

Revista Secretaría

AÑO 17 / EPOCA VI / NUM. 116 / OCTUBRE 1997

de Marina Armada de México



*Mi Madre Aborígen
(Mi Raza)*

*Nacida de un parto doloroso
de la entraña del cosmos infinito,
en el espacio incoloro de la nada,
suspendida en el dolor, casi olvidada.
Fue la raza que otrora se usanara
de gozar de los Dioses, que el destino
coronó con laureles verde olivo,
la frente de guerreros inmolados.
Fue preciso que gozara de las flores
del cielo de turquesa y de cobalto
de las aves de plumajes de amaranto,
del águila, del jaguar y la pantera.
Y preciso también que se inmolara
bajo el yugo de horrendo sacrificio,
en el altar aquél del heroísmo,
ante la fuerza brutal. Catolicismo.
Y brotar desde el fondo del abismo
en otro parto de dolor sin nombre
de la entraña sangrienta del bautismo
y nacer otra raza: indio mestizo.
Madre de mi raza, morena, virtuosa,
cuna de obsidiana, Matrona ampulosa,*

*tus brazos son cuna de plumas mullidas,
tu arrullo es arpegio de trinos de aves,
cuando tú cantas, cantan los jilgueros,
cantan los canarios, brillan los luceros.
Madre venerable, vasija de amores,
huelas a humo fresco, a campo y a flores.
Madre de retablos, de pechos cobrizos,
están llenos de savia, lechosa, sabrosa,
maná de los Dioses conque tú amamantas.
Madona encantada, tu vientre admirable
es blando capullo de las mariposas.
Fuiste hecha de barro, de rosas y amores,
de flor de amaranto, de sudor y llanto.
Yo te canto ahora ¡Oh! madre aborígen
cantos de alabanza por tu noble origen.
Y bendigo siempre tus pechos cobrizos,
tu amor de pantera, de pantera en celo.
Y también bendigo tu sangre mezclada
en la unión pasada, de india y español.
Y bendigo el parto dolorosa, ardiente
que fue el inicio del México nuevo,
de la Patria actual...*



PRESENTACION

La atmósfera es una masa de aire que rodea nuestro planeta, y cualquier otro astro. Independientemente de la rigurosa forma que debe tener, ejerce sobre todos los cuerpos, en la superficie de nuestra Tierra, una presión variable, llamada presión atmosférica, y que se puede medir con el barómetro. De esta presión aparecen infinidad de fenómenos, siendo uno de ellos los huracanes... que son vientos violentos e impetuosos. En octubre uno de ellos -llamado *Paulina*- recorrió la costa sur de nuestro país...

Noticias Navales en sus páginas de la 3 a la 9 te presenta entre otras cosas, los cambios de Comandantes de Fuerzas, Regiones y Zonas Navales, así como los detalles de la *Operación Tuxpan'97*, acción basada en un simulacro de derrame de hidrocarburos en la mar.

La carrera militar proporciona a sus miembros el privilegio de conocer nuevos rumbos, nuevas costumbres y horizontes insospechados, en las páginas 10 y 11 encontrarás Nuevas Asignaciones.

En las páginas 12 a la 15 disfruta de un evento especial: la botadura de la corbeta clase Centenario *Demócrata*, ceremonia tradicional que representa el instante en que el buque por primera vez toca la mar.

Con el fin de cumplir sus funciones con más eficacia, la **Secretaría de Marina-Armada de México**, recientemente adquirió dos aeronaves clase *Antonov*.

La Historia y Cultura nos hace ser personas mejor preparadas y más aún si como marinos navales, conocemos la evolución de la **Secretaría de Marina** (1821-1850).

En el mundo siempre han existido hombres con espíritu aventurero, te invitamos a conocer la historia del gran navegante Henk de Velde, combatiente solitario alrededor del mundo.

Continúa analizando los consejos que te facilitamos en la última parte de: Dale a su buque todo lo que tenga; este suplemento lo encontrarás en las páginas 23 y 24.

Los fenómenos meteorológicos afectan la vida de una población y uno de los más importantes es el llamado "El Niño", esta aportación muy interesante se encuentra en las páginas 25 y 26.

Detrás de toda estadística existe un Movimiento de Unidades que transforma el trabajo diario de muchos de nuestros compañeros en números; para terminar, reflexiona este concepto.

CONTENIDO

• PRESENTACION	1
• DIRECTORIO	2
• NOTICIAS NAVALES Información del ámbito naval	3
• PERSONAL NAVAL Nuevas Asignaciones	10
• EVENTOS ESPECIALES Ceremonia de botadura de la corbeta clase Centenario "Demócrata" Por: <i>Teniente de Corbeta SAIN. L.C.C.</i> Flor del Alba MORALES CRUZ	12
• CONSTRUCCIONES NAVALES Unidades aeronavales Antonov Por: <i>Tercer Maestre SAIN. AUX. CONT.</i> Wilbert J. VARGAS SANCHEZ	16
• HISTORIA Y CULTURA NAVAL Breve ensayo histórico sobre la evolución de la Secretaría de Marina (1821-1850) Por: <i>Contralmirante J.N. L.D.</i> Renato de la J. BERMUDEZ F.	18
• DOCUMENTO Circunnavegación Henk de Velde, combatiente solitario alrededor del mundo Traducción Por: <i>Ingeniero</i> Popocatépetl RIOS LARA	21
• SUPLEMENTO Dele a su buque todo lo que tenga -Ultima parte- Traducción Por: <i>Ingeniero</i> Popocatépetl RIOS LARA	23
• APORTACIONES Qué es el fenómeno del niño Por: <i>Teniente de Fragata J.N. L.D.</i> Juan Jorge QUIROZ RICHARDS	25
• EN LA MAR Movimiento de Unidades	27

DIRECTORIO

Almirante

José Ramón Lorenzo Franco
Secretario de Marina

Almirante C.G. DEM

Félix Jaime Pérez y Elías
Subsecretario de Marina

Almirante C.G. DEM

Alejandro Maldonado Mendoza
Oficial Mayor

Almirante C.G. DEM

Miguel Ángel Núñez Ehuán
Jefe del Estado Mayor General
de la Armada

Almirante C.G. DEM

Victoriano Rodríguez Avila
Inspector y Contralor General de Marina

Contralmirante AN. PA. DEM

Ernesto Camargo Suárez
Subjefe Operativo del Estado Mayor
General de la Armada

Capitán de Fragata C.G. DEM

René White Herrera
Jefe de la Subsección de
Inteligencia de la Sección Segunda
del Estado Mayor General

Capitán de Fragata C.G. DEM

Jorge Antonio Velasco Caballero
Jefe de la Unidad
de Comunicación Social

SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES

Antonio Rosas Coria

COORDINACION EDITORIAL

Guadalupe Cárdenas Noble

REDACCION

David Agustiniño L., Flor del A. Morales C.,
Wilbert J. Vargas S., Popocatépetl Rios L.

CONTROL DE DATOS

Rocío Curiel Lugo

DISEÑO Y PRODUCCION EDITORIAL

Carmen Martínez O., Beatriz Pérez P.,

Marco A. Vega H., Pedro Luna T.

FOTOGRAFIA

Joel Sosa Benito

Joaquín Miranda F., Alejandro L. Huerta.

Las aseveraciones y opiniones en los artículos publicados en esta revista son responsabilidad exclusiva de los autores. Autorizada la reproducción total o parcial de esta publicación, con la correspondiente mención de la fuente. La REVISTA SECRETARIA DE MARINA-ARMADA DE MEXICO es el órgano oficial de difusión de esta dependencia, editado por la *Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina*: Eje 2 Oriente tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México 04830, D.F. Teléfono 679 64 11 ext. 4339. Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros: 731-81. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0600982, características 219511212. ISSN-0185-3600. Tiraje 2 000 ejemplares.

Impreso en los talleres de Servicios URITEX: Calle 4 Núm. 36 Int. 4-A
Col. San Pedro de los Pinos C.P. 01180 Teléfono 515 52 33

Revista
Secretaría
de Marina
Armada de México

AÑO 17/ EPOCA VI / NUM. 116
OCTUBRE 1997

Información del ámbito naval

CAMBIO DE MANDO EN REGIONES Y ZONAS NAVALES

*Con la finalidad de cumplir eficazmente su misión y funciones la **Secretaría de Marina-Armada de México**, en cumplimiento a las disposiciones establecidas por el Alto Mando, efectúa de manera constante cambios en su planilla orgánica, estableciendo con ello el correcto ejercicio del mando naval en los diferentes establecimientos; motivo por el cual se llevaron a cabo cambios en Fuerzas, Regiones y Zonas Navales.*



Ceremonia del cambio de mando en la Primera Región Naval y Tercera Zona Naval Militar.

El 1 de octubre de 1997, el Almirante C.G. DEM. Gustavo Orozco Peralta causó alta como Comandante de la Primera Región Naval y Tercera Zona Naval Militar, con sede en el puerto de Veracruz. Y el Almirante C.G. DEM. Rubén Carrillo Pozo causó alta en la comandancia de la Tercera Región Naval y Quinta Zona Naval Militar, con sede en Frontera, Tabasco.

Igualmente, el día 6 de octubre se efectuaron las ceremonias de cambio de mando de la **Fuerza Naval del Golfo y Mar Caribe**, con sede en Tuxpan, Veracruz, quedand-

El Almirante C.G. DEM. Miguel Angel Núñez Ehuán Jefe del Estado Mayor General, en representación del Almirante Secretario de Marina en el acto de cambio de mando en Frontera, Tabasco.



do bajo el mando del Vicealmirante C.G. DEM. Fernando Meixueiro Ramírez. Y el Almirante C.G. DEM. Manuel Zemeño del Peón, al mando de la **Segunda Región Naval** y **Sexta Zona Naval Militar**, con sede en el puerto de Guaymas, Sonora.

El día 8 de octubre, el Vicealmirante C.G. DEM. Fernando Hernández Miranda, asumió la comandancia de la **Fuerza Naval del Pacífico**, con sede en Acapulco, Guerrero.

En dichos actos fungió como interventor en representación del Secretario de Marina, el Almirante C.G. DEM. Miguel Angel Núñez Ehuán, Jefe del Estado Mayor General.



Cambio de mando de la Comandancia de la Fuerza Naval del Pacífico.

OPERACION "SIMULACRO TUXPAN '97"

La Secretaría de Marina-Armada de México, como dependencia responsable de coordinar y ejecutar el Plan Nacional de Contingencia para el combate y control de derrames de hidrocarburos y sustancias nocivas en la mar; el pasado 3 de octubre de 1997, llevó a cabo la operación *Simulacro Tuxpan '97* en el puerto de Tuxpan, Veracruz.

Las actividades dieron inicio cuando el **Sector Naval Militar de**

Tuxpan, recibió la llamada del buque tanque *Floriana*, que manifestaba que al realizar maniobras de descarga de combustóleo pesado en la costa a la altura de la monoboya de PEMEX, se presentó una fuerte turbonada que originó la ruptura de la manguera y por consecuencia, el derrame del hidrocarburo.

