



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS**



**ARCHIVO DE LA PALABRA**

**PROYECTO DE HISTORIA ORAL**

**FRONTERA NORTE**

**ENTREVISTA A**

**GRAL. GONZALO BAZAN GÚZMAN**

**POR**

**JESÚS ORTÍZ**

**PHO-2-43**

**CD. JUÁREZ, CHIHUAHUA**

**16 JULIO, 1984**

INFORMANTE: GRAL. GONZALO BAZAN GUZMAN

ENTREVISTADOR: JESUS ORTIZ FIGUEROA

Estamos en Ciudad Juárez, Chih. 15 de julio de 1984 en la casa del señor General. Gonzalo Bazán Guzmán el entrevistador es el Licenciado Jesús Ortiz Figueroa

J.O.F.- Estimado señor general, nos quisiera decir fecha de nacimiento y el lugar de nacimiento

G.B.G.- Oficialmente nací en un pueblo de la Costa Chica de Guerrero Azoyú, municipio de los situados casi en los límites con Oaxaca, el 10 de enero de 1912 mi infancia quedó repartida entre ese pueblo y el de Acapulco que fue donde inicie la primaria

J.O.F.- ¿Quiénes fueron sus padres?

G.B.G.- Mis padres fueron: Rodrigo Bazán Justo y Conrada Guzmán Herrera, ambos también del Estado de Guerrero, mi padre nacido en Azoyú, y mi madre en Ometepec, Guerrero que es el municipio al oriente inmediatamente a Azoyú

J.O.F.- ¿Qué nos puede platicar de su papá?

G.B.G.- Mi padre sus estudios primarios los hizo desde luego en Azoyú, pero sus estudios secundarios y profesionales los realizó en Puebla, para lo cual el viaje que tenía que hacer para ir a Puebla era de doce a catorce días a lomo de mula, por toda la sierra guerrerense hasta llegar mas o menos a todo lo que se conoce hoy como Atlixco, Puebla pasando por Olinalá, Guerrero y de ahí entrar a la capital del estado de Puebla, ahí hizo sus estudios terminados ellos se regresó a Azoyú y ahí le tocó vivir los días de la revolución en contra del régimen de dictadura de Porfi

rió Díaz mi padre fue maderista, y abrazó con mucho entusiasmo podríamos decir que con mucho fervor la causa revolucionaria, el jefe de mi padre fue un general que se llamó Julian Blanco que tenía su cuartel general en Ayutla, Guerrero. Después de los primeros combates mi padre obtuvo el grado de capitán, grado con el cual fue asesinado por un grupo de terratenientes de aquella región precisamente, porque la familia Bazán a instancias de mi padre quiso ser a la vez que partícipe de la revolución, un ejemplo también de los principios tan nobles del señor Madero, así es que las tierras de las familias quedaron repartidas, principalmente entre los servidores de la misma familia, quedando la familia Bazán con lo estrictamente necesario. Fue asesinado el 25 de diciembre de 1913, como usted verá estaba yo muy chico, no lo conocí, nada mas que por referencias, muerto él en unión de sus hermanos mi madre se trasladó a Acapulco, para salirse del área aquella problemática, efectivamente el pleito allá en Guerrero es hasta morir alguna de las familias, entonces mi madre se trasladó a Acapulco y ahí inicié mis estudios de primaria.

Pero no quedó conforme mi madre con quedarse en Acapulco años después nos trasladamos mis dos tíos y mi madre a Salina Cruz, Oaxaca en donde terminé mis estudios primarios, ahí me sorprendió el movimiento de revuelta provocado por Rodolfo de la Huerta en contra del General Obregón y el General Elías Calles, eso fue podíamos decir el primer período de mi infancia, me tocó estudiar en un pueblo y en un estado en que había maestros de primerísima línea a ellos se debió que cuando yo me trasladé años después al Colegio Militar a presentar examen de admisión presentara yo unos exámenes muy satisfactorios, no obstante que estudié yo hasta cuarto año de primaria. Mi instrucción primaria y secundaria puede decirse que la hice en el ejército, esa fue mi preparación de niño y de todo

J.O.F.- Antes de continuar con eso nos gustaría que nos hablara poquito de su mamá también

