DRAGAMINAS CLASE ADMIRABLE

D-01, D-02, D-03, D-04, D-05, D-06, D-07, D-08, D-09, D-10, D-11, D-12, D-13, D-14, D-15, D-16, D-17, D-18, D-19

1962

CARACTERISTICAS:

DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 650 tons.; a plena carga 945 tons.; Eslora 56.3 m; Manga 10.1; Calado medio 3 m.

VELOCIDAD: 15 nudos. Radio de acción 2150 millas a 10 nudos.

PROPULSION: Dos motores Diesel Cooper Bessemer con potencia por eje de 855 BHP.; total 1710 BHP.

TRIPULACION: 104 hombres.

Estos buques fueron construídos entre los años de 1942 y 1944 y adquiridos por la **Armada de México** el 2 de octubre de 1962 fecha oficial de compra. El total de las veinte unidades se integró por medio de cuatro comisiones que fueron ubicadas en el puerto de Orange, Texas, para activar grupos de cinco buques, habiendo recibido la designación de: Primera Comisión Activadora para los dragaminas *01, 02, 03, 04, 05*; la Segunda Comisión Activadora para los dragaminas *06, 07, 08, 09, 10* y así sucesivamente la tercera y cuarta comisiones numerales hasta llegar el *20*, todos procedidos por la letra DM. Cabe hacer notar que estos buques sólo fueron designados con numerales y nunca con nombre propio.

El dragaminas *DM-20* fue dado de baja como tal y se acondicionó para ser utilizado como buque oceanográfico. Se le desmontó el armamento y estructura lo que motivó un cambio en sus características como en su calado y compartimentaje.

ARTILLERIA: Una pieza de 3'' 50 calibre, sencilla cuatro piezas de 20 mm. (algunas de estas unidades tienen montajes dobles pero en la mayoría son sencillos).

El salvamento del personal de la barcaza perforadora Mercury por el dragaminas D-2

Por **Manuel Peyrot G.**

Antecedentes. Petróleos Mexicanos contrató la perforación de pozos petroleros en alta mar con la Compañía Perforadora Permayo.

Se le asignó la perforación del fondo del golfo de México en posición lat. = 21° –55' N, long. = 097° –35.9' W, o sea aproximadamente a la mitad de la distancia entre Tampico y la Isla de Lobos.

La barcaza *Mercury* se encontraba a fines de 1966 fondeada con dos anclas a proa, dos anclotes a popa y en plena operación. Funcionaban sus máquinas, y todos sus aparatos auxiliares incluyendo los potentes winches que elevan, bajan y hacen girar los barrenos, de potencia suficiente para introducir un tubo a miles de pies de profundidad en el fondo del océano.

Su tripulación estaba formada por 110 obreros. A bordo se contaba con todos los elementos necesarios de salvamento en el remoto caso de necesidad. Decimos remoto, porque no se había registrado accidente alguno que pusiera en peligro la actividad de esta nave de registro americano, sólidamente construída y diseñada para resistir los peligrosos vientos del norte en el golfo de México, y los terribles huracanes cuyos vientos con velocidad hasta de 300 km por hora, devastan periódicamente las costas del Caribe y del golfo de México.

La tripulación trabajaba sus turnos y descansaba de acuerdo con el horario de actividades, noche y día, incluyendo domingos y días festivos, los cuales se acumulan para que por cada veinte días de trabajo se descansen diez, con permiso para que cada tripulante vaya al lugar de su residencia a descansar.

La temporada de nortes que se inicia en el golfo de México a partir de octubre, aumentando la violencia del viento a medida que se aproxima el invierno,

se encontraba ya muy adelantada y la tripulación le había perdido el temor a esos meteoros, que levantan grandes olas impulsadas por un viento furioso que proyectan espesas cortinas de espuma sobre el buque. La barcaza resistía perfectamente el oleaje y el viento prácticamente sin moverse de su sitio, simplemente balanceándose pesadamente, y haciendo trabajar las amarras de las anclas, que en ocasiones se ponían tirantes, como cuerdas de guitarra.

