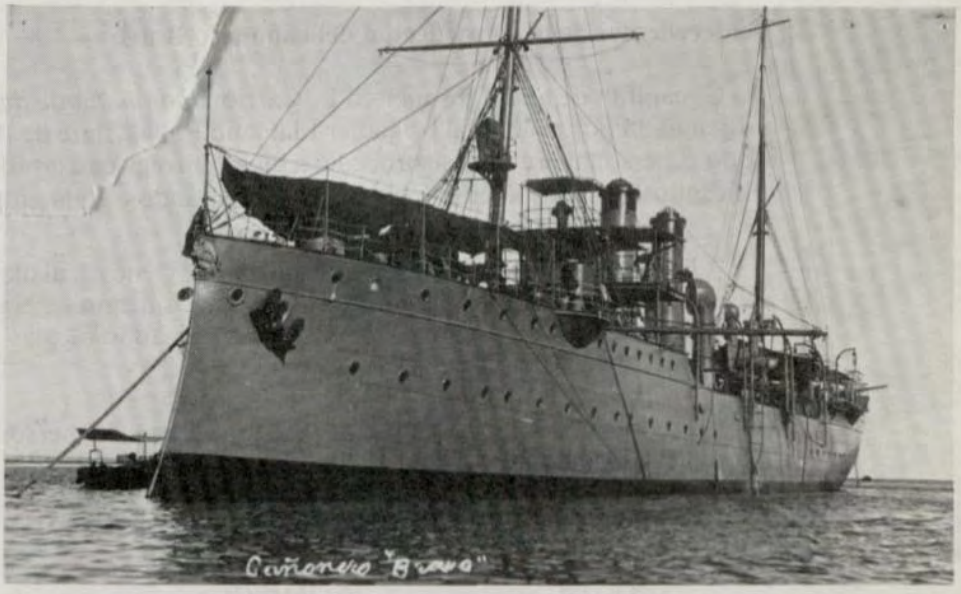
CAÑONEROS NICOLAS BRAVO Y MORELOS
1904



CARACTERISTICAS:
DESPLAZAMIENTO Y DIMENSIONES: 1227 tons. Eslora 76.5 m. Manga 1032 m.; puntual 7.6 m.
VELOCIDAD: 12.2 nudos.
PROPULSION: Dos máquinas alternativas de triple expansión con potencia de 3 000 HP. Dos calderas multitubulares.
ARTILLERIA: Dos cañones de 101.6 mm. Betlehem; dos de 57 mm. Betlehem, cuatro de 57 mm. Schneider Canet.
PERSONAL: Jefes y Oficiales 28, tripulación 109 hombres.

El cañonero *Bravo* se empezó a construir en la Casa de Nicolo Odero Fu Alessandro, en Sestri Ponente, según contrato firmado en México, por el gobierno mexicano el día 30 de agosto de 1902 y ratificado el día 18 de octubre en Roma por el Ministro plenipotenciario de México, el cañonero tuvo un costo inicial de 55,235 libras esterlinas, siendo el costo final de 60,233 libras esterlinas, por las modificaciones y reformas que se le hicieron.

El día 22 de marzo de 1904 fue lanzado al agua a las 10:18 A.M., sin novedad.

El 28 de mayo de 1904 el Jefe Interino de la Comisión Inspectora de Buques en Construcción C. Ing. Naval Carlos Fernández Varela, representando al gobierno mexicano recibió el cañonero *Bravo* del Sr. Ing. Naval don Antonio Zaulli, representante de la Casa Nicolo Odero, habiéndose hecho una inspección minuciosa del buque, encontrándose todo en orden.

El Ingeniero Carlos Fernández Varela quedó autorizado, para contratar el personal que creyere conveniente, para su mantenimiento y custodia, en tanto se mandara la tripulación de México, a cada buque.

En el puerto de Génova el día 8 de octubre de 1904 fue entregado el cañonero *Bravo* por la comisión Inspectora de Buques, representada por el C. Ing. Naval Carlos Fernández Varela.

Antecedentes de la construcción del cañonero Bravo

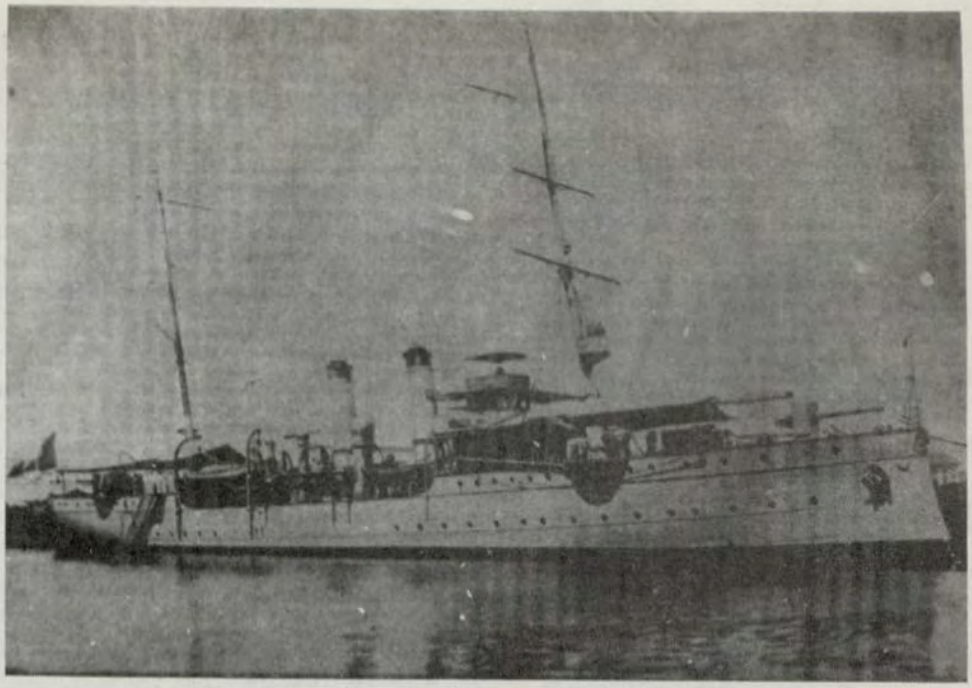
Al C. capitán de navío, Francisco L. Carrión (*comandante del buque*), según orden dada por el general brigadier Flaviano Paliza, Jefe de la División. Con todo el personal presente se procedió a dicha entrega con las formalidades, verificándose una inspección minuciosa, encontrándose todo en perfecto estado.

El 26 de agosto de 1904 salió del puerto de Génova, al mando del capitán de navío Flaviano Paliza, Jefe Interino de la Comisión en el puerto de Sestri Ponente; para salir rumbo a nuestro país, realizando escalas en Las Palmas, Gran Canario, Saint Thomas.

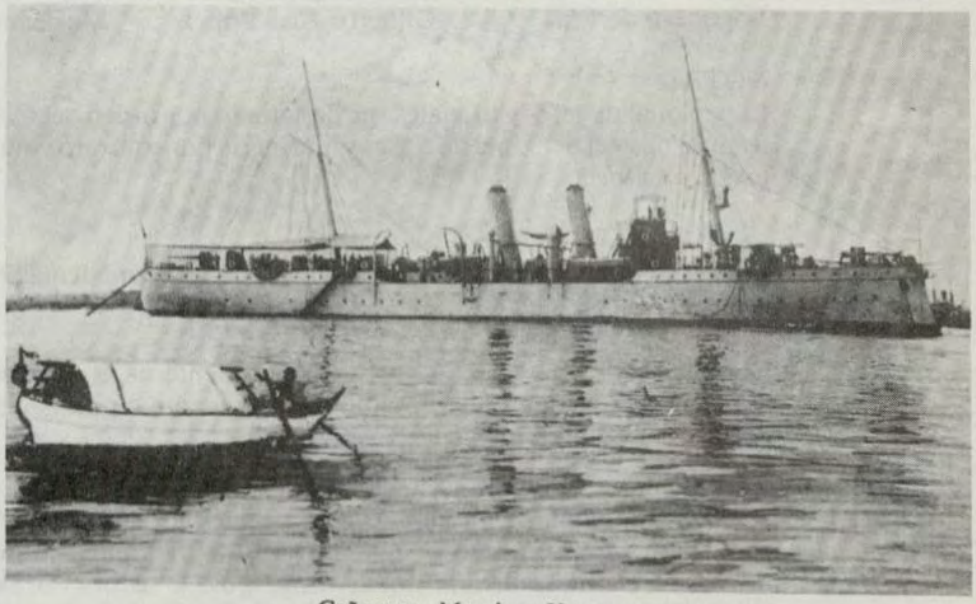
La dotación de este buque estuvo compuesta del personal que a continuación se relaciona:

Personal de Jefes y Oficiales:

GRADO	NOMBRE	
Capitán de Fragata	Francisco L. Carrión	Comandante del B.
Teniente Mayor	Gabriel Carballo	
Mayor	Teodoro Ortega	Médico Cirujano.
Segundo Teniente	Vicente Sentíes	
Subteniente	Rafael Carrión	
Aspirante de Primera	Francisco Amado	
Pagador de 2/a.		
Clase del Ejército	Francisco Sousa.	



