

Revista **Secretaría**

AÑO 14 / No 135 / SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1999

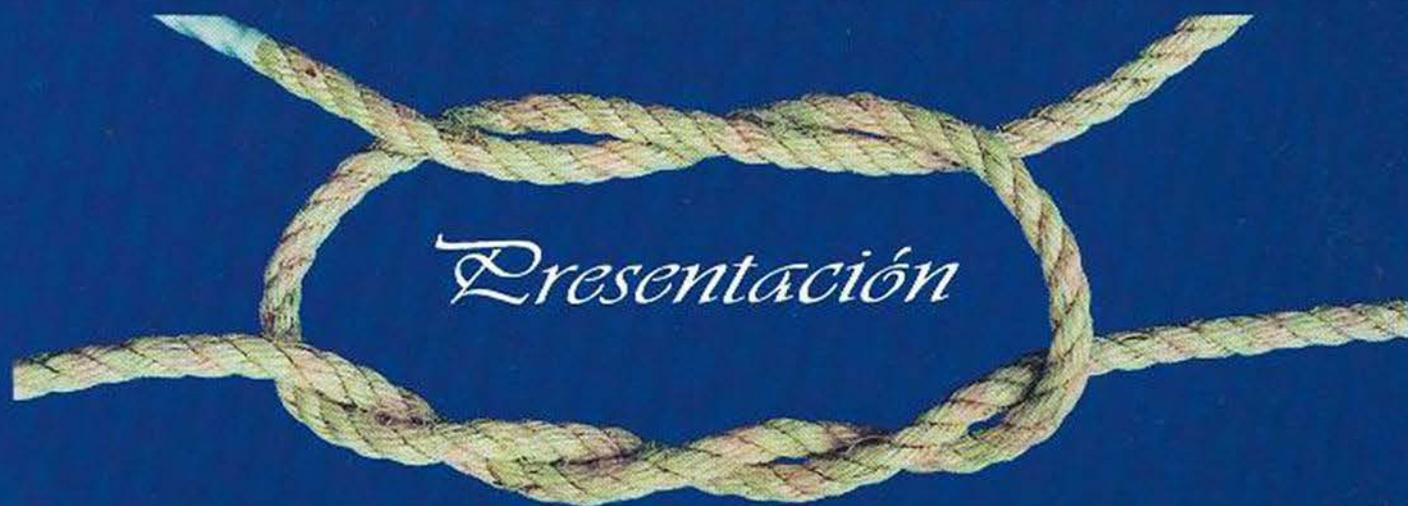
de Marina **Armada de México**





Todas las batallas navales han sido ganadas por flotas numéricamente menores que las vencidas. La capacidad del Jefe suplía los buques que faltaban.

Almirante Mantey



En el mes de octubre de 1827, las armadas rusas, francesas e inglesas se enfrentaron a la Armada turca, en la bahía de Navarino, frente a las costas del Peloponeso, de una Grecia dominada por el Imperio Otomano, en lo que sería la última batalla librada completamente a vela. No se desarrollaron grandes estrategias ni espectaculares maniobras, sin embargo demostró lo que una Armada numéricamente inferior pero bien disciplinada y adiestrada puede lograr frente a un enemigo más numeroso.

El efecto que sobre esta batalla tuvo la propulsión a vapor fue mínimo pero bastó para que las naciones europeas y el mundo en general comprendieran que la época de los grandes veleros había llegado a su fin.

En el transcurso de los siglos el desarrollo de nuevas tecnologías o estrategias ha inclinado la balanza en el desarrollo de las batallas: las legiones romanas, el arco largo y la pólvora son algunos de los ejemplos.

La búsqueda de nuevas tecnologías y su implementación en las unidades ha llevado de esta forma a la Armada de México al desarrollo del Proyecto Holzinger 2000, con el cual se busca reemplazar las unidades de superficie más antiguas con buques con una tecnología propia del siglo XXI.

De esta forma, en el pasado mes de septiembre, la Secretaría de Marina-Armada de México celebró la botadura de dos nuevos buques: el G-2003 Guillermo Prieto y el G-2004 Matías Romero, los cuales contarán con sistemas de detección, artillería y propulsión propios de una Armada que se encamina con éxito hacia el nuevo milenio.



CONTENIDO

- PRESENTACIÓN 1
- DIRECTORIO 2
- NOTICIAS NAVALES 3
Información de la Secretaría de Marina Armada de México
- APORTACIÓN 7
Mi crucero de instrucción a bordo del buque escuela Cuauhtémoc.
Por: *Cadete*
Jesús Alberto NIETO ESTRADA
- REPORTAJE 10
Ceremonia de botadura de los cañoneros C-2003 y C-2004
Por: *Segundo Maestro SAIN T.C.C.*
David AGUSTINIANO LÓPEZ
- COLABORACIÓN 14
El Poder Marítimo
Por: *Vicealmirante C.G. DEM.*
Pompeyo LEÓN HERRERA
- ARTÍCULO 18
Las leyes de la guerra
Por: Alain GRESH
- DOCUMENTO 20
La Batalla de Navanno
- PERMUTAS 27
Directorio de Permutas
- EN LA TIERRA, EN EL AIRE Y EN LA MAR 28
Movimiento de Unidades



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 Manuel García Camona Santiesteban
Jefe del Estado Mayor General de la Armada

Almirante C.G. DEM Gustavo Adolfo Orozco Peralta
Inspector y Contralor General de Marina

Vicealmirante C.G. DEM Benjamín Macías Galván
Subjefe Operativo del Estado Mayor General de la Armada

Contralmirante C.G. DEM Luis Felipe Flores Caracheo
Jefe de la Sección Segunda del Estado Mayor General de la Armada

Capitán de Corbeta C.G. Víctor M. Alarcón Díaz
Jefe Acc. de la Unidad de Comunicación Social y Subdirector de Publicaciones

COORDINACIÓN EDITORIAL

Tte. de Corb. SAIN, L.C.C.

Flor del A. Morales Cruz

REDACCIÓN

David Agustiniño L., Popocatépetl Ríos L.,

Lilián Estrada S.

CONTROL DE DATOS

Ma. del Rocío Curiel Lugo

DISEÑO

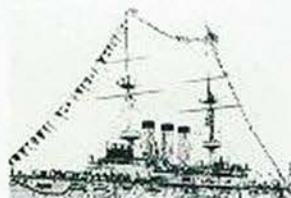
Carmen Martínez O., Marco A. Vega H.,

Gabriela Z. López G.

FOTOGRAFÍA

Joel Sosa Benito, Joaquín

Miranda F.



Portada: *Atardecer en el muelle de la XVIII Zona Naval Militar.*

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 SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO 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. 961, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México, D.F., C.P. 04830. Tel. 5 634 81 88 ext. 4333. 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 0600582, características 219511212. ISSN-0185-2600. Traje 1 700 ejemplares.

Impreso en los talleres de Torre y de la Torre Impresos, Calle Aragón Núm. 134 Col. Alamos, C.P. 03400 Teléfono 6 630 14 82

Revista
Secretaría
de Marina
Armada de México

Año 17 / ÉPOCA VI / NÚM. 135
SEPTIEMBRE / OCTUBRE 1999



Información de la Secretaría de Marina-Armada de México

REVISTA MILITAR AL CONTINGENTE DE OPERACIÓN PATRIA 99

El pasado 11 de septiembre, el Almirante Secretario de Marina, José Ramón Lorenzo Franco, pasó revista al contingente que representaría a nuestra institución en el desfile militar conmemorativo del 189 aniversario del inicio de la Guerra de Independencia.

Posteriormente a la revisión llevada a cabo en las instalaciones de la Secretaría de Marina, el Comandante del contingente denominado *Operación Patria 99*, Vicealmirante del Cuerpo General Diplomado de Estado Mayor, Alfredo Alexandres Santín, solicitó au-



El Almirante Secretario de Marina José Ramón Lorenzo Franco y el Vicealmirante Alfredo Alexandres Santín, pasan revista al contingente naval Patria 99.

torización al Alto Mando de la Armada de México, para iniciar el desfile de la columna naval en el cual se tendría la oportunidad de apreciar el nivel de adiestramiento alcanzado, como resultado de la instrucción militar impartida al personal participante.

El desfile se inició con el rompimiento de la marcha del Comandante de la columna naval, seguido de las diferentes Escuelas de Formación de Oficiales, a continuación por el Agrupamiento de Infantería de Marina Fusileros Paracaidistas; cerrando el contingente el Agrupamiento del Cuartel General de la Armada, integrado por personal masculino y femenino de los diferentes servicios.

Al finalizar el desfile, el Vicealmirante Alexandres Santín, rindió el parte, señalando que el contingente naval lo integraban 2,756 elementos, listos para el 16 de septiembre.



Luego de la revista, se inició el desfile del contingente naval, con lo que se apreciaría el nivel de adiestramiento alcanzado por el personal.



PARTICIPACIÓN DE LA ARMADA DE MÉXICO, EN EL DESFILE CONMEMORATIVO DEL CLXXXIX ANIVERSARIO DE LA INDEPENDENCIA DE MÉXICO

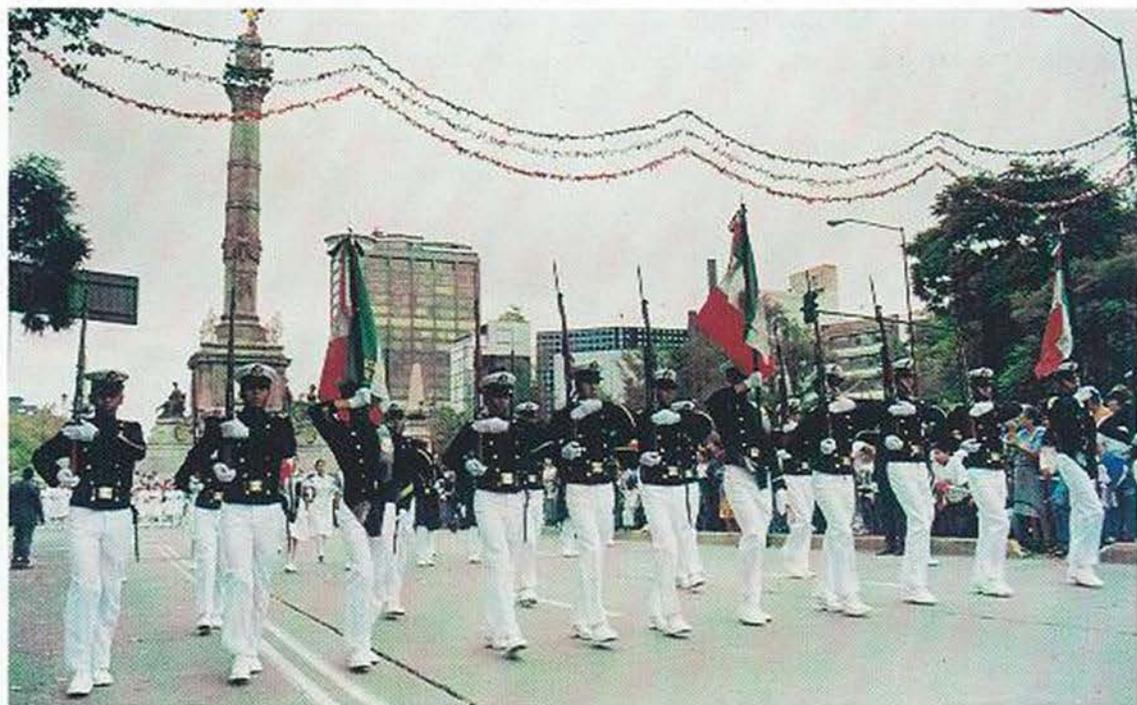
En esta ocasión el desfile militar con el que año con año se celebra un aniversario más de la Independencia de México, tuvo una característica diferente, pues el Presidente y Comandante de las Fuerzas Armadas Mexicanas, Doctor Ernesto Zedillo Ponce de León, dispuso que este tradicional desfile se realizara sin la participación de vehículos militares.

Al medio día, luego de que desfilaron las secciones representativas del Ejército Mexicano, comenzó a marchar desde la calle de República de Uruguay el contingente que representaba a la **Secretaría de Marina-Armada de México**. Esperada por los ciudadanos, la columna naval apareció en la avenida Pino Suárez; el contingente avanzaba con uniformidad hacia el Zócalo capitalino, donde se encontraba el presidium, encabezado éste por el Presidente de la República, acompañado de los Secretarios de Marina y de la Defensa Nacional.

Frente a Palacio Nacional, la banda de guerra de la Secretaría de la Defensa tocaba con firmeza sus tambores, en ese instante se comenzó a escuchar la vibrante voz en conjunto de los Cadetes de la **Heroica Escuela Naval Militar** que cantaban su himno, al frente de la columna naval; cuando entraron a la Plaza de la Constitución. Aquí es el lugar, y el momento en



Los Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar encabezaron el contingente perteneciente a la Secretaría de Marina-Armada de México.



En el desfile conmemorativo también estuvieron presentes las banderas históricas, en esta ocasión salvaguardadas por las Escuelas de Formación de la Armada de México.



donde se debe lucir, demostrar y afirmar, más que en ningún otro lugar del recorrido que sigue el desfile, la disciplina que se logra con la instrucción militar, pues es en este sitio en el que se realiza la vista, que es el saludo a la investidura presidencial.

Así a la presencia del grupo de comando, banderas históricas, escolta y las brigadas de la Heroica Escuela Naval Militar, le siguieron con la misma gallardía las Escuelas de Formación de la Armada de México: la Médico Naval, Enfermería, Intendencia, Mecánica de Aviación, Maquinaria Naval, que constituyen los establecimientos de educación superior y técnica profesional cuya misión es la de formar Oficiales para la Armada de México, y la de Clases y Marinería, donde se capacita al personal con los conocimientos inherentes a su servicio.

Posteriormente, continuaron: el agrupamiento de Infantería de Marina, integrado por los Batallones de Infantería de Marina del Golfo y los Fusileros Paracaidistas, que se emplean en el asalto anfibio, operaciones de desembarco, además de brindar apoyo a la población civil en casos y zonas de desastre; finalmente, para cerrar la columna, el Agrupamiento del Cuartel General, integrado por el personal que desempeña los diferentes servicios con los que funciona el edificio sede. Entre las compañías que conforman este contingente, resaltaron las del personal femenino quienes en esta ocasión por-

El Batallón de Infantería de Marina Fusileros Paracaidistas, efectúa la vista como saludo a la investidura presidencial.



taban una subametralladora Walther 9 mm y cuya labor cotidiana se presenta en los diferentes ámbitos de la vida naval.

gente, quienes aplaudían y animaban con gritos y porras a los marinos; y así, cantando sus himnos y con cadencia en la

Con este desfile militar, concluyeron las festividades patrias de este año, en las cuales participaron 2,758 ele-

Con cadencia en la marcha y cantando sus himnos, a lo largo de las avenidas y paseos de la ciudad, el personal naval fue siempre animado por el júbilo ciudadano.