El 31 de octubre de 1966 sopló un norte huracanado

La tripulación acostumbrada al mal tiempo había perdido el temor, y simplemente se encerraba en sus cámaras y comedores, entreteniéndose en juegos de salón, lectura, o con la música de radios, discos y grabadoras, en espera de que calmara el viento y oleaje, había arrancado alguna plancha y el agua entraba rápidamente al buque. La inundación era tal, que el Capitán, de acuerdo con el Jefe de Máquinas, el Ingeniero en Jefe de Perforación, y el Contramaestre, no encontraron posibilidades de reparación e inmediatamente ordenaron el abandono del buque con tiempo suficiente para que se hiciera el embarque en forma ordenada en botes y balsas salvavidas, llevando cada hombre su chaleco protector que le permitía flotar independientemente.

Se ordenó de inmediato pedir auxilio por radio. Se había iniciado el abandono del buque. La tripulación formada en su mayor parte de obreros de perforación, carecía de educación marinera. Se había ensayado una a dos veces el embarque en los botes salvavidas. Ahora el pánico impedía el uso normal de estas embarcaciones. Algunas no se pudieron echar al agua. Otras se desprendieron de sus extremos, lanzando al agua a sus ocupantes. Otros botes bajaron sobrecargados y fueron de inmediato volcados por las grandes olas. Las balsas soportan mejor el esfuerzo, deslizándose sobre las rampas cayeron al agua y fueron retenidas por su amarra.

Los que estaban en el agua las ocuparon. Quienes permanecieron a bordo, tenía que decidirse a lanzarse al agua para abordar una de estas balsas, o bien, quedarse a bordo en espera de auxilio.

Pronto no quedaron a bordo más que veinte o treinta obreros que tiritaban de frío. Algunos no habían alcanzado salvavidas y se mantenían pegados a la barandilla con una tabla a su alcance, dudando si echarse al agua o morir a bordo.

Finalmente el buque fue aumentando su escora y lentamente dio el pantoque. Ya no había nada que esperar, y estos hombres obligados por el movimiento del buque , al irse escorando, caminaron por la banda que emergía. Algunos se arrastraron sobre la conchuela y finalmente fueron lanzados al agua. Posteriormente rompió las cadenas y quedó a la deriva, convirtiéndose en un peligro para la navegación.

Una llamada angustiosa

El 1o. de noviembre de 1966, el radiotelegrafista de guardia en la estación de la I Zona Naval en Tampico, escuchó:

"Compañero por favor, nos estamos hundiendo... desde la caseta, veo la cubierta a flor de agua y el balance es cada vez más pronunciado...

Por Dios, si puede hablar al jefe de la Marina, a la Capitanía de Puerto, a los buques pescadores, a todos aquellos que quieran ayudarnos... Algunos botes han sido volteados por el oleaje... La gente se tira al agua aterrorizada... Ya nada más quedan algunos cuantos a bordo... El agua pronto llegará a los motogeneradores..."

Media hora después:

"Compañero, no nos abandone... ya no puedo hacer más... tendré que echarme al agua... Las olas son gigantescas... No sé si podré nadar, el frío es intenso..."

Esta llamada al honor de la Armada, fue escuchada en Tampico por el Comandante de la I Zona Naval, vicealmirante Enrique Villegas Bustamante. Sabía que el puerto estaba cerrado. Le reportaron que Petróleos Mexicanos había movilizado desde la primera noticia de la avería en la barcaza **Mercury**, a sus remolcadores de altura, poderosas naves de 500 toneladas, capaces del más huracanado de los nortes. Sin embargo, el problema no era el de navegar con mal tiempo, sino cruzar la barra del río en cuya boca se encontraban las olas reflejadas con las impulsadas por el norte, aumentando su altura y su violencia a cantidades montañosas... ¿Cuánto? es probable que se registraran olas cortas de más de 6 metros de altura, capaces de estrellar el buque que se aventurara a salir, contra las piedras de las escolleras.

