

# Revista **Secretaría de Marina Armada de México**

AÑO 18 EPOCA VIII N° 141 SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2009



## Al cañonero *Guanajuato*

Lo vi sacudirse en los temporales  
como un corcel bronco, sin verticales,  
tremolando sus crines de espuma locas  
de su estela unguida en la popa  
y del surco bigotudo de la proa  
se hundía inmisericorde hasta el lomo  
y se erguía entre cabriolas trepidantes  
sacudiendo sus cascadas reverberantes  
como la champaña que huye pomo.

Lo vi navegar pausada y resueltamente  
en calma sobre la mar hambrienta  
y siempre emergía solemnemente  
como marcha el guerrero entre la plebe  
que aplaudía a son de mar con frenesí  
hace más de medio siglo lo conocí,  
cuando fui Cadete, y casi de repente,  
nuestra amistad creció bajo la luna  
entre rayos de Sol, o espesas brumas.

Desde la camareta de Guardiamarinas  
vestida de metales brillantes como farolas  
en su uniforme de maderas españolas  
amarró mi destino con sus rutinas.  
En los viajes, desfilando con la aurora,  
reflejaba al Sol sus sales marinas,  
que la lluvia lavaba sobre las olas  
con cepillos de espuma marfilina

Sus cañones bramaban como truenos vivos,  
tempestades detonantes y flamígeras,  
machacar sobre los blancos siempre agresivos,  
en el fragor de las guerras pasajeras.  
En los hornos abiertos de sus calderas  
y con las voces duras de sus Comandantes,  
se fundieron las tizonas de mil navegantes  
que presagiaron a nuestra Armada señora.

Fue en esos ayeres, que muchos conocimos,  
su mole de ochenta metros y medio más  
tendido sobre la mar hambrienta y feroz  
donde a ser marinos de ley aprendimos.

pero al paso de los días y de los años,  
muchos creímos que iba a envejecer también  
junto con nosotros, y a merced de los daños.  
Y que solamente gratas remembranzas  
iban a vivir en nuestra diaria ancianidad  
y verlo declinando como la esperanza  
que diluye la vida y la ansiedad.

Pero no, un día lo vimos navegando otra vez,  
con la misma gallardía construida en España  
porque aunque no lo pudiésemos creer,  
ahí estaba burlándose de nuestra vejez.  
Una joven y entusiasta, decidida y audaz,  
administración de nuestra querida Armada,  
¡había hecho el milagro! remozando sin pero  
aquella vivida estampa que suponíamos acabada  
y otra vez nuestro siempre joven cañonero  
volverá a surcar los mares con paso trepidante,  
con nuevos motores, nuevo casco y nueva dotación  
que seguirá el ejemplo de esta administración  
gobernada con el talento y la decisión  
de usted ¡¡¡entusiasta señor Almirante!!!

Por: **Luis SCHAUFELBERGER CAMPOS.**





Portada: Desfile cívico militar para conmemorar el CXC aniversario de la Independencia de México

**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

*Vicealmirante C.G. DEM.*  
**Miguel C. Carranza Castillo**  
 Jefe del Estado Mayor General de la Armada

*Almirante IM. DEM.*  
**Pedro Raúl Castro Álvarez**  
 Inspector y Contralor General de Marina

*Capitán de Navío C.G. DEM.*  
**Adrián Arriaga Arteaga**  
 Jefe de la Sección Sexta del Estado Mayor General de la Armada

*Capitán de Navío C.G. DEM.*  
**Salvador Gómez Meillon**  
 Jefe de la Unidad de Comunicación Social

*Capitán de Corbeta C.G.*  
**Víctor M. Alarcón Dáowz**  
 Director de Apoyo Técnico

*Tte. de Corb. SAIN. L.C.C.*  
**Flor del A. Morales Cruz**  
 Subdirectora de Publicaciones

**COORDINACIÓN EDITORIAL Y DISEÑO**

*Tte. de Corb. SAIN. L.C.C.*  
**Gabriela Z. López García**  
*1er. Mtre. SAIN. L.C.C.*  
**Lilián Estrada Santana**

**REDACCIÓN**

Marisol Cendón S., Natividad Galicia S.

**CONTROL DE DATOS**

Ma. del Rocío Curiel Lugo

**DISEÑO**

Carmen Martínez O., Marco A. Vega H., Enrique Reyes R., Carlos Tenorio A., Cecilia Carrillo L.

**FOTOGRAFÍA**

Joel Sosa B., Joaquín Miranda F., Tonatiuh Galicia C.

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. 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyacacán, México 04830, D. F. Teléfono 56 24 65 00 Ext. 4339. Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros, 791-81. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0800982, características 219511212. ISSN 0195-3600. Tiraje 1,750. 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.

**Botadura de las fragatas compactas clase Holzinger FC-2001 y FC-2002 . . . . . 2**

**Eventos conmemorativos por el CXC Aniversario del inicio de la Guerra de Independencia . . . . . 5**

**Cambios de adscripción del personal de la Secretaría de Marina-Armada de México . . . . . 8**

**Batalla del Golfo de Leyte 22-26 de octubre de 1944 . . . . . 9**

**Vivencias a bordo del Cuauhtémoc durante el crucero de instrucción Euroamérica 2000 . . 22 - Crucero en Compañía**

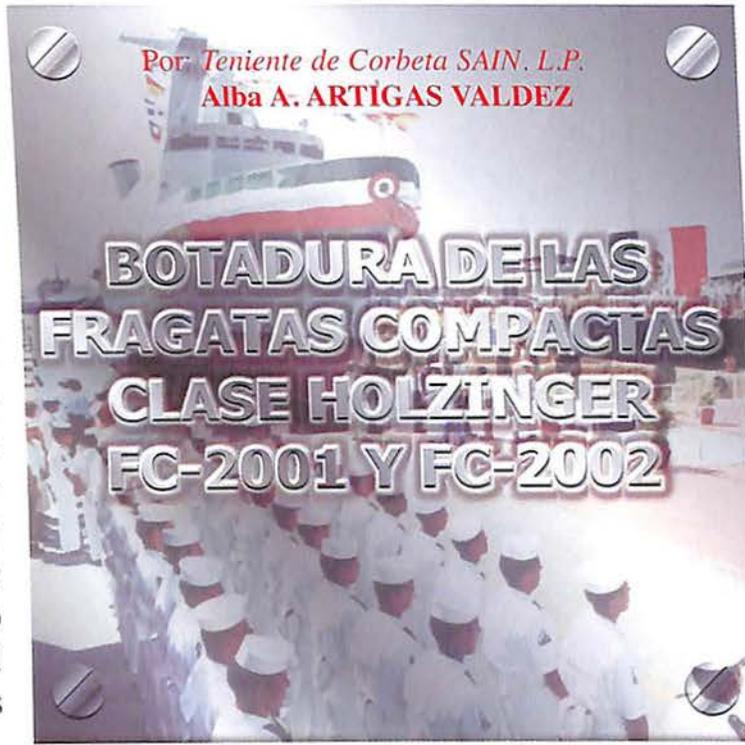
**XXXIX Asamblea General Ordinaria de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, A.C. . . . . 36**

**Obras y Servicios: Las medidas preventivas son determinantes para disminuir los efectos de los sismos . . . . . 38**

**Reseña del descubrimiento de la bahía de Champotón . . . . . 43**

**Permutas . . . . . 45**

Como parte del programa de modernización de la **Armada de México**, iniciado en la presente administración; los días 4 y 11 de septiembre, se sumaron a la flota naval dos nuevos buques del "Proyecto Holzinger 2000", se trata de las fragatas **FC-2002 Melchor Ocampo** y **FC-2001 Miguel Lerdo de Tejada**, dando así inicio a su vida en la mar, al ser botadas en los puertos de Salina Cruz, Oaxaca, y Tampico, Tamaulipas, respectivamente.



Este proyecto forma parte del programa de sustitución de buques, aprobado por el Gobierno de la República, el cual ha sido implementado con carácter permanente en los astilleros de esta institución, lo que ha permitido un importante ahorro de divisas para el país, generando también un gran número de empleos, ya que en su construcción se utilizó diseño, mano de obra y materiales de integración nacional.

La fragata compacta **FC-2002 Melchor Ocampo**, nombre que le fue impuesto en honor de uno de los pensadores liberales de nuestro país, fue construida en el **Astillero de Marina No. 20**, en Salina Cruz, Oaxaca, siendo su madrina la Licenciada María de los Ángeles Moreno, quien al momento de la botadura

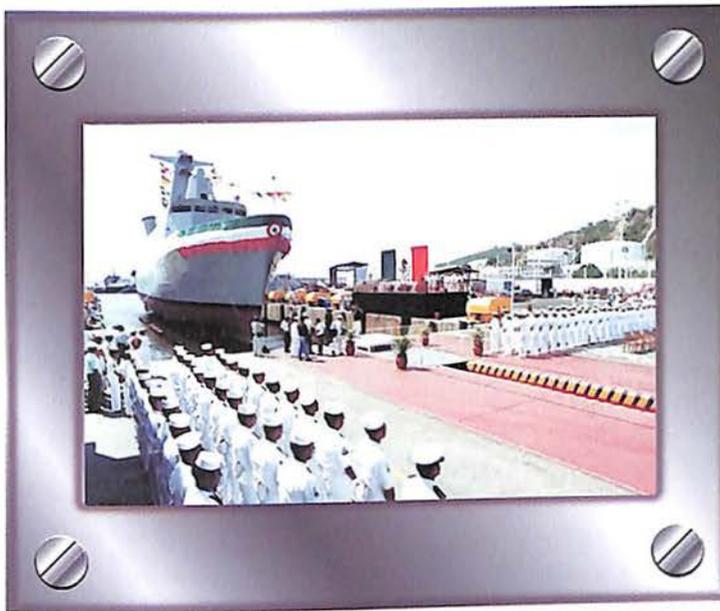


de 75 hombres, tiene la capacidad para transportar a 66 elementos de Infantería de Marina, y cuenta con un helicóptero **Explorer MD-902** alojado en un hangar, lo cual amplía grandemente su capacidad de detección, también posee una lancha interceptora rápida de 11 metros de eslora, diseñada por la **Secretaría de Marina**, la cual cuenta con un casco planeador de aluminio y propulsión de chorro de agua que le permite alcanzar una velocidad superior a los 50 nudos.

Dentro de las misiones que desarrollará este buque, se encuentra la vigilancia del mar territorial y zona económica exclusiva, apoyo marítimo y presencia disuasoria en ambos litorales de la República Mexicana. Posee un sistema de detección y localización adecuados para este tipo de unidades.

expresó sus deseos de buena fortuna a los 75 tripulantes y a todos los que en dicho buque lleguen a navegar.

La fragata **Melchor Ocampo**, que tocó por primera vez las aguas del mar en el océano Pacífico el día 4 del presente, mide 81.83 metros de eslora, 10.50 metros de manga, y 3.90 metros de calado, mientras que su velocidad es de 20 nudos con un desplazamiento de 1,470 toneladas. Además de una tripulación



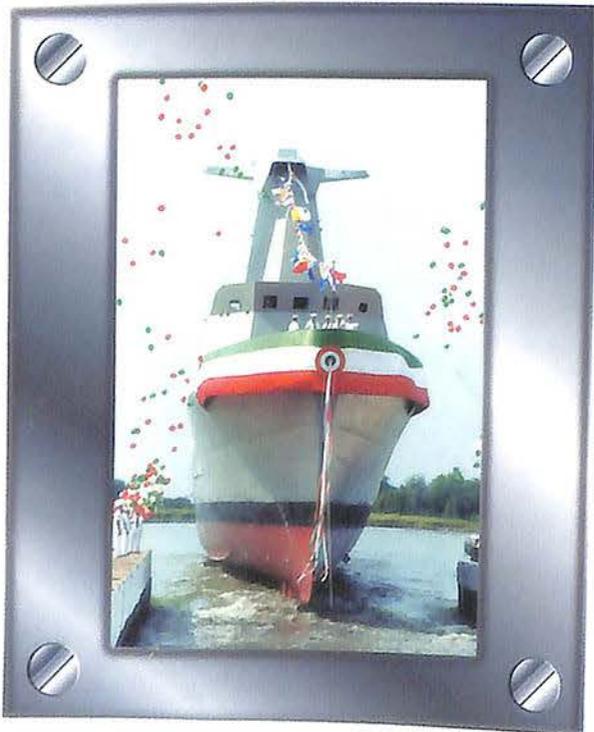
Con lo anterior se conforma el trinomio buque-helicóptero-lancha, lo que le ha funcionado satisfactoriamente a la **Armada de México** para ampliar su radio de vigilancia. El trinomio dará una mejor capacidad de persecución en la lucha contra el narcotráfico en zonas de pesca, contrabando, y en el paso de inmigrantes e indocumentados, así como en el auxilio oportuno para la preservación de la vida humana en la mar, además de efectuar operaciones de patrullaje de gran autonomía para garantizar el cumplimiento de las atribuciones que tiene asignada la **Secretaría de Marina-Armada de México**. Estas unidades cuentan con la capacidad de suministrar energía, auxilio, achique (desalojo de agua), y evacuación, asimismo pueden proporcionar asistencia a heridos y enfermos en barcos averiados en alta mar.

Por otra parte, el 11 de septiembre, en el puerto de Tampico, Tamaulipas, se llevó a cabo la botadura de la fragata compacta **FC-2001 Miguel Lerdo de Tejada**, misma que fue construida en el **Astillero de Marina No. 1**; cuenta con las mismas características, dimensiones y mano de obra que la **FC-2002**.

La fragata **Miguel Lerdo de Tejada**, nombre que se le impuso en honor del destacado político mexicano fue amadrinada por la Señora Elsa María Domínguez de Lorenzo, quien felicitó al personal que trabajó en la construcción del citado buque. También les pidió a todos los marinos que integran su tripulación que lo cuiden como algo propio y les deseó la mejor de las suertes en todas las misiones que deben cumplir. Posteriormente cortó el tradicional listón con el mazo y cincel ceremonial, activando con ello el mecanismo de la botadura, permitiendo que el buque se deslizara para tocar por primera vez las aguas del mar.

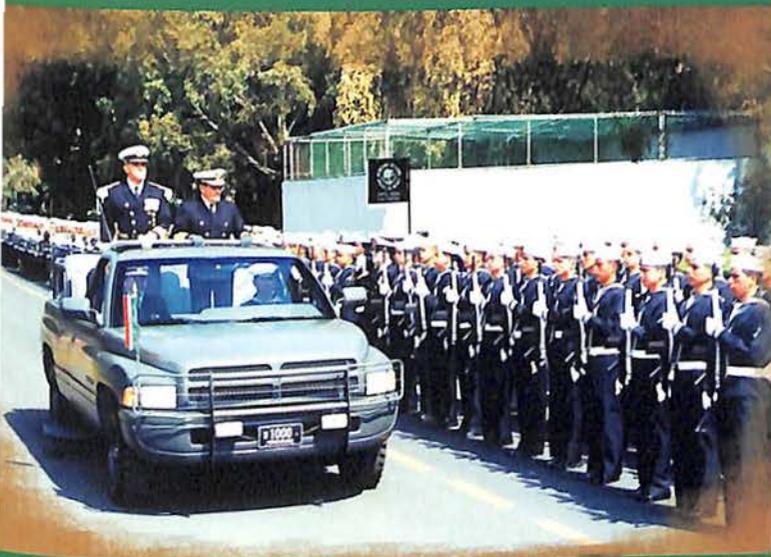
Momentos después, el Contralmirante Ingeniero Mecánico Naval, Juan Enrique

Reynoso Valle, le entregó los símbolos de la botadura a la Madrina de la fragata compacta. Finalmente realizó una semblanza del astillero, manifestando que la botadura del buque "reafirma y contribuye a la renovación del compromiso adquirido por la **Secretaría de Marina** con el Presidente de la República Mexicana, en el sentido de modernizar a la **Armada de México**, sustituyendo paulatina y permanentemente los viejos buques de la Armada". Asimismo, agradeció a todos los trabajadores, tanto civiles como militares, la amplia colaboración que han prestado para la construcción de las nuevas unidades, haciendo patente la calidad de la mano de obra mexicana, reconocida por nuestros compatriotas y visitantes extranjeros, enfatizando que el mayor logro de este programa es que en el futuro permitirá ejecutar las construcciones navales que la institución requiera.



# Eventos conmemorativos por el CXC Aniversario del inicio de la Guerra de Independencia

Por: Tercer Maestre SAIN. T.C.C.  
Marisol CENDÓN SERNA



## Revista Naval en la Secretaría de Marina-Armada de México

Con motivo del CXC Aniversario del inicio de la Guerra de Independencia, el pasado 12 de septiembre en las instalaciones de esta **Secretaría de Marina-Armada de México**, se llevó a cabo la tradicional ceremonia de Revista Naval, en la cual se efectuaron los honores de ordenanza al Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina, quien posteriormente pasó revista al personal naval que participaría en el desfile militar del 16 de septiembre.

En su momento, el Vicealmirante C.G. DEM.

Raúl Niembro Almazán, Comandante de la Fuerza de Tarea Patria 2000, solicitó autorización al Alto Mando de la **Armada de México**, para iniciar el desfile con la columna naval de la **Secretaría de Marina-Armada de México**. Al mando de la columna naval figuró el Vicealmirante Raúl Niembro Almazán, acompañado de su Estado Mayor, así como los siguientes contingentes: agrupamiento de Escuelas de Formación y Capacitación de la **Armada de México**, del Cuartel General, Batallón de Infantería de Marina del Pacífico, Batallón de Infantería de Marina Fusileros Paracaidistas, Sanidad Naval; así como guiones, bandas de guerra, de música, banderas históricas y radioperadores.

Cabe señalar que el evento tuvo como objetivo poner de manifiesto la disciplina y profesionalismo de las diferentes unidades y dependencias militares participantes. En dicho acontecimiento, familiares y amigos observaron desfilar al contingente de *Operación Patria 2000*, el cual estuvo integrado por: seis Almirantes, 35 Capitanes, 250 Oficiales, 434 Cadetes, 468 Alumnos y mil 942 elementos de Clases y Marinería.

