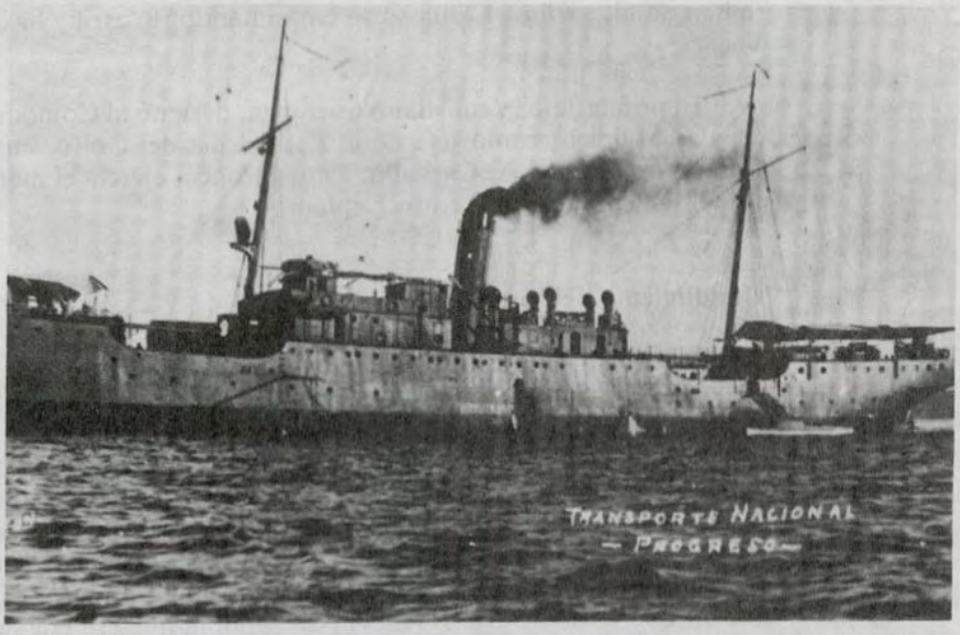
TRANSPORTE DE GUERRA PROGRESO 1905



CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1585 tons.; Eslora entre perpendiculares 70.104 m.; Manga fuera de cuaderna 11.138 m.; Puntal 5.08 m.; Calado medio 2.743 m. Calado 3.96 m.

VELOCIDAD: 12 nudos.

PROPULSION: Máquina alternativa del vapor. Dos calderas humo tubulares.

Potencia de la máquina 816 H.P. Radio de acción 2 200 millas.

ARTILLERIA: Cuatro cañones de 57 mm. y dos ametralladoras de 8 mm. emplazadas en el puente.
TRIPULACION: La comisión nombrada para traer el buque al país la integraban diez jefes y oficiales y 40 elementos de clases y marinería.

Construído para el gobierno mexicano, en Génova, Italia, por la Casa Nicolo Odero Fu Alessandro y Cía. Botado al agua en 1905.

El día 7 de febrero de 1906, el Jefe Interino de la Comisión Inspectora de Buques en Construcción, representada por el ingeniero Naval Carlos Fernández Varela, hace la entrega del buque al capitán de fragata Enrique Portas Ramírez, quien fue nombrado Comandante del *Progreso.*

El día 19 de marzo del mismo año zarpó del puerto de Génova y arribó a Veracruz.

A fines de 1914 ocurrió en Yucatán una rebelión de carácter separatista, por lo que se dispuso que el transporte de guerra *Progreso* se trasladara al puerto de ese nombre, con el fin de incomunicar por mar a los rebeldes y vigilar la costa en aquella zona.

Durante el asedio constitucionalista al puerto de Tampico, auxilió a la guarnición llevándole pertrechos. Al mando del capitán de navío Jesús Rodríguez, zarpó de Progreso, Yuc. en abril de 1914 rumbo a Veracruz, pero encontrando que los norteamericanos habían ocupado el puerto, se dirigó a Alvarado a donde arribó el 23 de abril continuando río arriba hasta Tlacotalpan, Ver.

El primer jefe, Venustiano Carranza, designó al Comodoro Hilario Rodríguez Malpica, como jefe de la Escuadrilla del Golfo, en sustitución del Comodoro Gabriel A. Carballo. Para entonces ejercía el mando del *Progreso* del teniente mayor Arturo Laphan.

Hundimiento del Progreso

A fines de 1914 el transporte de guerra *Progreso* estableció el bloqueo del litoral yucateco para contribuir a sofocar el levantamiento de Ortíz Argumedo.

Se encontraba fondeando frente al puerto cuando se aproximó un cayuco cargado con algunas provisiones consistentes en frutas, latas de conserva, refrescos, cerveza y un barril. Se permitió al cayuco atracar al costado del buque y se comenzó a trasbordar al *Progreso* los efectos y el patrón del cayuco informó que los enviaban unos amigos del buque; faltaba el barril, que por el letrero que llevaba "MANTECA" se suponía que ese era su contenido. El contramaestre Ceballos que atendía a la maniobra mandó estrobar el barril para izarlo con el pescante de uno de los botes de a bordo y a iniciarse el movimiento de suspensión se produjo una terrible explosión. Era dinamita que los rebeldes habían preparado hábilmente en el barril conectándole al fondo un estopín que hizo explotar la carga.

La explosión produjo un efecto tremendo, hundiendo varias planchas del costado y originando una gran vía de agua que hizo inundar al buque con rapidez, yéndose a pique.

Hubo varios muertos, entre marineros, soldados de la escolta y sus mujeres. Una de las víctimas fue el contramaestre Ceballos que al estar asomándose por la borda para dirigir la maniobra, la explosión le voló la cabeza. No pudiendo evitarse que la escolta y los marineros de la tripulación indignados por aquél acto, lincharán al patrón del cayuco, ocasionándole la muerte.

Inmediatamente se hicieron señales al remolcador *Eureka* que acudió a dar auxilio, transbordando la tripulación y escolta, así como a los heridos, no disponiendo de más tiempo que el indispensable para retirar los cierres de los cañones, pues ya los rebeldes se acercaban en lanchones, por lo que el remolcador *Eureka* arrumbó con destino a Campeche.