De modo que los remolcadores se acercaban a la bocana, y va a medio canal, aún con la protección de las escolleras; era tal el balance y la altura del oleaje, que hasta el Capitán más sereno, consideraba imposible la salida y decidía virar a tiempo antes de aumentar la lista de las víctimas con los miembros de su tripulación.

De estos intentos se hicieron seis. Entonces el gerente de Marina de Pemex, se comunicó con la Zona Naval exponiendo la situación de sus naves. ¿Podía hacer algo la Armada?

El vicealmirante Villegas tenía a sus órdenes cuatro dragaminas, de los cuales, dos estaban disponibles para todo servicio. Mandó localizar a sus comandantes. Se presentó de inmediato uno de ellos el capitán de corbeta C.G. Luis Hernández Baeza. El vicealmirante Enrique Villegas Bustamante expuso el problema:

—Se está hundiendo una barcaza al sur de Tampico... Los remolcadores de Pemex no han podido salir... Actuaremos en cuanto amaine el norte... ¿no le parece?

El Comandante Hernández Baeza, entró en profunda meditación breves instantes...

Ahora el Comandante de Zona quien dudaba en autorizar aquella salida, además de los ahogados por cuya muerte cargare en la conciencia, terminará por incapacidad profesional mi carrera naval y la de usted también Comandante... Pero si usted cree poder salir... ¡Lo autorizaré!

Trataré, mi Comandante... En media hora estoy fuera.

El Comandante del *DM-2* sólo recogió la tercera parte de su tripulación en dos camionetas de la Zona Naval. En media hora largó las amarras del muelle y a toda máquina se lanzó al canal de salida. Eran las 02:45 horas del día primero de noviembre de 1966.

El dragaminas D-2 cruza la barra

El norte que soplaba tenía características huracanadas, es decir, el viento soplaba con velocidad mayor de 200 kilómetros por hora. Una vez que el dragaminas abandonó la zona de protección de los grandes edificios de la ciudad, el viento se sintió en toda su intensidad.

Eran rachas frías, violentas, que atravezaban la protección de la ropa de mal tiempo, lacerando la piel el rostro se entumesía, las orejas congeladas y los ojos tendían a cerrarse como protección contra las partículas de arena que arrastradas por el viento producían dolorosa ceguera momentánea.

En el canal, el oleaje no tenía importancia. El viento solamente ondulaba la superficie del río, y el dragaminas marchaba a toda velocidad siguiendo las enfilaciones, cuyas luces se percibían claramente en la brumosa obscuridad, con cielo cubierto de impenetrable estratos grises y densos.

La tripulación se mantenía alerta y se continuaba en "babor y estribor de guardia", si bien se permitió utilizar la protección del puente para que el personal no recibiera directamente los golpes del viento.

Al pasar ciudad Madero empezó a sentirse el oleaje con mayor intensidad. Las grandes olas que lograban pasar la barra, iban perdiendo altura, aguas arriba, y se veían en la obscuridad como grandes ondulaciones que remontaban la corriente, y que la proa del dragaminas cortaba con limpieza con un ligero chasquido, similar al que produce la corriente de agua al pasar un obstáculo.

La altura de oleaje fue aumentando. Al pasar el faro de la barra, donde se inician las escolleras se abrió la puerta del infierno. El viento huracanado al pasar por las rocas se saturaba de rumores que cabalgaban sobre las cortinas de agua que el viento arrancaba a las restas del oleaje. Al chocar contra los mamparos las gotas sonaban con impacto de piedra y resbalaban en chorros de agua. Sobre los vidrios de la caseta de mando, producían una visibilidad cambiante que deformaba el exterior y poblada de sombras movientes.

A medio canal entre las escolleras, el buque fue zarandeado por olas montañosas que parecían venir de todas direcciones, aunque arrastradas por la marea entrante. Una enorme ola se precipitó sobre la proa, la inundó y mientras el buque se inclinaba hacia adelante, otra cresta arrastró la popa hacia babor y el barco se atravesó entre las escolleras.