Cañonero "*Nicolás Bravo*".



Cañonero *Morelos* - Veracruz.

Personal de clases y marinería:

GRADO	NOMBRE	NACIONALIDAD
3/er. Contramaestre	Ramón González	Méxicano
Cabo de Mar de 1/a.	Francisco Santana Castañeda	Mexicano
Cabo de Mar de 2/a.	Feliciano Soledad	Mexicano
Cabo de Cañón de 2/a.	Nicasio Echeverri Clemente	Mexicano

Cabo de Mar de 1/a.	José Roldán Echeverría	Mexicano
Marinero Corneta	Miguel Juárez	Mexicano
Marinero de 1/a.	Antonio Roldán Romero	Mexicano
Marinero de 1/a.	Jacinto Segunda Ochoa	Mexicano
Despensero	Procopio Rebolledo Hernández	Mexicano
Fogonero de 1/a.	Francisco Agüeros	Mexicano
Marinero de 2/a.	José Ortiz Lara	Mexicano
Marinero de 2/a.	Jesús Alvarado Hernández	Mexicano
Marinero de 2/a.	Miguel Rubio Calderón	Mexicano
Marinero de 2/a.	Guillermo Ordieras Enríquez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Alberto Cardoso Reyes	Mexicano
Marinero de 2/a.	Melquiades Ortíz J.	Mexicano
Marinero de 2/a.	Juan Pérez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Miguel Quiroz Alvarez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Luis García Chávez	Mexicano
Marinero de 2/a.	Teófilo Rivera Hidalgo	Mexicano
Fogonero de 1/a.	José de J. Sosa Hernández	Mexicano
Fogonero de 1/a.	Raúl Moguel Aguirre	Mexicano
Fogonero de 1/a.	Gilberto Islas López	Mexicano

NOTA:
El personal de jefes y oficiales fue designado por orden del C. Presidente de la República, y el personal de clases y marinería por contrato voluntario (mediante convocatoria).

El Presidente Porfirio Díaz embarca en el cañonero Nicolás Bravo para visitar Yucatán.

El Gobernador de Yucatán invitó al Presidente de la República para visitar aquel estado, la que fue aceptada. Con este motivo se organizó la escuadrilla para dar escolta al primer Magistrado.

La Compañía Hamburg Amerika Line, puso a disposición del Presidente el vapor *Bismark*, pero el general Díaz dio preferencia al cañonero *Nicolás Bravo*. En el buque alemán embarcó su esposa la señora Carmen Romero Rubio de Díaz y la comitiva que le acompañó durante la gira por la península.

Cadetes de la Escuela Naval Militar dieron escolta al C. Presidente que embarcó en el cañonero *Bravo*, izándose la insignia que correspondía a su alta investidura, acompañado de las salvas de 21 cañonazos de los buques de guerra surtos en la bahía de Veracruz.

El convoy zarpó del puerto el día 2 de febrero de 1905, integrando la escuadrilla: la corbeta *Zaragoza* al mando del capitán de navío Agustín Zendrero, cañonero *Nicolás Bravo*, su comandante capitán de navío Francisco Carrión que además era el jefe de la escuadrilla, el cañonero *Morelos* con su comandante, capitán de fragata Aurelio Aguilar y el cañonero *Veracruz* al man-

do del capitán de fragata Manuel Trujillo, seguía las aguas de la escuadrilla el vapor alemán *Bismark*.

Durante la navegación se efectuaron diversas maniobras, evoluciones y ejercicios tácticos.

De ocho a diez días duró la estancia del C. Presidente y su comitiva en la capital del Estado de Yucatán, inaugurando algunas obras, regresando de nuevo al puerto de Veracruz, recibiendo a su arribo los honores de ordenaza.

Viaje a Sudamérica del cañonero Nicolás Bravo

En el año de 1922, celebró Brasil el centenario de su separación del dominio Portugués y México recibió una invitación para asistir a las ceremonias organizadas con ese motivo.

Una embajada especial, en la que figuraron personalidades civiles y militares, se designó por el gobierno del general Alvaro Obregón, poniéndose al frente de ella al Lic. José Vasconcelos.

Por parte de las Fuerzas Armadas fue comisionado el general de brigada Manuel Pérez Treviño.

La embajada se embarcó en el cañonero *Bravo* cuyo comandante era el teniente mayor Manuel G. Camiro. En el vapor *Coahuila* puesto a las órdenes del contralmirante retirado Othón P. Blanco; agregándose por parte de la Armada, al capitán de fragata Ambrosio Illades y el primer teniente Mario Rodríguez Malpica.

En la parte artística, figuraron notables exponentes como doña Fany Anitúa, Flora Islas Chacón, Abigail Borgolla, el poeta Carlos Pellicer y otros.

Por lo militar, se transportó una compañía de infantería del Colegio Militar y un escuadrón aéreo de cuatro aparatos, al mando del piloto Guillermo Ponce de León.

El día 22 de julio de 1922 zarpó el cañonero del puerto de Veracruz junto con el vapor *Coahuila*.

Estancia del cañonero Bravo en Río de Janeiro

La flotilla mexicana que transportaba a la embajada especial del gobierno mexicano para asistir a los festejos del centenario de la Independencia del Brasil, luego de hacer escalas en Cristóbal, Panamá, Puerto España, Trinidad y Pernanbuco, Brasil y finalmente el arribo a Río de Janeiro, en cuya bahía estaban surto los buques de guerra enviados por Inglaterra, Estados Unidos del norte, Japón, Argentina y Uruguay,. Don Epitacio Pessoa, Presidente del Brasil, embarcó en el buque insignia, crucero *Almirante Barroso* el día 9 de septiembre para efectuar una imponente revista naval.

La formación de los buques se repartió en tres filas; encabezando la pri-

mera el inglés *Hood*; la segunda el *Bravo* y la tercera el brasilero *Alagoes*. Las unidades revistadas en esa ocasión fueron:

Brasileñas:	Acorazados:	*Minas Geraes, Sao Pablo, Diodoro da Fonceca.*
	Cruceros:	*Bahía, Curytiba*
	Destructores:	*Alagoes, Pergipe y Para.*
	Submarinos:	*F-1, F-2, F-3* y *F-4*
Ingleses:	Acorazados:	*Hodd* y *Repulse*
Japoneses:	Acorazados:	*Azama*
	Cruceros:	*Iwate* e *Itzumo*
Estadounidenses:	Acorazados:	*Maryland* y *Nevada.*
Argentino:	Acorazados:	*Moreno*
Portugueses:	Cruceros:	*República* y *Carvalho de Arahujo*
Uruguayo:	Crucero:	*Uruguay*
Mexicano:	Cañonero:	*Nicolás Bravo.*

El 16 de septiembre el *Bravo* conmemoró la fecha de iniciación de nuestras luchas libertarias, entre los saludos y honores de los buques de guerra surtos en el puerto, izando estos su engalanado con la bandera mexicana en lugar preferente y haciendo una salva a medio día.

Algunos oficiales fueron a Río de la Plata, para asistir a la toma de posesión del Presidente de la República Argentina don Torcuato de Albear.El 28 de octubre zarpó la flotilla rumbo a la patria.

Regreso del Bravo de Sudamérica

Zarpó junto con el *Coahuila*, de Buenos Aires, el 28 de octubre, después de una venturosa visita de cortesía a Río de Janeiro y a la Capital de Argentina, el viaje transcurrió sin problemas hasta llegar a la altura del faro de Chacachare, en Isla Trinidad, en donde perdió el *Bravo* su hélice de babor, teniendo que recalar en Puerto España. Allí, durante una junta que se efectuó, se decidió que el cañonero seguiría con su máquina, ayudándose de un aparejo de vela formado por un trinquete, un velacho, y una cangreja, manufacturados con los toldos.

Se había pensando en un remolque, por parte del *Coahuila*, pero la experiencia y habilidad de los marinos de guerra se impusieron, pudiendo sortear un mal tiempo frente a las costas de Colombia, hasta entrar a dique a su arribo a Colón, Panamá, en donde se reparó la avería y pudo continuar el viaje a Veracruz, donde fondeó el 4 de febrero de 1823.

El *Coahuila* cruzó el canal y se dirigió a Puertos del litoral del Pacífico.

Anécdotas por Oscar Fritsche Anda (TTe. de Navío)

Existen en la Armada tantas anécdotas, unas jocosas, otras trágicas y muchas sin sal, que no he resistido la tentación de volverme relator de algunas para recordar otros tiempos y otras personas.

Pondré mi mejor entusiasmo por procurar ser ameno al relatarlas y si esta

amenidad me faltara, creó que el tema recompensa en gran parte los defectos que inconscientemente se muestren al correr de la máquina.

De algunos casos he sido observador, de otros he sido protagonista y del resto he tenido conocimiento por charlas de cámara o libando el aromático café de "La Parroquia", la helada cerveza de Basilio o las extroardinarias "piernudas" de Guaymas.

