ellos herido gravemente en la cabeza y que ayer falleció a bordo de dicho buque, que estaba fondeado en este puerto, y como debiera salir para Guaymas, traspordó el cadáver al "California" de cuyo buque se fué a recoger, siendo despedido con toda la tripulación formada, la guardia armada le hizo los honores militares, con el Sr. Almirante, su Estado Mayor y todos los oficiales del buque, tocándose nuestro Himno al desembarcar el cadáver el cual fué amortajado con nuestra bandera; todos los buques americanos durante este momento, pusieron sus banderas a media asta en señal de duelo. La bandera mexicana que permanecía en el "California" se devolvió más tarde. El número de muertos del enemigo, según los

datos recogidos del Pagador Rebatet y dispensero Fernando del Campo, son nueve, mas el que falleció a bordo del "New Orleans", contándose entre ellos el Maquinista Ramón C. Estrada, que al intentar desembarcar por el tangón, fué barrido por una metralla. Por los datos que se han tomado de la tripulación y tropa rebeldes, aparece que el dicho número de muertos, es de dieciseis. Los heridos son diecisiete, la mayor parte ligeramente, con excepción de uno, que hubo que amputarle la pierna derecha. El "Tampico" se hundió en unas 18 a 20 brazas de profundidad y por consiguiente, cualquier barco puede transitar sobre sus restos. Se acompaña croquis del combate, esquema de los impactos que nos hizo el enemigo, relación de los individuos capturados del "Tampico"; del personal para quien se pide recompensa; desperfectos causados a bordo por la artillería del enemigo y por el rebufo de la nuestra. Como las calderas y el condensador continúan en malas condiciones, es indispensable apagarlas y hacerles una pequeña reparación, que durará cuando menos ocho días. El cadáver del Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica, fué sepultado en el cementerio del puerto de Mazatlán, costeándose los gastos por cuenta de la tripulación de este cañonero; el que falleció a bordo del crucero "New Orleans", que se llamaba Rafael Castelum, soldado rebelde de 24 años de edad y originario de Culiacán, se le dió fondo en el sitio en que estaba anclado nuestro buque, frente a las Olas Altas. Tengo el honor mi General, de hacer a Ud. presentes mi subordinación y respeto. — Libertad y Constitución.—Ignacio Arenas.—Rúbrica".

El cañonero "Morelos", que continuaba en sus operaciones en la costa del Pacífico, recibió órdenes de dirigirse a Mazatlán, con el fin de cooperar a la defensa del puerto, muy amenazado ya por las tropas revolucionarias, al mando de los Generales Obregón y Alvarado.

Encontrándose en el fondeadero de Mazatlán, con el Jefe de la Escuadrilla a bordo, Comodoro Don Francisco L. Carreón ordenó este, de acuerdo con el Comandante del buque Capitán de Navío Arturo A. Medina, que entrara el

"Morelos" al estero del Astillero, con el fin de que quedara mejor protegido y de que pudiera batir a las tropas revolucionarias que se encontraban en los alrededores del puerto. El buque fué preparado respecto a su calado, por tener la barra apenas once pies de profundidad, y a remolque del vapor "Mena", hizo su entrada el día 24 del mes de Abril, con tan mala suerte, que no pudo evitarse su varada, precisamente en la barra del canal, al pié de la isla de la Piedra, donde quedó imposibilitado y expuesto a los fuegos de las tropas revolucionarias, que inmediatamente coronaron la cima de la isla y empezaron a atacar al buque, con fuego de fusilería y de cañón que era contestado con intermitencias por la artillería de a bordo.

En estas condiciones se mantuvo el buque durante tres o cuatro días mientras pudo ser evacuada su tripulación, inutilizar su artillería y salvar lo que se pudo, para todo lo cual se hacía uso de pangos a remolque durante la noche, pues durante el día era imposible toda operación sin exponerse grandemente al fuego del enemigo, que ya había originado algunos destrozos al buque y varias bajas a su tripulación. Los tripulantes que fueron evacuados y los heridos, se embarcaron a bordo del "Guerrero", que a la sazón arribó al puerto, recibiendo orden de trasladarse a Manzanillo.

Cuando las fuerzas revolucionarias tomaron el puerto de Mazatlán, el "Morelos" fué incendiado, quedando su casco varado hasta dos o tres años después, en que fué vendido como fierro viejo a una compañía americana, que lo puso a flote y lo llevó a remolque a un puerto de su país.

Dice el Capitán Rafael López Fuentes en su folleto "A Media Asta", ya citado:

"El cañonero "Morelos" no se hubiera perdido, pues el mismo día en que se varó, antes de que las fuerzas enemigas ocuparan la isla de la Piedra, el Almirante americano Howar, que se encontraba en Mazatlán, arbolando su insignia en el acorazado "California" ordenó a dos destroyers que se alistaran para darle auxilio y ofreció al cañonero "Morelos" sus servicios, tal vez en gratitud de lo que el transporte "General Guerrero" había hecho por el "New Orleans" en Topolobampo.

Igual servicio ofreció el crucero japonés "Itzumo"; pero por un orgullo sin límites y un patriotismo mal entendido, del Comodoro Francisco L. Carreón y del Comandante Arturo A. Medina, fué rehusado aquel servicio y el barco siguió varado, pues con los escasos elementos con que contaba no pudieron ponerlo a flote.

El Comandante Medina pidió auxilio al Comandante Militar de la Plaza, General Miguel Rodríguez, quien no solo no facilitó auxilio alguno a aquel buque, que tantos y tan buenos servicios le había prestado, sino que dijo: "que se rasquen con sus uñas". (textual).

En la imposibilidad de poder poner a flote al desventurado "Morelos", solicitaron el auxilio del crucero japonés "Itzumo" pero el Comandante de dicho buque, resentido con muy justa razón por el desprecio anterior hecho a su galante ofrecimiento, ya no quiso ayudarles, diciéndoles que ya había mandado apagar sus calderas y que no tenía presión para moverse. Solamente les facilitó una estacha de cuatro pulgadas, que se quedó después abandonada en el cañonero "Morelos" al ser evacuado y que más tarde el transporte "General Guerrero", tuvo que reponer en Manzanillo, pues el crucero japonés "Itzumo" la reclamó.

Se hallaban las costas del Pacífico casi en su totalidad en poder de las tropas revolucionarias y la guarnición federal que se encontraba en Mazatlán, tuvo que evacuar el puerto, en condiciones muy difíciles, para lo cual se utilizaron los servicios del transporte "Guerrero" que llegó al puerto con ese objeto.

Para hacer la evacuación se dispuso de los vapores mercantes "Limantour", "Benito Juárez", "General Pesqueira", "Ramón Corral", "Korrigan III" y del pailebot "Francisco I. Madero", convoyados y protegidos por el transporte "Guerrero".

El día 9 de Agosto por la mañana, los vapores "Benito Juárez", "Korrigan III", que eran los de menor calado, se acercaron todo lo posible a un muelle improvisado en "Olas Altas", dando estachas a tierra para arrejarse y se llevaron algunos pangos para hacer el embarque de las tropas, que se

llevó a cabo con regularidad, aunque apresuradamente, pues ya las avanzadas constitucionalistas, venían siguiéndoles muy de cerca.

Tal vez por un error, en la noche, los mencionados dos buques levaron sus anclas y con los pangos a remolque, se hicieron mar afuera para hacer el trasbordo de las fuerzas federales; error debido probablemente a la falta de claridad o precisión en las órdenes del General en Jefe de la guarnición. El caso es que se quedaron en tierra parte de las tropas federales, que al llegar un poco atrasadas al embarcadero de Olas Altas, no encontraron más que un pango que desgraciadamente se había varado y que quedó allí abandonado.

Creyendo dichas tropas que era el pango que debían tomar, se embarcaron en él, cuando ya las fuerzas constitucionalistas desembocaban en Olas Altas por las calles de Guelatao, el Oro y Playa Azul.

La gente embarcada en el pango viéndose perdida, se aprestó a la defensa al mando del valiente Coronel Reynoso, entablándose un terrible tiroteo, hasta que agotado el parque y habiendo sufrido gran destrozo, las pocas fuerzas del pango cayeron prisioneras siendo ejecutados los Jefes y Oficiales "en montón" en el paredón de la Aduana Marítima, por orden del General Angel Flores.

El transporte "General Guerrero" convoyando a la flotilla integrada por las embarcaciones mencionadas, siguió viaje a Salina Cruz, donde fueron desembarcadas en número de diez mil hombres aproximadamente.

El transporte "General Guerrero" permaneció en Salina Cruz en espera de órdenes, hasta que al triunfo de la Revolución Constitucionalista, quedó con su personal a disposición del C. Primer Jefe Don Venustiano Carranza.

Al triunfar la Revolución Constitucionalista en Agosto de 1914, se llevaron a cabo los Tratados de Teoloyúcan, que establecieron las condiciones bajo las cuales se haría el desarme de las tropas federales del gobierno de la usurpación.

Por lo que respecta a los contingentes de la Armada, en su representación, asistió a la celebración de dichos tratados, el Contralmirante Don Othon P. Blanco, que a la sazón ocu-

paba el cargo de Jefe del Departamento de Marina en la Secretaría de Guerra, acordándose que todos los buques de la Armada con sus tripulaciones, quedarían a las órdenes del Primer Jefe Don Venustiano Carranza, en el lugar en que se encontraran.

Fué designado Jefe del mencionado Departamento de Marina el Sr. Don Gerardo Baltanas Bendito, marino mercante de origen español, quien se hizo cargo de la situación, contando con las siguientes unidades:

Cañonero Transporte "General Guerrero" en Salina Cruz, al mando de su Comandante Capitán de Navío Ignacio Arenas.

Cañonero "Zaragoza" en Coatzacoalcos, al mando de su Comandante Teniente Mayor Angel Corzo.

Cañonero "Bravo" en Coatzacoalcos, al mando de su Comandante Capitán de Navío Rafael Izaguirre.

Transporte "Progreso" en Tlacotalpan, en poder de las fuerzas constitucionalistas.

Buque-escuela "Yucatán", amarrado como pontón en Veracruz.

La Escuela Naval Militar que se encontraba alojada en el Colegio Militar de Chapultepec, fué disuelta el 14 de Agosto de 1914, licenciándose a los cadetes y con obligación para Jefes y Oficiales de quedar a las órdenes del Primer Jefe.

El gobierno de la revolución designó al Comodoro Don Hilario Rodríguez Malpica, Jefe de la Escuadrilla del Golfo, quien embarcó en el transporte "Progreso", previo nombramiento de Comandante en favor del Teniente Mayor Arturo F. Lapham, designándose Jefe del Estado Mayor del Comodoro Malpica, al Teniente Mayor Eduardo Oliver G. El "Progreso" se hizo a la mar con destino al puerto de Coatzacoalcos, a donde llegó en las postrimerías del mes de Octubre de aquel año, recibiendo desde luego el mando de la Escuadrilla el Comodoro Rodríguez Malpica, por entrega que le hizo el de igual grado Don Gabriel A. Carvallo, integrada por los cañoneros "Bravo" y "Zaragoza", a los que se agregó desde luego el Transporte "Progreso".

Se hicieron designaciones de nuevos Comandantes, recayendo los nombramientos en favor del Teniente Mayor Luis G. Izaguirre para el "Zaragoza" y del de igual grado José Rodríguez Malpica para el cañonero "Bravo". Asimismo fué nombrado por acuerdo del Primer Jefe, Comandante del Transporte "General Guerrero", el General Brigadier Rafael Vargas, teniendo como Segundo Comandante al Teniente Mayor Don José de la Llave.

Una de las primeras providencias del gobierno de la revolución por lo que respecta a los servicios de Marina, fué la de adquirir material flotante, aunque sin ordenarse construcción alguna, disponiéndose la compra del aviso "Maclovio Herrera", de ciento cincuenta toneladas de desplazamiento, casco de acero, máquina de vapor y once millas de velocidad. También fué adquirido el "Alameda", buque de madera, con máquina de vapor, que fué destinado al servicio de bahía, por su pequeño tonelaje.

Así mismo fué adquirido el vapor "Atlanta", buque de gran confort para pasajeros, con elegantes cámaras y camarotes, por inapropiado para la navegación de alta mar, pues era una embarcación construida para el tráfico fluvial, por lo que pronto fué vendida al no ser útil para nuestros servicios.

Tanto el "Maclovio Herrera" como el "Alameda", se inutilizaron en breve tiempo, pues ya eran buques de mucho uso, por lo que pronto fueron dados de baja.

Más tarde, en 1918, fué adquirido el vapor "Olimpia" al que se puso el nombre de "Plan de Guadalupe"; tenía casco de acero, máquina de vapor de triple expansión, dos palos y capacidad de carga de 800 toneladas, destinándose a transporte de la Armada, bajo el mando del Comandante Vástos y del Jefe de Máquinas Don Heraclio Ramírez.

Dicho buque después de prestar algunos servicios, fué vendido por nuestro gobierno a una compañía americana, recién comenzada la primera guerra mundial. Posteriormente se supo que fué echado a pique, formando parte de un convoy a Europa.

Por lo que respecta al material flotante de la Marina Mercante, al triunfar la Revolución Constitucionalista, esta-

ban en servicio de la costa del Golfo los vapores "Coahuila", "Jalisco", "México", "Tabasco", "Tamaulipas" y Tehuantepec", de la Compañía Mexicana de Navegación; los vapores "Libertad" y "Papantla" de la Compañía Zamorense; además de unos doce a quince balandros y pailebots con motor de pequeño porte y el vapor "Gobernador". Por aquel entonces, la Compañía Mexicana de Petróleo "El Aguila", tenía en servicio los vapores buques-tanque "San Antonio", "San Bernardo" y "San Cristóbal", así como los remolcadores de alta mar "Cernícalo", "Pelícano" y "El Aguila". Los citados buques tanques hacían viajes a puertos americanos y Europeos llevando nuestro petróleo, siendo sus Capitanes marinos españoles nacionalizados mexicanos.

En la costa del Pacífico se encontraba el vapor "Korri-gan III" de la Compañía de "El Boleo" de Santa Rosalía, B. C. y el remolcador "Pacífico" de los FF. CC. Nacionales.

Estos dos buques fueron requisados por el Gobierno, integrándose con ellos y el transporte "Guerrero" la Escuadrilla del Pacífico que se puso bajo el mando del citado General Brigadier Rafael Vargas. El "Korri-gan II" recibió el nombre de transporte auxiliar "Jesús Carranza".

La Compañía Naviera del Pacífico tenía en servicio en aquella costa, a los vapores "Herrerías", "Ramón Corral", y "Pesqueira" y había además en la propia costa, diez o doce embarcaciones de motor de pequeño tonelaje que mantenía con irregularidad un servicio de cabotaje.

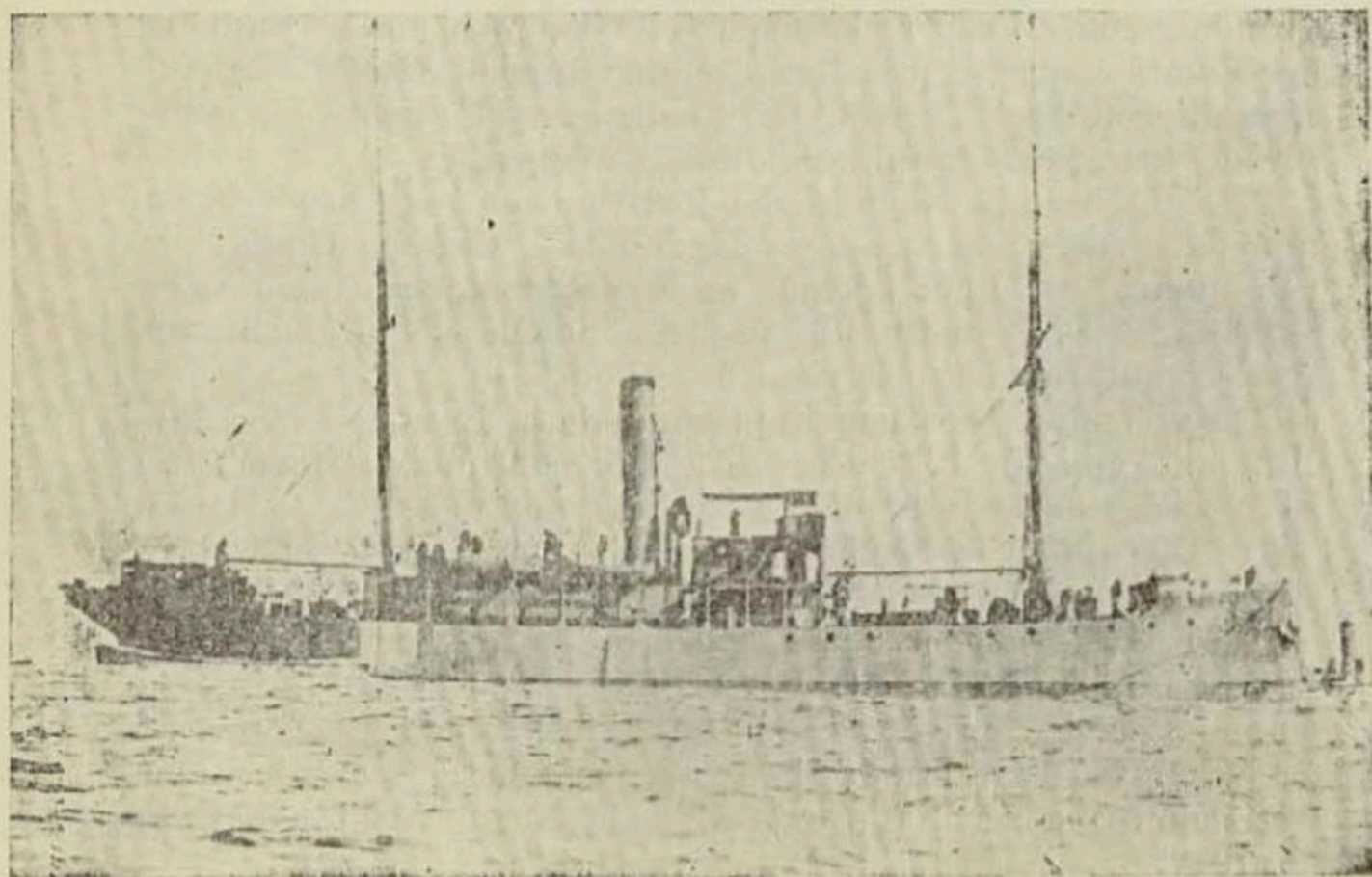
Habiéndose licenciado al personal de la Escuela Naval Militar en Agosto de 1914 y necesitándose continuar la formación de oficiales de la Armada, se ordenó que a bordo del Cañonero "Zaragoza" se embarcaran los alumnos que fueron licenciados y quisieran continuar sus estudios, constituyendo así un grupo de cadetes, que después de hacer prácticas en los diversos cañoneros, quedó definitivamente embarcado en el buque-escuela "Yucatán", que estaba amarrado como pontón en Veracruz, hasta que dicho grupo de cadetes sirvió con pie veterano para reinaugurar la Escuela Naval Militar a fines de 1918.

En las postrimerías del año de 1914, encontrándose el "Zaragoza" en Coatzacoalcos, recibió su comandante Don Ar-

turo F. Lapham orden de desmontar la artillería de a bordo para ser enviada a Salina Cruz. Cuando dicha artillería quedó estivada a bordo de varias plataformas de ferrocarril para ser conducida, se recibió contraorden y fueron instaladas nuevamente las piezas desmontadas, con el fin de que el "Zaragoza" se encontrara listo para cualquier emergencia, pues en esos días existía una tirantez de relaciones muy aguda con los Estados Unidos y en el puerto se encontraban varias embarcaciones de guerra de aquel país.

Al ocurrir en Yucatán, a fines de 1914 una rebelión de carácter separatista, se dispuso que el transporte "Progreso" se trasladara al puerto de su nombre, con el fin de incomunicar por mar a los rebeldes, vigilando aquella zona de la costa.

En los "Apuntes para la Historia de la Marina Nacio-



El Transporte Auxiliar "Jesús Carranza"

nal", asienta el autor, que es el mismo de esta Historia, que el jefe del movimiento rebelde mencionado, era el General Benjamín Argumedo. Sobre este particular, el propio autor recibió una información aclaratoria y detallada, formulada por el Sr. Diputado al Congreso de la Unión Domingo P. Acosta, con fecha 15 de Junio de 1951, acerca de que el jefe de dicho movimiento rebelde, no fué el General Benjamín Argumedo, de limpios antecedentes e íntegro revolucionario, sino el auto-llamado Coronel Abel Ortiz Argumedo.

Se encontraba el "Progreso" frente al puerto, cuando los rebeldes le enviaron un cayuco cargado con algunas provisiones, consistentes en frutas, latas de conservas, refrescos, cervezas y un barril.

Se permitió al cayuco atracar al costado del buque y se comenzaron a traspasar al "Progreso" los efectos que llevaba, que el patrón del cayuco informó los enviaban unos amigos del buque; faltaba solamente el barril, que por el letrero que llevaba "mantequilla", se suponía contenía dicha substancia. El Contramaestre Ceballos mandó estrobar el barril para suspenderlo con uno de los pescantes de los botes y al iniciarse el movimiento de suspensión se produjo una terrible explosión.

Era dinamita que los rebeldes prepararon hábilmente en el barril, conectándole al fondo un estopín, para que al izarlo, hiciera explotar la carga de dinamita.

Como el cayuco estaba bien atracado al costado del "Progreso", la explosión produjo un efecto tremendo, hundiéndose varias planchas y formándose una gran vía de agua, que hizo inundar al buque con rapidéz, yéndose a pique.

Hubo varios muertos, entre marineros, soldados de la escolta y sus mujeres; una de las víctimas fué el Contramaestre Ceballos, que al estarse asomando por la borda para dirigir la maniobra, la explosión le voló la cabeza. No pudo evitarse que los soldados de la escolta y los marineros de la tripulación, indignados por aquel acto, dieran muerte al patrón del cayuco, linchándolo.

Inmediatamente se hicieron señales al remolcador "Eureka" que acudió a dar auxilio, traspasando la tripulación y

escolta, así como a los heridos, no disponiéndose de más tiempo que para retirar los cierres de los cañones, pues ya los rebeldes se acercaban en lanchones, arrumbando el remolcador con destino a Campeche.

Tan pronto se dieron cuenta los rebeldes del éxito de su plan se dejaron ir a bordo en lanchas de alijo a remolque, las que prepararon con unas pacas de henequén a guisa de trincheras, pero cuando llegaron al "Progreso", ya este había sido evacuado y se encontraba a pique en una profundidad de diecisiete piés, lo que hacía que solamente estuviera sumergido hasta la cubierta principal.

El Gobierno del Primer Jefe, ordenó que el Comandante Arturo F. Lapham que mandaba el "Progreso" traspasara inmediatamente al cañonero "Zaragoza" como Comandante, disponiéndose que dicho cañonero sustituyera al "Progreso" en el bloqueo de Yucatán, donde continuó hasta la terminación del movimiento de Argumedo.

El "Progreso" fué puesto a flote posteriormente sin grandes dificultades y reparado de las averías de la explosión, entró en servicio nuevamente.

En el año de 1915, formando parte de las fuerzas de la guarnición de Quintana Roo, las tropas del General Garcilazo, se encontraba este en Veracruz gestionando del Primer Jefe se le proporcionaran refuerzos y provisiones, que por fin obtuvo, fletándose el vapor "Libertad" de la Compañía Zamoreense, al mando de su Capitán Don Benito Aramberri, para llevar aquellos elementos a Bahía Ascensión, con escala en Progreso.

Dicho General Garcilazo cuando salió de Veracruz a bordo del "Libertad", ya iba rebelado contra Don Venustiano Carranza, pues antes de llegar a Progreso, lo hizo saber así al Capitán Aramberri intimándolo para no hacer escala en dicho puerto, sino seguir directo a Bahía Ascensión, donde Garcilazo estableció su Cuartel General.

Tan luego como el buque llegó a dicho lugar, fué capturado por orden y fuerzas de Garcilazo, desembarcándose al Capitán y oficiales, entre los que se contaba el que esto escribe, quedando presos en tierra.

Mientras tanto el buque fué descargado de los víveres y pertrechos que llevaba, cargándolo con una buena partida de chicle, de la propiedad del Banco Nacional de México, decomizada por Garcilazo, con intenciones de venderla en Belice o en New Orleans, para hacerse de fondos.

Después de estar detenida en tierra, durante unos diez o doce días, la tripulación de oficiales del "Libertad", sus integrantes tramaron un ardid para embarcarse nuevamente en su buque y salir de aquel trance, consistente en manifestar a Garcilazo, que para ir a New Orleans con el fin de vender el chicle como eran sus deseos, era necesario arribar primero a Belize, para reparar una bomba que era indispensable tener al corriente y en buenas condiciones para hacer el viaje a New Orleans, a lo que accedió el General que ya había tomado confianza y así salió el buque con destino a Belize, de donde ya se puso el Capitán Aramberri en comunicación con el gobierno constitucionalista, recibiendo orden de trasladarse a Veracruz y librándose así el "Libertad" de la detención del General Garcilazo, quien poco tiempo después fué derrotado, capturado y fusilado.

En el mes de Febrero de 1916 se recibieron órdenes en la Comandancia General de Marina de Veracruz, de desmontar cuatro piezas de artillería naval de 57 m|m, del cañonero "Bravo", con el fin de montarlas en plataformas de ferrocarril y usarlas en tierra como elementos de defensa y de ataque.

Se formó un tren de cuatro plataformas reforzadas con herrajes y asientos para los montajes de las piezas, que instaló el Arsenal Nacional, y un carro blindado para el telémetro y municiones, designándose una dotación de oficiales y artilleros de la Armada y poniéndose el tren así formado bajo el mando del Primer Teniente Antonio F. Naranjo, con los Subtenientes Gustavo A. Bravo y Mario Rodríguez Malpica, y a remolque de una locomotora, se constituyó una unidad especial de artillería naval, en previsión de probables acontecimientos, con motivo de la tirantez de relaciones con los Estados Unidos, al llevarse a cabo la famosa expedición punitiva, contra el General Francisco Villa.

Dicho tren de artillería naval fué utilizado el día 22 de Febrero de aquel año, para hacer honores con motivo del aniversario del natalicio de Washington, de orden de la Secretaría de Guerra y Marina, haciendose una salva de veintiún cañonazos, con el tren estacionado en el malecón II-B de Veracruz.

La dotación del mencionado tren de artillería naval, la integraban, además de un grupo de marineros y cabos de cañón del propio cañonero "Bravo", el Primer Teniente Antonio F. Naranjo (1) como Jefe; los Subtenientes Gustavo A. Bravo (2) y Mario Rodríguez Malpica (3), como Jefes de Sección con dos piezas cada una; los guardiamarinas Edmundo García (4) y Daniel F. López (5); el Maquinista Naval Jesús M. Tamayo (6) y los Cadetes Fernando Rojas (7), Carlos Castillo Bretón (8), Heladio Illades (9) y Roberto Laurencia (11) y el Condestable Manuel Cervantes (10). —(véase foto).

Más tarde, desaparecidas las circunstancias que prevalecieron en aquellos meses, las piezas de artillería fueron desmontadas del tren, e instaladas nuevamente en el cañonero "Bravo" a que pertenecían.

Poco tiempo después de establecerse el gobierno de la Revolución, fué designado Jefe del Departamento de Marina el Contralmirante Don Hilario Rodríguez Malpica, que relevó al Sr. Gerardo Baltanas Bendito, y bajo cuya dirección, en el año de 1916, fué decretado por el C. Primer Jefe el restablecimiento de las Capitanías de Puerto, volviéndose a establecer también los Departamentos Marítimos del Golfo y del Pacífico, con sus Comandancias Generales de Marina en Veracruz y en Guaymas respectivamente.

Se delimitó la jurisdicción de cada Capitanía de Puerto, se retiró la intervención de los Administradores de Aduana en el manejo de los asuntos marítimos, quedando las Capitanías a cargo de Marineros profesionales, con facultades en el Decreto relativo y continuando fusionados en la misma dependencia del Ejecutivo, los servicios marítimos de guerra y mercantes, a cargo de un Departamento de la Secretaría de Guerra, hasta el mes de Mayo de 1917, en que se dispuso, por modificación a la Ley de Secretarías de Estado, que

los asuntos del servicio marítimo mercante, pasaran a depender de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, donde se estableció la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante, haciéndose cargo de este último servicio el Capitán de Fragata Don Alberto Zenteno.

Durante aquel período de tiempo se reorganizó el servi-



- 1.—Primer Teniente Francisco Naranjo, (Jefe).
- 2.—Subteniente Gustavo A. Bravo.
- 3.— Idm. Mario Rodríguez Malpica.
- 4.—Aspirante de 1/a. Edmundo García.
- 5.— Idm. Daniel G. López.
- 6.—Maquinista Mayor Jesús Tamayo.
- 7.—Alumno Fernando Rojas.
- 8.—Condestable Manuel Cervantes.
- 9.—Alumno Carlos Castillo Bretón.
- 10.— Idm. Heladio Ylladas.
11. Idm. Roberto Laurencio.

cio de practicaje, que desempeñaban Capitanes de marina y Prácticos de costa expertos, dependientes de un Piloto Mayor, que a su vez dependía del Capitán del Puerto.

Se expidió el Reglamento de Practicaje, que estableció tres categorías de Practico, según la importancia de cada puerto y se fijó el número de ellos que como máximo podría ejercer en cada lugar.

Así mismo se modificaron las tarifas de practicaje, señalándose las diversas cuotas por metro de calado y se asignó un sueldo fijo al Práctico Mayor, que podría turnar en el servicio con los Prácticos de Número.

Se señalaron además los requisitos necesarios para desempeñar el cargo de Práctico y se estableció la obligación, para ellos, de examinarse cada cinco años, de sus conocimientos hidrográficos de la región para poder continuar ejerciendo.

El servicio de practicaje en nuestro país, siempre ha merecido desde hace muchos años, la confianza de las compañías o empresas marítimas nacionales y extranjeras.

Después de triunfar la Revolución Constitucionalista, no tardaron en aparecer por diversos lugares del país, brotes rebeldes de los que se supo que algunos de sus integrantes se proveían de municiones por la vía marítima, por cuyo motivo se dispuso, entre los años de 1916 a 1917, hacer una vigilancia en nuestros litorales.

Debido a dicha vigilancia pudo sorprenderse y capturarse al balandro "Mariscal", que venía operando en la costa de Sotavento y río Tonalá. Al ser capturado dicho buque, se descubrió que estaba armado con un cañón de 57 mm, pero esto era aparente, pues el cañón era de madera, bien barnizado y con su mantelete, lo que le daba toda la apariencia de una verdadera pieza de artillería.

En el año de 1919 fué destacada la lancha cañonera "Ligera" al mando de su Comandante el Primer Teniente Don Gustavo A. Bravo, para operar en aguas del río Coatzacoalcos, en contra de los rebeldes de aquella región, que ya habían alcanzado preponderancia.

En varias ocasiones tuvo que batirse la citada lancha

con los levantados en armas en las riberas del río y prestó muy buenos servicios río arriba de Minatitlán, cooperando eficazmente con las tropas constitucionalistas de tierra, hasta la terminación del movimiento rebelde de aquellos rumbos.

Durante el gobierno a cargo del General Don Salvador Alvarado, del Estado de Yucatan, se adquirió por compra en nombre de dicha entidad federativa, el vapor americano "Howar", de la compañía "Yankee Salvage Association", que tenía a su cargo los trabajos de salvamento del transporte "Progreso", hundido frente al puerto del mismo nombre, durante el levantamiento del llamado Coronel Ortiz Argumedo.

La adquisición tuvo lugar en los primeros días del mes de Junio de 1915, abanderando el buque mexicano con el nombre de "Sonora" y dando su mando al Primer Teniente Luis G. Priego. La citada embarcación se agregó al servicio de la Armada, con el carácter de aviso de guerra; se le instalaron dos piezas de 57 mm. y quedó adscrito al servicio exclusivo del Cuerpo de Ejército del Sureste, del que era General en Jefe, el General de División Don Salvador Alvarado.

El buque era de 160 pies de eslora, 25 de manga y nueve de puntal, casco de acero, dos máquinas de vapor, dos calderas escocesas y velocidad de 12 millas, siendo su costo de Dls. 55,000.00.

La citada embarcación, que ya era muy vieja, encontrándose atracada en uno de los malecones de Veracruz, experimento varios golpes en su costado contra el muro, debido a un mal tiempo que azotó aquel puerto en el mes de Septiembre de 1924, y como sus cuadernas centrales estaban muy deterioradas, se le hicieron varias vías de agua, yéndose a pique en el mismo lugar en que se encontraba atracada y dándosele por perdida definitivamente, por no ser costeable su salvamento.

Al triunfar la Revolución Constitucionalista, el tráfico marítimo en ambos litorales sufrió un gran decaimiento, pues las principales compañías, tanto del Golfo como del Pacífico, suspendieron el servicio de sus buques vendiéndolos o amarrándolos, iniciándose poco después una reanudación del tráfico aunque en menor escala, con pequeños buques de mo-

tor y otros de vela, que en el Pacífico, que era el litoral más escaso en comunicaciones marítimas, comenzaron a navegar algunas embarcaciones entre las que se contaban las siguientes:

Buques-motor

"Dos Hermanos".	"Alejandro"
"Elvira".	"Navojoa".
"Trieste".	"San Carlos".
"Alamos".	"Rafael Miranda"
"Río Rey".	"Federico" y otros.

así como los balandros y pailebots siguientes:

"Francisco I. Madero".	"San Basilio".
"Ocean Bird"	"Eureka".
"Ondina".	"Lurline".
"Ave Fénix".	"Ma. Cristina".

Durante esta época hubo necesidad de autorizar a los buques extranjeros, a hacer el cabotaje en aquella costa del Pacífico, dándose permiso a los americanos "San Gabriel", "Northland", "South Coast" "Rainier" y "Mazatlán", así como al inglés "British Empire" y al noruego "Gobernor Farbes".

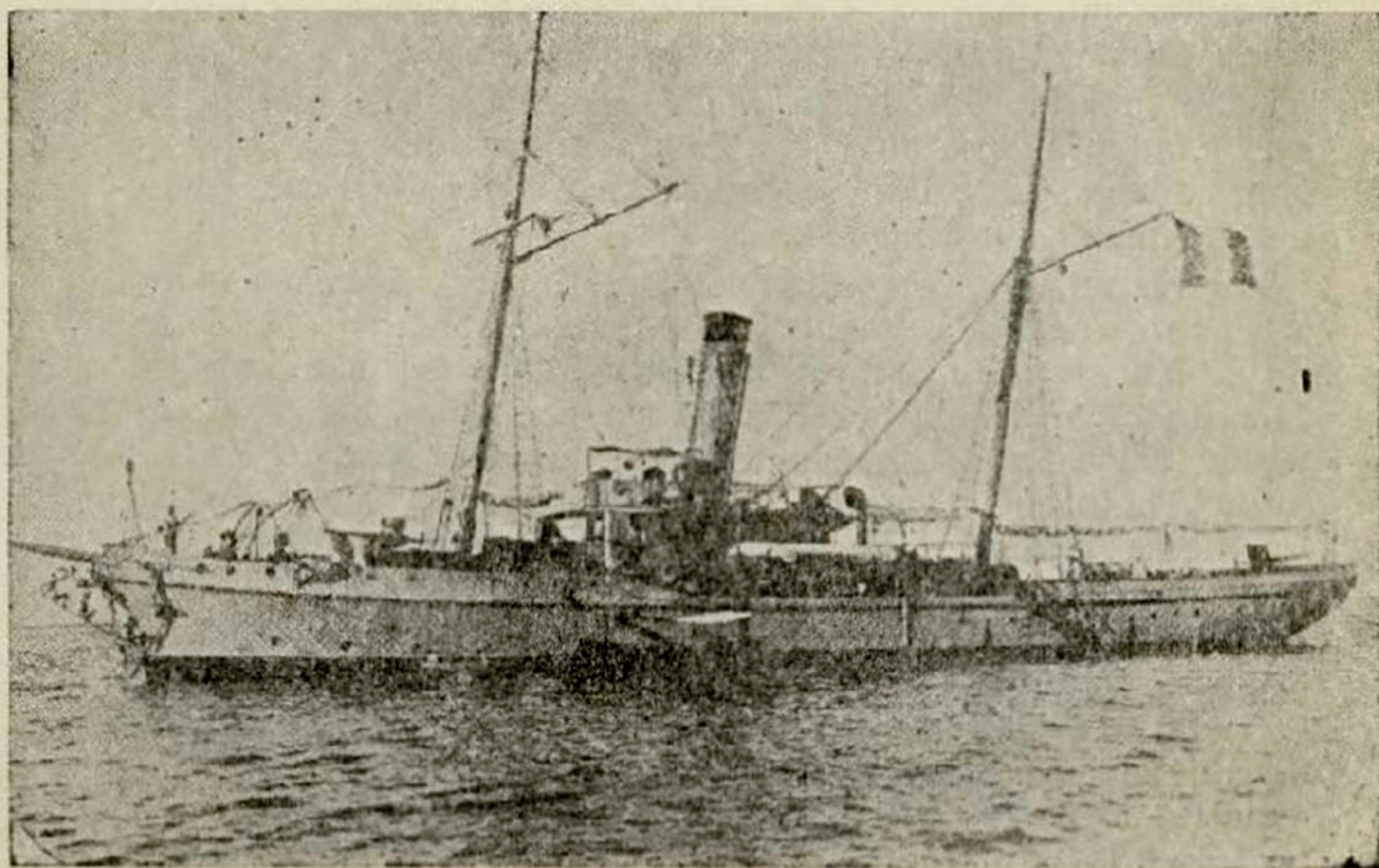
Al entrar en vigor la Constitución de 1917, el primero de Mayo de aquel año, se encontraban en Veracruz varios de los vapores de la Compañía Mexicana de Navegación, que tenían que ser tripulados conforme a las nuevas disposiciones constitucionales, es decir: que debía asignárseles Capitanes, Pilotos y Jefes de Máquinas, que tuvieran la calidad de mexicanos por nacimiento, pues dichas naves, como todas las de aquella compañía, tenían como Capitanes y Oficiales, a marinos españoles nacionalizados mexicanos.

Hubo gran resistencia pasiva de parte de la empresa en dar cumplimiento a lo dispuesto; pero como la Capitanía de Puerto, dependiente de la Comandancia General de Marina a cargo del Capitán de Fragata Juan de Dios Bonilla que esto escribe, tenía órdenes estrictas y terminantes de esta última dependencia, de no despachar embarcación alguna que no es-

tuviera tripulada conforme a la nueva ley, no hubo más remedio que hacer las designaciones de Capitanes, Pilotos y Maquinistas, entre el personal que reunía aquellos requisitos.

A la sazón se encontraban en Veracruz varios Jefes y Oficiales de la Armada, de los que obtuvieron su licencia ilimitada al triunfar la Revolución Constitucionalista, y que estaban entonces ya dedicados a la actividad de la Marina Mercante. De dicho personal fueron designados los oficiales que se harían cargo de los buques de referencia, habiéndose nombrado Capitán del "Tabasco" a Don Rafael Izaguirre y Capitán del "Oaxaca" a Don Armando Ascorve, cuyos buques fueron los primeros tripulados conforme a las prevenciones de la nueva Ley.

Posteriormente fueron designados los señores Don José del Carmen Solís, Capitán del "México"; Don Luis Hurtado



El Aviso de Guerra "Sonora".

de Mendoza, Capitán del "Sonora"; Don Agustín Guillé, Capitán del "Oaxaca" y otros.

El primer buque que salió a la mar, fué el "Tabasco" el día 4 de Junio de 1917, fecha que debería considerarse memorable en los anales de nuestra Marina Mercante, pues que fué ese día cuando quedó definitivamente confirmada la conquista de los derechos que en México, asisten a los marinos mexicanos, de ocupar y desempeñar los diversos cargos a bordo de los buques mexicanos.

El 17 de Octubre del año citado de 1917, navegando de vuelta encontrada en el río Coatzacoalcos, el transporte "Progreso" al mando de su Comandante el Primer Teniente Rafael Canals y el buque-tanque nacional "San Bernardo" de la Compañía "El Aguila", al mando de su Capitán Jorge Aguirre, tuvieron un abordaje, embistiendo el segundo al primero, casi al medio, originando al "Progreso" una gran vía de agua, que obligó al Comandante Canals a varar su buque sobre la ribera del río para evitar que se fuera a pique.