Al bordear la plaza de la Constitución, la columna naval fue ovacionada por el público ahí presente; luego entró a la calle 5 de mayo, cuyas aceras se encontraban cubiertas de

marcha, continuaron por la avenida Juárez y Paseo de la Reforma, siempre animados por el júbilo de los ciudadanos, hasta el final del desfile en Chapultepec.

mentos al Mando del Vicealmirante Cuerpo General Diplomado de Estado Mayor, Alfredo Alexandres Santín, Comandante de Operación Patria 99.



CAMBIOS DE ADSCRIPCIÓN DEL PERSONAL DE LA SECRETARÍA DE MARINA ARMADA DE MÉXICO



Vicealmirante C.G. DEM.
Daniel Zamora Contreras



Vicealmirante C.G. DEM.
Fernando L. Meixueiro Ramirez



Vicealmirante C.G. DEM.
Agustín Flores González



Vicealmirante C.G. DEM.
Armando Sánchez Moreno



Vicealmirante C.G. DEM.
Pompeyo León Herrera



Vicealmirante C.G. DEM.
Agustín Ortega Martín del Campo



Vicealmirante C.G. DEM.
Rubén E. Márquez Salazar



Vicealmirante C.G. DEM.
Manuel Zermeno del Peón

Durante el mes de septiembre fueron designados los siguientes movimientos del personal naval.

Con fecha 16, el Vicealmirante C.G. DEM. Pompeyo León Herrera, al Mando de Armas del Sector Naval de Coatzacoalcos, Veracruz; el día 17, el Vicealmirante C.G. DEM. Daniel Zamora Contreras, como Comandante de la XX Zona Naval Militar con sede en Salina Cruz, Oaxaca y el Contralmirante C.G. DEM. José María Ortigón Cisneros recibe la Documentación Administrativa de la Fuerza Naval

del Pacífico y toma posesión, el día 22; como Comandante del Grupo de Tarea para Entrenamiento Naval Operativo, del Pacífico, en la XVI Zona Naval Militar, con sede en Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Igualmente, el día 18, al Vicealmirante C.G. DEM. Tiburcio Rodríguez Flores, le fue entregado el Mando de Armas de la XXII Zona Naval Militar con sede en Puerto Madero, Chiapas y el Capitán de Navío C.G. DEM. Absalón Ruiz Rosas Comandante de la Se-

gunda Flotilla de Buques Admirables, recibe la documentación administrativa de la Fuerza Naval del Golfo.

Asimismo, el día 20 recibieron: el Mando de Armas de la V Región y XI Zona Naval Militar con sede en Chetumal, Q. Roo. el Vicealmirante C.G. DEM. Manuel Zermeno del Peón; la Comandancia de la X Zona Naval Militar con sede en San Blas, Nayarit, el Vicealmirante C.G. DEM. Agustín Ortega Martín del Campo y la Dirección de la

Escuela de Clases y Marinería, el Vicealmirante C.G. DEM. Rubén E. Márquez Salazar, en El Salado, Veracruz.

Los días, 23, 24 y 26, a los Vicealmirantes C.G. DEM. Fernando L. Meixueiro Ramirez, Agustín Flores González y Armando Sánchez Moreno, les fue entregada la Comandancia de la II Región y VI Zona Naval Militar con sede en Guaymas, Sonora; la II Zona Naval Militar de Ensenada, B.C.; y la VIII Zona Naval Militar, ubicada en Mazatlán, Sinaloa; respectivamente.



MI CRUCERO DE INSTRUCCIÓN A BORDO DEL BUQUE ESCUELA CUAUHTÉMOC

Por: *Cadete*

Jesús Alberto NIETO ESTRADA



La hora esperada llegó esa mañana del 4 de mayo de 1999, en el muelle de la Base Naval de Icacos, donde amigos y familiares nos despedimos deseándonos buen viaje y feliz retorno.

Aún sin saber la gran aventura que viviríamos, iniciamos el zarpe, acudiendo a nuestros puestos al escuchar el silbato marineramente que nos llamaba a maniobra general. En medio de la bahía de Acapulco, dimos las velas y poco a poco nos alejamos hasta perder de vista a las personas, el muelle y al final la costa.

Los primeros días fueron de intensa actividad pues teníamos que conocer todas las maniobras del buque, pero al cabo de 10 días de navegación, pasamos bajo el puente de Las Américas para arribar a Balboa, Panamá. Tras dos días de estancia realizamos el tránsito por esa gran obra construida por el hombre, el Canal de Panamá, que une los dos mayores océanos.

Ya en el Mar Caribe, nos dirigimos hacia Norfolk, Virginia, E.U.A. donde pudimos conocer la mayor base naval del mundo, Virginia Beach y la ciudad.

Después de 72 horas, zarpamos para adentrarnos en el enorme Atlántico; durante 32 días que duró esta travesía pudimos poner en práctica los conocimientos marineramente y aplicar la teoría aprendida en las aulas y nos dirigimos a Rouen, Francia, para participar en ese gran evento llamado la "Armada Du Siclé" que constituyó la mayor concentración de grandes veleros de fin del siglo.

Durante el recorrido por el Sena para arribar a Rouen, apreciamos los maravillosos paisajes a lo largo de sus riberas. Al llegar, pese a lo avanzado de la hora (22:00 horas) un gran número de personas nos esperaban dándonos la bienvenida.



Los días que vivimos en Rouen fue lo mejor que nos pudo haber pasado, el mejor ambiente se vivió en los muelles donde todos los buques participantes, veleros y de guerra, se encontraban alineados uno tras otro, en ambas riberas del río, fue un espectáculo digno de admiración y gracias a ello pude conocer otros buques, otras culturas, diferentes formas de vida, escuchar otros idiomas.

La población Normanda se dejó querer robando nuestros corazones, de modo que al zarpar el 18 de julio, una gran multitud de nuestros nuevos amigos se reunió para despedirnos, nosotros agradecemos su hospitalidad con un afectuoso ¡hasta pronto! esperando volver algún día.

Dio inicio el desfile de veleros por el Sena ¡otra gran experiencia! ¡inolvidable! Durante todo el recorrido por el río, nunca deje de ver gente que vitoreaba, decía adiós y pedía el regreso del *Cuauhtémoc* para el año 2004.

Llegamos a Saint Malo para iniciar nuestra participación en el "Tall Ships Races Cutty Sark-99", con el ánimo de obtener un

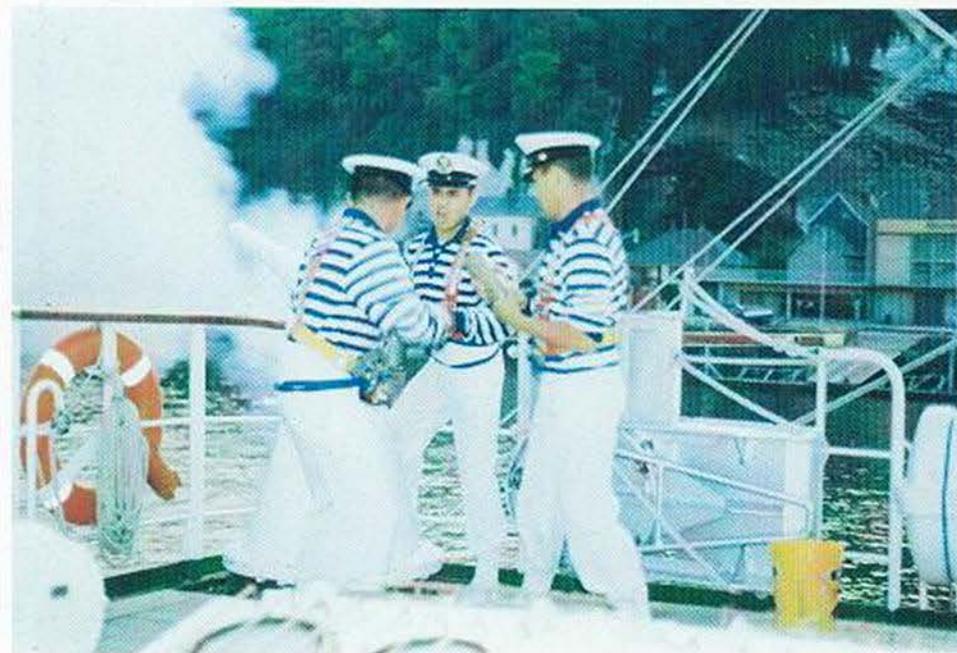
Después de 31 días de navegación y muchos preparativos para el evento denominado "La Armada del Siglo", el buque escuela Cuauhtémoc, amó al puerto de Rouen, Francia.



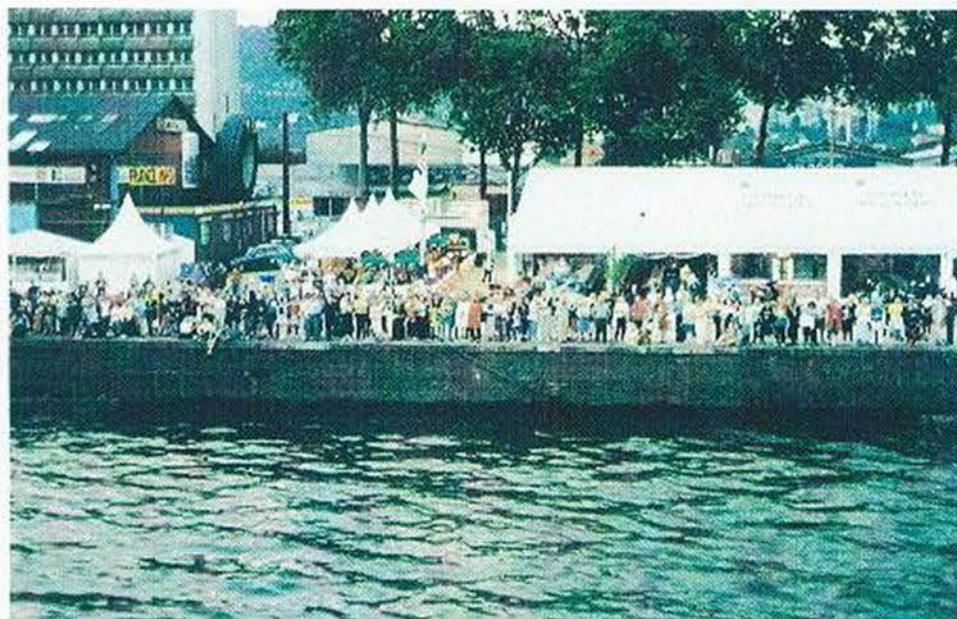
buen puesto en las regatas y ¿por qué no? ¡conservar un año más el apreciado trofeo Cutty Sark que se encontraba bajo nuestro cuidado desde agosto de 1998!

En este hermoso puerto, antiguo y muy marinero, ideal para el evento, iniciamos la regata con gran entusiasmo, pres-tos para demostrar nuestra pericia marinera.

El viento nos fue adverso ya que no sopló favorable para las características de nuestro buque, pero eso no nos afectó para que ya en el Puerto de Greenock, en Escocia, renováramos nuestro trato con las demás tripulaciones haciendo crecer la



Al ambo al puerto de Rouen, se efectuaron con la exactitud acostumbrada, los honores de ordenanza con el cañón.



Gente de todas las edades, estuvo presente al arribo del buque escuela Cuauhtémoc al puerto de Rouen.

incipiente amistad y seguir participando de las actividades programadas por los organizadores, los juegos de soccer, voley ball, natación, remo, así como las fiestas y desfiles por las calles que contribuyeron para hacer favorables las relaciones entre las tripulaciones.

Lo siguiente fue el crucero en compañía, donde se intercambiaron Cadetes entre los diferentes veleros, teniendo oportunidad de conocer su forma de vida y ¡claro! los que vinieron al *Cuauhtémoc* pudieron darse cuenta de nuestras costumbres y de que en nuestra Armada se conservan muchas antiguas tradiciones marinerías.

Luego de varios días conociendo el hermoso litoral del oeste de Escocia y tras franca convivencia con los Cadetes rusos, daneses y un contra maestre noruego que viajaron de intercambio con nosotros, arribamos a Lerwick, en las Islas Shetland, el puerto más septentrional que visitamos, en donde a pesar del frío clima (para nosotros), las actividades continuaron; el buque organizó una fiesta para los Cadetes de todas las embarcaciones, dándonos así oportunidad de mostrar nuestra buena voluntad como representantes de la juventud mexicana.

Comenzó la segunda pierna de la regata y nuevamente con mucho ánimo, reforzamos las guardias, alertas y prestos a cualquier maniobra; tuvimos vientos fuertes, frío, lluvia, obscuridad y marejada y pude comprobar que mi destreza mejoró notablemente, pues con seguridad y aplomo apoyé en todas las maniobras aun con mal tiempo ¡fue muy satisfactorio para mí como Cadete!

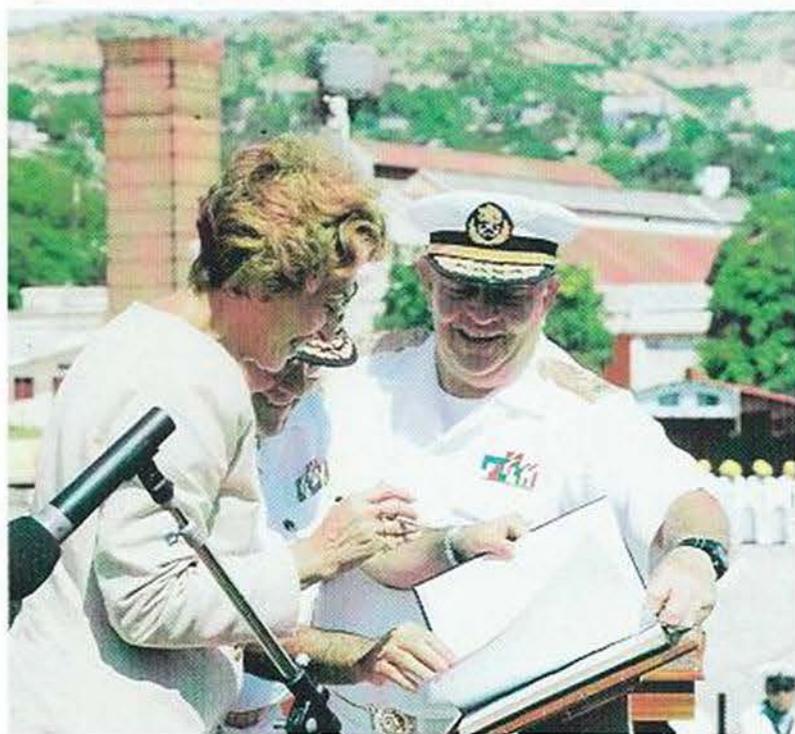
Nuevamente el viento no cooperó y tuvimos que arribar a motor a Aalborg, en este puerto tuvimos que despedirnos de todas las tripulaciones que participaron en los eventos, llevando el recuerdo de gratos momentos de convivencia en los que no importó la nacionalidad ni el idioma de cada uno de nosotros.

Con tristeza entregamos el trofeo Cutty Sark que en esta ocasión fue otorgado por voluntad de las tripulaciones a la dotación del velero polaco *Pogonia* que bien se lo merecía ¡enhorabuena!