Tan pronto los rebeldes se dieron cuenta del éxito de su plan, se dejaron ir a bordo en lanchas de alijo a remolque protegidas con pacas de henequén contra las balas, pero cuando llegaron al *Progreso* ya había sido evacuado y se encontraba a pique en una profundidad de 4.88 m. quedando sumergido hasta la cubierta principal.

El gobierno de Carranza, ordenó que el Comandante Arturo F. Laphan, que mandaba el *Progreso* transbordara inmediatamente al *Zaragoza* con igual comisión, disponiendo que dicho buque substituyera al *Progreso* con el bloqueo a Yucatán, donde continuó hasta la terminación del movimiento de Ortíz Argumedo.

Posteriormente el *Progreso* fue puesto a flote por el buque de salvamento *Howard* sin grandes dificultades y reparando de las averías de la explosión, entró en servicio nuevamente.

El transporte *Progreso* después de la explosión

Abordaje del *Progreso* por el buque tanque *San Bernardo* de la compañía El *Aguila*.

El 17 de octubre de 1917 navegando de vuelta encontraba en el río Coatzacoalcos, el transporte *Progreso* al mando de su Comandante el primer teniente Rafael Canals y el buque tanque *San Bernardo* de la compañía El *Aguila* al mando de su capitán Jorge Aguirre, tuvieron un bordaje embistiendo el segundo al primero, casi al medio originando al *Progreso* una gran vía de agua, que obligó al Comandante Canals varar su buque sobre la rivera del río para evitar que se fuera a pique.

Se procedió desde luego a reparar provisionalmente la avería, adaptándole un cajón de cemento, para después trasladar el buque con precaución a Nueva Orleans, donde fue reparado debidamente.

Ataque cristero al Progreso

Han transcurrido 14 años, el *Progreso* se encontraba en el Pacífico cuando ocurre cristero al buque. Este hecho lo narra José Negrete Rosillo, en su memoria, como sigue:

En 1928 sobre el lomo de sus meses cabalgaba la tragedia de una campaña emprendida contra el fanatismo de los llamados "cristeros".

Los pueblos y los campos de Jalisco, Colima y Michoacán, "hormigueaban" de rebeldes que; engañados, voluntarios y todos bajo el amparo de una persuación, se habían tornado en una amalgama de tenaz hostilidad al gobierno constituído.

En el lejano Estado de Colima tierra feraz y semillera troje de abastecimiento en su época fecunda no por hoy menos adorable por sus frondas, por sus mares, por sus mujeres, por sus palmeras, para quien guardó los más íntimos cariños y por quien suspiró, habían encontrado asiento las caravanas rebeldes que fueron acosadas por nuestro Ejército; en las estribaciones del volcán de Colima, en los de la sierra misma fincaron sus madrigueras hasta las cuales era difícil el acceso efectivo de las tropas leales.

Innúmeros grupos pululaban por los pueblos aledaños al volcán y frecuentemente irrumpían a los poblados, en los que casi siempre encontraban adeptos, municiones, víveres y demás reforzados o más o menos estimulados por la pasión de los que encontraban, hicieron presencia en algunas ciudades inclusive la capital, Colima, en donde sus palmeras muchas veces, dieron cuenta de su arribo, dejando huellas imborrables de su paso carnicero y criminal.

Aquellos hombres, mezcla de campesino y de bárbaro entendiendo a su modo de entender los que algunos audaces les habían imbuído en la conciencia inculta y primitiva, hicieron de la guerrilla una guerra formal, incansable, tenaz, asediando, arrasando en aluvión lo que encontraba a su paso, destruyéndolo todo, hasta el Derecho de Gentes que nunca jamás conocieron porque nadie, antes de lanzarlos a la aventura mortal, se los enseñó.

Así se ensañaron contra el valiente capitán que fiel al mandato de su deber, sucumbió con los suyos en el asalto al tren de Guadalajara, ataque salvaje

en que, se cuenta, hubo clericales o clericalillos que empujaran a las llamas del tren ardiendo, a los infelices heridos o supervivientes.

Hay historia también de diversos actos de esta tragedia truculante e infame, en la agreste montaña, en parajes desolados, donde los ignorantes campesinos copaban a la fuerza federal con el enorme número de sus implementos o pertrechos de guerra enterrados transformando sus aperos de labranza escondidos entre los zarzales.

Rudo y terrible para el invicto ejército federal combatiendo enemigo como éste; la sierra es engañosa; el nativo es siempre el año del lugar en que está; necesario fue de muchos hombres de muchos sacrificios para domeñar, para irse cegando como las mieses, poco a poco aquel alud de ignorantes que fueron a la muerte tremolando la bandera que sinceramente no conocían.

En el puerto de Manzanillo, Col., la noche del 23 de mayo en que la población celebra una fiesta lugareña, la gente preparaba sus mejores trapos para el baile obligado. Era de ver el trajín de los vecinos para listarse a la fiesta; el jardín de suyo soñoriento y sin alumbrado obstentaba uno que otro foquillo aislado y amarillento. Los sitios de reunión se veían más concurridos, y cual más o cual menos querían tomarse "la del estribo" para ir a bailar. En el edificio de la aduana, las gentes de "arriba", en el "playón", el pueblo sufrido de su condición pero animoso para dar rienda suelta a sus entusiasmos, esta vez acentuados por la magnitud del acontecimiento.

Todo en paz. En la aduana las parejas emperifoyadas danzando al compás de los más modernos fox o cualquier pieza de moda; en el "playón", danzoneo, alguna rumba, la amalgama de nuestro flolklore mexicano donde la gracia con tumas y prolífica de nuestro pueblo siempre encuentra una hendidura para lucir.

Para aquellos de mis compañeros que hayan estado en Manzanillo, recuerdos serán de esta música vernácula y festiva que revienta cada hora.

Perteneciendo a la dotación de transporte *Progreso*, para ese día atracado al muelle fiscal, a hora temprana me retiré a mi morada que noche a noche la hacían luminosa y nos las disputábamos, el suscrito y los alazanes. En la época a que me refiero era en mancomún la habitación.

Eran las seis y cincuenta del día 24 de mayo; estando en casa escuché un "traqueteo" parecido a los cohetes de la fiesta. Aunque en mi cabeza aún bullían los acordes de ella, tomé interés, y cuando vi que los vecinos corrían, imité cerro abajo, yendo hasta la casa de la guarnición para recibir órdenes, puesto que irse a bordo era imprudente por estar el barco desatracado.