Con permiso de mis compañeros, les suplico indulgencia cuando aparezcan sus nombres o el insustituíble apodo de la escuela, pero ello creo que también forma parte de la sal que pretendo dar a los relatos, pero nunca con el afán ni con la pérfida intención de ofensa alguna. También he creído conveniente darle a cada anécdota un nombre, derivado del tema principal de la misma y con ello... va la primera.

El último gallo

Sería por el año de 1926 y afanosamente nos embarcábamos a bordo del *Bravo* para efectuar nuestro viaje de práctica reglamentario cuyo interinario estaba marcado en los puertos del Golfo, tocando los del sur de los Estados Unidos. El bullicio en estos casos de todos nosotros es conocido y el optimismo y alegría hace presa nuestra, cuando se escucha el "Babor y Estribor de guardia" que nos indica el principio de algo que rompe la monotonía de las aulas y de la rutina escolar. Horas después, en el horizonte, perdíamos de vista los médanos, Ulúa y el faro de Veracruz principiaban las prácticas que hacíamos aún con el recuerdo de las despedidas y de los encargos que no cumpliríamos... Pero no es el caso relatar todo, sino la anécdota.

Estábamos por zarpar de Nueva Orleans y se daban los últimos toques al embarque de víveres. Nuevas despedidas y... llegó a bordo un hermoso lote de gallos y gallinas finas, obsequio de ciertas personalidades americanas dos de nuestros distinguidos comodoros, que viajaban formando parte del personal de la Escuela. Se encontraban hermosísimas Leghorn de nítido plumaje, rhode-island arrogantes y gigantescas y otras de variadas clases que mi memoria no recuerda; pero por ser obsequio, deben considerar mis lectores la apostura de dichas aves de corral, su "pinta", su "alzada" y que sé yo cuantas cualidades propias de estos bichos bípedos emplumados. Como era natural, se giraron inmediatamente las órdenes correspondientes para que les fuera fabricado su alojamiento; una magnífica jaula de madera de cedro con incrustaciones de pino, bebederos de cristal cortado, "pienso" especial de la casa "Henand Chiquen" y si no se les puso colchones, fue porque esos animalitos prefieren dormir trepados sobre cualquier palo. En fin, quedaron debidamente instalados en uno de los callejones de estribor y no había ninguno de nosotros que no elogiara ejemplares tan bellos, pero... pasaron algunos días y el apetito voraz del cadete ya no hacía ver los plumíferos como obras perfectas de la naturaleza, sino como un suculento tocado que bien podría prepararse en la guardia "del perro" y allá en el recóndito rincón de las calderas. Este pensamiento era general y las miradas de admiración de un principio, se convirtieron en miradas asesinas y golosas, pues un buen caldo caliente y un muslo bien cebado, no era cosa que fueran despreciables en latitudes tan tropicales por las que navegábamos.

Y así fue, la sentencia de muerte fue decretada a la primera gallinácea, por

un consejo de guerra sumario, cuyos integrantes deberían entrar de servicio a las doce de la noche...

A la mañana siguiente el criado de los C.C. Comodoros les comunicó la fatal noticia que un animal faltaba del lote, pero que no se veían huellas de forzadura, ni rastros de plumas, huecos, indago o indicio parecido. Se hicieron pesquizas, se preguntó, se revisó, etc., etc., pero el bicho no apareció por ningún lado. Desgraciadamente el primer paso estaba dado y... vuelta a faltar, no una sino dos o tres gallinas. uno o dos días después, del primer hurto. El revuelo de sus propietarios fue fantástico y después de mis más infructuosas búsquedas o indagaciones, optaron por girar un severo extrañamiento a los cadetes y recomendar un comportamiento digno y honrado para los tales bichos. La indagación de los altos jefes surtió el efecto apetecido, pero sólo unos cuantos días, pues el cabo de otro cierto tiempo, la desaparición de las ponedoras y sus maridos se acentuó en forma alarmante y con visos de extinguirse la especie embarcada. ¡Solamente quedaba un par, hembra y macho de cierta raza! Se pretendió que el *Bravo* fuera nueva arca de Noé y que ese par de futuros implumes llegará sano y salvo a la tierra prometida. Para el objeto se ordenó una vigilancia especial y se colocó centinela de visa a los preciosos animalitos. El relevo de los centinelas se hacía puntualísimamente de día y de noche, se pasaban las consignas: comerán a tal hora beberán a tal hora, deberán treparse al palo a la apuesta del sol, cantarán a la salida y todas esas cosas por el estilo y adecuadas a misión del centinela que le estaba encomendada.

Pero desgraciadamente a uno se le apareció Morfeo a la hora menos apropiada y cuando lo fueron a relevar hizo la entrega de su puesto con un animal menos la compañera fiel del amo de los corrales: la gallina había desaparecido tranquila y silenciosamente de su hermosa jaula de cedro con incrustaciones de pino. El gallo contemplaba compugido su viudez absoluta y el hogar vacío.

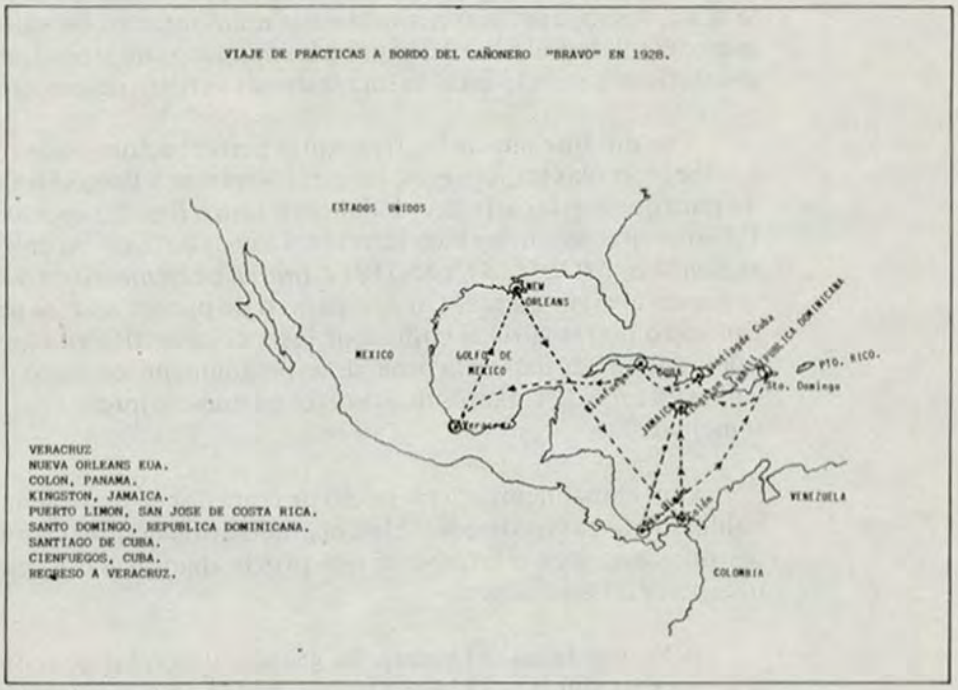
Como era natural, el parte de la desaparición hizo que la bilis se le derramara a nuestra actual contralmirante Hurtado de M. y, previó convenio con el excomodoro Escudero, ambos propietarios de las aves, decidieron comerse al gallo viudo ese mismísimo día, so pena de que ni con la dotación completa de guardia ante el avechucho, éste tuviera las debidas seguridades. Por lo tanto se le decretó la última pena y pasó a la filosa guillotina del cocinero de jefes quien ni tardo ni perezoso, le arrancó el apéndice superior, lo desplumó, lo aderezó con las mejores especies de las Indias y pasó blanco y sin sangre al caluroso horno de la estufa. Pasó el tiempo reglamentario para su cocción y fue retirado del horno para ser servido oportunamente entre las viandas de las cámaras del comandante. El cocinero de centinela en su cocina, con los brazos en cruz y mirando el azul del horizonte esperaba la orden para servir la comida sonaron las doce y treinta minutos verdaderas el puente se quedaba vacío después de haber dado la situación. Lentamente el personal bajaba a sus cámaras y se dio la orden de servir el "rancho". Ufano el cocinero pasaba viandas atendía pedidos, revisaba los "sasones" y por fin le tocaba el turno a nuestro gallo.

— De orden del C. Comodoro, que mande usted el ave, indicó el camarero al chief.

Dio media vuelta el aludido y ¡oh, sorpresa! el ave había volado. ¿Quién lo había escondido, robado, comido? nunca se supo, sólo se hizo la conjetura que por la lumbrera había volado al cielo el último gallo.