El personal del buque escuela Cuauhtémoc, desfilando por las calles de Rouen.

Nuestro viaje aún no termina, pero en estos cuatro meses a bordo del buque escuela *Cuauhtémoc* he disfrutado cada minuto, puedo decir que es la mejor experiencia de mi vida y que el tiempo que tuve que esperar para vivirlo bien ha valido la pena.



CEREMONIA DE BOTADURA DE LOS CAÑONEROS C-2003 y C-2004

La Canciller Rosario Green Macías, firmando el libro de visitantes distinguidos, acompañada de autoridades navales.

Por: Segundo Maestre SAIN. T.C.C.
David AGUSTINIANO LÓPEZ

El 17 de septiembre de 1999, la Canciller Rosario Green Macías, Secretaria de Relaciones Exteriores, invitada por el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Alto Mando de la Armada de México, participó como madrina en la ceremonia de botadura del cañonero C-2004 de la clase *Holzinger 2000*, en el puerto de Salina Cruz, Oaxaca.

En las instalaciones del Astillero de Marina Número 20, entre la serie de buques que allí se encuentran, aparecía uno en el malecón de la dársena, sobre una plataforma sincroelevadora, era el casco número 36, cuya quilla fue puesta el 24 de julio de 1998 colocándose el primer bloque en sus calzos, para comenzar su construcción, misma que se realizó durante 418 días.

En su sitio, el nuevo cañonero C-2004 permanecía engalanado en su proa, con una banda, un rosetón y una corbata de colores verde, blanco y rojo;

abajo, frente a la roda, aparecía suspendida una botella de aguardiente de la región; el buque así, esperaba a la madrina, quien lo bautizaría con el nombre de *Matías Romero*, en honor a aquél ilustre diplomático mexicano, nacido en la ciudad de Oaxaca.

Del lado de babor del casco del C-2004, sobre el terraplén del astillero, se encontraba el presidium, con la bandera nacional como fondo; por estribor, del otro lado del muelle le acompañaba el C-2002 *Benito Juárez*, así como las patrullas P-06 *Tarahumara*, P-09 *Zapoteca* y P-18 *Otomí* de la Armada de México; por la popa, el C-2001 *Justo Sierra* y el transporte A-08 *Río Balsas*. Al fondo, los cañoneros C-70 *Valle*, C-72 *Escobedo* y la draga D-02 *Bahía Magdalena*.

En punto de las 10:30 horas, arribó al astillero, a bordo de un helicóptero de la Armada de México, la Canciller Rosario Green Macías, acompañada por el Al-

mirante Secretario de Marina y por el Gobernador de Oaxaca, licenciado José Murat Casab.

La Canciller Rosario Green, ocupó su lugar en el espacio destinado para la fotografía, delante del casco, misma que se tomó con la tripulación del buque, el Secretario de Marina y el Gobernador del Estado. Posteriormente fue conducida al podium, para proceder a la botadura, cortando el listón, con el mazo y el cincel ceremonial y de esta manera activar el mecanismo mediante el cual se soltó la botella de aguardiente, misma que se estrelló sobre la proa del buque, que en ese momento iniciaba su descenso para tocar por primera vez las aguas del mar.

Minutos después, los pequeños remolcadores entraron a escena, colocándose en la popa y en la proa sobre estribor, dirigiendo lentamente al navío hacia el muelle de alistamiento.



La Canciller felicitó a todos y dijo que el acto de botadura refrendaba la comunión que existe entre los constructores y los que han de navegar a bordo del barco, y que la nave que ahora iniciaba su vida en la mar, como otros buques nacionales que ya navegan por nuestros mares, se sumaba a la flota de lo que en 1883 el Canciller Ignacio L. Vallarta llamó los "Guardianes de la integridad de nuestro territorio".

Durante esta ceremonia, el Contralmirante I.M.N. Eugenio Lozano Cobo, Director del Astillero, habló sobre las actividades de construcción naval realizadas en ese establecimiento, refiriendo la historia de su producción en el ámbito petrolero, pesquero, de señalamiento marítimo y de servicios, así como del reinicio de la construcción en la sustitución de buques para la Armada de México a partir de 1997.

Señaló que esta ceremonia encerraba la culminación de una etapa más, en la que el esfuerzo del Alto Mando, del personal directivo, técnico y obrero se veía coronado en las formas estructuradas de una nueva nave, cuya imagen presenta el reflejo del intenso trabajo por mejorar día a día lo que hace la institución, incorporando para ello tecnología de punta con equipos computarizados de navegación y control de monitoreo, con lo que se busca la actualización de la flota naval mexicana.

El evento concluyó con la firma de la madrina en el libro de visitantes distinguidos del Astillero de Marina Número 20 y en el historial del buque.

La gira de trabajo que el Almirante Secretario de Marina, había iniciado el día anterior, continuó con una ceremonia similar en el puerto de Tampico, Tamaulipas; donde ahora, acompañado de la Maestra Julia Carabias Lillo, Secretaria del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, y del Gobernador de la entidad, licenciado Tomás

La construcción de este nuevo buque de la clase Holzinger 2000, se inició el 1 de junio de 1998, con la puesta de la quilla del casco 82, colocándose el primer bloque en sus calzos. Como en todos los buques de esta clase, en su construcción, se ha empleado tecnología y mano de obra mexicanas, permitiendo con ello un importante ahorro de divisas para nuestro país.

En esta ceremonia correspondió a la Maestra Julia Carabias Lillo ser la madrina del buque, al que bautizó con el nombre del célebre poeta mexicano, periodista, diputado y senador liberal *Guillermo Prieto*, hombre que acompañó al Presidente Benito Juárez.

Al referirse al buque, la Maestra Carabias dijo que todo nacimiento es un motivo de celebración y que salir al mundo siempre es un evento espectacular. "El primer llanto de un niño, la independencia de una nación, los rayos de la



La Secretaria de Relaciones Exteriores, Rosario Green, durante su discurso dirigido al personal del Astillero de Marina Número 20.



Tripulación del cañonero C-2004 Matías Romero, acompañada de la madrina.

Yarrington Ruvalcaba, presidió en el Astillero de Marina Número Uno la ceremonia de botadura del cañonero C-2003.



alborada y la botadura de un barco son motivos de fiesta y satisfacción", señaló en su discurso; en el mismo, también felicitó a los constructores y deseó lo mejor a la tripulación, "a sabiendas de que, cumpliendo con su deber, los hombres, las mujeres y los niños de México tendrán un motivo más para sentirse orgullosos".

Luego, la Maestra Carabias activó el mecanismo de botadura, con lo cual permitió que el casco se deslizara velozmente, tocando por primera vez las aguas del Río Pánuco.

Por su parte, el Director del Astillero de Marina Número Uno, Contralmirante I.M.N. Juan Enrique Reynoso Valle, señaló en su discurso que el mencionado establecimiento es el de mayor importancia en el litoral del Golfo de México, cuya misión principal es la de

La responsabilidad de dicha misión, dijo, descansa en el personal de la Armada y en un gran número de obreros civiles de la misma institución,

Fuerzas Armadas, para dar continuidad al programa permanente de reposición de unidades para la Armada de México.



El cañonero C-2004 Matías Romero, listo para surcar los mares.

Mientras todo esto ocurre, la primera tripulación del buque, se encuentra lista para navegarlo y aunque sienten ya un gran cariño por la nave, están conscientes de la responsabilidad que con ello adquieren, pues implica dedicación y esfuerzo, para optimizar su utilidad.

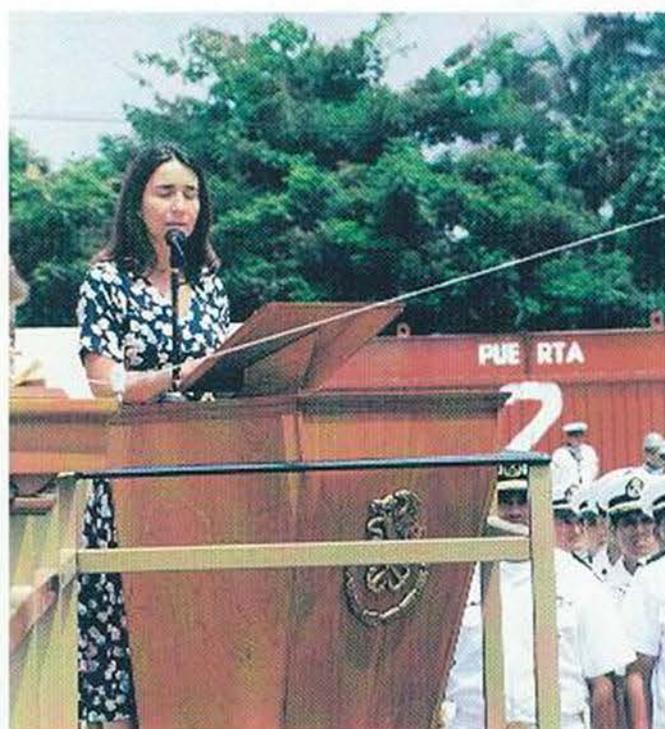


La Maestra Julia Carabias, con la tripulación del cañonero C-2003 Guillermo Prieto.

atender las necesidades de mantenimiento, reparación y construcción naval de la Secretaría de Marina.

todos con la misma bandera y el mismo propósito de alcanzar los objetivos trazados por el Mando Supremo de las

Así pues, confiados en que la misión que se le encomiende será cumplida con puntualidad y exactitud, la tripulación de este buque llevará consigo el recuerdo del protocolo de botadura, tradición marinera que acompaña al nacimiento de un nuevo miembro de la Armada Mexicana.



Discurso de la Secretaria del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, en el Astillero de Marina Número Uno.



El cañonero C-2003 Guillermo Prieto, antes de tocar por primera vez el mar.

PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LOS CAÑONEROS C-2003 Y C-2004

Quienes participan directamente en la construcción del buque, forman parte del personal civil y militar, que labora en los astilleros de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, ellos, como todos los constructores navales que participan en el Proyecto Holzinger 2000, sienten la misma satisfacción de contribuir a la realización de una obra de esta índole.

El momento de la botadura, resulta de suma importancia en el proceso de construcción (después del inicio y la puesta de quilla), y el personal que labora en la construcción está integrado (aproximadamente) de la siguiente manera: 10 ingenieros, 200 obreros especializados en diferentes áreas, apoyados por elementos técnicos y administrativos del astillero. Al llegar a la fase de botadura, el personal ha utilizado en la construcción un total de 318,000 horas-hombre, esto constituye el 41% del avance.

La superestructura del casco consiste de 247 toneladas de acero procesado y 16 toneladas de aluminio, pesos que han sido considerados en el cálculo del

desplazamiento final del buque, estimado en 1,200 toneladas métricas.

Una vez que el casco ha sido botado, con lo cual se comprueban los cálculos que permiten establecer las condiciones de la flotación, mismos que consisten en definir los calados de proa y popa, así como corroborar la escora nula del barco y verificar la estanqueidad de las uniones soldadas, el buque entra a la siguiente etapa o fase de su construcción, que es el alistamiento, para lo cual es trasladado a un muelle, teniendo a bordo los motores propulsores, grupos motogeneradores y parte de los equipos y maquinaria naval auxiliar, se le instalan equipos y sistemas que hacen posible que se convierta en un espacio habitable, con su mobiliario, aparatos de navegación y sistemas de armas, que le permitan trasladarse en la mar, y cumplir con la misión para la cual fue diseñado.

Una vez efectuadas las pruebas en amarras hasta llegar al 100% de avance, la unidad a flote es entregada a la **Secretaría de Marina-Armada de México**, para iniciar su vida útil al servicio de la institución.



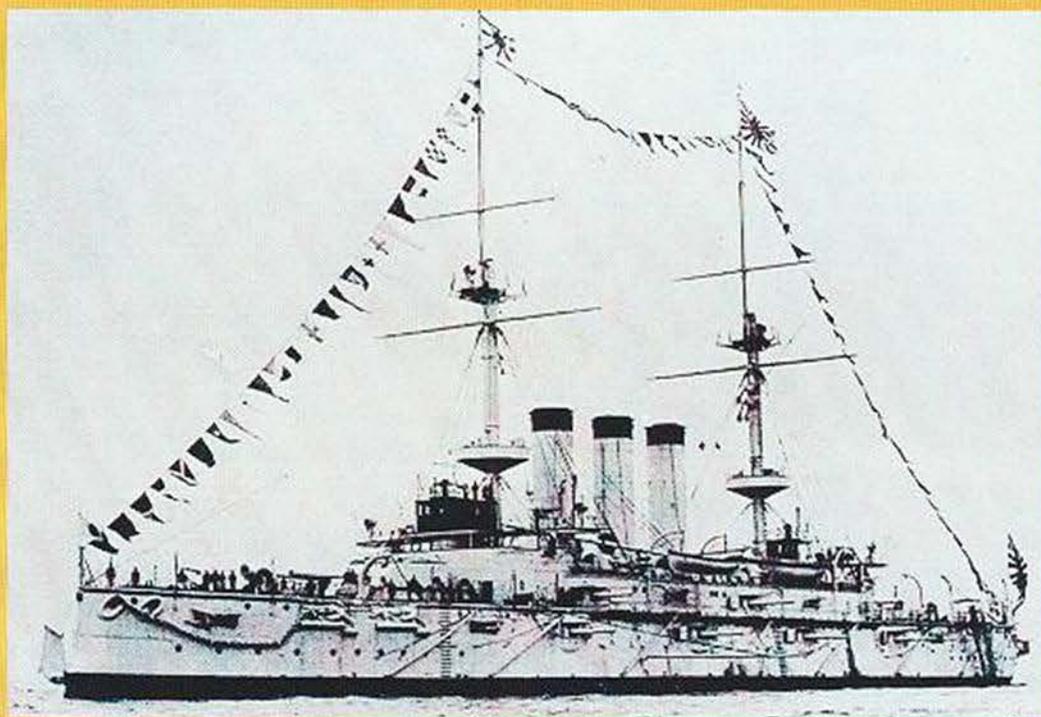
EL PODER MARÍTIMO

Existen muchas definiciones de *Poder Marítimo*. Quizás la de mayor utilidad es la siguiente: *Poder Marítimo* significa controlar los mares para el uso propio y denegar tal uso al enemigo. Esta es una definición verdaderamente fundamental, para expandirla es necesario contemplar otras.

Un Jefe de Operaciones Navales estadounidense definió al *Poder Marítimo*

como: las capacidades de una nación para implementar sus intereses por el uso de las áreas oceánicas para actividades políticas, económicas y militares, en tiempos de paz o de guerra, para obtener objetivos nacionales; además agregó: los componentes principales del *Poder Marítimo* son el poder naval, la ciencia, la industria y el comercio oceánicos. Esta definición hace más claro lo amplio de su alcance, ahora se ve que el *Poder Marítimo* tiene un efecto profundo sobre casi todo aspecto de la seguridad nacional, de la prosperidad comercial y del bienestar social.