Ante esta situación y con el fin de establecer y ejercer un plan de acción de respuesta inmediata y

reducir al máximo la extensión de los daños al ecosistema marino, el Contralmirante C.G. DEM. Juan Rubén Pablo Morales Díaz, Comandante del Sector Naval de Tuxpan y responsable de esta operación, activó el Plan Local de Contingencias, ordenando que zarparan los buques oceanográficos *H-04 Onjuku* y *H-06 Antares*, este último tenía a bordo la máquina "Ro-Boom 2000" con la que se hace el tendido de una barrera de 200 metros para cercar

el derrame —equipo especial para estos casos— y una bomba para succionar o aspirar el hidrocarburo.

Al arribar al área del derrame, personal de la Unidad de Protección del Medio Ambiente Marino (PROMAM), a bordo del buque oceanográfico *Antares*, se dio a la tarea de tender la barrera y la bomba recolectora de hidrocarburos, mientras que la patrulla *P-70 Tamiahua*, se encargaba de simular el hidrocarburo derramado con espuma, materia hecha a base de sal concentrada, esto con la finalidad de no dañar al medio ambiente marino.

Asimismo, los cañoneros *C-52 Rosales* y *C-54 Melgar* siguieron la maniobra mientras que elementos del *Sector Naval Militar de Tuxpan*, junto con personal de la *Decimonoventa Zona Militar*, Comisión Federal de Electricidad, Petróleos Mexicanos, Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, Capitanía de Puerto, Secretaría de Salud, Secretaría de Educación Pública y de la Cruz Roja Mexicana, colocaron barreras de protección en la playa ante una posible llegada del hidrocarburo.

Posteriormente, el Contralmi-

rante Morales Díaz, a nombre de la *Secretaría de Marina* presidió la reunión con las instituciones que integran el Comité Local de Contingencias para evaluar los resultados de la operación *Simulacro Tuxpan'97* y agradecer el apoyo brindado por las diversas instituciones participantes. Reconoció que dicha operación sirvió para capacitar al personal naval en el manejo y mantenimiento del equipo anticontaminante, así como para mantener al personal y equipo preparado para cualquier emergencia de derrame de hidrocarburos u otra sustancia nociva en la mar.



Operación Simulacro Tuxpan '97 de derrame de hidrocarburos u otra sustancia nociva en la mar.

PLAN SM-AM '97 AUXILIO A LA POBLACION CIVIL



Unidades aeronavales de la Secretaría de Marina-Armada de México transportaron despensas a las comunidades incomunicadas.

El domingo 5 de octubre de 1997 el Servicio Meteorológico Nacional anunció que una depresión tropical se aproximaba al litoral del Pacífico mexicano, el miércoles 8 de octubre ya convertido en huracán, el fenómeno llamado *Paulina* tocó tierra en el estado de Oaxaca, donde arrasó poblaciones enteras; sin embargo, fue en Acapulco donde la furia de este meteoro se dejó sentir con mayor intensidad.

El huracán *Paulina* desarrolló velocidades superiores a los 180 kilómetros por hora y rachas mayores a los 250 kilómetros por hora ubicándose en el cuarto nivel de los cinco que conforman la escala Saffir-Simpson, con la cual son medidos esta clase de fenómenos naturales.

En el estado de Oaxaca sus fuertes vientos ocasionaron grandes pérdidas, en Guerrero las intensas

y abundantes lluvias causaron los mayores estragos.

La ruta devastadora del meteoro inició en Chiapas, posteriormente hizo sentir su efecto en las costas de Oaxaca, donde arrasó gran parte de las comunidades de esa entidad entre ellas Puerto Escondido, Huatulco, Puerto Angel, San Miguel Panixtlahuaca, San Juan Quioné y Mazunta.

En el estado de Guerrero, tocó tierra en Punta Maldonado con dirección a Ometepec y la montaña indígena de Tlapa, hasta llegar a Acapulco donde su fuerza causó los mayores destrozos y ocasionó la muerte de cientos de personas. En este puerto *Paulina* arrasó con todo: palmeras, animales, rocas, automóviles, cercas, techos. Ríos de lodo y piedras corrieron por las avenidas, autos y camiones volcados, en algunos casos cubiertos por la tierra, calles cerradas por los escombros, personas pidiendo auxilio y algunas desaparecidas fue el panorama desolador que pudo verse en los primeros días de la tragedia.

Ante tal situación la Secretaría de Marina-Armada de México puso en marcha el *Plan SM-AM '97*, para auxiliar a la población civil en casos y zonas de desastre.

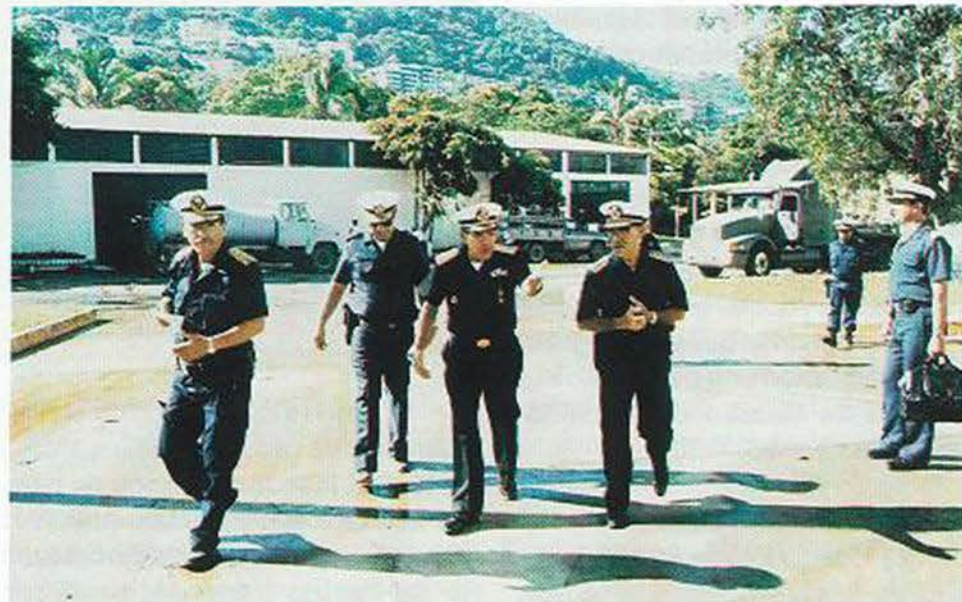
En el estado de Guerrero elementos de la *Decimoctava Zona Naval Militar* brindaron apoyo a los

médica a las personas que resultaron heridas.

A su vez, el buque patrulla *P-90 Arrecife Alacrán* realizó la búsqueda de personas que fueron arrastradas por las corrientes de ríos y arroyos a la bahía del puerto.

distribuir las en el puerto de Acapulco y en las comunidades costeras de la entidad.

Asimismo fueron destacamentos en el área de Acapulco seis vehículos anfibios tipo *Pegaso*, seis tipo *Comando*, seis helicópteros y dos ambulancias, así como el



El Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina, en su recorrido por la zona de desastre.



Personal de la Secretaría de Marina-Armada de México, en la aplicación del Plan SM-AM '97.

habitantes de las colonias Renacimiento, Progreso, Icacos, Coloso y Pie de la Cuesta, proporcionando el auxilio necesario a gran número de familias y prestando la atención

Por otra parte, el buque-tanque *Potrero del Llano* de la Armada de México zarpó de Manzanillo, Colima, con 1 000 toneladas de agua potable para

vehículo *Oruga BV 206 Todo Terreno*, con los cuales se realizó la evacuación de personas, transporte de heridos y la distribución de agua y víveres que fueron proporcionados a la población civil de otras entidades, vía aérea, marítima y terrestre.

En algunas poblaciones rurales que quedaron incomunicadas, el apoyo fue posible únicamente por vía aérea en unidades de la Armada de México; asimismo y con la finalidad de prevenir brotes epidémicos se contó con brigadas sanitarias, apoyo hospitalario y consultas por parte del personal perteneciente a esta institución. De igual modo se brindó seguri-

dad a las áreas afectadas para evitar el vandalismo así como abusos y desvíos en los centros de acopio.

Para llevar a cabo el *Plan SM-AM'97 Auxilio a la Población Civil*, en el estado de Guerrero la **Secretaría de Marina-Armada de México** desplazó 2 888 elementos, 26 vehículos terrestres, 20 camiones de volteo, 14 vehículos anfibios, 11 buques, ocho aeronaves, cuatro ambulancias, cuatro embarcaciones menores, tres motoconformadoras, un vehículo oruga y un trascavo.

En el estado de Oaxaca a partir del 8 de octubre se activó el *Plan Regional de Auxilio a la Población Civil* efectuándose tareas de vigilancia y evacuación con personal de la **Armada de México** a damnificados por las lluvias.

En el área de Huatulco, Puerto Angel y Puerto Escondido helicópteros y brigadas médicas brindaron ayuda a las comunidades que quedaron aisladas por los efectos del meteoro.



La Secretaría de Marina-Armada de México brindó apoyo a la Población Civil damnificada por el paso del Huracán Paulina en los estados de Guerrero y Oaxaca.

Se brindó apoyo técnico en la reparación de canales fluviales afectados y en la reconstrucción de casas habitación destruidas, asimismo unidades aéreas de la **Secretaría de Marina** transportaron despensas a los damnificados de las áreas rurales de la región del Istmo, Puerto Angel y la costa.

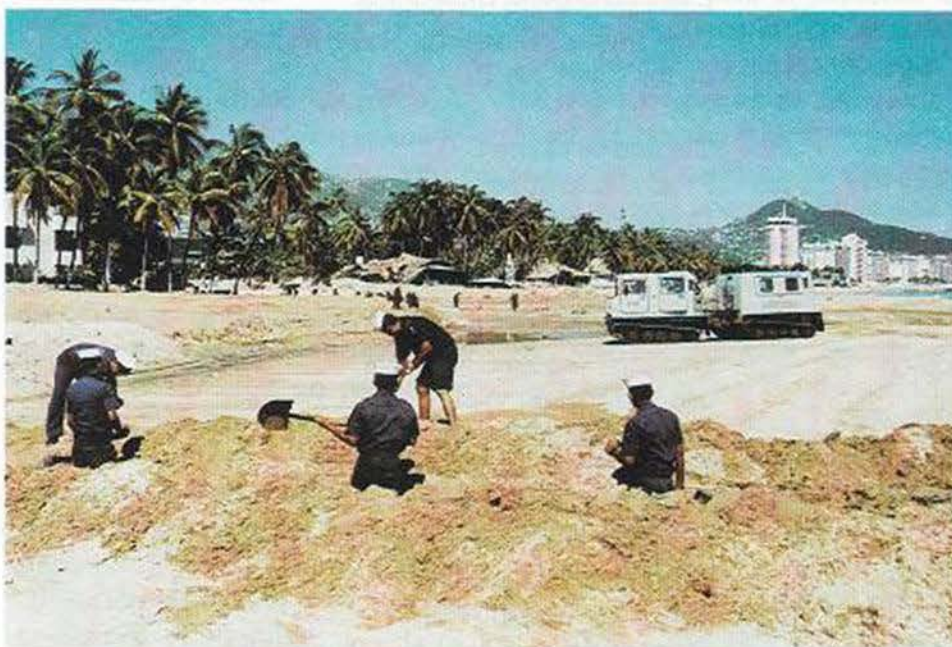
En esta zona se lograron evacuar a 62 familias. Los principales problemas que afectaron a esta entidad fueron: inundaciones, interrupción de vías de comunicación y energía eléctrica así como carencia de agua potable.