Viaje de instrucción de los cadetes de la Escuela Naval de 1928 abordo del Bravo relatado por el cadete de Primer Año
Mario Lavalle Argudín

En junio embarcamos para realizar nuestro viaje de práctica anual. El derrotero que seguimos partiendo del Puerto de Veracruz fue: Nueva Orleans en E.U.A., una larga travesía por el Golfo de México, Caribe y arribó a Colón, Panamá; después Kingston, Jamaica; continuamos navegando rumbo a Puerto Limón, Costa Rica y visitamos su capital, San José; pusimos proa a Santo Domingo, República Dominicana (*estando en este puerto el 15 de julio, recibimos la noticia del asesinato del Presidente de la República electo, general Alvaro Obregón por José de León Toral, en el restaurante de "La Bombilla"*), continuamos rumbo a Santiago de Cuba, Cienfuegos y finalmente al puerto de Veracruz.



En todos los puntos señalados en el itinerario, asistimos a recepciones Oficiales, aparte de una que otra fiestecita particular dada en nuestro honor y lo que buenamente viniera, siempre que fuera de invitación, pues la plata y los billetes no abundaban en los bolsillos.

La vida a bordo no era Jauja imagínense a doscientos cadetes, en un buque no acondicionado para recibir tanta gente, aparte de su dotación normal, pero teníamos juventud y deseos inmensos de conocer otros países y a esa pujante edad el cuerpo aguanta lo increíble, además no había donde escoger, y como dice el refrán "no había más que dos sopas".

Al toque de rancho bajábamos al sollado y, en las mesas que se descolgaban de los baos, tomábamos la ración que nos servían los camareros, de las grandes cacerolas y pailas colocadas en el piso. La de avena que recibíamos

parecía engrudo por la ausencia de leche, no podían faltar los frijoles negros parados, chorizos con papas y galletas marinas tan duras que había que partirlas con hacha. A medida que transcurrían los días de navegación, éstas se cubrían la lama *"Penicillum notatum"* o la comunmente llamada penicilina pura, que nos debe haber preservado de toda clase de virus y microbios. En el menú del medio día era obligado el arroz, frijoles negros aguados, algún guisado de carne dura como palo y las ya mencionadas galletas marinas sin faltar el agua fresca de limón o jamaica. En la cena el menú no experimentaba grandes cambios, era más o menos semejante al de la mañana.

Con malos tiempos, la mar lanzaba su furia imponente rompiendo sobre la proa; con las arfadas se hundía en las olas embarcando torrentes de agua, que como cascadas salían por las amuras y corrían por los trancaniles con ruido ensordecedor. Al levantarse la popa, las hélices quedaban en el aire y sin la resistencia del medio líquido, hacían desbocar las máquinas produciendo una fuerte vibración que se sentía en todo el buque, a pesar de que en las entrañas de la nave, los maquinistas penosamente maniobraban las válvulas de mariposa que controlaban el paso del vapor a las máquinas de propulsión, reduciendo las revoluciones cuando éstas se incrementaban fuera de gobierno.

Fue durante una de las frecuentes perturbaciones que corrimos en el mar Caribe, con olas imponentes, como si Neptuno y Eolo se hubiesen confabulado para que con las arfadas y balances nuestro *Bravito* apenas pudiese avanzar. En estas circunstancias bien la hubiera quedado la divisa del Capitán Nemo en el *Nautilus, MOBILIS IN MOVILI* (*móvil en elemento móvil*) y en verdad que se movía el viejo buque. Un compañero de primer año, al pensar que el viejo cañonero no resistiría el embate de las montañas de agua que se encapillaban por los golpes de mar en la proa, desesperadamente exclamó ¡Sangre de Cristo, calma esta mar! ¿Cuántos de nosotros en nuestro interior no repetiríamos algo semejante?

Con el mal tiempo, el servicio de comedor se desordenaba un tanto, y la vajilla sufría bajas considerables, al grado de tener que sustituir las tazas y platos por cacharros o latas, que nos procurábamos para tener en que recibir nuestra cotidiana ración.

A los bandazos del buque, las grandes cacerolas que contenían el rancho se deslizaban por el sollado de una otra banda, cual si se tratara de un cambiante tobogán. La cubierta semejaba una pista de patinar, haciéndola más resbaladiza y peligrosa, la avena y frijoles que se habían derramado, sin faltar lo arrojado por los mareados, que faltos de tiempo para llegar a la borda lo hacían en el piso de sollado.

Algunos compañeros sufrían terriblemente las consecuencias del balance y cabeceadas del buque y no les servía de consuelo, el saber que el almirante Nelson también se mareaba y nunca logró dominar ese mal del mar.

El toque de diana se había sustituído a bordo por zafarrancho de coys.

Los cadetes de sueño pesado eran despertados por las clases, al grito de ¡Alza arriba,aferra coy! lo aferrábamos, extendiéndolo sobre cubierta,poniendo dentro la cobija doblada y luego se enrollaba el coy atándolo con las bolinas o cabos cortos que servían para colgarlo de los ganchos que para ese objeto había en el techo del sollado. Al aferrarlos se cuidaba de que el número estu-

viese a la vista, pues éste se mostraba a la clase antes de depositarlo en la batallolas y se enseñaba a la clase el número para comprobar que era el nuestro. Extraviarlo significaba no salir en el próximo puerto y no recibir el pre hasta que se hubiese cubierto el importe de éste.

Durante el zafarrancho se distribuían los servicios de guardia y la vigilancia del sollado, además se indicaba el lugar en que descansarían los relevos para que el cadete fuera despertado por el de guardia a la hora señalada.

Con buen tiempo, algunos cadetes dormían sobre cubierta, el coy les servía de almohada y la cobija cubríales del relente de la noche; otros buscaban el tibio ambiente del guardacalor, teniendo el inconveniente de que al despertar tenían la cara llena de hollín que durante la noche habían arrojado las chimeneas.

Durante el día no teníamos reposo por las contínuas prácticas de nudos, costuras de lona, señales de brazo con banderas, interpretación del código nacional e internacional, cuartear la rosa náutica o de los vientos, nomenclatura y en más de una ocasión dar ladrillo y arena a las tracas de la cubierta. También se montaba guardia como serviola en la cofa, el coco de los mareados, pues por estar colocada a varios metros de la cubierta las cabeceadas y balances del buque se sentían con mayor intensidad.

Los cadetes de años superiores montaban su servicio como timoneles, portadores, o en calderas y los de quinto año próximos a terminar sus estudios entraban de ayudantes de los oficiales de guardia en el puente o en el departamento de máquinas, dependiendo de la carrera que cursaran. A los que estudiaban para oficiales de cubierta, los despertaban en la noche o en la madrugada para efectuar observaciones de estrella o de luna con el sextante, y a medio día tomaban la meridiana.

Las prácticas de zafarrancho de combate, de incendio y de abandono de buque eran frecuentes, y al toque respectivo, a paso veloz, pasábamos a ocupar el puesto que se nos había asignado.

Por la noche no podía faltar el aprendizaje del código Morse con luces que a la voz de "Manario" de ¡Repite cadete!: Punto raya —A; raya tres puntos —B; raya punto raya punto, C... etc. pronunciábamos monótonamente hasta el cansancio. A veces esta práctica se sustituía por el canto repetido de los himnos de los países próximos a visitar y así recuerdo a pesar del tiempo transcurrido el bayames de Cuba, el de Costa Rica, el panameño y el de la República Dominicana.

Cuando zarpamos de Puerto Limón, Costa Rica, me encontraba acodado sobre la borda, contemplando las ondulaciones de una mar en calma, gozaba de la vista del puerto, del que nos ibamos alejando lentamente, me extasiaba ver las nubes en el firmamento azul y el revolotear de las gaviotas alrededor del buque, cuando me sacó de mi ensimismamiento algo que caía al agua, después me enteré que se trataba del coy de un cadete y tras él fue nuestro compañero para rescatarlo. Inmediatamente se dio la voz de ¡Hombre al agua!, sonaron los timbres de los telégrafos, la orden de "PARA", del puente, llegó al departamento de máquinas. El buque detuvo su marcha y se arrió el bote de salvamento, que siempre se llevaba listo para estas emergencias. Cuando la embarcación llegó al agua, el cadete se había asido de una tiradera que se le arrojó de a

bordo y con una agilidad que envidiaría un simio subió por el costado sin soltar la prenda rescatada. Por fortuna no se tuvo que lamentar una tragedia, el cadete podía haber sido destrozado por las hélices del buque o terminar entre las mandíbulas de los tiburones, cuyas aletas como dijera un amigo, trazaban una estela de muerte en esas aguas, pues a poca distancia veíamos como asomaban el lomo gris acero, los imponentes escualos, que tragaban voraces los desperdicios arrojados de la cocina. Nuestro compañero se salvó que le descontaran el importe del coy por el que arriesgó la vida, más no del arresto impuesto por bañarse en horas indebidas y además abandonar el buque sin permiso.

En grandes cajas de madera se guardaban los uniformes de gala y en el puerto se nos entregaban impecables para las ceremonías oficiales y salir a la calle. En el talegón llevábamos la ropa interior, uniformes de faena, útiles de aseo, etc. Era increíble su capacidad de almacenaje y la habilidad que se adquiría para acomodar en esa bolsa cilíndrica de lona todas las pertenencias del cadete.