El Almirante John S. McCain Jr., también estadounidense, escribió: "el *Poder Marítimo* es la habilidad de una nación para utilizar las aguas de la tierra y sus profundidades para sus intereses políticos, económicos y militares por la aplicación de presiones directas e indirectas, en cualquier lugar del globo a través de



El Poder Marítimo significa controlar los mares para el uso propio y denegar tal uso al enemigo.

Por: Vicealmirante C. G. DEM.
Pompeyo LEÓN HERRERA

mos. Abarca a la marina mercante, a la oceanografía, a la ingeniería oceánica, a la tecnología y al propio poder naval.

EL CONCEPTO DE MAHAN SOBRE EL PODER MARÍTIMO

El padre del término *Poder Marítimo* fue Alfred Thayer Mahan, quien en 1890 publicó: *Influence of Sea Power On History 1660-1783*.

Mahan detectó que las grandes naciones marítimas del mundo han tenido seis características en común:

- 1.- Posición geográfica
- 2.- Similitud física, incluyendo abundancia natural y clima
- 3.- Tamaño

actividades comerciales y navales en, sobre, bajo y desde estas aguas". Esta definición indica las muchas formas en que el poder marítimo puede ser proyectado —en, sobre, bajo y desde los mares— y estipula las metas estratégicas generales de la política naval y marítima.

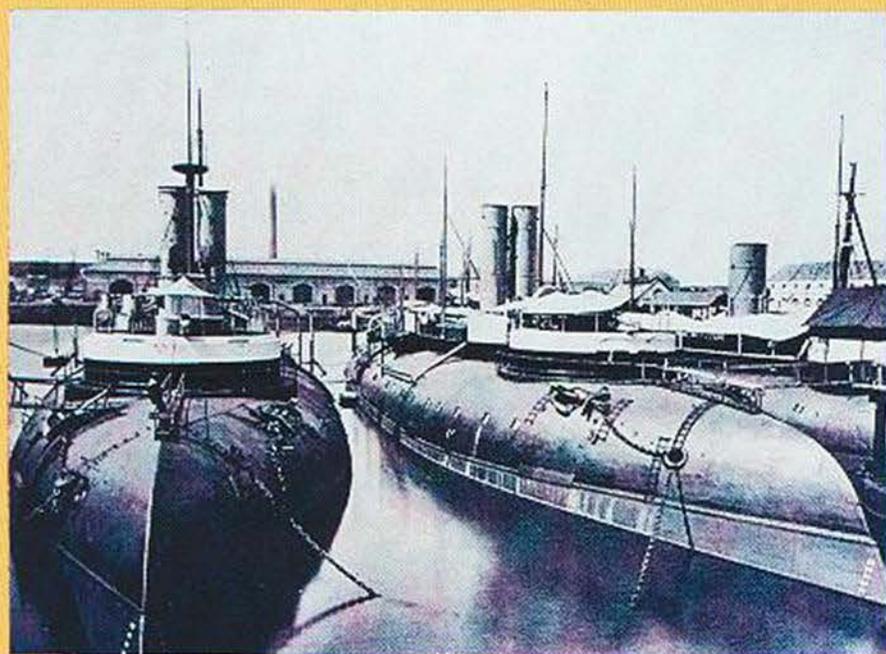
Es claro entonces, que el *Poder Marítimo* es de importancia básica para toda nación que tenga intereses marítimos.

- 4.- Población
- 5.- Carácter de la población, y
- 6.- Carácter del gobierno

Pensó que la posición geográfica era un factor muy significativo en el ejercicio del *Poder Marítimo*, creyó que la elevación de Inglaterra al lugar prominente que alcanzó durante los siglos XVI y XVII se debió principalmente a su situación a lo largo de las principales rutas de comercio europeas; asimismo pensó que

nación pusiese sus ojos hacia el mar. Pero en realidad Inglaterra se hizo a la mar en pos de acciones colonizadoras debido a que a su territorio le faltó tal abundancia.

Mahan no podía saber que los E. U. A., que contaban con abundancia natural de bienes al final del siglo XIX, se enfrentarían a limitaciones al inicio del siglo XX, particularmente en productos petroleros, reconoció sin embargo la necesidad del comercio oceánico pero no estuvo en posibilidad de pronosticar cuan esencial llegaría a ser éste. Mientras que reconoció el papel de la mar como una barrera para la invasión de los E. U. A., no podía prever que la mar llegaría a ser crucial para el destaque principal de su fuerza de disuasión en contra de la guerra nuclear y los sistemas de cohetes en submarinos.



Una de las teorías del almirante Alfred T. Mahan, afirma que las grandes naciones marítimas del mundo han tenido el beneficio de su posición geográfica.

los E. U. A., también podrían eventualmente elevarse a tal posición si esa nación adquiría bases allende los mares, una flota poderosa en cada océano y un canal en Panamá que permitiera el tránsito rápido entre océanos.

Mahan también resaltó el hecho de que Inglaterra es una isla y que por lo tanto ha estado protegida de invasiones, aclaró que la posición geográfica por sí sola no es suficiente, también es necesaria una buena línea de costa con buenos puertos, creyó que si la tierra tenía abundancia natural de alimentos y minerales, habría menos inclinación para que una

El almirante John S. McCain opinaba que el poder marítimo es la habilidad de una nación para utilizar las aguas de la tierra y sus profundidades para sus intereses políticos, económicos y militares.

Refiriéndose al carácter de la población, Mahan dedujo que cualquier nación que intente llegar a ser una potencia marítima necesita tener aptitud para la empresa comercial y comprender a los





mares. Finalmente, Mahan creyó que el gobierno debe hacer que la población vea la necesidad del poderío marítimo.

después de su victoria sobre los franceses y españoles en Trafalgar en 1805.



En el Poder Marítimo es de considerable importancia el factor poblacional de un país, y el carácter de su gobierno.

EL PODER MARÍTIMO Y LA HISTORIA

La doctrina del *Poder Marítimo* de Mahan fue bienvenida por aquellos que deseaban que los E.U.A., estuvieran entre las grandes potencias marítimas del mundo. Mahan había demostrado que el poderío en la mar: le había brindado la victoria a Atenas en Salamina, permitiendo que la civilización occidental sobreviviera y floreciera, había determinado la supremacía de Inglaterra después de que vencieron a la Armada española en 1588. A los E.U.A., le brindó su independencia en Yorktown en 1781, después que los franceses vencieron a la Escuadra Británica en las proximidades de los Cabos de Virginia, y según razonó, le permitió a Inglaterra construir el imperio colonial más grande del mundo

han dado desde la época de Mahan para confirmar sus teorías: El poder marítimo británico, incrementado con el poderío naval estadounidense,



Aparte de la Marina Militar, el Poder Marítimo abarca la mercante, la oceanográfica, así como la tecnología y la ingeniería oceánica.

venció a la amenaza submarina alemana en la Primera Guerra Mundial. Las dos Armadas combinadas volvieron a vencer en la Segunda Guerra Mundial a Alemania, probando conclusivamente que ésta erró al subestimar su importancia. Japón si la reconoció, pero el poderío industrial estadounidense, el superior entrenamiento y la superioridad naval

en superficie, en el aire y submarina, devastó a la Armada japonesa. Como resultado, la mayoría de los efectivos japoneses no recibieron suministros y así quedaron prácticamente inofensivos.



Las fuerzas navales de los E.U.A., le permitieron ayudar a Libia en 1957 y evitar la caída del régimen dominicano en 1961; así como a establecer la cuarentena naval alrededor de Cuba en 1962 que forzó a los soviéticos a retirar sus misiles de la isla.

En 1950-53, las fuerzas de los E.U.A., efectuaron grandes contribuciones a los esfuerzos de las Naciones Unidas para parar los avances de Corea del Norte y de la China comunista en la República de Corea. Y la Armada de ese país jugó un papel vital en las operaciones ofensivas, defensivas y logísticas en Vietnam durante la implicación estadounidense en esa guerra desde 1964 hasta 1973. En cada caso, el control del mar fue establecido y mantenido para el beneficio de los E.U.A. y de las fuerzas aliadas.



Con el Poder Marítimo también se han efectuado grandes contribuciones a los esfuerzos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

ALFRED THAYER MAHAN

El Almirante Mahan ingresó a la Academia Naval de los E.U.A., en 1856, como Cadete de Tercera Clase, siendo hasta la fecha la única persona a la que se le ha permitido "saltar" el año de Cuarta Clase*. Después de su graduación, pasó por los grados de la carrera naval llevando a cabo las asignaciones usuales del período, hasta 1885, cuando fue asignado al Colegio de Guerra Naval como Catedrático y Jefe del Departamento de Táctica e Historia Naval.

Así principió una larga asociación con el Colegio de Guerra durante la cual Mahan sirvió como Presidente, Catedrático y Escritor incluso después de su retiro. En 1890 Mahan escribió *Influence of Sea Power on History 1660-1783*, el primero de 20 libros y de muchos ensayos sobre esta materia.

Tuvo además, muchos reconocimientos prestigiosos en comisiones y en organizaciones durante la última parte de su carrera. La mayor contribución del Almirante Mahan a la tradición naval fue su codificación de los elementos del Poder Marítimo de tal forma que pudiesen ser comprendidos por todos los estudiosos del mar.

* En la Academia Naval de los E.U.A., normalmente, se ingresa como Cadete de Cuarta Clase.



LAS LEYES DE LA GUERRA

Por: Alain GRESH*



No siempre es fácil trazar la línea entre objetivos civiles y militares, entre la voluntad justificada de proteger la vida de soldados y la de evitar la muerte entre los civiles.

Durante la reciente guerra contra Serbia, el universitario francés Pierre Hassner evocaba los riesgos de la "barbarización del burgués". "Esta consistirá", explicaba, "en conservar la idea del valor infinito de cada vida humana (y por tanto la exigencia de "cero muertos") para sus propios ciudadanos, pero también en resignarse cada vez más fácilmente a infligir pérdidas a la población civil enemiga o a tolerar las de la población que se quiere proteger".⁽¹⁾ No de otra cosa hablaba Cornelio Sommaruga, presidente del Comité Internacional de la Cruz Roja, cuando rechazó el concepto de "guerra humanitaria", "que significa que una de las partes es humanitaria y la otra diabólica". Esa simplificación "podría conducir a una discriminación entre las víctimas, habría entonces las "buenas" víctimas del lado de la parte "humanitaria" y las "malas" víctimas entre quienes se oponen a una intervención humanitaria".⁽²⁾

Ahora bien, desde la adopción de las convenciones de Ginebra relativas a la protección de las víctimas de guerra el 12 de agosto de 1949 (y de los dos protocolos adicionales de junio de 1977), la comunidad internacional aceptó restricciones que se aplican a todos los protagonistas de un conflicto, independientemente de la legitimidad de su causa. Así, el artículo 48 del primer protocolo adicional explica una "regla fundamental": "A fin de asegurar el respeto y la protección de la población civil y de los bienes con carácter civil, las partes en el conflicto deben hacer la distinción, todo el tiempo, entre la población civil y los combatientes, así como entre los bienes con

carácter civil y los objetivos militares".

No siempre es fácil trazar la línea entre objetivos civiles y militares, entre la voluntad justificada de proteger la vida de sus soldados y la de evitar demasiadas muertes entre los civiles. Pierre Mendès France cuenta como, durante la Segunda Guerra Mundial, la preocupación por la vida de los civiles lo comprometió, al igual que a los demás aviadores de la Francia Libre, a especializarse en los bombardeos a ras de tierra, cosa "que era lo más arriesgado pero que permitía una exactitud mucho mayor en el bombardeo".⁽³⁾

En la guerra contra Serbia, los bombardeos efectuados a gran altitud, la utilización de bombas de fragmentación, así como la elección de ciertos objeti-

* Tomado de la publicación mensual de *Le Monde diplomatique*, edición mexicana No. 26 del 20 de agosto al 19 de septiembre de 1999

vos (instalaciones de la televisión, puentes, centrales eléctricas, etc.) llevó a la organización estadounidense Human Rights Watch y a la Cruz Roja Internacional a preguntarse sobre el respeto por parte de la OTAN de las convenciones de Ginebra, en especial del artículo 57 del primer protocolo, que estipula: "Las operaciones militares deben ser conducidas cuidando constantemente proteger a la población civil, a las personas civiles y los bienes con carácter civil".

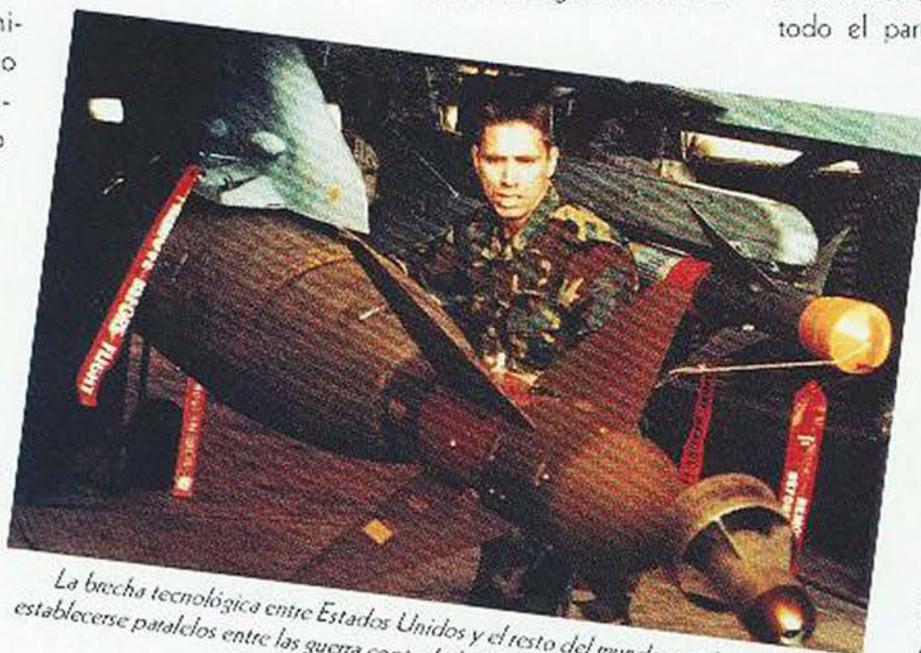
Este necesario debate no agota el tema de la relación entre guerra, derecho y moral. La brecha tecnológica entre Estados Unidos y el resto del mundo es tal que puede establecerse un paralelo entre las dos "grandes" guerras de esta década (contra Irak y contra Serbia) y las expediciones coloniales del último cuarto del siglo XIX. Ya en esa época, se operó una revolución técnica en beneficio de Europa, con la aparición del fusil de repetición y luego de la ametralladora. Sus resultados fueron claros en la reconquista de Sudán en 1898. Los británicos se enfrentaron a las tropas del Mahdí, un jefe político-religioso, que los había expulsado unos años atrás. En la batalla de Omdurmán, llevada a cabo en el nombre de la defensa de la civilización, "nadie se preguntó cómo era posible que 11 mil sudaneses hubieran muerto cuando los británicos no perdieron más que 48 hombres. Nadie se cuestionó sobre el hecho de que casi ninguno de los 16 mil sudaneses heridos hubiera sobrevivido."⁽⁴⁾

Como subraya el filósofo estadounidense Michael Walzer: "El tiro a los pichones no es una lucha entre combatientes. Cuando el mundo se halla irremediablemente dividido entre los que lanzan las bombas y los que las reciben, la situación se vuelve moralmente problemática."⁽⁵⁾ ¿por qué titubear en desencadenar las hostilidades, por qué dar todas las oportunidades a la diplomacia si el "premio de la guerra" es tan pobre?