**"Tengo la satisfacción de participar en este desfile como Cadete, ya que este año concluyo mis estudios en la Heroica Escuela Naval Militar. Me siento satisfecho porque nos hemos estado preparando bastante para que el desfile salga perfecto"**

Asp. 1a., 5to. año de la Heroica Escuela Naval Militar

Alejandro Barajas Medina

**"Las bandas de guerra son pieza importante en la columna naval ya que abren el contingente, levantan el espíritu de cuerpo, marcan el paso y llevan la cadencia. Al escuchar las notas musicales que se van alternando con la banda de música, elevan el ánimo y dan fuerza a los elementos, demostrando así el alto nivel de disciplina y adiestramiento que se puede lograr".**

Teniente de Fragata C.G. Mauricio Estrada Romero  
Comandante de la Banda de Guerra del  
Centro de Capacitación de la Armada de México

## **Operación Patria 2000**

Recordemos que el primer desfile conmemorativo por el inicio del movimiento de Independencia, se realizó el 16 de septiembre de 1825, precisamente en la Plaza de la Constitución, entonces llamado Paseo Cívico, en la cual participaron civiles y militares. A lo largo de todo el siglo XIX la sociedad se congregó en esta magna ceremonia y fue a partir de 1902 cuando se empezó a conocer como desfile militar.

En los últimos 175 años el desfile conmemorativo del 16 de septiembre ha variado en forma, pero no en fondo, pues la propuesta de José María Morelos y Pavón fue consagrar esta fecha como una enseñanza permanente de libertad y justicia, consumada por los Constituyentes en 1824 y acatada desde entonces por el pueblo mexicano y sus gobernantes. Son múltiples las anécdotas que han identificado la celebración anual, como por ejemplo la de 1896, cuando se llevó a cabo el desfile militar para venerar, junto con la ciudadanía, el traslado de la campana de Dolores, de Guanajuato a la ciudad de México.

Este año, las fiestas patrias dieron lugar, en nuestra institución, a una gran variedad de preparativos para festejar y conmemorar la libertad nacional, muestra de ello fue la participación de la **Armada de México** en el desfile militar.

La mañana del pasado 16 de septiembre, la columna de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, al mando del Vicealmirante C.G. DEM. Raúl Niembro Almazán, Comandante de la Fuerza de Tarea Patria 2000, dio muestra de su disciplina y marcialidad al marchar por las principales calles del centro de la capital del país.



"La Escuela de Electrónica Naval, de reciente creación, se encuentra en total entusiasmo ya que es el primer desfile en el que participa.

Los alumnos se sienten motivados y la instrucción militar ha sido un buen reflejo de que todo va bien".

Primer Maestro I.C. ELCA. Georgina Muñoz Granado  
Comandante, Primera Sección  
Escuela de Electrónica Naval

Al pasar el contingente frente al Palacio Nacional, los espectadores no dejaron de apreciar el saludo militar, mismo que era efectuado con aplomo y marcialidad al Presidente de la República Mexicana.

El contingente naval estuvo encabezado por las escuelas de formación de la Armada de México: la *Heroica Escuela Naval Militar*, seguida de los representantes de la *Escuela Médico Naval*, *Enfermería Naval*, *Intendencia Naval*, *Mecánica de Aviación Naval*, *Maquinaria Naval*, *Electrónica Naval* y el *Centro de Capacitación de la Armada de México*, mismas que se mostraron orgullosas de pertenecer a esta noble institución.

Posteriormente desfiló el agrupamiento de Infantería de Marina, integrado por el *Batallón de Infantería de Marina del Pacífico* y el *Batallón de Infantería de Marina Fusileros Paracaidistas*.

De esta manera, la *Secretaría de Marina-Armada de México* participó en el evento patrio que tuvo como fin dar realce a las fiestas nacionales y dar a conocer en forma representativa al pueblo de México los recursos humanos y materiales destinados a ¡Servir a la Patria!



"Para mí, estar aquí es un orgullo porque no cualquiera pertenece a la Armada de México; tenemos que participar con ahínco en esta instrucción militar para el desfile del 16 de septiembre".

Alumna Miriam Alondra Zancas de primer año  
Escuela de Enfermería Naval

# CAMBIOS DE ADSCRIPCIÓN

DEL PERSONAL DE LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO

Por: *Primer Maestre SAIN. L.C.C.*  
**Lilián ESTRADA SANTANA**

Con fecha primero de octubre se efectuaron los siguientes movimientos del personal naval:



Vicealmirante IM.  
Pablo Vázquez Vázquez

El Vicealmirante IM. Pablo Vázquez Vázquez, fue designado Comandante de la Cuarta Brigada de Infantería de Marina, con sede en Manzanillo, Colima.

Por otra parte, el Contralmirante C.G. DEM. Alberto Gerardo del Barrio y Guille, fue nombrado Comandante del Sector Naval Militar de Santa Rosalía, Baja California Sur.



Contralmirante C.G. DEM.  
José Ángel Cuevas Larragoiti



Contralmirante C.G. DEM.  
Alberto Gerardo del Barrio y Guille



Contralmirante C.G. DEM. Oscar  
Antonio González García



Contralmirante C.G. DEM.  
Juan Rubén Pablo Morales Díaz

Con la misma fecha, el Contralmirante C.G. DEM. Oscar Antonio González García, recibió la Comandancia de la Octava Flotilla, con sede en Mazatlán, Sinaloa.

Asimismo, el Contralmirante C.G. DEM. Juan Rubén Pablo Morales Díaz, fue designado Comandante de la Sexta Flotilla, con sede en Guaymas, Sonora.

De igual manera, el Contralmirante C.G. DEM. José Ángel Cuevas Larragoiti, fue designado Comandante de la Tercera Flotilla de cañoneros clase Admirable, con sede en Ciudad del Carmen, Campeche.

# BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE\*

## 22-26 DE OCTUBRE DE 1944

La batalla del Golfo de Leyte fue la última de las grandes batallas en la mar; quizás uno debería decir, "hasta ahora", pero cualquiera que sea el futuro es difícil imaginar que una flota tan masiva de buques se encuentre de nuevo combatiendo en la mar. Esta batalla, también ha sido llamada la más grande de todas, ¿pero cómo puede uno medir grandeza? En cada época de los buques de guerra, la última batalla ha sido la más grande. A menos que se cuantifiquen las lanchas torpederas en Leyte (lanchas PT), un número más grande de buques se enfrentó en Jutlandia, en los 28 años que pasaron entre ellas los buques crecieron en tamaño y el tonelaje de los que combatieron en el Golfo de Leyte fue mayor que nunca, también lo fue el número de hombres, estimado en 280 mil. Cada arma conocida en la guerra naval fue usada, a excepción de las minas; en cuanto al poder destructivo de la batalla Leyte no tuvo rival en la historia, aun más, trajo consigo una nueva técnica de guerra y una nueva palabra a los idiomas occidentales: kamikaze.



BIBLIOTECA DE GUERRA  
ARMADA DE LOS ESTADOS  
UNIDOS Y CULTURA NAVAL  
MUSEO DE GUERRA

El Golfo de Leyte se encuentra en las islas Filipinas; la parte media del golfo está formado por tres islas: Leyte, Samar al norte, y Mindanao en el sur. Los americanos, avanzando inexorablemente hacia Japón, habían reunido flotas colosales para la invasión de Leyte, más de 200 buques de combate protegían a más de 600 transportes, buques de desembarco y logísticos.

A pesar de lo anterior, las flotas tenían una debilidad sorprendente, la mitad de ellas eran comandadas por el Almirante William F. Halsey, responsable ante el Almirante Nimitz, Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico, con base en Hawai; la otra mitad era comandada por el Vicealmirante Thomas C. Kinkaid, responsable ante el General Douglas MacArthur, Supremo Comandante de las Fuerzas Aliadas del Pacífico del Suroeste. Las dos mitades no tenían un Comandante en común, excepto la Junta de Jefes del Estado Mayor, en Washington D C., tal falta de unidad estuvo a punto de hacerlos perder la batalla.

El Golfo de Leyte está abierto hacia el este, hacia el Pacífico de la cadena de islas. Dos sondas navegables le dan acceso desde el oeste, los estrechos de Suriago en el extremo sur, y el estrecho de San Bernardino, en el lado norte de la isla de Samar. Los

japoneses suponían que esta sería la escena del siguiente desembarco americano, y casi el resto de su Armada estaba esperando en sus bases, listo para defenderlo. Su fuerza de mayor poderío, bajo el mando del Almirante Kurita, se acercaría por el estrecho de San Bernardino: esto incluía a los súper acorazados *Yamato* y *Musashi*, así como a otros tres acorazados y 11 cruceros pesados. Dos fuerzas separadas más débiles estaban programadas para pasar a través del estrecho sur, una detrás de la otra; ambas comandadas por los Almirantes Nishimura y Shima, de quienes extrañamente se decía, habían sido rivales desde su juventud y ni siquiera se hablaban.

Dichas fuerzas eran enormes en potencia de fuego, pero no tenían portaviones, para su protección aérea dependían de aviones basados en tierra. Pero había una cuarta fuerza que se tenía que aproximar desde el norte de las islas, y que estaba formada por cuatro portaviones convencionales y dos portaviones híbridos, los cuales habían sido convertidos en acorazados, quitándole sus cañones de popa y construyendo en su lugar una cuarta cubierta de vuelo. Los japoneses le llamaban a toda la operación, "Sho", palabra que significa "victoria".

El Almirante Yamato, Comandante en Jefe de la Armada japonesa, había sido

asesinado cuando los americanos le tendieron una emboscada al avión en que viajaba, gracias a que interpretaron un código de comunicaciones. Cuando Toyoda fue nombrado nuevo Comandante, en mayo de 1944, escribió: "la guerra se está acercando a las líneas vitales de nuestra Defensa Nacional", las líneas que él tenía en mente eran principalmente las rutas de suministro de petróleo, desde los campos que los japoneses habían capturado a principios de la guerra. De hecho, los submarinos americanos habían perseguido a los petroleros en esa ruta y en dos ataques, aviones transportados por portaviones habían hundido a un tercio de la flota de petroleros. Por lo tanto, el entrenamiento de marinos y pilotos ya había sido drásticamente reducido por falta de combustible; habían reconocido que si toda la flota se hacía a la mar y navegaba unas 2,500 millas (4,000 kilómetros), no sería capaz de moverse de nuevo en dos meses. Si los americanos recapturaban las Filipinas se perdería la ruta del petróleo, la maquinaria de guerra japonesa colapsaría y sus buques y aviones serían inútiles. A toda costa, "Sho" tenía que ser una victoria.

Fue en esas circunstancias que el concepto de kamikaze comenzó. Dicho nombre se le dio al cuerpo de pilotos que fue entrenado para

estrellar sus aviones en los buques enemigos. El concepto de entrenar hombres para el suicidio fue un concepto que mucha gente occidental encontraría difícil de entender: pensaban que los pilotos habían sido inducidos a través de alguna droga, o en su defecto recibir algún tipo de lavado cerebral, pero no fue así, por el contrario, ellos buscaban la muerte en una forma de éxtasis. Fue

realmente la extensión lógica final de la idea antigua de gloria militar.

Kamikaze fue el nombre dado a los pilotos, pero el concepto de desear la muerte fue compartido por la Armada para la operación "Sho". En verdad, toda la fuerza del norte, compuesta por seis portaviones y sus escoltas fue una misión suicida deliberada, sus portaviones tenían menos de la mitad

del complemento normal de sus aviones, sus dos portaviones híbridos no tenían ninguno, y sus pilotos carecían del entrenamiento adecuado, al grado de que si despegaban probablemente no podrían volver a anavear. No había más unidades aeronavales o pilotos bien entrenados, así que los portaviones eran inútiles y desechables. La única tarea de aquella fuerza alguna vez poderosa, era la de sacrificarse a sí misma, atraer a una de las flotas americanas mientras que las otras fuerzas japonesas peleaban en el Golfo de Leyte. Su Comandante, el Contralmirante Ozawa, esperaba e intentaba que su flota fuera hundida y que tanto él como sus hombres murieran.

El desembarco americano en Leyte empezó el 20 de octubre. Las defensas se derrumbaron bajo la monstruosa fuerza del ataque, y para la tarde del 24 ya había terminado. La mayoría de los transportes, así como los buques logísticos, habían descargado y se habían retirado; el ejército se encontraba firmemente plantado en tierra. La Armada japonesa no había sido capaz de acercarse hasta estar seguro de dónde vendría el ataque, y la batalla naval no comenzó hasta el 23.

Esta inició con un avistamiento de dos submarinos americanos, el *Darter* y el *Dace*.



Lo que ellos vieron en la escasa claridad fue el espectáculo de la fuerza de acorazados y cruceros comandados por Kurita avanzando hacia ellos en dos columnas sin ninguna cortina de destructores a proa de la formación, estaban entrando al extremo occidental de las islas Filipinas, los submarinos escogieron su posición cuidadosamente. El *Darter* disparó sus seis tubos de proa a muy poco alcance del crucero pesado *Atago*, que resultó ser el buque insignia del Almirante Kurita, después viró y disparó sus seis tubos de popa hacia el siguiente crucero en línea, el *Takao*. El *Atago* explotó y se hundió, el *Takao* perdió dos hélices y el timón; el Almirante Kurita y su Estado Mayor tuvieron que nadar hasta que un destructor escolta japonés los rescató. El *Dace* torpedeó a un crucero pesado en la otra columna, el cual explotó; un Almirante japonés escribió: "y cuando la brisa y el humo se disiparon, no pudo verse nada de ese buque". Después de eso, el *Darter* se varó navegando a gran velocidad en un arrecife de coral y el submarino *Dace* tuvo que recoger a su tripulación y retirarse, con el doble de su dotación normal, hacia Australia.

Este asombroso suceso fue reportado al Almirante Halsey, quien planeó un ataque aéreo para el siguiente amanecer, aunque también lo hizo la Fuerza Aérea Japonesa

basada en tierra. Tres ataques japoneses separados, de 50 o 60 aviones, se lanzaron sobre una fuerza de portaviones ligeros, al este de la isla de Luzón, cuya tarea principal era escoltar a los convoyes. Los aviones de los portaviones ofrecieron una inspirada defensa con un éxito general, dado que los aviones americanos eran de un diseño más moderno, mientras que los japoneses eran muy antiguos. Los pilotos americanos estaban completamente entrenados, pero aún así un bombardero solitario en picada logró atravesar y soltó su bomba de 250 kilos en la cubierta de vuelo del portaviones ligero *Princeton*, el cual se incendió, con una serie de explosiones. Algunos destructores y el crucero *Birmingham*, se abarloadaron para combatir los incendios y rescatar a los sobrevivientes. La mayoría de las pérdidas se encontraban en el *Birmingham*, el cual se encontraba abarloado cuando una explosión final voló la proa del *Princeton* y regó a los cientos de hombres en la cubierta del crucero. El *Princeton* tuvo que ser abandonado y torpedeado, esto incendió sus 450 mil litros de combustible para aviones y se desvaneció en una nube en forma de hongo.

La flota de Halsey incluía nueve portaviones pesados rápidos y siete ligeros, aparte del *Princeton*, esa misma mañana del 24 de octubre lanzó 259 ataques en contra de la fuerza de Kurita, que

estaba casi a 320 kilómetros de distancia, aproximándose al estrecho de San Bernardino. Los japoneses no tenían cobertura aérea porque los aviones basados en tierra, de los cuales dependían, estaban ocupados atacando a los buques americanos, pero tenían un buen armamento antiaéreo: había 120 cañones rápidos antiaéreos en cada acorazado y un número proporcional en los cruceros; los buques también usaron sus cañones de alto calibre contra los aviones a 16 kilómetros de distancia, pero no tenían la gran ventaja de los proyectiles anti-aéreos americanos, es decir, la nueva espoleta de proximidad electrónica que no necesitaba un impacto directo sino que explotaba al pasar cerca de un avión. La gran mayoría de los aviones americanos pasaron a través de la barrera, se concentraron en el súper acorazado *Musashi* y le pegaron con no menos de 19 torpedos y 17 bombas de diferente tipo, el cual se arrufó y esa tarde pantoqueó y se hundió con la pérdida de más de la mitad de su dotación de 2,300 hombres. El acorazado más poderoso jamás construido, con excepción de su buque hermano *Yamato*, fue derrotado únicamente por ataques aéreos; nunca avisó a ningún buque enemigo.

Otros acorazados fueron ligeramente dañados y un crucero fue forzado a regresar a su base. En la tarde, Kurita mandó señales a su Comandante en Jefe para indicarle que se retiraba temporalmente

y "reasumiría el avance cuando los resultados de la batalla de unidades amigas lo permitieran". Una hora más tarde recibió una señal que pudo haber sido en réplica: "todas las fuerzas deben apurarse al ataque, confiando en la guía divina".

Las "unidades amigas" que Yamato tenía en mente podrían haber sido sus aviones basados en tierra, pero ya habían perdido su oportunidad al atacar a los portaviones escolta, o bien, podrían haber sido las fuerzas mucho menores que se aproximaban al Golfo de Leyte por la sonda sur, los estrechos de Surigao. Esa noche en la sonda sur se peleó la última batalla naval tradicional, sin la intervención de aviones o submarinos. La última vez en la historia que una flota avanzó hacia la batalla en la tradicional formación en línea, y la última vez que el enemigo usó la táctica de "cruzar la T" que se remontaba al siglo XVII.

La primera de las fuerzas japonesas, que incluía dos acorazados, era comandada por el Almirante Nishimura; la segunda, alguna distancia atrás, por el Almirante Shima. Nishimura entró al estrecho en formación de línea con cuatro destructores a la cabeza, aparentemente, sin darse cuenta que una vasta fuerza superior estaba cruzando hacia uno y otro lado en el

extremo de la sonda, esperándolo calmadamente.

La batalla comenzó a media noche, cuando Nishimura fue localizado por patrullas torpederas que patrullaban el estrecho bajo la oscuridad de las costas, 30 de ellas lo atacaron con torpedos mientras pasaban, pero todas fallaron, sin embargo, enviaron un reporte del progreso del enemigo a los buques mayores que estaban esperando.

Justo antes de las 03:00 horas, del 25 de octubre, Nishimura llegaba al extremo del estrecho, detrás del cual se encontraban las aguas abiertas del Golfo de Leyte. Aprovechando el momento, cinco destructores penetraron en el estrecho; en un minuto y cuarto, dispararon 27 torpedos. Al alcance que utilizaron tuvieron que esperar ocho minutos para que los torpedos hicieran el recorrido, después hubo una serie de explosiones; el acorazado *Fuso* fue impactado y se partió en dos, así como tres destructores. Pocos minutos después, el buque insignia *Yamashiro* fue impactado; disminuyó su velocidad por un momento y después se dirigió hacia las líneas de cruceros y acorazados que esperaban todavía escondidos en la oscuridad, seguido solamente por un sólo crucero y un destructor. Los americanos tenían un sistema

sofisticado de dirección de tiro por radar, mientras que los japoneses solamente tenían un tipo primitivo de control de tiro, así que ellos se aproximaron al más impactante cruce de una "T" que haya ocurrido alguna vez. Por lo menos cuatro acorazados y ocho cruceros abrieron fuego.