Para las faenas y prácticas de a bordo usábamos el mahón u overol y cuando éste requería el servicio de lavandería, se ataba la prenda al extremo de una tiradera o cabo, arriándola por el costado hasta el agua, el otro extremo se afirmaba a bordo. El golpeteo contínuo de las olas limpiaba eficazmente la ropa. Aquí viene a cuento la pérdida del overol de un estimado compañero, que al faltar la tiradera con que la había sujetado se fue flotando en las estela del buque. Por este motivo y no contar nuestro amigo con una prenda de repuesto, se formó a lista en paños menores, eso sí con la gorra puesta y los zapatos. Al presentarse el teniente para recibir novedades de las clases, con gran asombro vio al cadete en esas fachas, por lo que lleno de indignación le gritó; ¡Vaquetudo! ¡Baje inmediatamente al sollado! Mi amigo estrenó overol que le proporcionaron del depósito, pero también cumplió un plantón por dentro de la jarcia, que consistía en agarrarse de un flechaste por la parte interior y apoyar los pies en otro inferior, posición muy incomoda por cierto, la causa del castigo "faltas a la moral".

En los momentos libres y raros días que gozábamos de buen tiempo y la mar con ligeras ondulaciones, tendido en la proa podíamos ver el agudo espolón del *Bravo* como hendía las aguas y a los lados contemplar el salto de las toninas o delfines que retozaban con viveza, para luego alejarse con velocidad increíble. También llamaba nuestra atención el vuelo torpe de los plateados peces voladores, que batiendo vívamente las aletas, se elevaban de la cresta de una ola para clavarse en la inmediata.

Cuando se anunciaba el próximo arribo a puerto, tratábamos de ser los primeros en ver el faro de recalada, o en las sombras de la noche, los destellos que descubrían su presencia. La llegada era todo un acontecimiento que siempre se esperaba con ansias, pues significaba baño con media lata de agua, aunque en ocasiones bastaba una jarra, también mejoraba el rancho, los incontables agasajos y la oportunidad de adquirir un recuerdo para los familiares o un obsequio a la noviecita, claro está, que modesto, dentro de nuestras limitadas posibilidades.

El arribo a Veracruz lo esperábamos con vehementes deseos por ver a los familiares, a la novia y a los amigos, que sin duda alguna estarían esperando el atraque del buque en el muelle de la "T" en la cabeza del malecón.

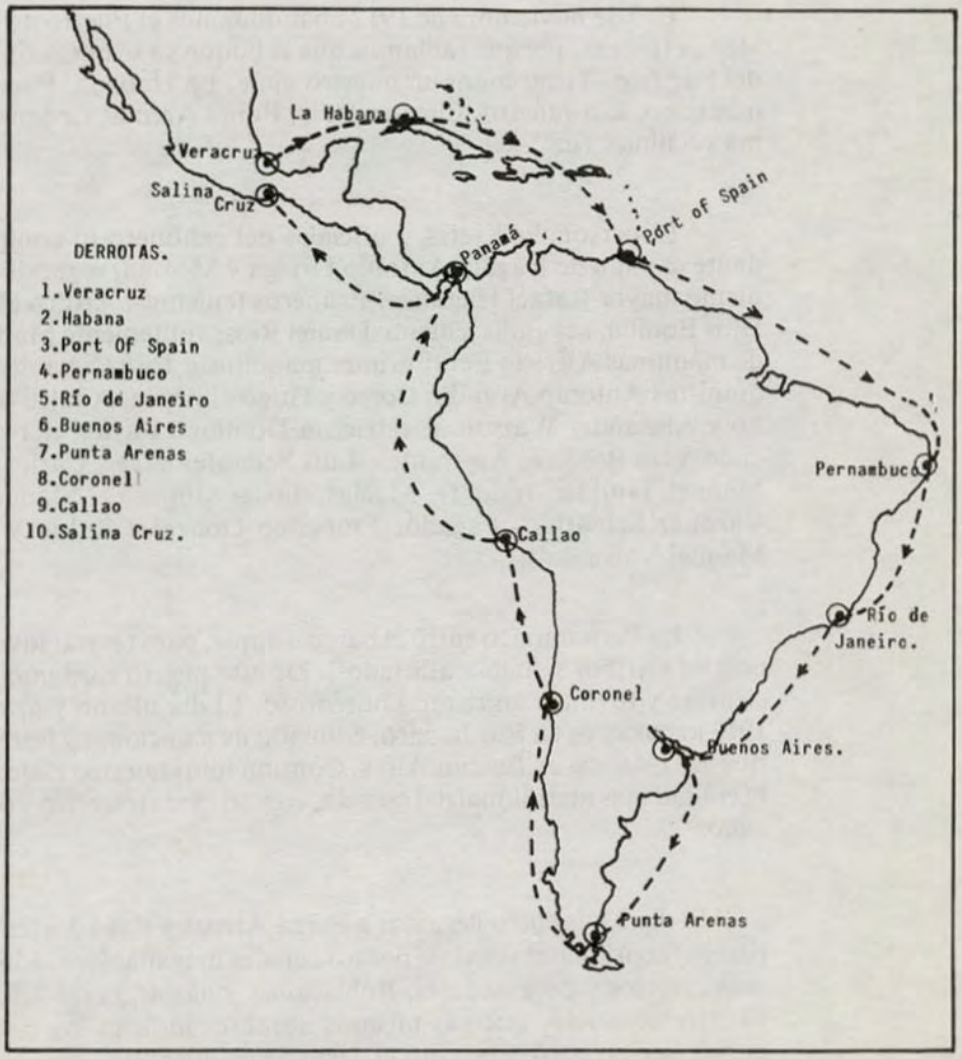
Antes de entrar a la bocana, al toque de "Babor y Estribor de Guardia"

formábamos en cubierta. Durante la maniobra de atraque desde nuestro lugar en fila, tratábamos de ver entre la multitud que se había congregado en el muelle, las caras conocidas que esperaban nuestro regreso.

Por fin instalados de nuevo en la Escuela Naval, continuaba la rutina, castigos y pócimas para los noveles, éstas un poco más espaciadas.

En el año de 1930, el viaje de instrucción se efectuó también a bordo del cañonero *Bravo*. En esta ocasión fue a Nueva Orleans, E.U.A. y regresó a Veracruz. En este viaje, las rutinas e instrucción fueron más o menos, las mismas que en viaje de prácticas de 1928.

Viaje del cañonero Morelos del litoral del Golfo al del Pacífico



Para aumentar el número de buques en el Pacífico, la Secretaría de Guerra y

Marina, dispuso que el cañonero *Morelos* pasara a esa costa vía Estrecho de Magallanes.

Pero veamos lo que sobre este viaje nos relata el entonces segundo maquinista Antonio Argudín Corro.

"Este buque se encontraba recién reparado de sus máquinas y había efectuado el cambio de calderas, por lo que se encontraba en perfectas condiciones".

"Tal vez debido a esto, la Superioridad determinó hiciera un viaje de cortesía a las Repúblicas Sudamericanas, correspondiendo a las visitas que esos países hicieron a México, en ocasión del Centenario de nuestra Independencia".

"El 9 de noviembre de 1912 abandonamos el Puerto de Veracruz, no sin alguna tristeza, porque sabíamos que el buque ya se quedaría en aquella costa del Pacífico. Tocaríamos en nuestro viaje, La Habana, Puerto España, Pernambuco, Río Janeiro, Buenos Aires, Punta Arenas, Coronel, Callao, Panamá y Salina Cruz".

"El personal de jefes y oficiales del cañonero lo componían: Comandante capitán de fragata Antonio Ortega y Medina, segundo comandante teniente mayor Rafael Izaguirre. Primeros tenientes: Arturo Medina y Juan de Dios Bonilla; segundo teniente Daniel Ríos; subteniente Manuel Azueta, jefe de máquinas Alfredo Petit; primer maquinista José C. Santos. Segundos maquinistas Antonio Argudín Corro y Hugo Jiménez, Adolfo Salas, Arturo Niño y Alexander Watson. Electricista Domingo Payán, mayor médico Francisco Vera Becerra. Aspirantes: Luis Schaufelberger, Carlos Morales Gasca, Manuel Trujillo, Jesús D. Macías. Javier González, Manuel Camiro, Luis Vázquez Schiafino. Pagador Francisco González Rubio y oficial pagador Manuel Valverde".

"En Pernambuco entró el barco a dique, para revisar los ejes, pues la propela de estribor se había aflojado". De este puerto zarpamos el día 24 de diciembre y tuvimos un tiempo horroroso. El día último y primero del año de 1913 lo pasamos en Río Janeiro, colmado de atenciones y festejos, así como en nuestra estancia en Buenos Aires. Continuamos nuestro viaje a Punta Arenas, la ciudad más meridional del mundo, con un clima muy frío y paisajes hermosísimos.

"El día 23 de enero llegamos a Punta Arenas y el día 5 a temprana hora zarpamos, continuando el viaje por los canales magallánicos, admirando panoramas diversos y encantadores. Poblaciones y aldeas, como Ultima Esperanza y Puerto Consuelo, que sus mismos nombres indican los peligros y satisfacciones que invaden el espíritu al llegar a esos lugares."