En apoyo a la población civil la Secretaría de Marina-Armada de México, desplazó recursos humanos y materiales a las zonas afectadas.



Helicópteros Fennec AS-555 AF de la Armada de México, durante su participación en el Plan de Auxilio a la Población Civil.



En la limpieza de las playas se empleó el vehículo Oruga BV 206 Todo Terreno de la Armada de México.

En este estado se destacaron a 2 472 elementos de la **Armada de México**, 23 vehículos terrestres, cuatro aeronaves, tres ambulancias, tres buques, dos camiones de volteo y dos transportes anfibios.

Asimismo, luego de que pescadores del estado de Guerrero, informaron sobre el avistamiento de cadáveres aproximadamente entre 30 y 40 millas al sur de Zihuatanejo, la **Armada de México** desplegó siete buques y tres aeronaves para efectuar las búsquedas correspondientes, rescatando seis cadáveres, los cuales fueron trasladados a sus respectivos lugares de origen para su probable identificación.

De esta manera la **Secretaría de Marina-Armada de México** brindó su apoyo a la población civil damnificada por el huracán *Paulina* en los estados de Guerrero y Oaxaca, desplazando para ello un gran número de recursos humanos y materiales. ⚓

NUEVAS ASIGNACIONES

Por acuerdo del C. Almirante Secretario de Marina, con fecha primero de octubre de 1997, al personal que a continuación se indica le fue asignado nuevo cargo.

MANDOS SUPERIORES EN JEFE

COMANDANTES DE REGIONES NAVALES

Almirante C.G. DEM.
Gustavo Orozco Peralta
Comandante de la Primera Región Naval
y III Zona Naval Militar
Veracruz, Ver.

Almirante C.G. DEM.
Rubén Carrillo Pozo
Comandante de la Tercera Región Naval
y V Zona Naval Militar
Frontera, Tab.

Vicealmirante C.G. DEM.
Manuel Zermeño del Peón
Comandante de la Segunda Región Naval
y VI Zona Naval Militar
Guaymas, Son.

COMANDANTES DE FUERZAS NAVALES

Vicealmirante C.G. DEM.
Fernando León D. Meixueiro Ramírez
Comandante de la Fuerza Naval del Golfo y Mar Caribe
Tuxpan, Ver.

Vicealmirante C.G. DEM.
Fernando Hernández Miranda
Comandante de la Fuerza Naval del Pacífico
Acapulco, Gro.

MANDOS SUPERIORES

COMANDANTES DE ZONAS NAVALES

Vicealmirante C.G. DEM.
Marco Antonio Peyrot González
Comandante de la VII Zona Naval Militar
Lerma, Camp.

Vicealmirante C.G. DEM.
Luis Alfredo Meneses Velez
Comandante de la IX Zona Naval Militar
Yukalpetén, Yuc.

MANDOS SUBORDINADOS COMANDANTES DE FLOTILLAS

Capitán de Navío C.G. DEM.
José A. Meixueiro Ramírez
Comandante de la Segunda Flotilla

Capitán de Navío C.G.
Jorge Echanove Güemes
Comandante de la Segunda Flotilla de
Cañoneros Clase Admirable

COMANDANTES DE SUBSECTORES NAVALES

Capitán de Navío C.G.
Ezequiel Ramiro Bordonave
Comandante Subsector Naval Militar
de los Cabos, B.C.

Capitán de Navío C.G.
Feliciano Martínez Linos
Comandante del Subsector Naval Militar
de San Felipe, B.C.

COMANDANTES DE DESTRUCTORES

Capitán Fragata C.G. DEM.
José A. Molina Vilchis
Comandante del E-30
Comodoro Manuel Azueta

COMANDANTES DE REMOLCADORES

Capitán de Fragata C.G.
José Luis Arellano Ruiz
Comandante del A-51 Huitzilopochtli



Capitán de Fragata C.G.
Ignacio Hermida Hernández
Comandante del A-53 Ehécatl

Capitán de Fragata C.G.
Miguel F. Monroy Méndez
Comandante del A-55 Chac

COMANDANTES DE BUQUES ESCUELA

Capitán de Fragata C.G.
Luis A. Landa González
Comandante del A-08 Aldebarán

COMANDANTES DE DRAGAS

Capitán de Fragata C.G.
Guillermo Mejía George
Comandante del D-04 Bahía Yavaros

COMANDANTES DE PATRULLAS AZTECA

Capitán Corbeta C.G.
Luis A. L'eglisse Escamilla
Comandante del P-14 Yaqui

Capitán de Corbeta C.G.
Mariel A. Ancona Infanzón
Comandante del P-16 Tarasco

COMANDANTES DE ESCUADRONES

Capitán de Fragata C.G. P.H.
José Francisco Bache Mar
Comandante del Primer Escuadrón
de Ala Móvil de Exploración y Transporte

DIRECTORES GENERALES

Almirante IM. DEM.
Pedro Raúl Castro Alvarez
Director General de Seguridad Social
México, D.F.

PRESIDENTES DE ORGANISMOS DISCIPLINARIOS

Vicealmirante C.G. DEM.
José H. Orozco Peralta
Presidente de la Junta de Almirantes
México, D.F.

VOCAL DE ORGANISMOS DISCIPLINARIOS

Vicealmirante C.G. DEM.
Luis Cotero Bayardini
Vocal de la Junta de Almirantes
México, D.F.

JEFES DE ESTADO MAYOR

Contralmirante C.G. DEM.
Sergio Román Genchi
Jefe de Estado Mayor de la Cuarta Región Naval
y XIV Zona Naval Militar
Manzanillo, Col.

SUBDIRECTORES GENERALES DE INSTITUTOS DE SEGURIDAD

Vicealmirante C.G. DEM.
Adolfo Fest Salmerón
Subdirector General del
Instituto de Seguridad Social
para las Fuerzas Armadas Mexicanas
México, D.F.

ASESORES JURIDICOS

Vicealmirante JN. LD.
Fernando Augusto Pérez Sánchez
Asesor Jurídico de la Junta Naval
México, D.F.

Capitán de Corbeta JN. LD.
Agustín Rodríguez Malpica Esquivel
Asesor Jurídico de la Junta de Almirantes
México, D.F.

DIRECTORES DE PLANTELES

Capitán de Navío IM. DEM.
Tito Salazar Yáñez
Director de la Escuela de Infantería de Marina
Veracruz, Ver.

JEFES DE SERVICIOS

Capitán de Navío C.G. DEM.
Pedro Francisco Orozco Santín
Jefe de Servicios de la Heroica
Escuela Naval Militar
Antón Lizardo, Ver.

Capitán de Navío C.G.
Ignacio G. Galindo y Radillo
Jefe de Servicios del Cuartel General
México, D.F.

DIRECTORES DE INSTITUTOS OCEANOGRAFICOS

Capitán de Corbeta C.G.
Octavio Rodríguez Toro
Director del Instituto de Investigación
Oceanográfica del Golfo de México y Mar Caribe
Veracruz, Ver.

CEREMONIA DE BOTADURA DE LA CORBETA CLASE CENTENARIO "DEMOCRATA"

Por: Teniente de Corbeta SAIN. L.C.C.
Flor del Alba MORALES CRUZ



Botadura de la corbeta clase Centenario Demócrata, construida en los astilleros de la Secretaría de Marina-Armada de México.

El 16 de octubre de 1997, se llevó a cabo en el puerto de Guaymas, Sonora; la ceremonia de botadura de la corbeta *Demócrata* C-101 clase Centenario; la cual presidió el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina.

Fue la señora Elsa María Domínguez de Lorenzo, esposa del Almirante Secretario, quien en representación de la señora Nilda Patricia Velasco de Zedillo amadrinó en su botadura a la corbeta.

Asistieron al acto: el licenciado Manlio Fabio Beltrones, Gobernador del Estado de Sonora; la señora Sara Valle de Sienss, Presidenta Municipal de Guaymas; el Almirante Manuel Zermeño del Peón, Comandante de

la Sexta Zona Naval Militar, así como autoridades civiles, navales y militares de la entidad.

El protocolo se realizó de acuerdo a la celebración tradicional que representa el instante en que el buque por primera vez toca la mar iniciando su vida, estableciendo una comunión entre el personal que ha participado en su diseño y construcción, así como el que tendrá a cargo su operatividad.

En punto de las 08:45 horas, el buque se encontraba en la grada de lanzamiento, engalanado con los colores patrios, listo para su botadura. Una vez efectuados los honores correspondientes, el Secretario de Marina en compañía de

su esposa y autoridades presentes dieron inicio a la ceremonia desde el palco de honor, situado frente a la proa del buque.

Una vez iniciada la ceremonia el Capitán de Fragata Servicio de Ingenieros Navales Ingeniero Naval Juan Ortiz Guameros realizó una semblanza del Varadero Nacional Número Seis de la Secretaría de Marina donde se construyó la embarcación.

Posteriormente, la señora Elsa María Domínguez de Lorenzo expresó sus deseos de buena fortuna al buque y a todas las tripulaciones que en él lleguen a navegar, bautizó al buque con el nombre de *Demócrata*, haciendo el corte del listón.



Vista de la popa del buque clase Centenario Demócrata.

Mediante un golpe de mazo se activó el mecanismo que sostenía la botella del vino ceremonial, en esta ocasión fue un aguardiente de la región de nombre "Bacanora", cuyo envase estaba vistosamente adornado con listones tricolores, y que al ser liberada, se estrelló contra la roda del buque bañando el casco con su contenido.

Una vez efectuada la maniobra el buque fue liberado, desplazándose lentamente hacia la mar. En las vías del Varadero se colocó una moneda de oro, con la finalidad de que al paso de las ruedas de la cama de botadura en su camino a la mar fuese aplastada, mientras esto ocurría la banda de música de la Secretaría de Marina-Armada de México dejó escuchar las notas de "Marinos mexicanos".

Posteriormente, la señora Domínguez de Lorenzo recibió de manos de un grupo de trabajadores del Varadero, una réplica a escala de la corbeta Demócrata así como

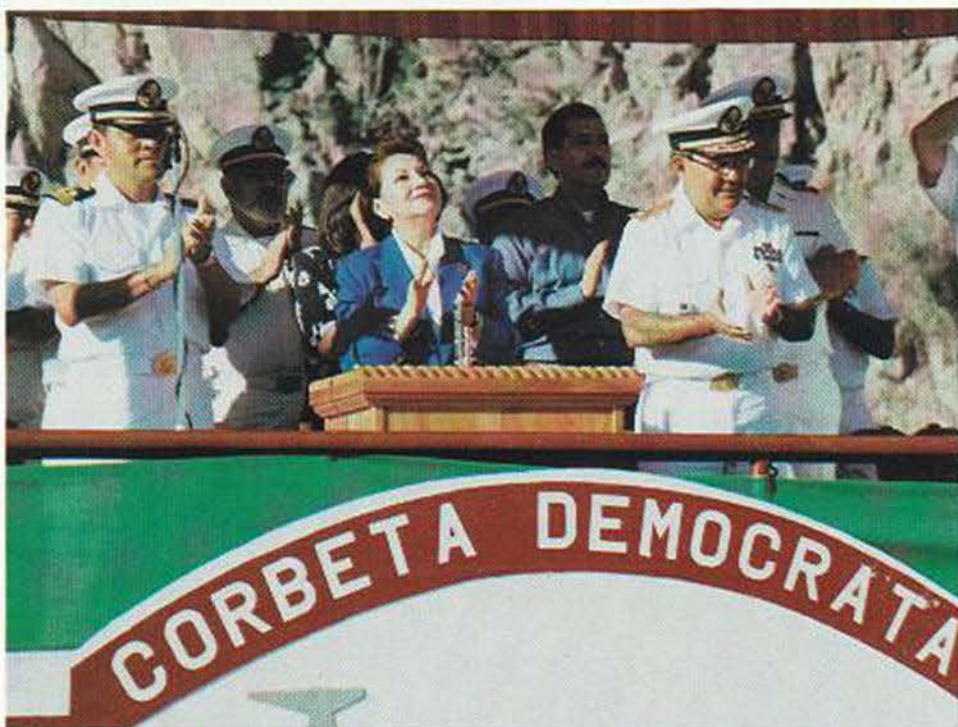
el mazo, cincel y moneda de oro, utilizados durante la botadura.