La batalla de artillería duró poco más de 10 minutos. Los americanos cesaron el fuego porque sus propios destructores se encontraban en la línea de fuego, de hecho, uno fue golpeado por ocho proyectiles amigos. El Almirante Nishimura regresó sobre su estela, 10 minutos después su buque insignia *Yamashiro* se pantoqueó y hundió llevándose con él. Su crucero *Mogami* también había dado la ciaboga y combatía a la mitad del estrecho. Un destructor desapareció con su proa arrancada.

La segunda fuerza hacia el sur, bajo las órdenes del Almirante Shima, entró al estrecho que no solamente estaba a oscuras, sino lleno de humo. Lo primero que ocurrió fue que uno de los cruceros fue torpedeado por una lancha torpedera. Este fue el primer triunfo de las lanchas torpederas, e irónicamente el torpedo había sido disparado hacia un destructor; lo falló e impactó en su lugar al crucero. Lo primero que Shima percibió, fueron tres

Batalla de los estrechos de Suriago  
alrededor de las 3 a.m. a las 4:30 a.m.



nafragios en llamas. Uno era el crucero *Mogami*, los otros debían ser los dos acorazados, pero de hecho, el *Yamashiro* ya se había hundido y lo que vio fueron las dos mitades del *Fuso*, que aún no se hundía. Después, utilizando su radar de baja tecnología, detectó lo que pensó eran dos buques y disparó 16 torpedos, pero realmente se trataba de una isla. Posteriormente se replegó y por un extraño error de cálculo impactó lo único que se observaba claramente, el buque *Mogami* que estaba en llamas.

Posteriormente dañó su propio buque, de tal forma que tuvo que disminuir su velocidad a 18 nudos. No logró nada, pero algunos buques americanos lo persiguieron y en su camino pasaron a muchos sobrevivientes japoneses que se encontraban nadando quienes, asombrosamente, rehusaron ser rescatados. Así terminó la última batalla naval tradicional.

El Almirante Kinkaid, cuyas fuerzas pelearon esta batalla en el sur, creía en todo momento que la flota inde-

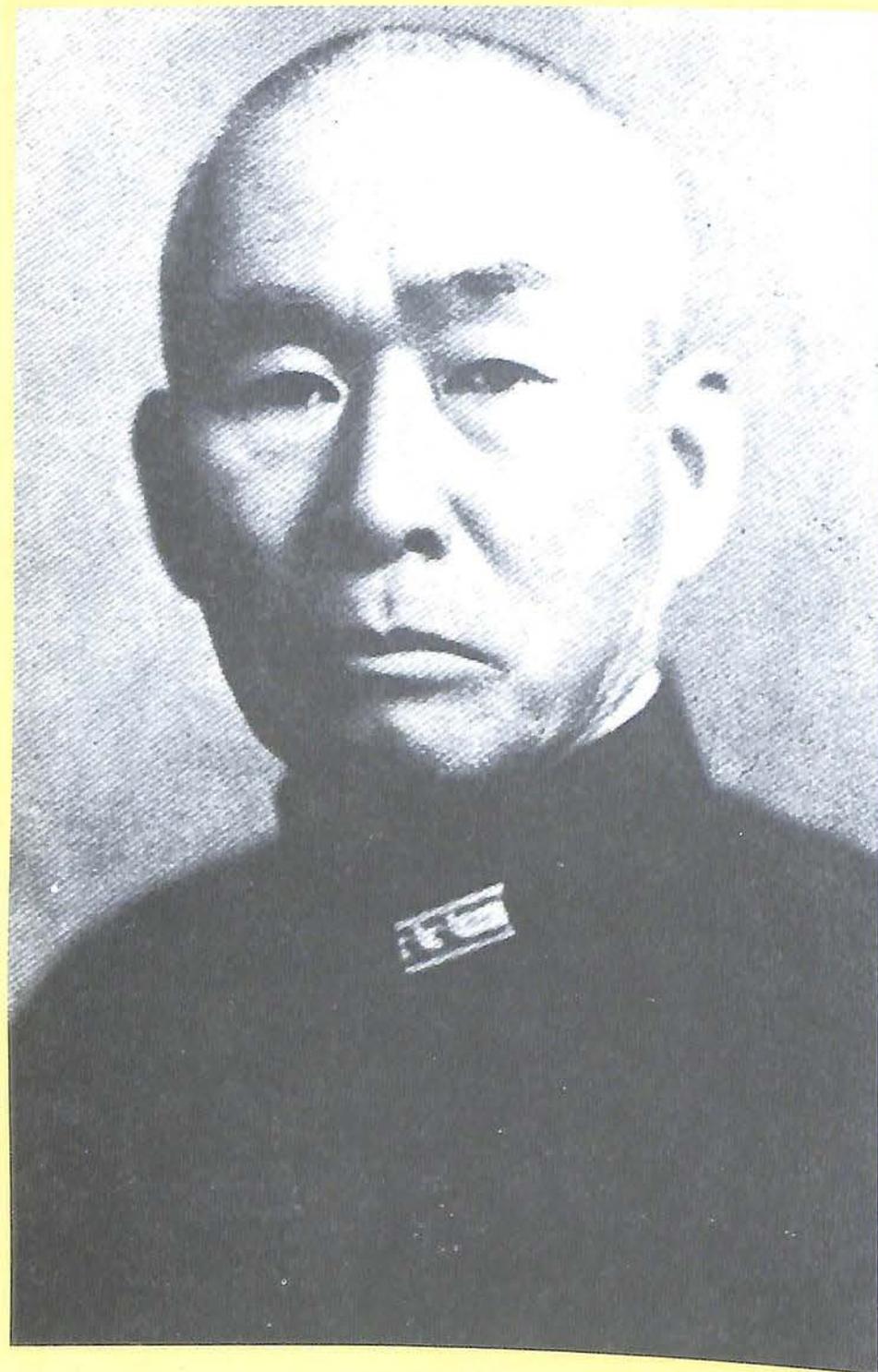
pendiente bajo el Almirante Halsey, estaba vigilando el estrecho norte de San Bernardino y defendiendo al Golfo de Leyte contra la poderosa fuerza de Kurita, pero no era así, Halsey se había ido, a una persecución salvaje por su cuenta y no había dejado un solo barco para custodiar San Bernardino.

Halsey fue una figura heroica, quien peleó con asombrosa habilidad y éxito, antes y después del Golfo de Leyte, pero la historia lo ha juzgado muy duramente por lo que hizo

ese día. Parecería que él tenía dos defectos: uno era un odio incontrolable hacia los japoneses (a quienes llamaba ratas y bárbaros) que iba más allá de la enemistad normal de la guerra y que podía haber afectado su juicio; la otra fue la tendencia de creer lo que le convenía creer, en este caso, los reportes de los pilotos que habían atacado a la fuerza de Kurita. Era de todos sabido que los reportes de éxitos en el aire siempre eran exagerados, cada Fuerza Aérea en el mundo siempre ha clamado más de lo que realmente ha logrado, Halsey, un hombre de gran experiencia debe haber sabido de esto, tanto como cualquier otra persona pero prefirió creer que el ataque a la fuerza de Kurita lo había dejado completamente fuera de acción y por lo tanto era libre de hacer lo que personalmente quería hacer, barrer a la fuerza de portaviones japoneses que estaba reportada en el norte. Tenía una fuerza suficientemente amplia como para atacar ambas, pero mandó una señal equivocada a Kinkaid y rompió hacia el norte con el total de su colosal flota de 65 poderosos buques para demoler a los 17 buques del Almirante Ozawa. Esta era la débil fuerza que los japoneses intentaban sacrificar para atraer la atención de la flota americana y alejarla del Golfo de Leyte. Halsey cayó en la trampa dejando al estrecho de San Bernardino sin un solo buque que lo custodiara.



El Almirante William F. Halsey fue una figura heroica que peleó con habilidad y éxito antes y después del Golfo de Leyte, sin embargo, la historia lo ha juzgado duramente. Halsey tenía dos defectos; el primero de ellos era un odio incontrolable hacia los japoneses que iba más allá de la enemistad provocada por la guerra y que podía haber afectado su juicio, y el segundo, la tendencia a creer únicamente lo que le convenía, en este caso, los reportes de los pilotos que habían atacado a la fuerza de Kurita. La mitad de la flota americana era comandada por él, esta incluía nueve portaviones pesados rápidos y siete ligeros, a parte del *Princeton*.



En las operaciones que constituyeron la batalla de Leyte, los días 24 y 25 de octubre de 1944, Kurita comandaba la primera fuerza de ataque de diversión, formada por cuatro acorazados, 10 cruceros y 15 destructores. La aviación de Estados Unidos la atacó durante dos días de manera incesante.

Kurita, sin embargo, estaba muy lejos de encontrarse fuera de la acción. Los ataques aéreos le habían costado el *Musashi* y un crucero, eso era todo, aún tenía al *Yamato*, otros tres acorazados y seis cruceros pesados con cruceros ligeros y destructores escolta. El 25 de octubre, cuando los ataques aéreos terminaron, volvió a su rumbo y pasó a través del estrecho de San Bernardino, en la oscuridad, asombrado de encontrarlo sin protección; viró hacia el sur y enfrente de él encontró al Golfo de Leyte completamente abierto.

Los únicos buques en el área, de hecho, eran seis portaviones escolta bajo el mando del Contralmirante Clifton Sprague. Esos pequeños portaviones estaban diseñados para patrullas antisubmarinas, proteger convoys y proveer apoyo aéreo en batallas anfibias, eso era lo que estaban haciendo en el día, por la noche no tenían nada más que hacer que esperar protegidos por sus cortinas de destructores. Aparte de sus aviones su único armamento era un cañón de cinco pulgadas en cada buque.

Al amanecer del 25 de octubre habían despegado los cazas y aviones torpederos que cubrirían los buques que se encontraban en el golfo. Poco después, para su asombro, vieron en el horizonte los mástiles en forma de pagoda de los acorazados japoneses, al norte; casi no podían creerlo, la fuerza de Kurita no solamente estaba intacta, sino que había logrado atravesar sin haber sido detectada por los radares, aviones, buques o lo que fuera. En menos de un minuto las salpicaduras del agua, al caer los proyectiles empezaron a rodearla; el alcance era de 16 millas.

Kurita estaba casi igualmente sorprendido, a esa distancia, no podía decir que los buques que veía eran únicamente portaviones escolta; pensó que debía de ser la flota de Halsey. Su Jefe de Estado Mayor incluso aseguró haber identificado a uno o dos acorazados, cuatro o cinco portaviones y por lo menos cuatro cruceros pesados. Quien quiera que hayan sido, ellos tenían aviones y Kurita no; de todas formas éste ordenó "ataque general", lo cual no fue una señal muy bien elegida. Kurita debía formar a sus buques pesados en orden de batalla y mandar a sus fuerzas ligeras de inmediato para un ataque de torpedos. Su orden, como la dio, causó confusión en su flota la cual nunca logró una formación de combate aceptable.

La reacción inmediata del Contralmirante Sprague fue la de virar hacia el viento para lanzar sus aviones, ordenar máxima velocidad, que sólo era de 17.5 nudos, ordenar a todos los aviones operacionales que despegaran y a todos los buques que lanzaran una cortina de humo. También, en menos de cuatro minutos, mandó una señal de radio de urgencia en lenguaje claro y una solicitud de ayuda inmediata. Dentro de los siguientes 10 minutos, cada avión disponible había despegado o se había desviado de otras operaciones. La pregunta era, ¿llegarían a tiempo?, todos los portaviones estaban siendo atacados con proyectiles pesados, y ahora

que sus aviones habían despegado no tenían más defensa que el solitario cañón de cinco pulgadas y la cortina de destructores. Sprague en ese momento esperaba que ningún ataque durara más de cinco minutos, pero a las 07:15 horas, una lluvia providencial se soltó y los portaviones entraron en ella; al mismo tiempo le comunicó atacar a su cortina inmediata integrada por tres destructores.

Los buques, el *Hoel*, *Heerman* y el *Johnston*, cada uno de 2,100 toneladas, atacaron para enfrentarse a la enorme flota enemiga (cada una de las tres torretas del *Yamato* pesaba tanto como un destructor). El *Johnston*, acercándose hasta 10 mil yardas de un crucero pesado

disparó todos sus torpedos y éstos impactaron. El *Kumano*, buque insignia de una de las divisiones de cruceros, se incendió, perdió velocidad y salió de combate. A partir de ahí el *Johnston* fue impactado por salvas de 14 y seis pulgadas de un acorazado y otro crucero; aún así, éste continuó atacando por hora y media más, antes de que se hundiera.





El *Hoel* hizo exactamente lo mismo, disparó todos sus torpedos y 500 disparos de su cañón de cinco pulgadas y recibió cerca de 40 impactos de todo tipo de calibre, hasta 16 pulgadas; los proyectiles más grandes, debido a que eran perforantes, lo atravesaron sin explotar, pero lo dejaron lleno de hoyos. Peleó por espacio de una hora con sólo una máquina, pero finalmente se hundió.

Uno por uno, el resto de los destructores se unieron en esta defensa, sacrificándose para proteger a los portaviones, entre ellos dañaron a muchos buques, mucho más grandes que ellos mismos y sobre todo dispersaron y desorganizaron la flota de Kurita. El majestuoso *Yamato*, con Kurita a bordo, fue perseguido por destructores, al verse asediado por torpedos viró para evadirlos, para encontrarse atrapado entre dos salvas de torpedos que venían de proa, uno a cada banda; no pudo virar hacia ningún lado y tuvo que alejarse de la batalla, perseguido

por torpedos, hasta que éstos se detuvieron; para entonces estaba tan lejos que nunca pudo reincorporarse nuevamente y Kurita no pudo comandarlo.

Todo el tiempo, los japoneses fueron atacados por aviones, y aunque a veces no había muchos de ellos, nunca pudieron organizar el ataque de una forma bien planeada; sin embargo, asediaron continuamente al enemigo, a pesar de haber agotado sus municiones, torpedos y bombas, alejándolos de los indefensos portaviones.

El Almirante Sprague mandó otro mensaje en texto claro, pidiendo ayuda, diciendo que sus buques estaban "en la última de las circunstancias desesperadas". El Almirante Kinkaid, tras recibir la llamada, se comunicó con Halsey y comprendió por primera vez, que la fuerza de éste no estaba donde debía estar y donde pensó que estaba, sino mucho más alejada, de forma que no podía pro-

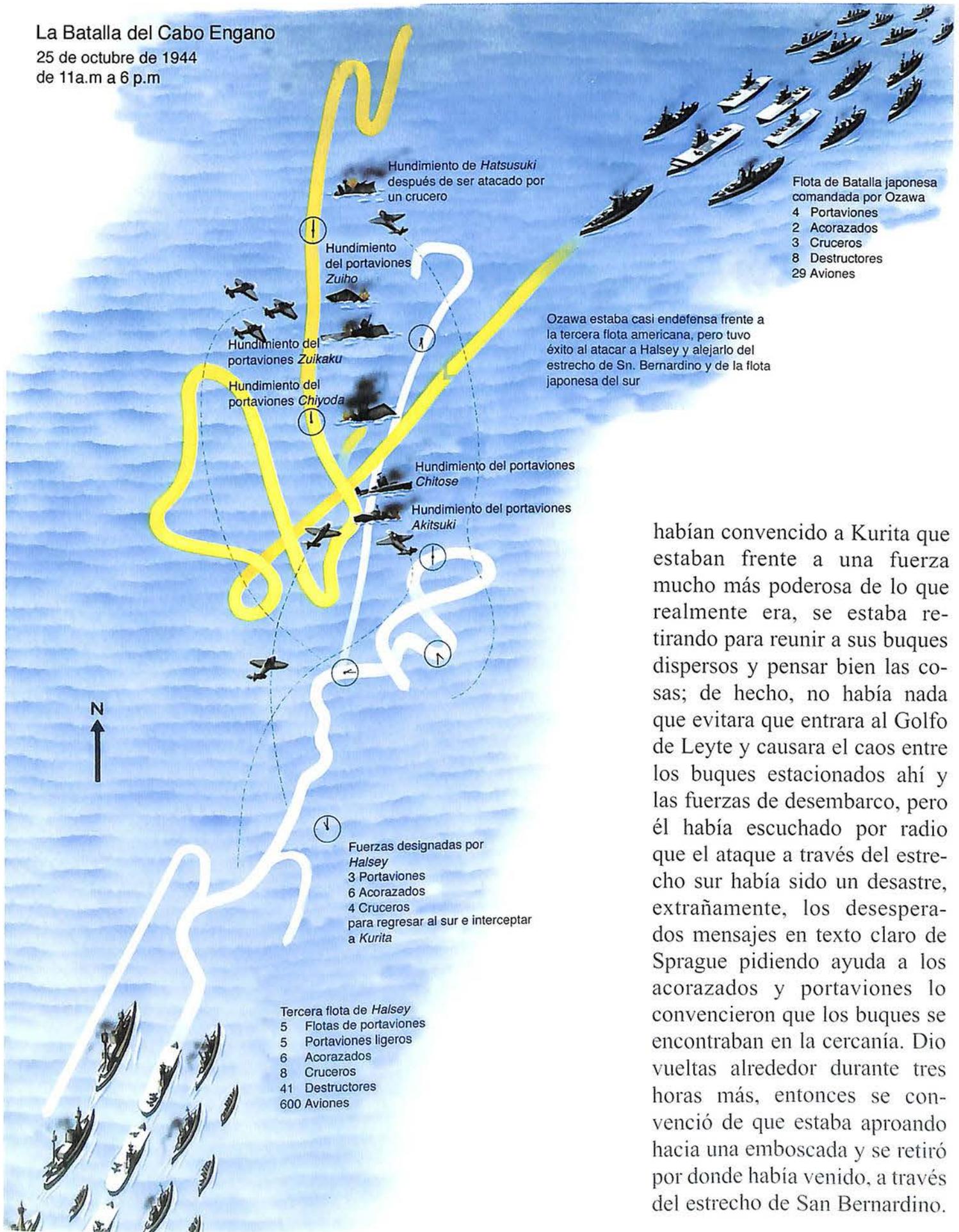
porcionar ninguna ayuda. Los portaviones ligeros fueron abandonados para esconderse en su propio humo, esquivar las salvas y contestar el fuego con su único cañón. A pesar de que la mayoría de ellos fueron impactados por tiros de cañón, sólo uno, el *Gambier Bay* fue hundido. Mientras tanto, dos de los cruceros japoneses se hundieron debido al ataque de los destructores o aviones.