Es cierto, en nuestra época Occidente ya no matará a los prisioneros e incluso tratará de reducir las pérdidas civiles enemigas: en la era de

duplicaron la tasa de mortalidad infantil en diez años. Esta estrategia ("Bomb today, kill tomorrow", bombardea hoy, mata mañana), esta nueva manera de practicar la guerra, es un desafío al espíritu de las convenciones de Ginebra y al derecho.

Los generales de la OTAN habrían podido suscribir las palabras de sus homólogos atenienses a los dirigentes de la isla de Melos que querían sojuzgar: "En el mundo de los hombres, los argumentos de derecho no tienen peso más que en la medida en que los enemigos presentes disponen de medios equivalentes y en que, si tal no es el caso, los más fuertes sacan todo el partido posible de su poderío mientras en los más débiles no tiene otra cosa que hacer más que inclinarse."⁽⁷⁾



La brecha tecnológica entre Estados Unidos y el resto del mundo es tal que pueden establecerse paralelos entre las guerras contra Irak y Serbia, y las expediciones coloniales del último cuarto del siglo XIX.

los medios las consecuencias de las "metidas de pata" pueden ser desastrosas. Sin embargo, ¿no estamos ante un mero "desplazamiento" de la crueldad? "¿Qué clase de humanismo se expresa con el rechazo de sufrir pérdidas militares y con la devastación de la economía civil del enemigo en las décadas que vienen?"⁽⁶⁾ se preguntaba el ex-secretario de Estado norteamericano Henry Kissinger, a propósito de la guerra en Serbia. La destrucción de Irak y la continuación del embargo, según un informe del Unicef,

(1) Pierre Hassner, *Critique internationale*, París, núm. 4, verano de 1999.

(2) *International Herald Tribune*, París, 12 de agosto de 1999.

(3) Citado por Michael Walzer, *Guerres justes et injustes*, Berlín, París, 1999, pp. 225-226.

(4) Sven Lindqvist, *Exterminez toutes ces brutes*, Le Serpent a Plumes, París, 1998, p. 71.

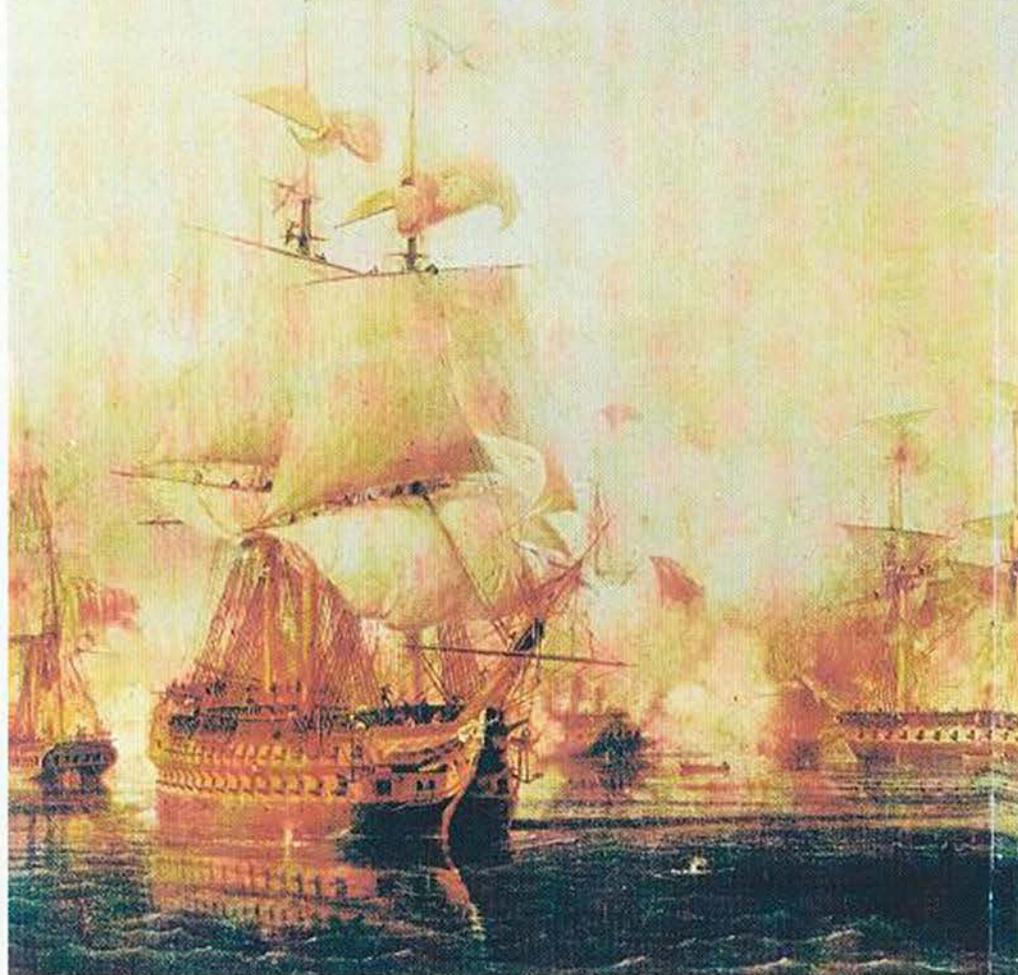
(5) Prefacio de *Guerres justes...*, op. cit.

(6) *Newsweek*, 31 de mayo de 1999.

(7) Tucídides, *La Guerre du Péloponnèse*, Gallimard, París, 1964, tomo 2, p. 120.



LA BATALLA DE NAVARINO*



La Batalla de Navarino, fue la última gran batalla peleada completamente bajo las velas.

La Batalla de Navarino fue la última gran batalla completamente bajo las velas. Pelearon en 1827 en la Bahía de Navarino, en el suroeste de Grecia, las flotas británicas, francesas y rusas en un lado; y las flotas de Turquía y Egipto en el otro. La causa inmediata era una pequeña conflagración peleada por un vapor.

En ese entonces existían muchos vapores con palas, especialmente en la Marina Británica, a quienes les desagradaban y se rehusaban a utilizarlos, excepto como remolcadores para llevar sus buques fuera del puerto: los oficiales se quejaban de que los motores cubrían sus inmaculadas velas con tiznaduras, y sus cubiertas se manchaban con polvo de carbón. Había, sin embargo, un vapor muy cercano en Grecia: un cañonero de cuatro mástiles llamado *Karteria*; tenía ruedas

con palas y una chimenea de una altura enorme. Era comandado por un joven inglés llamado Frank Hastings, quien había sido destituido de la Marina por haber retado a duelo a un oficial antiguo. Durante varios años había estado luchando con gran espíritu por los griegos, y fue él quien encendió

sin querer la chispa que comenzó la Batalla de Navarino.

La base política de la Batalla era larga y complicada. Durante seis años, los griegos habían luchado para separarse de sus gobernantes turcos; el sentimiento europeo estaba de su lado, y una gran mayoría de voluntarios fueron a Grecia a ayudarles, incluyendo a Lord Byron. En 1827, estaban al borde de la derrota final. Sólo una pequeña franja de tierra estaba en sus manos; los mares de los

* Tomado del libro *Atlas of Warfare*. Richard Natkiel y John Pimlott. Gallery Books Edit., y del libro *Famous Sea Battles*. David Howarth Little, Brown and Company Edit.



alrededores eran controlados por la flota turca y egipcia, vasalla de Turquía.

El único reto en el mar vino del bote cañonero de Hastings y de unos cuantos barcos conducidos por el almirante Lord Cochrane, hombre tan excéntrico como cualquiera y que había sido dado de baja de la Marina en 1814 por cometer ofensas, incluyendo fraudes en la Bolsa de Valores.

Dos aspectos hicieron decidirse a las potencias europeas a poner fin a esta cruel guerra, una de ellas fue que el comandante naval egipcio Ibrahim Pasha, hijo del gobernante egipcio Mehemet Ali, anunció que tenía la intención de aniquilar a los griegos en el Peloponeso y convertirlo en un estado árabe; la otra se debió a que muchos griegos habían convertido la guerra en piratería y molestaban a los barcos pacíficos. De acuerdo con esto, las flotas británica y francesa enviaron sus barcos al Mediterráneo para demandar un

El comandante en jefe británico era el almirante Sir Edward Codrington, mientras por parte del ejército francés se encontraba Comte Henri De Rigny. El primero de ellos, el más antiguo, era un hombre con una gran experiencia pues fue el Capitán más joven de Nelson en Trafalgar, pero las órdenes que ahora recibía resultaban difíciles de entender o interpretar. Dado que uno de los beligerantes había aceptado el armisticio y el otro no, su tarea fue detener a los turcos y egipcios mandando a sus hombres y equipo a Grecia; se le había ordenado hacerlo por medios persuasivos y no pelear excepto como último recurso. Todo se dejó a su juicio y al de Henry de Rigny, o en su ausencia, al juicio de sus capitanes.

Los dos almirantes, por lo tanto, navegaron directo hacia Navarino en sus buques insignias (el *Asia*, de 84 cañones, y el *Sirène*, de 60) para explicar a Ibrahim Pasha que ellos estaban obligados a forzar el armisticio que el Sultán había rehusado. Se fondearon dentro de la bahía a través de la enorme flota ubicada en ese lugar. La banda de música del *Asia* tocaba en cubierta y su tripulación daba muestras de seguridad en sus prácticas marineras al fondear precisamente frente a las tiendas de Ibrahim, las cuales estaban armadas en la costa.

El encuentro fue sorprendentemente amistoso. Codrington explicaba sus instrucciones. Ibrahim dijo que su deber era obedecer las órdenes del Sultán, no negociar; esas órdenes eran capturar Hydra y llevar la guerra a término. Sus tropas estaban ya embarcadas; él estaba listo para zarpar, y así sería. Codrington explicó que si Ibrahim dejaba la bahía, él se vería obligado a destruir su flota, aun cuando lo sentiría mucho.

Después de una larga y razonable discusión, Ibrahim estuvo de acuerdo en comunicar al Sultán y en no hacer ningún movimiento de barcos hasta obtener una respuesta, lo cual podría tardar tres semanas. Luego, los tres hombres se sentaron a charlar y a soplar en los "hookahs" enjovados, de diez pies de longitud que Ibrahim había proporcionado.

Entonces los dos almirantes dejaron la bahía, confiando en la promesa de Ibrahim; los franceses se retiraron al Mar Egeo, y Codrington dispersó sus barcos, haciendo estación en la cercana isla de Zante, en donde apostó una fragata para vigilar Navarino.

En las pláticas Ibrahim dijo que era injusto el restringir su flota



*El almirante Lord Cochrane, despedido de la *Manna Real* por la manera independiente en esta batalla por la liberación del pueblo griego.*

armisticio, anunciando que una flota rusa también estaba en camino desde el Báltico. Los griegos estuvieron de acuerdo con el armisticio, pero el Sultán de Turquía lo rehusó; necesitaba sólo un golpe más para acabar con los griegos—capturar la isla de Hydra—. Había juntado su propia flota y a los egipcios en Navarino para hacerlo: 89 barcos de guerra, algunos con brulotes.



y dejar que los barcos de guerra de los griegos pelearan, especialmente Lord Cochrane, con el único barco de guerra real que poseían.

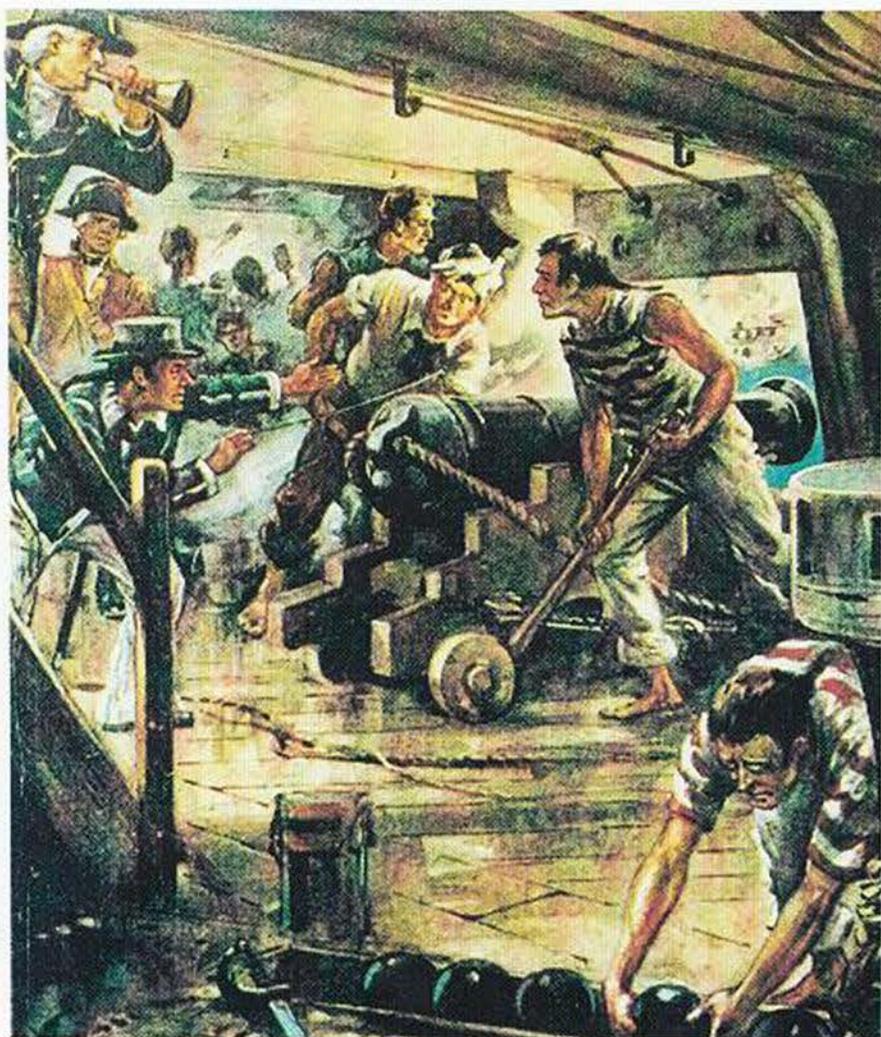
Codrington decía que los griegos estaban justificados a pelear hasta que el Sultán aceptara el armisticio, y subrayó que Cochrane no estaba bajo sus órdenes; sin embargo, prometió restringirle, pero nadie pensó en avisarle a Frank Hastings. Codrington pensaba que el vapor *Karteria* era parte de la flota de Cochrane, pero no era así.