Por último el Secretario de Marina y su esposa, firmaron el libro

de visitantes distinguidos de la corbeta Demócrata y realizaron un recorrido por el Varadero Nacional Número Seis, donde se realizó la toma de la fotografía oficial con la tripulación del buque.

Esta embarcación quedará adscrita a la **Sexta Zona Naval Militar** para coadyuvar en el cumplimiento de las atribuciones que la ley confiere a la **Secretaría de Marina-Armada de México**. Entre las misiones asignadas a la corbeta Demócrata destacan: la vigilancia contra el contrabando y narcotráfico, así como en zonas de pesca y de paso de inmigrantes indocumentados, salvamentos en la mar y operaciones de patrullaje de gran autonomía, aún bajo condiciones de mar adversas, disponiendo de un alto nivel de habitabilidad y excelentes condiciones.

La corbeta clase Centenario Demócrata cuenta con las siguientes características: eslora total 52.5



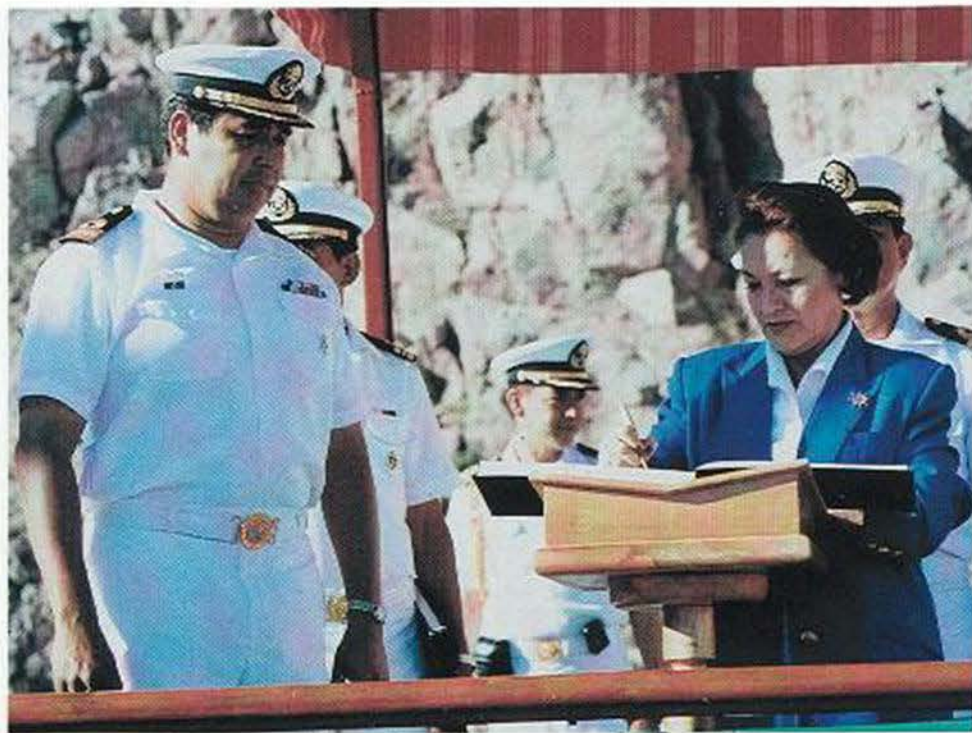
El Almirante José Ramón Lorenzo Franco Secretario de Marina y su señora esposa durante la ceremonia de botadura.

metros, manga 9.0 metros, calado 2.6 metros, velocidad 30 nudos, desplazamiento 400 toneladas, tripulación 34 hombres.

El proyecto de construcción de la corbeta *Demócrata* se inició el 1 de julio de 1996, marcando con ello el inicio de la construcción naval de mayor envergadura en este centro fabril de la industria naval, el 2 de enero de 1997 fue puesta su quilla, colocándose el primer bloque en sus calzos, dando inicio a su construcción en la cual se emplearon técnicos y obreros mexicanos, en su mayoría del estado de Sonora.

Historia del Demócrata

Es importante señalar que el nombre de *Demócrata*, lo recibe en honor de aquél cañonero del mismo nombre, construido en Inglaterra en el año de 1874, y adquirido por el Gobierno de México en 1877, gracias al esfuerzo realizado en favor del desarrollo naval, por el Capitán Juan Foster.



La señora Elsa María Domínguez de Lorenzo durante la firma del libro de visitantes distinguidos del *Demócrata*.

El antiguo cañonero *Demócrata*, desempeñó diferentes servicios en el litoral del Pacífico, hasta que fue llevado a San Francisco, California, para su carenado y reparaciones

generales. Como consecuencia de una mala reparación se fue a pique, por lo cual la compañía encargada del trabajo, repuso el buque con apego a las siguientes características: casco de madera, tres palos, aparejo de barca y máquina de vapor horizontal. En lo que respecta a su artillería fue equipado con cuatro piezas "Vavaseur" de 100 milímetros y una cureña de 37 milímetros.

En el año de 1897, habiéndose recrudecido la disputa sobre la legitimidad de la Isla Clipperton,—ubicada en el océano Pacífico— conocida por los mexicanos como Isla de la Pasión, sobre la cual México ejercía soberanía y cuya propiedad reclamaba Francia desde 1858, se determinó que el 3 de diciembre de ese año zarpara hacia la isla el cañonero *Demócrata* a fin de evitar que el vapor *Navarra* izara en ese lugar la bandera francesa.



El buque fue liberado, desplazándose lentamente hacia la mar, con lo que inicia su vida activa al servicio de la Armada de México.

En ese tiempo México y Guatemala, sostuvieron agria disputa por cuestiones fronterizas que amenazó

con llegar a la lucha armada. Los efectivos de la Armada en aquel litoral se mantuvieron alertas y el *Demócrata* cubrió la vigilancia en ese sector. Al cesar la tensión volvió a sus tareas por el rumbo de la región del Yaqui, en donde se mantenía una campaña militar de aniquilamiento sobre las bravas e irreductibles tribus aborígenes. Mas tarde al estallar la revolución antireleccionista que encabezó el señor Madero, el cañonero *Demócrata* participó en el cumplimiento de algunas misiones.

El 9 de enero de 1911, el buque zarpó desde Manzanillo, Colima, con una compañía del 31o Batallón de Infantería para reforzar a la guarnición de Acapulco, donde los rebeldes amagaban el puerto. El día 11, el Capitán Ignacio Torres dispuso que se situara el cañonero junto a Pie de

la Cuesta, para batir con sus cañones a los persistentes adversarios.

Finalmente su casco de madera fue deteriorándose hasta quedar reducido a un simple pontón, debiendo anclarse en Guaymas, Sonora.

La reñida lucha que sostuvieron las fuerzas Constitucionalistas y las que sostenían a Huerta, le exigieron un servicio más, el cual consistió en lo siguiente:

Sublevado el cañonero *Tampico*, el mando naval del gobierno pensó utilizarlo como obstrucción en la bahía de Topolobampo, por lo que el cañonero *Vicente Guerrero* remolcó los cascos del *Oaxaca* y el *Demócrata*, situándolos en los puntos que se juzgaron adecuados para entorpecer las maniobras del enemigo, no teniendo éxito la idea porque el buque rebelde salió a mar abierto y sostuvo varios encuentros, en uno de los cuales fue gravemente averiado.

Hundido el cañonero sublevado, los pontones del *Demócrata* y el *Oaxaca* volvieron a la bahía de Guaymas, en donde zozobraron sin mayor gloria. ⚓

Demócrata

*Allá va nuestro Buque Demócrata,
bello, orgulloso, austero,
construido en los Astilleros
nuevos de nuestro gran País,
lleva la bandera de los 3 Colores
verde, blanco y rojo, y el escudo
emblema, insigne del Aquila Real.
Orgulloso luce sobria arquitectura.
Va rumbo a todos los mares del mundo,
lleno de esperanza, de la paz en pos.
De la Proa a la Popa luce su hermosura.
Marinos mexicanos van en su interior,
Demócrata altivo en su envergadura
como los principios de nuestra Nación.
Sus máquinas rugen como rugen el viento,
fuerte es el latido de su corazón.
De la Patria lleva los grandes anhelos,
rumbo al horizonte lleva su esplendor.
Barco Mexicano, cruzarás los mares,
las aguas profundas de toda la tierra,
en busca de Soles y de nuevas Lunas.
Van a unir los lazos de los continentes,
mensajes de vida, de amor y de paz.*

Guadalupe Noble Martínez

UNIDADES AERONAVALES ANTONOV

Por: Tercer Maestre SAIN AUX. CONT.
Wilbert J. VARGAS SANCHEZ



La capacidad total de carga útil de estas unidades es de 6 700 kilogramos.





Estas aeronaves se entregan al Servicio Activo para cumplir las principales responsabilidades de la Secretaría de Marina-Armada de México.



La Secretaría de Marina-Armada de México con la finalidad de cumplir eficazmente con sus funciones y ejercer la jurisdicción naval militar en nombre de la Federación asimismo reforzar la vigilancia en nuestras costas, recién

adquirió dos aeronaves clase Antonov, mismas que causaron alta en el Servicio Activo de la Armada de México, el 1 de septiembre de 1997.

Dichas unidades fueron asig-

nadas provisionalmente al Tercer Escuadrón de Patrulla con sede en la base Aeronaval, de Veracruz y entre sus funciones principales destacan: transporte logístico y de personal, búsqueda y vigilancia marítima y costera. ⚓

BREVE ENSAYO HISTORICO

SOBRE LA EVOLUCION

DE LA SECRETARIA

DE MARINA

(1821-1850)

- Primera parte -

Por: *Contralmirante J.N. L.D.*
Renato de J. BERMUDEZ F.

Es de todos sabido que, como entidad administrativa, la hoy **Secretaría de Marina**, surgió en 1821 formando parte integrante de la entonces Secretaría de Guerra y Marina, misma que fuera creada originalmente como un Ministerio, según lo dispuso el artículo 32 del reglamento provisional del Imperio Mexicano. También tenemos noticia de que poco tiempo después, fue creada la Secretaría del Almirantazgo, órgano encargado de los asuntos marítimos nacionales y que empezó a funcionar el 14 de noviembre de 1821.