Inútil intento, puesto que el ayudante de guardia, mi buen amigo extinto el Sr. capitán de artillería Fortino Padilla, el que escribe, el Sr. capitán de corbeta Eduardo González Carrillo el maquinista Moralieras, nos dijo que por no haber armamento, "fueramos al crucero por ellas de los que cayeran". Estos eran los que comandaba un sujeto apodado "La Lurra" de sobra conocido como incapaz de toda buena obra. Para entonces el *Progreso* ya había logrado desatracar y enfilaba al centro de la bahía al mismo tiempo que hacía sonar sus hermosas bocas de fuego.

Era que ese buque, en su esfuerzo supremo para desasirse de sus ya casi opresores, había soltado sus amarras e inhiesto, gallardo, se había hecho el dueño de su elemento, el mar, desde el centro de la bahía, bajo la égida valiente y temeraria de su invicto Comandante Sr. capitán de fragata Eduardo Loaeza Iturrios.

En sus entrañas, sin embargo, yacía agonizante el valiente Guardiamarina José Villalpando, que en un arrojo de temeridad y de valor, con lo que tuvo a su mano trataba de cortar las amarras que retenían el buque al muelle, recibiendo una bala en la cabeza que impidió consumara su acción heroica y valiente.

Rasgo brillante e imperecederos que deberíamos tenerlo presente, porque José Villalpando, modestamente, dio lustro a su escuela y sucumbió en el cumplimiento de su deber.

Y en el centro de la bahía, entre el fragor del cañoneo, los que estábamos en tierra fuimos testigos presenciales del enorme espectáculo de la batalla de ese buque querido, y en nuestros corazones hacía eco cada uno de sus disparos.

Pequeñito se destacó del costado del *Progreso* el chinchorro que fue hasta el rompeolas donde atracó. Venía tripulado por los guardiamarinas Rigoberto Otal Briseño y Antonio Cortés Acosta que, en un arrojo de intrepidez, de humanidad, de valor reconocido, de compañerismo, había venido a tierra en ese botecito a buscar al médico del buque, para llevarlo a curar al compañero Villalpando que se encontraba agonizante.

¡Hermosos rasgos de estos jóvenes animosos y valientes!

Con el médico en el bote, los que estábamos en tierra nos incorporamos a bordo, sobre la marcha, mientras se oía el estruendo de las hermosas bocas de los 57.

A bordo todo era trajín; la fusilería no descansaba; en cubierta montañas de cartuchos, ánimo en todas las caras hasta risueñas; nadie pensaba en comer; pólvora, pólvora... y pólvora repetía en la batería de proa el teniente Montalvo que hacía prodigios con sus piezas; lo recuerdo con cariño encaramado en lo que podía, yendo de aquí para allá, secundado por todos como si una corriente de fraternidad se hubiera conectado con los camaradas de 57 mm. El guardiamarina Ruda había recibido un golpe al ser repelida la horquilla de una pieza; qué importaba; el combate seguía y el puerto de manzanillo estaba pendiente de su fiel amigo *Progreso*.

A las 14 horas las escasas tropas de la guarnición habían tenido que replegarse y los celadores del resguardo marítimo unos y otros que defendían valientemente la entrada de la estación del "Crucero" del ferrocarril, se refugiaron en el cerro del Vigía, sin municiones. Era hora de que el auxilio pedido al C. General Jefe de Operaciones Militares Heliodoro Charis, llegara: así lo decían los reportes del radio y las órdenes superiores; pero interrupciones encontradas sobre la vía férrea habían impedido mayor oportunidad en las operaciones con la premura requerida.

A las 15, como estaba ya para entonces descubierto el único paso de los rebeldes que era por donde atacaban, la chusma hizo presa de la población, co-

menzando un saqueo parcial, ya que por órdenes del C. Comandante no se hizo un solo tiro de cañón de fusil sobre el poblado para evitar lastimarlo.

Casi al mismo tiempo, por la parte de la laguna, dos magníficas metralladoras con sus ráfagas barrían al enemigo provocando su desbandada. El valiente General Charis, Jefe de Operaciones que con su columna, venían en auxilios de marinos que desde el amanecer habían estado batiendo al enemigo, después de arrebatarle la conquista del buque que ellos creían en su poder.

En todas las acciones, por incipientes e insignificantes que sean, siempre resulta un valor, un hecho, algo que destaca del fragor y de la lucha, para que no pueda olvidarse: el segundo Comandante del *Progreso,* teniente de navío David Fernández Padilla artillero feliz y competente, pundonoroso y valiente, hizo blanco en la terminal de un riel en la estación el cercenó longitudinalmente en gran extención fabricando al mismo tiempo millares de esquirlas y pedazos de hierro que hicieron de aquella metralla una catapulta para aplastar a multitud rebeldes y caballos que en esos momentos pasaban por el lugar y quedaron "embarrados" materialmente en la escarpa de la montaña abierta para el paso del tren.

Al obscurecer de ese día, cuando las sombras de la noche envolvieron el teatro de la tragedia en la cumbre del carro central ardía una antorcha: era el último reducto de los rebeldes en que se habían hecho fuertes 18 jóvenes mozos valientes, dignos de mejor causa y que, fanáticos y rebeldes, habían sucumbido ante el empuje de las infatigables tropas leales, las más itsmeñas, del valiente General Heliodoro Charis Jefe de las Operaciones. En todo el pueblo, regados los anónimos, de los caídos sin bandera y sin causa; juntos todos, después del montón, también anónimo que retó las felices bocas de nuestro querido *Progreso.*

Guardiamarinas que causan alta en el transporte Progreso año de 1930, por Mario Lavalle Argudín

Con una breve estancia en la capital, continué con otros cuatro compañeros rumbo a Manzanillo. Al descender del tren, nos trasladamos al embarcadero y el bote de servicio del *Progreso* nos condujo a bordo. Los compañeros de cubierta se instalaron en la camareta en la que había alojadas dos antigüedades de guardiamarinas, yo, el único de máquinas que me incorporaba, pasé a ocupar uno de los camarotes individuales destinados a los de este cuerpo. Al terminar de acomodar mis pertenencias y ponerme el uniforme blanco, pasé con los demás guardiamarinas a la cámara del Comandante para las presentaciones de ordenanza.