"Para estribor, toda avante babor".

En cuanto el buque logró enderezarse: "Avante las dos".

La gente estaba aterrorizada, sin esperar órdenes, ante el golpe de mar que había barrido la proa, la tripulación que permanecía el socaire, corrió a protegerse. Algunos subieron al guardahumos, otros al puente. Se prendían de

las escalas con todas sus fuerzas para no ser lanzados al vacío por el brioso movimiento del buque, que sorprendido por el oleaje que venía de todos los cuadrantes, era lanzado unas veces hacia las piedras, después cuando parecía inminente que se iba a montar sobre las escolleras, una gran ola pasaba sobre las rocas, lo levantaba en su cresta, cual si volara y lo llevaba treinta o cuarenta metros hacia adelante.

"Para estribor,... Avante babor,... Avante babor..." y todo mundo veía aterrorizado como el buque hundía la proa en un abismo, y seguía... seguía... hasta que lentamente se recuperaba a caer a estribor, y volvía a alejarse de las piedras que ya parecían rascarle el costado en la banda contraria.

El Comandante se mantenía dentro de la caseta de mando a un lado del timonel, que con una mano se prendía fuertemente a la bitácora y con la otra a una de las mariposas de la ventila, junto al timonel y el contramaestre que movía el telégrafo de órdenes a la máquina.

"A babor... Toda a babor... Rápido, toda a babor..."

"No obedece... Sigue la proa cayendo a estribor... Empieza a detenerse,... ahora se inicia la caída a babor..."

"Quita la caña... Rápido, quita la caña..."

"A la vía... ¿Se fijó mi Comandante? esa ola casi nos pasó de la escollera de babor a la de estribor... Yo creí..."

"Cállate... Contra... Los cinco sentidos en la maniobra... Mira... ¡Nos trepamos!..."

"Todavía no señor... El buque cae... cae..."

En la obscuridad se veían las luces de las escolleras de repente. Casi siempre estaban cubiertas por el oleaje.

"No se asuste... Le dijo el contramaestre a un marinero que había gritado: Esa ola... Tan alta... Nos hunde..."

"Cállese... No ve que aquí el único que nos puede salvar es el Comandante..."

Y de pronto el Comandante sintió que sobre su espalda caían todas las oraciones y las súplicas de su personal... Era curioso, como él, quizá un poco menos asustado que los demás servía de soporte a los desfallecidos y de apoyo a los que por la terrible fuerza de los elementos empezaban a perder el valor.

"Ya estuvo contra... Salimos... Mire cómo la luz roja de la escollera se ve más a popa del costado..."

"Cuidado... La luz verde está a proa... Chocamos contra las piedras..."

"Timón a babor... Para babor,... Toda estribor..."

El dragaminas se había atravesado en plena entrada. Una ola lo inclinó casi hasta que la regala quedó besando el agua, otra levantó la proa, y la tercera, empujó la popa en sentido contrario... Por milagro el buque giró como trompo sobre la misma bocana. La roda rozó las piedras y cayó a babor entre terribles bandazos, en los que el oleaje pasaba sobre cubierta de banda a banda. Al mismo tiempo la proa se hundía en un abismo que parecía no tener fondo, hasta que otra ola de popa levantaba el buque en su totalidad para llevarlo sobre la rugiente cresta, de ronza, como si andara en volandas, sobre aquel abismo rugiente de múltiples climas.

Las luces quedaron atrás... Poco a poco fue muriendo el contraste montañoso en que las olas del norte entrechocaban con las reflejadas por las escolleras, sumando su altura, disminuyendo su longitud y produciendo un movimiento caprichoso e imprevisible capaz de sorprender al buque de maquinaria más poderosa, impidiéndole utilizar su timón para mantener la dirección.

Ahora se estaba en mar abierto, con el oleaje claramente establecido del norte. Ciertamente alto, rugiente, pero al fin manejable. El dragaminas se mantenía en dirección. El viento era quizás más fuerte en el libre océano, también más frío, pero ya no cortaban la piel los granos de arena y las cortinas de agua se sentían ligeramente tibias.