Sabemos también que posteriormente y ante la aparente inoperatividad de esta entidad administrativa, los asuntos marítimos nacionales fueron asignados a una modesta mesa de la Secretaría de Guerra y Marina; más tarde, se creó una sección. A mediados del siglo pasado se elevó su rango burocrático y se le otorgó la categoría de departamento; luego fue un Departamento Central y así sucesi-

vamente, hasta que en el año de 1939 se constituyó en Departamento Autónomo de la administración pública federal y finalmente, en Secretaría de Estado, rango administrativo que actualmente posee.

No obstante estos conocidos datos históricos, resulta conveniente recordar la existencia de otros más, y así, tenemos que durante la guerra de independencia de 1810 a 1821, existió gran interés por parte del bando insurgente respecto a los asuntos marítimos, principalmente, por parte de José María Morelos y Pavón, quien apoyándose en el decreto expedido por el Supremo Congreso Mexicano de julio de 1815 que autorizaba la expedición de patentes de corso y además, creó las Juntas de Marina como los órganos encargados de dicha función, designando a Francisco Antonio de Pereda, Diplomático Insurgente, para que se encargara de las actividades marítimas del grupo que pugnaba por la independencia nacional. Este interés surgió

de una proposición hecha a Morelos, por el exoficial de la Armada española y cubano por nacimiento, José Alvarez de Toledo.

En consecuencia, podemos afirmar que las juntas de Marina creadas durante la lucha por nuestra independencia, deben ser consideradas, necesariamente, como el antecedente más remoto de la actual **Secretaría de Marina**; ignorándose desde luego, si las mismas llegaron a funcionar en alguna ocasión.

Posteriormente y una vez que fue proclamada la independencia y establecido el imperio de Agustín de Iturbide, éste designó como primer encargado del Ministerio de Guerra y Marina a un marino militar, Antonio de Medina, quien fungió como tal de 1821 a 1823; siendo sustituido por el General José Ignacio García Illueca, quien realmente fue el primer Secretario de este ramo administrativo; falleció al poco tiempo, habiéndose nombrado para sustituirlo, al General Brigadier José Joaquín de Herrera, quien fungió como segundo Secretario de Estado encargado del despacho de los asuntos bélicos y marítimos del incipiente estado mexicano, mismo a quien correspondió rendir ante el Congreso, un informe respecto a la Secretaría, el cual ha sido ampliamente comentado, por los historiadores navales.

Como hemos señalado, el 14 de noviembre de 1821, se creó la Secretaría del Almirantazgo, habiéndose designado como su titular a Francisco de Paula Alvarez, persona de quien no se tienen muchas noticias, excepto que era recomendado del Capitán de Navío Eugenio Cortés. Sobre esta dependencia del gobierno iturbidista el Vicealmirante Mario Lavalle Argudín anota que únicamente se encargaba

de tramitar los partes de "arribo" y "zarpe" de los buques que llegaban a nuestros puertos; en tanto el Teniente de Corbeta Arturo López de Nava en su poco conocida, pero multicitada obra: *Aportación para un ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana*, expresa que fue de vida efímera y poco o nada fue lo que hizo; esto es, que a su juicio no tuvo ninguna relevancia dicho organismo administrativo.

Sin contar con mayor información sobre dicha entidad marítima se presume, que el almirantazgo mexicano, siguiendo los lineamientos de su similar español, era el organismo administrativo encargado de elegir al personal de Marina, para el desempeño de las diferentes comisiones; asesoraba al General Agustín de Iturbide, aun cuando es preciso dejar asentado que su verdadero consejero era el Capitán Cortés, proporcionándole la información técnica y marítima que dictaba las medidas necesarias

para el mantenimiento de la disciplina naval; además, poseía funciones limitadas en materia Jurídico Naval para resolver las controversias que surgieran con motivo de los accidentes marítimos. Lo anterior lo afirmamos, toda vez que tales funciones eran las que tenía asignadas el almirantazgo español en 1807, conforme a las disposiciones contenidas en la Ordenanza de 1793. Este último ordenamiento sirvió como antecedente para nuestra primera legislación marítima: la Ordenanza de 1892.

De 1823 a 1829, existen esca-

sos antecedentes respecto a la administración marítima central, ignorándose desde luego qué personas fungieron como sus titulares; empero, existen algunos datos importantes tal y como es la creación de la primera academia naval, la cual surgió en Perote y de allí en un largo y penoso peregrinar, pasó a Tlacotalpan, Alvarado y después a Córdoba, en donde dejó de funcionar en 1836. Por otra parte, tenemos también el



Antiguo edificio del Departamento de Marina.

dato respecto de la orden existente para la creación de los dos primeros batallones del Cuerpo de Infantería y Artillería de Marina (aparentemente sólo se constituyó uno), mismos que se integrarían con personal procedente de las antiguas divisiones de costas del ejército virreinal y que habían sido formadas para vigilar los puertos, así como para cubrir algunas otras necesidades de la Marina. Este personal, ya en la etapa independiente, tenía entre otras obligaciones, la de cubrir los servicios de armas y artillería a bordo de las embarcaciones de la recién creada Marina Nacional; todo lo an-

terior, según lo estableció un acuerdo expedido por la Regencia del Imperio y dirigido al Comandante General de Veracruz el 16 de octubre de 1823.

De la escasa información que se tiene sobre la materia, sabemos que en esa época (1823), la Armada de México estaba constituida por un total de 278 elementos, de los cuales 26 eran oficiales técnicos o facultativos (marinos profesionales), 22 eran oficiales del cuerpo político y de cuenta (administración) y seis oficiales de Infantería y Artillería de Marina; el resto eran clases y marinería. La fuerza naval estaba constituida por un bergantín, dos goletas, siete balandras, dos lanchas cañoneras y un batallón de Infantería y Artillería de Costa, y en cuanto al aspecto administrativo de control de entrada y salida de buques, tenemos que la división marítima nacional era: Departamento de Marina en Veracruz, Apostadero de San Blas

en Nayarit y Capitanías de puerto en Veracruz, Campeche, Yucatán, Tehuantepec, Acapulco, San Blas, Mazatlán de los mulatos, Guaymas, San Diego y Monterrey, estas dos últimas en la Nueva o Alta California.

No obstante la escasa información respecto a quienes dirigían los destinos de la Marina mexicana; resulta conveniente insistir que de esta época datan algunos de los hechos más relevantes de las actividades bélicas realizadas en los mares que circundan nuestro país; tal y como fue: el bloqueo de San Juan de Ulúa y su rendición el 23 de

noviembre de 1825 y los múltiples actos de hostilidad llevados a cabo por la escuadrilla nacional comandada por el Comodoro David Porter en contra de los españoles, para obligar a éstos a reconocer la independencia de nuestro país.

Tenemos también el importante y poco conocido dato de que en el año de 1826, se efectuó el primer viaje de un buque de guerra mexicano, el del navío *Congreso* (antes *Asia*), mismo que realizó una verdadera odisea, toda vez que zarpa de Acapulco para arribar a Veracruz, bordeando las costas del océano Pacífico, pasando el estrecho de Magallanes y nuevamente bordeando las costas del Atlántico. En este último mar, debió navegar con las mayores precauciones posibles, ya que la flota española apostada en la Habana, pretendía capturarlo, entre otras razones por haber sido un buque español que había desertado.

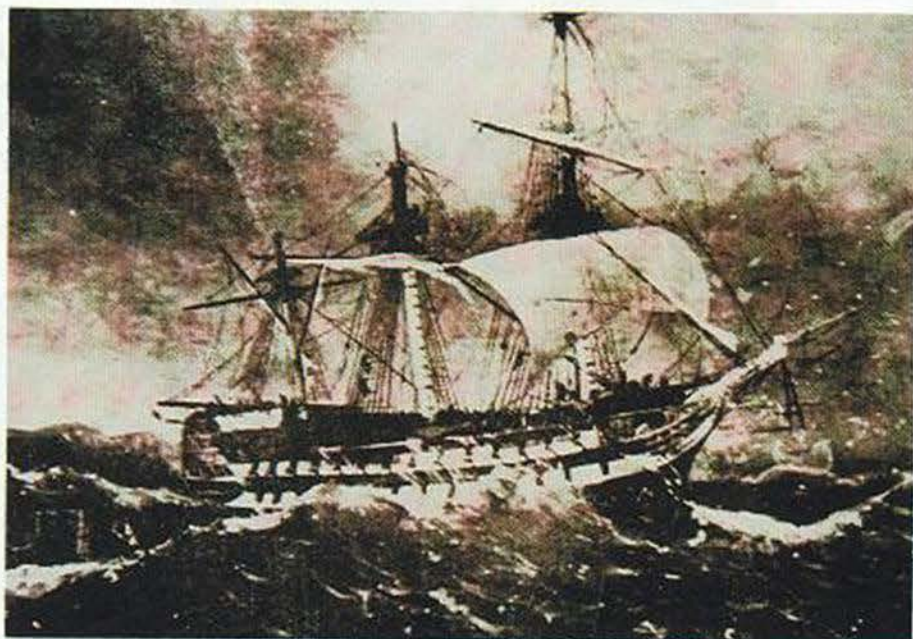
Esta embarcación, que merece un comentario especial por su importancia y además por haber sido tema de una novela de Julio Verne, sirvió de buque escuela, toda vez que en él se embarcaron algunos de los primeros cadetes navales, el personal de estudiantes de Tlacotalpan, los cuales vivieron mil y una peripecias, dignas de una novela. Estos accidentes imprevistos han sido narrados entre otros autores, por

Enrique Cárdenas de la Peña y Robert Leland Bidwell.

Respecto al operativo bélico comandado por Porter en contra de los españoles, participaron la fragata *Libertad*, con los bergantines de guerra *Bravo* y *Guerrero*; así como la goleta *Hermón*; embarcaciones que fundamentalmente se dedicaron a efectuar diferentes actividades de crucero, así como de corso en aguas cubanas, para hostilizar y capturar la mercancía que transportaban los mercantes hispanos. Estas acciones sucedieron durante los años de 1826 a 1828, fecha en la cual nuestra incipiente Armada tuvo que lamentar la pérdida del bergantín

pasando a formar parte de la flota ibérica con el nombre de *Cautivo*.

Para 1828, el presupuesto autorizado para el ramo de Marina fue de trescientos tres mil ciento cincuenta y cuatro pesos, cinco reales y 14 maravedíes; de los cuales la mayor parte estuvo destinada al mantenimiento de la flota compuesta por las siguientes embarcaciones: navío *Congreso* (antes *Asia*); corbeta *Morelos*; bergantines: *Guerrero*, *Victoria*, *Bravo* y *Constante*; goletas *Hermón* y cuatro más innominadas e igual número de cañoneras; así como dos goletas correo para las Californias. También se dispuso aplicar la cantidad de un mil pesos, para la construcción de dos bongos y dos canoas, que deberían ser utilizadas en los ríos de Tabasco, para el Servicio de la Nación.



El año de 1826, se efectuó el primer viaje de un buque mexicano, el del navío *Congreso*, antes "*Asia*".