"El 6 de febrero de 1913 salimos de los canales, navegando en el Pacífico Sur, rumbo a Coronel arribando el 11 de febrero. Aquí recibimos una de las

mayores satisfacciones de nuestro viaje, pues fuera del puerto, nos recibieron pequeñas embarcaciones que conducían a un numeroso grupo de damas chilenas, que entonaban nuestro Himno Nacional y agitando banderitas mexicanas. Solo lejos de la Patria se puede apreciar lo que es nuestro Himno. El cuerpo se estremece de vigor patriótico, mientras los ojos se nublan, al considerar aunque sea por esos instantes la grandeza de México.

Si bien en Coronel recibimos la mayor prueba de amistad del pueblo chileno, también por desgracia, nos tocó recibir una penosa noticia que nos llenó de tristeza. Nos encontrábamos en una recepción oficial, llenos de alegría y satisfacción, disfrutando de la compañía de bellas chilenas, cuando nos informó el ministro mexicano, que se combatía en las calles de la ciudad de México. La llamada *"Decena Trágica"* en la que perdieron la vida, el Presidente Madero y Pino Suárez.

Se ha de comprender que ante esta noticia, terminó la fiesta, retirándonos a nuestro cañonero, haciéndonos miles de comentarios y pensando en cual sería el futuro destino. El viaje ya podía considerarse terminado, pues seguramente se iban a presentar graves dificultades al estar el país en plena revolución.

El día 16 de febrero salimos para El Callao, con el ánimo decaído, pues se nos figuraba que nuestra presencia sería motivo de desagradables comentarios. Sin embargo no faltaron las recepciones oficiales en este puerto y el de Lima. Nos divertimos como de costumbre, ya que no se efectuaba cambio alguno en el viaje. Continuamos el viaje a Panamá y en ese puerto sí resentimos ya las consecuencias del cambio de gobierno, pues el cónsul mexicano, decía estar imposibilitado de proporcionar lo necesario para el buque, por no tener la seguridad de continuar en el puesto. Sin embargo se allanaron las dificultades, y después de estar en Panamá ocho días en espera de instrucciones de México, zarpamos rumbo a Salina Cruz a donde arribamos el día 20 de marzo de 1913. El recorrido en este viaje fue de 13 336 millas."

Operaciones de guerra del cañonero Morelos y Guerrero en el litoral del Pacífico

Al arribar el *Morelos* a Salina Cruz, Oax. se ordenó entrara a dique y una vez terminada la limpieza de fondo y efectuada algunas reparaciones urgentes, continuamos rumbo a Manzanillo, Col. para llevar a efecto el transporte de tropas a Guaymas, como estaba ordenado.

Después de los asesinatos de Madero y Pino Suárez, el Gral. Victoriano Huerta ocupaba la Presidencia de la República.

"En Manzanillo se hizo el embarque de tropas, impedimenta y algunas piezas de artillería y zarpamos rumbo a Guaymas".

"Ya toda esta zona del noroeste de la República, estaba amagada por las fuerzas carrancistas, pero los puertos y ciudades principales se encontraban en poder del gobierno".

"Nuestra misión ya estaba definida como transporte, correo y vigilancia, entre los puertos de Manzanillo y Guaymas; el cañonero *Guerrero* y el *Tampico* se encontraban de base en este último puerto".

"Como la revolución tomaba cada vez mayor incremento, se le asignó al *Morelos* el puerto de Mazatlán como base, a fin de ejercer mayor vigilancia en el litoral".

En julio de 1913 el Comandante Ortega y Medina fue relevado por el capitán de fragata Arturo Medina y el jefe de máquinas Petit, por el mayor de contrato especial José Lipe (español).

Los viajes del *Morelos* eran contínuos a lo largo del litoral así como a las costas de Baja California. En cuanto al servicio de transporte lo cubrían ya buques mercantes, uno de ellos era el *Pesquira* de regular tonelaje.

El cañonero *Tampico* se encontraba fondeado en la cercanía de Guaymas en servicio de vigilancia, cuando el teniente Hilario Rodríguez Malpica, aprovechando la ausencia del comandante Manuel Castellanos se declaró rebelde, dirigiéndose a Topolobampo poniendo el buque a las órdenes de la Revolución Constitucionalista.

"El gobierno ordenó de inmediato la salida del *Morelos* del puerto de Mazatlán y al *Guerrero* de Guaymas, para bloquear la bahía de Topolobampo e impedir la salida del *Tampico*.

Pronto estuvimos a la vista de ese puerto, tomando el fondeadero apropiado, para una vigilancia efectiva e impedir su salida. Se proyectó undir unos cascos viejos que se remolcaron de Guaymas, con el objeto de no tener que ejercer una vigilancia permanente. Sin embargo, esto no pudo realizarse y los buques quedaron frente a Topolobampo.

"En el interior del puerto, por punta Gallinas se veía perfectamente el buque rebelde y se notaba alguna preparación".

En uno de tantos días, se vio que el *Tampico* izaba su bandera a pico y se ponía en movimiento haciendo por la salida del puerto.

Fue el primero en hacer uso de su artillería contra el *Guerrero*, e inmediatamente tanto este buque como el *Morelos* iniciaron el combate contra el cañonero revolucionario.

Para esto, un avión en el que se encontraba el maquinista del *Tampico* Teodoro Madariaga lanzaba bombas sobre los buques federales, lo que no dejaba de causar en los tripulantes cierta inquietud, pero ninguna dio en el blanco.

El *Tampico* no logró salir del puerto, y solo combatió a distancias teniendo asegurada la retirada a su fondeadero.

El *Morelos* y *Guerrero* combatían a un solo enemigo, mientras el *Tampico*, lo hacía a uno y otro buque.

Al fin se notó que había ocurrido una explosión en el cañonero revolucionario, por haber sido tocado por algunas de las granadas disparadas por los buques federales y se observó claramente como se iba escorando iniciando inmediatamente su regreso al abrigo del puerto. Después de una hora, sólo presentaba el *Tampico* la popa fuera del agua.

Al comunicarse a la Superioridad el resultado del combate, culminando

con el hundimiento del cañonero *Tampico* y habiendo desaparecido todo el peligro, se ordenó que los buques del Gobierno volvieran a sus bases dirigiéndose el *Morelos* al puerto de Mazatlán.

La revolución se incrementaba en todo el país y las ciudades principales iban quedando en poder de las fuerzas carrancistas. Frecuentemente tanteaban el terreno, efectuando ataques sobre las plazas de Guaymas y Mazatlán, siendo rechazados por los cañoneros *Guerrero* y *Morelos*.

Las fuerzas del cuerpo del Ejército del noroeste al mando del general Obregón y sus subordinados, Cabral e Iturbide amagaban las plazas de Guaymas y Mazatlán, las que mantenían sitiadas por tierra excepto por el mar en el que *Morelos* no se daba punto de reposo, haciendo desembarcos nocturnos en algunos puntos del litoral señalados en los informes que proporcionaba la guarnición de la plaza. Las acciones de los revolucionarios eran cada vez más intensas, lo que ponía en evidencia que recibían refuerzos.

"En uno de tantos días se tuvo conocimiento de que unos trenes conducían desde el norte un fuerte contingente de tropas para reforzar los ataques a Mazatlán. El Comandante del *Morelos,* Arturo Medina, dispuso la salida del buque, para efectuar un desembarco en el lugar apropiado e impedir la llegada de esos refuerzos. Ya entrada la noche zarpamos de Mazatlán y nos dirigimos a un lugar de la costa norte, en donde la vía pasaba cerca del mar, en un puente llamado Tepalmitas. Al destruir éste, seguramente no llegarían al puerto los refuerzos a los rebeldes para atacar Mazatlán.

Para esta acción, fueron seleccionados 25 hombres al mando del segundo teniente Manuel Azueta y el primer maquinista de segunda Antonio B. Argudín. En una lancha y bote se efectuó el desembarco sin novedad, y tomando las precauciones debidas, ya que se suponía que el puente estaría defendido por ser de vital importancia para la comunicación de los rebeldes con el puerto. El personal de a bordo siempre estuvo atento y listo con las piezas de artillería, para protegerlos en caso necesario.

Una vez en tierra y tendidos en línea de tiradores fueron avanzando sobre el terraplen de la vía. Como a otro lado de éste se encontraban fuerzas rebeldes, se inició un nutrido fuego por ambas partes, lo que observado por el buque, comenzó a cañonearlo con lo que se consiguió alejar al enemigo pudiendo así poder realizar el incendio del puente satisfactoriamente y regresar al buque ileso a pesar de lo peligroso de la misión; siempre disparando uno que otro cañonazo para mantenerlos alejados. Los que llevaron a efecto la hazaña fueron muy felicitados por sus compañeros, y esta acción les fue premiada con la condecoración del Mérito Naval de Tercera Clase. Pocos días después circularon en Mazatlán unos volantes de los rebeldes, en que ofrecían $5 000 por cada una de las cabezas de Argudín y Azueta, a partir de ese día, el Comandante Medina, no les permitió salir en Mazatlán.