G.B.G.- En aquellos años según me platicó mi madre, todo aquel que terminaba el sexto año, tenía la obligación de servirle al gobierno un año, como maestro rural de primaria y mi madre le tocó hacer ese servicio, habiendo terminado su primaria en Ometepec, Guerrero, fue destinada a un pueblo cercano que es precisamente Azoyú a impartir clases a una escuela de Azoyú, en una escuela primaria, precisamente ahí conoció a don Rodrigo Bazán con quien se casó, ese era el sistema que se usaba en aquellos años para impartir la instrucción primaria, posiblemente también como una medida para que esa instrucción le saliese más cómoda, menos cara al gobierno de la República, tenían la obligación los alumnos que terminaban el sexto de servir un año como maestros, esa fue la historia de mi mamá, casó con don Rodrigo Bazán en Azoyú hasta la muerte de él

J.O.F.- ¿Y cuántos hijos tuvieron ellos?

G.B.G.- Tuvieron, hubo dos hijos, mi hermano el pequeño estaba recién nacido cuando murió mi padre, no tuvo oportunidad de conocerlos, y la familia Bazán desde luego me recuerdo perfectamente bien de ella, porque era una de las familias mas numerosas en el pueblo y de las mejores establecidas, gracias al trabajo de don Casimiro Bazán, mi abuelo por parte de padre, mis abuelos por parte de madre se quedaron en Ometepec, los Guzmán Herrera.

Muerto mi padre como le dije anteriormente mi madre y sus dos hermanos se trasladaron a Acapulco

J.O.F.- ¿Y usted no interrumpió su formación, de la primaria siguió la secundaria?

G.B.G.- Como le dije en el año de 1923 a fines, se inició la revolución de Adolfo de la Huerta en contra de Obregón y de

Calles, porque ahora posteriormente hemos sabido que de acuerdo con los tratados de Agua Prieta el grupo sonorense había dispuesto que primero fuera presidente Alvaro Obregón, posteriormente Plutarco Elías Calles y como Obregón no le entregó a De la Huerta, sino le entregó a Calles y ahí viene la inconformidad de De la Huerta y se vino la revolución de 1923, que la perdió De la Huerta, el general Obregón se puso frente de las tropas y como siempre su gran capacidad militar le permitió salir triunfante en toda la línea, y le entregó a Plutarco Elías Calles, así es yo no pude terminar ni quinto, ni sexto año porque la escuela quedó cerrada en quinto y sexto año, por falta de medios, de dinero, entonces para no andar de ocioso decidí embarcarme para estudiar la carrera de radio operador en un barco de los que tenía antes nuestro país en el Pacífico, Líneas Nacionales de Navegación, pero el Washington, el Bolívar, el Moctezuma y el Anáhuac, de color blanco y negro, mixtos, de carga y pasaje, hacían sus viajes de altura como se dice, de Salina Cruz a San Francisco, con viajes extraordinarios a veces hasta Vancouver Canada.

Ahí prácticamente en año y medio hice mi curso de ayudante de radio operador, no pudiendo titularme por la edad, tenía yo 15 años, por lo cual me desembarqué y me fui al Colegio Militar a estudiar

J.O.F.- ¿Cómo estuvo que decidió entrar a ese tipo de operaciones y trabajo y cómo le hizo?

G.B.G.- Bueno, en los días en que no hubo clases ya en Salina Cruz mi familia preocupándose que yo no anduviera de ocioso, me puso aprender la oficina de telégrafos en Salina Cruz y en pocos meses aprendí la trasmisión y recepción telegráfica y ahí resultó viéndome mi maestro don Felipe Vega Jefe de la Oficina Telegráfica gestionara él que yo continuara mis estudios como ayudante de <sup>radio</sup> operador en un barco

mercante, cosa que hice y después posteriormente ya siendo militar perfeccioné esa especialidad de radio operador que me ha servido también dentro del ejército

J.O.F.- ¿Así de que a qué edad entró usted al Colegio Militar?