Guerrero así como la muerte de su Capitán y sobrino del comandante de la flotilla, el Primer Teniente Henry Porter, lo cual sucedió en el mes de febrero de 1828, al enfrentarse en las costas cubanas la fragata española *Lealtad* y nuestro buque, que finalmente fue capturado

cinco mil pesos para tal objeto. Desde luego se anota, que se ignora si finalmente se recaudó la suma requerida para la reposición del buque incautado por los españoles. ⚓

Continuará...

CIRCU NAVEGACION*

Henk de Velde, Combatiente Solitario ALREDEDOR DEL MUNDO

Traducido por: Ingeniero
Popocatépetl RIOS LARA

Habiendo partido de Brest el 28 de diciembre de 1995 para batir el récord del mundo de Titouan Lamazou, solitario y sin escalas, Henk de Velde se vio precisado a detenerse en Lisboa debido a problemas de gobierno y de la boya baliza Inmarsat. Como la escala fue más larga de lo previsto, los contadores fueron regresados a cero. El navegante neerlandés volvió a partir de Lisboa el 15 de enero con el mismo objetivo. Retrato de un marino pertinaz.

El 28 de diciembre de 1995, a lo ancho de Brest, Henk de Velde comenzaba su nueva tentativa de efectuar un viaje alrededor del mundo, solo y sin escalas, a bordo del C-1000, un catamarán de 21.35 metros equipado con un mástil de carbón de 26 metros.

Acababa de pasar el estrecho de Brest, una línea materializada por el faro del pequeño Minou y la boya de las "Fillettes" (niñas). El objetivo

de este simpático y gallardo holandés, de lo más obstinado, que habla francés con un poco de vacilación y teñido de humor, era el siguiente: batir el récord de Titouan Lamazou, (con diez días menos), el cual es de 109 días y medio, que se remonta a 1990.

Su barco es el viejo *Zeeman*, alargado en cerca de tres metros, con el cual de Velde había ya tratado de romper el récord de Titouan

Lamazou, durante el invierno de 1992-1993. Al fin listo después de una quincena trepidante de impaciencia, de Velde se lanza de acuerdo con Pierre Lasnier, su "rutero". Ciertamente, el pronóstico meteorológico no es ideal, pero el periodo de detención le parece el más propicio para el buen éxito de su viaje, sobre todo que ya contaba con tener "mejores condiciones después de pasar el cabo Finisterre". Prudente, había almacenado comida durante ciento veinte días cuando menos: muchos cereales, algunos productos liofilizados (deshidratados en el vacío) y conservas para recalentar que caen bien al cuerpo.

A las 11 horas, rastreado por un pilotín, se había alejado del puerto de recreo Moulin-Blanc, asoleado pero glacial, frente a algunos testigos bien arropados. Treinta y cinco minutos más tarde, izó su primera vela. A las 12 horas 14 minutos, las dos

*Tomado de la Revista COLS BLEUS marine et arsenaux, página 34, junio de 1996.

Henk de Velde partió de Brest en el C-1000, el 28 de diciembre de 1995, para batir el récord de gira alrededor del mundo.



personas que lo acompañaban, su amiga Anne-Marie Rohlfis y Albert, que lo habían ayudado a preparar su bote, abandonaron el catamarán y abordaron una lancha. El C-1000 hinchó su vela con un viento este-sureste de 14 nudos.

Hacia las 14 horas estaba a la altura de Ouessant navegando a una velocidad de entre 15 y 20 nudos.

Henke de Velde tenía, sobre todo, necesidad de buena suerte, entre los saltos del viento y los "golpes de perro", de un océano al otro. El 31 de diciembre, metido en una gran tempestad a todo lo largo de la península ibérica, se vio obligado a desviarse hacia Lisboa para reparar su timón y resolver un problema espinoso en su baliza

Inmarsat. Habiendo lanzado un "merde" magistral por la radio a quienes lo acompañaron durante las primeras millas de su tentativa, Henk de Velde había reafirmado su objetivo: "en menos de cien días en Brest"; sin imaginarse que tan rápidamente tendría que detenerse... Su desafío se convierte, entonces: "en menos de cien días en Lisboa".

PROBAR QUE ES UNO DE LOS MAS GRANDES

Henk de Velde está dentro de los más grandes navegantes oceánicos de nuestra época. Nacido el 12 de enero de 1948 en Isselmuiden, cerca de Kampen, en el norte de los Países Bajos, vio el mar por primera vez a la edad de 17 años.

Ese día decidió vencerlo, llegado el día... De lo esencial de su combate, se le tiene en cuenta primero, la compra de un catamarán nuevo, el *Orowa*, para efectuar un crucero alrededor del mundo con su mujer, durante siete años, entre 1978 y 1985. En la isla de Pascua, nació su hijo Stefan, quien tiene actualmente 14 años.

En 1989-1990, Henk de Velde efectúa una primera gira alrededor del mundo, solo, con el *British Airways* de Robin Knox Johnson, rebautizado *Alisun J&B*. Habiendo zarpado de Plymouth, le toma 158 días. Volvió a hacer la tentativa, solo, en el *Zeeman* en 1992, esta vez, zarpa de Brest, el 20 de diciembre; pero el bote choca contra un contenedor de Madera, después de 147 días de ruta.

Con una doble fractura frontal, incapaz de proseguir su ruta (piloto automático en mal estado, sin tablero de electricidad, etcétera), de Velde es recogido por un carguero ruso. "Terminaré por romper el récord de Lamazou", repite desde entonces el obstinado navegante.



DELE A SU BUQUE TODO LO QUE TENGA*

- Ultima Parte -

Por: *Ingeniero*
Popocatépetl RIOS LARA

La siguiente es la continuación de una carta enviada por un Comandante al nuevo Comandante de un buque de la Armada de los Estados Unidos.

ESTANDARES GENERALES

52.- Lleve a cabo todos los requerimientos de mantenimiento y hágalos a la perfección. Aplique una cultura de calidad al mantenimiento y a la seguridad; insista en que el personal de oficiales se involucre y ponga atención a los detalles. Pase revista, cada semana. Ponga particular atención al desvío de los oficiales, del mantenimiento planeado, el programa de seguridad eléctrico (y las calificaciones del oficial responsable), el programa de etiquetación de aparatos instalados, calibración y seguridad.

53.- Sistema de combate: participe en los exámenes del per-

sonal de guardia, exija un programa real de interpretación e instituya un sistema de refuerzo del entrenamiento a través de estándares profesionales para el personal de guardia. Verifique los sistemas de combate (equipo relacionado, equipo de prueba y partes de reparación) haga de las verificaciones de los sistemas de combate una práctica diaria durante operaciones de rutina. Exija un funcionamiento superior de sus sistemas; tómese tiempo para hacer las preguntas que, como segundo comandante, haya dejado para que el oficial de sistemas de combate las resuelva. La principal responsabilidad del comandante es la de integrar doctrinas. Considere sistemas y gente, para tener éxito en el combate.

54.- Pase la mano sobre la parte superior de todas las cosas; si siente sal u óxido, haga que limpien o que lo arreglen.

55.- Verifique con cuidado los registros de servicio, los registros médicos, los de entrenamiento, las demandas de viaje, los registros de contabilidad del material clasificado y de cualquier otra cosa que considere importante.

56.- Propulsión: sus palabras de seña y de contraseña son seguridad y confiabilidad. Visite todos los espacios principales diariamente mientras esté a bordo del buque. Tome notas. Adéntrese en el programa de control de aceite lubricante, del combate contra incendios y entrenamiento. Haga que los ingenieros del escuadrón inspeccionen sus espacios y equipos trimestralmente, aunque eso irite a su jefe de máquinas.

57.- Logística y manejo financiero: lea las publicaciones de abastecimiento de superficie. Presione sobre contabilidad, control de inven-

* Tomado de la Revista Proceedings, páginas 28 a la 32, Julio de 1996.

tarios, apoyo de partes, manejo financiero, entrenamiento del Departamento de Suministros y de todo lo demás que aprendió como segundo comandante. Acérquese al Grupo de Evaluación del Manejo Logístico. Diga a su oficial de abastecimientos que él es el que puede y debe decir sí o no al Mando en cualquier elemento que involucre una ética o arreglos financieros cuestionables.

OPERACIONES

58.- Realice un crucero de ocho horas antes de salir a operar después de cualquier periodo en que el buque haya estado atracado en el muelle durante seis semanas. Revise todas las escotillas y portas y averigüe qué pudo haber estado mal. De hecho, usted llegará a ser un fanático de ensayos como una aproximación a todas las evoluciones retadoras.

59.- Esté presente en el puente durante todas las maniobras inusuales, tales como lanzamiento y recuperación de aeronaves; cuando se establezcan los detalles de la navegación; cuando haya arriado o izamiento de botes pequeños y siempre que sus voces internas le digan que algo está fuera de sitio (o de tono). Más tarde, durante su comisión, tendrá la tendencia a dejar que el segundo comandante o un jefe de departamento le reemplace, se volverá más fuerte; es entonces cuando usted necesita estar realmente allí. A medida que usted comienza a actuar de manera más relajada con respecto a la seguridad del barco, todo mundo comienza a sentirse igual. Su presencia física es una indicación poderosa de su interés en una maniobra en particular; la gente tiende a ser más lista y más profesional cuando se está allí viéndolos, particularmente cuando se está poniendo atención a lo que están haciendo y respondiendo

algunas preguntas ocasionales importantes. Su presencia no debe significar interferencia.

60.- Nunca subestime su habilidad para distinguir un detalle en una orden de operación, un mensaje de censura o una transmisión de voz que sus guardias o jefes de departamento puedan pasar por alto. A menudo la gente tiende a oír lo que quiere oír o a ver lo que quiere ver, con preferencia a lo que necesitan oír o ver. Léalo todo. Asista a las conferencias previas a la navegación. Pase mucho de su tiempo en el centro de información de combate y en el puente. Resista la inclinación a pasar una parte significativa de su tiempo en su camarote. En su buque o alrededor de él, están pasando cosas interesantes, esté presente para influenciarlas o no. Observe todos los entrenamientos o simulacros de control de averías.

61.- Cuando esté fuera de su puerto base, envíe una carta a su comandante, aproximadamente dos veces al mes. Envíe una al final de cada periodo extendido de navegación de manera que llegue un día antes de que regrese usted a puerto. Se considera de buenos modales indicar sus intenciones siempre que

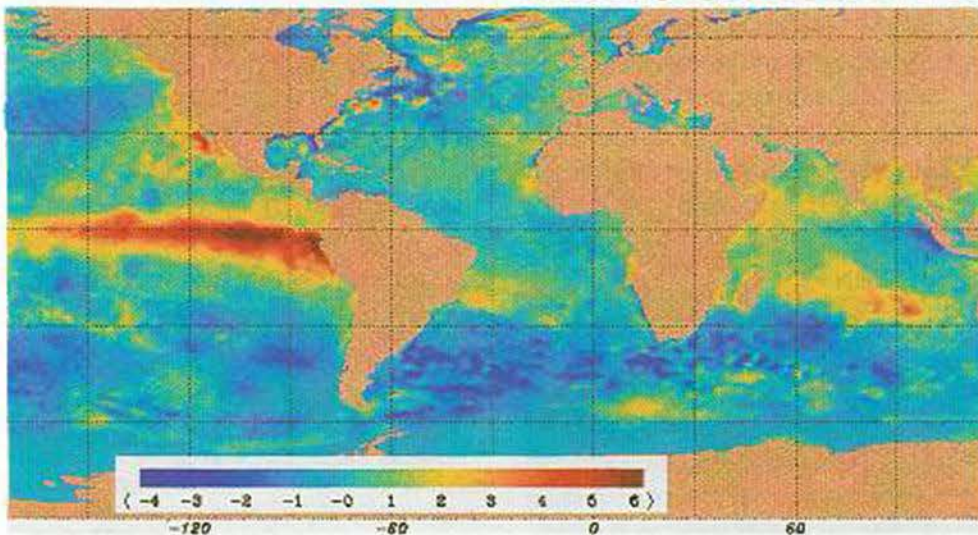
describa un problema. Su comandante apreciará también el tiempo que por adelantado le dé si usted está pidiendo ayuda para la resolución de un problema. Infórmele acerca de mensajes interesantes que, de otra manera, recibiría cuando usted estuviera navegando. En su puerto base, visítele un día antes de cada periodo de navegación y a su regreso para darle un resumen acerca de las preocupaciones, intenciones y resultados.