En tanto que la revolución avanzaba, las de Obregón se estrellaban ante la resistencia de Mazatlán, en donde el *Morelos*, baluarte móvil que no tenía punto de reposo, era el mayor obstáculo para la toma del puerto. Igualmente ocurría en Guaymas, en donde el *Guerrero* defendía la Plaza. Leales de Culiacán habían sido evacuados por las fuerzas y sobre todo los empleados del Gobierno trataron de salir del puerto de Altata, para ponerse a salvo. Entre ellos se encontraba el Sr. Francisco Flores, Jefe de Hacienda en el Estado, quien con su

familia embarcó en ese lugar en un pequeño pailebote, abriendo de la costa por temor a que lo vinieran siguiendo los revolucionarios, pues traía los fondos de la oficina y el archivo. Cuando llegó el *Morelos* al puerto de Altata, el pailebote que conducía a la familia Flores, se encontraba algo alejado del puerto. Esta familia se componía de D. Francisco y su esposa, su suegra, una anciana septuagenaria, tres señoritas, dos niñas y un niño. Inmediatamente ordenó el Comandante recogerlos y los alojaron en los camarotes de los oficiales. Como el buque no tocaba puerto alguno, por estar en operaciones de guerra, tuvo que hacer su vida con los de a bordo. Los oficiales encantados con esta situación, pues con la presencia de las damas la vida se hacía más agradable. Estas se encargaban de arreglar el escaso equipo de los oficiales. Les tocó asistir a varios ataques de artillería, presenciar desembarcos y siempre rogando al ser Supremo que nada les ocurriera a los marinos.

El carácter jovial, la educación y finas maneras de la familia Flores, hizo desde luego que se les tratara con afecto y hasta llegaron a considerarla como una misma familia. Cuando el buque llegó a Manzanillo y desembarcaron para trasladarse a México, los del *Morelos* la vieron partir con gran pena. Cuando radicaron en México, los jefes y oficiales del *Morelos* siempre contaron con un cuarto a su disposición.

La revolución se había extendido en la mayor parte del país; los puertos de Mazatlán y Guaymas se encontraban sitiados por las tropas carrancistas.

El cañonero no se daba punto de reposo, en este puerto desde el 8 de agosto hasta el 4 de octubre de 1913, combatiendo en Batamotal y bomba de agua y en Mazatlán desde el día 5 al 22, logrando en este lapso que se recuperara el agua. El 5 de noviembre con el General, Jefe de Operaciones del Estado de Sinaloa a bordo se bombardeó el Potrero y del 9 al 15 cañoneó Altata, desembarco parte de la tripulación y desalojando a los revolucionarios tomó el puerto. El 18 de noviembre efectuó un desembarco en la boca de Escopama para destruir el puente. Del 19 al 31 del mismo mes envió gente al río Piaxtla, para buscar la columna del general Rodríguez integrada por 1 300 soldados mujeres y niños además de la artillería e impedimenta. En esta acción fue herido el aspirante de primera Luis Vázquez Schiaffino que conducía uno de los botes.

Además del servicio de vigilancia por el litoral, el Comandante procuraba fondear en Mazatlán al anochecer, horas en que frecuentemente los rebeldes atacaban al puerto.

El estado de sitio para las tropas federales que defendían la población, no les afectaba en forma seria pues tenían la vía marítima libre para su aprovisionamiento.

El día 15 de abril zarpó el *Morelos* para efectuar su servicio de vigilancia en las costas de Baja California. Al regresar a su base se sorprendieron grandemente al encontrar fondeada una imponente escuadra de los E.U.A. con un acorazado que izaba la insignia del Almirante. Al zarpar nuestro buque sólo había en el puerto pequeño cañonero, como era frecuente en esa época, tener la presencia de un buque de guerra norteamericano siguiéndolos a todas partes.

El *Morelos* carecía de telegrafía inalámbrica, por lo que al hacerce a la mar, quedaban incomunicados totalmente, ignorando lo que ocurría en su ausencia.

De acuerdo con el ceremonial naval, el Comandante dispuso el saludo al cañón, a la insignia de Almirantes, poco tiempo había trancurrido, cuando atracó una lancha del acorazado, llevando un Oficial del Estado Mayor para comunicar al Comandante del cañonero Mexicano, que el señor Almirante agradecía el saludo, pero suponía que no estaban enterados, que el puerto de Veracruz estaba en poder de las fuerzas de los E.U.A., desde el 21 de abril.

Inmediatamente el Comandante fue a tierra para rendir el parte de su viaje a la Comandancia Militar y a su vez recibir instrucciones sobre lo que acababa de ocurrir, el saludo a la insignia del Almirante estadounidense por no haber tenido noticia oportuna de lo ocurrido en Veracruz. En la Comandancia se le confirmó ser esta cierta y que saliera del puerto mientras se recibieran otras órdenes. Al volver a bordo reunió a los jefes y oficiales, para enterarles de la situación y que de acuerdo con las órdenes de la Comandancia Militar tratarían de salir del puerto, pero que sí acaso los buques de los E.U.A. se lo impedían no habría más remedio que combatir. Para esto dispuso que cada oficial se hiciera cargo de una pieza de artillería. Mandó formar la tripulación en cubierta les enteró lo de Veracruz y que de ser necesario combatirían aunque sólo fuera para dejar a salvo el honor nacional, se izó la bandera a pico y lentamente el buque abandonó el fondeadero, esperando el primer disparo de los buques norteamericanos. No ocurrió ningún incidente, pero posteriormente se supo que las órdenes que tenían los yanquis eran de cañonear al *Morelos* si este los atacaba. Nuestro buque se fue a fondear al norte de Mazatlán; por la tarde ya se tenía cerca un destructor que durante toda la noche con frecuencia les dirigía la luz de sus proyectores.

Pérdida del cañonero Morelos

Prosigue don Antonio Argudín Corro, diciendo en "La Cadena de mi Vida en Ochenta Eslabones"... No sé cuanto tiempo permanecimos en la misma situación, pero un día recibió el Comandante, la orden para desembarcar la artillería a fin de utilizarla en tierra, por si fuere necesario, habiendo acordado que el lugar más apropiado para hacer esta maniobra sería el Estero del Astillero, pero como había poco calado, era necesario aligerar el buque lo más que fuera posible.

Para ejecutarlo, regresamos al puerto, y en chalanes se comenzaron a desembarcar las municiones (no todas), la impedimenta, agua y combustible. Dejando las calderas completamente apagadas, con lo cual la entrada al Estero del Astillero, se efectuaría con un remolcador. Una vez listo el buque para ser remolcado, se llamó al Práctico, que era el piloto Ignacio González Sánchez, compañero de mi misma antigüedad en la Escuela Naval.

Fue el día 26 de mayo en la tarde cuando se inició la maniobra que se realizaba con gran lentitud, pero próximo a la Isla de Piedra faltó el remolque, quedando el buque a merced de la brisa que soplaba con gran intensidad. Entre tanto regresó el remolcador por otro cabo de remolque y mientras llegó la noche, no fue posible hacer ya ninguna maniobra.

El barco fue aconchándose a la Isla de Piedra, y a las pocas horas se

encontraba con una inclinación de 22 grados. Las olas se estrellaban con furia sobre el costado y a cada instante parecía que harían pedazos el buque. Pasamos una noche de verdadera ansiedad ya que se carecía de elementos de salvamento; se esperó la marea y se hicieron los preparativos necesarios con anclotes y el remolcador, pero todo fue infructuoso.

Al día siguiente continuaron las maniobras para salvar el buque, pero sin lograr nada. En estos se presentó una lancha de uno de los barcos americanos a ofrecer elementos de auxilio, pero el Comandante declinó este servicio, en virtud de la situación, en que estábamos con los Estados Unidos.

Posteriormente contando con algunos recursos pudimos ir mejorando la posición del cañonero, con grandes esfuerzos, pues el buque había quedado casi en seco; pero un suceso inesperado vino a impedir que no se pudiera continuar con la maniobra de salvamento, cuando precisamente mucho se había logrado y estaba a punto el cañonero de quedar a flote. Los rebeldes que sitiaban Mazatlán, y que habían estado a raya por el *Morelos*, tan pronto se dieron cuenta de que este se encontraba imposibilitado, atacaron la plaza se posesionaron de la Isla de Piedra, en la que montaron dos piezas de 80 mm., que desde luego comenzaron a hacer blanco sobre el buque indenfenso.

Nos encontrábamos a unos 200 metros aproximadamente de un cerro, en la isla ocupada por los revolucionarios. Estos eran pocos, pero al darse cuenta de la difícil situación en que nos encontrábamos, fueron reforzados considerablemente.

El día 4 de mayo comenzaron a batirnos con fuego de fusilería desde la cumbre del cerro. Nosotros nos encontrábamos imposibilitados para defendernos, pues por la posición, nos cazaban tan pronto asomábamos a cubierta.