G.B.G.- A los 13 años y meses, fue en diciembre de 1924, era yo un chamaco que hacía muchas travesuras en el barco, me tenían que parar a veces para que ya no fuera tan travieso porque me gustaba tirarme de clavados desde el barco al mar y eso le preocupaba al capitán del barco, porque el era responsable de mi existencia a bordo de su barco, así fue como conocí todo el Pacífico de la República Mexicana viniendo del Golfo de California, la parte Occidental de la Península de California y los Puertos Norteamericanos de San Diego, San Pedro, que hoy se llama Los Angeles, ya están juntos, San Francisco, dentro de San Francisco, Okland Alameda, Sausalito y mas al norte hasta Vancouver en donde hacíamos adonde hacíamos viajes extraordinarios para traer madera de Vancouver a San Francisco, esas travesías de los barcos mexicanos en aquellos días, eran muy importantes nuestro país tenía además de las líneas nacionales de navegación otras líneas navieras, estaban las líneas que le llamaban Naviera de los Estados, porque era una sociedad de los estados del Pacífico de nuestro país los que aportaron el capital, así estaban los barcos en San José, en Guerrero, en Oaxaca y en Sinaloa, esos eran de color negro y mas bien eran mas de pasaje que de carga, entonces nuestro país tenía en el Pacífico, unidades mexicanas 8 y el Golfo de California había 3 de la Compañía Minera El Boleo establecida en Santa Rosalía, Baja California, entonces esa compañía tenía el Corrigan I y el Corrigan II y el Corrigan III.

Ese conocimiento del Golfo de California para mi tiene muchos recuerdos, dada la importancia que tiene para nuestro país, ese mar que podíamos decir casi un mar interior, con

toda la riqueza de la flora y fauna marina, no se yo si usted conozca esa región, pero yo la tengo muy presente todavía, incluyendo sus islas dentro del Golfo de California, Angel de la Guarda la isla de mayor longitud de la República Mexicana, y luego Tiburón la isla mas montañosa de nuestras islas, al sur la isla de San José y luego la Isla del Carmen y luego la de Espirito Santo y la de Serralvo casi a la entrada de la Bahía de la Paz, un puertecito tan hermoso y tan alegre antes, que siempre estaban de fiesta, cuando aparcabamos en el muelle fiscal era muy pintoresco aquello y muy productivo. Ese puerto de la Paz, siempre teníamos carga para llevar a otros lugares, y el que está del lado opuesto ya en la parte Occidental, la Ensenada de Todos Santos, también, se embarcaba ahí la suela para zapato, se embarcaba el dátil, desde luego la sal de San José del Carmen, en Todos Santos mucho jitomate, muchos productos derivados de la leche, se embarcaba en Todos Santos, usted recordará que ahí gran parte del monte es el óregano, así es de que los productos de la leche tenían un agradable olor a esa hierba, era muy interesante la vida de Baja California Sur, muy productivo. Luego la parte Occidental tocabamos a veces que pasaba puerto por puerto, en la Isla de Margarita, que casi cierra en la Bahía de Magdalena en la parte Occidental, ya después pasábamos por la Bahía de Ballena, por la Punta Eugenia la Bahía de San Sebastián Vizcaino, pasábamos a un lado de Cedros y la Isla de Guadalupe hasta llegar a Ensenada, donde nos deleitabamos con el pescado tan rico que se come en Ensenada, es riquísimo el pescado de Ensenada, posiblemente con lo que se alimenta influya gran parte, y su industria de fertilizantes marinos que ya en años posteriores de conocer, siendo el General Clark dueño en gran parte de esa industria, me trae muchos recuerdos los viajes por todo el Pacífico, casi seis mil kilómetros de cuesta incluyendo sus islas, tiene un gran porvenir el Pacífico, creo yo que en el aspecto turístico un porvenir todavía

mas prometedor, mas productivo que el Golfo de México, no olvidemos también el Mar de las Antillas que se inició su auge turístico con Isla Mujeres, Cancun y Cozumel que bien trabajado se puede convertir además de lugares turísticos, lugares de producción, para el Atlántico de Centroamerica, incluyendo a la misma Guatemala, a Honduras, Costa Rica y Panama, países excepto Guatemala en donde nos quieren muchísimos.