Se procedió desde luego a reparar provisionalmente la avería, adaptándose un cajón de cemento, y después se trasladó el buque con precauciones al puerto de New Orleans, donde fué reparado debidamente.

Bajo la administración del Sr. General Don Salvador Alvarado, como Gobernador y Comandante Militar del Estado de Yucatán, se organizó la Reguladora del Mercado del Henequén, cuya institución adquirió por compra a la Compañía Mexicana de Navegación, los vapores "México", "Coahuila", "Jalisco", "Tabasco", y "Tamaulipas", formándose la Compañía de Navegación del Sureste, en el año de 1918.

Más tarde, al establecerse por Decreto Presidencial, los Puertos Libres Mexicanos, pasaron los cinco buques mencionados a formar la Línea "Puertos Libres Mexicanos", que extendió su tráfico de altura hasta New York, con resultados desastrosos pecuniariamente, por lo que pronto tuvo que modificarse el sistema de administración de aquellos buques, organizándose entonces las Líneas Nacionales de Navegación, bajo la dirección de Don Felix González y dependiente de la Secretaría de Hacienda.

Durante el año de 1915 se inició una subscripción nacional para adquirir buques de guerra. Se formuló el proyecto de un crucero y se intensificó la propaganda en todo el país con resultados satisfactorios, pues se colectó una suma de importancia, a la que contribuyeron tanto los empleados de todas clases, como los particulares de todo el país.

Desgraciadamente los encargados de la administración de aquellas sumas, nunca dieron cuenta al público de su monto, ni del destino que se les dió.

Posteriormente en el año de 1921, se hizo otra subscripción nacional, decretándose el "Impuesto, del Centenario", para el fomento de la Marina Nacional. También se colectó una suma de consideración que quedó en poder de la Secretaría de Hacienda y con ella fueron adquiridos los buques mercantes americanos "Gonzava" y "Florava", a los que se dieron los nombres de "Washington" y "Bolívar" respectivamente. También se adquirió el vapor "Moctezuma".

Estos tres buques de vapor, de triple expansión, de 1870 toneladas los dos primeros que eran gemelos y de 2,500 el último, fueron trasladados a la costa del Pacífico, integrando la flota de las Líneas Nacionales de Navegación, subsidiaria del Gobierno, que en el Golfo de México, como ya se dijo, tenía los vapores "México", "Coahuila", "Jalisco", "Tabasco" y "Tamaulipas".

Así mismo fué adquirido por remate en subasta, el vapor "New China", que se encontraba embargado en Salina Cruz y que fué bautizado con el nombre de "Anáhuac", de nueve mil toneladas de arqueo, máquina de vapor de triple expansión, dedicado al tráfico de carga y pasajeros.

Dicha embarcación que no era de utilidad en nuestro país, hizo viaje a San Francisco California, al mando del Capitán Don Rafael López Fuentes y en aquel puerto fué vendida a una compañía americana, repatriándose a sus tripulantes mexicanos.

De los años de 1922 a 1927 estuvo constituida la Compañía Naviera del Golfo, S. A. que puso en servicio los vapores "Santa Alicia" que se llamó después "Superior" de 1,320 toneladas, y el "Dos Equis", de 810 toneladas. Dichos va-

pores dedicados al tráfico de cabotaje sin itinerarios fijos, estuvieron manteniendo la comunicación entre los puertos del Golfo de México, que por entonces se encontraban casi aislados.

La Compañía de Petróleo "El Aguila" que desde el año de 1912 inició el tráfico de altura y cabotaje con sus buques petroleros, llegó a tener una flota de consideración bajo el pabellón mexicano, integrada por los vapores "San Ricardo" de 6,500 toneladas de registro bruto, el "San Antonio", el "San Leonardo" y los remolcadores de alta mar, "Aguila", "Coloso", "Cernícalo" y "Pelicano", el buquemotor de carga general "El Único", además de multitud de lanchas, pangos y chalanes, para el tráfico fluvial, que llegó a alcanzar gran intensidad, tanto en el río Pánuco como en el Coatzacoalcos.

Al iniciarse la Revolución Constitucionalista, la expresada compañía comenzó a retirar sus vapores cambiándoles bandera y dejando solamente al "San Ricardo" en tráfico de cabotaje, dedicado al abastecimiento del puerto de Veracruz.

De aquellos buques, el "San Bernardo" se incendió en el puerto de Tampico en Noviembre de 1917 y posteriormente ocurrió lo mismo al vapor "San Leonardo" en el propio puerto, pereciendo en el accidente, diecisiete tripulantes, entre ellos el Pilotín Azueta, hijo del Sr. Contralmirante Don Manuel Azueta.

No obstante haber retirado la Compañía "El Aguila" a todos sus buques, continuó haciendo la exportación de crudos y combustibles en embarcaciones de bandera inglesa; las demás compañías petroleras hacían también la exportación en buques extranjeros y llegó a ser tan intenso el tráfico en Tampico, que en los años de 1915 a 1917, se despachaban de doce a quince petroleros diariamente.

Otra de las compañías petroleras que puso en servicio embarcaciones de su propiedad, fué la "Ulises, S. A." que abanderó mexicano el vapor-tanque "Cometa", de 2,500 toneladas de registro bruto, que estuvo haciendo el tráfico de cabotaje durante poco menos de cuatro años; la citada compañía puso en servicio además, varias embarcaciones de tráfico fluvial.

Por aquellos años, no habiéndose instalado aún los oleoductos que existen ahora el transporte de crudos de los campos ribereños a las refinerías de Tampico y Minatitlán, se hacía por la vía fluvial, alcanzando el tráfico una intensidad considerable, que verificaban muchas embarcaciones de vapor, remolcando dos o tres chalanes cada una constantemente.

Entre los vapores de rueda remolcadores mayores de doscientas toneladas, que navegaban en el Pánuco, se contaban el "Tamboyoche", el "Margarita", el "Garza" y otros, así como los remolcadores de hélice "Gertrudis", "Kats", "Sabalo" y otros.

Poco después del triunfo de la Revolución Constitucionalista en 1915, y tomar posesión de las fuerzas navales del país el Primer Jefe Don Venustiano Carranza, se constituyó en la Armada la fuerza de Infantería de Marina, comenzando por un destacamento a bordo del cañonero-transporte "General Guerrero", que se fué aumentando en número de plazas, y prestó muy buenos servicios en operaciones de desembarco.

Ya constituido un Batallón, se dispuso radicarlo en Mazatlán, señalándole como cuartel, el Fuerte "22 de Diciembre" y dándose el mando al Capitán de Navío Don Hiram Hernández.

Más tarde en el año de 1920, se dispuso radicar al citado Batallón en el puerto de Guaymas, bajo el mando del Capitán de Navío Don José de la Llave. En el año de 1921, se constituyó otro Batallón similar en el puerto de Veracruz, bajo el mando del Teniente Coronel Veytia.

Dichos Batallones de Infantería de Marina, fueron los primeros de esta índole que hubo en el país y se destinaron al servicio de guarnición de algunos puertos y destacamentos a bordo de los buques de guerra.

Casi simultáneamente y de manera independiente, el General Francisco J. Mújica, integró una Brigada en el Estado de Tabasco con dos Batallones que aunque no desempeñaban servicio alguno conectado con la Marina de Guerra, los llamó Batallones de Infantería de Marina, asignándoles los nombres de "Azqueta" y "Uribe", en honor de aquellos dos hé-

roes que cayeron bajo las balas de los invasores norteamericanos en Veracruz, el 21 de Abril de 1914. Dichos Batallones desaparecieron al ser disuelta la Brigada de referencia.

Los Batallones de Infantería de Marina establecidos en Guaymas y Veracruz, desempeñaron con regularidad su servicio con un contingente de trescientas plazas cada uno, hasta ser sofocada la revolución delahuertista, en que fue disuelta la citada fuerza naval.

Después se volvieron a constituir los mencionados Batallones, designándoles de Infantería Naval y se elevaron sus efectivos a cuatrocientas plazas cada uno, creándose otro Batallón en la Capital de la República, del que se dió el mando al General José Dozal Guzmán.

Por lo que respecta a la lucha social entre el personal de la Marina Mercante de nuestro país, puede decirse que se inició desde el año de 1905, con la fundación de la Liga de Oficiales Navales, integrada por Capitanes, Pilotos y Maquinistas, Contadores y Sobrecargos de la Marina Mercante Nacional y algunos Oficiales de la Armada, pues este personal tenía libre acceso a la Liga.

Dicha sociedad, con lineamientos de Sindicato, se constituyó para proteger los intereses personales de sus miembros ante las compañías navieras, más bien con fines mutualistas, y aunque su fuerza no era de consideración; pues en aquellos tiempos no estaban reconocidos legalmente los sindicatos, servía mucho para fomentar el espíritu de cuerpo y la unión entre los marinos, que periódicamente se reunían para discutir condiciones de trabajo, a bordo, estatutos y reglamentos, protección a sus miembros sin trabajo, etc., etc.

Los asociados tenían asignada una cuota mensual fija para cubrir las atenciones de la agrupación, que pagaba un local para sus sesiones y mantenía correspondencia, y además estaba establecida una cuota eventual, llamada de defunción, con que la sociedad cooperaba como ayuda a los familiares de los socios desaparecidos.

Cuando la Constitución de 1917, estableció las condiciones legales que regulaban las relaciones entre el capital y el trabajo, reconociendo a las agrupaciones sindicales, comen-

zaron a organizarse los diversos sindicatos de trabajadores del mar y nacieron los siguientes, además de las Ligas de Oficiales Navales del Golfo y del Pacífico

- Sindicato de Patronos de Costa.
- Sindicato de Marineros, Fogoneros y Camaroneros.
- Sindicato de Carpinteros Calafates.
- Sindicato de Pescadores Marítimos.
- Sindicato de Patronos de Río, etc.

Entonces se modificaron los Estatutos de Oficiales Navales, constituyéndose en sindicato de resistencia, e integrándola solamente con Capitanes, Pilotos y Maquinistas de la Marina Mercante, dividiéndose posteriormente en dos agrupaciones la Orden de Pilotos Navales Mexicanos y el Sindicato de Maquinistas y Electricistas Mexicanos. En la costa del Pacífico, continuó la Liga de Oficiales Navales, aun cuando modificada su estructura para actuar como sociedad sindical.

Todos los sindicatos de la gente de mar, a través de los años, han logrado mejorar las condiciones de trabajo, obteniendo mejores salarios, mayores prestaciones, limitación de facultades y obligaciones, etc., siendo la principal gestión, la relativa a la designación del número de tripulantes de cada embarcación según su tipo y tonelaje.

Puede decirse que todavía están en condiciones incipientes las sociedades sindicales marítimas del país, pues sus gestiones se limitan solamente a la defensa de sus miembros en los conflictos de trabajo que presentan, sin que dichas gestiones comprendan aún programas definidos de mejoramiento social e intelectual.

Dichas sociedades sindicales controlan actualmente todas las embarcaciones mercantes mexicanas, tanto del tráfico marítimo como del fluvial, con excepción de los buques-tanque de Petróleos Mexicanos, cuyas tripulaciones pertenecen al Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana.

Ultimamente se organizó en Veracruz una sociedad cooperativa de asuntos marítimos, que en el mes de Noviembre

de 1932, quedó registrada con el nombre de "Cooperativa de Marineros, Fogoneros, Mayordomos, Cocineros, Camaroneros, Fogoneros, Mayordomos, Camaroneros y similares del Golfo de México y sus Vías Fluviales Navegables, S. C. L., integrándola cincuenta socios solamente, que aportaron cien pesos cada uno. Al año siguiente, la Unión de Marineros y Fogoneros, suscribió certificados de aportación en abonos hasta de cincuenta centavos por cada uno de sus miembros, con lo que se logró reunir la suma de \$ 16,000.00 en Octubre de 1935, en cuyo mes la Cooperativa logró que el Gobierno Federal, le diera la administración de los vapores "México" y "Coahuila", al mando de sus Capitanes Don Pedro Terán Paríci y Aarón Rodríguez respectivamente, con cuyas embarcaciones inició sus trabajos la citada sociedad, con mucho éxito y bajo la presidencia del Sr. Don Higinio Paredes.

Pronto se hizo la empresa de nuevas embarcaciones por compra que hizo al Gremio de Alijadores de Tampico, del vapor "Progreso" de 827 toneladas de registro bruto, una máquina de vapor de triple expansión, una caldera escocesa y velocidad media de ocho millas, así como por compra que hizo a una compañía americana de vapor que recibió el nombre de "Emancipación", en el año de 1937, de 2,114 toneladas de registro bruto, una máquina de vapor de triple expansión, dos calderas escocesas y velocidad media de 10 millas.

Dichos buques tuvieron por capitanes a los Sres. Ramón Silva y Aarón Rodríguez, habiéndose dispuesto por entonces, devolver al Gobierno Federal el vapor "Coahuila", no haciendo lo propio con el "México", por haberse perdido en accidente marítimo a la salida de Tampico, en el año de 1939.

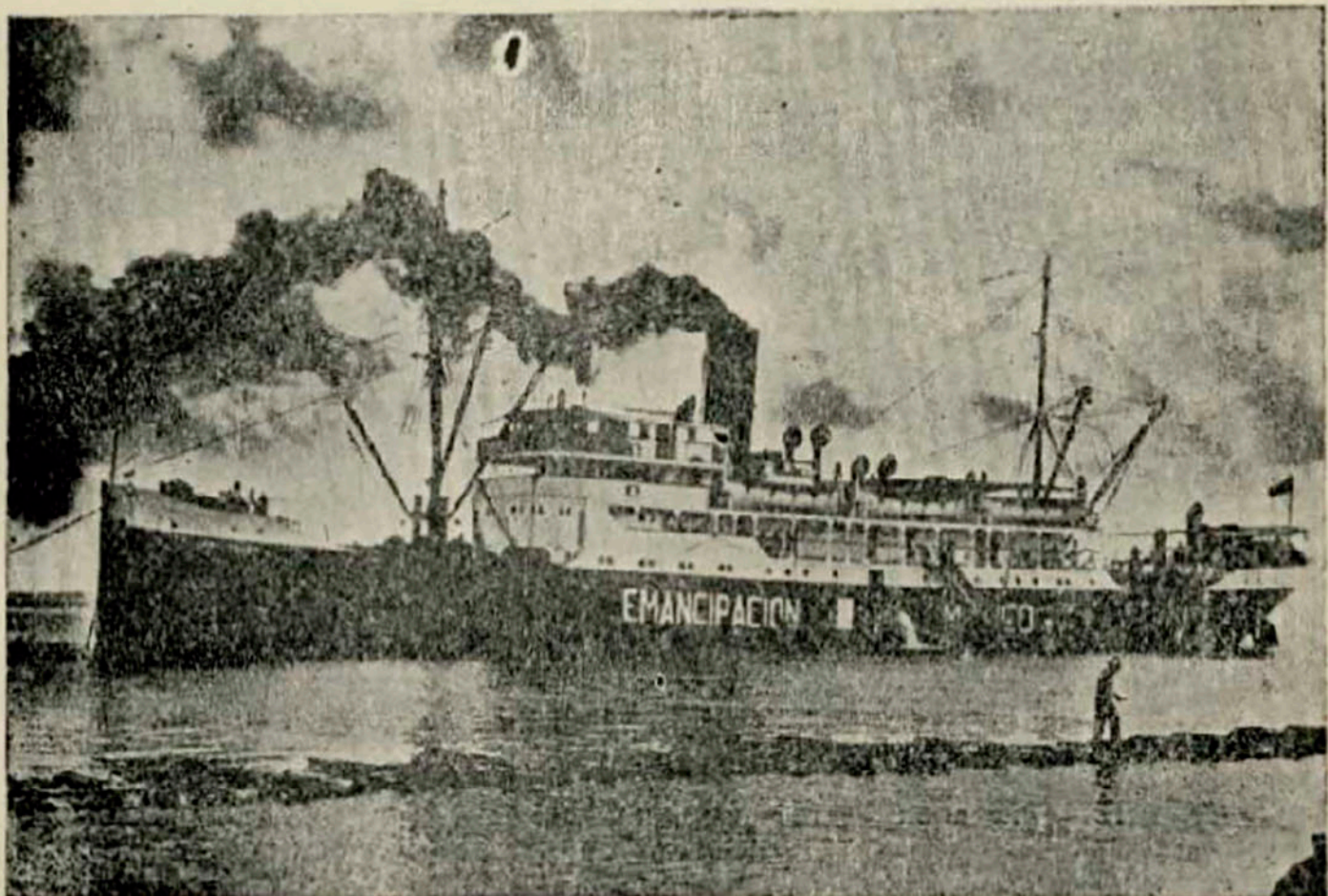
Posteriormente en el mismo año de 1939, la cooperativa adquirió por compra que hizo en New Orleans, del vapor "Veracruz", de 1886 toneladas de registro bruto, máquina de vapor de triple expansión, dos calderas escocesas y velocidad media de once millas.

Con aquellos buques la cooperativa intensificó el tráfico de pasajeros y carga en el Golfo de México, únicas embarcaciones que desempeñaban aquel servicio mixto, lo que valió a la empresa un positivo progreso, que la puso en condi-

ciones de poder liquidar todos sus adeudos y de aumentar y sostener los buenos sueldos de todos sus tripulantes.

Ultimamente adquirió la Cooperativa dos chalanes de alijo y un remolcador, así como el vapor "Grijalva" de 250 toneladas, cuya pérdida tuvo que lamentar en el mes de noviembre de 1940, por haber sido el buque sorprendido por un mal tiempo que lo hizo sozobrar, sin que se tuviera rastro alguno de él y perdiéndose con la embarcación sus veinticuatro tripulantes.

La Cooperativa estaba formada en parte, por el personal de la Orden de Pilotos Navales Mexicanos y del Sindicato de Maquinistas y Electricistas; estas agrupaciones acordaron en 1937, declarar una huelga a la Cooperativa, por



*El Vapor "EMANCIPACION" de la Cooperativa
Transportes Marítimos y Fluviales.*

diferencias que surgieron con motivo del pago de salarios, conflicto que culminó con el desembarco y separación de los oficiales de aquellas agrupaciones y con la liquidación que hizo la Cooperativa, de las sumas reclamadas.

Al aumentar el número de embarcaciones de pequeño tonelaje dedicadas al tráfico de cabotaje, desde el año de 1935, y disminuyendo por otra parte el volumen dedicado por mover, comenzó a acentuarse una competencia ruinosa entre los armadores del Golfo de México, muy perjudicial para el progreso de nuestra pequeña marina mercante pues dicha competencia, innoble en la mayoría de los casos, no dejaba establecer en forma regular, un margen de utilidades razonables en el negocio de fletes marítimos.

Para remediar dicho mal, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por conducto de su Departamento de Marina Mercante a cargo del Capitán de Altura Don Alberto J. Pawling, estableció el "Control de Fletes y Pasajes", con asiento en Veracruz, que regulaba la admisión de carga en los buques, sujetándolos a turno de salida y a tarifas fijas, en el año de 1935.

El Reglamento del Control estableció la formación de un fondo, al que cooperaban los armadores, incluidos en el control, para la compra de buques, a fin de manejar los servicios de comunicaciones marítimas y llegó a reunirse una buena cantidad con la que fué adquirido el vapor que recibió el nombre de "Campeche", de ochocientas toneladas de capacidad de carga, que se destinó desde luego al tráfico de cabotaje en el Golfo de México.

No duró mucho tiempo este servicio, pues no marchando de acuerdo los armadores del Golfo interesados en el manejo del buque, terminaron por venderlo a la propia Secretaría de Comunicaciones y se deshizo el control de fletes y pasajes.

El mismo Reglamento del Control estableció una cuota para la formación de un fondo destinado a la construcción de la "Casa del Marino" cuyo fondo, al desaparecer el "Control", quedó en poder de la Secretaría de Comunicaciones, hasta el año de 1942, en que habiéndose creado la Secretaría

de Marina, esta Dependencia dispuso llevar a cabo la realización de aquel proyecto, y el día primero de junio del año citado, se inauguró el edificio en el puerto de Veracruz, en sencilla ceremonia, presidida por el titular de aquel Ministerio de Marina, General de División Don Heriberto Jara, llevándose así a feliz término la creación de la "Casa del Marino", de la que se encargó como administrador al Capitán de Navío Retirado, Don Jesús Rodríguez.

En la costa del Pacífico, aunque mucho había disminuido el tráfico marítimo, como ya se dijo, no dejaron de aparecer embarcaciones de pequeño tonelaje, que durante los años de 1930 a 1935, mantuvieron irregulares comunicaciones entre los puertos de aquella costa, mencionándose entre otras a los siguientes buque-motor:

"Río Colorado".

"Viosca".

"Blanco".

"Salvatierra".

"Nogales", y

"Chapultepec", que se incendió en Manzanillo.

Años más tarde, estuvo operando en la costa del Estado de Sinaloa, el buque-refrigerador "Martha", que almacenaba camarón para exportarlo al Japón y que estuvo bajo el mando del Capitán Gustavo A. Bravo.

CAPITULO XII.

Programa Naval para el servicio de Guerra.—La Compañía Naviera de los Estados de México.—El vapor "Oaxaca".—La Compañía "Vapores Correos Mexicanos".—Las Líneas Nacionales de Navegación.—El primer buque-fábrica mexicano "Calmex".—Misión del cañonero "Bravo" y del vapor "Coahuila" al Brasil y a la Argentina.—El Plan de Agua Prieta y la actitud del transporte "Guerrero".—Acciones en Santa Rosalía, B. C.—Desconocimiento del Comandante del "Guerrero" por su tripulación.—Pérdida del "Guerrero" en Mazatlán.—El cañonero "Agua Prieta".—Los tractores adquiridos en Canadá.—Nuevo Programa Naval.—El movimiento Delahuertista en 1925.—La Flotilla del Golfo.—Auxilios prestados al cañonero "Tacoma" que embarrancó en la Blanquilla.—Evacuación de Veracruz y salida de la Flotilla para Frontera.—Retirada de la Flotilla en Minatitlán.—Cambio de Jefe de la Flotilla.—Ataque de la Flotilla y toma del puerto.—Desconocimiento del Jefe del Departamento de Marina.—Viaje del Sr. De la Huerta a la isla de Cuba.—Evacuación de Puerto México.—Salida de la Flotilla con destino a Yucatán.—Aprovisionamiento en Progreso, Campeche y Laguna del Carmen.—Gestiones para entregar la Flotilla al Gobierno Constitucional.—La Flotilla se dirige a Puerto México.—Se entrega la Flotilla al Representante del Gobierno Federal.—Rendición del transporte "Progreso" en Manzanillo.—Adquisición del acorazado "Anáhuac".

El mes de Marzo de 1921 se constituyó por orden del C. Secretario de Guerra y Marina, una comisión presidida por el C. Contralmirante Don Hilario Rodríguez Malpica, Jefe del Departamento de Marina, con el fin de que formulara un proyecto de Programa Naval, para mejorar y reorganizar los servicios de la Armada.

Por primera vez en la Historia de nuestra Marina se hacía un estudio de aquella naturaleza y eso fué motivo de regocijo entre los diferentes elementos marítimos del país, pues iba a recibir un gran impulso nuestra Marina de Guerra.

La comisión, después de llevar a cabo múltiples estudios y de hacer diversas consideraciones que originaron discusiones y exposición de diferentes opiniones, llegó a producir un proyecto de Programa Naval, que fué sometido a la consideración superior, sin que se llegara, desgraciadamente, a resolución alguna sobre el particular.

El mencionado proyecto sobre el que recayó el ACUERDO de "pendiente", decía:

PROGRAMA NAVAL.

Organización y desarrollo de los diversos servicios marítimos militares del país.

La República Mexicana a través de los años, ha ido experimentando sucesivas conmociones que han dado por resultado el mejoramiento de su pueblo, manifestado en las reformas a su Ley Fundamental, que paulatinamente se ha ido adaptando a los progresos de la sociedad, satisfaciendo así las aspiraciones populares.

Pero al conquistarse aquellas reformas, no se han apro-

rechado satisfactoriamente en beneficio de algunos Ramos de la Administración Pública, entre los cuales puede contarse el de Marina, que ha sido casi olvidado.

La falta de preparación de los gobiernos de la República para legislar en aquel Ramo; el poco espíritu marinero de nuestro pueblo y la carencia de profesionales del mismo Ramo en las altas esferas de la Administración Pública, han sido causas contribuyentes al estado lamentable en que se encuentra la Marina Nacional, que por lo que toca al servicio de Marina de Guerra, apenas cuenta con tres o cuatro embarcaciones de poco tonelaje, insuficientes del todo para satisfacer un buen servicio.

“La comisión que suscribe, ampliamente satisfecha por la labor que se le ha encomendado, de formular un Programa Naval que sirva de base para la reorganización de la Armada, se complace en someter a la distinguida consideración del C. Secretario de Guerra y Marina, estas exposiciones, que a juicio de la misma comisión, vienen a constituir las bases sobre las cuales deben tomarse las providencias necesarias que tiendan al mejoramiento de la Armada Nacional, tanto en material como en personal.

En estas exposiciones se esbozan en términos generales pero concretos, las medidas que deben tomarse al efecto de proceder a la organización de la Marina de Guerra considerando las necesidades actuales del servicio y su futuro florecimiento,

Comprende pues este programa, reformas a las leyes y reglamentos vigentes; reparación al material en servicio; adquisición de nuevo material y algunas otras sugerencias.

La Constitución de 1917 establece nuevos principios, en armonía de los cuales, debe estar la legislación del país, por lo que procede estudiar y reformar en su caso, las leyes y reglamentos del servicio naval militar, adaptándolos convenientemente a la Constitución General.

Actualmente se considera en vigor la Ley Orgánica de la Armada de 1905, que no responde satisfactoriamente, ni a las necesidades actuales del servicio, ni a las nuevas orientaciones constitucionales.

La Ley Orgánica de la Armada es la ley fundamental que rige dicho instituto, y por tanto sus prevenciones requieren cuidadoso estudio pues sería la base sobre la que descansa la organización que se dé al servicio naval militar.

Existen ya estudios acerca del particular que han verificado otras comisiones y sólo falta a este respecto, completar el trabajo y darle forma de ley.

Uno de los puntos principales en que debe fijarse la atención del personal, pues en ningún otro ejercicio o actividad del hombre, se necesita tanto la pericia y experiencia, como en el servicio de mar, cuya práctica se adquiere solamente con la vida a bordo durante largos años. A efecto de contar con personal preparado debidamente que garantice un buen servicio, conviene que oficiales y guardiamarinas, ejerciten un período de prácticas a bordo de los buques de flotas extranjeras, ya que no contamos con elementos propios. De esta manera, aquellos oficiales podrán constituirse en instructores de nuestras dotaciones y aportarán a nuestro servicio los conocimientos y prácticas que adquieran.

Para llenar tales fines, también es necesaria la adquisición de un buque-escuela con los elementos necesarios para impartir instrucción de artillería, torpedos, aparejos, máquinas, navegación, Hidrografía con su reglamento especial y amplia autorización para hacer toda clase de prácticas, dando preferencia a la navegación en nuestras costas, para hacerlas bien conocidas en detalle al personal.

El buque-escuela viene a ser el complemento indispensable de las escuelas de marina, a las que debe darse especial atención.

Actualmente contamos con la Academia Naval Militar, que rinde contingentes de oficiales de cubierta y de máquinas; pero su pequeña planta (ochenta alumnos) no basta a cubrir las necesidades del servicio, pues las promociones anuales, resultan de cuatro a ocho oficiales.

Conviene pues, aumentar su planta a ciento cincuenta alumnos, con la ampliación correspondiente de material que sea necesaria, ya que por ahora las condiciones del Erario no

permiten construir un nuevo edificio especial, como sería de desear y en lugar conveniente.

Contándose ya con personal adecuado, apto y eficiente, la Nación quedará garantizada en el buen manejo del material flotante, que requiere además, algunos accesorios, como son las estaciones de aprovisionamiento, que contribuyen al feliz éxito de las operaciones.

Actualmente no se cuenta ni con una sola estación propia y el servicio naval militar del país, tiene que ser tributario del comercio local y estar por tanto expuesto a sus caprichos.

Con frecuencia se tropieza con grandes dificultades para proveer a nuestros pocos buques, de carbón o aceite combustible, de agua, grasas y pertrechos varios, pues los particulares que tienen esos elementos, no siempre están dispuestos a proporcionarlos en cualquier momento.

Por tal motivo es necesario que la Nación cuente con sus propios elementos y para ello conviene establecer cuando menos cuatro estaciones de aprovisionamiento, repartidas en los lugares convenientes, de acuerdo con la extensión de nuestros litorales.

Los puntos que se proponen son: en la costa del Atlántico, Veracruz e Isla Mujeres, y en la del Pacífico, Guaymas y Salina Cruz.

Dichas estaciones tendrán depósitos de agua, de carbón mineral, de aceite combustible y tendrán además algunos pertrechos navales, contando con facilidades para proporcionar dichos elementos a los buques de la Armada.

Por lo que toca al material flotante, puede decirse que la nación no cuenta sino con muy raquíticos elementos: los cañoneros "Bravo" y "Zaragoza" y el transporte "Progreso", con dotación completa de armamento; el cañonero "Agua Prieta" y el torpedero "Mayo" de reciente adquisición, sin armamento; el transporte "Chiapas" y el aviso "Sonora", actualmente en reparación sin armamento.

Estas pocas embarcaciones ya muy trabajadas, son del todo insuficientes para satisfacer nuestras necesidades; requieren frecuentes reparaciones, pues ya están en el último tercio de su vida; por ser tan pocas y de pequeño tonelaje, no

son suficientes para atender a cualquiera emergencia y por otra parte, no corresponden a la representación exterior que debe tener México, como nación de cierta categoría, pues resulta que algunas repúblicas del continente americano, de igual o inferior importancia que México, tienen la satisfacción de presentar al mundo, una flota que aunque pequeña, está bien organizada. Tal sucede en el Perú, en Argentina, en Cuba, Brasil, Chile, Uruguay.

Siquiera pues por mantener nuestra representación en armonía con las tradiciones y glorias de nuestra raza y por el puesto que a México corresponde en el concierto de las naciones, debe procurarse mantener si no una Escuadra poderosa, sí al menos un pequeño conjunto de embarcaciones adecuadas, que puedan con orgullo conducir a lejanos mares, al pabellón del águila azteca, entre las demás banderas del mundo.

A este respecto y teniendo muy en cuenta la situación del tesoro nacional, conviene hacer un estudio especial acerca del modo más provechoso de emplear los fondos que se destinen a la compra de material determinando la clase y número de embarcaciones que deban adquirirse.

Por la misma consideración no sería posible adquirir de un solo golpe todo el material que se propone, y por tanto procede analizar qué es lo que se necesita de urgencia.

La comisión que suscribe estima que además del buque-escuela de que ya se habló, necesitamos por lo pronto dos transportes con artillería ligera, de un tonelaje no mayor de dos mil toneladas y calado máximo de doce pies.

Y para vigilancia de las costas y representación del país, se requieren por lo pronto, dos cruceros gemelos de tres a cuatro mil toneladas de desplazamiento.

Esto por lo que toca al material flotante destinado al servicio de navegación; en cuanto al material fijo, auxiliar indispensable de los buques, es de todo punto necesario contar con un dique en la costa del Golfo, pues el que está en servicio amerita una seria y costosa reparación que tal vez no convenga llevar a cabo, en relación con las utilidades que rendirá, comparándolas con las que se obtengan con la adquisición de un nuevo dique.

El servicio de la costa del Pacífico, aunque requiere igualmente la reparación del Varadero Nacional de Guaymas, puede sin embargo, atenderse con los servicios del dique seco de Salina Cruz.

Posteriormente irán haciéndose las adquisiciones que más adelante se detallan, según vaya disponiéndose de fondos.

La comisión estima que las adquisiciones que se verifiquen deben ser de material nuevo, o al menos no mayor de cinco años de vida, pues la experiencia ha demostrado ya, los grandes inconvenientes que resultan con la adquisición de material muy usado.

También estima la comisión que en las adquisiciones de material, debe buscarse homogeneidad, tanto en tipos de embarcaciones como en armamento, pues tanta diversidad de estos últimos, ha traído grandes dificultades en el aprovisionamiento.

Para la adquisición del material que se propone, debe nombrarse una comisión, que especifique las condiciones que debe reunir dicho material, para que preste el mayor y mejor servicio posible, teniendo en cuenta tonelaje, calado, velocidad, costo, etc.

En cuanto al material existente, todavía puede prestar buenos servicios si se atiende a su reparación general, que la requiere muy seria, el aviso "Sonora", el Varadero Nacional de Guaymas, el dique flotante de Veracruz y algunas embarcaciones menores.

Para el completo desarrollo de este programa, se requiere indispensablemente contar con los fondos necesarios, que como constituyen una cantidad crecida fuera de presupuesto, se hace necesario que el Congreso de la Unión autorice el gasto correspondiente.

Desde luego la Nación no podría disponer en junto y de una sola vez de la cantidad que se necesita, por lo que sería necesario disponer de ella por anualidades que el mismo Congreso determine y cuyo monto se graduará según el tiempo en que se estime debe cumplirse este programa.

Para calcular la suma total que se requiere, deben considerarse los diversos destinos que se van a dar a los fondos, bajo las siguientes consideraciones:

La comisión estima que el programa que se propone, podría desarrollarse cumplidamente en el término de cuatro años, pues durante ese período se habría formado ya el personal suficiente; ya se tendrían instaladas las estaciones de aprovisionamiento; ya estarían en vigor las nuevas leyes que rijan el servicio naval militar y por tanto el nuevo material flotante estaría garantizado en su manejo.

En cuanto a la suma total, debe estimarse en la siguiente forma:

Para instrucción de personal, considerando instalación o ampliación de escuelas y prácticas de oficiales en las flotas extranjeras, sucesivamente en cuatro años y prácticas a bordo de los buques nacionales \$ 1.700,000.00

Instalación de cuatro estaciones de aprovisionamiento con sus depósitos de agua, carbón, aceite combustible, grasas y pertrechos, muelles, embarcaciones menores y accesorios, estación inalámbrica, etc \$ 1.500,000.00

Adquisición de un buque-escuela de dos mil toneladas con dotación completa para toda clase de prácticas \$ 800,000.00.

Adquisición de un dique flotante de cuatro mil toneladas y reparación del Varadero Nacional de Guaymas ... 2.500,000.00.

Para adquisición del material flotante que adelante se detalla, previo análisis de condiciones y orden progresivo de adquisición \$ 13.500,000.00.

Los conceptos expresados hacen un total de \$ 20,000,000.00 cuya ministración como ya se dijo, debe solicitarse al Congreso de la Unión por anualidades en el término de cuatro años.

Resumiendo pues, de acuerdo con las consideraciones anteriores, la comisión estima que para lograr la organización que se desea en el servicio Naval Militar del país, deben tomarse las medidas a que se contraen los puntos siguientes:

Primero: Nombramiento de comisiones para el estudio y reformas en su caso, de la Ley Orgánica de la Armada y

Ordenanza General de la misma, que se someterán a la aprobación del Congreso.

Segundo: Nombramiento de comisiones para el estudio y reforma en su caso, de todos los reglamentos del servicio naval militar, derivados de las leyes expresadas y que se someterán a la aprobación del C. Secretario del Ramo.

Tercero: Gestionar el consentimiento de gobiernos de naciones amigas que convenga, para que en sus flotas de guerra se instruyan los oficiales de marina que la Secretaría del Ramo designe, estando comprendidos entre ellos invariablemente, los Guardiamarinas que terminen sus estudios en la Escuela Naval Militar.

Cuarto: Autorizar la reparación inmediata del dique flotante de Veracruz, u ordenar la adquisición de un nuevo dique con capacidad de tres o cuatro mil toneladas.

Quinto: Adquisición inmediata de un buque-escuela, no menor de dos mil toneladas de desplazamiento, con aparejo de fragata y propulsión de vapor, donde se impartirá instrucción a oficiales, Guardia marinas y marinería.

Sexto: Establecimiento de una Escuela de Maestranza adscrita al Arsenal Nacional y ampliación de la Escuela Naval Militar.

Séptimo: Adquisición progresiva del material flotante que en seguida se expresa:

Cuatro transportes de 1,500 a 2,000 toneladas.

Cuatro cruceros de 3,500 a 4,000 toneladas.

Diez torpederos del tipo que se analice.

Cuatro submarinos del tipo que se analice.

Dos buque-tanque petroleros de 30,000 barriles.

Octavo: Instalación de cuatro estaciones de aprovisionamiento de agua, combustibles y pertrechos en Veracruz, Isla Mujeres, Guaymas y Salina Cruz.

Noveno: Remisión por los conductos debidos, al Congreso de la Unión, de la iniciativa de ley, votando la suma de \$ 20.000,000.00, que se empleará por partidas anuales, en la reparación del material existente, en adquisición del que se

propone y en la instalación de las nuevas dependencias expresadas.

La comisión se permite sugerir la idea de que con objeto de facilitar la construcción del material flotante que se propone, así como del fijo, lográndose la homogeneidad deseada y una posible reducción en su costo, se lancen convocatorias que tiendan a establecer contratos con los constructores, a efecto de que proporcionen todo el material expresado, mediante pago por anualidades.

En esta forma podría la nación contar con todo el material que se hace necesario, en un período relativamente corto, quedando solamente la obligación de hacer los pagos posteriores cada año, la forma que se estipule.

En caso de que la superioridad se sirva aprobar este programa general, procederá al inmediato nombramiento de comisiones para el estudio y reformas de las leyes y reglamentos de la Armada; la ampliación de la Escuela Naval Militar; la reparación del dique flotante de Veracruz o la adquisición de un nuevo dique, según dictamine la comisión especial; y la adquisición del buque-escuela, para todo lo cual la Nación podría soportar sin gran esfuerzo, el gasto necesario, dentro del año corriente.

La comisión considera que con las exposiciones anteriores se satisfacen los deseos del C. Secretario y por tanto las eleva a su distinguida consideración.

México, D. F., Marzo de 1921.

A fines del año de 1920 se estableció en el país con residencia en el puerto de Mazatlán, la Compañía Naviera de los Estados de México, que celebró contrato con nuestro gobierno por el período de cinco años, acogándose a la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante, entonces en vigor, designando el vulgo a sus embarcaciones con el nombre de "los buques plomos", por el color con que estaban pintados sus cascos.

Dicha compañía con capital de origen inglés, puso en servicio siete vapores, que fueron "Sinaloa", "Guerrero",

“Chihuahua”, “Oaxaca”, “Nayarit”, “Chiapas” y “Colima”; haciendo tráfico mixto entre los puertos de San Francisco, California y Corinto en Nicaragua, con escalas en los puertos intermedios de aquella costa, verificando el viaje redondo en un período de cuarenta y cinco días, que se cumplía con mucha regularidad y prolongándolo en ocasiones hasta el puerto de Puntarenas en Costa Rica.

Con excepción del “Sinaloa”, los demás fueron embarcaciones de guerra británicas, adaptadas al servicio de carga y pasajeros; eran buques muy finos dedicados antes al servicio de “siembra minas” de mucho calado (diecisiete pies a popa en rosca) y tenían una máquina de vapor de triple expansión, dos calderas excocesas, tres bodegas con capacidad de carga de 800 a 900 toneladas y desarrollaban una velocidad muy constante de diez millas. El “Sinaloa” tenía cuatro bodegas y una capacidad de carga de tres mil toneladas.

Recibieron el mando de dichas embarcaciones los Capitanes Francisco Miranda, del “Sinaloa”; Carlos Morales Gasca, del “Colima”; Arturo J. Marín, del “Chihuahua”, que después entregó al Capitán Roberto Orduña; Modesto Saenz, del “Oaxaca”; Carlos Solano, del “Guerrero”; Carlos Morales Díaz, del “Nayarit” y Juan de Dios Bonilla, del “Chiapas”.

