BARCA-ESCUELA YUCATAN
1897

CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 650 tons.; tonelaje de registro 533.83 tons.; tonelaje neto 493.38.; eslora 49.07 m.; manga 8.84 m.; puntal 3.70 m.

PROPULSION: A vela; su velamen fue de 21.

ARMAMENTO: Sesenta fusiles remington, sesenta ballonetas y veinte pistolas.

DOTACION: Siete jefes y oficiales y 117 de tripulación.

Antes de ser adquirido el buque tenía una capacidad de albergue para cuatro oficiales y doce marineros. Con la segunda cubierta y las reparaciones que se le efectuaron, se adoptó para un mayor número de dotación como lo asientan las revistas de administración como sigue:

En enero de 1898: cinco oficiales y setenta de tripulación. En marzo del mismo año: cinco oficiales y 92 de tripulación.

En octubre de 1901: siete oficiales y 117 de tripulación.

Año de vida antes de su adquisición: doce.

La corbeta escuela *Yucatán* fue adquirida por el gobierno mexicano a través del cónsul general de México en Liverpool en abril de 1897. El 25 de julio fue abanderada conforme a la ordenanza y reconocido como buque de guerra por la aduana marítima de Liverpool el 7 de mayo del mismo año; el 5 de mayo de 1897 se hizo cargo del buque el C. capitán de corbeta Manuel Azueta para trasladarlo de ese puerto al de Veracruz saliendo de Liverpool el 27 de julio de 1897 y arribando a Veracruz el 9 de diciembre del mismo año.

Este buque fue adquirido en Inglaterra, de segunda mano, ya que con anterioridad estuvo dedicado al transporte de misioneros a tierras africanas y movimiento comercial.

De 1898 sirvió como buque-escuela para grumetes y guardiamarinas. Una de sus primeras misiones fue la de llevar a Quintana Roo, a los miembros de la Comisión Hidrográfica que levantó las cartas y portulanos desde Payo Obispo hasta bahía Blanca. El mando lo tuvieron sucesivamente, los capitanes de fragata Manuel Trujillo e Hilario Rodríguez Malpica, con el primer teniente noruego Juan Gudberg como segundo comandante.

Una muy importante y necesaria labor desarrolló la Comisión Hidrográfica, desgraciadamente trunca por las contingencias sociales y económicas que vivía el país. El equipo de que se disponía era deficiente. Para los trabajos se utilizaba una embarcación de vela y dos botes de remo, pero con esos elementos lograron éxito en su cometido.

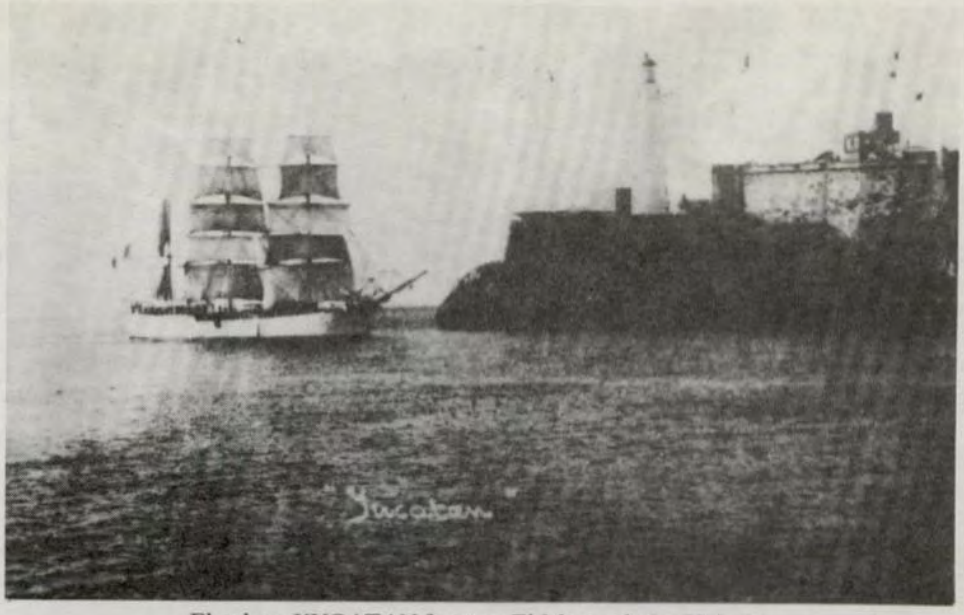
La comisión se dividió en dos grupos de trabajo que se alternaban en los trabajos de campo cada semana.

El primer grupo lo integraban el personal siguiente: teniente Vicente Sentíes, aspirante de primera; José F. Fernández; Juan de Dios Bonilla; Manuel Morel y Alfonso Calcaneo.

El segundo grupo lo constituían: subteniente Manuel Portilla Villar; aspirantes de primera, Manuel Gutiérrez, Procopio Rodríguez, Omar Ortíz y Francisco L. Cardinault. En cinco años de labor, la comisión demostró la capacidad de los marinos a quienes le fue encomendada.

El velero *Yucatán* se utilizó en algunas ocasiones para cruceros de instrucción de los guardiamarinas y cadetes de la Escuela Naval, visitando puertos de Cuba y de los Estados Unidos en prácticas de maniobras y navegación.

Entre los años de 1897 a 1900, los cadetes del segundo semestre debían permanecer a bordo de este velero durante seis meses, para efectuar sus prácti-



El velero *YUCATAN* frente a El Morro de La Habana.

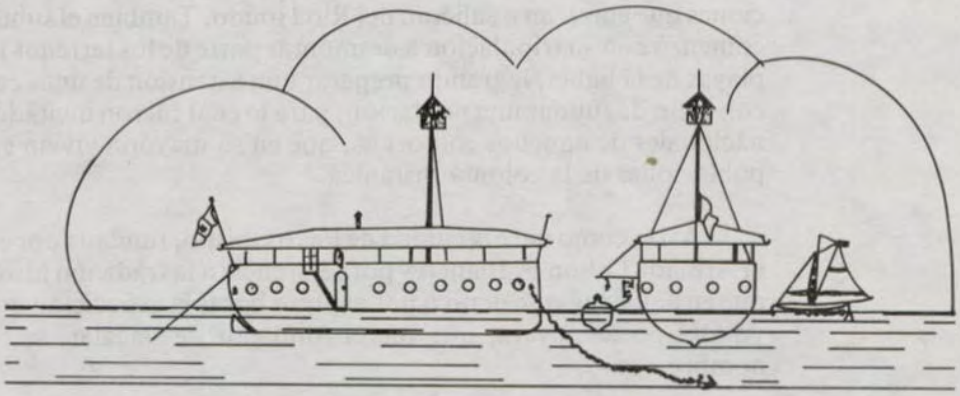
cas marineras, los últimos cadetes que recibieron sus prácticas en el *Yucatán* fueron David Ramírez Tello, Tomás Bravo y José F. Fernández. Al cambiarse el programa de estudio suprimiose esta práctica.

Estando aún los alumnos mencionados a bordo, fondeado el buque a la gira en Lerma, Camp., al bajar la marea, se sentó sobre el ancla que le abrió una vía de agua yéndose a pique a una profundidad de 3.66 m. por lo que fácilmente se pudo poner a flote.

Después de unos veinte años de servicios, fue fondeado cerca del bajo del pastelillo en la bahía de Veracruz y ya desarbolado se destinó a Escuelas de grumetes.

Tiempo después, su casco en avanzado estado de corrosión y sin intensiones de repararlo, fue echado a pique a cañonazos frente a los bajos de Veracruz.

PONTON CHETUMAL
1897



CARACTERISTICAS:
DIMENSIONES: Eslora entre perpendiculares 20/17 m. Manga de la cuaderna maestra 7.32 m. Puntal 3.66 Calado medio con 30 tons. 0762 m.
LUGAR DE CONSTRUCCION: Nueva Orleans, E.U.A.

En el año de 1895, el gobierno decidió llevar a cabo la campaña contra los indios mayas rebeldes. Para este objeto se inició el transporte de tropas por mar hacia la península de Yucatán, estableciéndose en la costa de Quinta Roo, diversos puntos de aprovechamiento y acantonamiento como Isla Mujeres, Puerto Morelos Cozumel, Vigía Chico, Bahía Ascensión, Xcalak y Payo Obispo, operando diversas embarcaciones de guerra de pequeño porte para mantener comunicados estos puntos y facilitar el desembarco de tropas, víveres y demás pertrechos.

Con anterioridad, el gobierno había resuelto establecer un servicio de vigilancia en el Río Hondo límite con Belice, para evitar el contrabando y el corte clandestino de maderas que los colonos ingleses efectuaban en los ricos bosques de nuestro territorio. Al concluirse el tratado de límites con Belice, se dio por terminada la controversia que desde hacía muchos años, existía al respecto.

Para evitar el contrabando y el corte clandestino de madera, se tenía un proyecto para construir un fuerte en la costa de la bahía de Chetumal, frente a punta Calentura, en las inmediaciones de la desembocadura del Río Hondo. Habiéndose sometido el proyecto al estudio y opinión del entonces subteniente de la Armada Othón P. Blanco, comisionado al efecto. Este Oficial fue de opinión que en lugar de construirse el fuerte para lo que no se contaba con un lugar inmediato para obtener la piedra, era preferible construir un pontón, con alojamiento para tripulantes y Oficiales de aduana, que podría movilizarse al lugar que más conviniera para los fines propuestos, lo cual fue aprobado por la superioridad.

El subteniente Blanco, hizo el proyecto del pontón cuya construcción se llevó a cabo en Nueva Orleans y el 22 de enero de 1899 se trajo a remolque del vapor americano *Stanford*, dando fondo en la bahía de Chetumal, frente a la desembocadura del Río Hondo. Se le denominó pontón *Chetumal* y como Administrador Comandante del mismo, el propio Othón P. Blanco con tres hombres de tripulación y dependiendo de la Secretaría de Hacienda, ya que fue destinado a desempeñar la función de Sección Aduanal.

Con el pontón *Chetumal* se estableció la vigilancia de todas las embarcaciones que entraran o salieran del Río Hondo. También el subteniente Blanco, comenzó con su tripulación a desmontar parte de los terrenos inmediatos a las playas de la bahía, logrando preparar una extensión de unas cuatro hectáreas, con el fin de fundar una población, para lo cual fueron invitados nuestros connacionales de aquellos contornos, que en su mayoría vivían en Belice y otras poblaciones de la colonia Británica.

Así es como nace la ciudad de Payo Obispo, fundada por el subteniente de la Armada Othón P. Blanco y por referencia a la tradición histórica, que decía que en aquél lugar se detuvo por algunos horas la expedición que mandaba Payo Obispo de Rivera, que fue el fundador de Bacalar, se bautizó con ese nombre.

Al poco tiempo se estableció en estos terrenos la Estación Naval de la que se nombró jefe al mismo Othón P. Blanco, quien con el personal a sus órdenes continuó infatigablemente con los trabajos de desarrollo del lugar,al que pronto concurrieron numerosas familias, que recibieron lotes de terrenos gratuitos, con lo que aumentó el número de habitantes, que en un principio no acudieron por el temor al ataque de los indios mayas rebeldes.