También tuve oportunidad de recorrer el Golfo de México, pero ya no como civil, sino como militar, el ejército me prestó a la armada nacional durante cuatro años, y también anduve en barcos de guerra durante largos cuatro años, ¿verdad que es hermoso nuestro país?, quien no lo conozca debe de conocerlo, porque mientras tanto lo conzca mas se le ama, mas quiere uno a la tierra en que nació cuando la conoce, de ahí que mi tristeza que ahora los curso de historia y de geografía, practicamente hayan desaparecido, pues el libro de texto oficial que trata de Ciencias Sociales, no considera la importancia que tiene el estudio de esas materias, la historia y la geografía, quien no conzca historia y geografía de su país no es ciudadano

J.O.F.- Remontandonos a la época en que usted ingresó a esa marina mercante, ¿en qué barco empezó a trabajar usted?

G.B.G.- Fijese usted, como le decía anteriormente, una vez terminados mis estudios en transmisiones militares en donde obtuve el primer premio en la escuela Militar de transmisiones en México, pocos meses después se presentó la necesidad de conseguir tripulación para los diez guardacostas que le compró México a España a cambio de garbanzo y a cambio de algodón, entonces había que conseguir la tripulación para diez guardacostas, y para cuatro transportes militares los guardacostas numerados de C20 al C29, 10 , y los transportes militares artillados con cañones de 101.6 que fueron el Potosí, el Guanajuato, el Querétaro y el Durango, entonces la armada nacional que así se le llama a la arma-

da de guerra a la Naval de México aquí en nuestro país, la armada nacional le pidió ayuda al ejército, en primer lugar de operadores de radio, y con la opción de ganar un sueldo muy superior al del ejército, entonces presentamos nuestro examen de admisión, exámenes en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que se llamaba, Departamento de Radio Comunicación, salimos aprobados desde luego aprobados también en la Armada Nacional del Departamento de Radio y nos mandaron al mar a las unidades, inicié en el G25, barquito de 450 toneladas, armadas a proa con una ametralladora de dos bocas de 25 milímetros y popa una ametralladora de cuatro bocas de doce y medio milímetros todas de la marca Hotkis francés,

Inicié mi comisión en la armada en al G25, habiendo abordado el barco precisamente recién llegado de España en Campeche, posteriormente me ascendieron dentro de esa comisión de la armada y pasé al que se le ha llamado siempre cañonero, Potosí, un barco de tres cañones nada mas, el Potosí, uno a proa y dos bocas a popa, como le dije de 101.6 milímetros, en el Potosí duré bastante tiempo, posteriormente me comisionaron para instalar la estación de radio en Ciudad del Carmen. Posteriormente ante la disyuntiva de que si me quedaba definitivamente en la Armada Nacional o regresaba al ejército, pues opte por regresar al ejército porque esos fueron los estudios iniciales y los mas formales, regresé al ejército a los batallones de infantería, hasta alcanzar el grado de General de Brigada con el cual me he retirado

J.O.F.- Ahora vamos a tratar de irnos despacito, recorriendo a grandes razgos, sigvamos a su infancia cuando por primera vez abordó un barco, ¿qué barco era ese?

G.B.G.- Mire usted, antes de obtener mi plaza como ayudante de radioperador en el Washington, meses antes y con el fin de que yo no anduviera de ocioso por falta de escuela, me