Por su parte, Hastings había peleado siempre de manera independiente, y en ese momento se encontraba a 150 millas (240 Km) de allí, navegando hacia el Golfo de Corinto rumbo hacia un fondeadero en las ruinas de Delphi, donde había escuchado que algunos barcos turcos estaban acechando, y allí estaban: una goleta con 20 cañones, seis bergantines de guerra y dos barcos mercantes austriacos que cargaban grosellas.

Hastings era un gran innovador: de muchos modos sus ideas eran 25 años más adelantadas que las de la Marina. Utilizaba todavía cañones de alma suave, pero de alguna manera, había obtenido proyectiles explosivos de 68 libras (31 Kg); a veces los utilizaba con sus propias cargas, en otras ocasiones los calentaban al rojo vivo en el horno del *Karteria*. Era probablemente el mejor tirador en la historia con el cañón antiguo, el cual era apuntado por él mismo.

En esta ocasión, a 500 yardas de distancia disparó un proyectil a cada uno de los barcos más grandes; los cuatro se incendiaron. La tripulación de la goleta y los demás barcos abandonaron el lugar, pero en su precipitada huida quedaron encallados dentro de una distancia de un tiro de mosquete, con cien tripulantes a bordo. El *Karteria* se acercó a la goleta para enviarle cables y cabos; trató de remolcarla pero los cables se rompieron, así que la abordó, tomó sus cañones de cobre y terminó incendiando la nave. El mismo problema dejó a los dos bergantines igualmente encallados; Hastings los destruyó con sus baterías.

Cuando Ibrahim se enteró del incendio y hundimiento de las naves, lo primero que supuso fue que Codrington había roto su promesa, así que se sintió librado de su propia promesa de esperar



Escena de la cubierta de cañones de un barco de guerra británico.

tres semanas antes de realizar alguna maniobra. Hizo dos salidas de Navarino, en ambas ocasiones con un barco y dos bergantines. Codrington le ordenó a Ibrahim que volviera al puerto.

La confianza de la Marina Británica en esos días era suprema, aun cuando después Codrington confesó que estuvo sorprendido y halagado de que Ibrahim hiciera lo que le había ordenado.

Pero lo que resultó peor que las salidas fue que Ibrahim envió sus tropas a tierra y comenzó la devastación de los griegos del Peloponeso: incendió aldeas, mató a cientos de habitantes, extrajo de raíz los viñedos, las arboledas de limón y de naranjos, prendió fuego a los árboles de olivo e higueras. Los que sobrevivieron se escondieron en cuevas, donde se mantuvieron vivos consumiendo hierbas y hojas hervidas.

Codrington le escribió una carta a Ibrahim pidiéndole que parara la masacre y mandó una fragata a Navarino para entregarla,



pero el Estado Mayor de Ibrahim dijo que había ido a tierra y que no sabían donde se encontraba.

Informado de la masacre, Codrington volvió a reagrupar su flota apresuradamente; por fortuna los franceses regresaban, y en el momento crucial la flota rusa arribó desde el Báltico. Los tres almirantes: Codrington, Henry De Rigny y el conde ruso Heyden, se encontraron fuera de la Bahía de Navarino; firmaron un protocolo en señal del acuerdo: para terminar la masacre sería necesario entrar en la bahía.

Aunque ninguna de las naciones estaba oficialmente en guerra y la bahía



El almirante Codrington, comandó las flotas aliadas en Navarino.

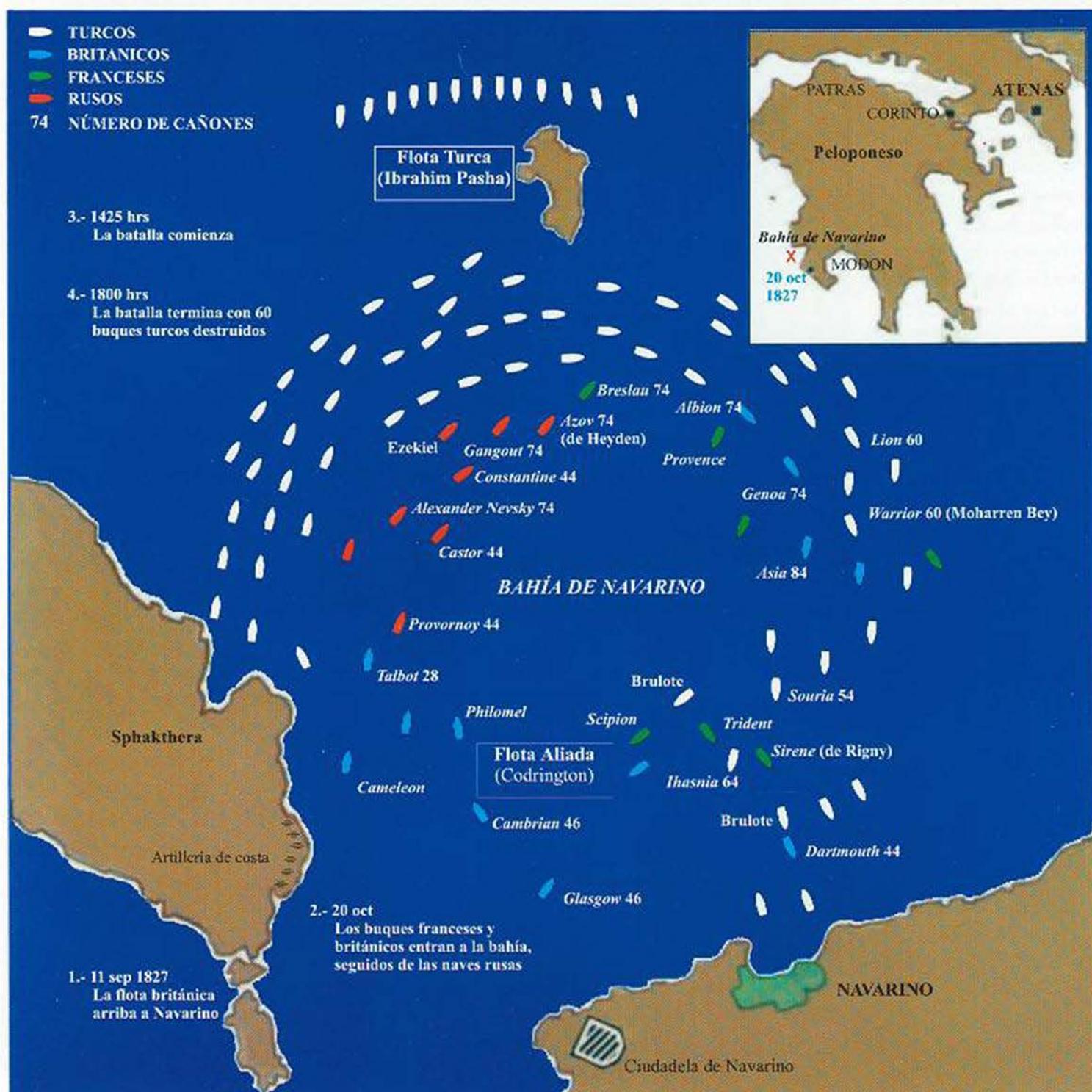
contaba con espacio suficiente para todas las flotas, esperaban que su mera presencia llevara a Ibrahim a terminar la masacre, pero por supuesto también sabían también que estaban arriesgando una refriega. En caso de que ello sucediera, Codrington escribió en sus órdenes a la flota: debe observarse que —en las palabras de Lord Nelson— "Ningún capitán puede estar muy errado si coloca su barco al lado del de un enemigo."

La fragata que llevó la carta comunicó después que las flotas turco-egipcias estaban fondeadas en tres cuartos de círculo; describía un arco cuyos extremos, separados por una milla de distancia, apuntaban hacia la entrada del puerto; los buques grandes al frente y los más pequeños atrás, con brulotes listos en cada flanco y batería en cada playa. Los barcos de transporte del ejército estaban situados detrás de la flota de combate.

La táctica empleada, suponían los aliados, era una trampa arreglada por algunos franceses renegados, consejeros de Ibrahim. En teoría, los barcos que llegaran (con el viento que soplara) incendiarían los alrede-



Ibrahim Pasha, virrey en Grecia, comandó las flotas turco-egipcias.



Plan de la Batalla de Navarino.

dores antes de que pudieran largarse otra vez. Codrington pudo haber zarpado, navegar a través del arco y anclarse detrás de ellos, pero pensó que se vería como un acto hostil, por ello, escogió anclar dentro de la trampa que le habían tendido.

El 19 de octubre de 1827, el viento arreció luego del medio día y las embarcaciones se desplazaban a buen ritmo. Codrington condujo las flotas combinadas rumbo a la bahía en una pacífica doble línea, formación usual de la navegación: 10 buques de línea,



10 fragatas, cuatro bergantines y tres pequeños pailebotes; 27 en total contra 89.

Los buques aliados fueron preparados para la acción, aunque los portalones inferiores de los cañones solamente estaban a medio abrir, posición normal para navegar con buen tiempo. Nuevamente, la banda de música del *Asia* tocaba con ánimo en la toldilla de popa; todo tenía una clara indicación: la disposición de compartir la bahía del puerto en paz, pero listos para pelear en caso de que fuera necesario. Los tres almirantes habían ordenado a sus barcos que no dispararan a menos que los agredieran.

Entraron lentamente, pasaron las baterías de la playa y llegaron dentro del círculo de espera; había un tenso silencio, roto solamente por la música incongruente del *Asia*; el cual estaba

una fragata británica mandó un bote para solicitarle a un buque enemigo que se moviera; alguien disparó un mosquetón al bote y un oficial fue herido. La fragata disparó mosquetes en respuesta. Un buque egipcio disparó un tiro de cañón al buque insignia francés, el cual contestó el fuego. En minutos, el clamor de los cañones llenaron la bahía e hicieron eco en las montañas que la rodeaban; para cuando los matalotes de proa estaban en la bahía el humo de cañón era tan espeso que no podían encontrar sus estaciones. La batalla, como muchas otras, fue corta; sólo duró cuatro horas hasta que cayó la oscuridad; pero "la escena de hundimientos y devastación —escribió Codrington— fue tal como pocas veces se había visto con anterioridad".

Nunca, desde la Edad Media, había ocurrido una matanza de tal magnitud en la mar. La Batalla de Navarino fue peleada en

La Batalla de Navarino fue peleada en anclas, sin la habilidad del manejo de barcos y velas en el océano abierto.



anclado dentro de la longitud de un barco, entre los navíos de los almirantes turco y egipcio, cuyas tripulaciones de artilleros se mantenían listos con los cañones cargados con balas y hierro de desperdicio. De dos en dos, los matalotes de proa tomaron su estación, cada uno de ellos al alcance de pistola de algún oponente seleccionado.

Era una escena cargada de suspenso. Lo inevitable comenzó con un simple disparo de mosquetón turco, y dio lugar a la más destructiva batalla con cañones nunca combatida a vela. Cuando

anclas, sin la habilidad redimida del manejo de barcos y velas en el océano abierto, se realizó en un alcance que no necesitaba habilidad en artillería. Sólo probó que la disciplina eficiente de una flota de occidente, aun mezclada, podía destruir a una flota de oriente en cualquier circunstancia.

Las flotas turca y egipcia fueron destrozadas (en parte por su propia gente). Un número considerable de sus tripulantes encontraron la muerte. Codrington comentaba: "a medida que cada barco de nuestros oponentes quedaba inhabilitado, los de su



tripulación que pudieron escapar hicieron un esfuerzo por incendiarlo". Durante toda la noche —le escribió Codrington a un amigo—, "nos entretuvimos con las más hermosas aunque horribles de las explosiones".

En la cámara de un buque británico, los oficiales vitorearon cada cañonazo que hacía astillas a algún barco y destapaban una botella. Al amanecer, la bahía parecía estar llena de tracas flotantes con miles de hombres asidos a ellas, pidiendo ayuda. Cuando menos 60 barcos de guerra del Sultán fueron destruidos más allá de la reparación.

Esta exitosa batalla fue la segunda en la historia, peleada por un buque de vapor. (la primera, también se le atribuye a Hastings, con igual éxito, seis meses antes). Su importancia se debió a que había precipitado la batalla final a vela.

Parece triste, en retrospectiva, que los siglos de buques a vela, terminaron con lo que únicamente puede ser llamado una matanza sórdida.

A los sobrevivientes de la flota aliada les pareció una victoria gloriosa: el concepto de "gloria" era siempre el confort de los hombres en guerra. Hubieron 450 muertos o heridos. No perdieron sus buques pero casi todos estaban dañados, el *Asia* más que ninguno: tenía mástil y, en cierto momento, el mismo



Nunca antes desde la Edad Media había ocurrido una matanza de tal magnitud en la mar, la escena de hundimientos y devastación fue tal como pocas veces se había visto

Codrington, con dos agujeros de bala en su saco y uno en su sombrero, era el único hombre en pie en la cubierta superior.

Pero en ese tiempo a nadie le pareció gloriosa la batalla. El Gobierno Británico, que había causado la batalla por las confusas órdenes que había dado a Codrington, y éste hipócritamente, aceptó estar confundido por haber demolido las flotas de dos po-

tencias nominalmente amigables. Como consecuencia, en el Discurso del Trono, en la subsecuente apertura del Parlamento, la Batalla de Navarino fue descrita como un evento desfavorable.

Sin embargo, esta batalla tuvo un mérito: fue peleada para terminar una guerra de independencia y tuvo éxito. Esto no quiere decir que la pelea en Grecia hubiera concluido inmediatamente: continuó sin entusiasmo por más de cinco años, pero al no contar con su flota, el Sultán no pudo mantener su dominio sobre Grecia; sus ejércitos lentamente se desvanecieron.

Cuatro horas en Navarino terminaron 400 años del gobierno de Turquía sobre Grecia, y dieron a los griegos la libertad por la que tanto habían luchado. Finalmente, en 1829 se firmó en Adrianópolis el tratado que puso fin a las hostilidades.



DIRECTORIO DE PERMUTAS

Esta página refiere los datos del solicitante de Permuta, quedando en los interesados establecer comunicación y los trámites correspondientes:

Grado: Tercer Maestre SAIN. Oficinista

Nombre: Allen Sánchez Baños

Adscripción: Estado Mayor General, México, D.F.

Teléfono: 56 84 81 88 ext. 3423

Permuta: 1.- En cualquier Unidad de Superficie, Unidad Operativa, Hospital o Zona Naval, con jurisdicción en Mazatlán, Sinaloa.

Grado: Marinero SAIN. Oficinista

Nombre: Gabriel Santiago Velázquez

Adscripción: Tercera Flotilla de Cañoneros Clase Admirable

Teléfono: 01-938-2-04-24

Permuta: 1.- Coatzacoalcos, Veracruz

2.- Salina Cruz, Oaxaca

Grado: Marinero SAIN. Oficinista

Nombre: Rubén Molina Barrientos

Adscripción: Detall General, México, D.F.