Mientras esperabamos el viaje de rutina para ir a tierra, contemplaba absorto el pintoresco paisaje que ofrecía el puerto. Las manchas blancas del caserío que trepaban por las laderas de los cerros, la casa del vigía con su mástil de señales y su campana que anunciara desde lo alto el arribo de algún buque. En la explanada se destacaba el kiosco central, los arriates con plantas diversas, las bancas alrededor y cruzando las calles aledañas, restaurantes y cantinas, descollando el "Salón París" de mayor categoría que el resto.

Con los últimos resplandores del ocaso, desembarcamos con otros amigos de a bordo y nos dirigimos al "Salón París", para recibir en los dominios

del Baco dispensador de alegrías, nuestro bautizo por haber llegado al litoral del pacífico, brindando a la usanza de los marinos.

— ¿Estamos todos?

— Estamos.

— ¿Cómo caballeros cumplimos?

— Cumplimos.

— ¿A las mujeres amamos?

— ¡Nooo... las adoramos!

— Pero ante todo bebamos.

— ¡Ah, cuánto ha que no tomamos!

Pasada la media noche, seguía la alegría, alentados por los repetidos brindis y llevando como prácticos en ese laberinto de callejuelas a los guardiamarinas antigüos, incursionamos por los antros pecaminosos de Esperanza Chacón, Lola Vidrios, María Camarena, etc., las industriales del vicio y de la sensualidad, lugares donde la prostitución se ofrecía sin recato.

Siguieron los brindis con ponche de granada y tusca que se sirvió generosamente, hasta que las luces nacaradas de la aurora nos señalaban que era la hora de volver a bordo.

Embarcamos en el bote que esperaba al despensero con la compra del día y al llegar al buque, un buen duchazo eliminó los restos del temporal que habíamos corrido a palo seco. Uniformados de blanco, concurrimos a las ocho horas al solemne acto de izar la bandera en el asta de popa, ceremonia que diariamente se realiza en todos los buques de la Armada de México.

Pasamos al comedor para tomar el desayuno y a las nueve horas asistimos al reparto de faenas. Al arriar éstas, efectuábamos prácticas de natación y de clavados desde la borda. Con frecuencia veíamos pasar en el mundo silencioso de las profundidades, las sombras inquietantes de las enormes mantarrayas, que aunque inofensivas, siempre infundían temor. En una ocasión suspendimos la práctica de natación al ver pasar una de enorme tamaño y desde la toldilla del buque seguimos con interés sus evoluciones y saltos espectaculares cayendo de planazo sobre la superficie del mar con su peso de algunas tonaladas. Embarcamos en el bote y Melgarejo parado en la proa y empuñó un grueso arpón, haciendo firme el cabo de manila a una fuerte argolla empotrada en el caperol, también llevamos un fusil de 7 mm. con una parada de cartuchos. Nos aproximamos a la mantarraya y el amigo Melgarejo lanzó el arpón que hizo presa en el monstruo, al mismo tiempo disparé el arma haciendo impacto en el animal, que al sentirse herido emprendió la huída con velocidad vertiginosa. Se le fue dando cabo hasta que no hubo más y entonces por el tremendo tirón estuvimos a punto de zozobrar. La enorme manta enfiló hacia la bocana, remolcándonos con gran rapidez más que si fuesemos en lancha de motor. Fuera de la bocana cobramos poco a poco el cabo del arpón y con el animal al costado del bote le desprendimos las rémoras que tenía pagadas. No pudiendo hacer

más y viendo los del buque nuestra titánica lucha, enviaron la lancha para prestarnos ayuda, pero aún ésta lo hacía con esfuerzo, hasta que faltó el cabo y la manta escapó llevando clavado el arpón. Debe haber pesado una o más toneladas, pues al tenerla cerca, calculamos que de punta a punta de las aletas mediría de 5 a 6 metros. Estos monstruos marinos no parecen nadar, semejan aviones de bombardeo de dos motores que volraceasen cortando la superficie del mar con sus curvadas aletas. Cuando la tuvimos al costado del bote, pudimos observar la parte inferior de un blanco como de esmalte contrastante con el color negro del dorso y como lo referí antes, efectúan saltos violentos fuera del agua para caer con restallante chapoteo. El único peligro es sufrir un golpe de las aletas. Carece de dientes, su alimentación es a base de plácton que pasa a através de un sistema de bombeo que hace circular cantidades considerables de agua hacia un complicado sistema de filtros que lo tamiza y lo dirige cernido en dirección a su estrecho gaznate.

Después del baño venía el rancho y nuevamente faenas y la franquicia al pardear la tarde, para los que no estaban de guardia o cumpliendo arresto. Así transcurrían los días de los caballeros guardiamarinas, con algunas variantes mientras permanecíamos al ancla en el puerto.

Con impaciencia esperábamos la orden de viaje cambiar las sensaciones cotidianas por nuevos estímulos al enfrentarnos con lo desconocido. Por fin surgió éste, el primero que haríamos por el Pacífico. A bordo ya se encontraban los integrantes de la expedición compuesta por hombres de ciencia y alumnos de la Escuela de Agricultura con impedimenta y víveres, para ir a Isla Socorro del archipiélago de Revillagigedo. Se hizo por la salida y navegamos con buen tiempo. Próximo al arribo podíamos percibir la distancia, las islas que lo forman: San Benedicto, Clarión, Roca Partida y Socorro a la que nos dirigimos. Esta isla en un principio se llamó Santo Tomás, al ser bautizada por hernando de Grijalva en 1535 cuando iba al mando de la expedición ordenada por Cortés.

Se maniobró a la voz del Comandante, haciendo por el fondeadero de Braitwaite, el lugar mś accesible para el desembarco. Se arrió la lancha y comenzó la maniobra de poner en tierra a los de la comisión, así como parejas de animales que se llevaron para repoblar la isla.

Obtuvimos pesca abundante para reforzar el rancho, pues bastaba lanzar el cordel y más tardaba en caer, que el pez hacer presa en el anzuelo o el curricán.

Deseando conocer la montañosa isla, saltamos a tierra, descubriendo en las estribaciones del volcán Evermann manadas de burros y centenares de borregos, algunos con la particularidad de que habían sido trasquilados. Tres o cuatro sucumbieron ante el impacto de las balas de 7 mm. de nuestras armas.