embarqué en un pequeño barco velero propiedad de un tío mio , de don Alfonso Barrera en Salina Cruz, ese barco se llamó Justina, de cien toneladas, y hacía servicio que se le llama de cabotaje, se dice que un barco hace servicio de cabotaje cuando lo hace en el interior del país nada mas, que no sale al extranjero, que no sale digamos a grandes recorridos en el mar, sus singladuras son relativamente costas, como era el hecho de que Justina trabajaba entre Salina Cruz y Puerto Angel, que está a noventa millas de Salina Cruz, de Puerto Angel se seguía a otro puerto oaxaqueño que se llama Miniso, después a otro puerto pequeño que desemboca el Río Verde oaxaqueño que se llama Chacagua, y de pasaba, pasando el límite con Guerrero a una barra que se llama Tecuanapa, desembocadura del Río Metepec y de ahí ya tenía su viaje el Justina hasta Acapulco, quiero aclararle que en todos esos puertecitos que iba tocando el barco, iba comerciando con los artículos que llevaba de un puerto y los vendía en el otro, ahí levantaba mas artículos y los vendía en el otro puerto eso es un servicio de cabotaje, y lo hacen los barcos pequeños, o lo hacían en aquellos días en que no había transporte de carretera, ni de avión como se usa ahora, entonces se usaba mucho el transporte marítimo, en el Justina estuve cinco meses Como le decía ese motor era auxiliar de las velas, era un barquito de dos árboles nada mas, el árbol de proa, el trinquete y el árbol de popa, el batículo , y con eso se desplazaba el barco, ayudándose con sus velas y con su motorcito, pero le iba bien a mi tío, era negocio, trabajar con aquel velerito, toda la carga de cabotaje, y anduve cuatro meses y a bordo de él me tocó sufrir el chubasco mas fuerte que yo he pasado en el mar, nunca me tocó uno igual, ni en el el Washington de cuatro mil toneladas, ni en el guardacostas de cuatrocientas toneladas, ni en el Potosí de mil seiscientas toneladas, el mal tiempo al que me refiero me tocó en el Justina, un chubasco que se inició precisamente frente a la barra de Chacagua, Oaxaca y

sufrimos los embates del chubasco ese, duró el chubasco 36 horas, quedó destruido el barquito, toda su obra muerta de cubierta quedó destruida, y cuando arribamos milagrosamente a Puerto Angel ya se nos había dicho una misa por el eterno descanso de nuestra alma, este temporal no solamente se provocó en la costa oaxaqueña a la altura de Chacagua y Puerto Angel sino que se siguió hasta Salina Cruz y hasta la desembocadura del Río Suchiate en Chiapas prueba de ello que barcos grandes que estaban frente a Salina Cruz, no pudieron entrar al puerto y también sufrieron averías en sus instalaciones en su obra muerta, así es que esa aventura tremenda la pasé en el Justina, una cosa verdaderamente increíble, increíble de como se puede ver una tormenta en alta mar, porque el barquito no se quedó, tuvo que hacerse a la mar abierta hacerle frente, como quien dice hacerle frente, como se dice en término de ellos a capear el temporal. Naturalmente con el consiguiente enojo e incompreensión mía, yo decía para que navegamos hacia dentro del mar allá afuera la cosa va estar terrible aquí estamos cerquitas de la playa pero el patrón del barco me dijo, no chamaco aquí en la playa nos hace pedazos el mar, y el barco hay que conservarlo, hay que cuidarlo, nuestro deber es ir a capotear el temporal allá fuera, dije yo francamente esto es increíble, que triste es la vida de un marino que tiene que capotear un temporal, pero así es la vida de los marinos. Una cosa que ustedes no se pueden imaginar, ni se los deseo a nadie, en este temporal el patrón del barco, porque así se le llama al jefe de abordó, fue amarrar al palo principal, le puso su impremeable, su ropa de agua y se le amarró en el palo principal y de ahí le iba haciendo señas atrás al hombre encargado del timón para ir sorteando el golpe y la venida de las olas, cosa tremenda, se pasó treinta y seis horas amarrado, tratando de salvar su barco, él era responsable legalmente como patrón de la embarcación, mi tío Alfonso no tuvo nada mas que obedecer

las instrucciones del patrón, el barquito quedó prácticamente de baja durante seis meses en reparación en Puerto Angel, de ahí me trasladé a Veracruz en un barco grande ya incorporándome a mi casa, es una aventura única, la mas peligrosa, la mas trascendental en el mar, y quiero decirle que pasé varias veces con tiempo bastante desfavorable entre Cabo San Lucas y Ensenada, hubo tramos en esas 900 millas de travesía, en que el barco en lugar de desarrollar de catorce, quince millas por hora ir a cuatro o cinco millas, porque llevabamos tiempo del noroeste, es el dominante en la parte occidental de la Península de California.

El viajar en el mar sobre todo por necesidad de trabajo, es bastante arriesgado y es muy difícil, el ganarse la vida de marinerero, es lo mas duro que puede haber, sobre todo en lugares pequeños, barcos pequeños, un barco grande usted ya sabe que tiene muchas comodidades, pero el barco pequeño no, se trabaja mucho, se sufre por falta de instalación adecuada, ahí todos son negritos, les pega el sol todo el día, porque meterte al camarote es de pocas horas en el día, mas bien es en la noche para descansar, pero la mayor parte del día se trabaja en cubierta y se quemá uno bastante, esa fue mi experiencia en el mar.