"A las 09:25 horas", escribió Sprague, "mi mente estaba ocupada con esquivar torpedos, cuando me acerqué al puente oí a uno de los serviolas gritar '¡por Dios muchachos, se están retirando!' no podía creer lo que veían mis ojos, pero parecía que toda la flota japonesa se estaba retirando en verdad; sin embargo, tomé una serie de reportes de los aviones circundantes para convencerme; si bien me iba, esperaba para entonces estar nadando en el agua".

Era verdad, la defensa de los dos destructores y los aviones.

# La Batalla del Cabo Engano

25 de octubre de 1944  
de 11a.m a 6 p.m



habían convencido a Kurita que estaban frente a una fuerza mucho más poderosa de lo que realmente era, se estaba retirando para reunir a sus buques dispersos y pensar bien las cosas; de hecho, no había nada que evitara que entrara al Golfo de Leyte y causara el caos entre los buques estacionados ahí y las fuerzas de desembarco, pero él había escuchado por radio que el ataque a través del estrecho sur había sido un desastre, extrañamente, los desesperados mensajes en texto claro de Sprague pidiendo ayuda a los acorazados y portaviones lo convencieron que los buques se encontraban en la cercanía. Dio vueltas alrededor durante tres horas más, entonces se convenció de que estaba aproando hacia una emboscada y se retiró por donde había venido, a través del estrecho de San Bernardino.

La flota de Halsey, que debería estar haciendo el trabajo que les tocó a los aviones y destructores, se encontraba a cientos de millas al norte, persiguiendo a la fuerza de Ozawa.

Ozawa se había descorazonado de hacer el sacrificio de sus buques y su vida, y para llamar la atención lanzó a todos sus aviones para que buscaran algo qué atacar. La mayoría de ellos, dado que no estaban entrenados para aterrizar de nuevo en un portaviones, habían desaparecido en pistas en tierra. Cuando Halsey finalmente lo encontró, solamente tenía 29 aviones en sus seis portaviones, y la mayoría de ellos eran cazas, contra ellos, Halsey tenía a cinco portaviones de flota, cinco portaviones ligeros, seis acorazados, ocho cruceros y 41 destructores.

En el mismo amanecer, cuando Sprague localizó a los acorazados de Kurita, la flota de Halsey entró en contacto con el enemigo. Durante la noche, muchos de sus Comandantes de Fuerza de Tarea y de Estado Mayor lo habían urgido a dejar algo que protegiera o al menos vigilara al estrecho de San Bernardino; y a lo largo de la mañana había sido bombardeado con señales que casi le rogaban que mandara alguna ayuda a Sprague. Pero él no tenía en mente retirar ningún buque de la batalla en la que había puesto todo su empeño, su única reacción fue ordenar

una fuerza de tarea que estaba reabasteciéndose de combustible cientos de millas hacia el este. No hizo nada más, hasta que a las 10:00 de la mañana recibió una tensa señal del Almirante Nimitz, el Comandante en Jefe, preguntándole dónde estaba, luego de una hora de retraso envió a otra fuerza mayor hacia el sur, pero eran 14 horas de navegación para alcanzar a Sprague, demasiado tarde para ayudarlo, incluso demasiado tarde para interceptar a Kurita, antes de que estuviera bajo la protección del estrecho.

La demolición de la fuerza de diversión japonesa fuera del Cabo Engaño, aún no se había completado. La flota de Halsey hundía a cuatro de los portaviones que no tenían aviones y a un destructor; el resto se retiró mar abierto donde Halsey dudó de continuar con la persecución, otros dos destructores y un crucero ligero sucumbieron a los submarinos americanos en su camino a casa. Nueve de los 17 buques volvieron a sus bases de nuevo, el Almirante Ozawa perdió su buque insignia, pero fue rescatado y de esta forma se le negó la muerte en batalla que él había buscado, posiblemente pensó que eso significaba una falla, pero había tenido éxito.

La última fase de la batalla del Golfo de Leyte dio inicio en esa mañana del 25 de

octubre. Otra vez, los portaviones escolta llevaron la mayor carga; la nave comandada por el Almirante Sprague había terminado de despachar a sus aviones para ayudarlo. Un solitario avión japonés descendió de una nube sobre el portaviones *Santee* tan cerca que los cañones no pudieron apuntar. Llegó a gran velocidad y se estrelló en la cubierta de vuelo, la atravesó y explotó generando varios incendios. Había ocho bombas de 450 kilos en el área, pero el control de fuego americano fue muy eficiente; en 10 minutos apagaron los incendios sin que hubieran explotado las bombas, aunque el buque estaba demasiado dañado para operar aeronaves y 16 hombres, así como el piloto murieron.

En menos de medio minuto, otros tres aviones aparecieron y se impactaron sobre buques del grupo; dos fueron alcanzados por fuego antiaéreo, desintegrándose y cayendo al mar. El otro fue alcanzado y humeante se estrelló en el portaviones *Suwannee*, con el mismo efecto que el primer avión; un orificio de tres metros en la cubierta de vuelo, uno de ocho en el hangar, incendios y muchas muertes.

Por la mañana los buques del grupo comandado por Sprague que habían sobrevivido al fuego de artillería, estaban recuperando sus aviones cuando fueron atacados. Aproximadamente cinco aviones les cayeron

encima desde las nubes. Tres fueron alcanzados sobre la mar; uno impactó a un portaviones y rebotó hacia mar, haciendo mucho daño cuando explotó, el último se estrelló a través de la cubierta de vuelo del portaviones *St. Lo* provocó explosiones tan masivas, que grandes secciones de la cubierta y elevadores así como aviones fueron lanzados a cientos de pies en el aire y en media hora ya se había hundido.

Naturalmente a los americanos les tomó un poco de tiempo darse cuenta de que estaban frente a una nueva arma, y esos ataques eran un suicidio organizado. Dichos ataques habían llegado demasiado tarde y los kamikazes eran pocos para haber cambiado el sentido de la batalla, pero en Japón había un gran número de voluntarios. Potencialmente, todos ellos eran una arma de un poder devastador, los pocos ataques en el Golfo de Leyte, habían probado que un avión tenía de 10 a 20 veces más oportunidades de atacar con éxito si su piloto no pensaba sobrevivir. En la posterior batalla de Okinawa, 32 buques fueron hundidos y 368 dañados, la mayoría por kamikazes, cerca de 5 mil marinos perdieron la vida y 5 mil más fueron heridos. En cuestión de un segundo, el gran portaviones de la flota, el *Bunker Hill*, fue convertido en una ruina en llamas por un avión que lo atacó en un picado

vertical, y 392 de su tripulación murieron. Ninguna Armada del mundo podría soportar ese ritmo de pérdidas en manos de pocos hombres con su última determinación. Un estudio oficial de los Estados Unidos de América, admitió que si los kamikazes hubieran actuado "con mayor potencia y concentración, podrían haber sido capaces de causar su retiro o revisar su plan estratégico".

De hecho, la amenaza de los kamikazes tuvo éxito al hacer que los americanos cambiaran su estrategia. La batalla del Golfo de Leyte, había causado un daño irrevocable a la Armada japonesa, no solamente al ser destruidos tantos buques, sino también porque teniendo posesión de las Filipinas, los americanos podrían asfixiar el suministro de combustible a Japón. Sin suficiente combustible, Japón no podría continuar operando con sus buques restantes, ni mantener su poderío industrial.

Aún así, por miedo a las inmensas pérdidas que los kamikazes podían causar, los americanos dudaron en hacer un ataque final desde la mar a Japón. En su lugar, utilizaron su propia arma secreta, la bomba atómica, que soltaron sobre Hiroshima. Los ataques aéreos en la forma como se usó por primera vez en el Golfo de Leyte, finalmente provocaron que el poderío naval se detuviera.

---

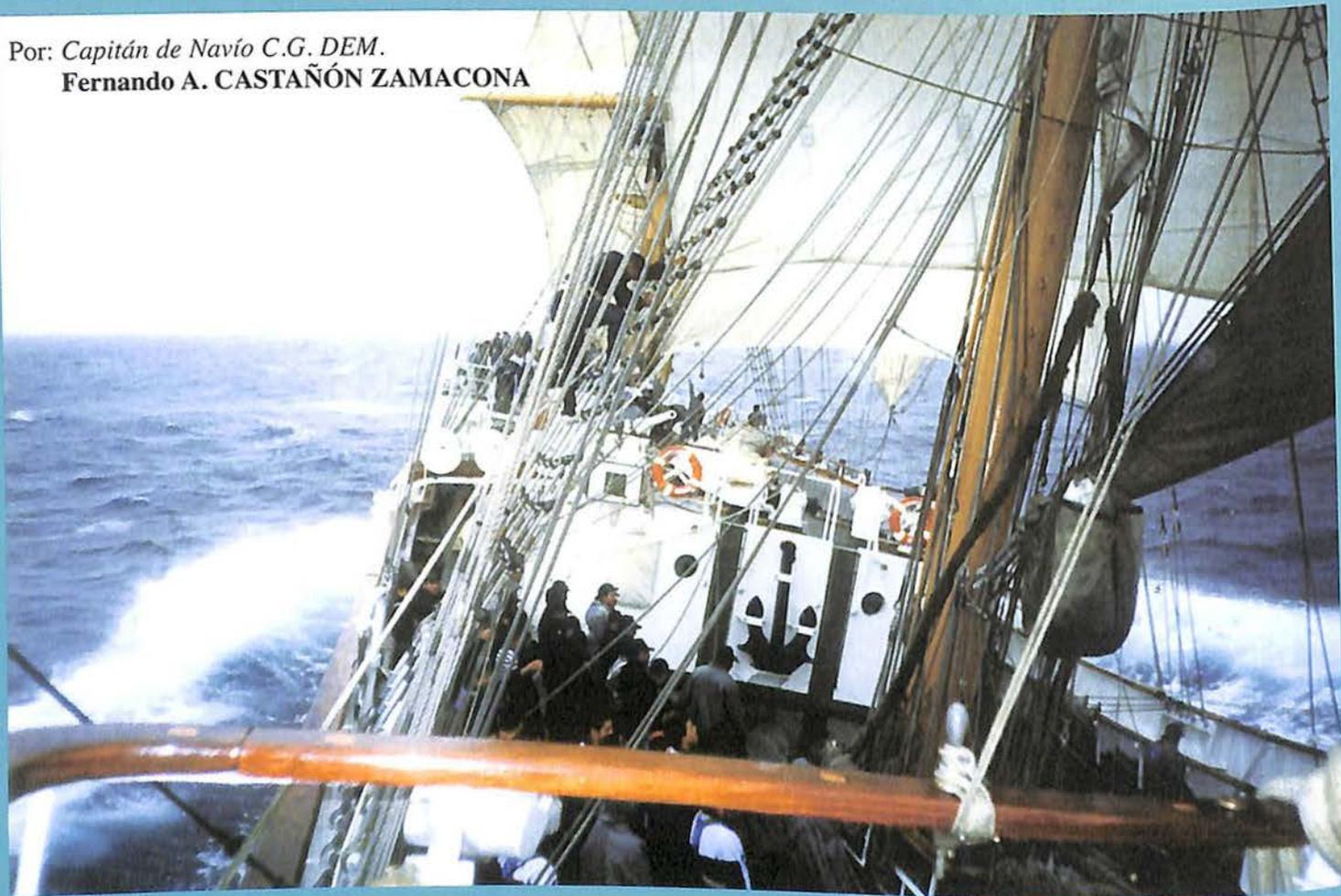
\* Tomado del libro:

HOWARTH, David. *Famous sea battles*. Italia. Little, Brown and Company, Boston Toronto. 1981. 185 pp.



# VIVENCIAS A BORDO DEL **CUAUHTÉMOC** DURANTE EL CRUCERO DE INSTRUCCIÓN EUROAMÉRICA 2000

Por: *Capitán de Navío C.G. DEM.*  
**Fernando A. CASTAÑÓN ZAMACONA**



*A bordo en la mar, 10 de agosto del 2000.*

**E**mocionado todavía por la exitosa participación del *Cuauhtémoc*, escribo estas líneas para contar algunas vivencias ocurridas durante la "Cutty Sark Tall Ship's Race Baltic-2000".

Comenzaré diciendo que visitamos Gante, en Bélgica, y fuimos bien recibidos tanto por las autoridades locales como por el personal de nuestra embajada. Hubo la oportunidad de caminar por los alrededores. Conocí lo atractivo de Bruselas, un poco

de Gante y mucho de Brujas. Posteriormente, visitamos durante dos días el puerto base de la flota de guerra de alta mar de Alemania: Wilhelmshaven; aunque las autoridades civiles y navales siempre fueron muy amables, no hubo mucha interacción con la población debido a que hizo frío.

Aún con mucho frío, entramos al Báltico por el skagerrak, ya que por la altura del buque no pudimos utilizar el canal de Kiel. Una vez en el Kattegat el clima mejoró, navegamos de noche por la sonda,

frente a Copenhague, y surcamos sin práctico el canal de Drager de sólo 400 yardas de ancho y un poco más de cuatro metros de agua bajo la quilla; fue muy excitante.

Todavía con buen tiempo arribamos a Gdansk, en Polonia. Aunque ese día empezó a llover, pudimos disfrutar del intenso calor humano e identificación que los polacos tienen con nosotros. La ciudad me pareció interesante, los funcionarios civiles y navales con quienes conviví, así como empresarios y cónsules hono-

rarios de diferentes países en Gdansk, me permitieron tomarles afecto, situación que no había imaginado por la gran diferencia entre razas, raíces y localización geográfica entre ambos países, sin embargo, las similitudes: ambos vecinos de un poderoso (dos en el caso de Polonia), y quizás el catolicismo, dieron como resultado esa inesperada afinidad.

Como todo lo bueno termina pronto, pasaron los tres días de nuestra estancia en Gdansk y zarpamos, no sin realizar un desfile de veleros con los buques y embarcaciones participantes, mismo que resultó muy emotivo ya que nuestros nuevos amigos nos acompañaron caminando por los muelles o en pequeñas embarcaciones.

Al dislocarse el desfile nos concentramos afuera del gran golfo de Gdansk para la regata a Helsinki, la cual inició a las 18:00 horas con un viento fresco que nos permitió, ciñendo a rabiarse, largar poco a poco a toda la flota. El viento fresco es bueno para los buques grandes como el nuestro y malo para los pequeños, ya que permite aprovechar la gran superficie vélica del *Cuauhtémoc* a la vez que levanta oleaje, lo que afecta a los de menor porte. Aprovechamos al máximo los variables vientos del mar Báltico y del golfo de Finlandia, y conseguimos cruzar la línea de meta con 21 horas de anticipación a

nuestro más cercano competidor de la misma clase.

Entramos a Helsinki, donde encontramos nuevas sorpresas ya que suponía a los fineses gente extrovertida y extravagante; descubrí a personas más bien tímidas y en cierto modo conservadoras, aunque llenos de orgullo por su nacionalidad. La Embajadora de México en Finlandia, Señora María Teresa de la Garza Sandoval, nos atendió largamente, haciéndonos sentir en confianza, relacionándonos con la comunidad diplomática y proporcionándonos diversos apoyos y facilidades con ayuda de los consejeros asignados a su delegación. Nuestra estancia en esa capital fue todo un éxito, ocupando nuestra visita los principales espacios de prensa y televisión.

Al zarpe, el resto de la flota realizó un desfile de veleros por una ruta demasiado estrecha para las dimensiones del *Cuauhtémoc*, por lo que sólo participamos al principio y al final; aunque no desplegamos las velas por la estrechez del área, de igual modo fuimos los más fotografiados de la jornada, gracias a la gallardía de nuestra tripulación durante el zafarrancho de honores con que despedimos al puerto.

En ese punto dio inicio el Crucero en Compañía; enviamos a nueve Cadetes mexicanos y recibimos a cambio a

siete *trainees* de Polonia, Inglaterra y Alemania. En esta fase navegamos en unas rutas denominadas *freeways* (autopistas), establecidas entre cientos, por no decir miles de islas, islotes, rocas y demás, que aunque perfectamente señalizadas fueron para mí una nueva experiencia ya que nunca había navegado por rutas tan estrechas. Por supuesto, por ser un buque militar y por las dimensiones, traíamos práctico a bordo, lo cual hizo posible esa vivencia. En un punto del litoral tuvimos que abandonar el freeway, desembarcar al práctico y salir a mar abierto porque lo estrecho de la ruta no hacía recomendable su uso; fue bueno debido a que pudimos navegar a vela por algunas horas.

En inmediaciones de la punta más al sur del territorio continental finlandés tomamos un nuevo práctico para recalar en Hango-Hango (según se use el nombre finés o sueco), ahí pasamos la noche y pudimos visitar el lugar a la mañana siguiente. Al filo del mediodía, otra vez con el práctico a bordo, iniciamos nuevamente la navegación en conjunto con los participantes en la "Tall Ship's Race". En el recorrido por el archipiélago finés de esa área, pudimos dar las velas de cuchillo para alegría de los múltiples paseantes en botes y población ribereña de la ruta. Al anochecer fondeamos en inmediaciones de la isla Hogsara, donde desembarcamos y tuvi-

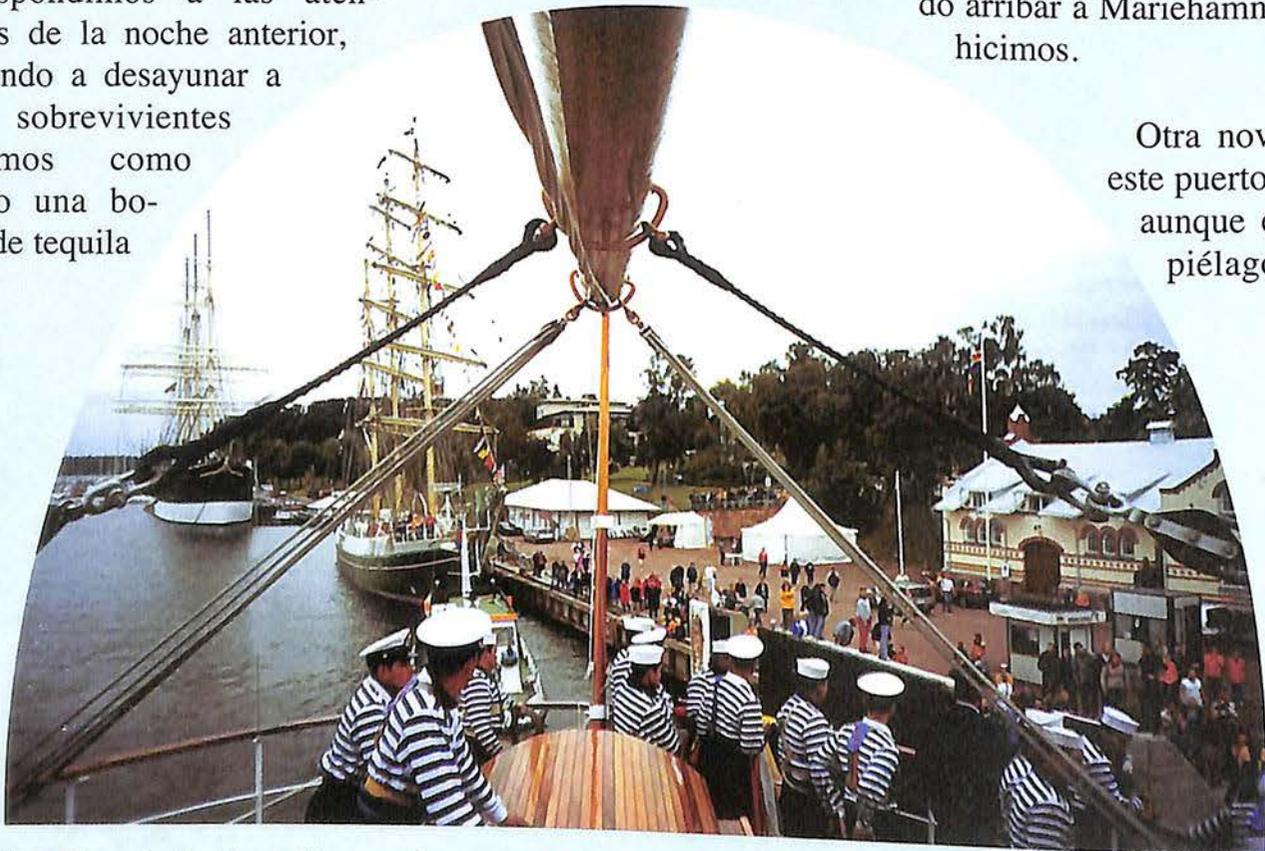
mos oportunidad de tomar un sauna y nadar en las aguas del archipiélago finlandés, además de paladear diversos platillos típicos del lugar, la mayoría, hechos a base de pescado.

A la mañana siguiente correspondimos a las atenciones de la noche anterior, invitando a desayunar a los sobrevivientes (dejamos como regalo una botella de tequila

En este lugar nos presentaron a un viejo magnate ya retirado, quien en un tiempo construyó y vendió 17 mil yates y veleros de mediano tamaño; visitamos su residencia, con un mirador en lo alto, a modo de puente de un buque. Al retornar a bordo, a

Vanden Oora, Comandante del buque de entrenamiento de Holanda, *Urania*, navegó junto a nosotros. Ese día no pudimos recalar con seguridad por las condiciones del viento y características de los fondeaderos, por lo que el práctico recomendó arribar a Mariehamn, lo cual hicimos.

Otra novedad es este puerto, porque aunque el archipiélago per-



y varias de vino), les dimos albóndigas enchipotladas con arroz blanco, las cuales comieron estoicamente. A las 08:00 horas desembarcaron y con un nuevo práctico iniciamos la travesía, aún dentro del archipiélago, ahora hacia la isla de NavuNagu; el resto de la flota se dispersó por diversos free-ways según su calado e intenciones.

Al mediodía fondeamos nuevamente, despachamos al práctico y recibimos al nuevo que nos guiaría al próximo día.

medianoche, disfrutamos por entre la neblina de la semi-penumbra que son las noches de Finlandia, de la hermosa vista del *Cuauhtémoc* con su arboladura iluminada con reflectores.

El siguiente día levamos anclas y navegamos otra vez entre las islas, para llegar al archipiélago de Aland, teniendo oportunidad de navegar a vela durante una hora por el mar interior, alcanzando hasta 12 nudos de velocidad. En esta ocasión el buen amigo Robert

tenece a Finlandia, no utilizan para nada ese idioma, sino el sueco; y las costumbres y forma de ser difieren de las que conocí en Helsinki; en lo que sí se parecen es en su completa identificación con el mar y lo relacionado con él. Aquí nos recibió un antiguo amigo del buque, el Señor Max Rude, quien lo atendió en la visita previa de 1996 y a quien conocí en Gdansk. Optimizando el programa visitamos los principales sitios de interés y disfrutamos de su sabrosa comida (papas y pescado).

Como en otros puertos, aproveché para continuar visitando a los amigos (de los buques del año pasado y los de este año), teniendo oportunidad de ser agasajado por los daneses del *Georg Stage* con una comida tradicional de su país, la cual fue generosamente regada con cerveza y aquavita, y bajo los armónicos acordes del violín que una joven trainee interpretaba en cubierta, pasó a formar parte de mis más memorables recuerdos.

Hubo un desfile de tripulaciones y como es tradicional, los Cadetes dejaron magnífica impresión por su gallardía, marcialidad y presentación. Al finalizar éste, se efectuó una ceremonia de premiación en la que se conformó muy buen ambiente ya que gracias al retraso del alcalde, los

Cadetes y demás trainees organizaron tremenda batucada.

Se otorgaron diversos premios. Los Cadetes mexicanos recibieron un presente especial por su participación durante la convivencia en

Hogsara; aunque había escuchado algo al respecto, fue para mí una verdadera sorpresa. En este puerto, durante la cena de Capitanes y nuevamente en compañía de nuestra embajadora, quien voló de Helsinki para el evento, tuve el honor de dirigir unas palabras de agradecimiento a las autoridades locales; aunque se trató del discurso más corto de la jornada, me pareció que fue apreciado por los asistentes.

El día del zarpe de Mariehamn, la Presidenta de Finlandia pasó revista a los buques desde el muelle y se le hicieron los honores de ordenanza en formación de

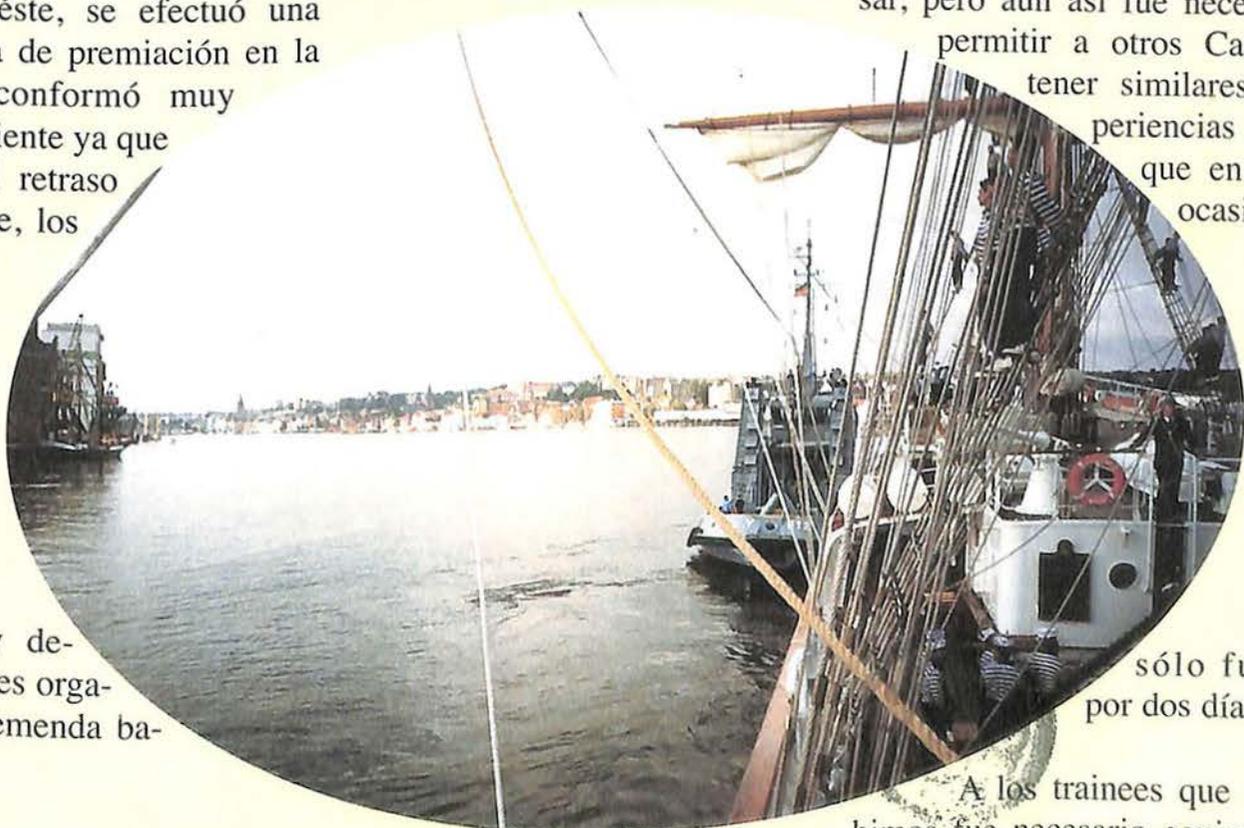
Cadetes, de igual manera comentó sobre su aprecio por nuestro país.

El nuestro fue el primer buque, después del presidencial, en la columna del desfile de veleros. Al finalizar efectuó revista a la flota; se dispararon las 21 salvas de ordenanza a la Presidenta, al paso del buque insignia.

Para esta pierna del crucero también intercambiamos Cadetes, aunque me costó recuperar a los anteriores ya que al parecer fueron tan eficientes y se comportaron tan bien, que los Capitanes de los buques que visitaron no los querían regresar, pero aun así fue necesario permitir a otros Cadetes tener similares experiencias aunque en esta ocasión

sólo fuera por dos días.

A los trainees que recibimos fue necesario equiparlos con prendas de reaprovechamiento, ya que algunos no traían calzado o abrigo adecuado para las actividades en la barandilla. También efectuó un recorrido por el buque, manifestando gran interés por la vida a bordo y la rutina de los





arboladura de este buque. Se les capacitó para subir por alto, amén de integrarlos a la rutina de Cadetes, guardias incluidas, etcétera; estoy seguro que también para ellos ésta fue una experiencia inolvidable.

De acuerdo al programa arribamos al punto de embarque del práctico de Estocolmo y procedimos a hacer por la entrada a esa legendaria ciudad y puerto. Los paisajes que vimos en el archipiélago sueco son dignos motivos para historias mitológicas, de gnomos y de antiguos guerreros; ¡realmente bello! Y la ciudad, acorde a su entorno.

Entre desfiles de tripulaciones, premiación deportiva, recepciones en otros barcos, la visita al museo del navío *Wasa*, y agradables y educativas pláticas

sobre múltiples temas con el embajador de México en aquél país, pasaron los tres días de nuestra estancia.

Como de costumbre, nuestro buque atrajo la atención ya que la presencia de Cadetes y tripulación con sus uniformes y su carácter amable y comunicativo, inusual en esas tierras, impidió que pasaran desapercibidos.

Al zarpe se realizó un desfile de veleros; el Rey de Suecia pasó revista a la columna a bordo del buque de entrenamiento de la Armada sueca, *Falken*. En esta ocasión no hicimos honores al cañón por no haber coordinado al respecto con la parte sueca, y no me atreví a iniciar los cañonazos, no fuera a ser que

me contestaran con los de verdad; sólo efectuamos saludos al silbato en formación de barandilla.

Esa tarde fondeamos a orillas del archipiélago y celebramos el vigésimo octavo aniversario de la recepción del buque, hubo una cena-buffet sobre cubierta, invitamos a los alemanes del *Alexander Von Humbolt*, que estaban fondeados cerca; enviaron una representación de cinco elementos, pusimos música, partimos el pastel y todo mundo se fue a descansar para iniciar frescos la regata.

Al día siguiente, entre una mancha de veleros y embarcaciones a motor iniciamos la regata Estocolmo-Flensburg, pudiendo lucir todo



nuestro velamen entre siete buques más de clase "A" y nueve de clase "B" que zarparon poco después, además de los 60 veleros de clase "C". La carrera fue accidentada por la geografía del área y la ruta que por reglamento había que seguir, sin embargo, oportunas maniobras y afortunadas predicciones meteorológicas nos permitieron ponernos en primer sitio de los buques de nuestra clase, posición que no perderíamos sino hasta la última jornada. Durante la regata se puso de manifiesto la pericia marinera adquirida durante el cruce del Atlántico, virando en varias ocasiones por avance con vientos flojos y en una de ellas con sólo dos nudos de velocidad.

El día previo a la finalización de la regata nos retiramos temporalmente de la

misma para acudir al auxilio de un velero clase "C", quien tuvo un lesionado con sangrado uretral que alarmó a su skipper, por lo que solicitó ayuda. En poco tiempo hicimos rendenvouz con el *Black-Diamon* de bandera británica, recogimos al lesionado que afortunadamente no estaba grave y nos reincorporamos a nuestra posición probable para continuar la regata. Al día siguiente se dio por finalizada e inexplicablemente, quizás por diferencia de equipos de posicionamiento, la situación del buque italiano *Palinuro*, le permitió obtener con factor de corrección de tiempo aplicado, el primer sitio; otro barco muy rápido y moderno obtuvo el segundo lugar, y nosotros el tercero.

Arribamos a Flensburg, encontrándonos con un pueblo

lleno de visitantes, todos ellos entregados a ver, conocer y disfrutar el ambiente marino formado por la presencia de los barcos de la regata. El Contralmirante Brahmns y su familia nos esperaban en puerto y tuvimos oportunidad de intercambiar impresiones. Luego se efectuó la recepción de Capitanes en el museo marítimo; saludamos a los amigos de los buques que se incorporaban al festival en ese puerto; la recepción se llevó a cabo en el *Palinuro*, y rematamos a bordo del *Cuauhtémoc* con una velada de Capitanes: el noruego, dos suecos, el holandés, danés, alemán, y Holly Holiins, reportera especializada en vela. La reunión finalizó a las cuatro de la mañana y tres horas después arrancamos de nuevo. El holandés llegó con su tripulación para subir por alto y subí con él,

luego realicé un paseo por el fiordo en un viejo vapor, por cortesía del alcalde de Flensburg.

Platiqué con Janka Bielak, Peter Newel, la Capitana del *Sandfjord* y su first mate; ahí como que noté algo en el ambiente que me hizo pensar en la posibilidad de ganar el Cutty Sark, pero me regresé rápido para acudir a la recepción de los buques suecos y luego al desfile de las tripulaciones, para terminar en la plaza de la iglesia de San Nicolás, en la ceremonia de premiación.

Este evento, sin duda alguna el más emotivo de todos, estuvo enmarcado, desde mi punto de vista, por la palpable excitación y el suspenso sobre el otorgamiento del trofeo Cutty Sark. Inicialmente entregaron los premios a los primeros lugares de las diferentes clases; obtuvimos el tercer lugar de la clase "A". De en-

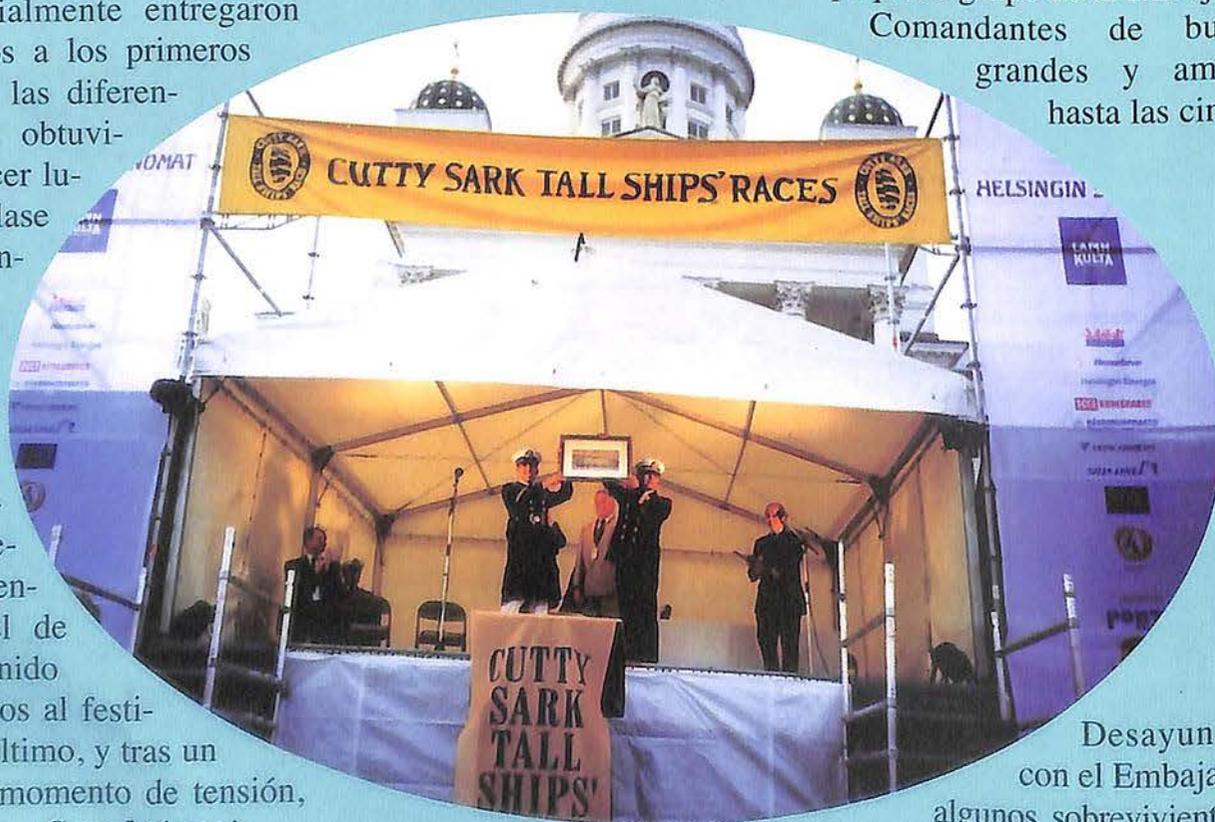
tre los premios especiales nos entregaron el de "Buque venido de más lejos al festival". Por último, y tras un torturante momento de tensión, el ganador... ¡*Cuauhtémoc*!

Vi el rostro de algunos miembros de la tripulación que se encontraban en las cercanías, y bueno, ni qué decir de la satisfacción, alegría, orgullo y agradecimiento; subir al estrado, ver a los Capitanes y a los skippers aplaudiendo, a las tripulaciones en gran algarabía y por último a los uniformes negros del *Cuauhtémoc*, que se abalanzaron para tomar el estrado por asalto. En ese momento me preocupé porque no atropellaran al Señor Barrygreen, quien sostenía el trofeo junto conmigo, después dejé de preocuparme por él y empecé a hacerlo por mí, ya que la excitación subía y subía, hasta que poco a poco menguó para ser una tropa feliz pero controlada.

Regresamos a bordo y pude recibir al Embajador

Roberto Fiedrich, a quien ya había conocido durante la estancia en Wilhelmshaven; lo sorprendí con la noticia. Poco después arribó el Agregado Naval, para esto el buque ya se encontraba listo para la recepción oficial. El trofeo se encontraba con un vigilante de vista, situado en un lugar preferencial, para disfrute y admiración de todos los asistentes.

La recepción fue un éxito, los casi 350 invitados se encontraban, a mi juicio, muy contentos; partieron el pastel con el logotipo de las regatas, la esposa del Comandante de la Flota de la Armada alemana y la del Director de la Compañía Cutty Sark. La recepción finalizó alrededor de la una de la mañana, mientras que para un pequeño grupo de la embajada y Comandantes de buques grandes y amigos, hasta las cinco.



Desayunamos con el Embajador y algunos sobrevivientes de la noche anterior; me despedí

del Embajador que regresaba a Berlín para acudir al briefing de Capitanes, a fin de coordinar el desfile final de veleros, realizar la evaluación crítica y emitir sugerencias sobre los eventos.

Regresé a comer, despedir amigos, atender visitantes y observar la fiesta final que los Cadetes dieron a los trainees de los otros buques, para luego acudir a la cena de Capitanes, ésta también fue muy emotiva. Me senté al lado de la Señora Janka Bielak, en la mesa de los polacos, ahí pude saludar al Director de la Academia Naval de Gdynia, que también nos acompañó durante la vista a Gdansk.

Finalizando la cena atendí una invitación del Capitán Frank en el *Otama II*, de bandera australiana, donde escuchamos canciones rusas y polacas. También bebí un ron australiano de igual octanaje al de la gasolina.

La mañana del día del zarpe fue para despedirnos de los amigos; muchas jóvenes se quedaron con los ojos brillantes en el muelle. A nuestro agregado también lo vi emocionado. Despedimos al puerto en zafarrancho de honores, con la gente sobre las vergas, cantando los himnos del buque y de la *Heroica Escuela Naval Militar*.

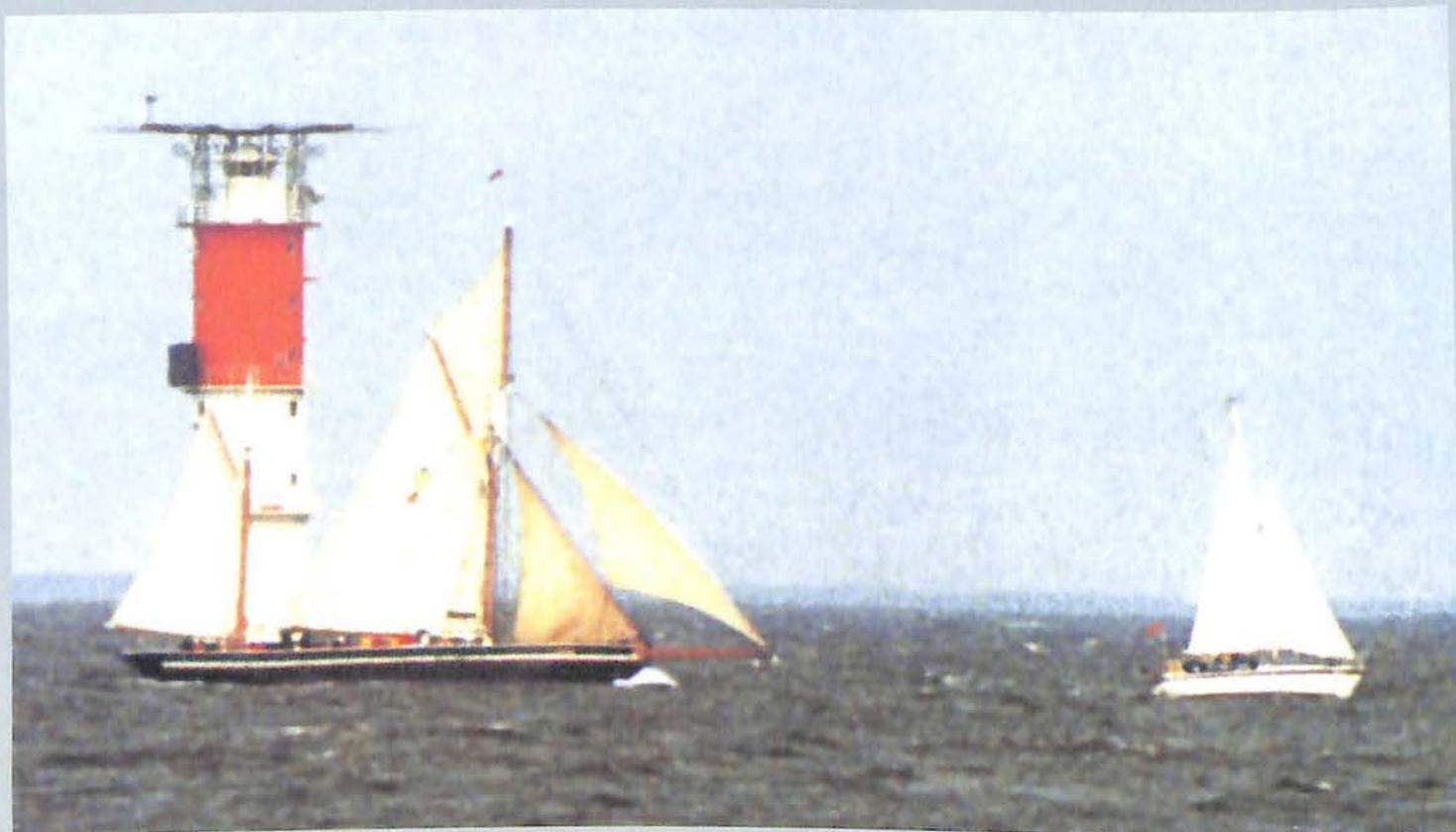
Aguantamos con máquina el viento fresco, a la voz del hábil piloto y salimos al desfile casi al final de la columna.

Al cruzar frente al vapor *Alexandra*, sede de las autoridades, efectuamos en formación de barandilla honores al silbato, inmediatamente pasamos hacia aguas claras donde dimos todo el aparejo, digno de cierre para tan magníficas jornadas. De esta manera fue como nos despedimos.



# Crucero en Compañía

Por: *Cadete de cuarto año*  
Alejandro HERNÁNDEZ GUAPO



A bordo, en la mar, 18 de agosto del 2000.

La grata noticia de ser elegido entre los nueve Cadetes que participarían en el crucero en compañía la dio el Comandante del buque; la noticia nos llenó de emoción y regocijo. Muy de mañana, del siguiente día, nos dirigimos hacia las embarcaciones asignadas a cada uno, aún intrigados por la nueva experiencia que se iniciaba. Nos encaminamos hacia el atracadero de los pequeños pero fascinantes veleros. Entre comentarios y planes de viaje el grupo se desintegraba a la vez

que identificaba y se incorporaba a su "nueva" embarcación.

Maletas en mano después de un corto recorrido, el turno llegó a nosotros. Mi compañero Fourzán Moreno y yo identificamos al *S/Y Magnolia*, de Polonia, embarcación de 73.12 pies de eslora y 10.12 pies de manga. Al arribar a ella fuimos recibidos por el Capitán Yurek, persona muy agradable y atenta que nos dio la bienvenida a bordo y nos invitó a desayunar, como se dice en México "más vale llegar a tiempo que ser invitado" y como típicos

Cadetes navales aceptamos de buena manera, a pesar de haberlo hecho minutos antes en nuestro buque.

Durante el desayuno no se hicieron esperar las presentaciones protocolarias, ahí conocimos a nuestros anfitriones, quienes compartirían con nosotros las inolvidables experiencias de este crucero: Marcín y Pawex, Oficiales de navegación; Kuba, el Oficial logístico; Tomac, el cocinero y Savak, el tripulante; todos ellos jóvenes contemporáneos entre los 17 y 25 años de edad.

Después de realizar algunas compras de avituallamiento zarpamos. Al iniciar el desfile de veleros, Fourzán fue el designado para llevar el timón, y bajo las directivas del Capitán nos arrumbó para ocupar nuestra posición en el evento, dirigiéndonos hacia la salida del puerto, donde tuvimos por vez primera la oportunidad de contemplar (sin ser protagonistas), la majestuosa presencia del Buque Escuela *Cuauhtémoc*, situación que aprovechamos para saludar a su tripulación y efectuar el saludo militar con la

autorización del Capitán Yurek, haciendo los honores al pito marinerero al paso del majestuoso Caballero de los Mares. Continuamos en el desfile y tomamos el rumbo hacia el archipiélago finés. Incorporarnos a las guardias de navegación no fue novedad, aunque a diferencia de lo acostumbrado la cantidad de elementos disponible para cada una era sólo de tres, a pesar de ello disfrutamos de esa excitante experiencia totalmente distinta a las vividas a bordo del Buque Escuela de México.

Al caer la tarde, ya acoplados a nuestro equipo, un velero de tres palos entabló comunicación con "nuestro" velero y nos dio instrucciones para ser remolcados hasta el lugar de fondeo ya que navegábamos en aguas restringidas y la navegación nocturna resultaba difícil. Las noches en estas latitudes son también una nueva experiencia. A las 21:00 horas, cuando la oscuridad iniciaba, arribamos al primer fondeadero de la ruta donde ya una gran cantidad de veleros se habían concentrado dando la apariencia de ser otro puerto más de la regata, en ese lugar tuvimos la oportunidad de convivir con la tripulación del *Poliskilem*, velero de Polonia.

La cena a bordo llegó y como es natural en el Cadete naval, no se trataba de hacerse del rogar. Antes de dirigirme hacia el baño para asearme las manos (lugar por supuesto reducido) me topé con lo que sería el alma de nuestra convivencia, parte principal del acercamiento internacional a través de su lenguaje sin fronteras, ahí, colocada en su puesta posición, olvidada, encontré una guitarra, instrumento que nos permitió pasar momentos inolvidables con nuestros anfitriones y con otros trainees que se unieron al ambiente marino internacional, entonando canciones polacas y mexicanas, sobre todo la banda, que tanto agrado, creando un ambiente de camaradería a lo largo de nuestra grata ruta de navegación.



Al amanecer, después de llevar anclas, arribamos a Hango, puerto más al sur de Finlandia, no sin antes admirar los espectaculares paisajes que ofrecen las islas Alan, panorama que fue mejor apreciado sobre la cubierta del velero, con una aromática taza de té caliente y un buen tabaco, tradición mantenida por el distinguido Capitán Yurek. En Hango tuve la fortuna que tienen pocos Cadetes del *Cuauhtémoc*, es decir, contemplar el espectáculo marinero más fascinante; las subidas por alto y a lo lejos a las órdenes del pito marinero del Buque Escuela *Cuauhtémoc* que lucía en todo su esplendor el zafarrancho de honores al zarpar del puerto finés.

Me atrevo a confesar que jamás imaginé el bello espectáculo que muestra el zafarrancho de honores y que otras personas tienen oportunidad de contemplar en el Caballero de los Mares, el cual partió en ese momento, mientras nostálgicos mi compañero y yo lo veíamos perderse en el horizonte marino. Regresé a la realidad al recibir la invitación de ir de compras y recorrer por última ocasión el centro de aquel pequeño puerto, antes de zarpar hacia Hogsara, isla del archipiélago donde arribamos por la noche (aún con claridad), ahí nuevamente departimos con juegos y competencias con la tripulación de los otros veleros.

Al concluir las actividades retornamos a bordo para seguir conviviendo con la tripulación mixta del *Laura*; el ambiente estaba amenizado por los cantos internacionales al compás rítmico de la guitarra, donde yo era el protagonista. Muy entrada la noche, mejor dicho, en la madrugada, quedamos impactados al recibir la

típicos de Finlandia, a los que fuimos invitados por el Capitán y su tripulación. La experiencia resultó agradable, sobre todo cuando la asistencia es mixta. Entre paisajes, eventos, convivencias y conciertos musicales, se acercaba a feliz término el final del crucero en compañía, para continuar con Mariehamn, destino final del recorrido.



invitación a nadar; las bajas temperaturas y las heladas aguas del lugar nos resultaron diferentes; al grito de ¡México! ¡México! la tripulación nos esperaba dentro del helado líquido del cual salí ayudado por una bella chica que me miraba sorprendida por mi arrojo y valentía.

Las experiencias a través de este crucero fueron variadas y espectaculares, no puedo dejar de mencionar los baños sauna

En este puerto, la despedida triste y emotiva con la tripulación del *Magnolia*, marcó para siempre nuestras vidas. La convivencia internacional a través de los eventos de la vela y el ambiente marino que me ha tocado vivir, han quedado grabados en mi mente. Todos y cada uno de los sucesos que he convivido con nuestros amigos de diferentes partes del mundo nacieron en unos cuantos días pero se han quedado conmigo para siempre.

# Crucero en compañía

Por: Cadete de cuarto año  
Benito JARA MARTÍNEZ



**A bordo en la mar, Mar Báltico, agosto del 2000.**

La experiencia más emocionante y sin duda inolvidable de este crucero, se presentó cuando fui seleccionado para formar parte durante dos días de la tripulación del velero *Spaniel*. Durante estos dos días fui contagiado por el amor y la pasión que sienten estas personas por la navegación a vela.

El Señor Gunars Steinerts, Capitán del velero, me recibió y presentó a la tripulación compuesta por ocho elementos (un Capitán, tres hombres y cuatro mujeres). Posteriormente

asenté mis datos donde se registraban todos los tripulantes, integrándome así a la dotación del *Spaniel*.

Al zarpar del puerto de Marihamn participamos en el desfile de veleros, durante el cual ocupé el puesto de timonel, al pasar frente al buque insignia, nuestro buque, demostró respeto a la Presidenta de Finlandia, arriando e izando rápidamente la bandera de Letonia, nación a la que pertenecía toda la tripulación.

Como a las 20:00 horas de la segunda noche fuimos a un sauna, por cierto, fue la primera

vez que asistí a uno; ya que habíamos estado cierto periodo de tiempo expuestos al calor, salí y me di un regaderazo con agua fría, al día siguiente me sentía muy bien, saludable.

Algo que recuerdo muy bien son las palabras del Comandante del Buque Escuela *Cuauhtémoc*, quien nos dijo: "Caballeros Cadetes, por su entrega y dedicación, así como por su buena conducta, fueron seleccionados para ser tripulantes de intercambio, por lo que les felicito y exhorto a responder en todas las situaciones en las que se vean involucrados a bordo de sus nuevos destinos; a

partir de que pisen sus cubiertas ustedes pertenecerán al velero que se les asignó y por el periodo que estén en ellos, se apegarán a la doctrina de la embarcación.

Las comidas que me ofrecieron me gustaron bastante e incluso tuve la oportunidad de ayudarles a preparar ensaladas. Cierta día Sigita se encontraba preparando hot cakes

Fue una experiencia totalmente nueva para mí, ya que la tripulación era mixta; las dimensiones de manga y eslora del velero son aproximadamente 10 veces menor a las del *Cuauhtémoc*, las maniobras a bordo sólo se hacen con tres velas, la cangreja, foque y spinnaker. Resulta muy impresionante la devoción de estas personas por la navegación a vela; aprovechan sus vacaciones para

grandes escoras, es lo que hace fluir la adrenalina, la sensación de peligro, de amenaza de las fuerzas de la naturaleza, es todo un desafío para los marinos con garra que desean conquistar los océanos.

Los jóvenes y bellas mujeres de la tripulación me cautivaron y llamaron mi atención por el entusiasmo con que participan al navegar. Es increíble el

grado de adiestramiento de un joven de sólo 16 años, de quien inclusive el Capitán atendía sugerencias, sin duda conocía plenamente todas las maniobras de este velero.

Durante la primera travesía lo más importante fue que aproximadamente a las 16:00 horas el viento soplaba con 20 nudos y navegábamos con visibilidad restringida

debido a una cortina de niebla, por lo que se estableció un puesto de serviola en la proa del velero. Arribamos a un poblado como a las 20:00 horas y a continuación preparamos una cena. Noté que en las comidas de los tripulantes de este velero, la ensalada de verduras está presente en todos los platillos.



para merendar, pero éstos se le pegaban a la sartén y se quemaban; me dijeron que les ayudara a prepararlos, por lo que les hice notar que le faltaba consistencia a la masa, a la que agregué harina para hacerla más gruesa; dio resultado y así degustamos de unos excelentes hot cakes.

disfrutarla, situación que es diferente a la mía ya que me encuentro cursando el octavo semestre de la carrera para ser Oficial naval.

Sentir y disfrutar la navegación cuando el viento sopla arrachado, provocando que se hinchen las velas y ocasionar



Al siguiente día, la navegación fue excelente ya que alcanzamos hasta 12 nudos de velocidad. Se trazó la derrota rumbo a una pequeña isla en la que pernoctamos, para emprender a la mañana siguiente el último día de navegación, cruzando el archipiélago sueco.

El arribo a Estocolmo, Suecia, fue casi al mismo tiempo que el del Buque Escuela *Cuauhtémoc*, por lo que tuve la oportunidad de tomarle fotos desde otro ángulo, fuera de él.

En mi opinión, las travesías con intercambio de

tripulantes son muy provechosas porque permiten entablar amistades y compartir conocimientos. Estoy muy satisfecho por la oportunidad de haber participado en la segunda etapa de intercambio de tripulaciones de Mariehamn a Estocolmo.



# XXXIX ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

DE LA ASOCIACIÓN DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR, A.C.

Por: *Primer Maestre SAIN. L.C.C.*  
Lilián ESTRADA SANTANA



Con la finalidad de estrechar las relaciones fraternales entre sus socios y entre las asociaciones similares del país y del extranjero, fomentar la elevación cultural y científica de sus socios, así como la difusión de las tradiciones marítimas y la exaltación de la memoria de nuestros Héroes Navales, el 2 de marzo de 1960 nació de manera oficial la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, A.C. Para cumplir y fortalecer tales objetivos, los integrantes de la asociación organizan y se congregan cada año en una Asamblea General Ordinaria,



por lo que la emisión número XXXIX, correspondiente al presente año, se realizó del 18 al 22 de octubre, en la ciudad de Torreón, estado de Coahuila, de Zaragoza.

La ceremonia de inauguración se realizó a las 10:00 horas del día 19 de octubre, en las instalaciones del Teatro Isauro Martínez, en Torreón. Dentro de este acto también le fueron entregadas las llaves de dicha ciudad, al Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina y Presidente de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar.

Cabe agregar que un día antes le habían otorgado las llaves de la Ciudad de Gómez Palacio, Durango. En el primer caso las palabras de agradecimiento estuvieron a cargo del Cadete Miguel C. Carranza Castillo, quien expresó algunos hechos históricos del mencionado estado de la República, así como su gratitud.

de preámbulo a la lectura y firma del acta de entrega del obelisco al pueblo de Torreón. Para concluir el acto cívico, el Cadete Presidente, acompañado por las autoridades integrantes del presidium, depositaron una ofrenda floral y montaron una guardia de honor en el obelisco de reciente inauguración.

municipio. En el segundo caso les correspondió hacer tal ofrecimiento al Cadete Guillermo García Santillana, integrante de la Junta Directiva, y al Capitán de Fragata SMN. MN. César Amora Aguilar.

El último día de celebración, el sábado 21 de octubre, la sesión plenaria dio inicio en el Teatro Isauro Martínez, donde en punto de

Ya en la asamblea, el día viernes 20 de octubre se realizó la inauguración del obelisco a los Héroes Navales del 21 de abril de 1914, ubicado en el Parque de la Tortuga, en Torreón. La ceremonia estuvo presidida por el Licenciado Enrique Martínez y Martínez, Gobernador Constitucional del estado de Coahuila, y el Almirante Lorenzo Franco, quienes estuvieron acompañados por miembros de la Junta Directiva de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar.

El espacio musical del acto cívico estuvo a cargo de la Banda Sinfónica y el Coro de la Secretaría de Marina, bajo la dirección del Capitán de Fragata Músico Naval César Amora Aguilar, lo cual sirvió

Al mediodía, y ya



en Gómez Palacio, Durango, los Cadetes Alfonso Aznar y Luebbert, Raúl Galván Villanueva y Jaime Mejía Michel, depositaron una ofrenda floral y montaron una guardia de honor ante el busto de Francisco Zarco. De igual manera, en Ciudad Lerdo, Durango, el busto de "Melquíades Campos Esquivel" se engalanó con una ofrenda floral; en ambos casos le fue entregada una metopa a cada

las 12:20 horas arribaron el Gobernador del estado de Coahuila, Presidentes Municipales y el Comandante de la Decimoprimer Región Militar. Finalmente, para cerrar con broche de oro, a las 12:30 horas se efectuó la Ceremonia de Clausura de la XXXIX Asamblea General Ordinaria, por parte del Gobernador Constitucional del estado de Coahuila.

Dentro de la clausura se llevó a cabo la premiación de los ganadores del concurso Timón de Oro, así como la develación de la placa de reinauguración del kiosco de la Plaza de Armas de Gómez Palacio, Durango.

# OBRAS Y SERVICIOS\*

## LAS MEDIDAS PREVENTIVAS SON DETERMINANTES PARA DISMINUIR LOS EFECTOS DE LOS SISMOS

**"Con las experiencias acumuladas, los habitantes y el Gobierno de la ciudad unimos esfuerzos para disminuir los daños a personas y estructuras, causados por sismos"**

**"Estas son algunas acciones del Gobierno del Distrito Federal para la atención de emergencias sísmicas"**

El Gobierno del Distrito Federal ha puesto especial atención a la prevención para enfrentar emergencias sísmicas, a través del desarrollo y optimización de disposiciones y medidas tendientes a disminuir en lo posible los daños a estructuras y a personas, causados por sismos de alta intensidad. Asimismo, continúa realizando estudios e investigaciones en colaboración con diversas instituciones de educación superior, sobre el origen y características de estos fenómenos y ha incrementado la organización y coordinación para la atención de emergencias.

### PLAN DE ACCIÓN PARA EMERGENCIAS SÍSMICAS

Este Gobierno tiene estructurado un plan de acción detallado para cuya operación cuenta con un Manual de Procedimientos Internos para Casos de Emergencia Sísmica, el cual consiste en responsabilidades preasignadas a cada una de sus Secretarías y Direcciones Generales, con cobertura a toda la ciudad de México. En lo que corresponde al sector obras y servicios, se procede inmediatamente después de ocurrir un sismo, a revisar cuidadosamente los sistemas vitales y la infraestructura de las obras con que cuenta la ciudad y a partir de esta revisión conocer las condiciones físicas de esta infraestructura: túneles y conducciones, plantas de bombeo de agua potable, tanques de almacenamiento, redes troncales y secundarias de distribución de agua; plantas de bombeo de drenaje y desagüe pluvial, colectores del drenaje, primarios y secundarios; estaciones y líneas del Metro; escuelas públicas, mercados, hospitales, estaciones de bomberos y otros edificios públicos; vialidades (incluyendo puentes peatonales y vehiculares) y demás obras de esta infraestructura.

Esta movilización inmediata y organizada ha permitido en corto tiempo un conocimiento sistematizado de la situación y su atención prioritaria consecuente.

## SEGURIDAD ESTRUCTURAL

En lo que corresponde a la seguridad estructural de inmuebles en la ciudad de México, el Gobierno del Distrito Federal efectúa una nueva revisión del Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal y sus Normas Técnicas Complementarias para Diseño y Construcción, con el propósito de aumentar la seguridad de las edificaciones de la ciudad.

La información de las principales características de daños que se han tenido en la capital, ocasionados por sismos, han sido de utilidad para mejorar criterios de diseño sísmico y para actualizar criterios de planeación urbana.

Es importante señalar que el Gobierno del Distrito Federal, además de la participación de sus profesionales, técnicos y demás personal que tiene a su cargo la infraestructura y los servicios de la ciudad, cuenta con la colaboración voluntaria de más de mil Directores Responsables de Obra, profesionales especializados en seguridad estructural, quienes dentro del Programa de Evaluación de Daños a Edificaciones, por Sismos y debidamente acreditados, realizan cada uno la revisión de los inmuebles de dos manzanas que les han sido asignadas previamente, ubicadas en las zonas de alto riesgo.

## SISTEMA DE ALERTA SÍSMICA

El Gobierno del Distrito Federal, adicionalmente a los planes de emergencia para el caso de sismos de gran intensidad, patrocina y coordina la operación del Sistema de Alerta Sísmica, con el Centro de Instrumentación y Registro Sísmico, dependiente de la fundación Javier Barros Sierra, institución que tuvo a su cargo el diseño y la construcción de este sistema computarizado de avanzada tecnología en la instrumentación y telecomunicación de aviso temprano de temblores fuertes.

El sistema cuenta con 12 estaciones en la región de la costa del estado de Guerrero, que proporcionan una señal de aviso a la ciudad de México cada vez que ocurre un temblor importante en la brecha de Guerrero. La señal llega a la ciudad aproximadamente 60 segundos antes de que lleguen las ondas sísmicas del temblor. En la ciudad existen actualmente 119 lugares en donde hay instalado un equipo de Alerta, entre ellos: el Centro Nacional de Prevención de Desastres, la Cruz Roja, instituciones de protección civil, algunas escuelas y algunas dependencias gubernamentales del Distrito Federal y del Estado de México.

La gran utilidad de este sistema es que permite contar con aproximadamente 60 segundos para que los habitantes de la ciudad procedan de inmediato a realizar acciones previamente definidas, para colocarse en la situación más protegida posible, antes de que empiece el movimiento del suelo. Asimismo, permite acciones como: evacuar los salones de clase y edificios públicos; detener

operaciones quirúrgicas en los hospitales; suspender en las fábricas el funcionamiento de equipos y herramientas que implican riesgos; detener el Metro, entre otros.

Los receptores de la señal de alerta emiten un fuerte sonido intermitente; en forma automática alrededor de 20 estaciones de radio y televisión retransmiten la señal de alerta.

**"La República Mexicana se ubica en una zona de elevada actividad sísmica"**

## A. Posición original

**"Los sismos más importantes en México, son causados por la introducción de la Placa de Cocos, por debajo de la Placa Norteamericana"**

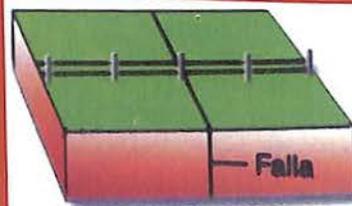
## LOS SISMOS EN MÉXICO

Es bien conocido que la República Mexicana se ubica en una zona de elevada actividad sísmica. Nuestro país está dentro del Cinturón Circumpacífico, que es una zona relativamente angosta alrededor del océano Pacífico, que corre desde el extremo sur de América, pasando por Chile, Perú, Ecuador, Colombia, América Central, México, Estados Unidos, Canadá y Alaska, para continuar después hacia Japón y las islas Filipinas y terminar en la isla sur de Nueva Zelanda. En esta zona se libera anualmente del 80% al 90% aproximadamente de la energía sísmica del mundo.

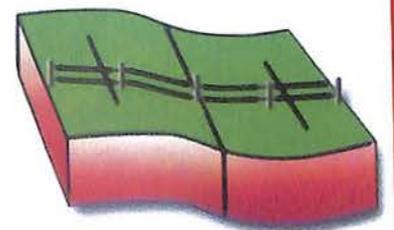
## ¿QUÉ ES UN SISMO Y CÓMO SE LIBERA ESA ENERGÍA?

Un sismo o temblor es una vibración de la Tierra y puede ser producido por causas muy diversas, entre ellas: explosiones, colapsos del techo de cavernas o minas, erupciones volcánicas, deslizamientos de taludes en montañas y acomodamientos de la corteza terrestre, fenómeno este último conocido como tectonismo. Los temblores más importantes por la intensidad que pueden alcanzar son precisamente los de origen tectónico.

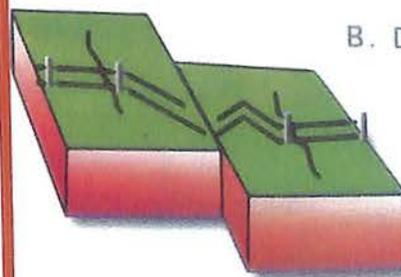
La Tierra está formada por capas concéntricas. La capa más superficial es la corteza, cuyo espesor es de alrededor de 30 km en los continentes y se reduce a 20 km en los océanos. El límite inferior de la corteza se conoce como discontinuidad de Mohorovicic. Por debajo está el Manto, que se extiende hasta una profundidad de 2 mil 900 km, donde se encuentra el núcleo de la Tierra.



A. Posición original



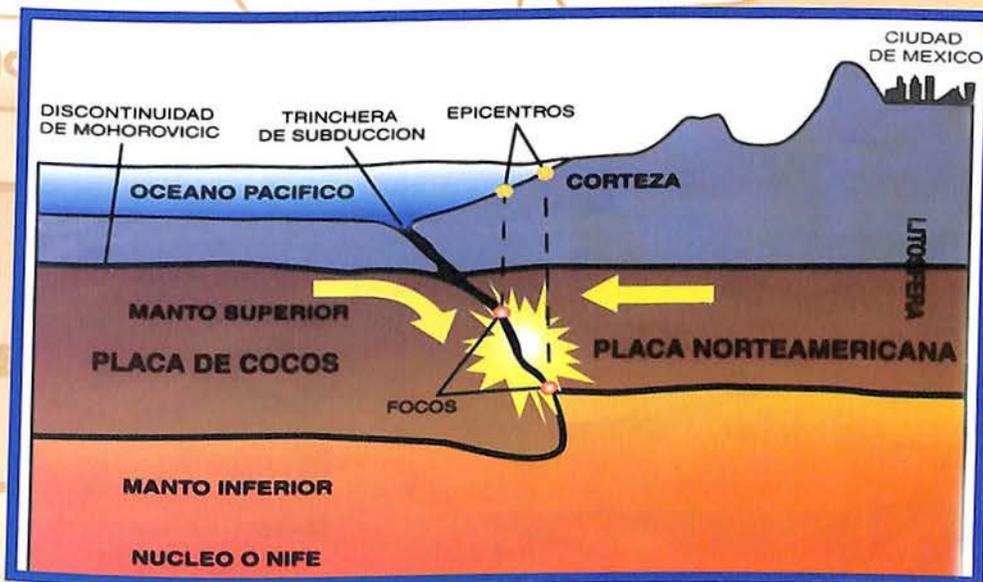
B. Deformación



C. Ruptura

La litósfera, con un espesor aproximado de 100 km, está constituida por la corteza y parte del Manto. Este cascarón, que es la parte externa de la Tierra, se comporta como un sólido, un cuerpo rígido, que sin embargo no es continuo, es decir, se encuentra dividido en pedazos; a estas porciones se les llama placas.

Las placas están en contacto y registran movimientos relativos. El recorrimiento en la zona de contacto entre dos placas no ocurre de manera continua y suave, a veces se deslizan paralelamente sobre sus márgenes, pero otras veces una se sumerge por debajo de otra, dando lugar al fenómeno de subducción, de tal forma que el esfuerzo se acumula hasta llegar a un nivel mayor de la fuerza de fricción entre las placas, generándose así un deslizamiento súbito que produce la liberación de una cantidad enorme de energía, haciendo vibrar el terreno, lo que constituye el temblor. La zona donde eso ocurre es el foco, que al proyectarse a la superficie de la tierra se le denomina epicentro.



**"Los efectos de la propagación de las ondas sísmicas en un sitio dependen de su distancia al epicentro y de las características del medio a través del cual viajan"**

Los sismos más importantes en México son causados por la penetración de la Placa de Cocos, por debajo de la Placa Norteamericana, frente a las costas de los estados de Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Michoacán, Colima y Jalisco.

Los efectos de la propagación de las ondas sísmicas en un sitio dependen de su distancia al epicentro y de las características del medio a través del cual viajan. En el caso de la ciudad de México esto último es de gran importancia por el origen geológico de los materiales que forman el subsuelo. El valle de México, en su parte más baja, constituido en el pasado por una serie de lagos, es en la actualidad un gran vaso natural azolvado, conformado básicamente por suelos arcillosos con capas delgadas de cenizas y arenas volcánicas. La poca rigidez de este material, provoca una ampliación de las ondas sísmicas, generando mayores efectos en las edificaciones.

A lo largo de su historia, la ciudad de México ha sufrido numerosos sismos, el primero del que se tiene referencia, fue en 1354 y dos de los más fuertes ocurridos en 1957 y 1985.

Con las experiencias acumuladas a través del tiempo, se han desarrollado estudios e investigaciones y se han determinado medidas prácticas que ayudan a mitigar y a contrarrestar en la medida de lo posible los efectos destructivos que inevitablemente producen los temblores.

Sabemos que esos eventos seguirán sucediendo. Por ello es de absoluta necesidad desarrollar una amplia cultura sísmica, en la cual las medidas preventivas, tanto por parte de las autoridades como por toda la población, serán determinantes en la disminución de los efectos de estos fenómenos naturales.



## PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN

El 19 de septiembre de 1985, la población de la ciudad de México demostró en una forma impresionante su capacidad para enfrentar la emergencia y el enorme daño sufrido por el sismo de magnitud 8.1 grados en la escala de Richter; su capacidad para retomar la actividad inmediatamente, superando las heridas y el terrible impacto y viendo con actitud constructiva el mañana.

En esa experiencia y en otras menos dramáticas y más recientes es de reconocerse el valor, la mesura, la prudencia y particularmente el espíritu solidario con el que se han comportado los habitantes de la capital, así como su colaboración con las autoridades y los cuerpos de emergencia.

\* Tomado del boletín informativo del mismo nombre, publicado por el Gobierno del Distrito Federal.

# RESEÑA DEL DESCUBRIMIENTO de la BAHÍA DE CHAMPOTÓN

## Bahía de la Mala Pelea

Por: Séptima Zona Naval Militar.  
Sector Naval Militar de Champotón, Campeche



El ocho de febrero de 1517 salió de Cuba, con rumbo a las costas de Yucatán, la expedición de Francisco Hernández de Córdova, la cual estuvo integrada por dos navíos y 110 hombres; en ella venían, entre otros, Don Antón de Alaminos y Bernal Díaz del Castillo. Después de descubrir una isla a la que le llamaron de Mujeres, y tierras a las que bautizaron como Santa María de los Remedios, combatieron con los mayas en cabo Catoche. Continuaron al oeste y llegaron a una ensenada, a la vista de un pueblo que denominaron San Lázaro, por la festividad religiosa de ese día 22 de marzo. Esta población, cuyo nombre indígena era Ah Kin Pech (Campeche), tenía unas casas de cal y canto muy grandes, que eran adoratorios de ídolos. Los españoles tomaron agua de un pozo y se hicieron a la mar para evitar un encuentro con los indígenas; siguiendo las costas llegaron a Champotón (Potonchán), capital del cacicazgo de Chakanputun o Aguanil, en él había casas de cal y canto, pozos y maizales. Allí residía el cacique de la provincia, hombre aguerrido y belicoso apellidado Moch-Couoh, quien reinaba en Pochontan y pertenecía a la familia de los Couohes. Desembarcaron en este pueblo con el propósito de reponer sus menguadas existencias de agua; de repente se vieron rodeados por escuadrones de indios guerreros con las caras pintadas, que los atacaron con coraje. Ante tal situación, los españoles se vieron obligados a huir heridos y derrotados, para alcanzar sus botes que estaban

anclados a unos 500 metros de la bahía. En el campo de batalla quedaron 50 castellanos muertos y 30 heridos, el propio Bernal Díaz del Castillo recibió varios proyectiles, quedando herido, así como Hernández de Córdova, quien murió al llegar a Cuba.

La siguiente expedición estuvo a cargo de Juan de Grijalva, quien iba acompañado por Francisco de Montejo, Alonso de Ávila, Pedro de Alvarado, Bernal Díaz del Castillo y Juan Díaz, Capellán de la Armada. El 25 de mayo llegaron a Campeche y el día 26 tomaron agua del mismo pozo del cual lo hizo Hernández de Córdova.

Para el primero de septiembre, al encontrarse a cuatro millas del pueblo de Champotón, desembarcaron a 100 hombres en los bateles y fueron a pernoctar en tierra, pero a la mañana siguiente fueron rodeados por indios guerreros, mientras otro grupo de nativos se fueron en canoas hasta sus navíos, pero fueron asustados con tiros de artillería y regresaron a tierra, por lo que los españoles optaron por no entrar hasta las casas de cal y canto para vengar la muerte de los cristianos; prefirieron embarcarse en sus navíos y continuar el viaje, retirándose de las costas de Champotón.

Por lo anterior designaron a Champotón como la Bahía de la Mala Pelea, sin embargo es importante destacar que a esta batalla no se le ha dado la importancia que merece; el nombre de su héroe es conocido no sólo en Campeche, sino también en América Latina. El cacique Moch-Couoh se enfrentó al invasor europeo, defendió por primera vez en la historia su territorio, su raza y la libertad de nuestro continente ante la conquista del invasor extranjero.

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

**Grado:** Primer Contra maestre  
**Nombre:** Carlos Sánchez-Castellanos  
**Adscripción:** A bordo del *C-84 Xicoténcatl* con base en La Paz, B.C.S.  
**Teléfono:** 01-112-5-24-61

**Permuta:**  
1.- Sector Naval Militar de Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero

**Grado:** Primer Maestre SAIN. Ofta.  
**Nombre:** María de Jesús Platas Muñoz  
**Adscripción:** Centro de Estudios Superiores Navales  
**Teléfono:** 58-55-12-85

**Permuta:**  
1.- Tercera Zona Naval Militar en Veracruz, Veracruz

**Grado:** Primer Maestre SJN. PC.  
**Nombre:** Rufino Espinoza Ibarra  
**Adscripción:** Tercera Zona Naval Militar en Veracruz, Veracruz  
**Teléfono:** 56-24-65-45

**Permuta:**  
1.- Centro de Estudios Superiores Navales

**Grado:** Primer Maestre SAIN. Ofta.  
**Nombre:** Fausta Eugenia Guandulain Muñoz  
**Adscripción:** Segunda Flotilla de buques clase Admirable perteneciente al Sector Naval Militar de Tuxpan, Veracruz

**Permuta:**  
1.- Cualquier unidad o establecimiento en la ciudad de México, D.F.

**Grado:** Primer Maestre SAIN. Ofta.  
**Nombre:** María Lucrecia Alvarado Barrera  
**Adscripción:** Escuela de Electrónica Naval en Manzanillo, Colima  
**Teléfonos:** 01-333 4-26-06 en Manzanillo y 56-86-18-81 en México

**Permuta:**  
1.- México, D.F.

**Grado:** Primer Maestre SSN. E.T.  
**Nombre:** María de Lourdes Luna Rojas  
**Adscripción:** Centro Médico Naval

**Teléfono:** 55-50-61-00

**Permuta:**  
1.- Hospital Naval de Tampico, Tamaulipas  
2.- Hospital Naval de Veracruz, Veracruz  
3.- Sanatorio Naval de Coatzacoalcos, Veracruz

**Grado:** Segundo Maestre  
**Nombre:** Sergio López Romero  
**Adscripción:** A bordo del *H-06 Antares* con base en Tampico, Tamaulipas  
**Teléfono:** 56-37-35-31

**Permuta:**  
1.- Club Naval Norte en la ciudad de México  
2.- Centro Médico Naval en la ciudad de México

**Grado:** Segundo Maestre SAIN. Ofta.  
**Nombre:** Juan Torres Alvarado  
**Adscripción:** Primera Zona Naval Militar en Tampico, Tamaulipas  
**Teléfono:** Red Satelital 80 04-2230

**Permuta:**  
1.- Cualquier unidad o establecimiento en la Ciudad de México, D.F.

**Grado:** Segundo Maestre SAIN. Lav.  
**Nombre:** Leonardo Luna Martínez  
**Adscripción:** Cuartel General en la ciudad de México  
**Permuta:**  
1.- Tercera Zona Naval Militar en Veracruz, Veracruz

**Grado:** Segundo Maestre SIN. Carp.  
**Nombre:** Isabel Flores Morales  
**Adscripción:** Sector Naval Militar de Isla Mujeres, Q. Roo  
**Permuta:**  
1.- Decimoctava Zona Naval Militar en Acapulco, Guerrero  
2.- Decimosexta Zona Naval Militar en Lázaro Cárdenas, Michoacán  
3.- México, D.F.

**Grado:** Segundo Maestre SAIN. Ofta.  
**Nombre:** Casto Bautista Victoria  
**Adscripción:** A bordo del *P-76 Laguna de Catemaco* con base en Puerto Cortés, B.C.S.

**PERMUTAS**

# PERMUTAS

## Permuta:

- 1.- Manzanillo, Colima
- 2.- Puerto Vallarta, Jalisco
- 3.- Mazatlán, Sinaloa

**Grado:** Tercer Maestre IM.

**Nombre:** Antonio Vázquez Báez

**Adscripción:** Batallón de Infantería de Marina No. 6

## Permuta:

- 1.- Batallón de Infantería de Marina No. 4

**Grado:** Tercer Maestre SAIN. Jard.

**Nombre:** José Joaquín Uh Matus

**Adscripción:** Sector Naval Militar de Tuxpan, Veracruz

## Permuta:

- 1.- Decimoprimer Zona Naval Militar en Chetumal, Q. Roo
- 2.- Sector Naval Militar de Isla Mujeres, Q. Roo
- 3.- Sector Naval Militar de Cozumel, Q. Roo

**Grado:** Tercer Maestre SIN. Elta.

**Nombre:** Cruz Cárdenas Murillo

**Adscripción:** Sector Naval Militar de Isla Mujeres, Q. Roo

## Permuta:

- 1.- Frontera, Tabasco
- 2.- Ciudad del Carmen, Campeche
- 3.- Coatzacoalcos, Veracruz

**Grado:** Tercer Maestre S.S.N. Aux. Farm.

**Nombre:** Margarita Diez Guzmán

**Adscripción:** Sanatorio Naval de Huatulco, Oaxaca

**Teléfono:** 044-01-95-89-22-46 Celular, 01 958 7-03-66 Puerto de Huatulco, Oaxaca

## Permuta:

- 1.- Hospital Naval de Veracruz, Veracruz
- 2.- Centro de Capacitación de la Armada de México
- 3.- Heroica Escuela Naval Militar

**Grado:** Tercer Maestre SAIN. Ofta.

**Nombre:** Guadalupe Vázquez González

**Adscripción:** Vigésimosegunda Zona Naval Militar en Puerto Madero, Chiapas

**Teléfono:** 01-96-98-20-05 con la señora Gabi  
01-96-98-21-04 con la señora Trini

## Permuta:

- 1.- México, D.F.

**Grado:** Tercer Maestre SAIN. Ofta.

**Nombre:** Fidel Nolasco García

**Adscripción:** A bordo del *E-22 José María Morelos y Pavón*, con base en Tampico, Tamaulipas

**Teléfono:** 55-70-40-11 México, D.F.

## Permuta:

- 1.- Vigésima Zona Naval Militar en Salina Cruz, Oaxaca o en cualquier unidad operativa perteneciente a la mencionada Zona

**Grado:** Tercer Maestre SAIN. Ofta.

**Nombre:** Rusel Ruiz Vázquez

**Adscripción:** Jefatura del Estado Mayor General

**Teléfono:** 56-24-65-00 Exts. 5326 y 3541  
044-25-12-51-06

## Permuta:

- 1.- Decimoprimer Zona Naval Militar en Chetumal, Q. Roo
- 2.- Sector Naval Militar de Ciudad del Carmen, Campeche

**Grado:** Tercer Maestre SAIN. Ofta.

**Nombre:** Salvador Méndez Ávila

**Adscripción:** Unidad de Comunicación Social en la ciudad de México, D.F.

**Teléfono:** 56-24-65-00 Ext. 4342

## Permuta:

- 1.- Decimooctava Zona Naval Militar en Acapulco, Guerrero

**Grado:** Tercer Maestre SAIN. Cam.

**Nombre:** Santa Ana Sosa Ponce

**Adscripción:** A bordo de la draga *D-03 Bahía Kino* con base en la Vigésimosegunda Zona Naval Militar en Puerto Madero, Chiapas

## Permuta:

- 1.- Cualquier unidad de superficie con base en la Primera Zona Naval Militar en Tampico, Tamaulipas

**Grado:** Tercer Maestre SIN. Sold.

**Nombre:** Gerardo Alberto Martínez Vázquez

**Adscripción:** Astillero de Marina No. 18 en Acapulco, Guerrero

**Teléfono:** 044-74-39-09-02

## Permuta:

- 1.- Hospital Naval Militar de Veracruz, Veracruz
- 2.- Cualquier unidad o establecimiento de Veracruz, Veracruz

**Grado:** Cabo de Hornos  
**Nombre:** Aquiles López Rueda  
**Adscripción:** Decimocuarta Zona Naval Militar en Manzanillo, Colima  
**Dirección:** Avenida 19, lote 8, entre las calles 20 y 22. Colonia Venustiano Carranza, Veracruz, Veracruz.  
**Teléfono:** 01-29-22-83-28  
**Permuta:**  
1.- Veracruz, Veracruz  
2.- Tuxpan, Veracruz  
3.- Coatzacoalcos, Veracruz

**Grado:** Cabo IM.  
**Nombre:** Tizoc Díaz Ramírez  
**Adscripción:** Batallón de Infantería de Marina No. 6  
**Permuta:**  
1.- Batallón de Infantería de Marina No. 20  
2.- Subsector Naval Militar de Puerto Ángel, Oaxaca

**Grado:** Cabo IM.  
**Nombre:** Reynaldo Vázquez López  
**Adscripción:** Batallón de Infantería de Marina No. 6  
**Permuta:**  
1.- Batallón de Infantería de Marina No. 7  
2.- Sector Naval Militar de Ciudad del Carmen, Campeche

**Grado:** Cabo SAIN. Ofta. P.  
**Nombre:** Abel Rodríguez Hernández  
**Adscripción:** Unidad de Historia y Cultura Naval en México, D.F.  
**Teléfono:** 56-24-65-00 Ext. 4212  
**Permuta:**  
1.- Decimoctava Zona Naval Militar en Acapulco, Guerrero  
2.- Hospital Naval Militar de Acapulco, Guerrero

**Grado:** Cabo SAIN. Chof.  
**Nombre:** Jorge Luis Cab Manzanilla  
**Adscripción:** Base Aeronaval La Paz, B.C.S.  
**Teléfono:** 01-112-4-63-64 y 01-112-11-00-05-19  
**Permuta:**  
1.- Chetumal, Q. Roo  
2.- Campeche, Campeche  
3.- Yukalpetén, Yucatán

**Grado:** Cabo SAIN. Cam.  
**Nombre:** Maximino Poza Ramírez

**Adscripción:** Ayudantía del C. Almirante Secretario de Marina  
**Teléfono:** 044-50-60-19-37 México, D.F.  
**Permuta:**

1.- Tercera Zona Naval Militar en Veracruz, Veracruz

**Grado:** Cabo SAIN. Lav.  
**Nombre:** Luis B. Borges Chan  
**Adscripción:** Escuela de Maquinaria Naval en Lázaro Cárdenas, Michoacán  
**Teléfono:** 01-753-2-00-12  
**Permuta:**  
1.- Novena Zona Naval Militar en Yukalpetén, Yucatán  
2.- Decimoprimer Zona Naval Militar en Chetumal, Q. Roo

**Grado:** Cabo SSN. Aux. Enf.  
**Nombre:** Feliciano Melo González  
**Adscripción:** Escuela de Maquinaria Naval en Lázaro Cárdenas, Michoacán  
**Teléfono:** 01-753-2-00-12  
**Permuta:**  
1.- Vigésima Zona Naval Militar en Salina Cruz, Oaxaca  
2.- Decimoctava Zona Naval Militar en Acapulco, Guerrero

**Grado:** Cabo de Cañón  
**Nombre:** Eloy Jaime Cuevas Sánchez  
**Adscripción:** A bordo del buque *C-70 Leandro Valle*, con base en Puerto Madero, Chiapas  
**Teléfono:** 57-62-36-78 México, D.F.  
**Permuta:**  
1.- Cualquier unidad o establecimiento en la ciudad de México, D.F.

**Grado:** Marinero C.G. Fogonero  
**Nombre:** Luis Antonio Organes de la Rosa  
**Adscripción:** A bordo del *R-50 Quetzalcóatl* con base en Manzanillo, Colima  
**Teléfono:** 01-333-3-22-18  
**Permuta:**  
1.- Decimoctava Zona Naval Militar en Acapulco, Guerrero  
2.- Sector Naval Militar de Ixtapa Zihuatanejo, Guerrero  
3.- Hospital Naval de Acapulco, Guerrero  
4.- Buque Escuela *A-07 Cuauhtémoc*

**Grado:** Marinero SSN. Afan.  
**Nombre:** Pedro Maganda Bedolla  
**Adscripción:** Centro Médico Naval

# PERMUTAS



SECRETARÍA DE MARINA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
QUIERO SENTIR

# PERMUTAS

**Teléfono:** 55-50-61-00

**Permuta:**

- 1.- Acapulco, Guerrero

**Grado:** Marinero SAIN. Chof.

**Nombre:** Oscar Ortiz Medina

**Adscripción:** Cuartel General en la ciudad de México, D.F.

**Permuta:**

- 1.- En cualquier Zona Naval Militar

**Grado:** Marinero SAIN. Ofa.

**Nombre:** Jesús Vásquez Salazar

**Adscripción:** A bordo del *C-16 Monasterio* con base en Coatzacoalcos, Veracruz

**Teléfono:** 01-921-4-32-70 en Coatzacoalcos, Veracruz, 54-29-56-46 México, D.F.

**Permuta:**

- 1.- Secretaría de Marina

**Grado:** Marinero C.G.

**Nombre:** Fausto Marida Calderón

**Adscripción:** Sector Naval Militar de Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero

**Permuta:**

- 1.- Vigésimosegunda Zona Naval Militar en Puerto Madero, Chiapas

La *Dirección General de Personal* a través de la *Revista Secretaría de Marina-Armada de México*, informa sobre las permutas a las que ya se les generó el movimiento solicitado.

1.-Primer Maestre SCN. Rop.

Luciano Cortez Hernández

Buque *E-10 Ilhuicamina*

Para mayores informes sobre el *Directorio de Permutas*, comunicarse a la *Unidad de Comunicación Social*, al Teléfono: 56 24 65 00 Extensiones: 4329, 4334, 4338 y 4345

Fax: 4332 y 4344

# ¿QUÉ HACER ANTES, DURANTE Y DESPUÉS DE UN SISMO Y CÓMO APROVECHAR LA ALERTA SÍSMICA PARA TOMAR PRECAUCIONES?\*

Es mucho lo que la población puede hacer preventivamente, éstos son algunos ejemplos:

## Antes del sismo:

### En la casa:

- Identifica los lugares más seguros. Un ingeniero o un arquitecto te pueden orientar.
- Ten a la mano un radio de pilas, una linterna y un botiquín con desinfectante para heridas, algodón, jabón, vendas elásticas, tela adhesiva y pastillas de cloro o gotas para desinfectar agua.
- Asegúrate de que todos los de tu casa sepan los números de emergencia y de familiares o amigos cercanos; dónde están las llaves de las puertas y las herramientas necesarias para cerrar el gas y cómo se corta la electricidad.
- Acomoda tus muebles de modo que no impidan una evacuación de emergencia y no coloques encima de libreros o roperos, objetos pesados que puedan caer durante un temblor.
- Ten una reserva de alimentos en lata o de larga conservación, así como litros de agua en envases de plástico. Renuévalos cada seis meses.
- Ponte de acuerdo con tu familia, para que si están en diferentes sitios se puedan encontrar en un lugar determinado.

### En el trabajo, escuelas o centros de reunión:

- Identifica las rutas de evacuación y los lugares seguros. Pide que se coloquen señalizaciones.
- Conoce y exige que se respete el Reglamento de Construcciones de la ciudad.

### En la calle:

- Ubica los lugares más seguros como plazas y jardines.

## Durante el sismo:

- Recuerda que la alerta sísmica suena sólo si el sismo proviene de las costas de Guerrero con una magnitud mayor de seis grados en la escala de Richter.  
Cuando escuches la señal de alerta tienes aproximadamente 60 segundos para actuar, aprovéchalos **manteniendo la misma calma**.
- Procura apagar o cerrar todo lo que pueda propiciar un accidente o iniciar un fuego (cerrar la llave de gas, desconectar la energía eléctrica).
- Si vas a salir del lugar donde estas, hazlo ordenadamente. No grites, no corras, no empujes.
- No utilices los elevadores.
- Si es difícil salir, vete al lugar más seguro: puedes mantenerte debajo de un escritorio o una mesa sólida.
- Aléjate de ventanas y vidrios.
- Aléjate de muebles que puedan caer.
- Ayuda a los niños, ancianos y a quien lo necesite.
- Quédate en la zona de menor riesgo hasta que termine el sismo.
- No enciendas ninguna lumbre como cerillos, velas; usa una lámpara de mano.

### Si estás en la calle:

- Aléjate de edificios, ventanas, cables, postes, bardas, vidrios y marquesinas.
- Si vas en automóvil detén el vehículo lejos de edificios, puentes y pasos a desnivel.
- Ten cuidado con los automóviles, pues los conductores pueden tardar en sentir el temblor.

## Después del sismo:

- Escucha con atención las noticias y sigue las indicaciones de las autoridades.
- Vigila que no haya fugas de gas. Si las hay repórtalas.
- Revisa el lugar donde estas, si hay daños o riesgos aparentes decide si conviene permanecer ahí.
- Si es evidente que hay daños o sospechas que puede estar dañada la construcción, solicita la asesoría de un especialista para decidir si se puede usar.
- Si no se hizo antes, cierra las llaves del gas y desconecta la electricidad.
- No desperdicies el agua.
- Recuerda que daños en instalaciones hidráulicas pueden hacer que el agua se contamine. Para beberla hiérvela o desinfectala con pastillas de cloro.
- No enciendas ninguna lumbre hasta asegurarte que no hay fugas de gas.
- Usa el teléfono sólo por estricta necesidad.
- Recuerda que después de un sismo fuerte pueden ocurrir otros temblores llamados réplicas, que pueden causar daños en los edificios que fueron afectados por el primer sismo. Prepárate mental y materialmente para ello.
- No dejes solos a niños, ancianos o enfermos.

\* Tomado del Boletín Informativo Obras y Servicios publicados por el Gobierno del Distrito Federal

**REALIZA SIMULACROS CON TUS FAMILIARES Y VECINOS**



Fragata compacta *FC-2001 Miguel Lerdo de Tejada* al momento de ser botada.