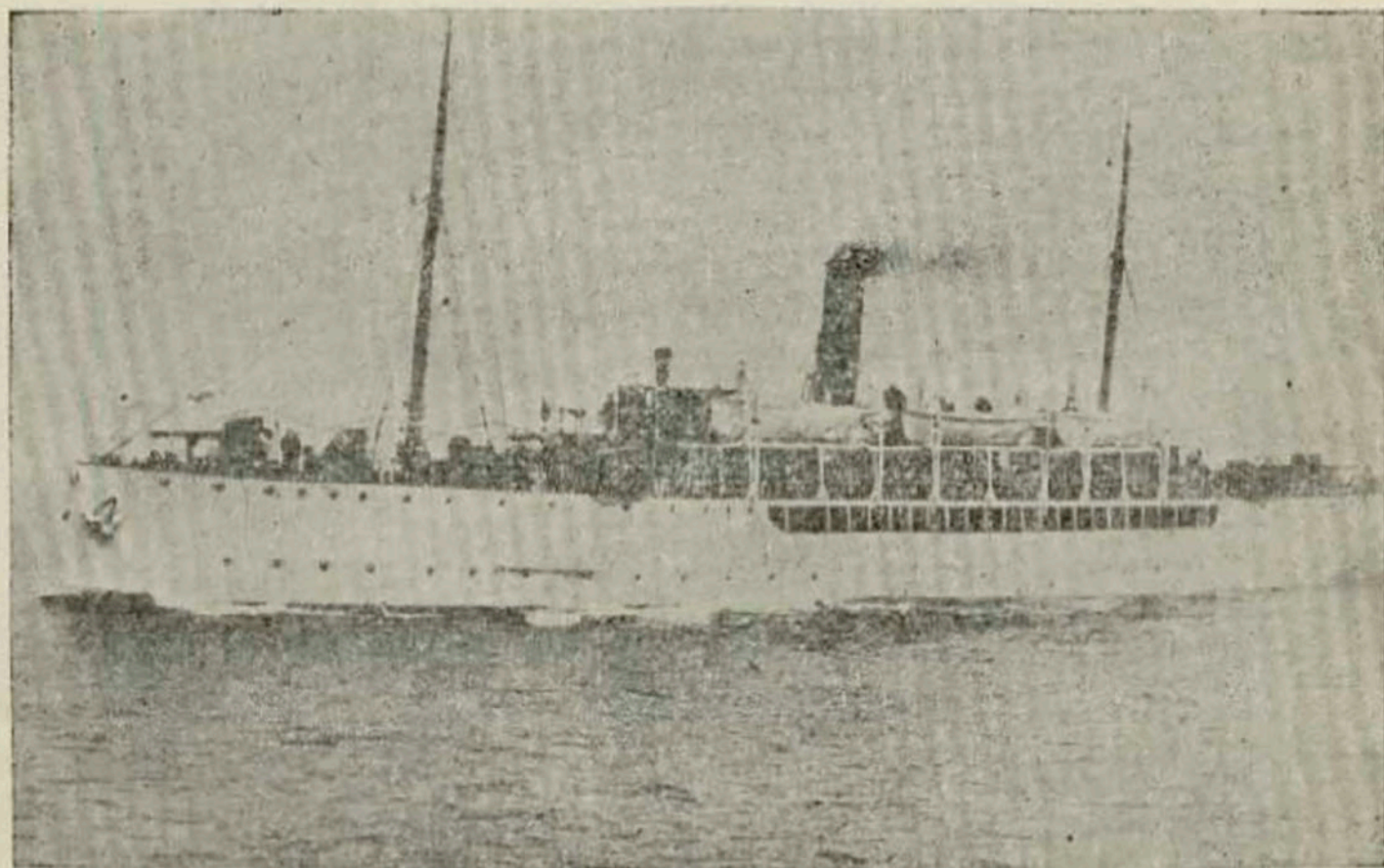
La compañía dió muy buen servicio durante la vigencia de su contrato, estando la costa del Pacífico muy bien comunicada, pues los vapores salían cada ocho días de San Francisco, California, haciendo escala con igual período en San Pedro, California, Ensenada, San José del Cabo, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Puerto Angel y Salina Cruz, con regularidad, estableciéndose un intercambio comercial marítimo entre nuestro país y los Estados Unidos, así como con los países de Centro América, pues los buques también hacían escalas en los puertos de Champerico, San José, Amapala, La Unión, Acajutla, y como terminal Corinto. Dicho tráfico fué de intensidad, pues los buques iban siempre abarrotados y con bastante movimiento de pasajeros, todo lo cual era muy provechoso para nuestra economía.

Al terminar su contrato la Compañía Naviera de los Es-

tados de México, amarró sus vapores en San Francisco, California, repatriando a sus tripulantes y vendiendo algunos de sus buques a diversas firmas, siendo de notarse que durante el tiempo en que sus buques estuvieron navegando en aquella costa, no se tuvo que lamentar accidente marítimo alguno de importancia.

Entre los buques vendidos estaba el "Oaxaca" que fué comprado por el Sr. Allan Hancock, millonario americano de Los Angeles, Cal. quien lo convirtió en un yate, dedicándolo a su servicio personal y siendo él mismo su Capitán. Le conservó el nombre de "Oaxaca" y lo puso bajo el pabellón panameño, designándole tripulación mexicana tanto de cubierta como de máquinas.

El buque hizo varias travesías a diversas regiones de



Cañonero Transporte "GENERAL GUERRERO"

América y en su segundo viaje a las costas de Alaska, en el mes de Julio del año de 1928, el buque embarrancó al cruzar por los canales de Wrangel. Fué puesto a flote y llevado a Vancouver para reconocer sus fondos en dique y no resultando costeable su reparación, el Capitán Hancock resolvió desmantelarlo y venderlo como fierro viejo.

Navegaron en aquel buque como oficiales mexicanos los Capitanes Juan de Dios Bonilla, de Primer Oficial; Mario de la Gala y Rafael López Fuentes como segundos oficiales y Ernesto Vázquez, que falleció en San Pedro, Cal., en accidente de tránsito manejando una motocicleta. Como Jefe de Máquinas el Sr. Enrique Pawling D. y como segundo maquinista el Sr. Santiago Vázquez.

En dicho buque que tenía todas las instalaciones modernas y gran confort para la navegación, fué donde el autor de estas narraciones, aprendió y practicó el manejo del compás eléctrico-mecánico de Sperry (girocompás), siendo el primer oficial mexicano que adquirió aquella práctica.

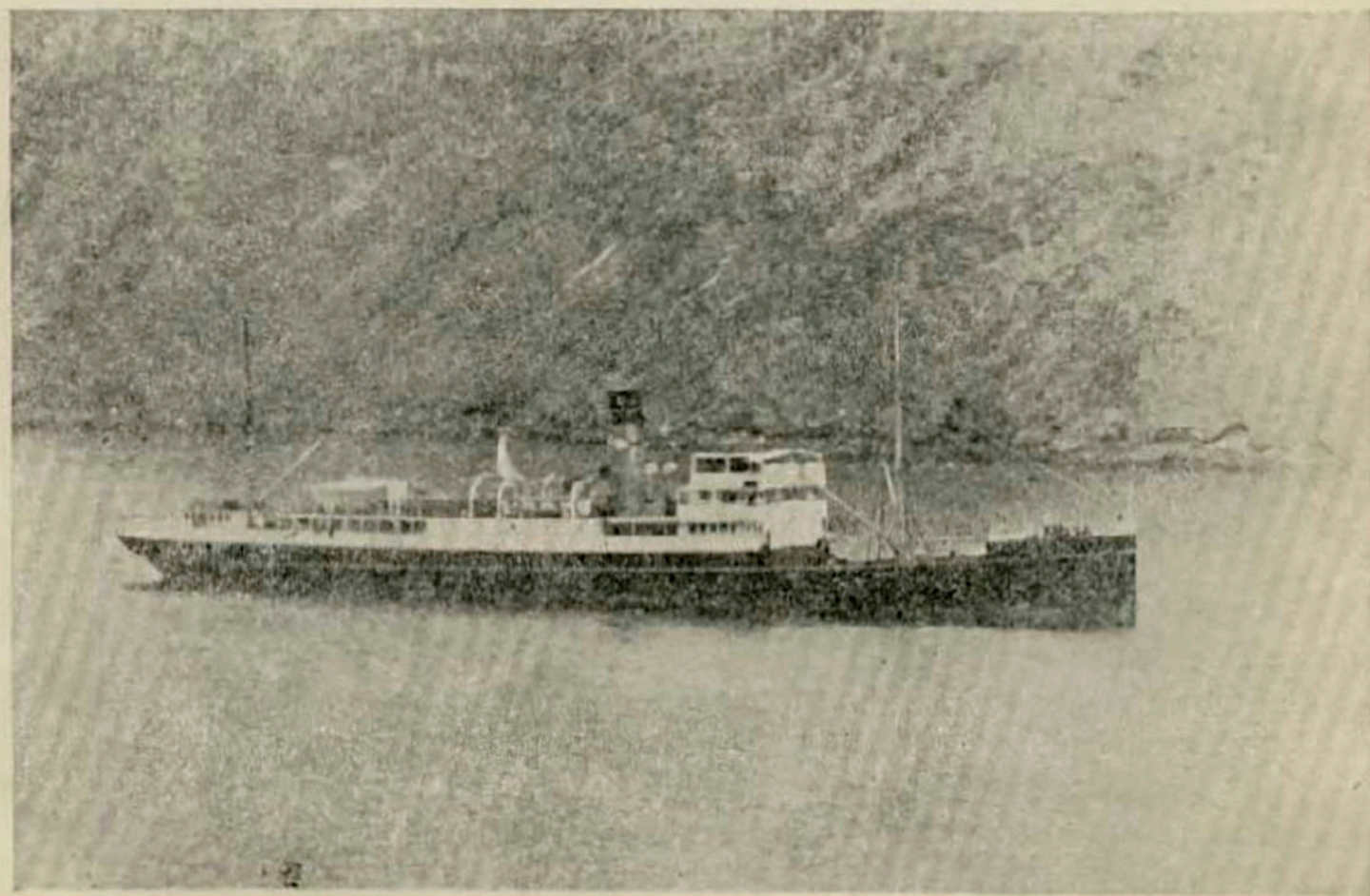
Poco tiempo después de que la Compañía Naviera de los Estados de México, amarró sus buques en San Francisco, Cal., fueron puestos en servicio las motonaves "SONORA" y "SINALOA", de la Compañía Vapores Correos Mexicanos; estos buques, gemelos, de tres mil toneladas de capacidad de carga, de un motor tipo diesel y diez millas de velocidad, establecieron nuevamente las comunicaciones marítimas en la costa del Pacífico, entre San Francisco y Los Angeles, con los puertos mexicanos, hasta Salina Cruz.

Los mencionados buques-motor no duraron sino escasos tres años en su servicio, pues la compañía armadora decidió retirarlos por no resultar costeables en su manejo, con motivo de que fué disminuyendo progresivamente el volumen de carga por vapor en aquel litoral, tanto de importación, como de exportación y de cabotaje.

Durante el tiempo en que operó la compañía de los Estados de México, navegaban también en aquella costa del Pacífico, los vapores "Bolívar", "Washington" y "Moctezuma", de las Líneas Nacionales de Navegación, que hacían el tráfico entre San Francisco, California, y los puertos mexicanos hasta Salina Cruz.

Los vapores "Wáshington" y "Bolívar" eran gemelos, con máquina de vapor de triple expansión, nueve millas de velocidad y capacidad de carga de dos mil toneladas, pudiendo acomodar diez pasajeros de primera clase. El "Moctezuma" tenía máquina de vapor de triple expansión, la misma velocidad de nueve millas, capacidad de carga de tres mil toneladas y no estaba acondicionado para el servicio de pasajeros.

Los mencionados vapores estaban igualmente sujetos a un itinerario fijo arribando a San Francisco cada veinte días, hasta que en el año de 1933, habiendo disminuido grandemente el movimiento de carga en aquella costa, la Secretaría de Hacienda, de quien dependían las Líneas Nacionales de Na-



El Vapor "OAXACA" que fué de la Compañía Naviera de los Estados de México, fondeado en una de las bahías de las islas Galápagos en 1927.

vegación, acordó suspender el tráfico de los citados vapores, y fueron amarrados en el puerto de Topolobampo, liquidándose a sus tripulantes y quedando los buques a cargo del Capitán Rafael López Fuentes, hasta que fueron vendidos como chatarra en el año de 1935.

Desde entonces quedó la costa del Pacífico sin comunicaciones marítimas de importancia, efectuándose solamente pequeños buques de motor en un tráfico muy irregular.

En el mes de Enero de 1923 se incendió el vapor petrolero "San Leonardo" cuando estaba descargando en el Chijol, cerca de Tampico, debido a que el canal se encontraba con gran cantidad de gasolina por algún derrame no advertido, de alguna tubería de tierra, abierta con intención de sabotaje, según se dijo en aquellos días.

Un bote pescador, al acercarse a la superficie del agua un mechón de luz para observar sus anzuelos, produjo el incendio de la gasolina flotante, propagándose el fuego rápidamente hasta alcanzar al "San Leonardo". Hubo varios quemados de los tripulantes y nueve muertos, entre ellos el Pilotín Azueta, hijo del Cododoro Don Manuel del mismo apellido.

En aquel año ocurrió el naufragio del remolcador "Aguila" de la Compañía El Aguila, que estando en maniobras de auxilio al buque-tanque inglés "Indian", fué abordado por este partiéndolo por el medio y yéndose a pique inmediatamente, cerca del extremo de la escollera Sur de Tampico, por el lado de afuera.

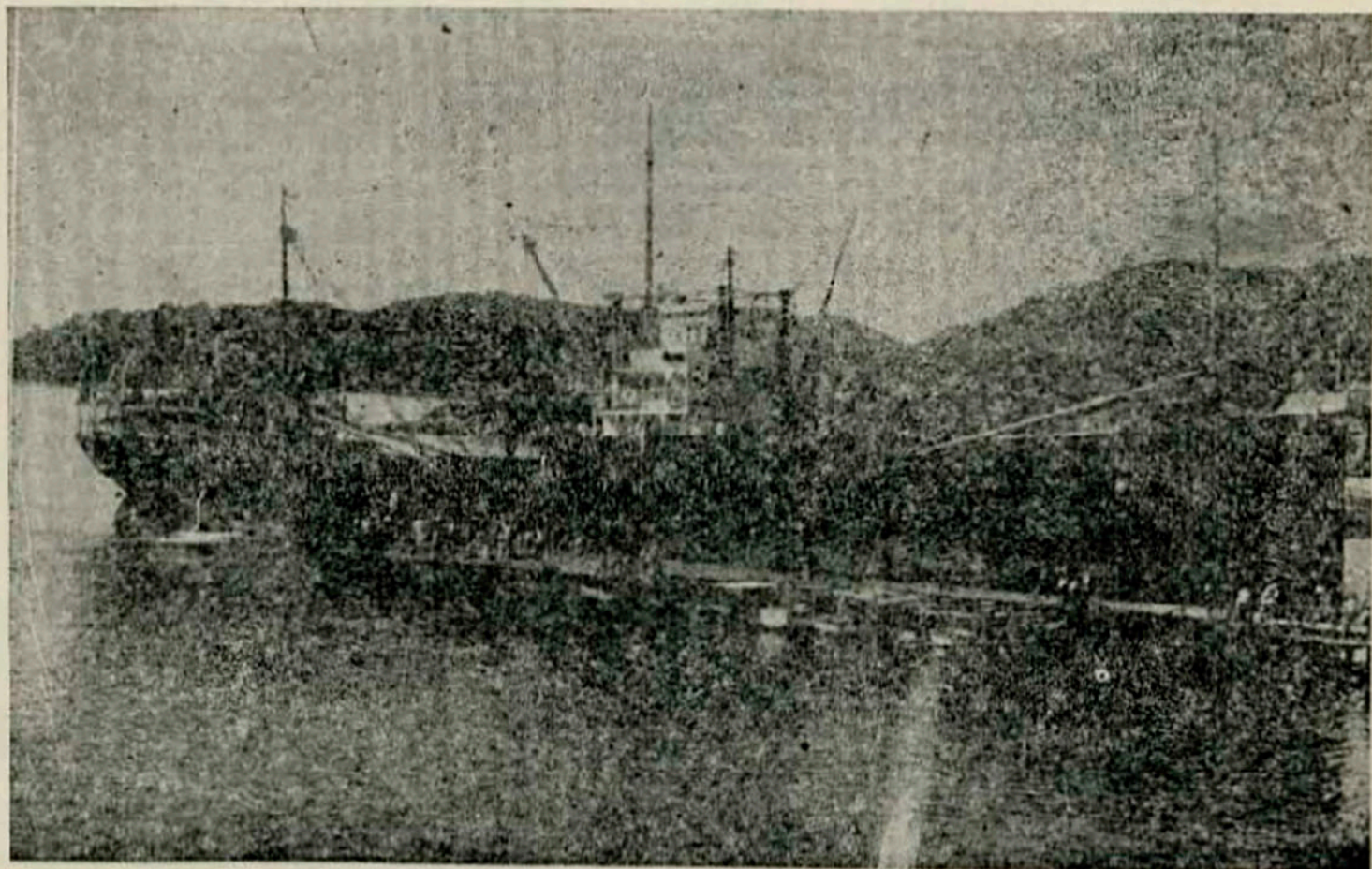
El año siguiente de 1924 ocurrieron también en el mismo citado puerto de Tampico, dos accidentes marítimos: el remolcador "Pingüino" de la propia Compañía El Aguila, se fué a pique cerca de la bocana, cuando remolcaba un chalán, y otro remolcador, el "George" que navegaba con fuerte brizote por la popa, fué alcanzado por dos o tres golpes de mar sucesivos, entrando el agua por las escotillas de los pasillos que por un descuido quedaron abiertas, e inundándose el buque rápidamente, se fué a pique, muriendo nueve de sus tripulantes.

Por aquellos años se puso en servicio el vapor "Calmex", con máquina de triple expansión y dos calderas escocesas,

que fué el primer buque-fábrica mexicano, dedicado al empaque de sardina en la costa del Pacífico, estando bajo el mando del Capitán Don Gustavo A. Bravo.

Dicho buque tenía montada en cubierta y en una bodega, la maquinaria para lavar, descabezar, tatemar y empacar la sardina, que recibía de las embarcaciones menores de pesca, en las regiones adecuadas de nuestra costa, rica en placeres de diferentes especies. Cuando el "Calmex" completaba su cupo de carga, hacía viaje a Manzanillo para desembarcarla.

Esta embarcación, de la propiedad que fué de Don Carlos Berstein, fué trasformada en el año de 1930 en buque de carga general, desmontándole la maquinaria de empaque de sardina y dedicándolo al tráfico de carga en la propia costa,



Moto-nave "Sinaloa" gemela del "Sonora" de la Compañía Vapores Correos Mexicanos

en forma irregular, con el nombre de "Marmex". Pocos años después fué vendido como fierro viejo.

En el mes de Julio de 1922, con motivo de la celebración del Centenario de la Independencia del Brasil, nuestro gobierno, a invitación del de aquella República, organizó una representación de nuestro país, integrada por el Sr. Lic. Don José Vasconcelos, como Embajador Especial y el General de Brigada Don Manuel Pérez Treviño como Jefe de la misión militar y diversas comisiones representativas de sociedades culturales, artísticas y teatrales de nuestro país; un escuadrón de cuatro aviones militares al mando del Piloto Aviador Guillermo Ponce de León, y una Compañía de Infantería del Colegio Militar, embarcando dichos contingentes a bordo del vapor nacional "Coahuila" al mando de su Capitán Don Othón P. Blanco, Contralmirante de la Armada retirado y del cañonero "Bravo", al mando de su Comandante Teniente Mayor Don Manuel G. Camiro. A la Embajada Especial fueron incorporados el Capitán de Fragata Don Ambrosio Illades y el Primer Teniente Don Mario Rodríguez Malpica.

Entre los representantes de los elementos artísticos mexicanos, figuraban Fanny Anitúa, Flora Islas Chacón, Abigail Borbolla, el poeta Carlos Pellicer y otras personas.

La expedición salió del puerto de Veracruz el día 22 de Julio siguiendo al puerto de Cristóbal, en la zona del canal de Panamá, Puerto España en la isla de Trinidad, Pernambuco y Río de Janeiro.

El día 9 de Septiembre, el Presidente de Brasil, Don Epitasio Pessoa; pasó revista a los buques de la Escuadra brasileña y a los extranjeros surtos en Guanabara, arbolando su insignia a bordo del Crucero "Almirante Barroso".

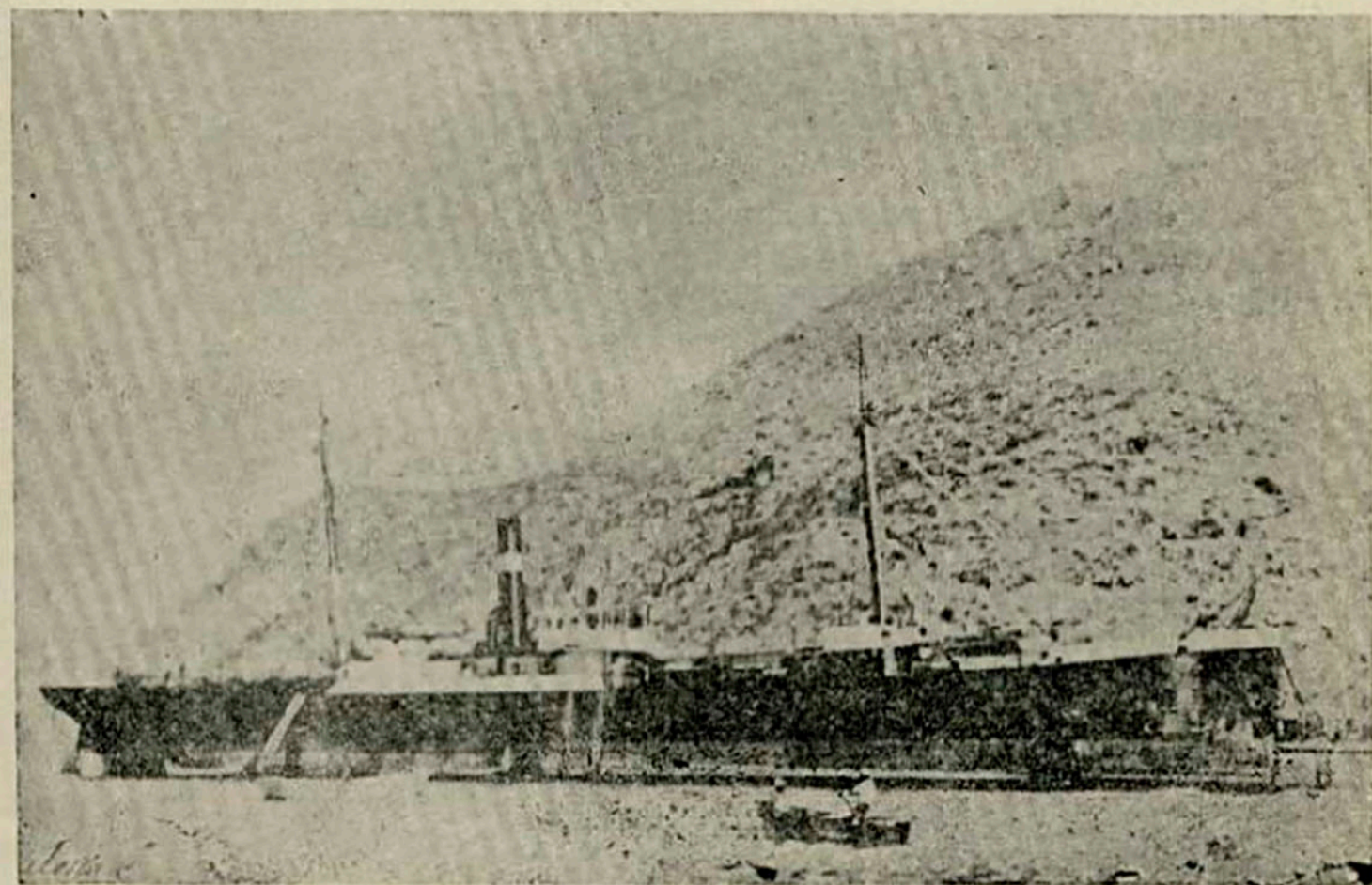
Todos los buques de guerra fueron agrupados en tres filas, ocupando la cabeza de la primera el acorazado inglés "Hood"; la cabeza de la segunda el cañonero mexicano "Bravo" y la de la tercera el destroycr brasilero "Alagoas", siendo recibidos después del acto por el Presidente Pessoa; a bordo de su buque insignia, todos los Almirantes; Vicealmirantes; Contralmirantes y Comandantes de los buques de guerra.

Las unidades revistadas por el Presidente Pessoa fueron las siguientes:

Brasileras: acorazados "Minaes Geraes", "Sao Paolo", "Diodoro de Fonseca" y "Floriano Pexioto"; cruceros: "Bahía" y "Curytiva"; destroyers: "Sergipe", "Alagoas" y "Pará"; Submarinos: "F-1", "F-2", "F-3" y "F-4"; insignia de Contralmirante.

Ingleses: acorazados "Hood" y "Repulse", con insignia de Contralmirante.

Japoneses: acorazado "Asama" y cruceros "Iwate" e "Itzumo" con insignia de Vicealmirante.



Vapor "Calmex", primera planta empacadora flotante en la costa del Pacífico, que después se transformó en buque de carga general llamado "Marmex".

Americanas: acorazados "Meriland" y Nevada" con insignia de Contralmirante.

Argentinas: acorazado "Moreno", con insignia de Contra-almirante.

Portuguesas: cruceros: "República" y "Carvalho de Araujo" con insignia de Almirante.

Crucero uruguayo "Uruguay".

Cañonero mexicano "Bravo".

Al llegar el día 16 de Septiembre, aniversario de nuestra Independencia, se encontraba aún en Río Janeiro el cañonero "Bravo" y a invitación de su Comandante, los buques de guerra surtos en la bahía, acompañaron a nuestro buque en la celebración, izando su engalanado con la bandera mexicana en el lugar de preferencia y haciendo una salva al medio día. El personal del "Bravo" y de las comisiones mexicanas, asistieron a los actos oficiales organizados por nuestra Embajada.

La representación mexicana asistió igualmente a la toma de posesión del Presidente de la República Argentina Don Torcuato de Albear, trasladándose al puerto de Buenos Aires de orden de nuestro gobierno, donde tuvieron lugar diversos actos oficiales. Después de dicho acontecimiento se dispuso el regreso de nuestros buques y de la comisión, saliendo de Buenos Aires el día 28 de Octubre de aquel año de 1922.

Navegando a la altura del faro de Chacachare de la isla de Trinidad, el cañonero "Bravo" perdió la hélice de babor, teniendo que recalar a Puerto España, donde tuvo lugar una junta de Jefes y Oficiales que se celebró a bordo para decidir si el buque proseguía su viaje con su propia máquina y una hélice, o a remolque del vapor "Coahuila" resolviéndose que prosiguiera con su máquina para lo cual se auxilió con un aparejo improvisado con los toldos, con los que se construyó un trinquete, un velacho y una cangreja.

El buque, bajo la vigilancia del "Coahuila" para casos de auxilio, pudo llegar con felicidad al puerto de Colón en el istmo de Panamá, después de experimentar un mal tiempo en las costas de Colombia. En dicho puerto fué metido al dique y reparado, poniéndole nueva hélice; prosiguiendo su

viaje a Veracruz, a donde llegó el día 4 de Febrero de 1923.

El vapor "Coahuila" por instrucciones de nuestro gobierno, cruzó el canal de Panamá y quedó al servicio de la costa del Pacífico.

Al iniciarse el movimiento rebelde que tuvo por bandera el Plan de Agua Prieta, en el mes de junio de 1920 se encontraba en Guaymas el cañonero transporte "General Guerrero" al mando de su Comandante Don Hiram Hernández y de guarnición en tierra el Batallón de Infantería del Pacífico al mando del Capitán de Navío Don José de la Llave.

Al tener este, conocimiento de que las fuerzas rebeldes, al mando del General Aguirre, marchaban a atacar Guaymas; tomó dispositivos, ordenando que los talleres del Varadero



El Cañonero "Bravo", navegando a la vela en su viaje de regreso de río de Janciro.

Nacional; terminaran en la forma más rápida posible, la reparación del "Guerrero"; que tenía su máquina imposibilitada de mover y sus calderas apagadas.

Las fuerzas de Infantería de Marina se ocuparon día y noche en aprovisionar al "Guerrero" de agua, víveres y leña; pues no había otra clase de combustible; con la mira de abandonar el puerto con el Batallón de Infantería de Marina al quedar el buque listo, con destino, a Santa Rosalía; B. C.; puerto más cercano donde podía tomarse combustible.

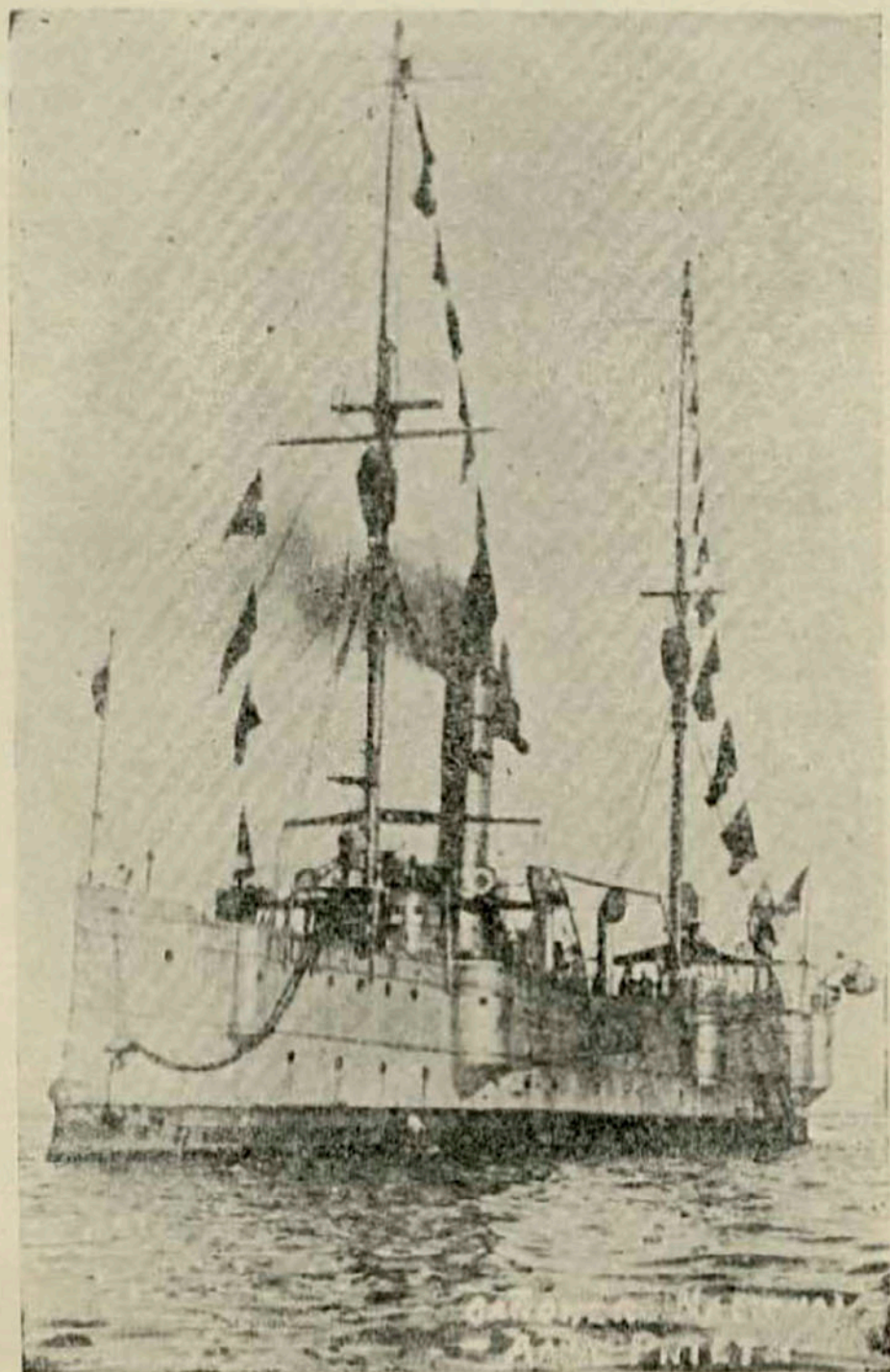
En estas condiciones que prevalecían en Guaymas, se acercaron y entraron al puerto, las tropas rebeldes en número considerable, y sus jefes se pusieron al habla con el Comandante Don José de la Llave, que tenía el mando de la Plaza y después de conferenciar con él y de hacer diversas consideraciones acerca de las condiciones en que se encontraba el país, se acordó unir los elementos de la Armada de Guaymas, al movimiento revolucionario; pero cuando esto se acordó, el cañonero "Guerrero" se hizo a la mar con destino a Santa Rosalía, llevándose al Batallón de Infantería de Marina que ya había embarcado, y a la tripulación del transporte "Chiapas" que se encontraba en puerto, inutilizado de moverse.

Llegado el "Guerrero" a Santa Rosalía, se proveyó de combustible y después de desembarcar al Batallón de Infantería de Marina al mando del segundo Jefe Alcaráz, se hizo a la mar rumbo al Sur.

El Comandante de la Llave, deseando recuperar el mando de su Batallón, se trasladó a Santa Rosalía a bordo del buque-motor "Blanco" y después de celebrar algunas pláticas con los oficiales del Batallón y su segundo jefe, logró atraerlos y ser reconocido nuevamente como Jefe del Batallón, del que tomó el mando desde luego.

La fuerza del Batallón fué preparada para impedir la salida del vapor "Korrigan III" de la Compañía de El Boleo, que ya había sido tomado militarmente por la tripulación del "Chiapas" que llevó el "Guerrero" y que no quiso unirse al movimiento del Plan de Agua Prieta, estando al mando del Primer Teniente Manuel Lozano. Intempestivamente al-

guien de la tripulación del "Korrigan" hizo fuego sobre alguno de los botes que con gente de la Infantería de Marina, ejercía vigilancia en las inmediaciones del buque, lo que hizo que se generalizara un tiroteo entre el personal del Bata-



El Cañonero "Agu Prieta".

llón y los tripulantes del "Chiapas" que estaban en el "Korrigan".

Durante dicho tiroteo, la fuerza de infantería hizo uso de un cañoncito de 37 mm. que tenía, cuyos proyectiles perforaron un tanque de combustible que el "Korrigan" llevaba instalado sobre cubierta, lo que produjo una alarma a bordo por el incendio que se iniciaba, que dió por resultado la suspensión del fuego de parte de los tripulantes y posteriormente su rendición.

El Comandante de la Llave, al tomar posesión del "Korrigan", licenció a sus tripulantes y utilizó el buque junto con el "Blanco" para trasladarse a Guaymas con el batallón de Infantería de Marina bajo su mando.

Mientras tanto, el "Guerrero", que hizo escala en Manzanillo en su viaje al Sur, siguió con destino a Acapulco, que estaba ya de parte de la revolución, no pudiendo entrar a puerto para ponerse en comunicación con el gobierno de Don Venustiano Carranza, por lo que, después de cambiar algunos tiros con el fuerte de San Diego, regresó a Manzanillo.

En dicho puerto hubo un movimiento subversivo a bordo en favor de la revolución ya triunfante que dió por resultado el desconocimiento del Comandante Don Hiram Hernández, a quien se dejó en tierra haciéndose a la mar el "Guerrero" con destino a Mazatlán.

El Comandante Hernández se trasladó inmediatamente a Mazatlán con las miras de recuperar su buque; pero al llegar a dicho puerto no pudo lograr sus deseos y fué aprehendido por las autoridades militares de la revolución que tenía el puerto en su poder.

Más tarde, cuando triunfó por completo la revolución y llegaron a Mazatlán los principales Jefes, General Plutarco Elías Calles y Sr. Adolfo de la Huerta, con el Comandante José de la Llave, este intercedió ante el General Flores, Jefe de las Operaciones Militares en el Estado de Sinaloa, en favor del Comandante Hernández, que se encontraba detenido y bajo custodia en un carro-caja de ferrocarril quedando en libertad debido a aquellas gestiones.

Se hallaba el transporte "General Guerrero" fondeado en Mazatlán, cuando sopló una turbonada, de esas que ocu-

ren durante los meses de Agosto y Septiembre en aquella región, con mucha chubasquería y fuerte golpe de viento huracanado y que duran de veinte a treinta minutos solamente, pero tiempo suficiente para originar la pérdida de una embarcación fondeada entre "crestones", si no está bajo buena vigilancia.

En el "Guerrero" faltó esa vigilancia y sorprendido por el temporal el 9 de Agosto de 1920, garreó, varándose en el fondo rocoso de las cercanías del "Crestón", y desgarrándose sus planchas del fondo, se fué a pique rápidamente.

Después de algunos esfuerzos infructuosos y careciéndose de elementos apropiados para el salvamento, el buque se perdió definitivamente.

Al triunfar el movimiento de Agua Prieta, fué designado Jefe del Departamento de Marina de la Secretaría de Guerra, el Comodoro Don José de la Llave, bajo cuya administración se llevó a cabo la adquisición de algún material flotante, integrado por el cañonero "Agua Prieta" que fué comprado al gobierno americano; las lanchas guarda-costas "Vaqui" y "Mayo" de igual procedencia y seis "trawlers" que adquirió la Secretaría de Hacienda en el Canadá, para entregarlos a la Secretaría de Guerra y Marina, destinándolos al servicio de la Armada.

El citado cañonero era de 1,293 toneladas de desplazamiento; de 53 Mts. de eslora, 9.45 de manga y 5.50 de puntal, dos máquinas de vapor de triple expansión, dos calderas excocesas y estaba armado con cuatro piezas de artillería de 37 mm., destinándose al servicio de la costa del Golfo.

Las lanchas guardacostas eran gemelas, de 93 toneladas de desplazamiento, 33 Mts. de eslora, 4.20 de manga y 4.20 de puntal; tenían tres motores de seis cilindros y estaban armadas con dos ametralladoras "Godnes" y una pieza de 57 mm. Consumían mucha gasolina.

Los trawlers de referencia, buques de pesca de arrastre del todo inadecuados para cualquier servicio en nuestro país, tuvieron que ser acondicionados, modificándose su distribución interior para poder utilizarlos en algo; se les instalaron nuevos alojamientos y se les dotó con dos ametralladoras y

un cañón de 57 mm. Tenían una máquina de vapor de triple expansión y una caldera escocesa. Desplazaban 480 toneladas, y recibieron los nombres de "Guaymas"; "Acapulco", "Mazatlán"; "Veracruz", "Covarrubias" y "Tampico".

De dichos buques se organizó una flotilla con cuatro de ellos, que fué trasladada a la costa del Pacífico, vía Panamá, bajo el mando del Capitán de Navío Don Alfonso Calcáneo Díaz, que arribó a Salina Cruz con los cuatro buques a su mando, el mes de Agosto de 1921.

Las embarcaciones que integraron la Flotilla de referencia fueron: el "Acapulco", su Comandante Don Alejandro Báez; el "Veracruz" al mando de su Comandante Don Gustavo A. Bravo; el "Mazatlán" al mando de su Comandante y Jefe de la Flotilla, Capitán de Navío Don Alfonso Calcáneo Díaz y el "Guaymas" comandado por D. Guillermo Ulibarri

El "Covarrubias" y el "Tampico" continuaron prestando sus servicios en la costa del Golfo; el primero se perdió por accidente marítimo de varada en la punta de Zapotitlán, y el "Tampico", adquirido por unos armadores veracruzanos, después de experimentar una reforma para ser utilizado como buque de carga, cuando se le estaban instalando dos motores de propulsión en el puerto de Veracruz, sopló un fuerte "norte" a fines del año de 1941, que lo hizo desgarrarse, varando en la playa sur del puerto, sobre unos restos de embarcaciones, que le hicieron averías en los fondos.

A pesar de los esfuerzos que se hicieron para ponerlo a flote, el buque se perdió.

De los trawlers destinados al Pacífico, se perdió el "Guaymas" por accidente marítimo de varada en "Mazatlán", estando fondeado entre "crestones", al soplar una turbonada de las que ocurren en aquella región.

Durante la misma administración del Comodoro Don José de la Llave, se estableció el Estado Mayor de la Armada, del que se nombró Jefe al Comodoro Ingeniero Naval, Don Carlos Fernández Varela y uno de los primeros estudios que se encomendaron a dicho Estado Mayor, fué el de modificaciones a un "Programa Naval" que fué formulado durante la administración del Contralmirante Don Hilario Rodríguez Malpica y que quedó pendiente.