Bueno, la primera fue del traslado de Tecuanapa a Acapulco prácticamente en una canoa, en una canoa en la que íbamos 12 personas, esa travesía de la Barra de Tecuanapa está en los límites con el estado de Oaxaca a Acapulco tardó 10 días, siendo que ahora si agarra la carretera costera no hace mas de dos horas y media en un vehículo, pues aquello fue cuestión de 10 a 12 días en la canoa y también estuvo peligrosa, la segunda aventura fue en el Justina, y posteriormente ya en el Washington ya la cosa fue muy diferente, mayor comodidad, en el guarda costa en el C25 también pasé algunos malos tiempos recorriendo de Ciudad del Carmen hasta Chetumal, toda la península y en viajes de vigilancia, nos tocó en una ocasión en la C25 la apre-

hensión de 24 barcos pesqueros cubanos, mismos que fueron concentrados en Progreso, Yucatán, no tenían en regla su documentación para la pesca, el permiso que se les había dado en la oficina encargada de negocios en la Habana adolecían de un trámite correcto, fueron apresados 24 barcos pesqueros de Cuba, ellos les llaman viveros, porque se lleva el pescado vivo en el barco, a los costados tienen unas instalaciones en donde el pescado va vivo, y llega vivo en el lugar en que será entregado para su comercialización, excuso decirle a ustedes que esos días comimos por obligación, puro pescado, puro pargo y puro huachinango, y alguna que otra vez cazón. Posteriormente todo lo demás ha sido en tierra en todo el país

J.O.F.-¿Con la experiencia de ese temporal en el Justina, tuvo usted valor para embarcarse nuevamente, no dudo en ningún momento?

G.B.G.- Al estar pasando los embates de la tormenta en el Justina era tan corta mi edad, prácticamente no me daba yo cuenta de la totalidad del peligro, y viendo el ejemplo de un patrón del barco ahí amarrado al palo mayor del barquito y con un tío que me atendía lo mas que podía, no tuve tiempo de tenerle miedo al mar, así es de que cuando me embarque en el Washington, eran unas vacaciones que me echaba yo de primerísima, en el Washington, en el rato desocupado en que no estaba yo allá con la llave del trasmisor pues me la pasaba yo en el salón anexo al comedor platicando con el pasaje, en fin, había mucho pasaje, entre los puertos de Guaymas y de Mazatlán con Los Angeles, con San Pedro y San Francisco, mucha gente se iba para allá entonces, no se necesitaban los papeles que ahora son necesarios para quedarse en Estados Unidos, y el dólar que ahora nos cuesta muy caro, valía dos pesos nada mas, pero el peso duro de plata mexicano el de la balanza ese esta-

a

ba a la par con el dólar, incluso tenía premio, valía mas de un dólar, era diferente aquellos días

J.O.F.- ¿Quién era el jefe inmediato?

G.B.G.- Un ex marino de la Marina de Guerra Mexicana don Ignacio Torres, el tenía a su familia de base en Mazatlán porque de ahí era la familia, pero posteriormente aprovechando el viaje del barco Salina Cruz y San Francisco que era donde el barco duraba mas tiempo , llevó a su familia a Salina Cruz, ahí el barco tardaba por razones que le convenía tanto administrativa como comerciales, tardaba 15 días, así es que el era mi jefe Ignacio Torres, el segundo de a bordo era también de la Marina de Guerra de México, don Francisco Elizondo, el tercer oficial era de la Escuela Náutica de Mazatlán, el cuarto oficial era lo que se llamaba entonces kilotín, que ahora le llaman en la Marina de Guerra Guardia Marina, el kilotín y el tercer oficial eran de Mazatlán, de la Escuela Náutica de Mazatlán que tiene también tradición de formar buenos marinos, esa es la historia, la secuencia de mi vida en el Pacífico mexicano

J.O.F.- ¿Y en qué consistía su actividad ahí en el barco?