Indudablemente he dejado muchas cosas fuera. Afortunadamente, usted tiene todavía mucho tiempo para continuar pensando acerca del mando y para hacer preguntas a las personas que han estado allí. Usted y yo tenemos también tiempo suficiente para hablar, pero debe tener una cosa en mente: siga todos los consejos que le den (incluyendo los míos). Usted fue seleccionado porque está entre nuestros mejores oficiales calificados para el mando en la mar. Este va a ser su buque; las decisiones y los juicios realmente fuertes serán sólo suyos. Me uno a usted en una feliz anticipación de su éxito en la experiencia del mando. La velocidad de formación es de 31 nudos 🚢



QUE ES EL FENOMENO DEL NIÑO

Por: Teniente de Fragata J.N. L.D.
Juan Jorge QUIROZ RICHARDS



Anomalías de temperatura superficial del mar en grados centígrados, noviembre de 1997 (NOAA) Administración Nacional Oceanográfica y Atmosférica. Departamento de Comercio de EE.UU.

El fenómeno "El Niño" es una anomalía oceanográfico-meteorológica de gran escala que se desarrolla en el océano Pacífico, con manifestaciones costeras muchas veces espectaculares frente al Perú y de grandes repercusiones económicas y sociales —como en los diferentes años en que se han presentado— llegando a afectar la economía mundial. En la República del Perú tiene enormes repercusiones en la producción marina, en la pesquería, en la agricultura de la costa norte, y en la vida misma de la población costera del norte de ese país, que los conduce a una reducción de la economía nacional.

"El Niño" es un fenómeno que empieza a manifestarse frente a las costas del Perú en las proximidades de la fiesta de navidad. De ahí que los pescadores del puerto de Paita le dieran el nombre de "Corriente del Niño" (Carrillo 1892). Esta designación fue usada por muchos autores del pasado; hoy en día está

tácitamente convenido emplear la denominación de "Fenómeno" en vez de "Corriente" por no ser una entidad permanente del océano y tratarse de una irregularidad transitoria del sistema océano-atmósfera.

Wooter (1960) propuso una definición tendiente a generalizar las características de "El Niño" para procesos que ocurren frente a California, suroeste de África, lado occidental de Australia y las costas de Vietnam.

Los conocimientos logrados sobre sus características principales hasta el momento son bastante generales y no pueden explicar en forma clara el mecanismo de formación del fenómeno, base fundamental para su predicción.

Se puede decir que "El Niño" se presenta en periodos irregulares de tiempo, con intensidades variables y peculiaridades en los procesos de formación, como los casos

de 1891 y 1925, por ejemplo.

Sus manifestaciones físicas más patentes frente a las costas peruanas son:

1.- El desplazamiento anormal hasta de 10-14° de latitud sur de aguas superficiales tropicales de 30 metros de espesor, con temperaturas de 23-29° centígrados y salinidades de 34,5-32,5 por mil.

2.- Grandes precipitaciones propias de la convergencia intertropical, hasta aproximadamente los 7° de latitud sur como en el caso del último evento y de las precipitaciones citadas por Peterson (1972) para el puerto de Zorritos en los años de 1914 (860 mm), 1925-1926 (1395 mm), 1939 (656 mm), 1953 (632), aproximadamente de tres a seis veces superior al promedio de 41 años de dicho puerto (234 mm). Estas anomalías producen modificaciones temporales de 4 a 14 meses en el régimen oceánico y atmosférico, con la consiguiente secuela en la fauna marina y la actividad pesquera principalmente.

Las ideas y teorías que van ganando más aceptación y confirmación hasta nuestros días se resumen de la siguiente manera.

a) En la aparición de "El Niño" juegan un papel muy importante los alisios del noroeste y sureste, la Contracorriente Ecuatorial, la Corriente Cromwell, la Corriente Peruana y el Frente Ecuatorial.

b) En los años que preceden a "El Niño" se presenta un debilitamiento anormal de los alisios del noroeste, una intensificación anormal de la Contracorriente Ecuatorial y una acumulación de agua cálida frente a las costas de América Central (Bjerknes 1961; Wyrki 1973; Namias 1973).

c) Usando una expresión de Múgica (1972), el disparo de "El Niño" se produce ante el debilitamiento anormal de los alisios del sureste, con lo que reducen enormemente o se cancelan los afloramientos en el Ecuador y Frente al Perú.

d) En algunos casos como el de 1925 no se presenta un debilitamiento previo de los alisios del noreste sino un predominio previo a los vientos del noroeste en Balboa.

e) Una circulación transecuatorial favorecida por el debilitamiento de los alisios del sureste desplaza hacia el sur al frente ecuatorial, creando la situación de "El Niño".

f) Las aguas de "El Niño" proceden de la región ecuatorial, que unas veces avanzan por el lado oeste y sur, de las islas Galápagos, como en 1891, y otras veces por el lado este, de dichas islas, como parece haber sido el caso de 1925.

g) Que en "El Niño" se pueden establecer o se puede hablar de varias categorías de acuerdo con su intensidad, duración y consecuencias, tomando como referencia el área frente al Perú.

"El niño" de este año es cualquier cosa excepto pequeño. Las indicaciones rastreadas por los satélites en el espacio muestran que globalmente el fenómeno climático podría sobrevivir. Por una razón, su masa de agua caliente en el océano Pacífico ha aumentado de tamaño 1 1/2 veces en comparación con la superficie de Estados Unidos.

En el mes de mayo cuando los científicos de propulsión de chorro de la NASA anunciaron que las imágenes del satélite mostraban un desarrollo en "El Niño", la masa caliente estaba a 2/3 de su actual tamaño.

Los expertos meteorólogos del mundo señalaron que entre 1997 y 1998 se podría tener la peor manifestación de "El Niño" en 150 años.

Según la información satelital registra la altura del mar, debido a que el agua se expande conforme se calienta, entre más alta esté la mar, más caliente está el agua. El satélite envía señales de radar hasta la superficie del océano para medir la distancia exacta hasta donde se encuentra de éste.

Este fenómeno climático cíclico se presenta cuando los vientos que soplan en dirección del oeste se debilitan, permitiendo que una masa de agua caliente normalmente localizada en las cercanías de Australia se mueva de este a oeste en el sur de América. Esta agua caliente poco común actúa conforme a patrones de corriente a chorro, alterando el clima a nivel mundial.

La presencia de vapor de agua en la atmósfera superior, captado por los satélites, aproximadamente de 8 millas, puede crear intensas tormentas en el invierno. Según los investigadores esa es la mayor cantidad de vapor que se ha visto desde que se formó en 1991-1992.

Este año "El Niño" está tomando tal forma que será por lo menos tan fuerte como aquél que devastó muchas partes del mundo en 1982-1983 provocando tormentas destructivas en la costa de California, sequías en Australia y parte de Latinoamérica, así como tifones en la Polinesia.

Los investigadores señalan que "El Niño" ha estado aquí todo el verano. Chile, Perú y Ecuador han tenido un clima extremo debido a los altos niveles del mar, mientras que Indonesia y Filipinas sufren se-

veras sequías acompañadas de incendios forestales.

Una de las indicaciones secundarias de "El Niño" están surgiendo en las cercanías de Centroamérica, haciendo que los peces de agua templada, migren al norte en este verano que impulsó al huracán Linda*, el más fuerte que se ha tenido en las costas del Pacífico mexicano, el pasado mes de septiembre, previéndose que se seguirán presentando anomalías en el comportamiento meteorológico de la región. 📍

* Huracán Linda, con vientos de velocidad máxima de 288 Km/h en septiembre y en octubre de 1997 el huracán Paulina, con vientos de velocidad máxima de 207 Km/h.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Bjerknes J., "El Niño" study based on analysis of ocean surface temperature 1935-37. 1961
Survey of "El Niño" 1957-1958 in its relation to tropical Pacific meteorology. 1966
- 2.- Múgica, R., *Oceanografía del mar peruano*. En historia marítima del Perú, Tomo I. 1972.
- 3.- Wooster, W.S. y O. Guillén. *Características de "El Niño"* 1972. 1974.
- 4.- Wyrski, K. *Oceanography of the eastern tropical Pacific Ocean*, 1965.
- 5.- *CNN-Satellites show el niño getting bigger...* 1997 Cable News Network, Inc.

Movimiento de Unidades

ESTADISTICAS OPERATIVAS EN APOYO A LA POBLACION CIVIL SEPTIEMBRE DE 1997

HURACANES "NORA" Y "OLAF"	SAN BLAS, NAY.	PTO. VALLARTA, JAL.	PTO. MADERO, CHIS.	TOTAL
EFFECTIVOS PARTICIPARON	8	46	156	210
ESTADODE FUERZA DEL MATERIAL				
UNIDADES TERRESTRES				
VEHICULOS DE TRANSPORTE	1	2	10	13
VEHICULOS TODO			1	1
TERRENO (ORUGA)			5	5
VEHICULOS DE CARGA				
ACTIVIDADES				
OPERATIVOS REALIZADOS	1	1	14	16
COMUNIDADES ATENDIDAS	1	1	14	16
PERSONAS RESCATADAS Y EVACUADAS			600	600
ROPA DE CAMA PROPORCIONADA			191	191
MENAJES DE CASA RESCATADOS	1	1		2

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE SEPTIEMBRE DE 1997

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP. NACS. EXTS.	BUQUES DETENIDOS NACS. EXTS.
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS	3	5 230	782	37	29	00
CLASE ADMIRABLE						
2DA. FLOTILLA	2	5 788	760	37	04	00
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS	6	14 366	2 337	127	84	01
CLASE ADMIRABLE						
1RA. FLOTILLA PATRULLAS	3	10 226	1 064	63	04	01
CLASE AZTECA						
4TA. FLOTILLA	2	4 576	567	29		
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS	1	992	299	15		
CLASE URIBE						

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE SEPTIEMBRE DE 1997

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
6TA. FLOTILLA	8	8 529	1 528	85	17	09		
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS	3	5 992	951	54	01	00		
CLASE ADMIRABLE								
8VA. FLOTILLA	6	12 791	1 426	78	22	01	01	00
2DA. FLOTILLA PATRULLAS	5	8 856	1 116	62	17	02		
CLASE AZTECA								
14VA. FLOTILLA	1	4 390	421	18				
16VA. FLOTILLA	2	2 630	395	24	25	00		
ESC. FUERNAVPA	6	3 444	543	35	11	00		
20VA. FLOTILLA	4	4 196	999	54	01	00		
NO ENC. PACIFICO	11	9 335	1 696	138	42	01		
NO ENC. GOLFO	11	4 366	901	55	09	02		
TOTALES	74	105 707	15 785	911	266	17	01	00