El timonel empezó a silbar: "Y nosotros los pobres marinos, hemos hecho un barquito de vela, pa' vivir en el fondo del mar, porque ya no se puede vivir en la Tierra".

El Comandante sonrió, se había roto el embrujo del terror. La tripulación bajó al sollado y cada quien se desplomó sobre su litera. Los mareados en el puente fueron saliendo con la cabeza gacha, aún no muy seguros de tenerlas todas consigo... En máquinas, los cuatro hombres que habían aguantado lo peor de aquel ramalazo fueron relevados y se les dio ración extra de café y pan, no había más que ofrecerles, porque el despensero del buque se había quedado en tierra.

En la Zona, el vicealmirante Villegas pronto fue informado de la salida del dragaminas. Le habló por teléfono el Superintendente de Marina de la Zona Norte, que había ido en su camioneta, arriesgándose a ser volcado por las grandes olas que barrían el enrocamiento, hasta donde pudo internarse para ver la maniobra de salida del buque.

Lo observó desde que apareció en el fondo del canal navegando a toda máquina. De improviso, la nave pareció detenerse a medio canal, las olas lo atravesaron. Parecía inminente que montara sobre rocas, más el mismo oleaje lo cuidaba, arrancándolo de los traicioneros arrecifes, cuyas dagas de piedra quedan a flor de agua, y desaparecen al terminar la protección de piedra.

Dando increíbles tumbos, en que parecía que el palo quedaba alineado con la horizontal y que el buque sacaba la quilla, por completo girando las hélices en el vacío, enderándose aquí, volviendo a inclinarse allá, apareciendo ya casi montado sobre la escollera contraria, el dragaminas iba avanzando poco a poco, lentamente, venciendo en aquel juego terrible en que el premio era el salvamento de un puñado de hombres y el castigo, quedar atrapado entre las rocas para ir dando una a una las vidas de los tripulantes.

Cuando el Superintendente dijo todo esto con voz entrecortada por la profunda emoción al Comandante de la Zona, éste no pudo disolver el nudo que le cerraba la garganta.

"Y mire comandante... le digo, que cuando vi al dragaminas atravesado en la bocana, casi pensé que se había perdido, y recé por él, a la vez que sentía como el viento me secaba las lágrimas. Cuando al fin se alejó, no pude menos que alegrarme de que aquel puñado de valientes hubieran triunfado en la lucha contra el mar.

Villegas sólo pudo contestar:

"Gracias,... le agradezco la llamada".

Era una de las pocas ocasiones en que podía sentirse orgulloso de su mando.

El salvamento

El dragaminas llegó a la zona de desastre a las 05:00 hrs. de la mañana. La obscuridad era profunda y el viento aunque empezaba a amainar, todavia era muy fuerte.

"Atención... Atención... Estamos en la zona... Todo mundo a buscar náufragos..." dijo el Comandante por las altaparlantes.

El vigía de proa señaló adelante un obstáculo... Parecía el lomo negruzco de una gran ballena...

A poca máquina, el dragaminas se acercó a reconocer aquella masa. Era el pantoque de la barcaza que había dado la vuelta y lentamente se sumergía, a medida que el aire aprisionado en el interior fuera expulsado.

Se encendieron los reflectores... ¡Nada!... Aquí, allá, despojos, trozos de madera, cajas desfondadas, barriles, botes volcados hundidos que únicamente asomaban la regala... Total, nada.

Pronto empezó a clarear. El primer náufrago fue recogido.

Se le vio en el centro de un montón de basura flotante. El pelo estropajoso por el diesel, le cubría el rostro. El hombre había perdido la resistencia a la lucha. Ni siquiera estiró los dedos en demanda de ayuda, sin embargo, respiraba.