G.B.G.- Era yo el ayudante del radio operador, si, es que ahí aprendí a usar un transmisor de radio, desde luego un receptor también, es mas me tocó por la deserción de un operador, que se desertó precisamente estando el barco en Ensenada, se desertó y tomó el autobus para Calexico, para Mexicali, pues yo tuve que quedarme como radio operador de planta del barco, y me ingenié dada mi experiencia y a mi equipo y a mi buena suerte para salir avante con el trabajo, es mas llegando a San Francisco todo lo que yo le vi que tenía de defecto el equipo lo manifesté por escrito a la compañía, a la gente de líneas nacionales de navegación que era un señor James Ralph, que a la vez era el Mayor de la ciudad de San Francisco, en esa ocasión mediante una lista que entregué debidamente explicada se dejó el equipo transmisor, receptor del barco al corriente

en todos sus aspectos de material técnico, así es de que cuando salimos a San Francisco ya de regreso a México el capitán ya no tuvo necesidad de traerse un operador de radio norteamericano, aquel chamaco de 14 a 15 años fue suficiente para hacerse cargo a su servicio

J.O.F.- ¿Qué mensaje estaba recibiendo y mandando usted?

G.B.G.- Mire usted, en aquellos días que ni se soñaba que existiera el radar, la única forma de que las estaciones de radio en tierra para que pudieran auxiliar al barco para fijarle su situación en el mar, era a través de un especie de antena de cuadro que se llamaba radio compás, naturalmente esto quedaba complementado con los aparatos que lleva todo navegante, su sextante, la observación de los astros, por ese sistema el oficial de derrota sabe en qué lugar preciso está el barco durante la navegación, pero para comprobarlo ahí estaba el servicio que daban las estaciones de tierra con su radio compás, al solicitarsele pongamos el ejemplo concreto, las estaciones que nosotros usabamos para que nos ayudara a fijar la situación del barco, le hablabamos a KOK a Los Angeles, contestaba Los Angeles, correcto le voy a dar el QTE así se llamaba en el Código Internacional de señales de radio, haga usted rayas con su llave, entonces otra estación mas al sur de Los Angeles, por ejemplo San Diego, también tomaba nota, Los Angeles le daba al barco la latitud una línea sobre la cual podía estar el barco, una línea general decía el ángulo, el que está navegando este barco es de tal medida, el radio operador lo apuntaba en una hoja inmediatamente, le decía San Diego, la longitud sobre la que va navegando el barco es tal, entonces se trazaba en una cuadrícula que tenía uno a propósito ahí, la línea que daba, el ángulo que daba Los Angeles, en el cruce de ambas líneas, latitud y longitud, ahí estaba el barco, entonces iba uno corriendo inmediatamente al puente y le entregaba uno al piloto de guardia, al oficial de derrota, aquella nota, firmada por mí

y también firmada por él, porque es responsabilidad de ambos, él como responsable de la navegación y la travesía del barco, y el radio operador como responsable de la situación que en ese momento le habían dado dos estaciones de tierra, ve usted como usted así el oficial de derrota tenía un dato completo, el lugar exacto en que estaba el barco durante su navegación.

Durante el día, durante tiempos despejados pues francamente cualquiera dirá por cuestión visual el oficial de derrota se va dando cuenta por dónde va el barco, pero ya de noche y si a eso le agrega que de noche, el tiempo de niebla que se pasa ya pasando Ensenada, hacia el norte, en los meses de invierno, nieblas en que a veces adelante de la proa del barco no ve usted ni cuarenta metros, hay veces que a treinta metros es difícil distinguir si viene otro barco en sentido contrario, entonces había otra manera mas de depender del barco navegando en esas aguas con la niebla, usando el silbato, tres silbatazos por minuto daba el barco, así si venía otro barco en sentido contrario y también usaba su silbato, ambos barcos sabían inmediatamente, tomar providencias para evitar un choque, sin el Washington si tuvo un choque, pero fue a la entrada de la Bahía de San Francisco, chocó con un buque mucho mas grande que el Washington, era barcos de tursmos, de recreo el Santa Elena, pero era un barco aproximadamente de 15 mil toneladas, el Washington era de cuatro mil.