Por abruptos senderos y secos breñales, bajamos las piezas cobradas, con la lengua de fuera, pues no era tarea fácil cargar el producto de la caza, que más bien se me antojaba asesinato, al matarlos con premeditación, alevosía y ventaja; ya que los pobres animalitos imagen de la mansedumbre, cruzaron a tan corta distancia de la mira de nuestros rifles, que de la vida a la muerte pasaron sin darse cuenta, sin exhalar un solo berrido. A bordo entregamos al despensero los borregos que servirían para reforzar el rancho, mediante el trueque por botellas de gaseosas, para refrescar las gargantas resecas en tan extenuante jornada.

Volvimos a Manzanillo y en la isla quedaron como agregados a la expedición dos oficiales del buque y la lancha.

Quince días después volvimos a Socorro por la comisión. Se desmantelaron y llevaron a bordo los componentes de una maquinaria que sirvió para trasquilar los borregos, y rollos de alambre galvanizado para cerca, empleada por los piratas norteamericanos que explotaban este renglón. En este viaje tuvimos un corto garete al reventarse un tubo de la caldera de estribor; corregido el desperfecto proseguimos sin novedad rumbo a nuestra base.

Pocos días llevábamos en Manzanillo, cuando se recibió la orden para zarpar rumbo a Ensenada con escala en Mazatlán. Durante la navegación se iban avistando y marcando, los faros de: Cabo Corriente, la Corbeteña; a isla Cleofas la vimos por babor, igualmente María Magdalena, María Madre y poco después isla Isabel por estribor. Tres horas antes de arribar a Mazatlán, avistamos los destellos del faro del Crestón, uno de los más altos del mundo y a medida que nos aproximábamos se iban percibiendo las luces del puerto y con mayor claridad, las del hermoso paseo de Olas Altas. A la amanecida, hicimos aguada con pangos. El Comandante, el Jefe de Máquinas y un número muy reducido de oficiales, guardiamarinas y tripulación, saltaron a tierra, mientras las guardias siguieron a son de mar. Los de máquinas, no tuvimos el privilegio de ir al puerto ya que por órdenes del Jefe quedamos a bordo para efectuar reparaciones en algunos aparatos.

El 20 de marzo de 1933 embarcó el general de división Plutarco Elías Calles con algunas personas que lo acompañaban, poco antes había llegado el equipaje.

Se levó ancla y se navegó a la voz del Comandante durante la maniobra de salida, después se marcó el rumbo continuando el viaje, avistando por estribor la costa de la Península de Baja California, después Cabo Falso, Cabo Punta Redonda, las islas Cedros y los Benitos y así se fue observando la costa corrida por estribor, Punta José y finalmente Ensenada.

El viaje fue retrasado por el reducido andar del buque, debido a la gran cantidad de conchuela adherida a la obra viva, durante los varios años que pasó el *Progreso* sin entrar a dique. El general Calles que observó las condiciones del barco, solicitó por radiograma al Presidente de la República general Abelardo Rodríguez, que el *Progreso* fuera a San Pedro, Cal., a limpieza de fondos y reparaciones. Cuatro días después de haber desembarcado el general Calles, llegó la orden para marchar a ese puerto de los E.U.A., con el consiguiente júbilo de todos, pues el viaje significaba ganar dólares, que en aquellos felices tiempos estaba a $2.50. Nos hicimos a la mar rumbo a San Pedro, Cal., y a cual más llevaba en forma subrepticia su buena provisión de tequila, ya que en los United States imperaba la Ley Seca y el licor era codiciada moneda de intercambio que compraba todo, hasta las caricias tiernas y pasionales de las gringuitas y pochas.

Pasamos el faro de Todos Santos, Coronados y al poco tiempo de dejar por la aleta de babor el faro de Punta Loma, se avistaron navegando por la misma vuelta, ocho buques de guerra, los imponentes portaviones, *Saratoga* y *Lexinton*, así como acorazados, cruceros pesados y otros buques con base en Willmingthon, que nos hicieron sufrir la humillación de nuestra pequeñez. El *Progreso* parecía grande a nuestros ojos cuando no teníamos punto de compa-

ración, y ahora lo veíamos en su verdadera magnitud. Al arribar a San Pedro fuimos conducidos por el práctico al muelle 57.

Las amistades caían como paracaidistas de la Segunda Guerra Mundial, tal vez el olor del tequila llegaba hasta Los Angeles y alrededores. Los paisanos deseosos de tomar un trago acudían al buque. Seleccionábamos las amistades, sobre todo las femeninas, y en la cámara de guardiamarinas se recordaba a México brindando con tequila y se entonaban tiernas canciones acompañados por la guitarra bohemia del "Loco Melgarejo" magnífico amigo por quien todos sentimos gran afecto. Recuerdo con nostalgia "Las Dos Margaritas", moduladas con gran sentimiento por dos guapas chicas de origen mexicano:

"Blancas margaritas que hoy deshojo aquí,
dime si me quiere si de nuevo un día volverá por mí.
Con pesar deshojo sus pétalos blancos,
blancos como el alma de quien me la dio.
Una me responde que si que me quiere
la otra me dice que ya me olvidó".

En más de dos meses que pasamos en San Pedro, algunas amistades fueron excelentes cicerones que nos llevaron por Los Angeles, Long Beach, Hollywood, Santa Mónica, etc.

En dique, la carena había sido sometida a limpieza con cuadrillas de negros que rascaban la conchuela, para después cambiar algunas planchas y dar pintura a la obra viva. En máquinas también se habían efectuado algunas reparaciones. Al terminarse los trabajos realizados a bordo, salimos del dique y pasamos al muelle 57 a fin de alistarnos para el regreso. Nos encontrábamos en esta situación cuando llegaron camiones con impedimento de repatriados que llevaríamos a Mazatlán y Manzanillo. Al poco tiempo se presentaron las familias y se acomodaron a bordo. Dijimos adiós a San Pedro e hicimos rumbo al Sur. Avistamos el faro de isla Coronado y a poco el de isla de Todos Santos, dando fondo en Ensenada. Cuatro días permanecimos en ese puerto, zarpando luego rumbo a Mazatlán; próximo al arribo avistamos las islas del Crestón, pájaros, venados, chivos, hermanos del sur, etc. El viaje fue placentero, buen tiempo y las amistades femeninas durante la larga convivencia a bordo nos invitaba a soñar y contemplar acodado a la borda durante las noches. La fosforescencia del mar y el rielar de los rayo de luna sobre la estela del buque.