Era imposible echar un bote al agua para rescatarlo, así que el Comandante maniobró su buque lentamente hasta que el hombre quedó al socaire, rozando el costado. Dos marineros fueron bajados por la cintura y con salvavidas; lograron asir al náufrago, lo amarraron y fue subido a cubierta. El pasante de medicina, primer maestre de Sanidad Naval de la **Armada de México** Eduardo Cruz Ballesteros, con dos ayudantes, rápidamente lo desvistió lo envolvió en una cobija caliente y fue bajado a la enfermería, en donde se encargaron de devolverle las energías, usando los medicamentos que se le habían administrado al buque para las atenciones de los damnificados del reciente ciclón "Inés".

Cuando se dio cuenta que había sido salvado, dijo: "Hace unas horas vi

pasar el buque, grité, lloré, me hice y nada. Entonces me dije: duérmete, así no sentirá nada. Y seguramente me dormí, para despertar a bordo.

En tierra ya verán, cuenten con veinte cartones de cerveza..."

En dos horas se recogieron cinco náufragos. La situación había cambiado por completo. El norte había amainado y el Sol hacía esfuerzos inútiles por brillar. Por la radio se mantenía contacto con la Zona.

Todo va bien, desde las cinco de la mañana, al disminuir el norte, han estado saliendo remolcadores de PEMEX y docenas de buques pesqueros. Se informa que han barrido las playas y los botes salvavidad han arribado en las cercanías de Tuxpan. Hay náufragos que llegaron a la playa, entre Cabo Rojo y Tuxpan... Parece que no hay desgracias personales... Se han recogido cerca de ciento nueve marineros, obreros, oficiales y autoridades... Sólo se reportaba la pérdida de un cocinero: con las esperanzas perdidas se dio la orden de suspender la búsqueda.

Pero ante un aviso del capitán de fragata P. A. Manuel Moreno Corso que sobrevolaba la zona del desastre en busca de náufragos, manteniéndose en contacto por radio con el *Dragaminas 02*, en el que comunicaba haber visto un gran número de objetos flotando en el área, dentro de los arrecifes cercanos a isla Lobos, el Comandante Hernández Baeza decidió continuar buscando. Entró a los bajos que se forman en isla Lobos, entre un arrecife y la playa, y ahí, entre un montón de basura, alcanzó a distinguir algo así como la pelambre de un coco. Era el cocinero.

El parte radiotelegráfico correspondiente, fue un mensaje que llenó de júbilo a una humilde familia, que se encontraba consternada y sin esperanzas; el mensaje llenó también de satisfacción a todos aquellos que organizaron, dirigieron y tuvieron la responsabilidad de este salvamento.

"Puedes regresar... Ordenó el Comandante de la Zona..."

"¿Entrar con ese infierno de barra?... Mi Comandante, con todo respeto le informo que salí de milagro, pero no hay quien entre a Tampico con la barra en esas condiciones... Solicito esperar..."

"De acuerdo, has lo que consideres conveniente... Pero para tu información, te digo que están entrando y saliendo buques pesqueros... En este momento, las 19:00 horas, ya no sopla norte y el tiempo es espléndido... Resuelve lo que creas correcto".

El *Dragaminas 02* fue a Tampico a toda máquina. El tiempo en el transcurso de 24 horas había cambiado por completo. Soplaba un vientecillo ligero y agradable del noroeste. La mar había perdido su altura y aunque seguía recalcando del norte, ya no representaba dificultades mayores.

Entró sin la menor dificultad. En el muelle, esperaban cuatro ambulancias formadas. Los náufragos fueron desembarcados en camillas, ante la mirada de cientos de curiosos. Cuando las ambulancias se retiraron, el Comandante contempló el muelle vacío, eran las cuatro de la mañana. Sus tripulantes, recargados en la barandilla, platicaban, fumando, de cosas sin importancia. Se irían ese día al cine o a entretenerse en las cervecerías.

Poco después cuando el Comandante Hernández Baeza desembarcó para rendir su parte al Comandante de la Zona, le hicieron honores al silbato, contestó saludando. Le sonreía el Contramaestre, el cabo de turno y el vigilante... Aquella sonrisa de su tripulación fue el premio al deber cumplido.