El Washington no se fue a pique ahí, frente a la entrada de San Francisco porque quien pegó con la proa en el costado del otro fue el Washington, el Santa Elena recibió el golpe de costado, para prestigio de nuestros oficiales de derrota, ellos no iban manejado el barco, lo iban manejando el práctico de puerto de San Francisco, así es de que en cuanto un práctico sube a bordo del barco, ya es responsabilidad de él, ya el capitán, el segundo de a bordo, el tercero de abordó ya no tienen nada que ver con el barco ya es el práctico, por eso se paga la compañía naviera,

por obligación, por ley se le tiene que pagar a un práctico para que meta al barco hasta su muelle, a nosotros nos tocaba el muelle 17 de San Francisco, hacia el poniente del edificio del muelle principal, el muelle 17, ahí aparcabamos nosotros, ahí estuvo el barco como 3 meses en reparación, en un lugar dentro de la Bahía de San Francisco que se llama Alameda, ahí siempre han estado los biques secos y los grandes talleres navales, así es de que me tocó estar en esa ocasión contra la voluntad de todos, como 3 meses en San Francisco California, en esa calle Marte como la recorría yo, comiendo mis bolsotas de uva y viendo los aparadores, entonces los calcetines estaban a dos pares por cinco centavos, una camisa de seda china la compraba usted por sesenta centavos, por cincuenta centavos, un traje de casimir, bastante aceptable, bastante bueno le costaba a usted 14 dólares, 12 dólares, en fin era muy barata la vida entonces en Estados Unidos también. Ya se imaginará que ahora ya de grande fui a San Francisco pues volví a vivir aquellos días, los recorrí otra vez, es una sensación formidable la que se vive, cuando regresa uno.

J.O.F.- ¿Esa compañía cuanto tiempo tenía trabajando?

G.B.G.- Líneas Nacionales de Navegación tenía cuando yo ya obtuve una plaza en el Washinton, tenía ya varios años, no podría decirle cuántos años atrás había estado instalada esa compañía, porque quiero recordarle que yo venía procedente de Acapulco a Salina Cruz, no supe cuántos años mas tenía esa compañía, pero si se, porque después de que me trasladé a México para entrar al Colegio Militar, fui a las oficinas de las Líneas Nacionales de Navegación y estaban instaladas en una calle que iba a dar a la parte poniente de la Alameda y se llamaba la calle San Diego, ahora se llama Colón, ahí estaban las oficinas de Líneas Nacionales de Navegación a la cual manejaba los barcos a que le hago mención, bar-

cos blancos y negros, mixtos de pasaje y de carga

J.O.F.- ¿Y cuándo dejó de trabajar esa línea, no sabe?

G.B.G.- Supe que posteriormente fueron rematados por Líneas Nacionales de Navegación, unos fueron rematados en Guymas, otros en Salinas Cruz y desapareció la transportación de altura marítima del país, y los otros plomos de la compañía de los estados que le mencioné, el Guerrero, el Oaxaca y el Sinaloa, también, México se quedó sin transportación marítima en el Pacífico, posiblemente en el Golfo, aunque yo en el golfo ya estando yo dentro de la Armada Nacional todavía alcancé a ver a dos barcos de transportación marítima que era el Tabasco y el Tamaulipas, pero ya no tenían aquel movimiento tan grande que tenían con el México, el Coahuila, el Tamaulipas, el Tabasco y el Campeche, eran barcos grandes.

Considero que poco a poco con la construcción de las líneas ferreas, la construcción de carreteras, y luego tenemos también la aviación, ha influido para que se haya venido abajo la transportación marítima

J.O.F.- ¿Mas o menos en que año dejó de funcionar la línea?

G.B.G.- Ya era yo militar y estaba en México, posiblemente sería por los años 35, 36, dejaron de trabajar ya

J.O.F. ? La compañía no sospecha si trabajaba en la época porfirista?

G.B.G.-Desde 1910, en el Pacífico había una línea de barcos de guerra, bastante respetables, cuando yo llegué en 1920 a Salina Cruz, tuve oportunidad de conocer todavía a la Agua Prieta, al Progreso, ahí en Salina Cruz, y cuatro guardacostas que les llamaban troles