Teléfono: 56-84-81-88 ext. 2425

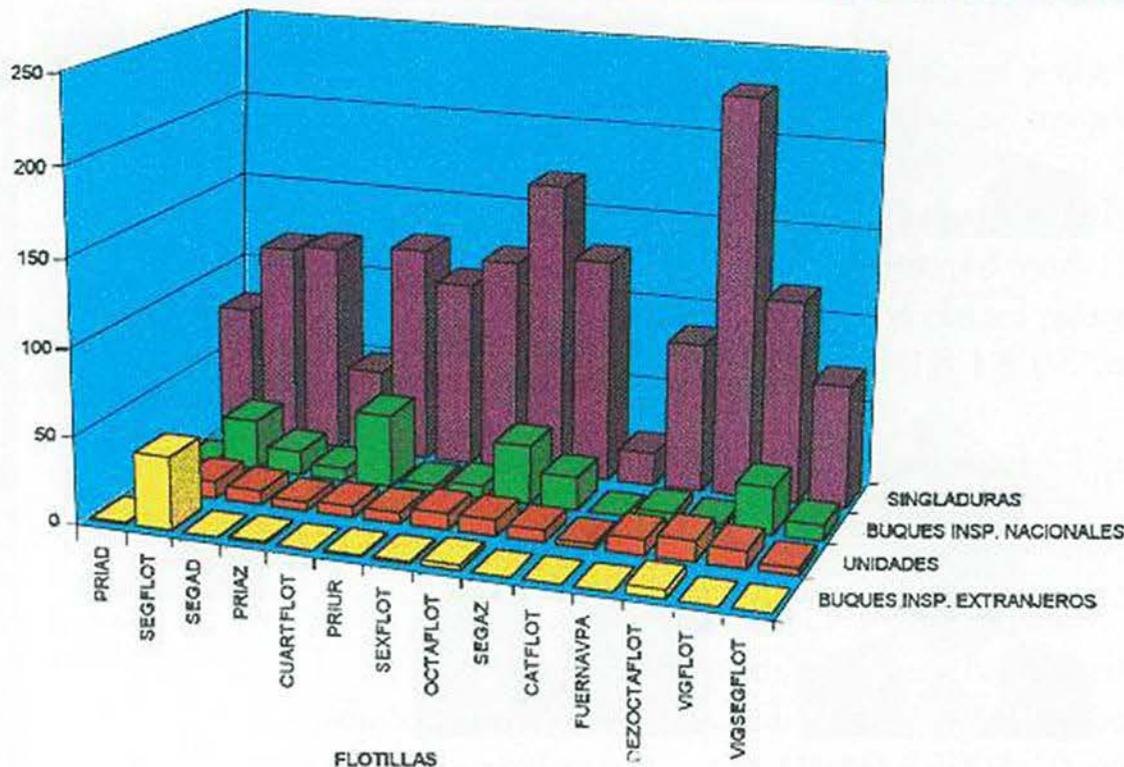
Permuta: III Zona Naval Militar, establecimientos jurisdicionados a la misma.



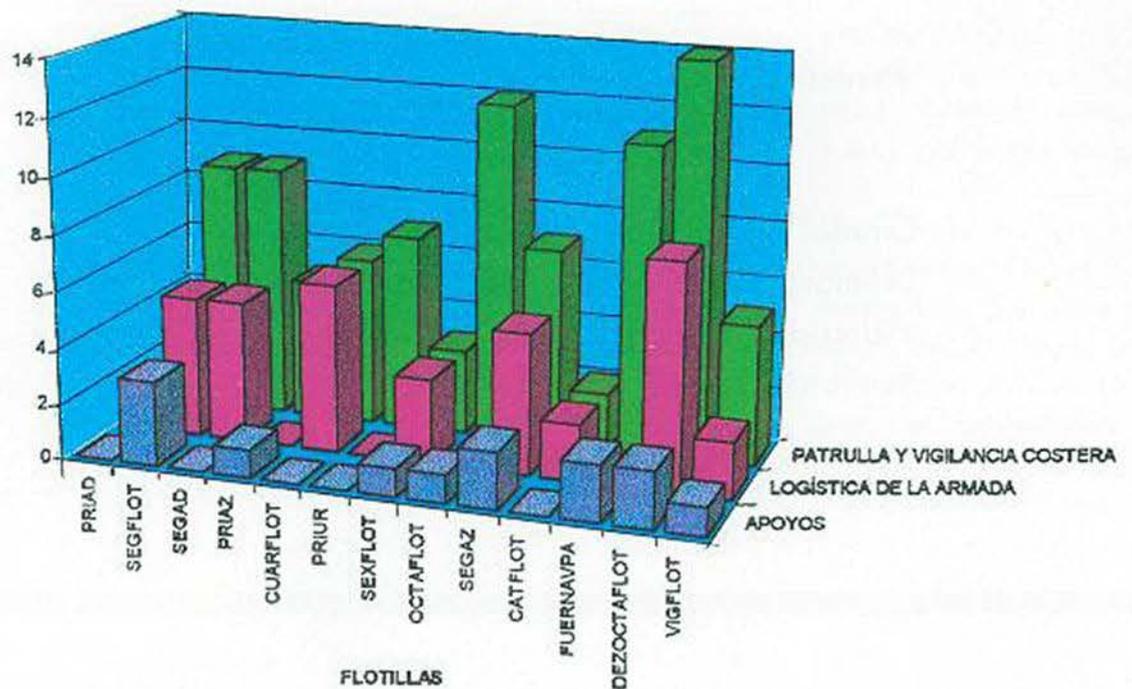
MOVIMIENTO

DE UNIDADES

ESTADÍSTICAS OPERATIVAS DE
LAS UNIDADES DE SUPERFICIE
SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1999



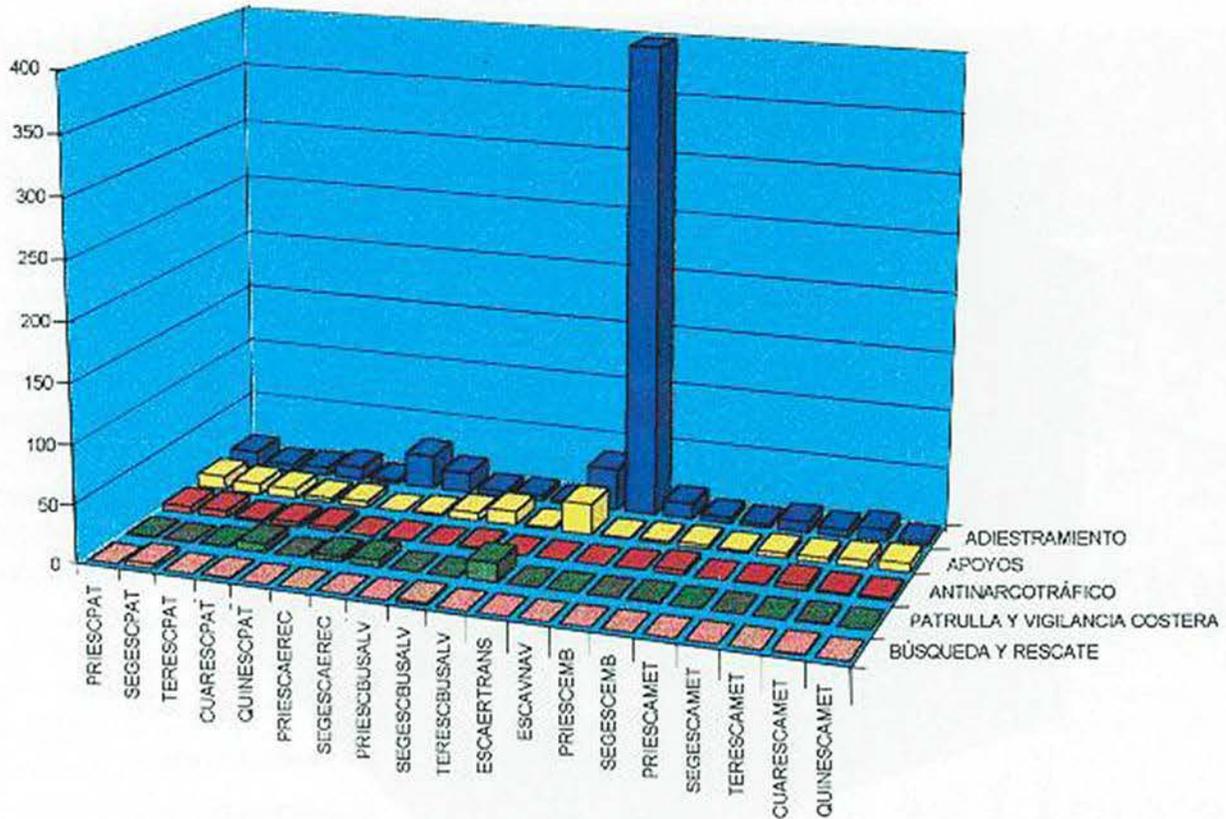
FLOTTILLAS



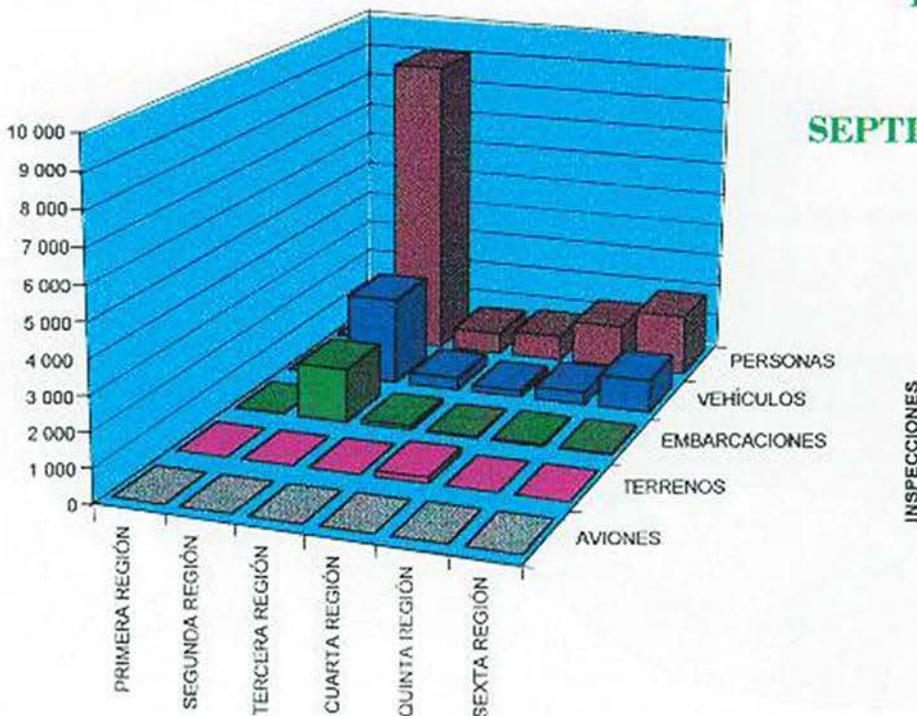
FLOTTILLAS



ESTADÍSTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AÉREAS SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1999

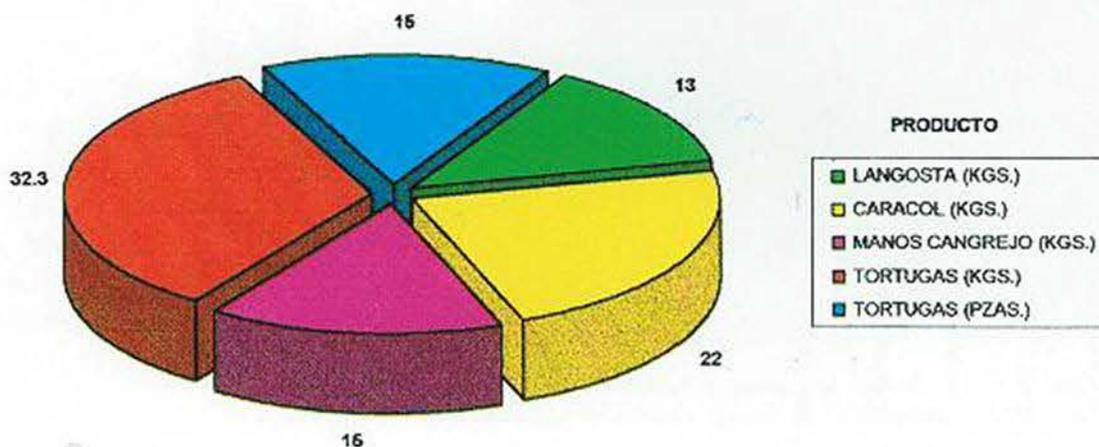
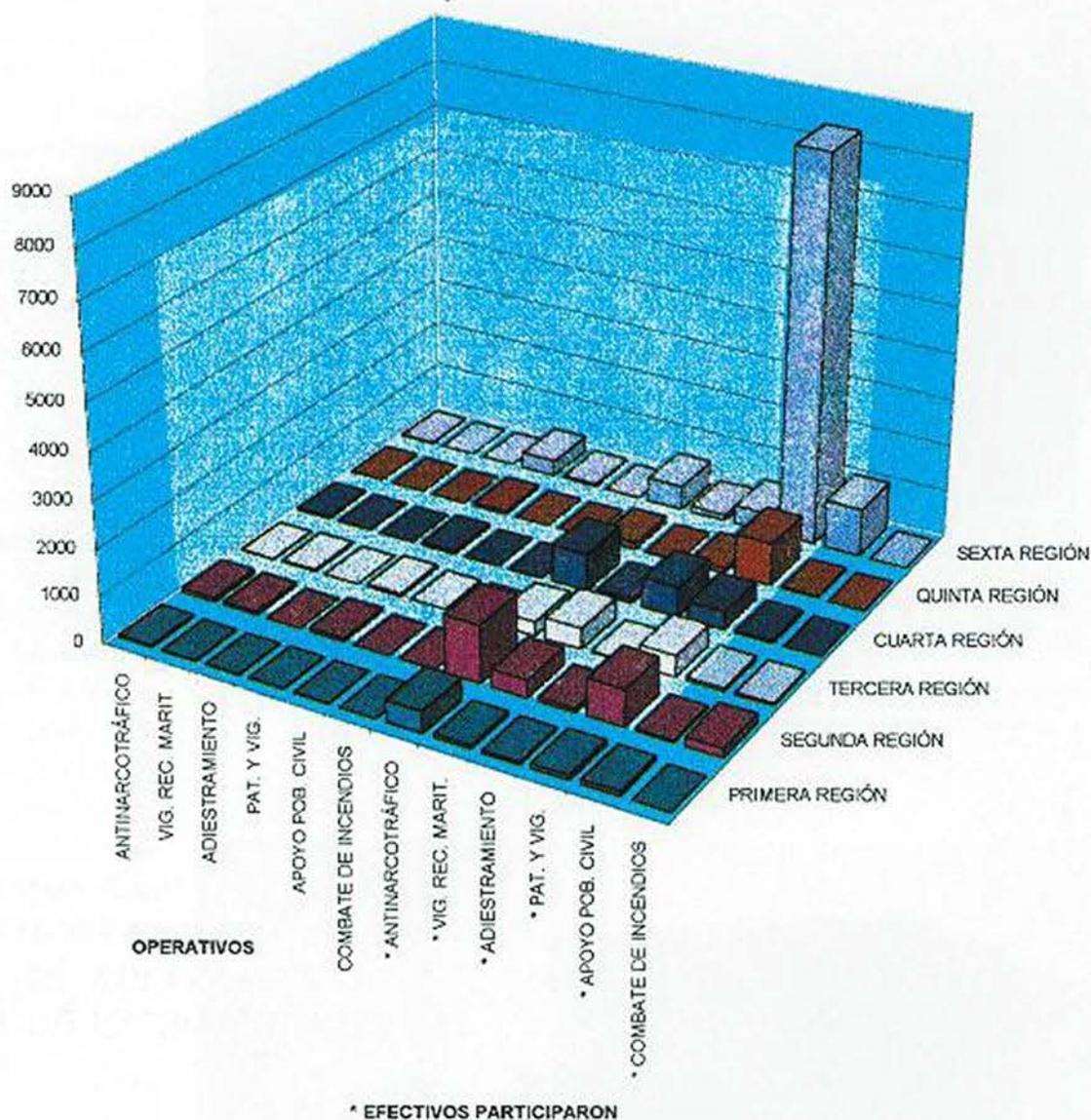


ESTADÍSTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERÍA DE MARINA SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1999



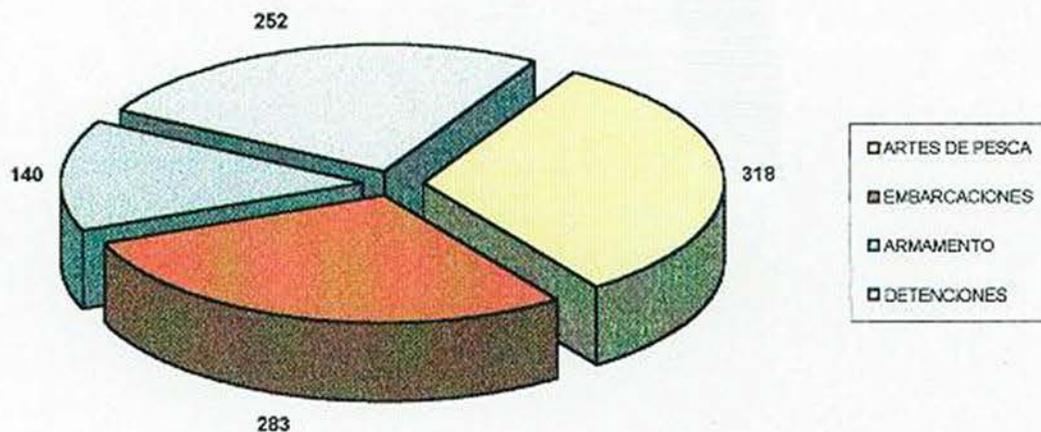
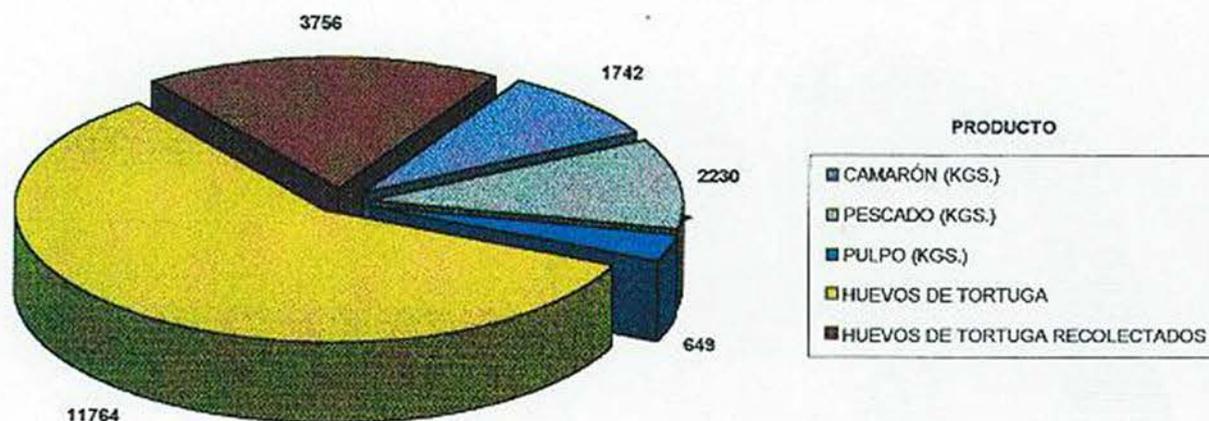


ESTADÍSTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERÍA DE MARINA SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1999

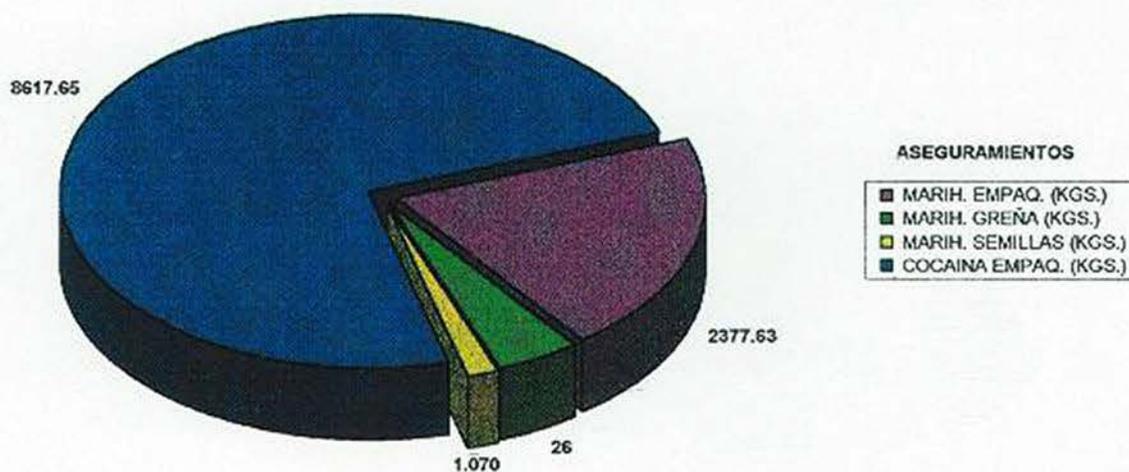




ESTADÍSTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERÍA DE MARINA SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1999

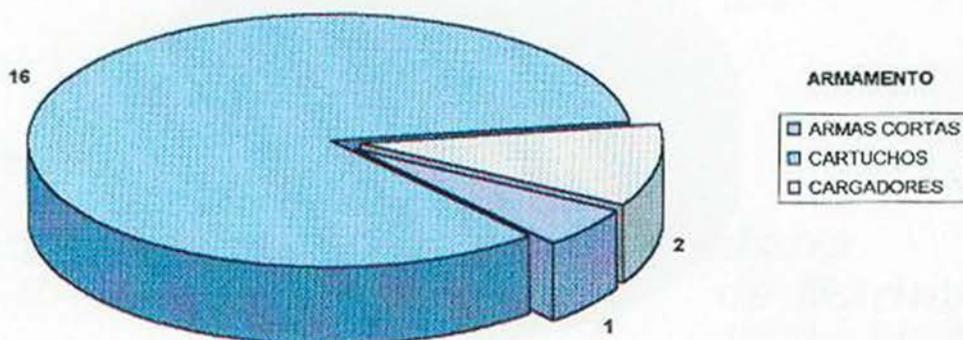
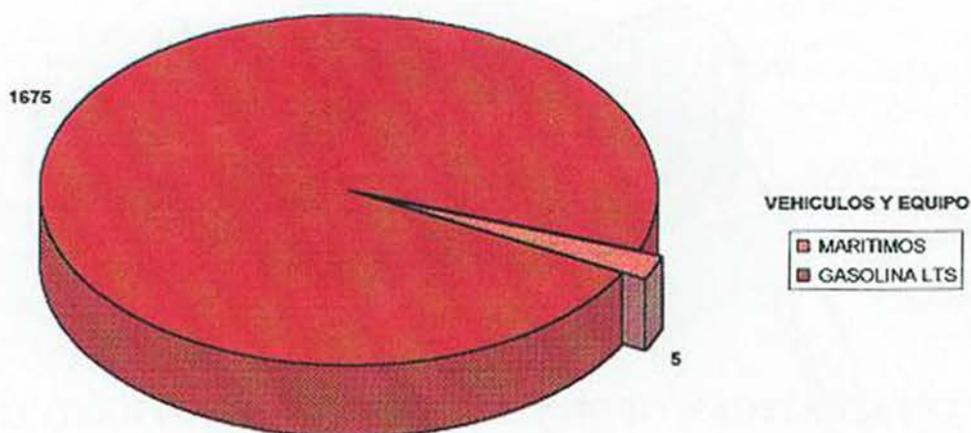
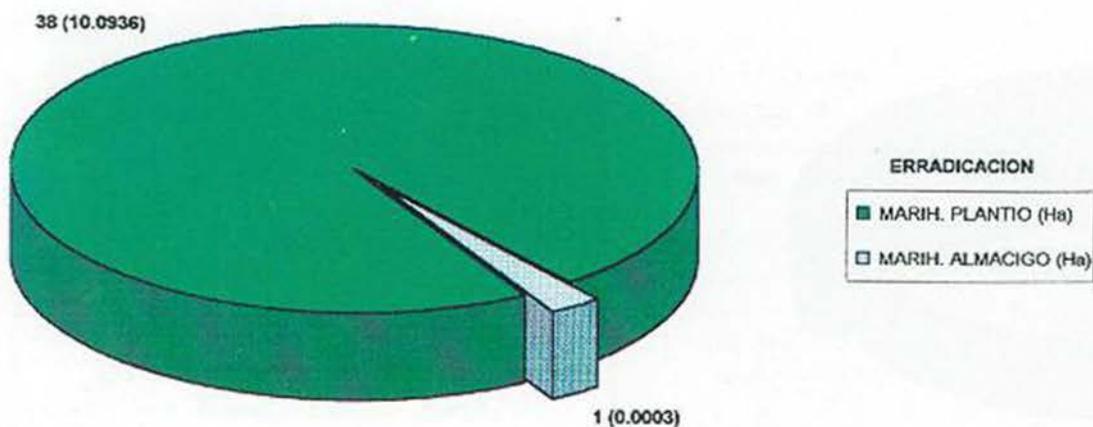


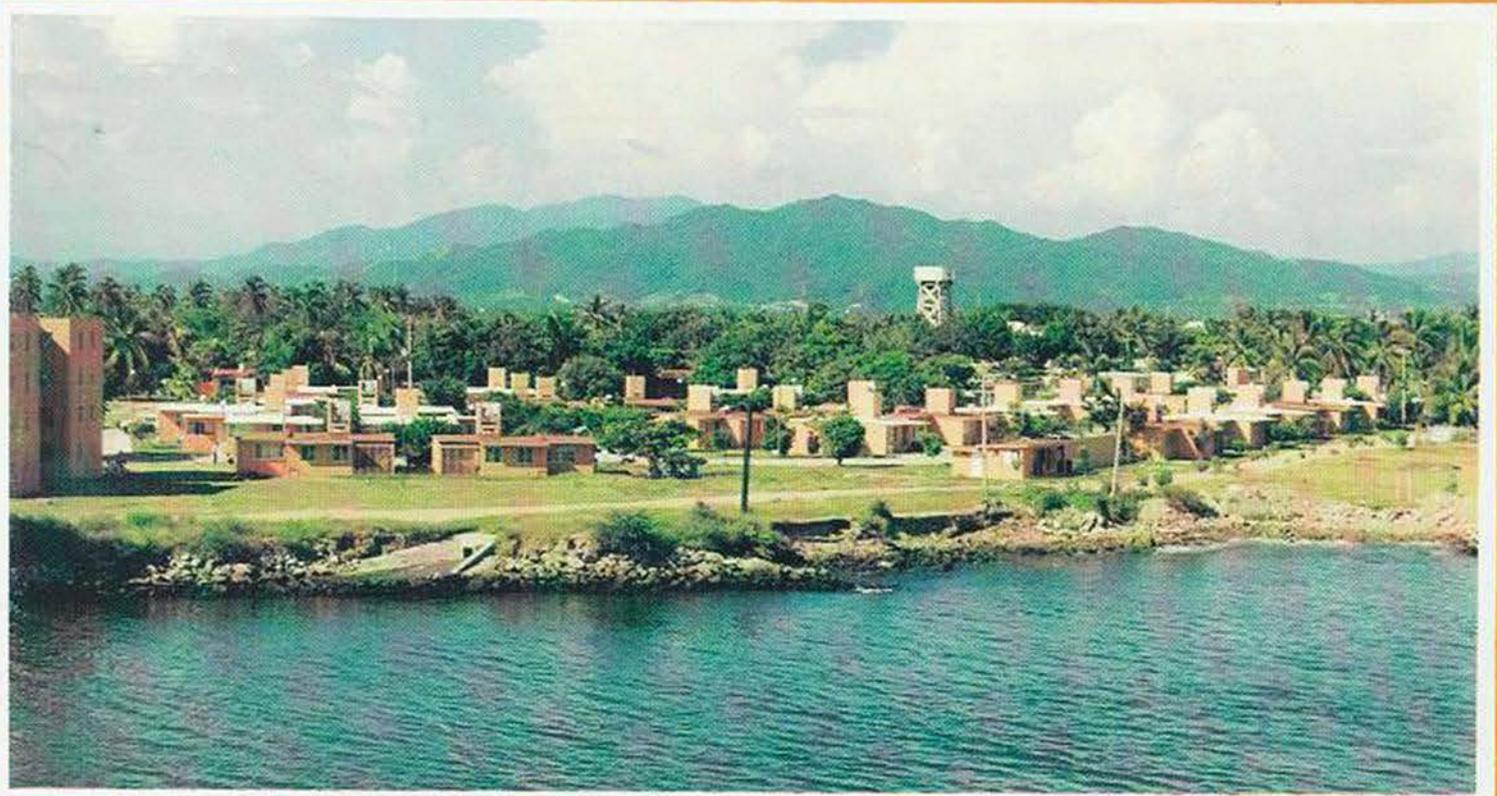
ESTADÍSTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRÁFICO SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1999





ESTADÍSTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRÁFICO SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1999





*Unidad Habitacional 23 de Noviembre
Manzanillo, Colima.*







A-09 MOCTEZUMA II

Goleta clase *Cuauhtémoc*, velamen con dos mástiles inclinados, casco hecho de ferrocemento, madera y fibra de vidrio. Causó alta en la Armada de México el 1 de abril de 1997. Desde el 1 de septiembre del mismo año tiene como base el puerto de Acapulco, Guerrero.

Características:

Desplazamiento:	76 toneladas
Éslora:	24.00 metros
Manga:	6.20 metros
Puntal:	4.00 metros
Dotación:	18 elementos