Nuevamente se llevaron a cabo estudios para la confección de un Programa Naval, que debería desarrollarse en el período de cinco años y comprendía la construcción de embarcaciones de guerra de diversos tipos y la instalación de nuevos servicios de la Armada.

Dicho programa traería por consecuencia inmediata la instalación en nuestro país, de un astillero para construir los buques proyectados, después de que se construyeran dos de ellos en Alemania, según convenios apalabrados ya con la casa Vickers de aquel país, que se comprometió a instalar dicho astillero y construir las embarcaciones, trayendo personal directivo y de obreros experimentados, que irían siendo relevados a medida que se contara con personal mexicano preparado por la misma casa.

Y así han pasado los años, sin que nuestra Marina reciba un buen impulso que la coloque en el lugar que merece por las tradiciones y glorias de nuestra raza. Los gobiernos de la República no han llegado a comprender la significación preponderante de una Marina mercante y de guerra, que representa en un país factor de progreso y de pujanza.

Por lo que respecta a la Marina Mercante, muy reducida como estaba, pues habían desaparecido los buques que hacían el tráfico de altura y cabotaje, existían solamente embarcaciones de pequeño porte: pailebotes y balandros con motor, que mantenían comunicaciones muy irregulares entre nuestros puertos en ambos litorales. Fué hasta el año de 1941 en que se comprobó un aumento en el tonelaje, debido a la adquisición que se hizo de los buques-tanque internados en nuestros puertos durante la segunda guerra mundial, y desde entonces, continuó en aumento el tonelaje de nuestra Marina Mercante, hasta la fecha.

La Secretaría de Marina publicó en el año de 1955 una "Lista Oficial de Embarcaciones Mercantes Nacionales", en la que aparece un cuadro comparativo de tonelaje como sigue:

Año de 1944 ..	Tonelaje Bruto ..	110,613 toneladas.
Año de 1946 ..	Tonelaje Bruto ..	123,432 toneladas.
Año de 1949 ..	Tonelaje Bruto ..	186,661 toneladas.
Año de 1953 ..	Tonelaje Bruto ..	263,188 toneladas.

El tonelaje anotado, comprende a toda clase de embarcaciones incluyendo buques de pesca, remolcadores y chalanes del tráfico interior.

El aumento que se nota se debe principalmente a la adquisición de buques-tanque que ha hecho sucesivamente Petróleos Mexicanos, pues de embarcaciones de carga general ha habido solamente un pequeño incremento.

El 5 de Diciembre de 1923 estalló en Veracruz el movimiento rebelde que encabezaron los señores Don Adolfo de la Huerta y Gral. Dn. Guadalupe Sánchez, desconociendo al gobierno representado por el Gral. Dn. Alvaro Obregón.

Encontrándose en dicho puerto los citados señores de la Huerta y Sánchez, fué llamado a su presencia el Capitán de Navío Don Alfonso Calcáneo Díaz, que tenía el mando del Batallón de Infantería de Marina, invitándole a secundar el movimiento, por lo que a propuesta suya, fué llamado el Capitán de Navío Hiram Toledo que desempeñaba el cargo de Comandante General de Marina, invitándole igualmente a secundar el movimiento con los buques de guerra que estaban a sus órdenes.

Tanto el Comandante Calcáneo como el Comandante Toledo, aceptaron unirse al movimiento iniciado, aunque el segundo de los nombrados, no lo hizo de muy buen grado.

El mismo día fueron convocados los Comandantes de los buques de guerra surtos en bahía, que eran, el Capitán de Fragata Isaac Serrano Tello, del cañonero "Zaragoza"; el Capitán de Fragata Ambrosio Illades, del cañonero "Agua Prieta" y el Teniente de Navío Roberto Alcázar del auxiliar "Covarrubias", haciéndoseles saber la situación que prevalecía e invitándoles a secundar el movimiento delahuertista, lo que aceptaron, con excepción del Comandante Illades, que solicitó ser relevado del mando, aun cuando posteriormente, al reconocer el movimiento, fué designado Comandante del Batallón de Infantería de Marina. En su lugar, como Comandante del "Agua Prieta", fué designado el Primer Teniente Nava. Más tarde fueron cambiados los Comandantes, nombrándose al Teniente Mayor José de J. Morel, para el "Za-

ragoza" y al Segundo Teniente Benjamín León para el "Covarrubias".

Fueron organizadas las fuerzas de mar de la revolución, bajo el mando de los Comandantes Calcáneo Díaz y Toledo, disponiéndose desde luego requisar los buques mercantes "San Leonardo", "Tabasco" y "Fritzoe" y el remolcador "Cernícalo", integrando con ellos y los cañoneros la flota de la revolución.

El Arsenal Nacional, cuyo Director Don Teodoro Madariaga no quiso reconocer el movimiento, quedó bajo las órdenes del Maquinista Naval Don José C. Santos, designado Director de dicho establecimiento.

El día 10 del citado Diciembre, el Gral. Sánchez, Jefe de las fuerzas rebeldes, depuso del mando al Comandante Hiram Toledo, por considerar sospechosa su actitud, debido a la tramitación de una conferencia en clave, que dicho Jefe sostuvo con el Gral. Serrano, Secretario de Guerra y Marina del Gobierno Constitucional, por conducto de la estación inalámbrica del "Zaragoza", y fué nombrado en su lugar el Comandante Don Alfonso Calcáneo Díaz, Jefe de las fuerzas navales.

Se instaló la Comandancia General de Marina en el edificio de Faros, retirándola de San Juan de Ulúa donde se encontraba anteriormente y se nombró Jefe del Estado Mayor Naval al Capitán de Fragata Don Ambrosio Illades. Se comenzaron a recibir adhesiones al movimiento, de algunas dependencias de Marina, como la Flotilla de Quintana Roo, del cañonero "Bravo" en reparaciones en New Orleans al mando del Teniente Mayor Don Manuel G. Camiro, de algunas Capitanías de Puerto, etc.

La Escuela Naval Militar, cuyo Director era el Contralmirante Don Gabriel A. Carvallo, quedó unida al movimiento.

Una de las providencias que tomó la Jefatura de la revolución, fué la de ordenar que algunas unidades de la Armada salieran con destino a Tampico, con objeto de bloquear el puerto, acto que llevaron a cabo los cañoneros "Zaragoza" y "Agua Prieta", recibiendo contraorden poco tiempo después.

Durante los dos o tres días que duró el bloqueo de Tampico, se acumularon como treinta buques americanos petroleros frente a la barra, que no pudieron entrar a puerto desde luego.

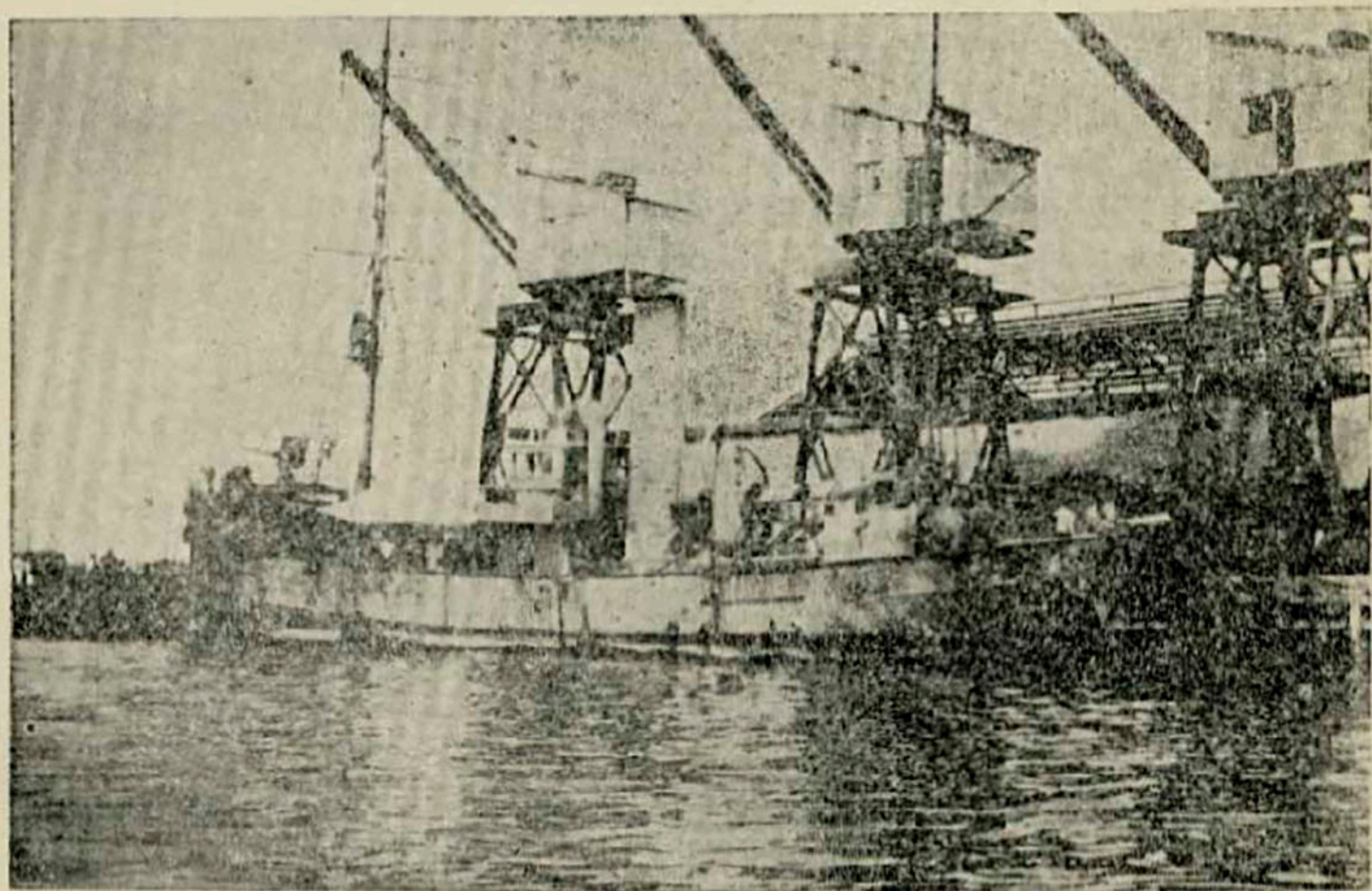
Ocurrió en los primeros días del mes de Enero de 1924 que el cañonero "Tacoma" de la armada americana, embarrancó en el bajo de La Blanquilla durante un fuerte "norte", disponiéndose que el vapor "Tabasco" al mando del Capitán Ernesto Batista Pérez, le diera auxilio, lográndose salvar a toda la tripulación, con excepción del Comandante, del Jefe de Máquinas y del Radiotelegrafista, cuyos cadáveres fueron rastreados al amainar el tiempo, rescatándose solamente los del Comandante y el del Radioperador, que fueron colocados en una capilla ardiente improvisada en el salón de actos de la Escuela Naval Militar, donde los cadetes estuvieron haciendo guardia de honor durante cinco a seis días, hasta que llegó un transporte americano y fueron embarcados con destino a los Estados Unidos. Pocos días después aparecieron frente a Veracruz, varias embarcaciones de guerra americanas que entraron al puerto.

El día 5 de Febrero del mismo año citado de 1924, ya en Córdoba las fuerzas federales, después de la derrota que hicieron sufrir a los rebeldes en Esperanza, llegaron a Veracruz a la desbandada las pocas tropas rebeldes que quedaron de aquel descalabro, embarcándose en los diversos buques que ya se tenían atracados a los malecones para recibirlos y se dispuso desde luego la salida con destino a Frontera, hoy Alvaro Obregón, quedándose el cañonero "Zaragoza" al mando directo del Comandante Calcáneo, con instrucciones de que al aproximarse las fuerzas federales, embarcara a un retén de ochenta hombres, del Batallón de Infantería de Marina, que se quedó en puerto para hacer guardar el orden y se incorporara al resto de la flota, lo que verificó saliendo de Veracruz el día 8 de Febrero.

Como se desembarcaron en Frontera las fuerzas rebeldes y su impedimenta, se dispuso que la Flotilla saliera con destino a Puerto México, Coatzacoalcos), con el fin de ponerse a las órdenes del Gral. Don Cándido Aguilar, Jefe de

la Tercera Zona Militar, con cuartel general a bordo del vapor "Tamaulipas", su Capitán Ernesto Batista Pérez y Jefe de máquinas Roberto Sánchez Gómez.

Dicha Flotilla, integrada por los cañoneros "Zaragoza" y "Agua Prieta", sus Comandantes José de J. Morel y Luis R. Nava respectivamente, y los avisos "Tampico" y "Covarrubias", sus Comandantes Tenientes Mayores Roberto Orduña y Benjamín León, se encontraba fondeada frente a Minatitlán, cuando el 22 de Febrero entraron al mencionado puerto las tropas federales al mando del Gral. Cardona, y después de un ligero tiroteo contra los buques, estos abandonaron Minatitlán, sin hacer disparo alguno, bajo el mando del Comandante Morel, como Jefe de la Flotilla, con su in-



Aviso de Guerra "Tampico" atracado, al muelle en Coatzacoalcos.

signia a bordo del "Zaragoza", fondeando en Coatzacoalcos la tarde de aquel día.

Testigos presenciales de aquellos hechos, en que figura la actuación de la Flotilla, los relatan de la siguiente manera:

Al llegar los mencionados buques a Coatzacoalcos, una comisión de Jefes y Oficiales de los mismos buques, entrevistaron al Gral. Aguilar, para manifestarle su descontento por la actitud del Comandante Morel, solicitando fuera relevado del mando del "Zaragoza" y proponiéndole al Capitán de Navío Manuel G. Camiro, que acababa de llegar a puerto mandando el vapor "Fritzoe", convertido en depósito de carbón.

El Gral. Aguilar accedió a lo propuesto por la comisión, nombrándose al Comandante Morel Jefe de la Guarnición del puerto y tomando el mando del "Fritzoe" el Primer Teniente Guillermo Cano.

De hecho continuó constituida la Flotilla con los elementos con que contaba la revolución ya expresados, agrupándose los buques bajo el mando del Comandante Camiro, quien propuso desde luego un reconocimiento al río Coatzacoalcos, con miras de recuperar Minatitlán, reconocimiento que se llevó a cabo, entablándose algunos tiroteos sin importancia durante el trayecto, hasta que los buques fondearon en Minatitlán frente a la calle Iturbide.

El crucero inglés "Durban" se encontraba fondeado en el "Barranco", teniendo a su cargo la protección de los intereses de la compañía "El Aguila".

Como se girara orden del General Aguilar de que no se entablara combate alguno y regresara la Flotilla a Coatzacoalcos, se acató inmediatamente, volviendo los buques a fondear en Coatzacoalcos.

Considerándose como una necesidad estratégica la recuperación de Minatitlán y contándose con los elementos marítimos y terrestres para lograrla, el Comandante Camiro propuso al General Aguilar una acción conjunta, elaborándose un plan de ataque por el río y por tierra adentro, que fué signado por el Gral. Bolívar Sierra, en su carácter de Jefe de Estado Mayor de la 3a. Zona Militar, cuyo plan compren-

día los puntos siguientes, por lo que respecta a la actuación de la Flotilla.

"Plan de ataque a la Plaza de Minatitlán, que se desarrollará el día 27 de Febrero de 1924".

"Las tropas de desembarco se distribuirán en el cañonero "Agua Prieta" y vapor "Fritzoe".

La hora de salida de esta plaza será a las 5 Hs. A. M. del referido día 27.

"El orden de la formación de los buques, será de dos divisiones, componiendo la primera, el "Tampico" y el "Covarrubias" y la segunda, los cañoneros "Zaragoza" y "Agua Prieta" y vapor "Fritzoe".

"Un chalán de El Aguila irá abarloado al costado de babor del "Fritzoe" y el pailebot "Armandito", cuando se le ordene, irá a atracarse al costado de babor del "Agua Prieta", para hacer el desembarco de las tropas.

"El "Tampico" irá de explorador, siguiéndole inmediatamente el "Covarrubias", que llevarán como objeto principal el cerro del cuartel y batir las márgenes del río en los lugares de donde sean atacados, excepción hecha de la refinería y del Barranco, ocupado por el crucero inglés; lo que deberá cumplirse bajo la más estricta responsabilidad de los respectivos comandantes, por estar considerados esos dos puntos como zona neutral. Si de dicha zona recibieren fuego, no deberán contestar, sino hasta recibir órdenes expresas del buque insignia "Zaragoza".

El desembarco de la tropa que conduce el "Agua Prieta", será ordenado por el Gral. Fernando Segovia, a la hora y lugar que considere oportunos, siendo su principal objetivo apoderarse del cerro del cuartel.

Los cañoneros "Zaragoza" y "Agua Prieta", atacarán las avanzadas del enemigo en San Alejandrino, a fin de desalojarlo de sus posiciones, para facilitar el desembarco de las tropas que conduce el vapor "Fritzoe" y que irán a las órdenes del Gral. Javier Urrea. Al ordenarlo el buque insignia, el chalán del Aguila, que irá al costado del "Fritzoe" ayudará a esta maniobra.

"Las fuerzas al mando del Gral. Urrea avanzarán por las lomas que rodean la refinería, por los lados Este y Nor-

te, teniendo como objetivo principal la estación del ferrocarril, en donde tomarán contacto con las fuerzas del cerro para protegerse y cuidándose de un contrataque que pudieran sufrir por el camino de Cosoleacaque y del ferrocarril del Carmen.

"Se recomienda a todos los Jefes con mando de fuerzas evitar que sus fuegos causen daños en la colonia de Tacoteno, a no ser que fuesen atacados por ese rumbo.

"En caso de reembarque, éste se verificará por las tres calles de Minatitlán que conducen al río, para lo cual el chalán del Aguila y el "Armandito", se situarán enfrente de la calle Iturbide, procurando siempre que el reembarque se haga en el mayor orden posible.

"En caso de reembarque, el "Tampico" se abarloadrá al chalán y el "Covarrubias" al "Armandito", protegiendo la retirada de todos los buques, los cañoneros "Zaragoza" y "Agua Prieta".

"En caso de que el crucero inglés que se encuentra en la zona donde se va a operar conminara a alguno de los barcos a que cesara el fuego, esto no se llevará a cabo sino hasta que el buque insignia dé la orden en tal sentido.

"Se recomienda a todos los jefes con mando de fuerzas, que mientras no se ordene el desembarco, éstas permanezcan ocultas en los barcos sin hacer fuego.

"Señales que se usarán durante el ataque:

"En caso de contrataque del enemigo, se lanzarán dos cohetes sucesivos.

"Al retirarse el enemigo rumbo al Carmen, se lanzarán cuatro cohetes.

"En caso de verse nuestras fuerzas obligadas a retirarse, se lanzará un cohete.

"Para pedir auxilio los barcos: el Covarrubias" dará dos pitazos; el "Tampico", tres; el "Agua Prieta", cuatro y el "Zaragoza", cinco, debiendo auxiliarse las unidades de la división.

"Para cesar el fuego de los buques, el "Zaragoza" dará seis pitazos".

"En caso de que el Gral. en Jefe, considere necesaria alguna retirada, por motivo de un ataque a Coatzacoalcos o por

alguna otra causa, este movimiento será anunciado por un pitazo prolongado del buque insignia, que deberán repetir todos los demás barcos.

Puerto México, Ver., a 26 de Febrero de 1924.

El Gral. Brigadier Jefe de Estado Mayor.
Bolívar Sierra.

El día 27 de Febrero, acordado para iniciar el ataque, cuando se encontraba a bordo del "Zaragoza" el General Cándido Aguilar, con su Estado Mayor, se movilizaron los buques a primera hora, río arriba, y a las nueve de la mañana llegaron frente a Minatitlán, entablándose el combate desde luego, con las fuerzas federales que guarnecían el puerto, al mando de los Generales Juan Domínguez y Donato Bravo Izquierdo, quienes disponían de dos cañones "Hotchkiss" de 37 mm., emplazados en la margen del río, que hicieron impactos en todos los buques, pues estos operaban a escasos cien metros de distancia.

Dichos cañones fueron desmontados por la artillería del "Zaragoza", haciéndose el desembarque de parte de las fuerzas que llevaban los buques, protegidas por el fuego de éstos, cuya fuerza se reembarcó en la madrugada del día 28, obedeciendo órdenes del Gral. en Jefe.

Como Puerto México, había quedado desguarnecido, pues la fuerza del Gral. Benito Torruco siguió por la vía del ferrocarril a la estación de El Carmen, para cooperar en el ataque a Minatitlán, el Gral. Aguilar, que continuaba a bordo del "Zaragoza", ordenó el regreso de la expedición a Puerto México, lo que se inició a las diez de la mañana del mismo día 28.

Hubo de lamentarse la muerte de los Subtenientes de Marina Antonio Hernández y José Nájar, del cañonero "Agua Prieta" y del aviso "Covarrubias" respectivamente; así como la de quince hombres, entre el personal de la Infantería de Marina, de las tripulaciones y de la tropa, y 20 heridos.

A las fuerzas del Gral. Torruco que se movilizaron para atacar Minatitlán, se incorporó el Comandante Carlos Sansores del aviso "Azueta", llevando un cañón-revolver Hotchkiss de 37 mm. instalado en una plataforma, cuya pieza, al ser localizada por el enemigo, recibió un impacto en

el mantelete, que la desmontó, matando a sus cuatro sirvientes y salvándose milagrosamente el Comandante Sansores.

Las fuerzas del Gral. Torruco, ocuparon Minatitlán, replegándose las federales al pueblo de Ojapam.

Al arribo a Puerto México, procedentes de Frontera, el vapor "Villahermosa" y el yate "Malinche", al mando de sus Comandantes Capitán de Fragata Valentín Monsalve y Subteniente José A. Ramón, respectivamente, que traían la re-



Junta de Generales Jefes y Oficiales.—de la revolución Delahuertista. 1.—Gral. Cándido Aguilar. 2.—Comodoro Manuel G. Camiro. 3.—Gral. Carlos Green. 4.—Gral. Ferrer, Gobernador de Tabasco. 5.—Gral. Fernando Segovia. 6.—Gral. Montero Villar. 7.—Sr. Mena Brito Gobernador de Campeche. 8.—Corl. Ignacio Suárez. 9.—Capitán de Navío Roberto Orduña. 10.—Comandante Carlos Sansores.

presentación del personal de marina de guerra y mercante, para cambiar impresiones acerca del descontento que existía por la administración del Comodoro Don Alfonso Calcáneo como Jefe de la Armada, se convocó a una junta de Jefes y Oficiales, que tuvo lugar a bordo del cañonero "Agua Prieta" la noche siguiente del primero de Marzo de 1924 levantándose el acta siguiente:

"En Puerto México, Veracruz., a bordo del cañonero "Agua Prieta", al primer día del mes de Marzo de mil novecientos veinticuatro, reunidos los CC. Jefes y Oficiales de la Armada que se han adherido al movimiento revolucionario que encabeza el C. Don Adolfo de la Huerta contra la imposición, después de una larga discusión y exposición de motivos, entre los CC. Jefes y Oficiales, se llegaron a establecer los considerandos siguientes:

"Primero: la evacuación de Veracruz con todas sus consecuencias y deficiencias, es debida a falta de criterio y decisión de la Dirección de la Armada.

Segundo: El envío de los barcos a comisiones, sin fijarse en los elementos con que se cuenta, sacrificando inútilmente el combustible, como lo es el carbón.

"Tercero: La absoluta falta de tacto para tratar a los comandantes de las diversas unidades de la Armada, así como al personal de la misma en general.

"Cuarto: La mala distribución de los fondos.

"Quinto: El exigir el cumplimiento de órdenes sin dar ningunas facilidades para el efecto; así como la absoluta falta de iniciativa para desarrollar planes de campaña propios de la marina, y otras muchas causas que por corrección y por el bien de la causa revolucionaria anti-imposicionista se reservan.

"Resultado: que de común acuerdo, se llegó a la decisión de desconocer al actual Jefe del Departamento Autónomo de Marina C. Comodoro Alfonso Calcáneo Díaz, dejando al juicio del C. Jefe Supremo de la Revolución, el nombramiento de un sustituto.

"Resultado: que por votación secreta, resultó nombrado Jefe de la Escuadrilla con amplias facultades para entenderse directamente solo con el C. Jefe de la Revolución en

todo lo relativo a la Marina, por veintitrés votos, el C. Capitán de Navío Manuel G. Camiro y para Subjefe, por ocho votos el Capitán de Navío Ambrosio Illades.

“Por todo lo anterior, se dá por terminada la presente acta, para dar cuenta a la Jefatura Suprema de la Revolución.

“Manuel G. Camiro.—Manuel Aguilar A.—Herminio Cruz.—Benjamín León.—Roberto Orduña.—Gilberto Camacho.—Mariano Jaimez.—Ramón Moya.—Maximiliano F. Remes.—Juan Castañón.—Carlos Sansores.—José M. Cinta Palacios.—Valentín Monsalve.—Roberto Sánchez Gómez.—Albino Certuche.—Heriberto Vega.—Antonio Arvide A.—Luis R. Nava.—Ernesto Batista Pérez.—Joaquín Carranza.—Reymundo Tórres.—Enrique Díaz.—Inocencio J. Fortunat.

La mencionada acta fué enviada al Sr. Don Adolfo de la Huerta, por conducto personal del Gral. Bolívar Sierra y aunque el Sr. de la Huerta ofreció cambiar al Comodoro Calcaño, no aceptó el nombramiento de Camiro como Jefe de la Escuadrilla, por considerar que la Junta convocada a bordo del “Agua Prieta”, era un acto de insubordinación. No obstante ello, las tripulaciones de los buques siguieron reconociendo al Comandante Camiro como Jefe de la Flotilla y acataron sus órdenes.

Debido a las condiciones especiales en que había caído la revolución, el Sr. Don Adolfo de la Huerta decidió abandonar el país lo que verificó saliendo de Frontera a bordo del aviso “Explorador”, al mando del Capitán de Navío Gustavo A. Bravo, pero habiéndole sorprendido fuerte “norte”, tuvo que recalar a Laguna del Carmen, de donde fué pedido el vapor “Tabasco”, que llegó a Campeche al mando de su Capitán Daniel M. López, al cual trasbordó el Sr. de la Huerta, para seguir viaje a Cuba.

El “Tabasco” fué escoltado por el “Explorador”, arribando ambos buques a Bahía Honda en la costa sur de Cuba, donde desembarcó el Sr. de la Huerta y sus acompañantes, regresando inmediatamente el “Explorador”, que tuvo que burlar la vigilancia de las autoridades cubanas. Dicho

aviso regresó al mando del Primer Contramaestre Oficial de Mar Román Romero Rodríguez.

Al disponerse que el cañonero "Zaragoza", con el aviso "Tampico", regresara a Puerto México, procedente de Frontera, se hizo el viaje llevando el "Zaragoza" a remolque al pailebot "Hércules" y el día 19 de Marzo a primera hora, apareció un avión de las fuerzas federales que atacó a los dos buques arrojando cuatro bombas sobre el "Zaragoza", una de las cuales rompió el remolque del "Hércules".

Al llegar el "Zaragoza" a Puerto México, se supo que las tropas del Gral. Torruco habían evacuado Minatitlán, embarcando abordo del "Cobarruvias" y del "Malinche" y que las fuerzas federales se encontraban a treinta kilómetros de Puerto México, con numerosa artillería y gran número de tropas, así como aeroplanos que despegaban de Tacoteno, para atacar de día y de noche a los buques fondeados en el río o atracados o los muelles.

Dispuesta por el Gral. Torruco la evacuación de Puerto México, comenzaron a salir los buques con los enfermos, heridos y civiles adictos al movimiento, zarpando al último el "Tamaulipas" a la media noche y el "Zaragoza" a la madrugada. Hasta el día 21 salió el aviso "Azqueta" con las tropas que sostuvieron la retirada.

Durante la travesía a Frontera, el "Zaragoza" sufrió un garete, por haberse roto un tubo de alimentación de las calderas; tuvo que pedir auxilio al "Agua Prieta" y al "Tamaulipas", que lo tomaron a remolque para llegar a Frontera en la noche del 22.

Ese mismo día, se recibió a bordo del "Zaragoza" el siguiente radiograma, que también fué captado por el Cuartel General:

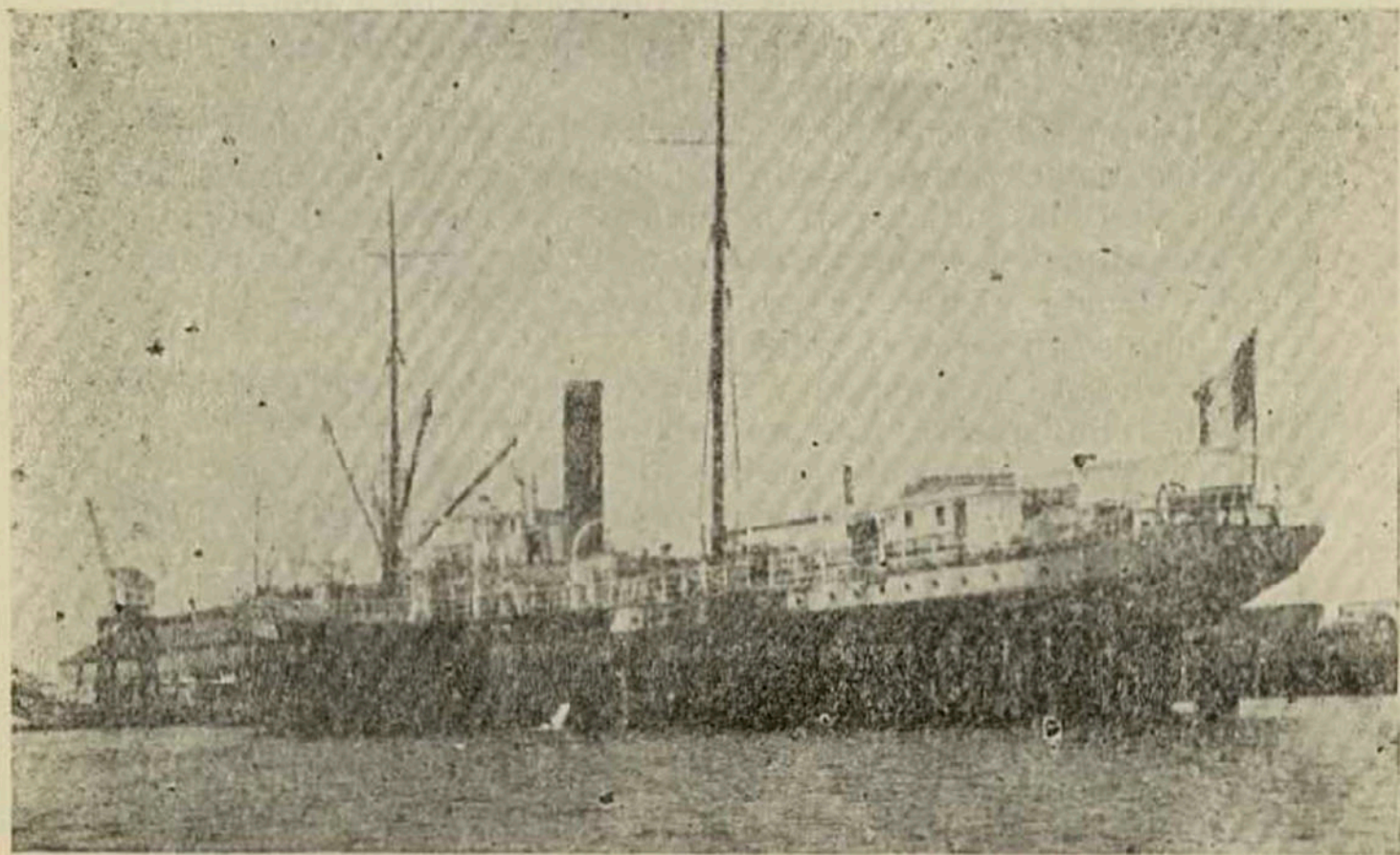
"Comandante Camiro, a bordo del cañonero "Zaragoza"; Invocando nuestra antigua y buena amistad, sugiérole venga a este puerto con los barcos "Zaragoza" y "Agua Prieta", a cooperar con el supremo gobierno en bien de la Patria.—Quedo en espera de su contestación.—Su amigo, Gral. F. R. Serrano".

Dicho telegrama dió lugar a cierta desconfianza del General en Jefe, hacia el Comandante Camiro, Jefe de la Es-

cuadrilla, por lo que convocada una junta a la que asistieron los Jefes de la revolución y comandantes de buques, dándose lectura al mencionado radiograma y tomándose en definitiva el acuerdo de que fuera contestado por el Gral. Aguilar en la forma conveniente.—La contestación fué: "La Marina no se rinde".

Por la difícil situación de los buques de la Flotilla, debida a la falta de provisiones y de combustible, se ordenó la salida de las embarcaciones con destino a la costa de la península de Yucatán, con el fin de que se proveyeran de lo necesario en los puertos de aquel litoral.

En estas condiciones se tuvo noticia, por conducto del Consulado americano en Villahermosa de que el gobierno de los



El transporte auxiliar "Tabasco" atracado al muelle en Coatzacoalcos, a bordo del cual estableció su Cuartel General, el General Cándido Aguilar.

Estados Unidos había acordado el embargo del carbón con destino a puertos mexicanos no controlados por el gobierno del Gral. Obregón, lo que constituía un golpe de muerte para los buques de la Flotilla. La situación por demás difícil, dió lugar a que el Gral. Cándido Aguilar autorizara al Comandante Camiro, para que si en el período de quince días, no llegaba el carbón que se había pedido a los Estados Unidos, "podía tomar el camino más digno para salvar los barcos".

De acuerdo con lo ordenado, los buques zarparon de la rada de Frontera el día 24 en la tarde, agrupándose en dos divisiones: la primera con el buque insignia "Zaragoza" y la segunda el "Agua Prieta" nombrándose Jefe de Estado Mayor al Capitán de Navío Manuel Aguilar y quedándose en Frontera el "G-3" y los remolcadores "Uribe" y "Azqueta" así como la draga "Tampico".

El vapor "Tamaulipas", que después de conducir tropas a la barra de Santa Ana, debía incorporarse a la Flotilla en Progreso, no lo hizo porque su Capitán Ernesto Batista Pérez lo abandonó en Campeche y se nombró en su lugar al Capitán Don Venancio Repeto.

En los puertos de Laguna del Carmen, Campeche y Progreso, que tocó la Flotilla, se aprovisionaron sus buques de víveres, aguada y lubricantes, cubriéndose además su presupuesto, que recibieron los Comandantes y que en total ascendió a la suma de \$113,070.00 según el detalle siguiente:

Cañonero	"General Zaragoza"	\$ 22,897.00
Idm.	"Agua Prieta"	22,323.00
G. Costas	"Teniente Nájjar"	8,376.00
Idm.	"Teniente Fernández"	8,475.00
Idm.	"Número Tres"	5,845.00
Remolcador	"Cernícalo"	7,216.00
Idm.	"Azueta"	3,450.00
Vapor.	"Tamaulipas"	6,000.00
Idm.	"San José"	2,000.00
Idm.	"Fritzoe"	6,000.00
Idm.	"Villahermosa"	3,000.00
Avisó.	"Malinche"	2,500.00
Cuerpo de	Infantería de Marina	9,991.00
Personal de	Obreros del Arsenal Na-	
--	cional	5,000.00
		<hr/>
	Suma	\$ 113,070.00

A bordo, Campeche, Camp., Marzo 26 de 1924

El Pagador General, Noé Pasquel.

(Firmado). — Capitán de Navío Comandante del "Agua Prieta". — Capitán de Navío Comandante del "Teniente Fernández", Roberto Orduña. — Capitán de Navío Comandante del "Teniente Nájjar", Benjamín G. León. — Capitán de Navío Comandante del "G. Tres", G. Jiménez. — Capitán del "Cernícalo", Enrique Rosas. — Visto Bueno, Comodoro Jefe de la Flotilla, Manuel G. Camiro.

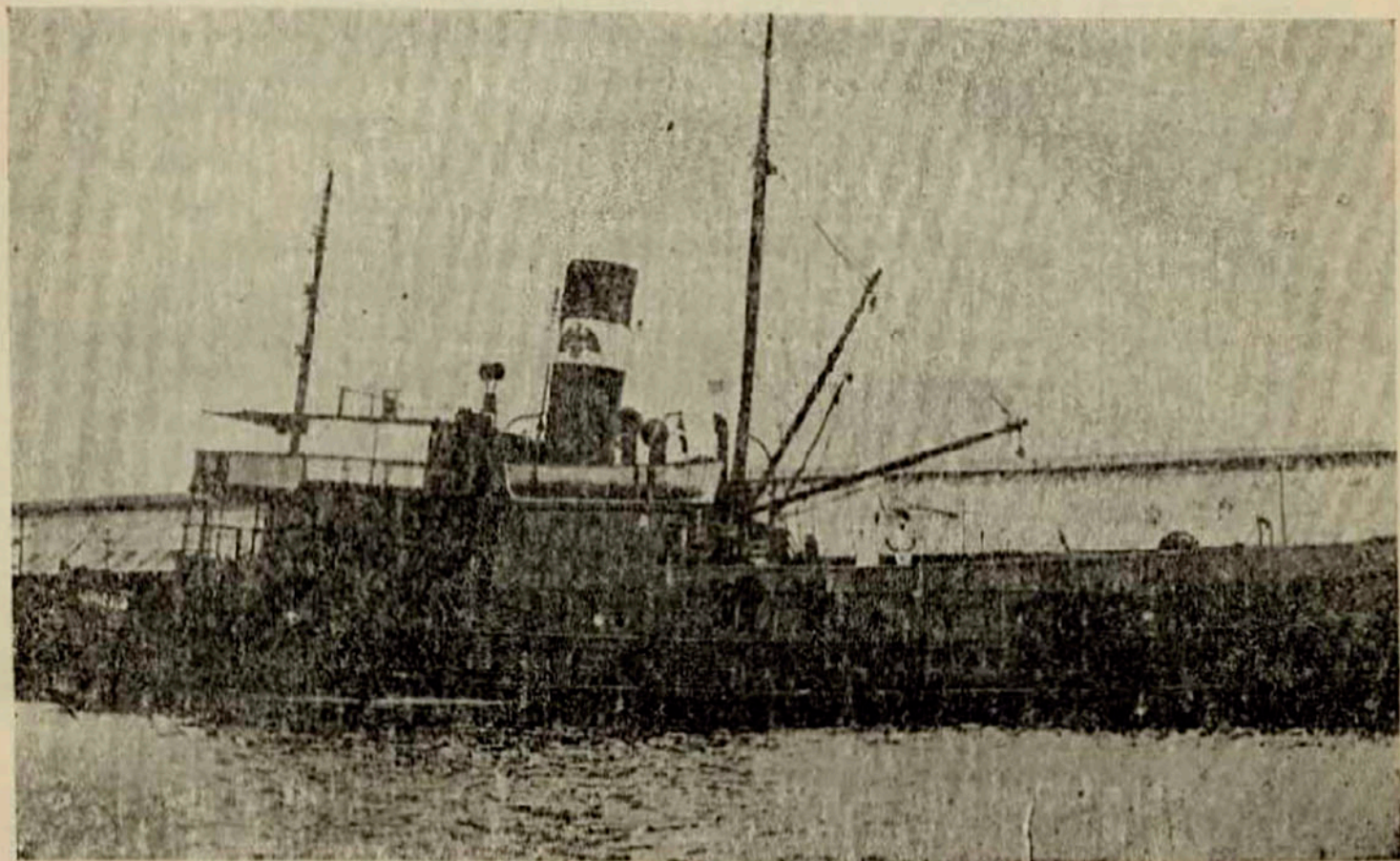
Mientras tanto, y ya por fenecer el período de quince días en que podía disponerse de combustible a bordo, y sin esperanza de recibirlo oportunamente, el Jefe de la Flotilla dispuso abandonar el puerto de Progreso, fondeando las embarcaciones en la costa de Campeche, a la altura de Siho Playa, de donde fué enviado el remolcador "Cernícalo", su Capitán Enrique Rosas, con una comunicación para el General Francisco R. Serrano, Secretario de Guerra y Marina, del gobierno federal, en que dando contestación a su men-

saje del día 22 de Marzo, se aceptaba la sugestión de llevar los buques a Puerto México.

El día 7 de Abril se convocó a una junta, a la que asistieron representantes de Jefes, Oficiales, Marinería, fogoneeros, obreros, y de todo el personal de la Flotilla, exponiéndose la situación reinante, y después de algunas deliberaciones, se tomó el acuerdo de zarpar para Veracruz.

El Jefe de la Flotilla acordó que las personas que no quisieran seguir a los buques, podían tomar la providencia que quisieran, para lo cual puso a su disposición uno de los buques de la Flotilla para que los llevara al extranjero. En seguida se levaron las anclas y se hizo a la mar la Flotilla, con destino a la costa de Sotavento, dirigiéndose al Gra! Serrano el siguiente radiograma:

"Del cañonero "Zaragoza", el 8 de Abril de 1924. — C.



El remolcador "Cernicalo" incautado como aviso de guerra.

General Secretario de Guerra y Marina. — Puerto México, o donde se encuentre.

“La actitud de la Marina de Guerra en la actual lucha, ajena a toda ambición política, no llevó más bandera que el ideal Pro Marina, por el cual desde hacía tiempo se venía luchando y considerando que en la actualidad sólo se conseguiría la destrucción de los pocos elementos con que cuenta la Armada, y por principio de los mismos ideales y como un deber de patriotismo y cariño al Cuerpo, se depone la actitud en contra del Gobierno de la República, protestándole obediencia y al mismo tiempo se espera que el Supremo Gobierno, interpretando los nobles ideales del personal de la Marina, se digne ver por el engrandecimiento de la misma. Resta solamente al Jefe de la Flotilla, cumpliendo con un deber moral, obtener la seguridad de que se contará con amplias garantías para todo el personal que la compone, antes de marchar al puerto que tenga a bien designar. — Atentamente. El Jefe de la Flotilla, Manuel G. Camiro — Rúbrica”.

En la misma tarde de ese día, se recibió a bordo de los buques, contestación en los siguientes términos:

“Número 1. — México, Secretario de Guerra, Día 8.— Comandante Camiro. — “Zaragoza”. — Resolución tomada por usted y compañeros de abandonar la revolución y prestar obediencia al gobierno constituido, ahorra nuevos e inútiles sacrificios y yo felicítolo sinceramente por esa decisión. Puede estar seguro impartiránse garantías. — General de División Secretario de Guerra, F. Serrano”.

A la salida de la Flotilla, el aviso “Explorador” se separó arrumbando para Campeche y durante la travesía abandonó la formación el vapor “Tabasco”, su Capitán Daniel M. López, que arrumbó con destino a La Habana, donde fué entregado el buque al Ministro de México en la República de Cuba.

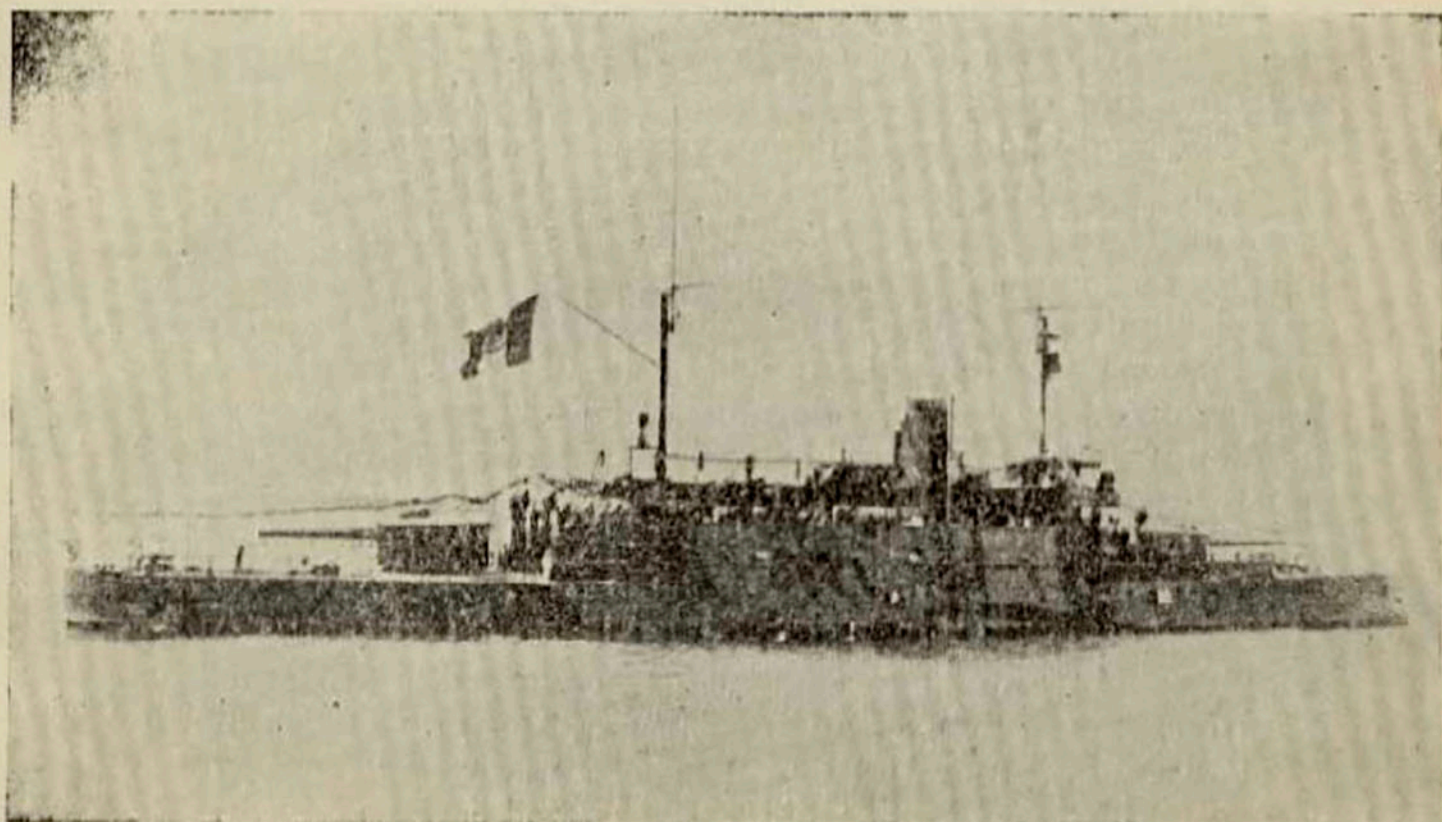
Después de una ligera estancia frente a la barra de Tupilco, la Flotilla siguió su viaje, fondeando a las ocho de la mañana frente a Puerto México, el día 9 de Abril. A las diez horas se recibió a bordo del “Zaragoza”, la visita del Teniente Coronel Ricardo Topete, comisionado especial de la

Secretaría de Guerra y Marina, quien confirmó la orden del C. Presidente de la República de que se impartieran garantías a todo el personal de la Flotilla.

En seguida se procedió a levar y la Flotilla entró a Puerto México, donde al día siguiente y de orden superior, se entregaron los buques al Gral. Mariano Garay, Jefe de la Guarnición, quien a su vez los puso a las órdenes del Contralmirante Don Hilario Rodríguez Malpica, que llevaba como Jefe de Estado Mayor, al Comodoro Eduardo Oliver G. y al personal que debía tripular los buques.

Tanto el que fuera Jefe de la Flotilla como los Comandantes, Jefes y Oficiales y marinería de la misma, fueron desembarcados, poniéndose a su disposición un tren especial, para conducirlos a la capital de la República, donde entregaron sus armas.

El Gobierno Federal acordó se diera una gratificación de \$ 18,000.00 para ser repartida entre todos los tripulantes,



El Acorazado "Anáhuac".

cuya distribución fué supervisada por el Subjefe del Estado Mayor Presidencial, C. Teniente Coronel Ricardo Topete.

En la costa del Pacífico se encontraba el transporte "Progreso", que recibió orden de bloquear el puerto de Manzanillo, en poder de los rebeldes.

Los puertos de aquella costa se encontraban comunicados periódicamente por los vapores "Coahuila", "Washington" y "Bolívar", que estuvieron desempeñando diversas comisiones del servicio naval.

El día 5 de Enero del mismo año de 1924, un avión de las fuerzas rebeldes, atacó al transporte "Progreso" frente a Manzanillo, arrojándole varias bombas que no hicieron blanco, pero dicho ataque dió lugar a que el buque, carente de elementos contra-aviones, se rindiera, quedando a disposición del Jefe de las fuerzas delahuertistas en aquel lugar, desembarcando sus Jefes y Oficiales.

En virtud de aquellos acontecimientos, la revolución delahuertista pudo organizar en el Pacífico, una pequeña fuerza naval con el transporte "Progreso" y el vapor "Coahuila", que estuvo dominando aquella costa, hasta la definitiva derrota del movimiento.

Con motivo del citado movimiento armado, el gobierno constitucional, que se vió privado de buques de guerra, gestionó la compra del acorazado brasileño "Deodoro", que fué puesto en servicio bajo nuestro pabellón en Abril de 1924, con el nombre de "Anáhuac", al mando del Comodoro Hiram Hernández. La citada unidad era de 3,162 toneladas de desplazamiento; estaba dotada con dos piezas Armstrong de diez pulgadas, cuatro de tiro rápido de 47 mm. y tenía un cinturón de coraza de ocho pulgadas de espesor.

También dispuso el Gobierno Constitucional el reclutamiento de Jefes y Oficiales para el servicio de la Armada,

El "Anáhuac" solamente prestó servicios cerca de diez años, no obstante una reparación general que se le hizo en New Orleans recién adquirido. En el mes de Noviembre de 1934 causó baja por inútil y fué amarrado en Veracruz y desmantelado, vendiéndose el casco como fierro viejo, en Febrero del año siguiente. Fué el primero y único acorazado que ha tenido México hasta la fecha.

CAPITULO XIII

Pronunciamiento del Gral. Aguirre en Veracruz. — Actitud de la Flotilla. — El "Proceso de los Comodoros". — Programa Naval para el servicio de Guerra. — Escisión entre los Jefes y Oficiales de la Armada. — Construcción de cañoneros y guardacostas en España. — Nueva división de los litorales del país en zonas Navales. — Tonelaje de la Marina Mercante Mexicana en 1931. — La expropiación petrolera y la Administración de Petróleos Mexicanos. — Adquisición de buques-tanque. — Decreto de incautación de buques mercantes extranjeros internados en el país. — Las embarcaciones incautadas. — Incremento de la flota petrolera. — Torpedeamientos de buques mercantes mexicanos. — Relación de los tripulantes muertos en los accidentes. — Declaración de guerra a las Potencias del Eje. — Ordenes de armar a los buques mercantes. — El buque-tanque francés "Merope" incautado por el gobierno. — Nuevos buques para Petróleos Mexicanos. — Creación del Departamento autónomo de Marina. — Adquisición de buques para la Marina de Guerra. — La Compañía Naviera "Servicios Marítimos de México". — En el Pacífico. — Adquisición de guardacostas en los Estados Unidos. — Creación de la Secretaría de Marina. — Administración del Gral. Heriberto Jara. — Creación del "Día de la Marina". — Inauguración de la "Casa del Marino" en Veracruz. — Diversas obras portuarias. — Adquisición de buques caza-submarinos. — Iniciación de la construcción de astilleros y diques. — Programa de la "Marcha al Mar". — Conceptos del Sr. Carlos B. Gómez, Jefe del Departamento de Marina que fué en 1886, respecto a la Marina Nacional.

El día 3 de Marzo de 1929, se pronunció en Veracruz el General Jesús M. Aguirre con fuerzas de la guarnición, en contra del Gobierno Constitucional, encontrándose en el citado puerto los cañoneros "Bravo" y "Agua Prieta", al mando de sus Comandantes Don Luis Schauffberger y Don Guillermo León Tagle respectivamente, así como el "Covarrubias" al mando de su Comandante Don Luis Esperón. Los mencionados buques se encontraban agrupados en Escuadrilla bajo la insignia del Comodoro Don Arturo F. Lapham, que se izaba a bordo del acorazado "Anáhuac", del que era Comandante el Capitán de Navío Don Rafael Izaguirre.

Al iniciarse el movimiento, fueron cambiados los comandantes de los cañoneros "Bravo" y "Covarrubias", designándose a los señores Don David Fernández y Don Mario Rodríguez Malpica respectivamente.

El Comodoro Hiram Hernández, que desempeñaba el cargo de Jefe del Departamento de Marina en la Secretaría de Guerra, arribó a Veracruz y haciéndose cargo de la situación, tomó el mando de la Escuadrilla, poniéndose aparentemente a disposición del movimiento armado, para evadir más tarde su acción.

La Escuadrilla, después de algunos preparativos, abandonó el Apostadero con destino a Tampico; pero resultó que al ser sofocado el movimiento rebelde, casi en su iniciación, la citada fuerza naval regresó a Veracruz, poniéndose a las órdenes del Gobierno Constitucional.

Tanto el Comodoro Hernández, como los Comandantes de los buques y jefes de las dependencias de la Armada en Veracruz, fueron sujetos a proceso y juzgados en Consejo de Guerra, que los declaró absueltos y libres de responsabilidad, calificando el vulgo con el nombre de "Proceso de los

Comodoros", al juicio relativo, por el número de personas de aquel grado que figuraron en el proceso.

No obstante haber salido absueltos todos los inodados, no volvieron a recibir comisión en la Armada Nacional, quedando fuera del servicio por orden expresa de la Secretaría de Guerra y Marina.

En las postrimerías del año de 1929, poco después del fracasado movimiento del General Aguirre en Veracruz, fué designado Jefe del Departamento de Marina, el Sr. Contralmirante Don Othón P. Blanco, que relevó al Sr. Comodoro Don Luis Hurtado de Mendoza, en dicho cargo.

En aquel tiempo se agudizó un sentimiento de antipatía para la Marina de Guerra, de parte de las altas esferas oficiales, que dió lugar a la idea de suprimirla por entero, creándose una situación difícil para el Jefe del Departamento de Marina, quien para evitar una determinación superior que hubiera acabado con nuestra Armada Nacional, rindió un informe al Secretario de Guerra y Marina, proponiendo una reorganización de aquel Cuerpo y un Programa Naval.

Dicho informe decía así:

C. General de División Secretario de Guerra y Marina.

La conciencia de mi responsabilidad, como Jefe del Departamento de Marina; el sentimiento que predomina en mí sobre pasiones y defectos; la experiencia y los conocimientos durante mis años de servicios en el ejercicio profesional, así como el reconocimiento hacia Ud., al haber sido designado para el alto cargo que desempeño, me impulsan a reiterar a Ud. la sugestión de que se proceda a la brevedad posible a reorganizar la Armada Nacional, a cuyo efecto me permito ofrecer los siguientes lineamientos.

Estado actual de la Institución

En los últimos años de la Historia de México, se advierte una marcada indiferencia para cuanto se refiere a la Marina, particularmente a la de Guerra.

La Armada no ha recibido desde principios de este siglo, un impulso, serio, que le permita realizar un Programa Na-

val, siquiera mínimo, como lo han hecho las demás naciones que poseen litoral marítimo. Nuestra Armada se ha ido integrando de manera inadecuada bajo el imperio de necesidades del momento, que han obligado a la compra de material impropio y caro, que a través del tiempo, ofrece una heterogeneidad y una inutilidad evidentes.

Tenemos en la actualidad las siguientes unidades:

Acorazado "Anáhuac", cañonero "Nicolás Bravo", cañonero "Agua Prieta", Transportes "Progreso" y guardacostas auxiliares "Veracruz", "Guaymas", "Mazatlan" y "Acapulco".

De todas estas unidades, a excepción del cañonero "Bravo" y del transporte "Progreso", que fueron mandados construir por el Gobierno de México a casas constructoras europeas, las demás han sido adquiridas como ya se ha dicho, durante las necesidades del momento.

Las causas del desastre son varias y en mi opinión podrían citarse las siguientes:

a).—La penuria de nuestro Erario Nacional.

b).—Alteraciones de la paz interior.

c).—La vecindad con un país poderoso, que influye en forma decisiva e ineludible en nuestra acción gubernamental.

A estas circunstancias, ha venido a aumentarse a partir de 1910, la más fuerte de todas; que consiste en el pensamiento que los altos Jefes del Ejército creados por la Revolución han mantenido, de que no es posible armonizar con los militares formados en otros regímenes, como si estos no fueran susceptibles de adaptarse a las nuevas tendencias y no apreciaran el gesto idealista que aquellos persiguen.

La verdad cruda es, que la Armada, en cuanto a material, casi no existe y que en lo que se refiere a Personal, hay un desdén y una marcada indiferencia, tanto en las esferas oficiales como en la masa social.

Necesidad de una Marina de Guerra.

El fundamento de la existencia de una Marina de Guerra, en un país como el nuestro, ofrece un doble aspecto: el exterior y el interior.

El aspecto exterior, tiene dos fases, que corresponden a los tiempos de guerra y a los tiempos de paz; o sea: a la defensa en caso de un conflicto internacional, o al fomento de las relaciones con el conglomerado de los otros países, por medio de viajes de estudio o de cortesía, y en otras actividades.

El aspecto interior, ofrece también una doble perspectiva; en tiempo de guerra y en tiempo de paz. En el primer caso, o sea cuando el orden se ha alterado, la Marina de Guerra presta importantes servicios, entre otros, la vigilancia de las costas, desembarcos, transportes, ataques y defensas hasta el alcance de sus armas. En el segundo caso, la Marina de guerra es el medio por el cual la Nación ejerce su soberanía y se hace respetar en el mar, impidiendo la violación de sus leyes por los buques mercantes, por los piratas, por los contrabandistas, por pescadores fraudulentos, es decir: previene y reprime los delitos que por estos medios pueden cometerse.

Particularmente nuestro país, necesita de la Marina de Guerra porque posee litorales extensos, tanto en el Pacífico como en el Golfo de México y Mar Caribe; dón envidiable para aquellas naciones que siempre han pugnado por una salida al mar.

Forma de reorganización.

La reorganización tiene que comprender, necesaria y forzosamente, los elementos fundamentales de la Marina: Personal y Material.

El personal, según se dijo antes, está integrado por viejos marinos, formados en épocas pre-revolucionarias y por marinos jóvenes que han impregnado su espíritu, en los ideales del movimiento triunfante.

Es indispensable insistir, en que la clasificación que antecede, no puede significar que los viejos marinos, estamos incapacitados para participar con eficacia, de las aspiraciones que impulsan al elemento indiscutiblemente revolucionario y que si se formula es solamente porque el conocimiento de los hombres, enseña que en un momento determinado, es imposi-

ble suprimir del corazón, pasiones nacidas al calor de la lucha. Los antiguos marinos, en el instante en que vivimos, tendríamos una tarea más difícil y más llena de obstáculos, para llevar a cabo la reorganización de la Armada, que los marinos jóvenes. En esta virtud, es preciso mirar desinteresadamente el problema y prescindir de la posición a que nos ha llevado o que pudiera llevarnos, la circunstancia del crecido número de años de servicios efectivos.

De lo anterior se desprende, que por lo que toca al elemento Personal, el problema podría resolverse, dividiéndolo en dos grupos; el primero, integrado por los viejos marinos, quedaría dependiendo directamente de la Secretaría de Guerra y Marina, para el estudio de los asuntos de carácter técnico de la profesión; y el Segundo, integrado por los marinos jóvenes, ocuparía los puestos oficiales, el mando de las unidades y todas aquellas comisiones relacionadas con la reorganización y el funcionamiento de la marina.

La probidad que debe normar mis actos oficiales y que creo estar apegado a ella, me obliga a declarar con toda sinceridad, que debo ser el primero en sugerir a la superioridad, mi cambio de comisión, protestando que tanto en mi actual empleo, como en cualquiera otro, seguiré cumpliendo como hasta ahora con mis deberes de militar.

Por lo que se refiere a Material, la médula del problema dos grupos; el Primero, integrado por los viejos marinos, que debe desempeñar la marina.

Desde luego queda anticipado el criterio de que en la reorganización de la Armada, queda descartado por ahora, el aspecto exterior a que antes aludí y tener como sola mira, de que aquella cumpla con su misión en el aspecto interior.

El escollo más fuerte en la solución de nuestros problemas navales ha sido el económico y a este respecto viene el caso advertir que los presupuestos de nuestra Marina de Guerra, pocos años después de consumada nuestra Independencia, han sido hasta la fecha como sigue:

Presupuesto para el año de 1831 . .	\$ 1.811,090.00
Presupuesto para el año de 1911 . .	2.216,952.00
Presupuesto para el año de 1926 . .	4.254,571.79
Presupuesto para el año de 1931 . .	1.800,000.00

El modesto Programa Naval que a continuación someto a la consideración de esa Superioridad, tomando en debida cuenta la extensión de nuestros litorales y las funciones enumeradas al tratar del aspecto Interior, estimo que puede ser desarrollado durante un período de cuatro años. Respecto al costo de de cada tipo de unidad que se propone, no podría fijarlo debido a las fluctuaciones que por causas diversas, se registran en las casas constructoras, tanto europeas como norteamericanas; pero esa Secretaría puede dirigirse a los agentes o representantes de las mismas en esta capital, con el fin de obtener por su conducto, todos aquellos datos que le sean de interés, como la adquisición de material nuevo y moderno.

Programa

Dos caza-submarinos, de 850 Tons. con máquinas para desarrollar una velocidad hasta de treinta nudos por hora.

Dos sumergibles, de 650 Tons. con máquinas para desarrollar hasta dieciocho nudos en superficie y doce sumergidos.

Dos flotillas de hidroaviones, del mejor tipo conocido, una para el Pacífico y otra para el Golfo de México.

Cuatro cañoneros de 1,500 Tons. con máquinas para máquina para desarrollar una velocidad hasta de 16 nudos.

Dos transportes de 3,500 Tons. con capacidad para acomodar un regimiento de Caballería, con todo su equipo y con máquinas para desarrollar una velocidad hasta de 16 nudos.

Dos lanchas rápidas de 120 Tons. con máquinas para imprimirles una velocidad de 25 nudos.

Un buque-escuela mixto, para instrucción y prácticas de guardiamarinas, maestranza y marinería, de 1,700 Tons. con máquinas para desarrollar una velocidad hasta de 14 nudos.

El artillado así como el número de tubos y torpedos de que estarán dotadas las unidades como de combate, puede fijarse en su oportunidad.

A lo anterior debe agregarse, el proyecto para la construcción en el litoral del Golfo de México, de un dique, ya sea seco o flotante, con capacidad para recibir embarcaciones hasta de 5,000 toneladas de desplazamiento; así como establecer en ambos litorales, un taller con equipo moderno, para las atenciones y la mejor conservación de dichas unidades.

Conviene señalar la circunstancia de que con una mejor vigilancia de nuestras costas, la percepción de impuestos, rendiría sumas que aunque en pequeñas partes irían reduciendo anualmente el monto de las erogaciones efectuadas en la compra de material.

El Programa que someto a la respetable consideración de Ud. resuelve inicialmente el problema naval, tomando en cuenta las causas principales del desastre, pues se acomoda a nuestras actuales necesidades, contribuyendo a evitar las alteraciones de la paz interior y no puede despertar sospechas en el poderoso país del Norte, que en forma decisiva influye en nuestros destinos.

Creo firmemente que el conocimiento personal de Ud. para el suscrito, su indudable amplitud de criterio y su deseo de realizar una obra de progreso, que abarque las diversas actividades que corresponden a la Secretaría al digno cargo de Ud., llevarán a su espíritu, la seguridad de que procedo con lealtad; así como el conocimiento de que es necesario llevar a la práctica, el Plan de Reorganización que esquemáticamente he trazado. Con todo respeto, Contralmirante Jefe del Departamento de Marina, Othón P. Blanco.

El proyecto que antecede como otros de la misma índole que se han formulado en diversas épocas, corrió la misma suerte, pues no fué tomado en consideración, principalmente porque lo impidieron los cambios de titular y Jefes que hubo en el Ministerio de la Guerra, y quedó archivado para conocimiento de las generaciones futuras.

Y así como en otras ocasiones, han pasado y siguen pasando los años, sin que se tomen providencias terminantes y efectivas, para organizar una fuerza naval apropiada, que co-

rresponda dignamente a la representación que merece la Patria Mexicana, de acuerdo con su grandeza y sus tradiciones.

Por el año de 1932 se inició una especie de escisión entre el personal de Jefes y Oficiales de la Armada, surgiendo un marcado antagonismo de parte de los Oficiales jóvenes contra los elementos antiguos, representados por todos los Jefes que tenían el mando de los buques y dependencias y a su cargo la jefatura de las diversas comisiones y servicios de la Armada.

Fué prácticamente un movimiento sedicioso contra el "Mando", o solapada insubordinación en grupo, pues los Oficiales en grado de Teniente de Navío abajo, se organizaron formando un "frente" que pedía se le diera la dirección y mando de los diversos servicios de la Armada y se diera de baja a todos los Jefes de grado superior.

El mencionado "frente" logró una entrevista con el Sr. Presidente de la República, General Plutarco Elías Calles, quien después de escuchar sus argumentos, no reprimió su actitud, aunque tampoco satisfizo sus pretenciones, acordando solamente la aprobación de un proyecto de construcción de buques, que aquel "frente" sometía a la consideración presidencial.

El proyecto de referencia constituía un programa con un programa de más de setenta millones de pesetas y comprendía las siguientes unidades:

- Dos transportes de 1,800 toneladas y 20 millas de andar.
- Tres cañoneros de 1,300 toneladas y 20 millas de andar.
- Diez guardacostas de 120 tons, y 25 millas de velocidad.

Para tal efecto se designó una comisión integrada por la mayoría de los Oficiales que formaron aquel frente, presidido por el Comodoro Maquinista Naval Sr. Ignacio García Jurado, que llevó como Subjefe al Sr. Capitán de Navío Maquinista Naval Don Roberto Gómez Maqueo y a los siguientes Oficiales: Antonio Vázquez del Mercado, Gontrán Chapital, Enrique Carrera Alomía, Francisco Mancisidor, Enrique Castillo, José Morán S., Guillermo Hernández Sagarra, Luis Ruano Milieua, Gustavo Rueda Medina, Alvaro Sandoval Paullada, Méndez, Lever, Lavalle y otros.

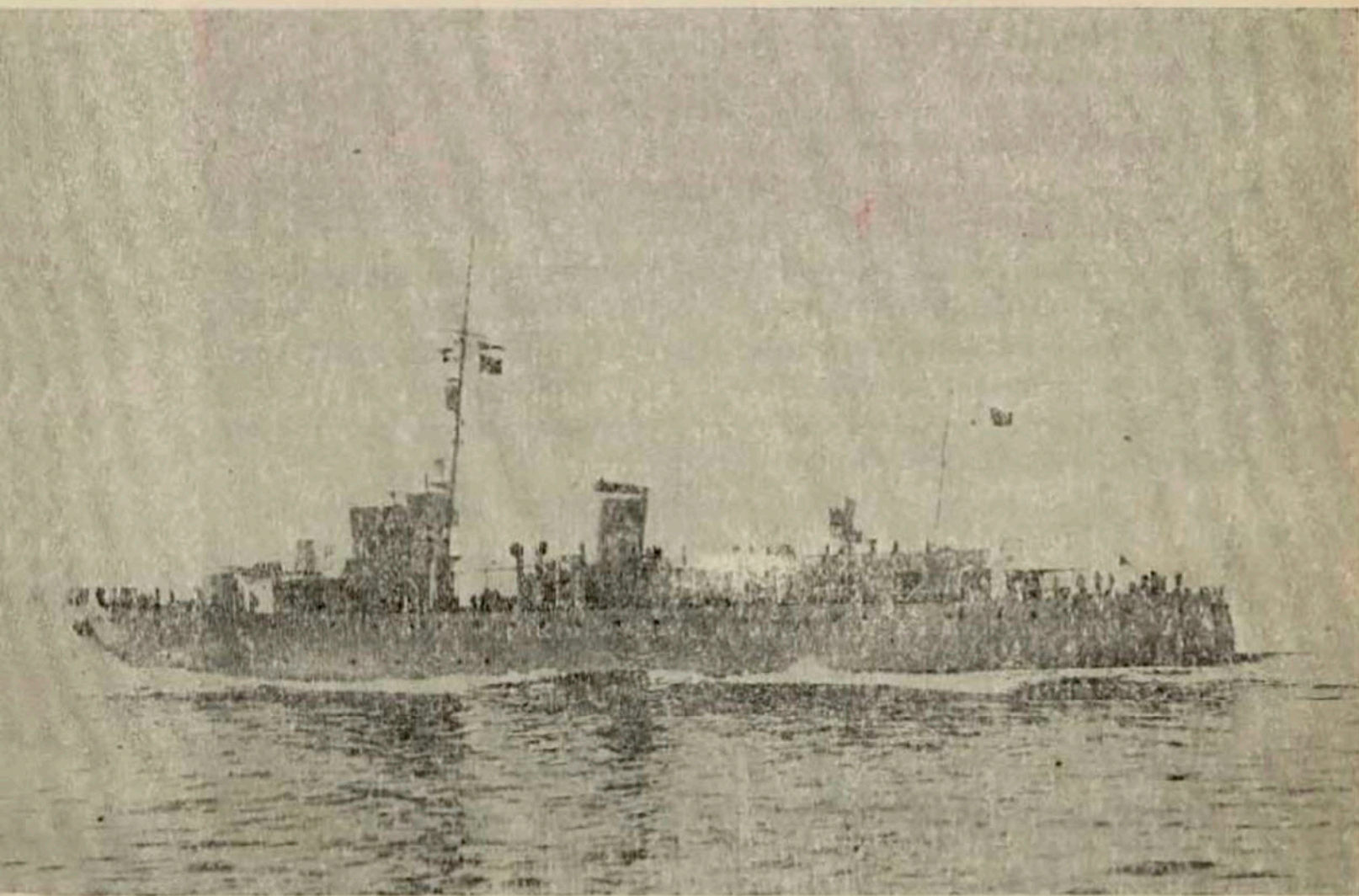
La construcción fué contratada con los astilleros españoles de Cádiz, Valencia, el Ferrol y Bilbao, en los años de 1932 a a 1935, siendo los buques bautizados con los nombres siguientes:

Transportes "Durango" y "Zacatecas".

Cañoneros "Potosí", "Querétaro" y "Guanajuato".

Guardacostas del "G-20" al "G-29".

De dichos buques no se llegó a recibir el transporte "Zacatecas", por haber sido incautado por el gobierno de España, antes de ser terminado, debido a consideraciones de orden político, interior de España.



El Cañonero "Querétaro".

Las embarcaciones de referencia llegaron al país en el año de 1936, con excepción del "Durango", que no fué terminado simultáneamente y llegó al país posteriormente, siendo destinados a la costa del Pacífico, los cañoneros "Potosí" y "Querétaro" y cuatro guardacostas, quedando las demás embarcaciones al servicio de la costa del Golfo.

Con las citadas embarcaciones ya pudo contarse con material flotante de la Armada, apropiado para sus diferentes servicios y fueron aquellos buques de guerra, los primeros que el gobierno de la Nación, ordenó construir desde el triunfo de la Revolución Constitucionalista.

Para el servicio de la Marina de Guerra y por Acuerdo Presidencial de fecha 21 de Mayo de 1935, se dividieron los litorales del país en Zonas Navales, a cargo de Jefes de la Armada, con un destacamento de Infantería Naval radicado en cada Jefatura de zona, en la costa del Golfo: Veracruz y Ciudad del Carmen, en la Isla Margarita y Acapulco, estableciéndose así mismo Jefaturas de Servicios Navales en otros puertos intermedios.

Las zonas Navales fueron dotadas con servicios de aprovisionamiento de combustible, agua, lubricantes, y pertrechos; edificios para alojamientos de Jefes, Oficiales y marinería; oficinas, estación inalámbrica, atracadores y fondeaderos adecuados y demás elementos necesarios para las diferentes atenciones de los buques de guerra.

En el año de 1931, según la Lista Oficial de los buques de la Marina Mercante Nacional, había un tonelaje de embarcaciones mayores de cincuenta toneladas, dedicadas al tráfico de altura, de cabotaje, de pesca y recreo, en total de treinta y nueve mil toneladas de registro bruto.

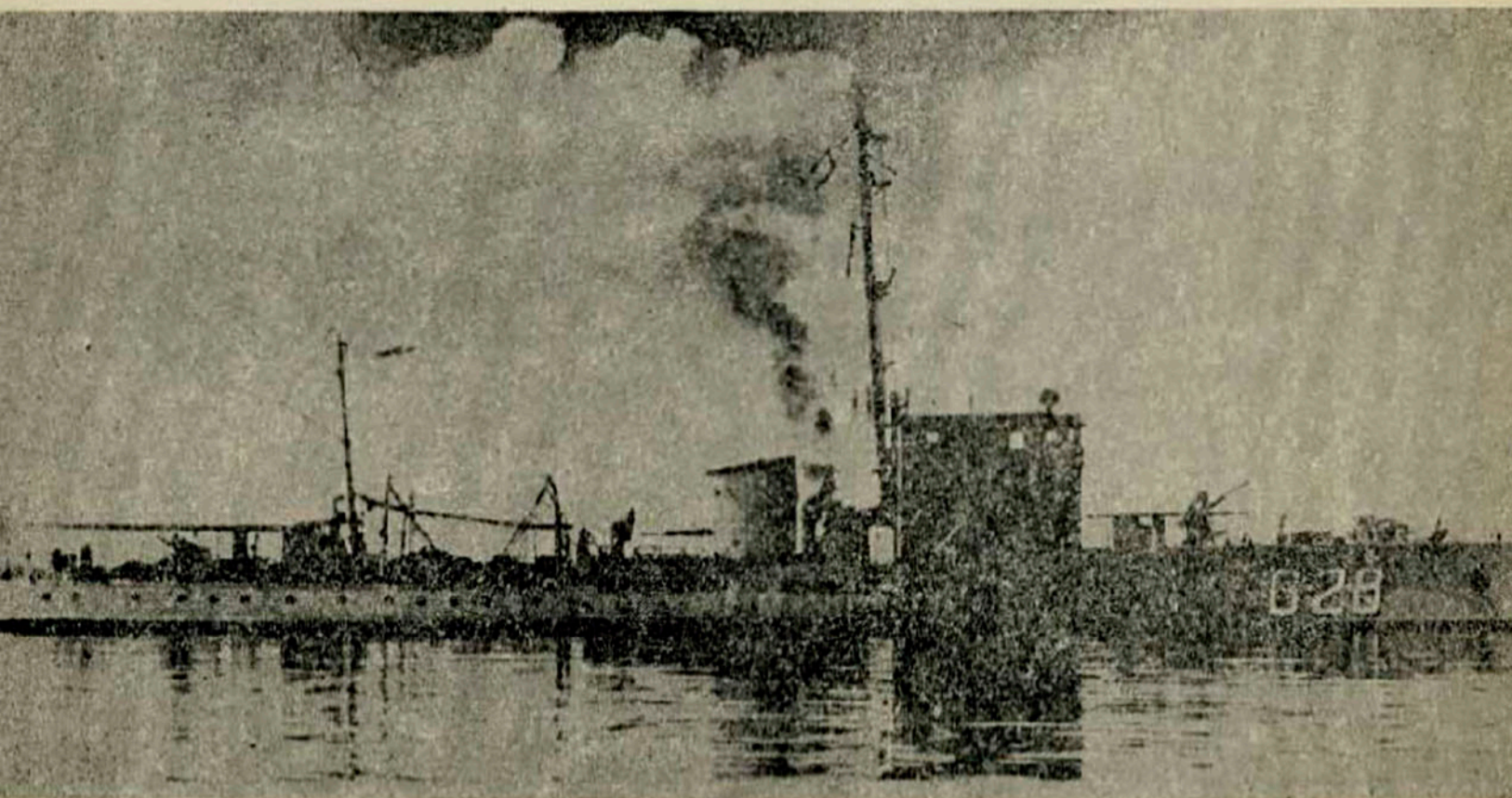
Esta notable disminución en el tonelaje se debió principalmente a la terminación del sistema del ferrocarril Sud-Pacífico de México, que unió la región del Noroeste del país con el centro, iniciando dicha empresa, en combinación con los Ferrocarriles Nacionales, una guerra de tarifas, para desplazar del Pacífico, el transporte marítimo y apoderarse del tráfico de carga.

Dicho tonelaje, que en aquel año fué el mínimo que ha

tenido nuestra Marina Mercante, comenzó a aumentar desde entonces, con la adquisición de nuevas embarcaciones por los armadores ya establecidos y con la organización de nuevas compañías navieras de pequeña importancia, llegando en el año de 1940, a cincuenta y cinco mil toneladas aproximadamente.

En este período de incremento de nuestra Marina Mercante se acentuó más el aumento de tonelaje, en la costa del Pacífico, donde se pusieron en servicio más de veinte buques de motor de pequeño porte y cinco vapores pequeños, todos de diversos armadores aislados entre cuyas embarcaciones se mencionan las siguientes:

"Mulegé"	"Korrigan IV"	"Ariel"
"Carolina"	"Turista"	"Arturo"
"Santo Tomás"	"Cedros"	"Estrella Costera"
"Magallanes"	"Cabo Haro"	



El Guardacostas "G-28".—Típo de los diez construidos en España.

También en aquellos años estuvo operando la Grace Line con los buques-motor de bandera nacional "Chiapas" y "Colima", que navegaron escasos cuatro años, siendo después retirados del servicio.

Así mismo durante aquel período de tiempo, estuvieron navegando en aquella costa, los buques-motor: "Sauzal", "Sequoia", "Lark" "Carmina" y otros de menor tonelaje.

En el año de 1938, la Administración de Petróleos Mexicanos, constituida por Decreto de expropiación de las compañías petroleras del país, de fecha 18 de Marzo de aquel año, adquirió por compra el buque-tanque cubano "Amoleo" que recibió el nombre de "Cuauhtémoc", de 3 600 toneladas de registro bruto, máquina de vapor de triple expansión y capacidad de carga de 23,000 barriles, que desde luego fué puesto en operación para abastecer el puerto de Veracruz, pues no se disponía de otra embarcación, siendo su primer Capitán el Sr. Arturo A. Medina.

Durante el mes de Marzo del año siguiente de 1939, recibió la citada administración de Petróleos Mexicanos, el buque-tanque "San Ricardo", incluido en la expropiación de los bienes de la Compañía "El Aguila", y que se encontraba en el puerto americano de Mobile en reparación y bajo juicio promovido por la compañía propietaria en contra del Gobierno de México.

El juicio se resolvió a favor de nuestro gobierno, que nombró para recibir al buque, al Capitán Juan de Dios Bonilla con una tripulación completa, asignándole el nombre de "18 de Marzo" y entrando en servicio desde luego, con lo que se mejoraron grandemente las comunicaciones para abastecer al puerto de Veracruz.

La propia Administración Petrolera Mexicana, necesitando de buques-tanques para el transporte de sus productos al exterior, ordenó en el año de 1939 la construcción de tres buques cisterna, por conducto de su Departamento de Marina, a cargo del Maquinista Naval Don Manuel Obregón.

Los tres buques se proyectaron para tener 10,500 toneladas de capacidad de carga, un motor Fiat de 5,000 H.P. y equipados con todos los elementos modernos para el servicio

de los petroleros y para navegación, con una velocidad de once millas cargados, encargándose de la construcción, los astilleros italianos de Ansaldo, en Génova, habiéndoseles asignado los nombres de "Poza Rica", "Minatitlán" y "Pánuco".

La inspección de la construcción de los mencionados buques, estuvo a cargo del Capitán Arturo A. Medina, que muchos años tuvo el mando del "San Ricardo", y del Maquinista Naval, Comodoro de la Armada Teodoro Madariaga.

Cuando ya se ordenaba el nombramiento de tripulaciones para traer al país a los buques de referencia, los acontecimientos de la guerra mundial en Europa, dieron lugar a que el gobierno italiano se incautara de ellos, privando así a nuestra Marina Mercante, de aquellos flamantes petroleros, que resultaron con un costo de 1.300.000 dólares cada uno.

En el mismo año de 1939, la misma Administración de Petróleos Mexicanos, que necesitaba buques para el tráfico de altura, adquirió por compra los buques-motor "Biuta" y "Bisca" de nacionalidad noruega, de seis mil toneladas de registro bruto, dotados con un motor de dos mil cuatrocientos caballos de fuerza y diez millas de velocidad a toda carga, que se adquirieron al precio de seiscientos mil dólares cada uno y recibieron los nombres de "Cerro Azul" y "Tampico" respectivamente.

En el año de 1940 adquirió Petróleos Mexicanos por compra, el buque-tanque alemán "Tine Adsmussen", que se encontraba internado en el puerto de Coatzacoalcos, con motivo de la guerra mundial. El mencionado buque, de seis mil ochocientas cincuenta toneladas de registro bruto, máquina de vapor de triple expansión y capacidad de carga de setenta mil barriles, fué abanderado mexicano con el nombre de "Juan Casiano".

Dicho buque, en el año de 1941, se perdió durante su navegación cargado, frente a la costa oriental de los Estados Unidos, en viaje a New York, al Norte de Cabo Hatteras, durante un intenso temporal, siendo su Capitán Don Francisco L. Cardinault, que murió en el accidente con otros tripulantes.

El tonelaje de nuestra Marina Mercante aumentó con-

siderablemente con la incautación que decretó el Gobierno Federal en 1941, que los buques extranjeros internados en puertos de nuestro país, con motivo de la guerra mundial, a los que vinieron a aumentar los buques-tanque adquiridos por Petróleos Mexicanos, desde que se constituyó esa Administración y más tarde, con lo que el tonelaje de nuestra Marina Mercante, llegó a cerca de ciento noventa mil toneladas en el año de 1942.

El Decreto de incautación relativo, se publicó en el Diario Oficial con fecha 10 de Abril de '941, bajo el tenor siguiente:

Manuel Avila Camacho, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede la Frac. X del Art. 89 de la Constitución Política Mexicana y la Ley Orgánica de Secretarías de Estado; y considerando:

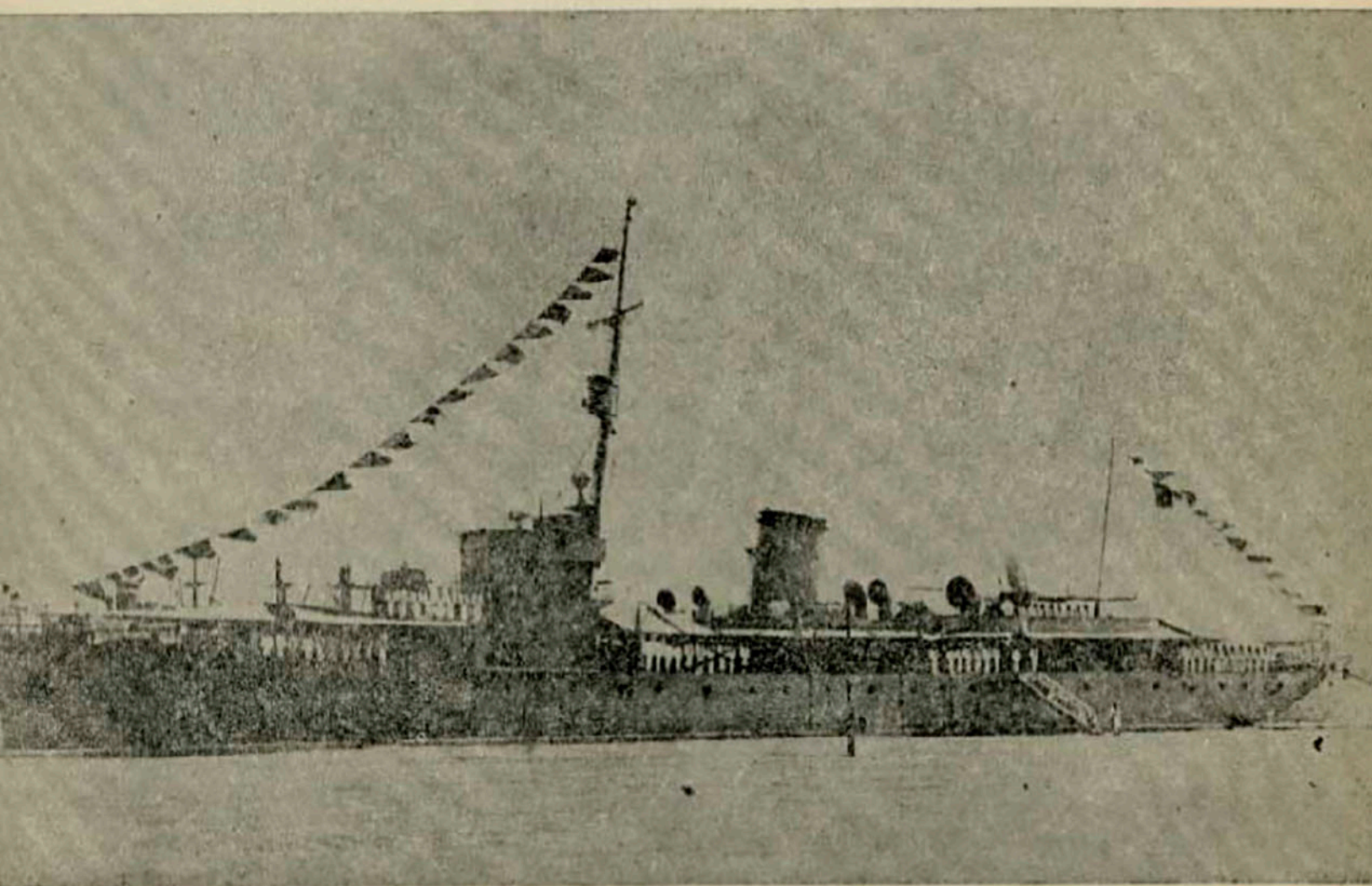
I.—Que el estado de guerra existente en la actualidad entre varias naciones europeas ha producido entre otras lamentables repercusiones, una profunda perturbación del comercio marítimo, que afecta no sólo a los beligerantes, sino también a los neutrales, y en general, a todos los Estados del mundo;

II.—Que ese grave trastorno está causado por la destrucción de los transportes, la desarticulación de los centros de producción y de consumo, la restricción excesiva del intercambio comercial marítimo y además, por la imposibilidad material de sustituir los barcos con bandera de los países beligerantes o al servicio de intereses que se hallan actualmente en su poder;

III.—Que tal situación se exagera por la manera como son conducidas las hostilidades, ya que los derechos tradicionalmente reconocidos por la Ley Internacional de los Estados Neutrales, son ignorados y violados por los beligerantes, quienes impiden el comercio marítimo hasta de los propios neutrales entre sí, y privan en esa forma a los países más alejados de la contienda, de abastecimientos indispensables para sus necesidades vitales, colocándolos por tanto, en un estado de cosas a todas luces injusto;

IV.—Que nuestro país es uno de los que más han padecido por el casi completo aniquilamiento del intercambio comercial marítimo, pues sin tener una marina de altura que pueda sostener con sus propios medios el comercio de ultramar, necesita imprescindiblemente del intercambio de productos transportados por navegación.

V.—Que de no tomarse medidas rápidas, eficaces y adecuadas para restaurar, aunque sea en parte, nuestros habituales transportes por mar, la economía nacional sufrirá consecuencias trascendentales y males gravísimos, en virtud de su dependencia creciente del comercio exterior marítimo.



El Transporte "Durango".

VI.—Que ante la alarmante emergencia producida por la falta de medios de comunicación, la Doctrina Internacional, desde remotas épocas concede a los Estados Beligerantes, el derecho llamado tradicionalmente “de Angaria”, de requisar para su propio uso los transportes que estén bajo su jurisdicción y pertenezcan a Estados neutrales, siempre que los propietarios de los mismos sean debidamente compensados por la incautación de su propiedad.

VII.—Que los más elementales principios de justicia y de equidad han encauzado a la referida Doctrina Internacional en el sentido de atribuir ese mismo derecho a los Estados neutrales, según lo fundan los últimos precedentes en la materia y lo aceptan los tratadistas contemporáneos de la ciencia jurídica, en atención a que las guerras modernas causan en dichos Estados neutrales situaciones tan críticas de emergencia como las que afronta un Estado beligerante, con las circunstancias de que el país neutral es inocente en absoluto del origen de emergencia;

VIII.—Que reconocer en favor del neutral el “Derecho de Angaria” es, apenas, una pequeña compensación de las restricciones que, en su perjuicio ha sufrido el estado de neutralidad;

IX.—Que, por motivo de la más alta justificación y para evitar actos de sabotaje que hubiesen implicado serios perjuicios para nuestro tráfico marítimo y a mayor abundamiento, una inaceptable violación de nuestras leyes, el Gobierno de México se ha visto en la necesidad de tomar bajo su custodia a los barcos de bandera beligerante inmovilizados en nuestros puertos; y

X.—Que la devolución de tales barcos a sus respectivas tripulaciones volvería a crear la situación de peligro que trató de evitarse mediante su ocupación, por lo que, de no utilizar México dichas embarcaciones, tampoco podrían hacerlo sus dueños, mientras subsistan las condiciones de guerra que prevalecen, lo cual implicaría una medida negativa que a nadie beneficiaría y que obligaría a las autoridades mexicanas a mantener un costoso servicio de guardias a bordo de los buques, sin ninguna compensación.

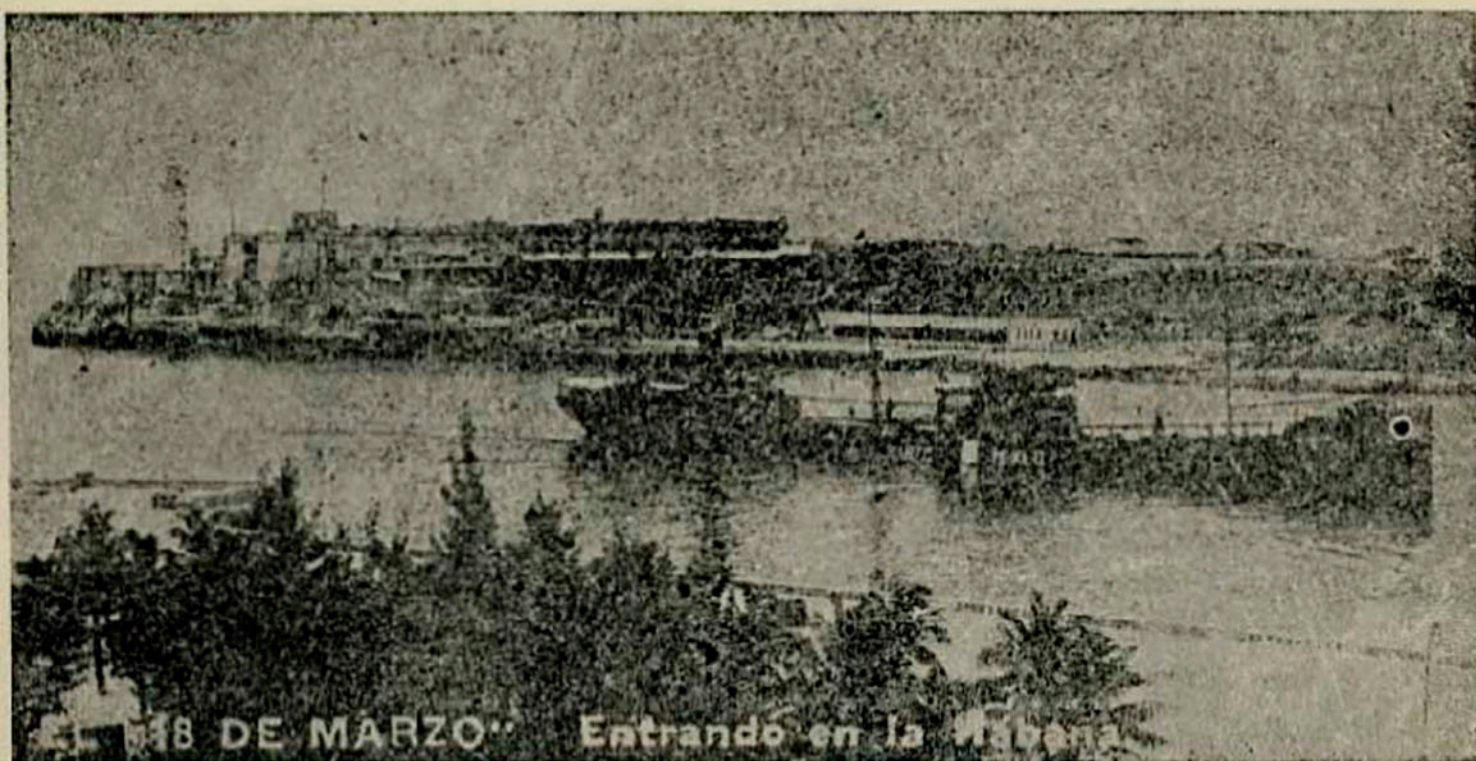
Con fundamento en las consideraciones expuestas, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

Artículo 1º—La Secretaría de Relaciones Exteriores notificará a los representantes diplomáticos de los Estados Belligerantes, cuya bandera enarboleen los barcos que se encuentran inmovilizados en puertos nacionales, que el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, incauta esos barcos para usarlos en el intercambio comercial y marítimo de altura y de cabotaje.

Artículo 2º—La Secretaría de Marina procederá a matricular y a abanderar con la bandera nacional los barcos incautados, y formulará desde luego un minucioso inventario.

Artículo 3º—La Secretaría de Gobernación expedirá la documentación necesaria para que la oficialidad y tripulaciones de los buques incautados, permanezcan en el país, mien-



El buque-tanque "18 de Marzo", ex-"San Ricardo" entrando a la Habana.

tras dura el estado de emergencia actual, o se encuentra medio seguro de hacerlas llegar a sus países de origen. Los oficiales y tripulaciones desembarcadas recibirán la atención conveniente.

Artículo 4º—La Secretaría de Hacienda y Crédito Público determinará la indemnización que corresponda para cada uno de los barcos incautados, dando a sus propietarios la intervención procedente conforme a nuestras leyes. Las indemnizaciones que se fijen, serán pagadas al finalizar la guerra, con adición del interés que se convenga por el tiempo que transcurra entre la fecha de este Decreto y aquella en que el pago se efectúe.

Comuníquese, publíquese y cúmplase.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, a los ocho días del mes de Abril de mil novecientos cuarenta y uno. — El Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. — Manuel Avila Camacho”.

En virtud de las disposiciones del mencionado Decreto, nuestro gobierno, por conducto de la Secretaría de Marina, tomó posesión de los buques italianos siguientes, internados en Tampico:

“Tuscania” . . .	de 6,900 Tons.	que se denominó	“Minatitlán”
“Vigor	de 6,500 Idm.	Idm.	“Amatlán”
“Genoano” . . .	de 6,060 Idm.	Idm.	“Faja de Oro”
“Americano” . .	de 7,000 Idm.	Idm.	“Tuxpan”
“Lucífero” . . .	de 4,000 Idm.	Idm.	“Potrero del Llano”
“Atlas”	de 2,000 Idm.	Idm.	“Las Choapas”
“Stelvio”	de 6,960		“Ebano”

“Fede” de 7,880 toneladas que se denominó “Poza Rica”.

“Gregorio Fassio” de 6,730 tons. que se desominó “Pánuco”, este último internado en Veracruz. Todos ellos buques petroleros.

El Decreto de referencia comprendió también a los buques de carga general y pasajeros, internados en Veracruz, de nacionalidad alemana siguientes:

“Orinoco”, de 9,000 tons. que se denominó “Puebla”.

“Homeln”, de 4,200 tons. que se denominó “Oaxaca”.

“Marina O”, de 5,500 tons. que se denominó “Tabasco”, este último internado en Tampico.

Los mencionados buques fueron tripulados totalmente con personal mexicano y reparados por cuenta del gobierno federal de las averías que intencionalmente les originaron a algunos de ellos sus tripulantes anteriores, siendo entregados los buque-tanque, a la Administración de Petróleos Mexicanos para su manejo y explotación y los buques de carga y pasaje, a la Compañía Mexicana de Navegación, que se organizó para recibirlos en arrendamiento, según contrato suscrito con la Secretaría de Marina. Posteriormente dicha Secretaría entregó en arrendamiento el “Puebla” a una compañía americana.

Fué comisionado el Contralmirante Luis Hurtado de Mendoza para tomar posesión de los buques en nombre de la Secretaría de Marina, quien los recibió de parte de los Capitanes de los mismos designando un destacamento de Infantería de Marina que se hizo cargo de cada buque. Días después y por acuerdo de la propia Secretaría de Marina, fueron entregados los buque-tanque a Petróleos Mexicanos, siendo designado para recibirlos el Capitán Inspector General Juan de Dios Bonilla y nombrándose a los Capitanes que tomaron el mando de cada buque como sigue:

Del “Poza Rica”, Teniente de Navío Antonio Cortés Acosta.

Del “Pánuco”, Teniente de Navío Armando Cañizares.

Del “Minatitlán”, Teniente de Navío Enrique Altamirano Domínguez.

Del “Amatlán”, Capitán de Corbeta Adolfo Meza Burgos.

Del “Faja de Oro”, Teniente de Navío Ramón Sánchez Mena.

Del “Tuxpan”, Capitán de Corbeta Gonzalo Montalvo.

Del “Potrero del Llano”, Teniente de Navío Gabriel Cruz Díaz.

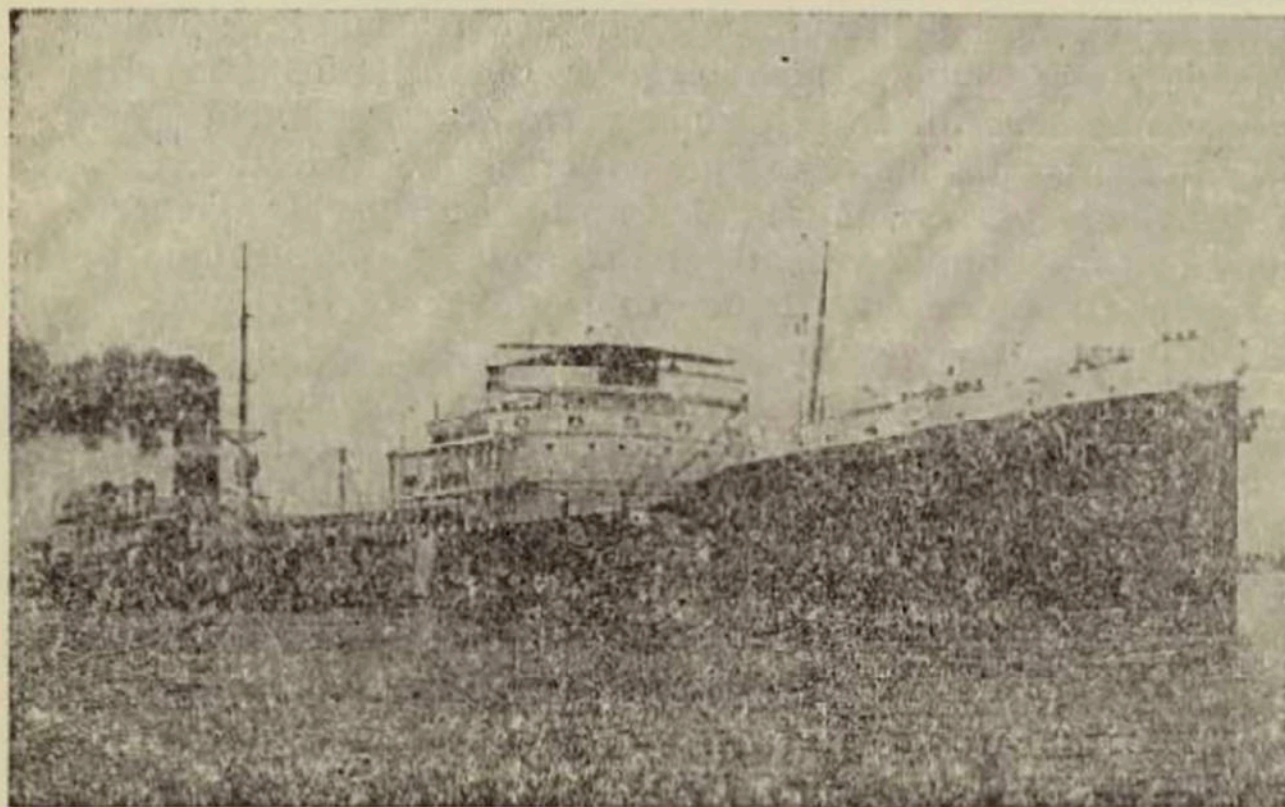
Del "Las Choapas", Teniente de Navío Pedro Calderón Lozano.

Del "Ebano", Teniente de Navío Miguel Manzarraga.

Aquella incautación de buques extranjeros internados en nuestro país, trajo la importante aportación de 7,730 toneladas de registro bruto, al tonelaje de nuestra Marina Mercante.

Al ser entregados a Petróleos Mexicanos, todos los buques-tanque incautados, la Secretaría de Marina dispuso que los Capitanes, Primeros y Segundos Oficiales y Jefes de Máquinas, Primeros y Segundos Maquinistas y Radio-Telegrafistas, de los mencionados buques, fueran Oficiales de la Armada y puso a disposición de aquella Administración, todo el personal necesario para dotar los buques, que comenzaron a navegar tan pronto como fueron sucesivamente reparados y avituallados.

La campaña submarina iniciada por Alemania, que al-



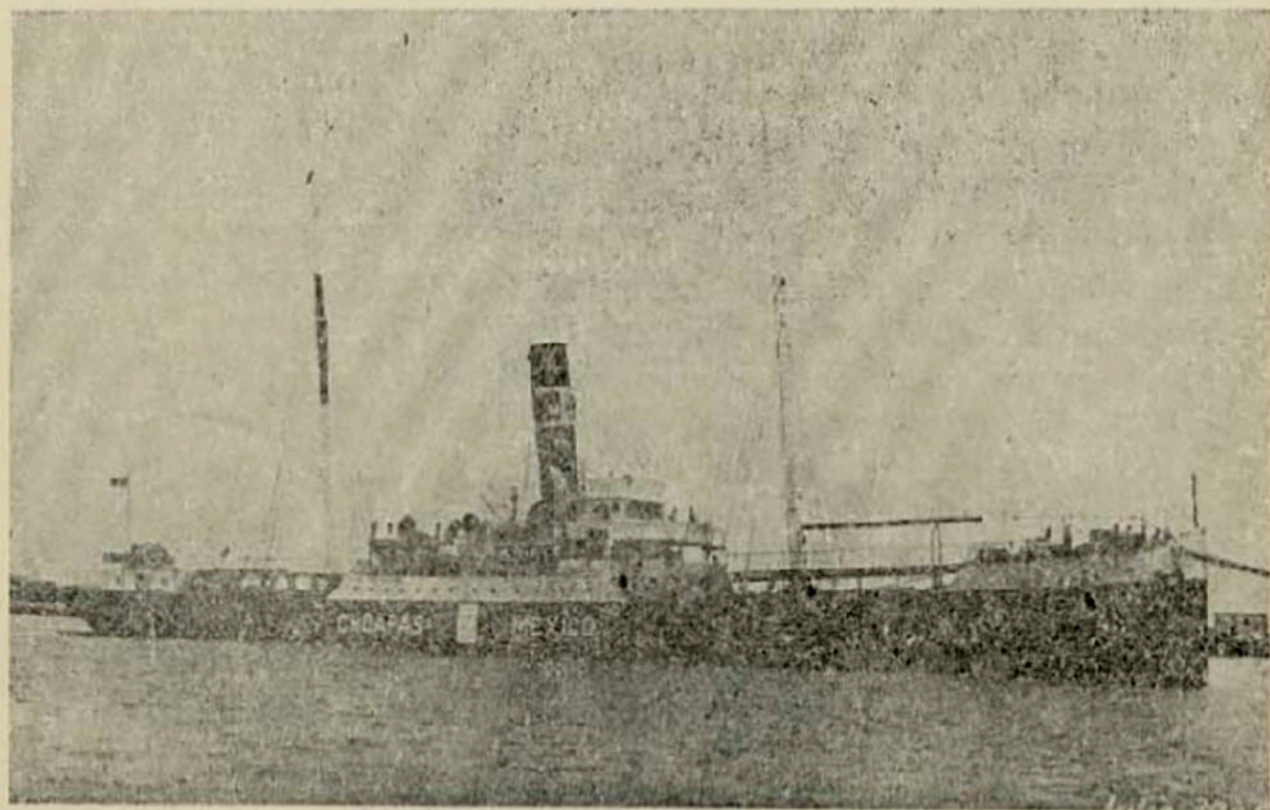
El buque-tanque "JUAN CASIANO", ex-"Tine Asmussen" incautado en Coatzacoalcos.

canzó su máxima intensidad durante el año de 1942, nos causó la sensible pérdida de los buques-tanque de bandera nacional: "Potrero del Llano", "Faja de Oro", "Amatlán", "Tuxpan" y "Las Choapas", y de los buques-tanque de bandera americana, propiedad de Petróleos Mexicanos, "Tamaulipas" y "Fubero", que fueron torpedeados durante su navegación en el Golfo de México y costa oriental de los Estados Unidos, en diversas fechas, siendo el primero el "Potrero del Llano" el día 13 de Mayo de aquel año de 1942, frente a la costa de Florida.

Con aquellos buques, tuvimos que lamentar la pérdida de los siguientes compañeros nuestros:

Del "Potrero del Llano"

Capitán	Gabriel Cruz Díaz
1er. Oficial	Rafael Castelan.
2º Oficial	Jorge Pawling.
3er. Oficial	José Virgen Rojas



El vapor "Las Choapas", ex-"Atlas", incautado en Tampico.

5º Maquinista	Rodolfo Chacón C.
Radioperador	Enrique Andrade Díaz .
Carpintero	Rafael Castelán.
Contramaestre	Genaro Rojas R.
Bombero	Juan Marshal P.
Engrasador	Enrique V. Márquez.
1er. Cocinero	Francisco Parada A.
2º Cocinero	Juan Hernández M.

“Del Tuxpan”

Marinero	Vicente Sánchez Zenteno.
Fogonero	Ricardo López Blas.
2º Cocinero	Manuel Ornelas Chávez.
Marmitón	Candelario Brambila.

De “Las Choapas”

2º Oficial	Luis Gallardo Pavón.
Radioperador	José M. Figueroa.
Contramaestre	Lorenzo Evia.

Del “Faja de Oro”

Carpintero	Fabián López R.
Timonel	Amancio Rivera S.
Marinero	Pascual Nájera G.
Marinero	Santa Anna Ruiz Pérez.
Engrasador	Victoriano Mendoza.
Fogonero	Enrique Zapata R.
2º Cocinero	Pedro Perote R.

Del “Amatlán”

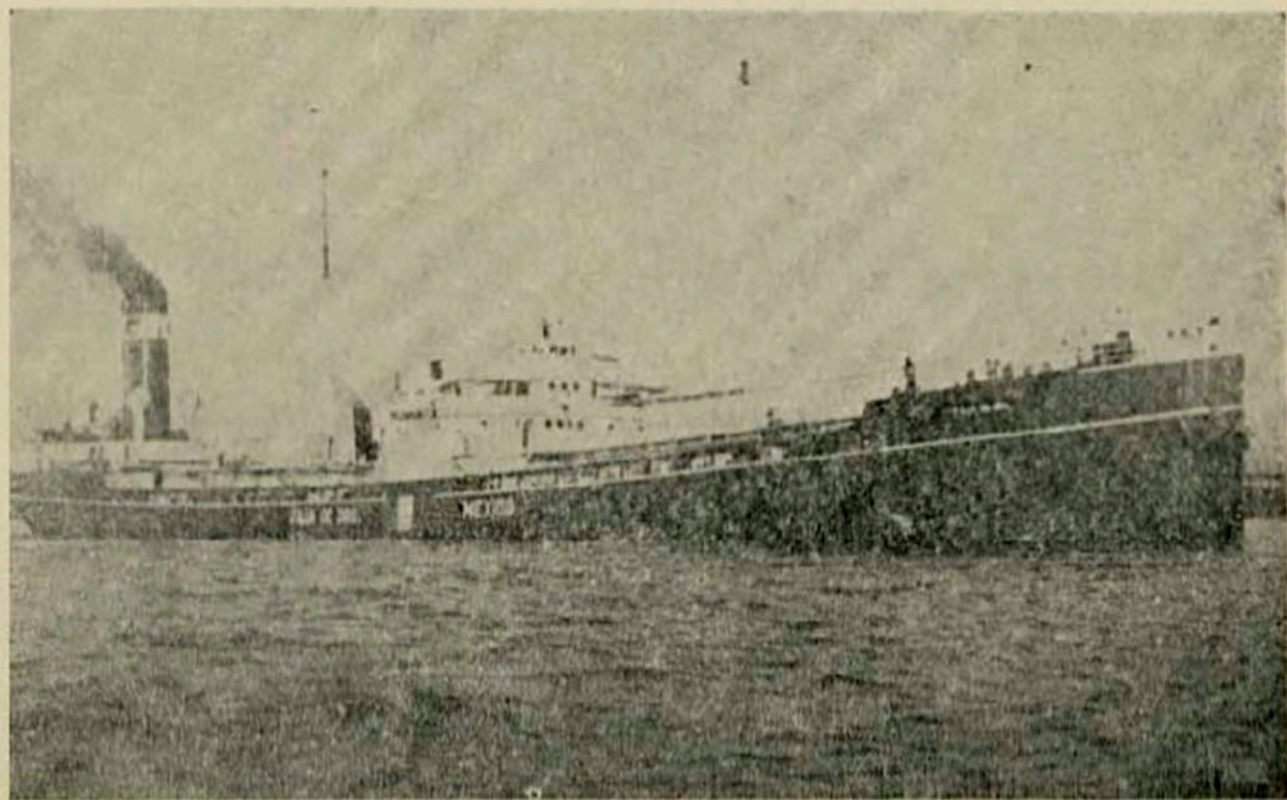
Maquinista	Abraham Muñoz.
Engrasador	Miguel López.
Bombero	Martín Contreras.
Mayordomo	Blas Ruiz Mar.
2º Cocinero	Daniel Medina V.
3er. Cocinero	Rafael Luna.
2º Cocinero	Roberto García.
Marmitón	Carmen Castilla.
Fogonero	Guillermo González V.

Queden aquí grabados en honor a su memoria, los nombres de aquellos mártires que sucumbieron cumpliendo como los buenos, con sus deberes de marineros al pie de su bandera, en condiciones muy especiales, que enaltecen el nombre de México.

El buque-tanque "Potrero del Llano" fué torpedeado por el submarino alemán U-564, al mando del Teniente Suhren. Este submarino fué hundido más tarde el 14 de Junio de 1943, por un avión británico al Oeste de la península ibérica.

El buque-tanque "Faja de Oro" fué torpedeado por el submarino alemán U-106 al mando del Teniente Rasch. Este submarino fué hundido el 2 de Agosto de 1943 por aviones australianos e ingleses, al Norte de España.

Los buques-tanque "Tuxpan" y "Las Choapas", fueron hundidos por el mismo submarino alemán U-129 al mando del Teniente Witt. Este submarino fué averiado severamente, en Agosto de 1944, en Lorient, Francia.



El "Faja de Oro", ex-"Genoano", incautado en Tampico.

El buque-tanque "Amatlán" y el mercante "Oaxaca", fueron torpedeados por el mismo submarino alemán U-171 al mando del Teniente Pfeffer. Este submarino chocó con una mina y se hundió frente a Cherburgo, en Octubre de 1942.

El ataque al "Potrero del Llano", el 13 de Mayo de 1942, dió origen a que nuestro Gobierno representado por el Sr. General de División Don Manuel Avila Camacho, Presidente de la República, declarara un estado de guerra con las Potencias del Eje: Alemania, Japón e Italia, tomándose desde luego dispositivos de defensa de nuestras costas y decretándose el alistamiento de conscriptos para el Ejército y la Armada.

Se dispuso así mismo que los buques mercantes nacionales, dedicados al tráfico de altura, se armaran con dos piezas de artillería, una a proa y otra a popa, embarcándose en cada uno de ellos un destacamento de artilleros de la Armada al mando de un Oficial, para el manejo de las piezas.

En el mes de Septiembre de 1942, habiendo quedado comprendido dentro del Decreto de expropiación de buques extranjeros internados en el país, el buque-tanque francés "Mei rope", se procedió a inventariarlo para tomar posesión de él, haciéndose su avalúo entre peritos de Petróleos Mexicanos y de la Compañía propietaria del buque, recibiendo la Administración de Petróleos Mexicanos en el puerto de Tampico, donde fué abanderado mexicano, con el nombre de "Potrero del Llano II".

Anteriormente se hizo el pago del valor del buque por acuerdo del Sr. Presidente de la República, que importó la suma de ochocientos ochenta y un mil, novecientos dólares.

La Dirección General de Petróleos Mexicanos, a cargo en aquellos años, del Sr. Don Efraín Buenrostro, interpretando acertadamente lo que es la industria del transporte marítimo, que rinde mayores utilidades que la misma industria de producción, formuló desde fines del año de 1940, un programa de adquisición de buques-tanque, dando así un impulso de consideración a la flota petrolera, con la compra de las siguientes embarcaciones, que fueron puestas en servicio sucesivamente y con algunos intervalos diversos de tiempo:

"Los Angeles" de 10,000 toneladas de peso muerto, que se denominó "Toteco".

"Hugotón", de 11,050 toneladas de peso muerto, que se denominó "Tamaulipas".

"Hoxbar", de 11,370 toneladas de peso muerto, que se denominó "Veracruz".

"Dillwing", de 10,700 toneladas de peso muerto, que se denominó "Cacalilao".

"Hasley", de 10,700 toneladas de peso muerto, que se denominó "Fubero".

"Aztec", de 35,000 barriles de capacidad de carga, que conservó su nombre de "Azteca".

Estos seis buques-tanque fueron adquiridos sin que se hubiera logrado cambiarles la matrícula americana a que pertenecían, por circunstancias especiales de la guerra mundial, que no pudieron ser eludidas por nuestro gobierno, por cuyo motivo continuaron haciendo el servicio para Petróleos Mexicanos, con su matrícula americana para cuyo efecto tuvo que constituirse en los Estados Unidos, bajo sus leyes, una compañía que administrara los buques, bajo la razón social "Mexico Shipping and Trade Company", dependiente de la Administración de Petróleos Mexicanos.

Al terminar la guerra mundial y ya no habiendo impedimento alguno, pudo lograrse la completa traslación de dominio de aquellos buques a la matrícula mexicana y fueron registrados en el puerto de Tampico, como propiedad de Petróleos Mexicanos.

Dicha Administración, habiendo perdido los buques que fueron torpedeados durante la guerra mundial y habiendo aumentado sus necesidades de transporte de productos adquirió por compra en los Estados Unidos en el año de 1945 los cuatro buques-tanque del tipo de construcción que se llamó "Liberty" de 7,218 toneladas de registro bruto, que recibieron los nombres siguientes: "Atzacapotzalco", ex-"L. Thompson", "Ciudad Madero", ex-"C. Sholes"; "Reynosa", ex-"H. L. Elsworth"; y "Mata Redonda", ex-"R. J. Cleveland". A

estos buques debe agregarse el de motor que poco más tarde fué adquirido también en los Estados Unidos, con el nombre de "Salamanca".

Posteriormente la propia Administración de Petróleos Mexicanos adquirió por compra el buque-tanque de motor "Miguel Alemán", ex-"Aruba", de construcción española, de 8,356 toneladas de registro bruto, que se puso en servicio en el año de 1951 y fue destinado a la costa del Pacífico.

Más tarde, en el año de 1954 fué adquirido por compra el buque motor de origen noruego, de 8,255 toneladas de registro bruto que fué bautizado con el nombre de "Miguel Hidalgo", por haberse puesto en servicio precisamente en el año dedicado al Padre de la Patria.

Con la adquisición de este último buque, la flota petrolera mexicana, al finalizar el año de 1958, contaba con los elementos siguientes:

Dieciocho buques-tanque, ocho remolcadores de alta mar, una draga fija con succión de veinte pulgadas de diámetro, con un total de ciento treinta y tres mil toneladas de registro bruto, además de muchas embarcaciones menores, pangos y chalanes.

Se incluye en aquel tonelaje de registro bruto, ex-"Poza Rica", que fué recuperado por Petróleos Mexicanos, de los tres buques-tanque que mandó construir en Italia en el año de 1939, y que fueron incautados por el gobierno de aquella nación durante la última guerra mundial.

En los círculos marítimos del país, siempre se había tenido la creencia y seguridad de que para lograr el progreso de nuestra Marina Nacional, y de que México ocupara el lugar que le corresponde en importancia marítima, de acuerdo con sus recursos naturales y producción y su situación geográfica de privilegio, se necesitaba establecer un órgano oficial de suficiente fuerza política, que controlando todos los servicios marítimos y sus conexos, diera impulso a una rama de la Administración de tanta importancia como el de Marina.

Estas fueron las ideas y razones que fundaron las gestiones que el autor de esta Historia Marítima de México, en

su carácter de Senador por el Estado de Veracruz, iniciara ante las Comisiones Unidas de Gobernación y Puntos Constitucionales del Senado de la República, para la creación de un Departamento Autónomo de Marina y así fué como se logró realizar una aspiración que desde hacía muchos años, se mantenía latente en el ambiente marítimo de México.

Las citadas comisiones del Senado estaban integradas por los siguientes Senadores: Jonás García, Miguel G. de Velazco, Joaquín Argüelles y R. Jiménez Mérito, quienes aceptaron de buen grado la iniciativa de incluir en el proyecto relativo, la creación del Departamento Autónomo de Marina, tal vez debido a que fué propuesto por un Marino (el autor) y porque un miembro de dichas comisiones era también un Marino: el Sr. Miguel G. de Velazco.

El dictamen de las mencionadas comisiones que fué puesto a discusión y aprobado, decía en su parte conducente:

“En el período pasado se presentó por varios CC. Senadores un proyecto de modificaciones a las Secretarías de Estado, pidiendo la creación de un Departamento de Marina. Las comisiones desde entonces, ya habían dictaminado aceptar dicho proyecto, por creerlo de grandes beneficios para el porvenir comercial y marítimo del país, y ahora no hacemos otra cosa sino recordar los motivos que entonces tuvimos para aceptar aquella iniciativa, y que son: Primero, porque se concentran en un sólo Departamento cuestiones afines, que hasta ahora han estado dispersas en varias Secretarías, produciendo desórdenes o irregularidades que en algunos casos han llegado a la completa anarquía, por la multiplicidad de criterios o por falta de unidad en el mando; Segundo: porque se confían a manos expertas y especialistas, esta serie de cuestiones que tanto afectan a la defensa nacional y al desarrollo de sus industrias y comercio, con lo que sin duda se conseguirá adelanto efectivo para esos ramos que hasta hoy han vegetado en situación lamentable, que no responden a las necesidades públicas que están llamados a satisfacer”.

“Art. 11º—Corresponde al Departamento de Marina:

“Marina de Guerra”.

“Escuelas Navales”.

“Escuelas Náuticas”.

“Arsenales, Diques y Varaderos”.

“Marina Mercante y Vías Navegables”.

“Costas, Puertos y Faros”.

“Zona Marítima y Fluvial”.

“Servicios Meteorológicos y Astronómicos en las costas y puertos”.

“Inspección y vigilancia de los barcos de pesca”.

“Jurisdicción sobre las islas despobladas”.

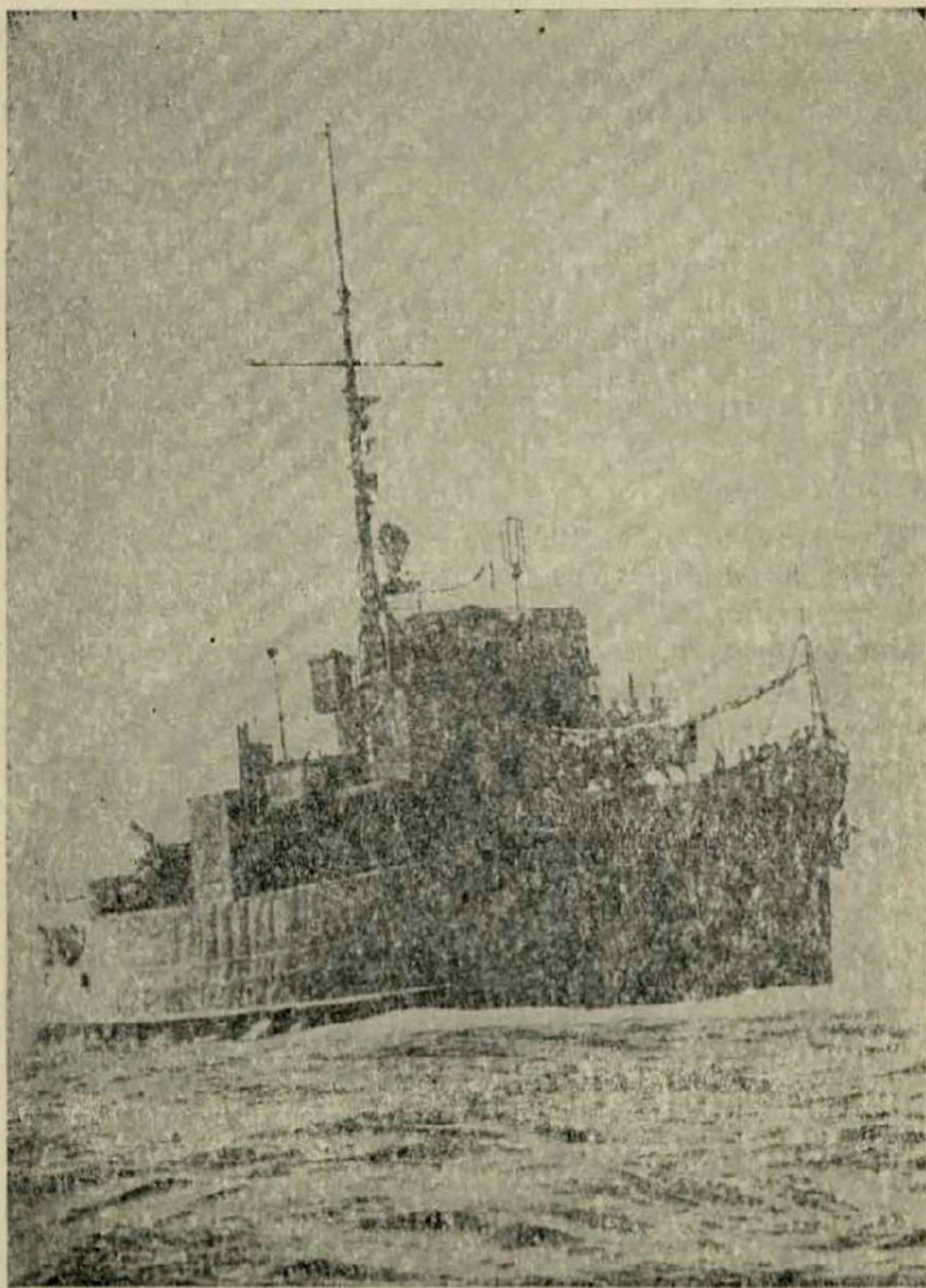
TRANSITORIO.—Esta Ley comenzará a regir el día de su promulgación.

“SALA DE COMISIONES DEL SENADO.—México, 14 de Marzo de 1921.—Alfonso Cravioto.—Jonás García.—M. G. de Velazco.—Joaquín Argüelles.—R. Jiménez Mérito.—Rúbricas”.

“Al margen: Marzo 14 de 1921.—Primera lectura e imprimase.—Barrón Vázquez.—Rúbrica.—S. S.”

El año de 1939 se publicó en el “Diario Oficial” la nueva Ley de Secretarías de Estado, creando el Departamento Autónomo de Marina, que comenzó a funcionar en Enero de 1940, siendo designado Titular, el Comodoro Maquinista Naval Don Roberto Gómez Maqueo.

Se fusionaron en dicha dependencia los diversos servicios de la Marina Mercante, de Obras Marítimas, de Pesca, de Alumbrado Marítimo, de Zonas Marítimas y otros, con lo que se realizó un proyecto que desde hacía años, habían forjado los marinos mexicanos, al considerar que agrupándose todos los servicios afines de Marina, bajo un solo departamento autónomo, se conseguiría el ansiado progreso efectivo de esa importante rama de la administración pública.



El Guardacostas "Virgilio Uribe".

Habiéndose puesto en venta en los Estados Unidos, varias embarcaciones de guerra, excluidas del servicio de la Armada americana, nuestro gobierno adquirió por compra cuatro de ellas, del tipo que dió en llamarse de "fragata" y que se les puso por nombres: "Río Papaloápan", "Golfo de California", "Usumacinta" y "Tehuantepec", compradas en el puerto de Seattle, Wash., en el mes de Febrero de 1949.

Dichas embarcaciones quedaron al servicio de la costa del Pacífico, siendo adquiridas sin armamento, que después se fué instalando, consistente en tres piezas de tres y media pulgada, dos ametralladoras de 40 mm. cuatro de 20mm. y armamento antisubmarino. De un tonelaje de 2,227 toneladas, 317 pies de eslora y dos calderas "Vickers" de 2,750 H.P. cada una.

Durante el año de 1949 se estableció en la costa del Pacífico, la compañía naviera "Servicios Marítimos de México", que poco antes estuvo actuando como Agente de la "Kine Line", otra pequeña compañía naviera americana que operó con los buques-motor "Molokai" e "Hidalgo".

El Capitán de Altura mexicano Oscar Schindler, de la Escuela Náutica de Mazatlán, logró establecerse independientemente, iniciando las labores de aquella compañía naviera "Servicios Marítimos de México", con un pequeño capital, e invitando como coparticipantes, a algunos compañeros suyos, Capitanes mexicanos también, y continuando con éxito brillante hasta la fecha, llegando a operar en el tráfico de altura y de cabotaje, hasta siete buques-motor y 2 vapores, de regular tonelaje, que han mantenido las comunicaciones marítimas en aquel litoral, poniendo un ejemplo de esfuerzo, teñón y competencia, digno de imitarse.

Dichas embarcaciones son las siguientes:

Vapores: "Caribe" y "Santo Tomás".

Buques-motor:

"Dolores"

"Monterrey"

"Sinaloa"

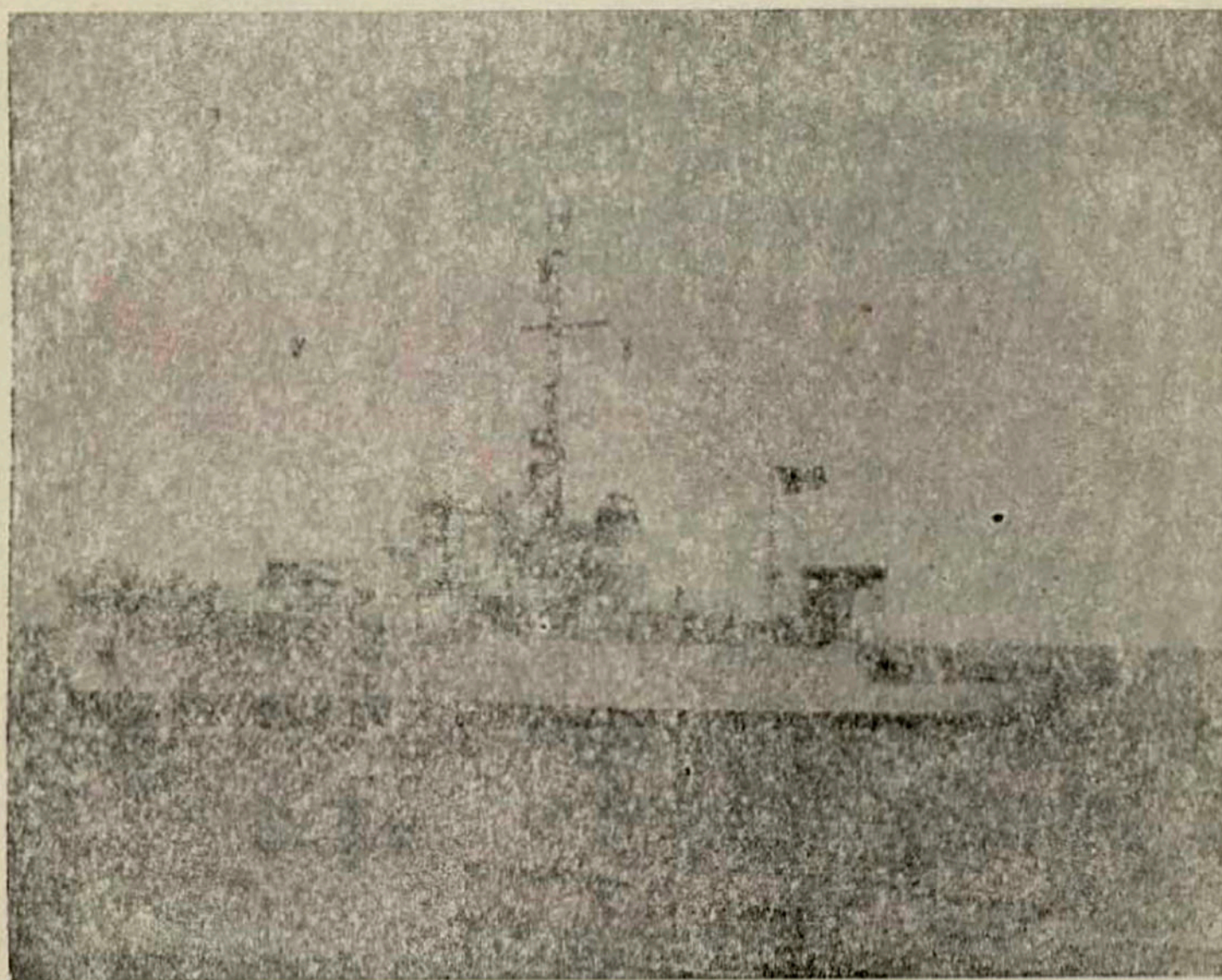
"Anita"

"Corzo"

"Tritón" y "Aries"

de cuyas embarcaciones, la compañía sufrió la sensible pérdida del "Monterrey", del "Caribe" y del "Santo Tomás", que sozobraron con pérdida de vidas, al soplar el ciclón que azotó Manzanillo con violencia extraordinaria en Octubre de 1959.

En el mes de Noviembre del año de 1951, fué comisionado el Sr. Vicealmirante Don Gontrán J. Chapital Ortiz, para comprar y recibir en el mismo puerto de Seattle, Wash. de los Estados Unidos, nueve guardacostas que se designaron con las denominaciones del "G-30" al "G-38" y que llega-



La fragata "Papaloápan", del mismo tipo que las de su clase "Tehuantepec", "Usumacinta" y "California".

ron al país en el mismo año citado, siendo recibidos en el puerto de Manzanillo, Col. Los mencionados guardacostas eran de 170 pies de eslora y 283 toneladas de desplazamiento, quedando al servicio de la costa del Pacífico.

El Departamento Autónomo de Marino funcionó un año escaso solamente, debido a que la Ley de Secretarías de Estado, experimentó nueva modificación, estableciéndose la Secretaría de Marina, que se instaló en Enero de 1941.

Este acontecimiento, de verdadera trascendencia para el futuro de nuestra marina, vino a llenar de esperanzas a todos los elementos marítimos del país, que vieron en la nueva Secretaría de Marina al órgano gubernamental de influencia y fuerza política bastante, para impulsar todos los ramos de la industria marítima de la República; para mejorar e incrementar la fuerza naval de nuestra Patria y para acrecentar nuestra flota mercante.

Fué nombrado Ministro de Marina el Sr. General de División Don Heriberto Jara, a quien tocó por tanto, ser el primer funcionario en la historia de México, que ocupó aquella cartera; Subsecretario el Sr. Contralmirante Don Othón P. Blanco, prestigiado Jefe de la Armada y Oficial Mayor el Comodoro Don Angel Corzo Castillo y la Secretaría inició sus labores administrando un presupuesto, limitado, que apenas alcanzaba para cubrir con deficiencia, las más urgentes necesidades de los diversos servicios de marina.

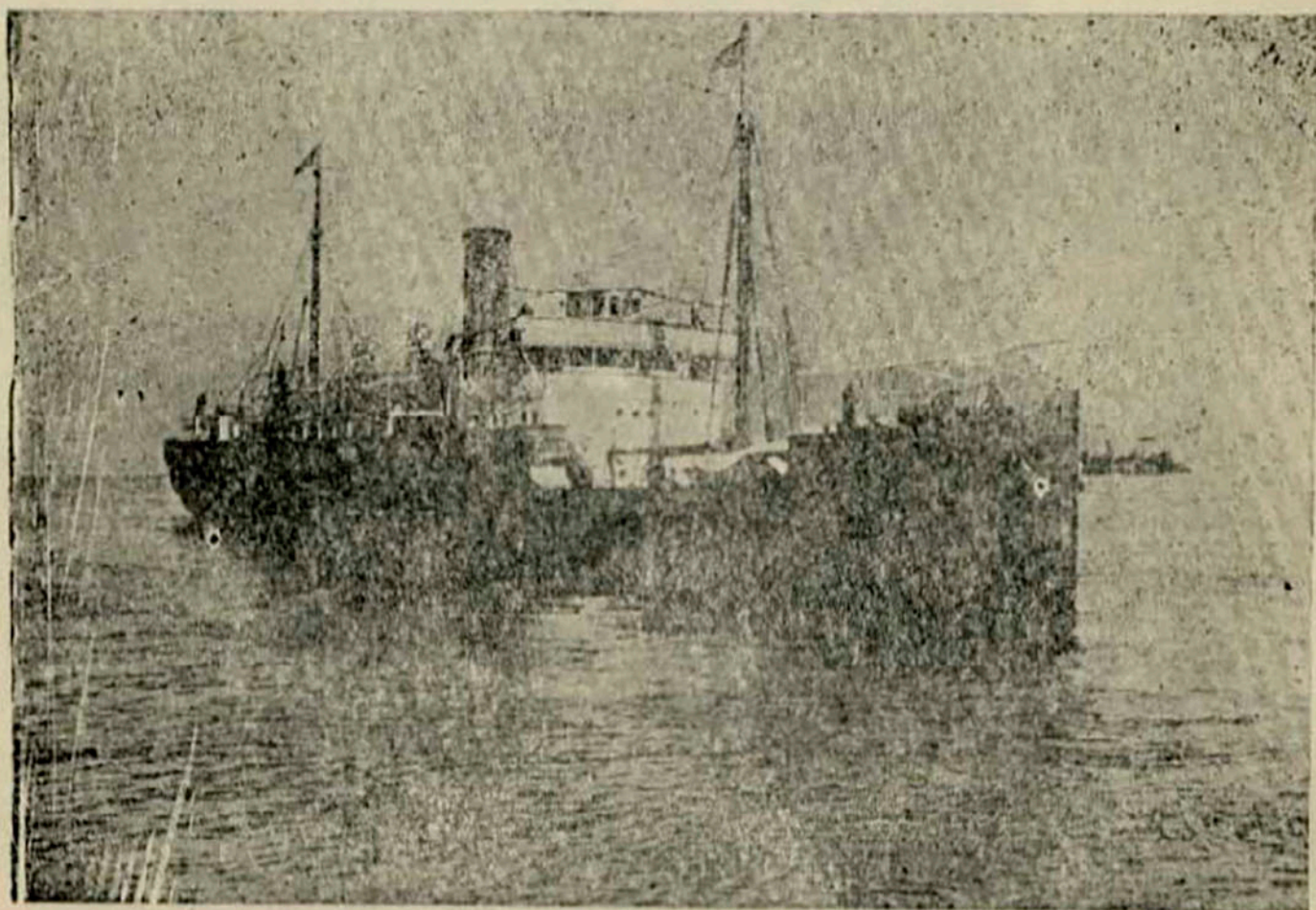
No pasó mucho tiempo sin que comenzaran a sentirse los efectos de las disposiciones y gestiones llevadas a cabo por el Ministerio de Marina; se aumentaron los efectivos de la Infantería Naval; proyectó la instalación de diques y astilleros; se mejoró el armamento de los cañoneros en servicio; se adquirieron embarcaciones, caza-submarinos; se modificaron algunas leyes y reglamentos del servicio de marina y se reanudó la construcción de algunas obras marítimas.

Como un homenaje a la Marina Nacional, a iniciativa de algunos marinos, fué creado por Decreto Presidencial, el "Día de la Marina", señalándose el primero de junio de cada año para dicha celebración, que viene efectuándose desde el

año de 1942, con diversos festejos que se organizan en los puertos marítimos y fluviales.

Se eligió el primero de Junio, por haber sido en esa fecha cuando se dió cumplimiento a lo dispuesto en el Art. 32 constitucional, que establece que todas las personas que integran las tripulaciones de los buques mercantes y de guerra que arbofen el pabellón mexicano, deben ser mexicanos por nacimiento.

Prácticamente fué el día Primero de Junio de 1917, cuando se llevó a cabo la nacionalización de la Marina Nacional, no precisamente porque pasara a depender de la Administración Pública, el material flotante de la marina mercante, sino porque desde entonces, se integraron las tripulaciones de nuestros buques, en su totalidad, con mexicanos por



El vapor nacional "CHIAPAS" de la "Compañía Naviera de los Estados", de México.

nacimiento, suprimiéndose la autorización anterior de embarcar capitanes, pilotos, maquinistas y marinería en las embarcaciones mexicanas, a extranjeros nacionalizados mexicanos, que frecuentemente desplazaban a los marinos mexicanos, de los puestos de a bordo que legítimamente les corresponden.

El día primero de Junio de 1942, como número de los festejos del "Día de la Marina", se llevó a cabo la inauguración del edificio destinado a la "Casa del Marino", en el puerto de Veracruz; el día 15 de diciembre del propio año, se iniciaron los trabajos para la construcción de un dique seco y de un astillero en el mismo puerto jarocho; en aquel año se iniciaron los trabajos para la construcción de un dique seco en Coatzacoalcos; se proyectó la instalación en Tampico de un astillero para la construcción de buques de mediano tonelaje; se procedió a la reparación de las escolleras de Coatzacoalcos y de Veracruz y se iniciaron varias construcciones y obras para mejorar las condiciones de varios de nuestros puertos, entre otros las de Frontera, hoy Alvaro Obregón, y las de Manzanillo, donde se construye una dársena en lo que es la laguna de Cuyutlán y del dragado en Salina Cruz, puerto azolvado desde hacía mucho tiempo, así como se proyectaron y comenzaron los trabajos de mejoramiento del puerto de Acapulco.

Con apoyo en la Ley de Préstamos y Arrendamientos de los Estados Unidos, se gestionó con el gobierno de aquel país, la compra de buques caza-submarinos, designándose comisiones de oficiales y marinería de la Armada, para que fueran entrenadas en diversos puertos americanos, en el manejo de dichas embarcaciones.

De Octubre a Noviembre de 1943, comenzaron a recibirse las primeras unidades, llegando a Veracruz tres de ellas que entraron desde luego en servicio.

Estaban armadas con un tubo lanzatorpedos, artillería antiaérea, un tubo-mortero para lanzar cargas de profundidad dotadas con motores de gasolina para darles veintitres millas de velocidad.

Puede decirse pues, que bajo la administración de la nueva

Secretaría de Marina y con el año de 1942, se inició una era de progreso para nuestra Marina Nacional, como lo esperaban desde hacía ya mucho tiempo, todos los contingentes marítimos del país, como marinos y marineros, armadores, navieros, pescadores, estibadores embarcadores y demás elementos que viven conectados con el mar.

Pero han pasado los años, y desgraciadamente aquel ritmo de progreso con que se inició la Secretaría de Marina, no ha continuado su desarrollo sino antes bien, aquella actividad ha venido a menos acentuándose más y más un estancamiento que nos mantiene al margen del progreso marítimo de los demás pueblos americanos.

No supimos aprovechar la brillante oportunidad que se presentó al terminar la segunda guerra mundial, en que estaban prácticamente desaparecidas las comunicaciones marítimas y suspendidas las rutas comerciales del mar; no tardaron en afluir las compañías navieras extranjeras, que controlaron pronto las líneas del comercio marítimo que corresponden exclusivamente a México, y los tres millones y más de toneladas de carga, tanto de exportación como de importación, que se mueven en nuestros puertos, se transportan en buques noruegos, americanos, franceses, alemanes, españoles y de otras nacionalidades, menos en buques mexicanos, dejando de ganar nuestro país por concepto de flete marítimo, más de treinta millones de dólares al año, cantidad suficiente para sostener una flota de veinte trasatlánticos mexicanos.

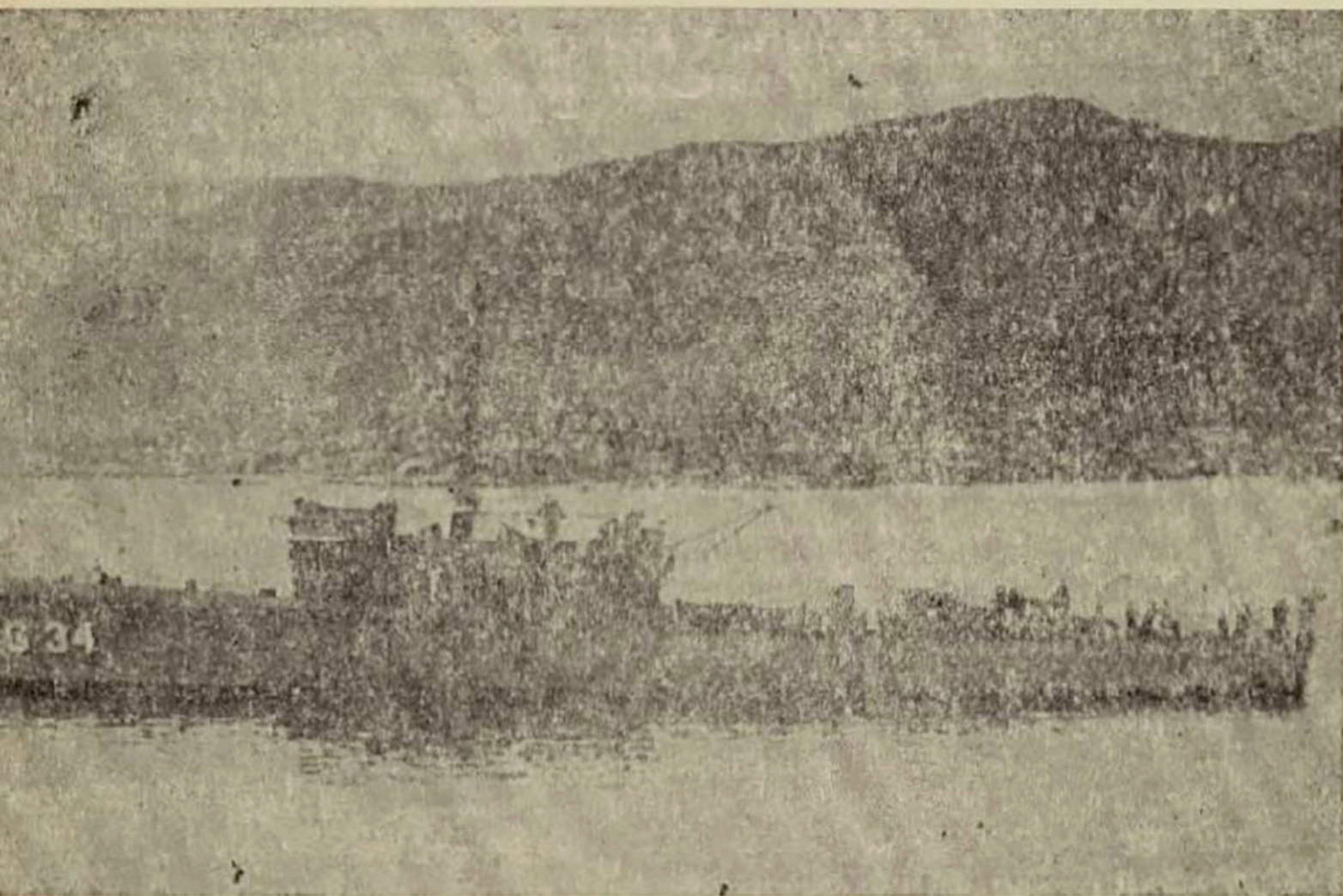
El día primero de Diciembre de 1946, se inició el régimen del Sr. Licenciado Don Miguel Alemán Valdéz como Presidente de la República, quien nombró como Subsecretario de Marina, Encargado del Despacho, al Sr. Contralmirante Don Luis Schaufelberger, quien sustituyó en el cargo de Secretario, al Sr. General Don Heriberto Jara, que como ya se dijo, fué el primer funcionario, en la Historia de México, que ocupó la cartera de Marina de reciente creación; el Contralmirante Schaufelberger desempeñó el cargo hasta el 31 de Diciembre de 1948, siendo relevado por el Comodoro Don David Coello Ochoa, como Titular de aquel Ministerio.

Posterior y sucesivamente hasta la fecha, han ejercido el

cargo de Secretarios de Marina, en las fechas que se indican, las personas siguientes:

Capitán de Altura, Alberto J. Pawling, el 22 de Octubre de 1949; Licenciado Raúl López Sánchez, el 7 de Febrero de 1952; General Rodolfo Sánchez Taboada, el 1º de Diciembre de 1952; Almirante I. M. N. Roberto Gómez Maqueo, el 23 de Diciembre de 1955; Vicealmirante Héctor Meixuerio Alexandre, el 1º de Abril de 1958, como Encargado del Despacho; y Almirante Manuel Zermeño Araico, el 1º de Diciembre de 1958.

La administración gubernamental del Sr. Presidente Don Adolfo Ruiz Cortínez, se inició poniendo en práctica un pro-



El Guardacostas "G-34". — Tipo de los nueve adquiridos en los Estados Unidos

grama de progreso marítimo, que dió en llamarse "La Marcha al Mar", que llenó de esperanzas a los elementos marítimos nacionales, pues se creyó que apoyando y fomentando el propio gobierno de la República una campaña de tal naturaleza, pronto se encauzaría México e un positivo progreso marítimo.

Prácticamente nunca se formuló un programa escrito, real y efectivo, pues tal programa se concretó a la expresión de opiniones externadas por algunos funcionarios y a una campaña de prensa, muy exigua por cierto, y lo que vino a paralizar la famosa "Marcha al Mar", fué la opinión oficial, de que era la iniciativa privada, de la que se esperaba nuestro progreso marítimo.

En nuestro país es muy poco conocido por los hombres de empresa, el negocio del flete marítimo, y siendo un negocio de mucho riesgo y que requiere gran capital, es muy difícil que se manifieste la iniciativa privada en aquellas actividades, que se concretan en resúmen, a la compra de buques, para luchar por la conquista de las rutas comerciales marítimas y ganar el flete.

Mientras el gobierno de la nación no establezca las primeras líneas con buques de su propiedad, para arraigar la costumbre del flete marítimo que se ha perdido y absorba las pérdidas que costará dicho arraigo, nadie se atreverá a sufrir tales riesgos, y seguiremos con los ojos vendados y con nuestros puertos desiertos de buques de bandera mexicana.

Cuando menos, debería aprovecharse la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante, que se ha dejado en olvido, para fomentar la creación de líneas de navegación con buques de propiedad particular, que no faltarán de parte de la iniciativa privada, si se garantiza que con una subvención adecuada, no sufrirán pérdidas.

Así es como en lejanos tiempos se consiguió el servicio de buques de propiedad privada, para establecer las comunicaciones marítimas entre nuestros puertos que permanecían aislados, en ambas costas como ya se ha relatado, y en las últimas décadas, compañías de importancia, estuvieron dando un buen servicio con magníficos buques mexicanos

en tráfico de altura y cabotaje, acogidas a la citada Ley de Subvenciones.,

La misma falta de iniciativas y de empeño por mejorar los servicios que se observa en las esferas oficiales, respecto a la Marina Mercante, se manifiesta en lo que respecta a nuestra Marina Militar. No tenemos siquiera un buque-escuela que tanta falta hace para la preparación del personal.

Y pensar que nuestro México tiene los recursos suficientes para sostener una modesta y moderna fuerza naval, que nos equipare con nuestros hermanos del Sur, Chile, Argentina, Brasil, Perú, son países de recursos semejantes a los de nuestra Patria y poseen una fuerza naval digna de su representación y una flota mercante de importancia, que controla su tráfico de altura y de cabotaje.

Sin embargo, han comenzado ya a renacer nuestras esperanzas, al ver desarrollarse las diversas actividades de la Secretaría de Marina, a cargo del Sr. Almirante Don Manuel Zermeno Araico, que ha logrado nuevos progresos y ha dado impulso a los diversos ramos de Marina.

Se ha intensificado el programa de construcciones marítimas, continuando y terminando las obras ya iniciadas y proyectándose otras que darán facilidades tanto al tráfico marítimo con nuevos puertos, como a las maniobras de embarque y desembarque, con nuevas instalaciones.

Se ha reorganizado totalmente el funcionamiento del Departamento Médico de la Sría. de Marina, expidiéndose reglamentos que regulan todos sus servicios, que han mejorado en cuanto se refiere a personal y material, dándose mayor atención a su función social, a la integración del Cuerpo de Sanidad Naval y sus auxiliares y mejorando el servicio del Sanatorio Central en la Ciudad de México y estableciendo Unidades Médico-tipos en los litorales.

El servicio de Dragado se ha incrementado grandemente, elevando a la categoría de Dirección General su órgano administrativo y aumentándose el equipo de dragado, que actualmente cuenta con veintiuna dragas, incluyendo entre ellas, a seis que han sido puestas en servicio en estos últimos años, de las que tres son estacionarias con tubo de succión

de ocho y diez pulgadas, construidas en el país; una estacionaria con tubo de succión de doce pulgadas, construida en Deggendorf, Alemania, y dos de propulsión propia con tubos laterales de 16 pulgadas.

Las dragas "Palizada" y "Guayalejo", se han destinado al dragado de las barras de las lagunas Tamiahua y San Andrés, que frecuentemente se asolvan y cierran, produciendo trastornos graves en las pesquerías, por el aumento en la salinidad en las aguas.

Se ha dispuesto últimamente que la draga "Papaloapan" se traslade al Pacífico, vía canal de Panamá, con el fin de dragar un canal para embarcaciones de pequeño porte en el nuevo puerto Belisario Domínguez, (antes Paredón) en el Estado de Chiapas. También se ha dispuesto que la misma draga, terminado su trabajo en Belisario Domínguez, se traslade a Tobolobampo, donde abrirá un canal rompiendo la barra.

Se ha logrado un importante incremento en el tonelaje de nuestra Marina Mercante, con el establecimiento de nuevas compañías navieras que han puesto en servicio algunos buques en ambos litorales, como se expresa en el cuadro siguiente:

Año de 1959	341,615 toneladas brutas.
„ 1960	383,849 Idm.
„ 1961	395,032 Idm.
„ 1962	419,768 Idm.
„ 1963	511,270 Idm.

Se han establecido las siguientes compañías navieras:

"Flota Mercante Nacional", S. A., que ha puesto en servicio los buques-tanque siguientes, para la transportación de productos de Petróleos Mexicanos:

Artículo 32 Constitucional"	11,197 T. B.
"Revolución"	12,422 T. B.

La misma compañía ha puesto en servicio los buques siguientes para el transporte general de carga:

"Amado Salazar"	5,370 T. B.
"Venustiano Carranza"	6,144 T. B.

“Navieros Unidos de México”, S. A. que ha puesto en servicio el “San Lorenzo”, de 494 toneladas de registro bruto.

La compañía naviera “Servicios Marítimos Mexicanos”, S. A., que ha puesto en servicio las siguientes embarcaciones:

“Hermosillo”	498 T. B.
“Oaxaca”	330 T. B.
“Tepic”	330 T. B.
“Tuxtla”	399 T. B.
“María Francisca”	611 T. B.

La compañía “Marítima Mexicana”, que ha puesto en servicio las siguientes embarcaciones:

“Colima”	493 T. B.
“Culiacán”	1,435 T. B.
“Chilpancingo”	496 T. B.
“Mexicali”	543 T. B.

La compañía “Turística Mexicana”, S. A., que puso en servicio el vapor “Acapulco”, de 15,043 toneladas de registro bruto, para el tráfico de carga y pasajeros.

Durante el año de 1961, se estableció la compañía “Transportación Marítima Mexicana”, S. A., que puso en servicio los siguientes buques:

“Constitución”	7,060 T. B.
“Toluca”	2,510 T. B.
“Guadalajara”	2,546 T. B.
“Mérida”	2,415 T. B.
“Monterrey”	2,312 T. B.

La compañía “Naviera de California”, S. A., que ha puesto en servicio el vapor “San Luciano” de 3,080 toneladas de registro bruto.

Por su parte, Petróleos Mexicanos ha hecho la adquisición de los siguientes buques-tanque para su propio servicio:

“Presidente Madero”	11,815 T. B.
“Presidente Juárez”	10,759 T. B.
“Presidente Carranza”	11,307 T. B.

Nuestros pequeños astilleros en estos tres últimos años, han construido hasta doscientas once embarcaciones de pesca de pequeño porte, con un total de diez mil quinientas toneladas de registro bruto.

En el año de 1959, por Decreto Presidencial, se reformó el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, creando la Dirección General de Faros e Hidrografía.

La Secretaría de Marina ha fomentado los eventos marítimos; a fines del año pasado se realizó una exposición de modelismo naval, con premios para los aficionados a la construcción naval, que otorgó un Jurado especial.

En Marzo de 1951 se autorizó la celebración de dos regatas de embarcaciones de vela: una de Manzanillo a Zihuatanejo y Acapulco y otra de Los Angeles a Mazatlán.

En Diciembre de 1961 La Federación Mexicana de Lanchas de Motor, celebró en el puerto de Acapulco, el IV Maratón de Copas de Oro.

En el mismo mes se otorgaron sendos permisos para el establecimiento del Servicio Público de Remolque en Coatzacoalcos y en Manzanillo y posteriormente se expidieron autorizaciones para igual servicio en Mazatlán y en Acapulco.

La Secretaría de Marina participó en la Conferencia Internacional para la Revisión de la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, de 1960, a la cual México se adhirió sin reservas.

Se creó la Comisión Técnica Mexicana para la prevención de la contaminación de las Aguas del Mar, por hidrocarburos, en cumplimiento de lo dispuesto en la Convención relativa.

Por lo que respecta al servicio de nuestra Marina Militar, también se ha experimentado durante estos últimos años, un gran impulso, que comprende un mejoramiento en todos los servicios de la Armada tanto de personal como de material.

Por los años de 1947 a 1948, se adquirieron por compra al gobierno de los Estados Unidos, cinco corbetas de 600 toneladas de desplazamiento, propulsión de motores diesel y armadas con una pieza de artillería de tres y media pulgadas, a las que se dió por nombres "Tomás Marín", "David

Porter, "Virgilio Uribe", "Pedro Sainz de Baranda" y "Blas Godínez", nombres que fueron de Marineros distinguidos mexicanos, de quienes ya se ha hablado.

De los años de 1959 a 1960, se inició la construcción de embarcaciones para el servicio de la Armada, haciéndose cinco patrulleros con casco de acero de treinta y siete toneladas de desplazamiento, velocidad de quince a diecisiete nudos, destinados al servicio de vigilancia de la Bahía de Chetumal y Río Hondo, dándoles las designaciones de "AM-4" al "AM-8". Dichos pequeños patrulleros fueron construidos en los Talleres Generales de Marina de San Juan de Ulúa y armados con ametralladoras.

También en los astilleros de Marina en Tampico, se construyeron dos patrulleros de 83 toneladas de desplazamiento, motores diesel, de doce nudos de velocidad y armados con ametralladoras de 13.2 mm. a los que se dieron los nombres de "Azueta" y "Villalpando", nombres que fueron de Marineros mexicanos muertos en combate.

Durante el año de 1962, se construyó en el astillero de Marina en San Juan de Ulúa, un transporte de setecientas ochenta toneladas de desplazamiento, al que se dió el nombre de "Zacatecas", con propulsión de motor, velocidad de nueve nudos y armado con ametralladoras de 20 mm. y un montaje de 40 mm.

Así mismo, en el astillero de Tampico, se construyó en el año citado de 1962 un patrullero de treinta y siete toneladas de desplazamiento, casco de acero, propulsión de motor diesel, con velocidad de 18 nudos y armado con ametralladora de 13.2 mm. al que se dió el nombre de "POLIMAR UNO", (abreviatura de Policía Marítima Núm. 1).

Desde el año de 1958 se procedió a reparar los cañoneros "Querétaro" y "Potosí", que experimentaron importante reforma al cambiarse su propulsión de turbinas de vapor por motores diesel, que les dieron mayor radio de acción. Aquel procedimiento se siguió más tarde con el cañonero "Guanajuato".

Ultimamente, en el año de 1962, se adquirieron por compra que se hizo al gobierno de los Estados Unidos, veinte buques dragaminas de Escuadra, con desplazamiento de seis-

cientas ochenta toneladas, propulsión de motores diesel y velocidad original de quince nudos, armados con un equipo de barrido de minas, una pieza de tres y media pulgadas de calibre, dos ametralladoras de 40mm. y seis de 20 mm.

Estos buques recibieron las denominaciones de "DM-1" al "DM-20" y se agruparon en Flotillas de cinco buques cada una, formándose así cuatro flotillas que se asignaron a las Zonas Navales de ambos litorales. Los buques fueron abanderados mexicanos en el puerto de Orange, Tex., donde se compraron, presidiendo el acto de abanderamiento en representación de Alomía.

En el mes de Abril de 1963 se dieron de baja por inútiles los Guardacostas "G-28", "G-31", "G-32", "G-34" y "G-36", después de prolongados y útiles servicios, siendo el primero de los nombrados, el último de los que se construyeron en España el año de 1935.

En el propio mes de Abril del año citado de 1963, se dió de baja al "Zaragoza II", buque-escuela destinado a la preparación de grumetes y aprendices, que fué un yate adquirido de su propietario por nuestro gobierno en el año de 1939. Dicho buque, sufrió un incendio el día 22 de Enero del año citado, que aunque no destruyó sus partes vitales, sí al menos ocasionó desperfectos de consideración que hicieron incoosteable su reparación.

Desde el año de 1961 se estableció el servicio de vigilancia en la costa, por aviones, para lo cual fueron adquiridos en los Estados Unidos, sucesivamente, cuatro aviones anfibia Catalina, bimotores, de patrulla, con los que se integró el Segundo Escuadrón Aeronaval.

Cinco aviones Mentor Monomotores para instrucción, con destino a la Escuela de Aviación Naval.

Cuatro helicópteros Bell-47H, para operaciones de patrulla y salvamento, con los que se integró el escuadrón de Búsqueda y Salvamento y un helicóptero Bell de instrucción.

Posteriormente se adquirieron cinco aviones Beechcraft, bimotores de patrulla, con los que se integró el Tercer Escuadrón Aeronaval.

Durante el año de 1959 se estableció una unidad denominada Primera Compañía de Comando Submarino, formada por buzos, autónomos u Hombres-rana y de escafandra, integrada por personal experto en toda clase de operaciones submarinas, que además de desempeñar dichos trabajos, instruye a personal seleccionado, para toda clase de prácticas de buceo, corte de metales, demoliciones, reparaciones, etc. bajo el agua, que ha prestado muy buenos servicios, en las exploraciones submarinas y operaciones de salvamento.

En el año de 1961 se crearon las Compañías de Infantería de Marina del Servicio Militar Nacional, radicadas una en Veracruz y otra en Acapulco, que vinieron a aumentar los contingentes de esa Arma anteriormente establecida.

Para todos los nuevos servicios de la Armada, hubo necesidad de preparar el personal necesario, para cuyo efecto se modificó el Plan de Estudios de la H. Escuela Naval Militar y se crearon otras Escuelas, que vinieron a complementar las ya establecidas. Ya desde el año de 1924, se instaló en los locales habitables de San Juan de Ulúa, la Escuela de Clases y Marinería de la Armada, antigua Escuela de Maestranza y Marinería que estaba a bordo del cañonero "Bravo" y del Transporte "Progreso". Dicha Escuela se instaló en el edificio que ocupó la Escuela Náutica de Mazatlán y posteriormente se radicó a bordo del buque-escuela "Zaragoza II", que al incendiarse, fué trasbordada al Transporte "Durango".

Ya también desde el año de 1943, se tenía instalada la Escuela de Aviación Naval, en el puerto de Veracruz, cuyo primer Director fué el entonces Teniente de Navío P. A. Lorenzo Egurrola Jiménez.

En el mes de Julio de 1954, a iniciativa de los entonces Capitán de Fragata Humberto Uribe Escandón, Teniente Coronel de I. M. Adolfo Payán Cárdenas y Capitán de Navío Agustín Flores Espinoza, se creó el Centro de Formación y Capacitación del personal de la Armada, que después, siendo Comandante General el Almirante Antonio Vázquez del Mercado, inició sus labores en forma definitiva con la denominación de Centro de Capacitación para el Personal de la Armada, siendo su primer Director el Contralmirante Pa-

blo Escobedo Ruiz. La misión de dicho Centro consiste en la preparación de personal de Clases, en diversos Ciclos, para desempeñar las funciones y empleos de Oficiales de la Escala de Mar.

Por los años de 1957 a 1959, se establecieron en la Heroica Escuela Naval Militar, las carreras de Oficiales de Infantería de Marina y de Oficiales de Intendencia Naval, por lo que el Centro de Capacitación expresado, tuvo que modificar a su vez sus programas, estableciendo las siguientes Escuelas:

De Escala de Mar, para Contramaestres, Condestables, etc.

De Comunicaciones, (con cursos preliminar y avanzado).

De Oficinistas, (con cursos preliminar y avanzado).

De Infantería de Marina (Para Sargentos Primeros).

De Mecánicos de Aviación.

De Enfermeros de la Armada.

El Programa de la Heroica Escuela Naval Militar comprende desde entonces, los estudios para las siguientes carreras:

Cuerpo General.

Aeronáutica Naval.

Infantería de Marina.

Ingeniero Mecánico Naval.

Intendencia Naval.

El día 4 de Noviembre de 1960 salió del puerto de Acapulco el cañonero "Querétaro" al mando de su Comandante el Capitán de fragata Luis Jácome Calderón, con destino a Hawaii, llevando al personal de Alumnos de la Heroica Escuela Naval Militar, en viaje de prácticas de navegación. El propio buque al mando del mismo Comandante, salió del puerto de Salina Cruz, con destino al Callao y Valparaíso, el día 4 de Noviembre de 1961, llevando a los Alumnos de la Heroica Escuela Naval Militar, en viaje de prácticas de Navegación.

En el año de 1962, se organizó en Acapulco la Flotilla integrada por los cañoneros "Querétaro" y "Potosí", al mando de sus Comandantes Capitanes de Fragata Enrique Ama-

do Avila y Raúl Alcalá Martínez respectivamente, que salió de dicho puerto el día 10 de Mayo de 1962 citado, en viaje transpacífico, en visitas de cortesía a los puertos de Pearl Harbor, Isla Guam, Manila, Yokohama e Isla Midway, conduciendo a los Alumnos de la Heroica Escuela Naval Militar en viaje de prácticas de navegación.

Este viaje fué de gran significación, pues además de la importancia que tuvo como visita de cortesía, revistiendo el carácter de avanzada diplomática como es la que representan todos los buques de guerra de un país que visitan otro, vino a emular y a revivir los recuerdos casi olvidados ya, de aquel interesantísimo viaje que realizó la flota de la Nueva España, que se hizo a la mar del puerto de Navidad en el año de 1564 al mando de su Capitán General el Adelantado Don Miguel López de Legaspi y del Padre Fray Andrés de Urdaneta, con órdenes del Rey de conquistar y poblar las Islas Filipinas.

Vino también a recordar aquel brillante comercio marítimo que cobró gran auge durante muchos años, entre la Nueva España y el Asia, haciendo de nuestro puerto de Acapulco, la única y gran terminal en la costa de América, de aquel tráfico que realizaba el famoso "Galeón de Filipinas" o "Nao de China" como dió en llamarse, que traía ricos cargamentos de porcelanas, muselinas, mantones y telas de seda, cofres y lacas de la China y del Japón, obras de arte de oro y plata, especierías y aromas de la India y otros muchos productos y mercancías de gran valor, y regresaba a Manila con no menos ricos cargamentos de barras de plata de las entrañas de México, plata acuñada, grana y cochinilla, cacao y otros productos de la Colonia, comercio que se perdió para siempre por la intriga, temores y malas disposiciones del Gobierno español y del nuestro después.

El día tres de Agosto de 1962, salió de Veracruz el transporte "Zacatecas", al mando de su Comandante el Capitán de Fragata Salathiel López Bravo, con destino a Montego Bay y a Kingston, Jamaica, conduciendo el FUEGO AZTECA, con motivo de los IV Juegos Centro Americanos y del Caribe.

El mismo Transporte "Zacatecas", al mando del mismo Comandante Salathiel López Bravo, salio del puerto de Veracruz el día 16 de Febrero de 1963, con destino a la ciudad y puerto de Santo Domingo, República Dominicana, en visita de cortesía, que hizo acto de presencia en representación de nuestro Gobierno, con motivo del cambio de Poderes de dicho país, regresando a Veracruz el día 16 de Marzo del mismo año.

Para terminar esta somera Historia Marítima de México, conviene copiar aquí parte de lo que el Sr. Don Carlos B. Gómez, que fuera Jefe del Departamento de Marina, escribió en el año de 1888, bajo el título de "La Marina Mercante Nacional".

Como se podrá observar, no obstante que han transcurrido ya más de setenta y cinco años desde que se hizo aquella publicación, los conceptos del Sr. Gómez siguen siendo de actualidad, pues por lo que respecta a la atención oficial que ha recibido nuestra Marina, a través del tiempo; apenas si hasta ahora con la creación del Ministerio de Marina y bajo sus actuales directores, comienzan a tener algún interés los asuntos marítimos del país, en las altas esferas oficiales.

El informe del Sr. Gómez dice así:

"Ceñido el territorio de México por dos mares, el Atlántico y el Pacífico, está llamado a ser, aunque en lejanos días, una potencia marítima. Lo dilatado de sus costas, lo vasto de su territorio y lo variado de sus productos, están indicando que llegará la época en que ocupará un lugar distinguido entre las naciones del orbe, si como se espera, se llegará a constituir un gobierno de orden que nos diera la tan deseada paz, para el desarrollo de sus grandes elementos materiales, y con leyes sabias y una administración moralizadora, no hay duda que se logrará por estos medios, atraer una numerosa inmigración extranjera, inteligente y laboriosa, que se dedique a la vez que los hijos del país, a la agricultura, a la minería y a la industria; y si se siguen fomentando y extendiendo los ferrocarriles, así como mejorando las demás vías de comunicación para hacer fáciles los transportes, quedando

libre de trabas el comercio, se verá muy en breve restablecida la confianza y emprenderse por los capitalistas mexicanos y extranjeros, especulaciones que dejen satisfechos con sus utilidades, a los que a ellas se dediquen.

Una de tantas y muy provechosa y útil al comercio, es la de armadores de buques mercantes para la exportación de los productos sobrantes de la agricultura, de la industria y de la minería, e importaciones; pero esto no puede hacerse ahora por falta de población, porque ¿qué se exportaría en esos buques? Lo que en la actualidad produce la agricultura es tan exiguo, que no debe fijarse la atención en el poco tabaco, vainilla, café, moscabado, henequén, maderas, frutas, etc., a que se da salida para el extranjero porque se carece de brazos para el cultivo y para la industria y es claro que no puede haber Marina Mercante.

“Por consecuencia de lo expuesto, se deduce que está todavía muy distante la época en que se vean en número considerable de embarcaciones de comercio mexicanas, surcar los mares, ostentando en sus mástiles nuestro bello pabellón tricolor, porque esto está como se ha dicho, en relación con la población, la agricultura y la industria y eso no se consigue sino con el transcurso del tiempo, en que el interés privado, libre de toda traba, irá paulatinamente proporcionando los elementos para el caso. Para lograrlo es necesario que el gobierno proteja decididamente la industria; ella es una de las causas a que debe la vecina República de los Estados Unidos del Norte, desde que se hizo independiente, esa fabulosa prosperidad que tanto asombra al mundo.

“También la República Argentina, de la América del Sur, ha logrado como ninguna otra de la raza latina, atraerse la inmigración europea, desviando un tanto su corriente de los Estados Unidos, con acertadas medidas protectoras y leyes de colonización, así como atentas las buenas condiciones de aquellas feraces tierras, se encuentran florecientes y en engrandecimiento.

“La Nueva España, durante la dominación, ciertamente que no estuvo en un lecho de rosas, consecuencia precisa a su ser de Colonia; mas faltáramos a nuestros deberes de grati-

tud y a la más sana razón si no reconociéramos a la que fué nuestra Metrópoli, la civilización que implantó en este hemisferio, los beneficios que impartió y la predilección con que vió a la clase aborígen de Anáhuac. Si hubo errores fueron consecuencia precisa de la época; los mexicanos debemos pues pasar con rapidéz aquellas hojas de la historia y reconocer a España todo lo bueno que le debemos.

“Desde que México se hizo independiente, ha imperado fatalmente un espíritu anárquico, que ha sido un escollo insuperable para el desarrollo de todos los grandes elementos de propiedad con que lo ha favorecido la naturaleza. Van transcurridos sesenta y seis años de su emancipación y todavía se quiere inculpar a la Madre Patria de todo lo malo, sin reconocer el verdadero origen de nuestros disturbios y desaciertos.

“De la gran serie de gobiernos que han regido los destinos de la Nación, con raras y honrosas excepciones, se han ocupado tan sólo del bien particular, haciendo todo política, mas sin ocuparse ni ver por los verdaderos intereses nacionales.

“Deplorable es el abandono con que se ha visto siempre a la Marina Mercante Nacional, pues lejos de haber sido protegida con generosidad para su incremento, se la ha estacionado y puesto trabas, como ha acontecido en todas las épocas con la de México; es muy sensible que como hasta ahora, haya permanecido en un estado tan insignificante y tan limitado, debido a la ninguna protección que ha tenido.

“Hubo época en que a instancias del Ejecutivo, concedió el Congreso a la Marina Nacional, la franquicia de una baja de derechos en una sexta parte, y sólo este privilegio que fué de muy corta duración, reanimó al comercio marítimo por aquellos días, se vió en los puertos de Europa el pabellón mexicano y sus embarcaciones de comercio preferidas para ser fletadas; se vieron marineros extranjeros afiliarse a nuestras matrículas, construirse en Yucatán buques para dedicarse a aquella industria y se lisonjeaban los armadores de que con estas ventajas, se aumentarían considerablemente los elementos de la navegación, como era de esperarse; pero esas ilusiones desaparecieron al observarse que semejante

franquicia, debía extenderse a los buques extranjeros, según los contratos canjeados con sus gobiernos. Habiendo sido derogado el privilegio, vino todo a quedar en el mismo estado que antes.

“El 8 de Septiembre de 1857, fueron suprimidas las matrículas de mar, creadas por la Ordenanza de 1882, pues se creyó que eran incompatibles con las instituciones liberales y eso debido a las ideas tan exaltadas como avanzadas que imperaban en esos momentos, sin meditar ni tener en cuenta que era detener la navegación y concluir con el único elemento de vida para el tráfico mercantil que nos habíamos reservado, después de hecha la independencia.

”La creación de la Marina Mercante Nacional es una idea tan noble como levantada.

“Tenemos capitanes, tenemos puertos, tenemos grandes terrenos vírgenes que cultivar; para exportar esas valiosísimas producciones, ¿por qué no hemos de procurar el fomento de nuestra decaída navegación y el incremento de nuestra agricultura, que es el porvenir de México?

“Hay otra idea tan grandiosa como el canal de Panamá y es la comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec: es decir: por nuestro territorio y por consiguiente México reportará grandes beneficios.

“El Capitán James B. Eads dedicó los últimos años de su vida a perfeccionar el proyecto gigantesco de hacer pasar a través del continente y sobre rieles, todos los buques que actualmente, para pasar del Atlántico al Pacífico, se ven obligados a dar la vuelta por el Cabo de Hornos.

“El Capitán Eads, después de obtener la concesión para el ferrocarril para buques, vino a México, acompañado del Ingeniero civil Elmor Laurence Corthell, quien dirigió y llevó a cabo los estudios previos del terreno, la topografía, trazó y localización del ferrocarril. El Sr. Corthell pasó en seguida a los Estados Unidos, donde siguió ocupándose, con el carácter de Ingeniero en Jefe de la Compañía, de todos los detalles de la obra: hizo construir un modelo de grandes dimensiones en el que se ve al buque dentro del agua, el dique flotante con su cuna para recibir y asegurar el buque por

medio de cojines de movimiento universal, movidos por presión hidráulica, la plataforma especial recortada para evitar los choques y que el apoyo sea siempre uniforme; las vías férreas, las plataformas giratorias flotantes, las locomotoras especiales; todo en fin, lo que puede considerarse como nuevo, está allí funcionando con regularidad perfecta y sin dejar duda respecto de la relativa sencillez de la obra y de su seguro éxito.

“Los arsenales son tan necesarios, pues que en ellos tienen que aglomerarse los materiales que deben surtir a los buques de guerra, que deben haber tantos cuantas sean las divisiones del territorio marítimo, para que cada una cuente con su carenero, depósito de combustible, almacenes bien provistos, etc., etc.

“Los arsenales engrandecen las poblaciones en que se sitúan, pues que llaman a los artesanos con obras constantes, radicándose como es consiguiente, gran número de hombres que buscan trabajo; estos se matriculan y el Estado tendrá la ventaja de contar con gente para las tripulaciones de sus buques de guerra y con trabajadores para sus arsenales, fundiciones, maquinarias, etc.; además de que se allegarán poblaciones a las costas, para impulsar sus grandes recursos y elementos de riqueza” .

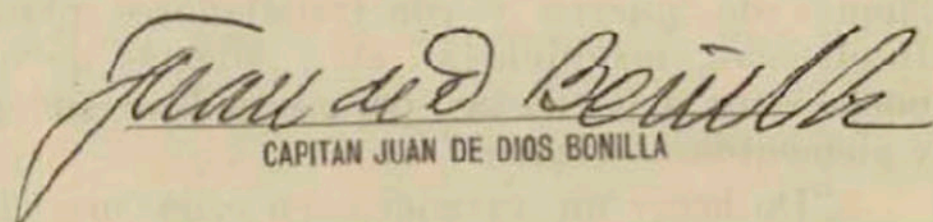
“De haber un varadero en cada una de las divisiones marítimas, se tendrá la ventaja de que los buques de guerra nacionales, hagan sus carenas en ellos, sin llevar el dinero que cuesta al extranjero, sino al contrario, las embarcaciones de otros países, que en sus viajes a las costas de México tengan averías en sus cascos o arboladuras, encontrarán donde repararlas, pagando al Gobierno, el lugar del varadero, muelle o dique flotante, o escrudor, según la clase de máquina que se haya establecido”.

Como se dijo antes, se verá que los conceptos que expresa el anterior informe siguen siendo de actualidad, pues las condiciones en que se encuentra nuestra Marina, distan todavía de ser buenas, no obstante los progresos que se han

logrado durante la administración del Sr. Almirante Manuel Zermeno Araico, cuyo período se ha caracterizado por sus buenas intenciones, logrando mucho en tan poco tiempo y habiendo expresado en recientes declaraciones, que el día 1° de Junio de 1963, con motivo del "Día de la Marina", se inauguraría el tráfico con Europa en buques de bandera mexicana.

Si esto se lograra, comenzaríamos a dejar de estar sujetos y obligados como estamos, al servicio de banderas extranjeras para nuestras importaciones y exportaciones, que alcanzan un volúmen global de más de tres millones de toneladas al año, cuyo flete marítimo, ya cuantioso, lo absorben todo los buques extranjeros que nos visitan.

Es de esperarse que la Secretaría de Marina continuará en su loable esfuerzo de mejorar los servicios a su cargo y que en no lejanos días, nuestra Patria tendrá la suerte de que al realizarse con el apoyo oficial, el mejoramiento efectivo de nuestra Marina, sean los mares de Anáhuac la puerta por donde lleguen el engrandecimiento y poderío de México.



CAPITAN JUAN DE DIOS BONILLA

Ya para terminar la impresión de esta Historia Marítima, hemos tenido la gran satisfacción de comprobar la realización de las declaraciones del Sr. Secretario de Marina, con la noticia dada por la prensa nacional, respecto a la salida el día 21 de Junio de 1963, del primer buque de bandera mexicana en tráfico de Europa a México: el trasatlántico "ARTIC PERN," rentado por la Cía. "Transportación Marítima Mexicana", mientras se termina la construcción, en el Brasil, de los buques ordenados por dicha compañía.

Felicitamos muy calurosamente al Sr. Almirante Manuel Zermeno Araico, que como abanderado de la Marina Nacional, vuelve por los fueros de México en el mar, iniciando firmemente el progreso marítimo de México, como lo hemos deseado tanto.

BIBLIOGRAFIA.-

- México a través de los Siglos.
Historia de Veracruz, por Lerdo de Tejada.
Historia de Campeche, por Joaquin Lanz Trueba.
Historia de Tabasco, por Manuel Gil Sáenz.
Ordenanza de la Marina Española de 1802.
Archivo General de la Nación.
Diversas Revistas y Periódicos.
La Marina Mercante Nacional, por Carlos B. Gómez.
Apuntes Históricos, por Carlos de Cigüenza y Gongora.
Monje y Marino, por J. M. Cueva.
Historia del Comercio con las Indias, por G. de Atiñano.
Ensayo Histórico de la Marina de Guerra Mexicana, por el
Teniente de Navío Arturo López de Nava.
A media Asta.—Apunte histórico por el Capitán de Altura
Rafael López Fuentes.— (Inédita) .
Bernal Díaz del Castillo.— Por Alberto María Carreño.
Diccionario Geográfico e Histórico de Campeche, por Juan de
Dios López Galáz.

FE DE ERRATAS

<i>Pág.</i>	<i>Línea</i>	<i>Dice</i>	<i>Debe decir.</i>
27	24	Naboas establecieron	Nahoas se establecieron.
69	26	salida a la	salida de la
79	21	facilidad	felicidad
84	24	comercio ultramar	comercio de ultramar
120	16	quequeña	pequeña
225		El renglón cuarto debe estar en	lugar del quinto y viceversa.
253	última	el principal	el motivo principal
262	33	entre	contra
266	30	puesto	puerto
266	última	amadhinó	amadrinó
272	13	situado	situando
273	última	del La-	del Ca-
289	19	en lugar de ese renglón debe decir:	—comendáse la fortificación de la barra al Capitán de Fragata
296	28	mercancías en	mercancías producidas en
297	8	podrán	pondrán
315	7	“Democracia”	“Demócrata”
336	28	Zenfreno	Zendrero
397	22	navos	navíos
397	27	Viicieite	Vicente
401	15	auxiliados	auxiliares
403	25	guardia	guanición
404	3	de aislamiento	decaimiento
407	21	el	al
419	4	fondo	forro
427	5	1789	1889
428	9	cañonero “Independencia”	Jefe del Departamento de Marina
428	11	Jefe del Departamento de Marina	Cañonero “Independencia”
445	37	solado	sollado
448	26	estrella	estrecha
454	29	arada	parada
457	3	intestados	infestados
477	6	Australia	Austria
482	28	Enrique Ramírez	Enrique Portaramírez
484	8	Millas	Mills
515	35	y juz	y juzgando imposible poder llegar hasta el puerto de Topolo-

516	13	tapar otro	tapar uno de los agujeros y al pretender tapar otro
523	30	fondeado al Castillo	fondeado frente al Castillo
532	12	Tejesía	Tejería
546	15	crucero mexicano	crucero americano
546	30	ahora no permito	ahora me permito
584	20	por inapropiado	pero inapropiado
601	9	de Oficiales Navales	de la Liga de Oficiales Navales
607	11	tractores	trawlers
611	9	atención del personal	atención, es la preparación del
659	25	dos grupos; el primero integrado por los viejos marinos	consiste en fijar los indispensables y más eficaces servicios
664	23	atracadores	atracaderos
666	31	Petrolera Mexicana	Petróleos Mexicanos
668	2	que	de
668	6	y más tarde	suprímense estas palabras.

INDICE DE LAMINAS

El autor	7
Pescador de canoa	33
Don Hernán Cortés	35
Doña Marina	43
El Emperador Cuauhtémoc	47
Una de las carabelas de Magallanes	85
Portada del primer texto de Construcción Naval y Navegación	101
El Castillo de San Juan de Ulúa	240
El Comodoro Manuel E. Izaguirre	329
Antiguo Escudo de la Escuela Naval Militar	334
Grupo de Jefes y Oficiales de la Armada en el Cincuentenario de la H. Escuela Naval Militar	337
Primero y segundo edificios que ocupó la Escuela Naval	345
Nuevo Escudo de la Heroica Escuela Naval Militar	350
Nuevo edificio de la H. Escuela Militar en Antón Lizardo, Ver.	359
El cañonero "Libertad"	419
El cañonero "Demócrata"	431
La Corbeta-Escuela "Zaragoza"	433
El Transporte "Oaxaca"	435
El buque-escuela de grumetes "Yucatán"	463
El Pontón "Chetumal"	472
El Presidente Díaz inaugura obras portuarias en Veracruz	470
La Draga estacionaria "Tampico"	473
El Guardafaros "Melchor Ocampo"	475
El Guardafaros "Donato Guerra"	477
El cañonero "Veracruz"	481
El transporte "Progreso"	485
El Comandante y Oficiales del transporte "Guerrero"	491
El cañonero "Morelos"	503
El cañonero "Tampico"	508
Fachada del edificio de la Escuela Naval, después del ataque de los ame- ricanos, el 21 de Abril de 1914	529
El cadete Virgilio Uribe	533
El cadete José Azueta	535
Los Jefes y Oficiales de la Escuela Naval, al llegar a Chapultepec, des- pués del bombardeo a Veracruz	545
Tropas de desembarco americanas en el malecón de Veracruz, después de la toma del puerto	547
El personal de la Guardia de la Escuela Naval Militar el 21 de Abril de 1914	549

El transporte auxiliar "Jesús Carranza"	586
Oficiales y marinería del tren de artillería naval	591
El aviso de guerra "Sonora"	595
El vapor nacional "Emancipación"	603
El cañonero transporte "General Guerrero"	619
El vapor nacional "Oaxaca"	621
La moto-nave "Sinaloa"	625
El vapor nacional "Calmex", primer buque-fábrica mexicano	625
El cañonero "Bravo" navegando a la vela	627
El cañonero "Agua Prieta"	629
El aviso de guerra "Tampico"	637
Jefes y Oficiales de la revolución delahuertista	642
El transporte auxiliar "Tabasco"	646
El remolcador "Cernícalo"	649
El acorazado "Anáhuac"	651
El cañonero "Querétaro"	663
El guardacostas "G-28"	665
El transporte "Durango"	669
El buque-tanque "18 de Marzo" entrando a La Habana	671
El buque-tanque "Juan Casiano"	674
El buque-tanque "Las Choapas"	675
El buque-tanque "Faja de Oro"	677
El guardacostas "Virgilio Uribe"	682
La fragata "Papaloápan"	685
El vapor nacional "Chiapas"	687
El guardacostas "G-34"	690

INDICE

Palabras de la Casa Editora	5	
Dedicatoria	9	
Preámbulo	11	
Opiniones de algunos diarios de la capital respecto a Edición anterior	13	
Prólogo de la Edición de los "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional	21	
Preámbulo de la Edición de los "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional	25	
CAPITULO I.—Antecedentes y actividades marítimas del Imperio Azteca.—Primeras expediciones españolas a las costas de Anáhuac.—Expedición de Hernán Cortés y conquista de México.—Doña Marina.—Construcción de los bergantines de Cortés.—El sitio de Tenochtitlán y combate naval en el lago de Texcoco.—Expedición fracasada de Don Pánfilo de Narváez.—Expedición de Don Francisco de Garay.—Diversas expediciones marítimas organizadas por Cortés.—Expedición de Cortés a las Hibueras.—Expedición de Don Alfonso de Saavedra a las Molucas en 1527.—Arribo del patache "Santiago" a Tehuantepec procedente del Poniente.—El Adelantado Montejó y su salida de España al mando de una expedición para conquistar Yucatán.—Primera expedición en aguas del Pacífico al mando de Don Diego Hurtado de Mendoza, que descubrió las Islas Mariás, en 1532.—Descubrimiento del archipiélago de Revillagigedo en 1533.—Expedición de Cortés a la California en 1535.—Expediciones marítimas al Perú en 1533 y 1540.—El astillero de "El Carbón".—El Primer Virrey de México, Don Antonio de Mendoza.—Expedición de D. Pedro de Alvarado al Pacífico.—Expedición de Don Juan Rodríguez Cabrillo a la California.—Expedición de Don Ruy López de Villalobos en busca de las Especierías de orden del Rey.—Desastre marítimo en las Islas Bahamas en 1551.—Expedición de Don Fernando de Soto a la Florida.—Expedición organizada en Veracruz en 1539 contra Florida al mando de Don Tristán de Acuña.—El Concilio de 1555.—Expedición de López de Legaspi con el Padre Urdaneta para conquistar y poblar las Filipinas.—Establecimiento de la Casa de Contratación de Sevilla y del Consejo de Indias.—Disposiciones para reglamentar el comercio marítimo de la Nueva España.—Aparece la piratería y se reglamenta artillar los buques mercantes		27
CAPITULO II.—Expedición de Sebastián Vizcaíno en 1595.—El galión de Filipinas y el comercio con España y el Perú.—La China Poblana.—Construcción de la Fortaleza de San Juan de Ulúa.—Ataque de corsarios franceses a Sital y a Cozumel.—El "San Francisco" primer buque construido en Campeche.—El primer tratado de Construcción Na-		

val y Navegación, editado en México.—Los piratas Jawen y Drake.—El corsario inglés Juan Hawkins.—El francés William Park.—El comercio marítimo de la Nueva España con el Asia, Europa y Centro y Sud América.—Invasión de filibusteros ingleses a la isla del Carmen.—Creación de la Armada de Barlovento.—Descubrimiento del estrecho de "Juan de Fuca" en 1592.—Expedición para someter a las tribus de Yucatán.—Expedición del Capitán Cardona en el Pacífico y su encuentro con piratas holandeses.—Expedición de Vizcaíno al Japón.—Los holandeses en el Pacífico.—La piratería en aumento.—Diego "El Mulato" y "Pié de Palo" en Campeche.—Disposiciones para combatir la piratería.—Mejoramiento de la Real Armada de Barlovento.—Expedición de Casanate comisionado por el Rey.—Auxilio de la Nueva España a Jamaica.—El pirata Juan Morgan y sus tropelías.—Espantoso saqueo de Veracruz en 1683 y de Campeche en 1685.—Lorencillo.—Expedición a California en 1683.—Expedición contra Santo Domingo y operaciones de la Real Armada de Barlovento.—Nueva expedición en busca de la colonia francesa en el Golfo.—Combate de la Real Armada de Barlovento con la Escuadra francesa cerca de Santo Domingo

89

CAPITULO III.—Operaciones de los franceses en favor de España, en la costa del Golfo de México.—Expedición del Gobernador de Tabasco contra los ingleses de la Isla del Carmen.—Los ingleses en Belize.—Expedición del Padre Ugarte a la California.—Expedición de la Armada de Yucatán contra los ingleses de Belice.—Expedición de Don José de Gálvez a la California en el año de 1769.—Nueva expedición al mando de Don José Rivas Betancourt, Gobernador de Yucatán, contra Belice.—Tratado que regularizó la situación de los colonos en Belice.—"Expediciones de Altura" a las Californias.—Expedición de las goletas "Sutil" y "Mexicana" al Noroeste de California en 1792.—Nueva expedición del gobernador de Yucatán sobre Belice.—Los buques construidos en Tlacotalpan y en Coatzacoalcos.—Pérdida de la Real Armada de Barlovento.—Servicio de correos con España.—El "Manifiesto de Carga" y el "Seguro Marítimo".—Los guardacostas construidos en La Habana.—El puerto de San Blas.—El faro de San Juan de Ulúa.—Situación de la Nueva España al terminar el Siglo XVIII

153

CAPITULO IV.—Aparecen plagas en la región de Tabasco.—El censo de Veracruz en 1807.—La fragata francesa "Vaillante".—Motín en Veracruz.—Auxilios de Veracruz a la Madre Patria con motivo de la guerra con Francia.—Pérdida de la goleta "Felicidad" en Veracruz.—Iniciación de la guerra de Independencia.—El Cura José María Mercado y la campaña del Oeste.—Toma de San Blas por los insurgentes.—Llegada de las primeras tropas españolas para combatir la sublevación.—Disposiciones diversas para someter a los insurgentes.—La toma de la Roqueta por Don Pablo Galeana.—La primera fuerza naval de los insurgentes.—La bandera mexicana.—La goleta de guerra "Iguala".—La expedición de Don Francisco Murias contra los insurgentes.—La expedición de Don José Rincón contra Boquilla de Piedra.—Operaciones de los insurgentes del guerrillero Encarnación Rosas en la isla Mezcala de la laguna de Chapala.—La fragata española "Efigenia" en Campeche.—

Ataque de corsarios al Presidio de Monte Rey en la Alta California.—Expedición de Don Francisco Javier Mina que desembarcó en Soto la Marina.—Ataque de la Escuadra realista a la de Mina.—La llegada del último Virrey Don Juan de O'Donojú.—Los realistas abandonan Veracruz y se hacen fuertes en San Juan de Ulúa.—La situación de los servicios marítimos al consumarse la Independencia.—Disposiciones del Gobierno Imperial de México, para poblar puertos 189

CAPITULO V. — Disposiciones del Gobierno independiente. — El ataque de los realistas de Ulúa a Veracruz. — Providencias para lograr la entrega del Castillo. — Bombardeo de los realistas a Veracruz — Resolución del gobierno independiente para acabar con los realistas de Ulúa. — Pronunciamiento de Yucatán y Campeche en Febrero de 1824. — Ordenes de Santa Anna al corsario "Carmen", de operar en las costas de Cuba. — Informe del General Don José Joaquín de Herrera, al Primer Congreso Mexicano. — Desembarco de Iturbide en Soto la Marina. — Operaciones de la Escuadra mexicana y rendición de San Juan de Ulúa. — Diversas operaciones de la Escuadrilla mexicana en un cruceo sobre las costas de Cuba. — Combate del bergantín mexicano "Guerrero" con la fragata española "Lealtad". — El navío español "Asia". 223

CAPITULO VI. — Disposiciones para lograr el fomento y organización de la Marina Nacional. — Levantamiento de Martínez de Lejarza y de Robirosa en Tabasco. — Fracaso de la expedición mandada en su contra. — Bloqueo de Sisal. — Operaciones en la costa de Texas y diversas acciones navales. — Incidente provocado por la goleta de guerra americana Natchez. — Bloqueo y bombardeo de Veracruz por la Escuadra francesa. — Revolución de los Maldonados en Tabasco en 1839. — Expedición para someterlos. — Bloqueo de Campeche por la Escuadrilla del Estado pronunciado de Yucatán. — Campaña contra Yucatán y Campeche. — Derrota de la Escuadrilla texana. — Establecimiento de un Arsenal en la Isla del Carmen. — Recompensa decretada en favor de las fuerzas navales mexicanas. — Ataque infructuoso de la Escuadra americana a San Juan Bautista. — Bombardeo de la Escuadra americana a Veracruz, en 1847. — Intento de buques americanos de forzar la barra de Alvarado. — Escuadrilla de Miramón capturada en Antón Lizardo. — Llegada de la "Novara" conduciendo a Maximiliano. — Acta de Navegación promulgada por Santa Anna. — Bloqueo de Acapulco al iniciarse el Plan de Ayutla. — Decreto de Santa Anna disponiendo la organización de la Marina de Guerra. 257

Capítulo VII.—Antecedentes de las Escuelas Navales.—La Escuela Náutica de Campeche.—La Escuela Náutica de Mazatlán.—Los Cursos de Náutica en el Colegio Militar.—La Heroica Escuela Naval Militar de Veracruz.—La Escuela Náutica de Veracruz.—La Escuela Náutica de Tampico 303

CAPITULO VIII.—Suprema Patente de Navegación.—Servicio Administrativo de la Marina.—La Ordenanza de la Marina Española de 1802.—Establecimiento de las Matrículas de Mar durante el Imperio de Maximiliano.—Primas para los buques mercantes Nacionales.—El primer astillero de la Colonia, en Campeche.—Informe sobre un arsenal en Campeche.—Resumen de embarcaciones que han operado en nuestras aguas en tiempos de la Colonia.—Escuadrilla Imperial Mexicana en San Juan Bautista.—El primer buque de vapor en el Golfo.—Detención de Santa Anna en Veracruz y su llegada a Sital.—El tráfico fluvial en el Grijalva.—Personal de Marina después de consumada la Independiente.—Diversos contratos de Navegación.—La Compañía Transatlántica Mexicana.—Los vapores "Campechano" y "Frontera".—La Compañía Mexicana de Navegación.—Compañía Naviera del Pacífico.—Cañoneros mexicanos construídos en Inglaterra en 1874.—El dique flotante construído en Campeche.—El pailebot "Joven Gabriel" de la Escuela de Campeche.—Escalafón de la Armada en 1882.—Relación de Capitanes de la Marina Mercante.—Relación de salarios.—Algunos buques construídos en Campeche.—Escuela náutica a bordo del cañonero "Demócrata", en San Francisco, California.—Viaje del cañonero "Independencia", conduciendo al Presidente Díaz.—Nueva era de nuestra Marina de Guerra.—Anuario de 1884.—Sublevación del cañonero "Independencia", en Alvarado.—El "Papaloapan".—El transporte de guerra "Oaxaca".—El Varadero Nacional de Guaymas.—Construcción del cañonero "Zaragoza".—Sus servicios y su viaje de circunnavegación.

363

CAPITULO IX.—El velero "Yucatán" y sus servicios. La campaña contra los mayas rebeldes.—Embarcaciones utilizadas.—Las Flotillas del Sur y de Bahía Ascención.—El pontón "Chetumal".—Inauguración de obras portuarias en Veracruz.—El servicio de Contra incendios.—El servicio de dragado.—Tripulaciones de los buques mercantes antes de la Revolución.—El Art. 32 constitucional.—El dique seco en el arrecife de Ulúa en el año de 1929.—La Estación de Torpedos.—El dique seco de Salina Cruz.—Construcción de los cañoneros "Tampico" y "Veracruz".—Construcción de los cañoneros "Bravo" y "Morelos".—El transporte "Progreso" construído en Italia.—El transporte "General Guerrero" construído en Inglaterra.—Los Capitanes de la Marina Mercante más conocidos de entonces.—Los Oficiales de Mar.—Viaje presidencial del Gral. Don Porfirio Díaz.—El transporte "Guerrero" es comisionado para traer a nuestro país al ex-Presidente de Nicaragua.—Acción del "Demócrata" en la revolución maderista.—Viaje del cañonero "Veracruz" con el Presidente electo Don Francisco I. Madero.—Sublevación de Félix Díaz en Veracruz.—Actitud de la Flotilla del Golfo

459

CAPITULO X.—El viaje del cañonero "Morelos" al Pacífico.—La isla Clíperon.—La revolución constitucionalista.—Sublevación del cañonero "Tampico".—La Flotilla organizada para combatirlo.

— Diversos combates entre el "Guerrero" y el "Tampico". — Salida de la Escuadrilla del puerto de Tampico. — Incidente en Tampico, que originó el ataque de la Escuadra americana a Veracruz. — Primer ataque aéreo ocurrido en la República. — Sublevación de la tripulación del transporte "Progreso" en el puerto de Alvarado. — La toma de Veracruz por tropas americanas. — Parte oficial del ataque y defensa de la Escuela Naval Militar. — Relación del personal de dicho establecimiento. — Rectificaciones e informes equivocados respecto a la defensa de la citada Escuela Naval Militar. 493

CAPITULO XI. — Salida del cañonero "Tampico" del puerto de Topolobampo. — Su combate con el "Guerrero". — Pérdida del "Tampico" y captura de sus tripulantes. — Parte oficial del combate. — El cañonero "Morelos" y su pérdida en Mazatlán. — Evacuación de las fuerzas federales del puerto de Mazatlán. — El transporte de guerra "Guerrero" convoyando la Flotilla a Manzanillo. — Viaje al puerto de Salina Cruz. — Los tratados de Teoloyucan. — Elementos de la Armada que quedaron al servicio de la Revolución. — Reanudación de los cursos en la Escuela Naval Militar. — Accidente al "Progreso" durante la sublevación de Argumedo en Yucatán. — La sublevación del Garcilazo en Quintana Roo. — Actitud del vapor nacional "Libertad". — Organización de un tren de artillería naval en Veracruz. — Diversas disposiciones del Gobierno Constitucionalista, para organizar la Marina Mercante. — Restablecimiento de las Capitanías de Puerto. — El balandro rebelde "Mariscal". — El aviso de guerra "Sonora". — Aplicación del Art. 32 constitucional. — Los primeros buques tripulados conforme a la nueva Ley. — Abordaje del "Progreso" con el buque-tanque "San Bernardo". — La Compañía Naviera del Sureste. — La Línea Puertos Libres Mexicanos. — Suscripción nacional para la compra de buques. — La Compañía Naviera del Golfo. — La Compañía de Petróleo "El Aguila". — El tráfico en el puerto de Tampico. — Creación de los Cuerpos de Infantería de Marina. — Diversas Sociedades Marítimas. — Establecimiento del Control de Fletes y Pasajes. — Creación de la Casa del Marino 553

CAPITULO XII.—Programa Naval para el servicio de Guerra.— La Compañía Naviera de los Estados de México. — El vapor "Oaxaca". — La Compañía "Vapores Correos Mexicanos". — Las Líneas Nacionales de Navegación. — El primer buque-fábrica mexicano "Calmex". — Misión del cañonero "Bravo" y del vapor "Coahuila" al Brasil y a la Argentina. — El Plan de Agua Prieta y la actitud del transporte Guerrero". — Acciones en Santa Rosalía, B. C. — Desconocimiento del Comandante del "Guerrero" por su tripulación. — Pérdida del "Guerrero" en Mazatlán. — El cañonero "Agua Prieta". Los trawlers adquiridos en Canadá. — Nuevo Programa Naval. — El movimiento delahuertista en 1925. — La Flotilla del Golfo. — Auxilios prestados al cañonero americano "Tacoma", que embarrancó en la Blanquilla. — Evacuación de Veracruz y salida de la Flotilla para Fron-

ra. — Retirada de la Flotilla en Minatitlán. — Cambio de Jefe de la Flotilla. — Ataque de la Flotilla y toma del puerto. — Desconocimiento del Jefe del Departamento de Marina. — Viaje del Sr. De la Huerta a la isla de Cuba. — Evacuación de Puerto México. — Salida de la Flotilla con destino a Yucatán. — Aprovisionamiento en Progreso, Campeche y Laguna del Carmen. — Gestiones para entregar la Flotilla al Gobierno Constitucional. — La Flotilla se dirige a Puerto México. — Se entrega la Flotilla al Representante del Gobierno Federal. — Rendición del Transporte "Progreso" en Manzanillo. — Adquisición del acorazado "Anáhuac"	607
CAPITULO XIII. — Pronunciamiento del General Aguirre en Veracruz. — Actitud de la Flotilla. — El "Proceso de los Comodoros". — Programa Naval para el servicio de Guerra. — Escisión entre los Jefes y Oficiales de la Armada. — Construcción de cañoneros y guardacostas en España. — Nueva división de los Litorales del país en Zonas Navales. — Tonelaje de la Marina Mercante Mexicana en 1931. — La expropiación petrolera y la Administración de Petróleos Mexicanos. — Adquisición de buques-tanque. — Decreto de incautación de buques mercantes extranjeros internados en el país. — Las embarcaciones incautadas. — Incremento de la flota petrolera. — Torpedeamiento de buques mercantes mexicanos. — Relación de los tripulantes muertos en los accidentes. — Declaración de guerra a las Potencias del Eje. — Ordenes de armar a los buques mercantes. — El buque-tanque francés "Merope" incautado por el gobierno. — Nuevos buques para Petróleos Mexicanos. — Creación del Departamento Autónomo de Marina. — Adquisición de buques para la Marina de Guerra. — La Compañía Naviera "Servicios Marítimos de México" en el Pacífico. — Adquisición de guardacostas en los Estados Unidos. — Creación de la Secretaría de Marina. — Administración del General Heriberto Jara. — Creación del "Día de la Marina". — Inauguración de la "Casa del Marino" en Veracruz. — Diversas obras portuarias. — Adquisición de buques caza-submarinos. — Iniciación de la construcción de astilleros y diques. — Programa de la "Marcha al Mar". — Conceptos de Sr. Carlos B. Gómez, Jefe que fué del Departamento de Marina en 1886, respecto a la Marina Nacional	653
Bibliografía	707
Fé de erratas	709
Indice de láminas	711

Se terminó de imprimir esta obra el 24 de Junio de
1963 en los Talleres Linotipográficos de la Editorial
"Litorales" en el núm. 6 de la calle 172 Oriente, Col.
Moctezuma, México 9, D. F.