Tuvimos que resignarnos a suspender la maniobra de salvamento del buque y encerrarnos en el interior, escuchando incesantemente el golpe de los impactos de las muchas descargas que nos hacían los rebeldes.

Así permanecimos bajo cubierta, para evitar la lluvia de balas de fusil y sólo por las ventilas, la tripulación hacía fuego. Los cañonazos se sucedían sin interrupción y nosotros sin poder hacer uso de la artillería, pues aún cuando teníamos algunos proyectiles que habían quedado al aligerar el barco, los cañones no podían utilizarse, debido a la posición en que el cañonero se encontraba.

Por banderas se pidió auxilio a las fuerzas de tierra para que desalojaran a los rebeldes de sus posiciones, pero la plaza también estaba comprometida, ya que una vez que se dio cuenta el enemigo de que el buque no podía auxiliarlos, los rebeldes atacaron con ímpetu, por lo que los de Mazatlán no podían prestarnos auxilio alguno.

El día 5 al amanecer fuimos nuevamente atacados por la artillería revolucionaria, destrozando todo lo de cubierta abriendo algunos boquetes al casco, las granadas explotaban sobre el buque indefenso y lo hacían estremecer. Nuestra artillería permanecía muda, pues era peligroso disparar los cañones estando varados.

Por fin ya perdida toda esperanza, como a las 11 de la mañana, se resolvió

disparar sobre las posiciones rebeldes, lo cual fue un rudo golpe para estos, que ya habían considerado que el buque estaba liquidado. Nuestra artillería vomitaba fuego sin interrupción y a pesar de la situación que guardábamos, a las seis de la tarde quedaron mudos los cañones del enemigo. Teníamos seis heridos leves y uno de gravedad.

Esa noche para impedir que ocuparan el cerro que habíamos desalojado se trato de enviar un bote a tierra para pedir auxilio a la plaza y que fuera además en busca de víveres y agua, pues carecíamos de ellos, lo cual no fue posible, pues al darse cuenta los rebeldes de esta maniobra, enviaron una lluvia de balas, no obstante de que les sosteníamos el fuego.

Estábamos sitiados en una situación bastante crítica, pues carecíamos ya de alimentos.

Nuevamente se pidió auxilio a la plaza para que desalojaran a los rebeldes de sus posiciones, pero se nos contestó que nos defendieramos solos. En tanto el tiroteo no cesaba. El día 5 se dispararon 600 granadas y el *Morelos* recibió 23 que le ocasionaron serias averías. Estaba el buque hecho una lástima acribillado a balazos, pero así, se defendía heróicamente. Apareció el sol del día 6 después de una noche de horrible ansiedad. Con el nuevo día principió nuevamente el fuego de artillería, más ahora eran tres los cañones rebeldes emplazados convenientemente y difíciles de batir por nuestra artillería, no obstante se comenzó a disparar de una manera desesperada, como aquel que sabe que no tiene ya salvación. A las 12 del día se había desalojado al enemigo una vez más, pero carecíamos del auxilio de fuerzas que ocuparan la posición.

Se pidió nuevamente auxilio a la Plaza, diciéndole que carecíamos de víveres, y como la vez anterior, respondieron que no podían prestarnos ninguna ayuda.

Como ya no teníamos alimentos y el personal agotado por tantos días de combate. Sin dormir y sin esperanzas de ser auxiliados, se comenzó a organizar el abandono de buque. Esta determinación se tomó como a las 7 de la noche, pero faltaban embarcaciones, pues todas las nuestras estaban inservibles por la metralla. Se hizo indispensable enviar a algunos marineros más preparados para ir a traerlas a nado. Entre tanto continuamos disparando, de vez en cuando sobre las posiciones enemigas. Paso esa noche aún más terrible que las anteriores, porque veíamos difícil nuestra salvación. Afortunadamente llegó al puerto el cañonero *General Vicente Guerrero*, procedente de Guaymas y quizo darnos auxilio pero ya era tarde. No cabía más que proceder al salvamento de la tripulación. Sin embargo puesto al habla los Comandantes de los dos cañoneros, para batir al enemigo, comenzó el cañoneo con más ardor.

Los rebeldes contaban ya con cuatro piezas que vomitaban metralla sobre el *Morelos*, concentrando sus fuegos sobre éste y no disparaban al *Guerrero* pues su intención era apoderarse del primero.

Nos encontrábamos al borde del abismo, pero nos defendíamos con mayor entusiasmo, esperando la noche para abandonar el buque de acuerdo con el Comandante del *Guerrero*.

Como a las 10 de la mañana una granada estalló a bordo y despedazó a seis de tripulación. Ya podrán imaginarse el cuadro tan terrible, con el *Morelos*

casi a pique por tanto cañonazos recibidos y la tripulación agotada y sin alimentos.

Momentos crueles, que sólo quien lo experimenta puede apreciar en su verdadero efecto.

Para esto el *Guerrero* amarró en la tarde un chalán en una balsa cercana y se tendió un cabo hasta el *Morelos*, que nos serviría de guía en la noche. De vez en cuando lanzaba cañonazos para mantener alejados a los rebeldes.

La llegada del *Guerrero* fue nuestra salvación, pues hacía varios días que carecíamos casi de alimentos y este buque nos proporcionó lo más indispensable.

En la noche comenzó el traslado de la tripulación, que se hacía con lentitud para no quedar bajo el fuego rebelde, al chalán que se habían llevado para el salvamento del personal. Veinte minutos después era lanzado el último disparo cual si fuera el postrer suspiro de agonía del *Morelos*.

En esta acción se dispararon 20 000 cartuchos de fusil, 2 200 granadas. El buque quedó acribillado por la artillería enemiga y en cubierta se caminaba sobre plomo.

El saldo de heridos fue de 26 y los muertos fueron ocho.

Quedábamos por abandonar el *Morelos*, los jefes y oficiales estabamos reunidos en la cámara. Como frente al piano se encontraba una fotografía del buque, el guardiamarina Jesús Macías, que era medio poeta, propuso firmaramos todos en ella en los últimos momentos a bordo. Macías escribió lo siguiente que nunca he olvidado, y siempre quedaron grabadas en mi memoria, así como tampoco al gallardo cañonero que orgulloso paseó nuestra bandera nacional, por los mares del Sur, y que tantas satisfacciones nos proporcionó, en ese viaje inolvidable por los estrechos magallánicos.

"Grabemos para siempre en la memoria
Esta fecha fatal, fecha de duelos,
Que con sangre vertida en el *Morelos*
Trazó sus líneas la tremanda historia".

Como un emotivo adiós a buque, el subteniente Guillermo Bravo (*El cabezón*), tocó en el piano, que afortunadamente no había sido muy averiado por las balas, "Las Golondrinas" que a muchos de los presentes nos hicieron brotar las lágrimas salidas de lo más profundo del corazón. La pérdida de nuestro barco, nos afectó como podría afectarnos la de un ser muy querido.

Después de ésto nos deslizamos por el costado del buque para ganar el lanchón, que nos conduciría al *Guerrero*, en el que los compañeros, nos acogieron con grandes muestras de afecto y proporcionándonos la ropa que fue posible, ya que carecíamos de lo más indispensable, pues todo lo habíamos pérdido, menos el honor.

El Comandante del *Guerrero* Ignacio Arenas, bajó a tierra para dar parte a la Jefatura de Operaciones Militares de haber efectuado el salvamento de la dotación del cañonero *"Morelos"*, habiendo recibido la orden de que fuera-

mos desembarcados en esa Plaza para cooperar en la defensa de Mazatlán, que ahora con encarnizamiento era atacada por las fuerzas de los generales Iturbide y Carrasco, al ver que no tenían la defensa del buque.

El comandante Arenas regresó a bordo y sin dar cumplimiento a la orden recibida; pues alegó que nosotros eramos unos náufragos, puso proa a Manzanillo, en donde furgones de ferrocarril, nos trasladaron a la ciudad de México

Habíamos combatido a las fuerzas de Obregón y la revolución arrolladora iba triunfando ¿Qué nos depararía el destino?

Nosotros en el Pacífico carecíamos de noticias e ignorábamos por lo tanto, la realidad de la situación.

Al llegar a México, ya nos esperaban para trasladarnos a la prisión de Santiago Tlatelolco, para llevar a cabo algunas investigaciones sobre la pérdida del cañonero y las condiciones que mediaron.

Al tercer día quedamos en completa libertad, con órdenes de incorporarnos a la columna del general Rubio Navarrete que se encontraba en Veracruz, frente a los americanos, esta orden la revocaron debiendo el personal del *Morelos* pasar a Tlalpan, con cuartel general en la Escuela de Aspirantes, para defender la capital de los zapatistas.

En Xochimilco se encontraban ya en las mismas condiciones el personal del cañonero *Veracruz* que había sido hundido en el río Pánuco, por su tripulación para que no cayera en manos de los rebeldes.

Con fecha 11 de julio fuí ascendido a oficial de Máquinas de Primera.

Aquí comienza una nueva etapa de mi vida, la época revolucionaria, en la artillería del general Felipe Angeles, con el centauro del Norte, Francisco Villa.