Al dar fondo al ancla, se atracó la lancha con personal del resguardo y a continuación el pango para desembarcar los repatriados e impedimenta. Con el adiós de pañuelos de los que se quedaban y al toque de babor y estribor de guardia ocupamos nuestros puestos.

Continuamos navegando y una gran emoción sentimos al ver el faro de Punta Campos, volver al Manzanillo, Col.,osar, pasar cerca de la escollera y finalmente dar fondo, frente al muelle del depósito de combustible. Se estableció la guardia de puerto y se procedió a desembarcar los últimos repatriados y su impedimenta.

Se alistó el buque para recibir una cuerda de presos que enviaban de la Penitenciaría del D.F. de carros cajas de ferrocarril, fueron descendiendo fuertemente escoltados y embarcados en los botes, pasaron a bordo. Luego de una minuciosa revisión para evitar que llevaran armas o estupefacientes, uno por uno fueron entrando por la escotilla a la bodega de proa.

En esta cuerda iba el Rafles mexicano, renombrado ladrón internacional, que ocupó repetidas veces las primeras páginas de los diarios por sus fugas espectaculares, de las prisiones de los Estados Unidos y del país. Era un individuo de estatura regular, color blanco, la frente se prolongaba hasta la coronilla por un avanzada calvicie, de amplia cultura y amanerados ademanes. Al llamérsele al comedor de guardiamarinas, llegó temeroso, no era para menos, entre México y Manzanillo le aplicaron la Ley Fuga a Gallegos, un tipo que había cometido crímenes horrendos.

Al conversar con el Rafles se fue calmando y mostró fotografías vestido de mujer en su actuación como bailarina en los Estudios de Hollywood, (La Meca del Cine). Después de desembarcar la cuerda, fuimos a tierra atracando el bote en el muelle de puerto Balleto. Recorrimos la calle principal, que se interrumpía a trecho por callejones que formaban manzanas de casas. Visitamos en el campamento Nayarit al general Macario Gaxeola, en la hermosa residencia destinada al Director, rodeada de jardines, palmeras de cocoteros, árboles de guanábana y otros frutales. Fuímos al campamento del Rehilete donde estaba enclavada la ciudad escolar, las casas de los empleados del penal, el campamento de las salinas, lugar de castigo por las duras condiciones del trabajo para beneficiar la sal. En Balleto vimos los diversos talleres: carpintería en que se fabricaban preciosos muebles con taraceado de maderas finas, de peletería y zapatería en los que se podían obtener zapatos, tanto de hombre como para mujer perfectamente acabados con pieles de culebra, aleta de caguama, de tiburón, etc. Igualmente se hacían bolsas de mano, carteras, cinturones y monederos. Las culebras abundaban, principalmente las boas. En una jaula teníamos una que se había tragado un cervatillo y se encontraba en el dilatado proceso de la digestión. Compramos algunas curiosidades, unos loros y volvimos a bordo. Con silbatazos de despedida nos alejamos del penal, haciendo rumbo a Manzanillo, recibiendo como siempre el anuncio del próximo arribo, al avistar el faro de Punta Campos.

Seis días pasamos en la base y nuevamente nos hicimos a la mar rumbo a Acapulco, Gro., Punta Maldonado y regreso al puerto guerrerense. Entramos para reportarnos y continuar el viaje de vigilancia a Petatlán, Punta Maldonado y vuelta a Acapulco. Qué hermoso era el puerto en la época de los treinta, con la belleza incomparable de sus paisajes, el policromado caserío que se extendía por las verdes laderas de los cerros, la blanca arena de sus playas, las transparentes y tibias aguas de sus obras y caletas: Un verdadero edén sin los contaminantes de los grandes hoteles y negocios que giran alreddor del turismo y que han modificado el paisaje natural.

A mediados de agosto volvimos a nuestra base en Manzanillo con mal tiempo. Las arfadas hacían crujir el buque al desplomarse sobre las cóncavas olas. El *Progreso* vibraba de proa a popa al quedar las hélices fuera del agua y también a efecto de los golpes de mar que se encapillaban en proa. Para colmo tuvimos un garete por avería en la bomba Weir de alimentación de calderas. Se reparó la bomba y dimos toda avante, hasta fondear en la bahía, frente al muelle del depósito de combustible.

Breves días pasamos en el puerto, agosto llegaba a su fin cuando embarcamos una cuerda para las islas Marías. En éste iba Concepción Acevedo de la Llata, (La Madre Conchita), acusada de haber sido la directora intelectual del asesinato del Presidente electo, general Alvaro Obregón, por José Toral en el restaurante de la Bombilla, en San Angel en 1928. La Madre Conchita volvía al

penal por segunda vez y la acompañaba su hermana Margarita con autorización de Gobernación y una mujer menudita, la Pichi, presa ya liberada que la acompañó en su destierro. También venía en esa cuerda, Carlos Castro Balda, el dinamitero de la Cámara de Diputados, que a poco tiempo de estar en el penal, casó con la Madre Conchita.

Regresamos a Manzanillo y días después navegabamos rumbo a bahía Magdalena, Cal. con escala de Guaymas, Son. y Topolobampo. Las Islas Marías las avistamos entre brumas y posteriormente el farallón de San Ignacio próximo al lugar donde fue hundido el cañonero revolucionario *Tampico*.

En la cuarta singladura tuvimos un garete por calentamiento de un cojinete de cigüeñal de la máquina principal. Se arregló el desperfecto y se continuó navegando. Avistamos islas Lobos, cabo Haro y poco después isla de Pájaros. Entrando por el canal a la amplia bahía de Guaymas, dando fondo cerca de la isla Almagre. En el puerto nos repostamos de lo necesario y al día siguiente continuamos el viaje rumbo a Topolobampo, fondeando en la boca de la barra que formaba un canal zigzagueante de mil quinientos metros de longitud. Esperamos el práctico, pues la entrada es difícil. No tardó en presentarse a bordo de la embarcación *Alaska Standard*, desde la cual nos guió hasta atracar al muelle de la *Standard*.

Al dia siguiente nos hicimos de nuevo a la mar rumbo a bahía Magdalena, dando fondo en bahía Almeja. Breve estancia en lo que después sería la Base Naval de puerto Cortés y regresó a Guaymas.

Sin viaje en puerta pasamos la navidad y año nuevo, en "pachangas" con las amigas de la segunda y tercera, —aquí las clases sociales estaban muy divididas— organizadas por "El Club de los Infieles" intregrado por oficiales y guardiamarinas de los buques surtos en el puerto.

También concurríamos a las fiestas de postín del centro Guaymense, con las de la primera clase y así a la manera del tenorio, alternábamos con todas, "desde la princesa altiva hasta la que pesca en ruín barca". Por cierto que un guardiamarina muy chistosito, tuvo la puntada en un baile de quitarle las cintas, las badanas y recortar las alas a los sombreros cuando la encargada del guardarropa se ausentó por algún menester, ya podrán imaginarse la indignación de todos al ver estropeados los sombreros, prenda imprescindible en el atuendo masculino de esa época. Entre los afectados por el chistecito del colega, estaba el mío, un precioso sombrero stetson gris perla, comprado allá, del otro lado.

Así finalizó 1933, deseábamos proseguir nuestras navegaciones para tener al mayor número de singladuras cuando nos llegara la fecha de presentar examen en la Escuela Naval de Veracruz y hacer honor a la divisa latina "navegar es indipensable, vivir no lo es" y a estas alturas, navegar era lo más importante.

Aquí en Guaymas sin viaje en perspectiva al Jefe de Máquinas y el Oficial de Faenas, nos hacían más preguntas que el padre Ripalda.Guardiamarina ¿cómo se toman los diagramas de la máquina principal? ¿cómo totaliza los diagramas? ¿cómo distribuye la máquina principal de triple expansión? ¿cómo obtiene el resbalamiento? - calcule la superficie de calefacción de las calderas escocesas, etc., etc.

Con el amigo Melgarejo gran deportista, practicábamos el box, y con un nadador de fondo, Pedro Flores, íbamos desde el Almagre hasta el malecón, nadando en las frías aguas de la bahía y regresábamos a bordo sin tomar descanso. A veces encontrábamos los inofensivos delfines, que no causaban mayor inquietud. Un día de tantos salió en "La Gaceta" de Guaymas, la noticia sobre la aparición de un monstruo marino en la bahía, que había sido visto por varios pescadores. Aunque juzgábamos que la noticia podía ser cierta, por aquello de las dudas, nuestra práctica de natación se limitó a las inmediatas al buque. El amigo Melgarejo por darle más difusión a la hazaña que significaban los muchos kilómetros que nadábamos diariamente, puso una carta a "La Gaceta" diciendo que él y dos amigos, al crucar a nado la gran distancia entre el malecón y el *Progreso*, habíamos visto muy de cerca la aleta triangular del monstruo que trazaba una estela de muerte en esas aguas y que gracias a encontrarnos próximos al buque pudimos quedar a salvo trepando por la escala de gato del tangón. Al día siguiente mientras esperaba al amigo, compré "La Gaceta" para hacer tiempo y enterarme de los chismes del puerto, ví en la primera plana, que el monstruo había sido capturado por el personal del cine "Royal" y que el marino Melgarejo y sus acompañantes podían nadar sin ningún peligro y aún ver al monstruo en la pantalla del cine. Al llegar el "Loco" y mostrarle "La Gaceta", no tuvimos más que reír de la puntada y haber contribuído sin quererlo a la propaganda de la película, "El Tigre del Mar".

El primer viaje que realizamos a partir de 1934 fue en el mes de abril, la permanencia del *Progreso* en Guaymas fue larga, cinco meses sin navegar. Las órdenes recibidas fueron de partir a Manzanillo,con breve escala en bahía Magdalena. Que alegría volver después de tan larga ausencia, y que emoción al avistar los Frailes, La Piedra Blanca y finalmente el faro de Punta Campos.

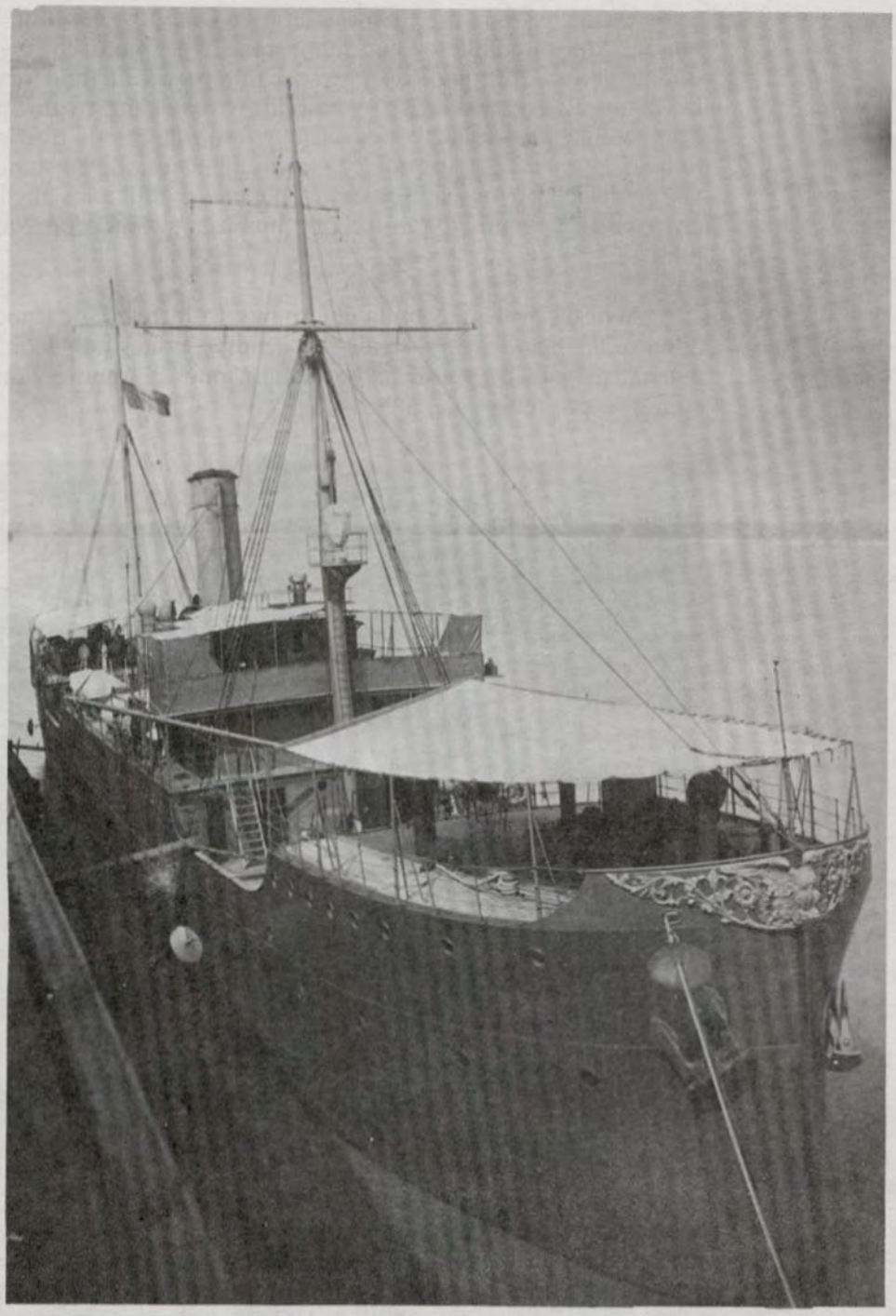
A los pocos días llevamos una cuerda a las Islas Marías y regresamos de nuevo al puerto. Durante el viaje de ida se calentó un cojinete de cigüeñal, se corrigió el desperfecto y continuó la navegación sin más novedad.

Un mes estuvimos en Manzanillo, cuando llegó la orden de salir a Puerto Vallarta y regreso. El siguiente viaje fue a la Paz, B.C., Santa Rosalía y Guaymas, para transportar de los dos primeros puertos al último, al once batallón, familiares e impedimenta. Una breve estadía y regreso a Manzanillo.

Hicimos un viaje más a las Islas Marías para trasladar presos y empleados de Gobernación que irían a la Penitenciaría del D.F.

Finalmente de octubre a noviembre hicimos dos viajes a bahía Magdalena, B.C. con obreros y materiales para la Base Naval, (ahora Puerto Cortés), los últimos que haríamos como Guardiamarinas en el hermoso litoral del Pacífico, donde tantas aventuras habíamos corrido.

La orden de pasar al cañonero *Bravo* para examinarnos en la Escuela Naval, llegó con fecha 15 de noviembre al Progreso en los siguientes términos: "Guardiamarinas Gustavo Melgarejo Velasco, Peyrot Girard, Antonio García Carmona, Mario Córdoba Aguilar y Mario Lavalle Argudín". Causan baja ese buque y alta *Bravo* dieciséis actual. Objeto presentar Examen Profesional en la Escuela Naval. Sírvase ordenarles traigan libros cálculos y diarios navegación debidamente legalizados así como certificados último pago. Telégrafo giranse órdenes pasaje. Con gran tristeza dijimos adiós al viejo buque, así como al bello puerto de manzanillo que tan buena acogida nos había dado. Nos enca-



Transporte de Guerra *Progreso*.

minamos a la estación del ferrocarril, acompañados de amigos y algunas de las noviecitas que se hicieron el ánimo de despedirnos. La novia de un guardiamarina, subió al carro del ferrocarril, acompañada de su hermana, pero en los últimos instantes aquella se negó a bajar y al estar insistiendo para que lo hiciera, no atendieron a las campanadas del tren que emprendió la marcha con dos pasajeras extras hasta la próxima estación de Campos, pasando la laguna de Cuyutlán. Aquí el caballero Guardiamarina nos ecargó su equipaje y acompañando a las chicas, emprendió el regreso al puerto, caminando sobre el terraplen de la vía que atraviesa la laguna y bajo los rayos de un sol abrasador. Al llegar a Manzanillo, las lenguas viperinas corrieron la voz de que las muchachas se habían escapado con los novios y el argüende estaba en su punto, cuando las vieron llegar con los zapatos de tacón en las manos y las huellas del cansancio en los rostros. El amigo tomó el próximo tren y se incorporó al grupo en la Capital.

Al llegar al alegre y bullanguero puerto Jarocho, nos incorporamos al cañonero *Nicolás Bravo* y olvidando las diversiones nos dedicamos de lleno a machetear para presentar los exámenes, pues la lumbre ya nos llegaba a los aparejos, por tener éstos a la vista.

Cámara de Guardiamarinas del Transporte *"Progreso"*.

Dos viajes hicimos a finales de noviembre en el litoral del Golfo en calidad de Guardiamarinas, ambos a Frontera (Alvaro Obregón). Al toque de babor y estribor de guardia, pasamos a ocupar nuestros puestos. Lentamente se levaron anclas y a poca máquina se cruzó la bocana y ya fuera de las escolleras se dio "toda máquina". Se trazó en la carta la derrota a seguir. Se obtuvieron las líneas de posición al ir marcando los faros de Zapotitlán, Tupilco y el de recalada a Frontera. Al llegar a la barra del río Grijalva embarcó el práctico y se hizo la maniobra de entrada bajo sus indicaciones. Una vez atracado al muelle embarcaron un grupo de alumnos (Jóvenes Revolucionarios de Tabasco) para trasladarlos a Veracruz. Al quedar instalados a bordo, emprendimos el regreso, ha-

ciendo por la salida de la barra con el práctico a bordo. Al desembarcar éste, se hizo rumbo al puerto Jarocho. En la tercera singladura avistamos el faro de Santiaguillo y tiempo después cruzamos las escolleras del puerto, fondeamos y nos arrejeramos a una boya con dos cabos por popa. Se estableció la guardia de puerto y se desembarcó el personal de transporte.

El último viaje lo hicimos, llevando a los jóvenes Revolucionarios de Tabasco, a Frontera y al regreso navegamos en zona de chubascos y vientos fuertes del Norte con poca visibilidad, así entramos a Veracruz.

Con este viaje pusimos fin a nuestras prácticas de a bordo y nos trasladamos a la naval para presentar el examen profesional.

Los exámenes pasaron con la nota de "APROBADO POR UNANIMIDAD" y ya con los dorados galones de Teniente de Corbeta, nos incorporamos de nuevo al cañonero *Nicolás Bravo*, pero como lo dijera Rudyard Kipling: "Esta ya es nuestra Historia".