OPERACIONES	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESCATE	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADIESTRAMIENTO	INVESTIGACION
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS		2			1		
CLASE ADMIRABLE							
2DA. FLOTILLA	1	1		1			1
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS							
CLASE ADMIRABLE	1	4	2	1	2		1
1RA. FLOTILLA PATRULLAS	1	3	1	8	3		
CLASE AZTECA							
4TA. FLOTILLA	1	3	3	1	1		
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS				2			
CLASE URIBE							
6TA. FLOTILLA	3	7	1	2	6		
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS		4		1	1		
CLASE ADMIRABLE							
8VA. FLOTILLA	3	7	2	6	2		
2DA. FLOTILLA PATRULLAS	1	9	1	1			
CLASE AZTECA							
14VA. FLOTILLA	1	1		1			
16VA. FLOTILLA		3		1			2
ESC. FUERNAVPA		7	3	1	1		
20VA. FLOTILLA		11	2		1		
NO ENC. PACIFICO	1	31	2	8	1		2
NO ENC. GOLFO		4		10	2		2
TOTALES	13	97	17	44	21	4	4
EFFECTIVOS PARTICIPARON	423	3 059	705	1 328	761	378	39



ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE SEPTIEMBRE DE 1997

HORAS POR TIPO DE OPERACION	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESCATE	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADIENTRAMIENTO	INVESTIG.
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		432			350		
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	62	279		185		234	
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	5	953	33	446	852	48	
4TA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE	10	336	11	10	697		
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE	24	455	47	35	6		
6TA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE				299			
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	38	484	5	90	911		
8VA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		568		138	245		
2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	70	1 141	57	18	140		
14VA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	3	1 036	32	45			
16VA. FLOTILLA ESC. FUERNAVPA	249	28		144			
20VA. FLOTILLA NO ENC. PACIFICO		321		15		59	
NO ENC. GOLFO		444	39	50	10		511
TOTAL DE HORAS POR TIPO DE OPERACION	464	8 743	256	1 880	3 268	341	833

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AERERAS SEPTIEMBRE DE 1997

UNIDADES AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS
PRIESCPAT	5		7 284	60:00
SEGESCPAT	3		6 839	33:05
TERESCPAT	2		8 309	56:15
CUARESCPAT	4		17 642	145:40
QUINESCPAT	2		4 196	31:00
PRIESCBUSALV		1	626	6:00
TERESCBUSALV		2	2 950	25:10
ESCAERTRANS	5		24 425	95:30
ESCAEREC	4		4 647	30:50

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS SEPTIEMBRE DE 1997

UNIDADES AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS
ESCAVNAV	8	3	30 648	31:50
PRIESEMB		3	2 412	24:20
SEGESCEMB		1	2 164	24:00
PRIESCAMET		2	1 200	9:15
SEGESCAMET		3	6 165	47:30
TERESCAMET		1	487	3:45
CUARESCAMET		2	594	4:25
ZN-1	1		291	2:05
ZN-4	1		1 243	7:55
ZN-20	1		1 219	9:00
TOTALES	36	18	123 341	647:35

OPERACIONES	ADIESTRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESCPAT	7	7		1	1
SEGESCPAT	4	2		3	1
TERESCPAT	3	3	1	3	
CUARESCPAT	5	22	4	7	
QUINESCPAT	1	6		2	
PRIESCBUSALV	4				
TERESCBUSALV	2	7			
ESCAERTRANS	7			14	
ESCAEREC	26				
ESCAVNAV	283				
PRIESEMB	7			2	1
SEGESCEMB		1		1	1
PRIESCAMET	2			2	
SEGESCAMET	4			4	1
TERESCAMET				1	
CUARESCAMET	1			2	
ZN-1				1	
ZN-4	1	1		1	
ZN-6					
ZN-20	1	2	1	1	
TOTALES	358	51	6	45	5
EFFECTIVOS PARTICIPARON	283	39	12	102	16

HORAS POR TIPO DE OPERACION	ADIESTRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESCPAT	10:00	28:30		10:05	11:25
SEGESCPAT	10:30	7:55		13:15	1:25
TERESCPAT	6:00	15:30	9:45	25:00	
CUARESCPAT	12:00	97:50	22:10	13:40	
QUINESCPAT	0:55	22:50		7:15	
PRIESCBUSALV	6:00				
TERESCBUSALV	2:15	22:55			
ESCAERTRANS	27:30			68:00	
ESCAEREC	30:50				
ESCAVNAV	31:50				

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREA SEPTIEMBRE DE 1997

HORAS POR TIPO DE OPERACION	ADISTRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESEMB	9:05			8:55	6:20
SEGESEMB				8:10	5:25
PRIESCAMET	1:50	10:25		7:25	
SEGESCAMET	2:10			35:55	9:25
TERESCAMET				3:45	
CUARESCAMET	0:30			3:55	
ZN-1				2:05	
ZN-4	0:55	2:55		4:05	
ZN-20			6:05	1:00	1:55
TOTAL DE HORAS POR TIPO DE OPERACION	152:20	214:55	32:55	213:25	33:20

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA SEPTIEMBRE DE 1997

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
OPERATIVOS							
ANTINARCO.	6	30	1	1	18	50	106
VIG. REC. MARIT.	1	32	28	7	14	17	99
ADISTR.	1		1	1		2	5
PAT. VIG.	1	42	5	18	8	124	198
APOYO POB. CIVIL		1				1	2
COMBATE DE INCENDIOS							0
OPERACIONES REALIZADAS	9	105	35	27	40	194	410
EFEC. PARTICIPARON							
ANTINARCO.	55	202	36	10	77	210	590
VIG. REC. MARIT.	4	147	111	30	73	74	439
ADISTR.	36		15	83		60	194
PAT. VIG.		206	44	471	182	2 686	3 589
APOYO POB. CIVIL		4				6	10
COMBATE INCENDIOS							0
KMS. RECORRIDOS	800	17 433	7 102	14 020	4 723	22 837	66 915
INSPECCIONES							
AVIONES		40			18	23	81
FERROCARRILES							
VEHICULOS	1	415	99	100		255	870
EMBARCACIONES	2	296	66	8		138	510
TERRENOS		14				611	625
PERSONAS	9	2 371	214	238	36	1 756	4 624
APOYOS A OTRAS DEPENDENCIAS							
ASEGURAMIENTOS PRODUCTO							
JAIBA (KGS.)		125	180				305
CAMARON (KGS.)		5 599	50	408		14	6 071
ALMEJA (KGS.)		25					25
OSTION (KGS.)			80				80
PULPO (KGS.)			6				6
CALLO DE HACHA (KGS.)		4					4
TORTUGAS (KGS.)				20		11	31
HUEVOS DE TORTUGA				14 397		2 909	17 306

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA SEPTIEMBRE DE 1997

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
HUEVOS DE TORTUGA SEMBRADOS		220		4 602	1 432	3 876	10 130
HUEVOS DE TORTUGA RECOLECTADOS		220		31 540	1 432	42 235	75 427
HUEVOS ECLOSIONADOS						8 237	8 237
CRÍAS LIBERADAS					3 180	14 754	17 934
ARTES DE PESCA:							
REDES		80	41	3		16	140
CHINCHORROS		265					265
ATARRAYAS		132	2	12		14	160
VISORES		4	1				5
ALETAS		3	1				4
SNORKER		3	1				4
EMBARCACIONES							
LANCHAS		26	7	8		1	42
MOTORES F/BORDA		21	6			1	28
GASOLINA (LTS.)		70	30				100
BIDONES		3	8				11
ARMAMENTO							
ARMAS LARGAS				1			1
CARTUCHOS				18			18
DETENCIONES							
NACIONALES		7	2	2		9	20
VEHICULOS		11	2	2			15
BICICLETAS		39					39

ESTADISTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRAFICO SEPTIEMBRE DE 1997

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
MARIG. EMPQ. (KGS.)		3 829.700					3 829.700
MARIG. SEMILLAS (KGS.)				0.240			0.240
MARIG. PLANTAS (PZAS.)				7 053			7 053
COCAINA EMPQ. (KGS.)		0.015					0.015
VALORES							
EQPOS. DE COMUNICACION		1					1
VEHICULOS							
MARITIMOS		2					2
GASOLINA (LTS.)		350					350
DETENCIONES							
NACIONALES		4					4
ERRADICACION							
PRODUCTO							
MARIG. PLANTIO (HA)				9 (2.72306)			9 (2.72306)
INCINERACION							
MARIG. EMPQ. (KGS.)				21.980			21.980
MARIG. PLANTAS (PZAS.)				68 322			68 322
APOYO A OTRAS DEPENDENCIAS							
CUSTODIA							
MARIG. PLANTAS (PZAS.)						4	4

De Allende los Mares

Llegaron barbados, allende los mares,
enviados acaso por algún Dios,
sería Quetzalcoatl, Serpiente emplumada?
preguntan atónitos Mexicas y Aztecas,
Kukulkán, el rubio que partió en los mares?
preguntan los Mayas, sin respuesta alguna.
Rubios y barbados, con hedor a establos,
llegaron en barcos de velas enchidas,
con cascos de acero, bruñidos, pesados,
armadura puesta cubriendo sus cuerpos,
espadas en mano, pistolas en acecho,
soberbia sin límite gravitan sus pechos,
al bajar del barco, cabalgan ligeros
animales briosos llamados corceles,
al mirar los indios tan recias figuras,
parecían centauros, bicéfalos, rudos,
seis patas, dos manos, de figura mítica,
rompiendo el espacio, vejando la tierra,
horadando el polvo, de la tierra americana.
Estampa de Dioses, figura de reyes,
nuestros aborígenes, casi iban desnudos,
según se intuye de un libro mayor,

rudos taparrabos, plumaje vistoso,
carcaj y macana, aljaba de piel,
flechas de obsidiana, limadas en punta,
penacho de guerra, pintura en el rostro,
sudores, espasmos, gritos de temor,
temor a lo incierto, temor a sus Dioses,
dolor e impotencia, sombra en el crisol.
El Sol en el ocaso, presagia a la muerte,
el lloro de las aves anuncian tragedia,
se mueren, el ceniztille y el águila altiva,
muere la tarde, muere la vida y llora su Dios.
Cae desde el cielo truncando su vuelo,
el águila altanera, el águila real.
Cae Moctezuma al ofrendar su vida,
caen los palacios, los árboles erguidos,
de nuestra raza con gran estertor.
Se yerque el intruso, gozando su triunfo,
sangrando la tierra, las venas del indio,
marcando con fierro la carne dolida,
rasgando la entraña de la raza viva,
cerrando un capítulo de nuestra Nación.

Por: Estrellita del Sur



VEHICULO M35 TIPO COMANDO

Dentro de las atribuciones de la **Armada de México** se encuentra la de ejercer jurisdicción naval militar en nombre de la Federación en la zona marítimo-terrestre, para ello se emplea este tipo de vehículo que por sus características resulta ser un medio de transporte idóneo: