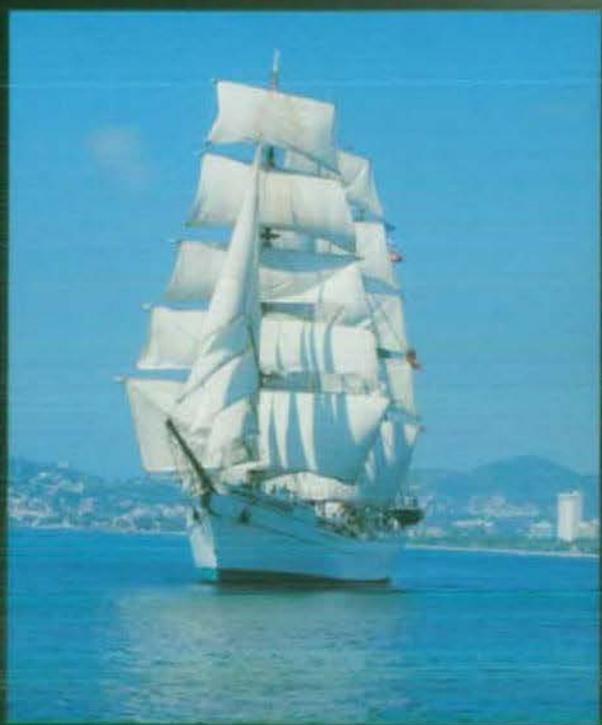


Revista **Secretaría de Marina** Armada de México

AÑO 22/EPOCA X/No. 154 NOVIEMBRE-DICIEMBRE 2002





CONTENIDO

DIRECTORIO

Almirante
Marco Antonio Peyrot González
Secretario de Marina

Almirante C.G. DEM.
Armando Sánchez Moreno
Subsecretario de Marina

Almirante C.G. DEM.
Raúl Niembro Almazán
Oficial Mayor

Vicealmirante C.G. DEM.
Alberto Castro Rosas
Jefe del Estado Mayor General de la Armada

Almirante C.G. DEM.
David José Leal Rodríguez
Inspector y Contralor General de Marina

Contralmirante ANPA. DEM.
Nicasio Román Ortiz
Presidente de la Comisión de Leyes,
Reglamentos y Doctrina Naval

Capitán de Navío C.G. DEM.
Luis Mario Ramón Bravo Román
Jefe de la Unidad de Comunicación Social

Capitán de Fragata C.G.
Roberto Cárdenas Nava
Director de Apoyo Técnico

Tte. de Corb. SAIN. L.C.G.
Gabriela Z. López García
Subdirectora de Publicaciones

COORDINACIÓN EDITORIAL Y DISEÑO
Tte. de Corb. SAIN. L.C.C.
Lillán Estrada Santana
Ma. del Carmen Martínez Oliva

COORDINADORA DE PUBLICIDAD
Ethel Riquelme Fernández

REDACCIÓN
Natividad Galicia S., Elizabeth Barillas C.,
Esperanza Del Toral Mtz.

CONTROL DE DATOS
Ma. del Rocio Curiel Lugo
DISEÑO
Marco A. Vega H., Enrique Reyes R.,
Carlos Tenorio A., Cecilia Carrillo L.,
Marisol Fernández P., Everardo Gómez R.

FOTOGRAFÍA
Joel Sosa B.,
Joaquín Miranda F.,
Tomás Ángeles A., Francisco García L.,
Juan García G.

REVISTA SECRETARÍA DE MARINA
ARMADA DE MÉXICO
AÑO 22/ÉPOCA XI/ No. 154
NOVIEMBRE-DICIEMBRE 2002

Portada: Perseverancia

Página en Internet, de la
Secretaría de Marina-Armada de México:
www.semar.gob.mx

Correo electrónico:
unicos@semar.gob.mx

Quejas y sugerencias:
01-800 627 46 21
01-800 MARINA1

INFORMAR

Bienvenidos a bordo, buena mar y buenos vientos	2
Circunnavegación 2002	6
20 de noviembre, ¡Lealtad a México!	9
"Estudio y disciplina para lograr la excelencia"	12

HISTORIA Y MAR

Corsarios de Buenos Aires en Nueva España	14
Tomás Marín, un marino egresado del Colegio Militar	23
El juego de azar "Día D"	31

NUESTROS BUQUES

Reseña histórica del buque patrulla costera clase Azteca ARM Jara PC-212	41
---	----

DE PROA A POPA

Frontera, Tabasco	44
-------------------------	----

COLABORACIONES

El incidente Megaborg	47
Caballero del mar	50

NIÑOS, AL MAR

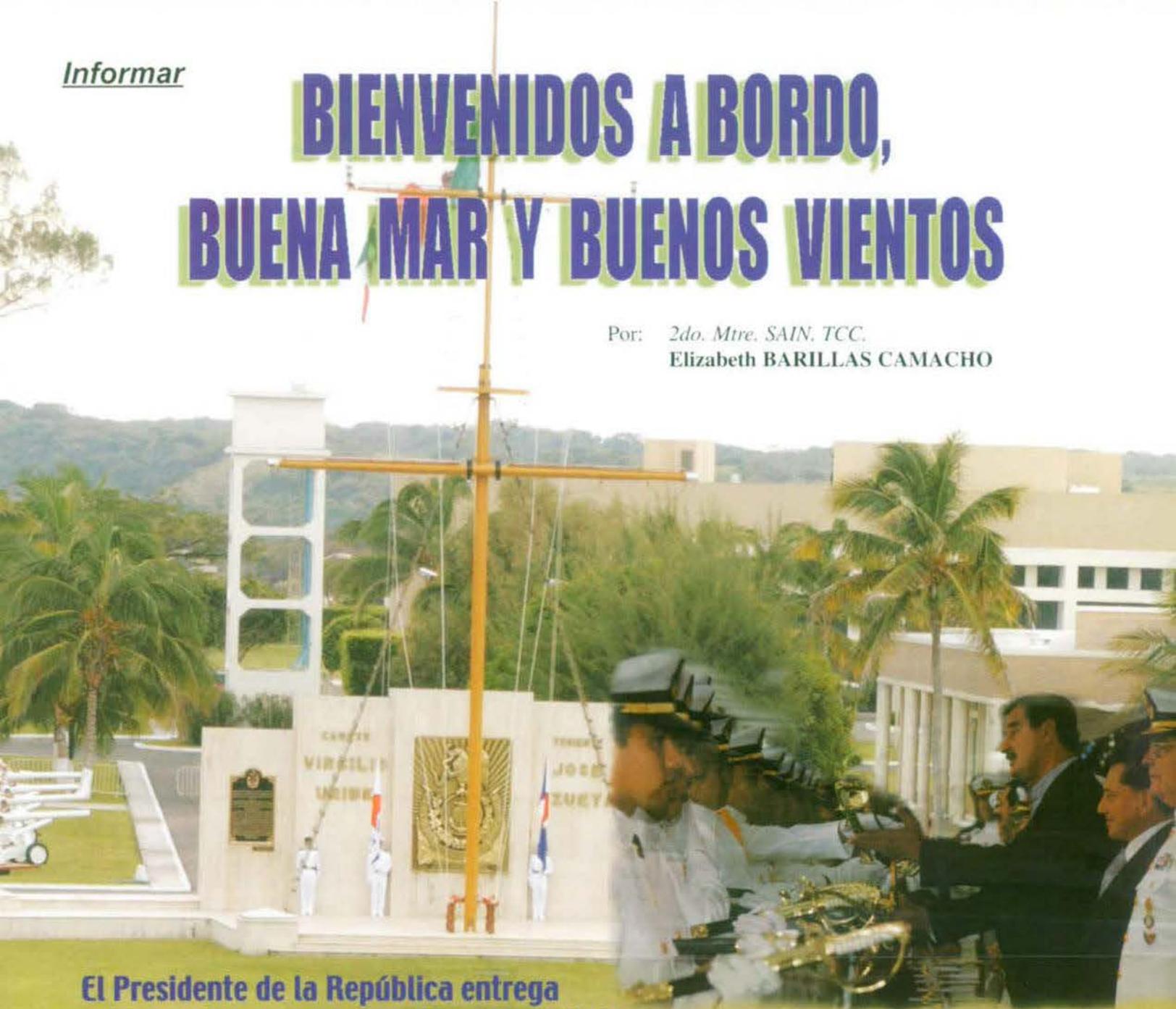
Crustáceos cautivos en el firmamento	56
--	----

DIRECTORIO DE PERMUTAS	63
------------------------------	----

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. 881, Coloma Los Cipreses. Delegación Coyoacán, México 04830, D. F. Teléfono 56 24 65 00 Ext. 4339. Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros: 731-81. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0600982, características 219511212. ISSN-0185-3600. Impreso en los talleres de RACSY, S.A. de C.V. Tiraje 4,500 ejemplares.

BIENVENIDOS A BORDO, BUENA MAR Y BUENOS VIENTOS

Por: *2do. Mtre. SAIN, TCC.*
Elizabeth BARILLAS CAMACHO



**El Presidente de la República entrega
sables y despachos a Guardiamarinas de la
Armada de México.**



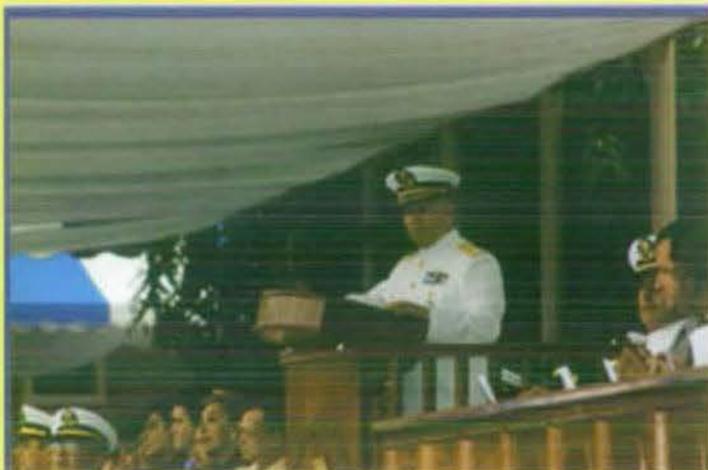


*Cuando tomé la decisión de ingresar a la carrera de las Armas, y en particular, formar parte de la **Armada de México**, tenía la idea de que la vida se nos presenta como un universo de posibilidades, de inquietudes y obstáculos. La sensación de naufragio y la necesidad de encontrar la ruta de mi propio destino, con mis esperanzas forjadas al olor de la mar, sabía que tenía que responder a mi familia y a mi entorno, con la seguridad de que había decidido lo mejor: ser marino militar.*

Secretario de Marina



El pasado 23 de noviembre, el Presidente de la República y Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas Mexicanas, Licenciado Vicente Fox Quesada, acompañado del Secretario de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González; de la Presidenta de la Cámara de Diputados, Beatriz Paredes Rangel; y el Gobernador del estado de Veracruz, Licenciado Miguel Alemán Velasco, hizo entrega de sables y despachos a 75 Cadetes de la **Heroica Escuela Naval Militar** que al concluir su formación académica se gradúan como Guardiamarinas, integrándose a la oficialidad naval.



En la ceremonia el Almirante Secretario de Marina exhortó a los Guardiamarinas: "Deben estar conscientes de la responsabilidad que implica servir a la sociedad, desde el puente de mando, con la voluntad de cumplir dignamente la tarea permanente de velar por los intereses marítimos nacionales y mantener el respeto a nuestra ley fundamental; a fin de hacer de nuestro país una nación próspera en un auténtico estado de derecho".

Posteriormente, el Comandante Supremo, en compañía de los integrantes del presidium entregó a los jóvenes egresados el despacho y el sable de mando que los acreditan como Guardiamarinas del Cuerpo General de la **Armada de México**; en representación de la Generación 1997-2002, diecinueve de ellos lo recibieron.

En reconocimiento a su desempeño académico, dedicación, aptitudes de liderazgo y don de mando demostrados durante su estancia en la *Heroica Escuela Naval Militar*, jóvenes Guardiamarinas de la Generación 1997-2002 recibieron diversas condecoraciones y premios que les entregaron representantes de gobiernos extranjeros, autoridades municipales y empresas privadas de nuestro país.

Se hicieron acreedores a dichos galardones los Guardiamarinas José Rafael Espinoza Gloria, quien recibió 10 reconocimientos por parte de las Armadas de los países de Argentina, Brasil, Colombia, Corea del Sur, Chile, Estados Unidos, Francia y Perú; a Edgar Erick González Torres le fueron otorgados los de las Armadas de Canadá, Cuba, España, Uruguay y el del H. Ayuntamiento de Veracruz; Sergio Díaz Díaz recibió los reconocimientos otorgados por el Servicio de Guardacostas de Estados Unidos y la Armada del Reino Unido; Sergio Carlos Estrada, a quien le entregaron el galardón por parte de la Armada italiana; Alfonso Manuel Bretón Morales, obtuvo el reconocimiento del gobierno del estado de Veracruz; y Lázaro Habacuc Ortega Mondragón, recibió el galardón otorgado por la Asociación de Agregados Militares y Aéreos Acreditados en México.

También en esta ceremonia el Jefe del Ejecutivo Federal entregó premios a los Guardiamarinas y Cadetes que se distinguieron por su desempeño académico durante el ciclo escolar 2001-2002. En seguida dirigió un mensaje a los nuevos Guardiamarinas: "En este gobierno estamos empeñados en hacer de la educación la columna vertebral de nuestro desarrollo. Como parte de las acciones para mejorar la calidad de la educación de nuestros Guardiamarinas, se constituyó el Consejo de Educación Naval como órgano rector en la capacitación y formación profesional de las y los marinos. Asimismo, se reestructuró el *Centro de Estudios Superiores Navales* y se creó el *Instituto de Investigación y*





Desarrollo de la Armada de México. Todo esto, junto con el mejoramiento del Plan de Estudios de la Heroica Escuela Naval Militar. Además de estas acciones, continuaremos con la modernización operativa de nuestra querida **Armada de México**, para que pueda seguir cumpliendo con éxito sus funciones y se adapte a las exigencias del nuevo entorno internacional".

Finalmente, presenció el desfile del Cuerpo de Cadetes y el exhorto a cargo del Director de la Heroica Escuela Naval Militar.



Expertos en sistemas eléctricos:

- o Ahorro de energía.
- o Auditoría.
- o Peritales.
- o Ingeniería y proyectos.
- o Control de demanda.
- o Corrección de factor de potencia.

neotec

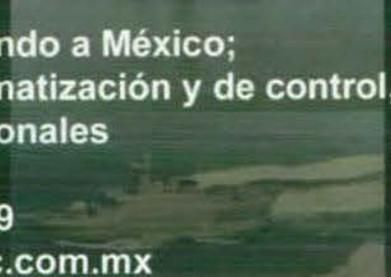
NEOTEC Ingeniería S.A. de C.V., más de 20 años sirviendo a México; certificados ISO 9000; fabricación de tableros eléctricos, de automatización y de control, bajo normas y estándares nacionales e internacionales

NOM, NEMA, IEC, Militares, USCG, ABS.

Tel: 56 05 96 69, 56 05 30 21, fax: 56 04 36 69

www.neotec.com.mx

jcherizola@neotec.com.mx



ISO 9000



Rumania No. 923; Col. Portales; México, D.F. C.P. 03300

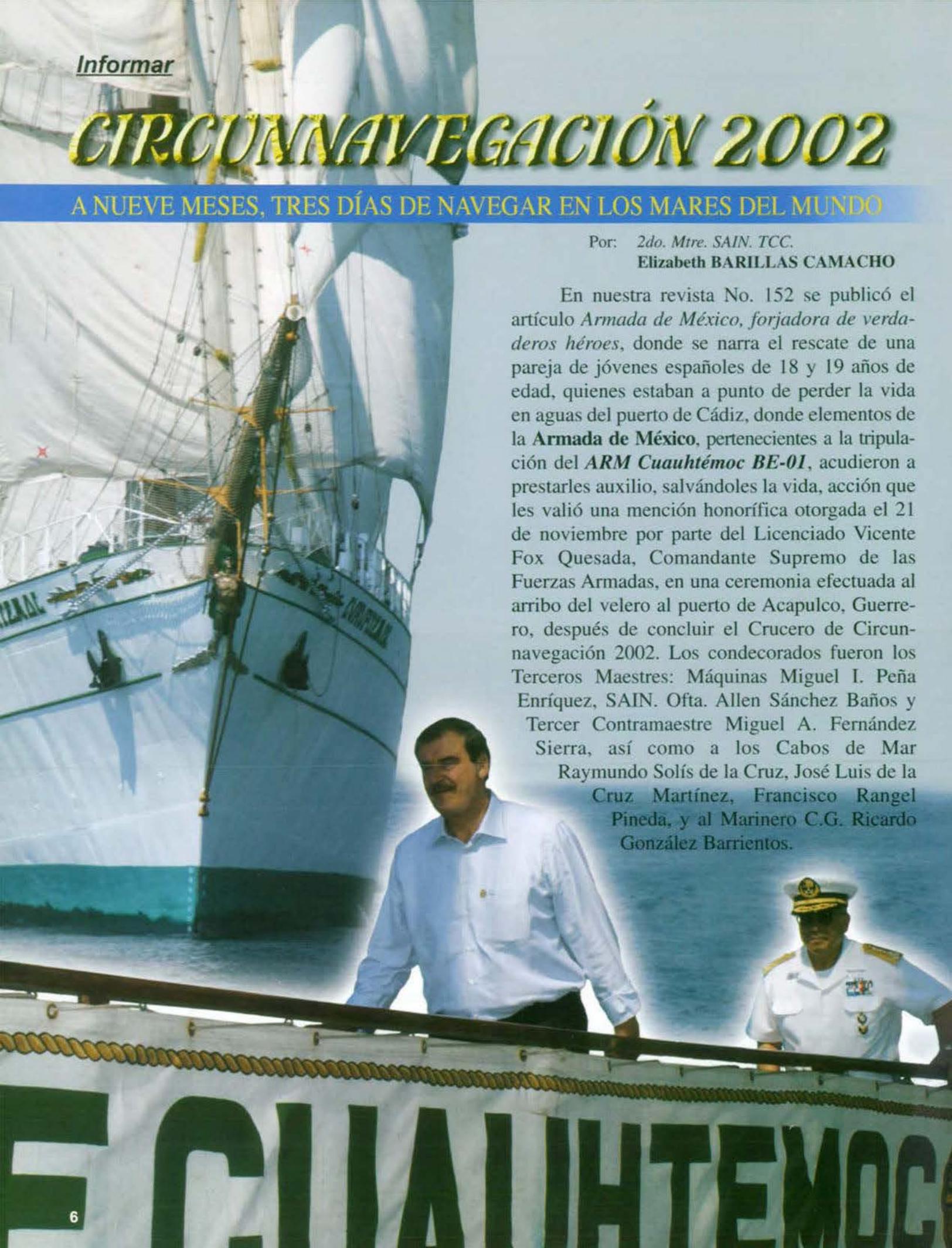
CIRCUNNAVEGACIÓN 2002

A NUEVE MESES, TRES DÍAS DE NAVEGAR EN LOS MARES DEL MUNDO

Por: 2do. Mtre. SAIN. TCC.

Elizabeth BARILLAS CAMACHO

En nuestra revista No. 152 se publicó el artículo *Armada de México, forjadora de verdaderos héroes*, donde se narra el rescate de una pareja de jóvenes españoles de 18 y 19 años de edad, quienes estaban a punto de perder la vida en aguas del puerto de Cádiz, donde elementos de la **Armada de México**, pertenecientes a la tripulación del **ARM Cuauhtémoc BE-01**, acudieron a prestarles auxilio, salvándoles la vida, acción que les valió una mención honorífica otorgada el 21 de noviembre por parte del Licenciado Vicente Fox Quesada, Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, en una ceremonia efectuada al arribo del velero al puerto de Acapulco, Guerrero, después de concluir el Crucero de Circunnavegación 2002. Los condecorados fueron los Terceros Maestros: Máquinas Miguel I. Peña Enríquez, SAIN. Ofta. Allen Sánchez Baños y Tercer Contramaestre Miguel A. Fernández Sierra, así como a los Cabos de Mar Raymundo Solís de la Cruz, José Luis de la Cruz Martínez, Francisco Rangel Pineda, y al Marinero C.G. Ricardo González Barrientos.



En la ceremonia, el Comandante Supremo estuvo acompañado del Secretario de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González y del Gobernador del estado de Guerrero, Licenciado René Juárez Cisneros, quienes dieron la bienvenida al velero al concluir el vigésimo tercer crucero de instrucción. Durante ese viaje navegó un total de 30,128 millas náuticas en 225 singladuras, teniendo un porcentaje de navegación a vela de 71%, lo cual representa un alto porcentaje para un velero de este tipo.

Asimismo, el Presidente de la República se congratuló con la tripulación al escuchar de labios del Capitán de Navío C.G. DEM. Lázaro Ortega Jaramillo, Comandante del velero, que durante su recorrido obtuvieron la Copa "Tetera de Boston", reconocimiento otorgado por la Asociación Internacional de Entrenamiento a Vela (International Sail Training Association) por haber navegado 1,342.7 millas náuticas a una velocidad promedio de 10.83 nudos durante 124 horas en la travesía de Alejandría, Egipto, a Bombay, India, del 22 al 27 de junio. Lo anterior se debió en gran medida a los vientos monzónicos de dirección oeste y suroeste, de 20 a 25 nudos de intensidad (de 37 a 46 km. por hora).

Además de la dotación del buque, conformada por ocho Capitanes, 29 Oficiales, 73 Guardiamarinas, quienes desarrollaron sus prácticas profesionales en las áreas de cubierta y máquinas; y 118 elementos de Clases y Marinería, participaron en este crucero Oficiales invitados de: Alemania, Francia, Estados Unidos (dos del ser-



vicio de la Guardia Costera y uno de la Armada), Corea, Italia, Israel, Guatemala, Venezuela, Perú, Brasil y Panamá, así como del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, con lo cual se conformó un total de 255 tripulantes.

En este crucero de instrucción se visitaron los puertos de Balboa, Panamá; Norfolk, EUA; Cádiz, Valencia y Barcelona, España; Civitavecchia, Italia; Alejandría, Egipto; Bombay, India; Singapur, Singapur; Bangkok, Tailandia; Shanghai China; Tokio, Japón; Honolulu, Hawai; San Francisco, EUA; y para finalizar, Acapulco, México, puerto base de este bajel.

En la ceremonia efectuada, el Comandante del buque, Capitán Ortega Jaramillo, al dirigirse al Presidente de la República Mexicana señaló: "Deseo expresarle que tuvimos mucho éxito porque en todo momento alcanzamos lo planeado; no hubo mal tiempo, rifadura de velas, falta de drizas y escotas, ni marchapiés flojos que mermaran el temple y capacidad operativa de la tripulación. Siempre se mantuvo la fortaleza para mantener el rumbo adecuado y sin contratiempos... Estamos agradecidos por honrarnos con su presencia en esta ceremonia de arribo, con la que se cierra una página importante del libro de nuestras vidas personales y profesionales, porque históricamente es el primer crucero donde un Señor Presidente nos despide al zarpe y está presente al arribo".

El Licenciado Vicente Fox, al dirigirse a los Oficiales y Marineros del *Buque Escuela Cuauhtémoc*, dijo: "Hoy, como hace nueve meses, los exhorto a que sean un ejemplo para

todas y todos los mexicanos, que se comprometan con el trabajo leal, responsable y profesional para enfrentar al narcotráfico y a toda actividad ilícita en nuestros mares y costas. Ustedes tienen un compromiso con México y deben dejar constancia de su vocación de servicio, su espíritu solidario y su elevado sentido del deber. Sigamos honrando con su quehacer cotidiano el lema de su institución: ¡SERVIR A MÉXICO!"



Guardiamarina C.G. Edgar Roberto Montes Félix

Es un privilegio participar en este crucero de Circunnavegación, siendo el tercero en la historia de la Armada. El primero fue realizado por el *Buque Escuela Zaragoza*, y los otros dos por el *Buque Escuela Cuauhtémoc*; éste es también el primer viaje de Circunnavegación del presente siglo en realizarse en el mundo por un buque de vela.

¿Cómo ganaron la Copa Tetera de Boston?

Es un trofeo que promueve la Asociación Internacional de Veleros, con sede en Inglaterra. Cada buque remite sus registros de velocidad a la organización. Fue una travesía pesada porque en esa área los vientos son muy fuertes, se les llama

monzones. Estábamos tratando de navegar a vela a la mejor velocidad, no sabíamos si ganaríamos o no, sólo participamos y mandamos los resultados. Competimos en todo el viaje y constantemente estuvimos mandando nuestras marcas, pero en el tramo del puerto de Alejandría, Egipto, al puerto de Bombay fue donde obtuvimos la mayor puntuación.

¿Extrañamos a la familia?

Claro que sí, estar con ellos, convivir, el cariño que nos dan, la familia es muy importante para nosotros porque siempre que va a terminar un viaje uno piensa constantemente en que ellos estarán ahí para recibirnos (en este caso se encontraban su mamá y sus cuatro hermanos). Para algunos la compañía familiar espera hasta las vacaciones. Uno se considera afortunado de ser recompensado con ese cariño que no se tuvo en ese lapso.

¿Cómo se ve a la Armada de México en el extranjero?

Existen dos circunstancias, entre marinos de todo el mundo hay mucho respeto; las personas civiles, al saber que somos militares nos tratan de manera distinta. En lo que respecta a los marinos, se trata de buscar la convivencia aunque pertenezcan o no a un buque de guerra; se intercambia cultura y se fortalecen relaciones.

Las otras relaciones que se fomentan son con la gente interesada en conocer nuestro país, quien desea venir a México y le agrada el trato que se le da cuando viene a visitar el barco. Después de llegar a puerto el velero *Cuauhtémoc* queda abierto para quien quiera visitarlo; la gente siempre agradece el trato tan amable que se les ofrece en el barco, como si se tratara de viejas amistades de nosotros. Entre marinos logramos buena amistad y a los civiles siempre les ofrecemos lo mejor de nosotros.

20 DE NOVIEMBRE,

¡LEALTAD A MÉXICO!

Ceremonia de Imposición de Condecoraciones de Perseverancia

Por: *Tte. de Corb. SAIN. L.C.C.*
Lilián ESTRADA SANTANA
3er. Mtre. SAIN. TCC.
Natividad GALICIA SALAZAR

Lo que me ha dado la Armada es mi formación como enfermera, en la Escuela de Enfermería Naval. Pertenezco a la primera generación. Gracias a la Armada soy una profesionalista y me ha permitido crecer como tal, como persona, como mujer y como militar; a cambio, yo le he dado a la Armada mi entrega, compromiso y lealtad, pero sobre todo le he dado atención a la gente que más lo necesita, es decir, el paciente.

Me siento muy orgullosa de pertenecer a la Armada de México. Espero que el Mando me siga dando la oportunidad de

crecer dentro de la institución para seguir ofreciendo mis servicios con mucho gusto, con mucho amor y con mucha entrega.

Capitán de Fragata SSN. E.T.
Guadalupe Gutiérrez Briceño.

Así fue como se expresó uno de los 15 elementos pertenecientes a nuestra institución, a quienes el Primer Mandatario, Licenciado Vicente Fox Quesada, impuso Condecoraciones de Perseverancia, por servir en forma ininterrumpida a la nación durante un lapso de 10 a 45 años, entre quienes se encontraron los Secretarios de





Marina y de la Defensa Nacional, Almirante Marco Antonio Peyrot González, y General Ricardo Gerardo Clemente Vega García.

Esta ceremonia fue parte de las festividades conmemorativas al XCII aniversario de la Revolución Mexicana, el pasado 20 de noviembre, en el patio de honor del Palacio Nacional.

Durante mis 45 años de servicio, la Armada de México me ha dado la satisfacción de servir a una institución tan noble, legendaria en la administración pública de mi país, además de desempeñar la grandiosa y noble tarea de lograr el desarrollo marítimo, preservar la vida en el mar, la vigilancia en las costas; a cambio, yo le he dado a la Armada, mi dedicación, entusiasmo y empeño, porque siempre he estado dedicado a ella.

Vicealmirante IM. DEM. Mario Francisco Roy Vargas



El único orador durante el evento fue el Inspector y Contralor General del Ejército y Fuerza Aérea, General de División DEM. Gastón Menchaca Arias, quien afirmó que la lealtad es de estricta convicción porque implica el cumplimiento permanente de compromiso al ingresar a las Fuerzas Armadas, guardar y hacer guardar la Constitución. Lealtad que es legalidad, que envuelve la rectitud, la fidelidad y la diligencia en desempeño de las funciones... “Un integrante de las Fuerzas Armadas se forma con educación, adiestramiento, dotándolo de sólidos valores morales de una firme disciplina, y sobre todo de una lealtad entrañable con su destino, sus instituciones, su Patria y su historia, en ello radica el verdadero valor de esta presea...” “La nación mexicana debe estar segura de que sus Fuerzas Armadas son capaces, confiables y dignas. Tenga usted (Señor Presidente) la certeza de que el Ejército, la Armada de México y la Fuerza Aérea, por convicción, por indiscutible lealtad y obediencia en todo momento y en todo lugar, estarán a sus órdenes porque así nos forjaron, porque así lo establece la ley suprema”.

Al finalizar el discurso, la pieza musical *Lealtad* dio pauta a la entrega de las condecoraciones, mismas que fueron impuestas al siguiente personal de la Secretaría de Marina-Armada de México:



Almirante C.G. DEM.	Marco Antonio Peyrot González	45 años
Almirante C.G. DEM.	José Luis Figueroa Cuevas	40 años
Vicealmirante I.M. DEM.	Leopoldo Humberto Rivas Barros	45 años
Vicealmirante I.M. DEM.	Mario Francisco Roy Vargas	45 años
Contralmirante C.G. DEM.	Marco Antonio Gutiérrez Núñez	40 años
Cap. de Nav. SAIN. Int.	Arturo Gallegos Montalvo	35 años
Cap. de Frag. SSN. E.T.	Guadalupe Gutiérrez Briceño	30 años
Cap. de Corb. C.G.	Rubisel Venebra Jaimes	20 años
Tte. de Nav. C.G.	Ricardo Manuel Zambrano Ascencio	15 años
Tte. de Frag. STSN. T.T.S.	Virginia Méndez Ortiz	25 años
Tte. de Corb. SAIN. Ofta.	Ma. de la Luz Ortiz Hernández	20 años
1er. Mtre. SAIN. Fot.	Luis Acosta Vieyra	20 años
2do. Mtre. SAIN. Ofta.	Fortino Toral Martín	15 años
3er. Mtre. SAIN. Ofta.	Arturo Morales Mancilla	10 años
Cabo SAIN. Ofta.	Ubaldo Curiel Herrera	10 años



Por otra parte, en la ceremonia realizada en la explanada principal de la **Secretaría de Marina-Armada de México** el Subsecretario de Marina, Almirante C.G. DEM. Armando Sánchez Moreno, encabezó la ceremonia de imposición de condecoraciones, para 660 elementos de la **Armada de México**, quienes fueron galardonados con la presea de Perseverancia, en sus distintas clases.

Recibieron la condecoración de Perseverancia de Primera Clase, por 35 años de servicio, los Contralmirantes C.G. DEM. Carlos Castro Trujillo, A.N.P.A. DEM. Armando del Ángel Rivas, C.G. DEM. Juan Ramón Alcalá Pignol, C.G. DEM. Carlos Federico Quinto Guillén y A.N.P.A. DEM. Fernando Vázquez Zavala.

Asimismo, el Almirante Sánchez Moreno, acompañado de los Almirantes, Oficial Mayor de Marina, Raúl Niembro Almazán; Inspector y Contralor General de Marina, José Antonio Carrión Bogard y el Comandante de la Región Naval Central, Pedro Raúl Castro Álvarez, además de otras autoridades navales, impuso condecoraciones de Perseverancia de Primera a Sexta Clase, al personal de la categoría de Capitanes, Oficiales, Clases y Marinería, que cumplieron, respectivamente 35, 30, 25, 20, 15 y 10 años de servicios ininterrumpidos en esta institución.

"El marino militar no sólo es una gente de mar, es además una persona comprometida con la sociedad mexicana, cuyas cualidades se han podido apreciar en cada momento; su lealtad ha estado inscrita en una tradición de servicio a la Patria y su sentido del honor ha permanecido firme ante todo...", fueron las palabras del Director General de Recursos Humanos, Vicealmirante A.N.P.A. DEM. José Luis Hesless Pavón, durante esta ceremonia. Asimismo, a nombre del Alto Mando los exhortó a continuar aportando con esa misma tenacidad, todos esos valores y actitudes por los que hoy son reconocidos.

Por su parte, el Contralmirante Carlos Castro Trujillo, en representación del personal condecorado, manifestó, entre otros conceptos, que "Perseverar fomentando el quehacer diario mediante la innovación, la inteligencia y la confianza en nosotros mismos, sólo así estaremos preparados para evolucionar a la modernidad..."

Para finalizar, la Banda de Guerra ejecutó el toque militar *Tres de Diana* y, posteriormente, el contingente de la Región Naval Central participó en un desfile ante la concurrencia.





“ESTUDIO Y DISCIPLINA PARA LOGRAR LA EXCELENCIA”

Escuela de Ingenieros de la Armada de México

Por: *2do. Mtre. SAIN. TCC.*
Elizabeth BARILLAS CAMACHO

Formar Oficiales Navales capaces de proporcionar un servicio de calidad en el área de la Ingeniería Mecánica y que resuelvan las necesidades de mantenimiento mecánico y eléctrico tanto a bordo de unidades de superficie como en los astilleros y centros de reparaciones de la institución, así como desarrollar la especialización de los mismos para que participen en la investigación y desarrollo tecnológico de la Armada, es la misión con la que fue creada la *Escuela de Ingenieros de la Armada de México*.

Esta escuela se ubica en El Salado, Veracruz, e inició sus actividades en agosto del presente año, con 50 alumnos que provienen de

escuelas de nivel medio superior de los distintos Estados de la República, con formación en el área fisicomatemática. Ellos recibirán una formación integral que toma en cuenta a la mente, cuerpo y espíritu, con formación académica, desarrollo físico-deportivo y formación socio-cultural.

El plan de estudios, a cubrir en 10 semestres, está integrado por las áreas fisicomatemáticas, ingeniería básica y aplicada, naval militar y de humanidades. Al alumno de la *Escuela de Ingenieros de la Armada de México* se le forma en un nivel de excelencia académica, medible bajo los parámetros del Consejo de Acreditación de la Enseñanza de la Ingeniería, A.C. (CASEI); es capacitado en la operación y mantenimiento de los equipos y sistemas con tecnología existentes a bordo de las unidades de reciente adquisición. Dentro de la disciplina naval militar incrementa su capacidad física y mental, asumiendo un compromiso institucional que fomenta el espíritu de servicio y amor a la Patria.

El personal directivo se integra por un Capitán de Navío perteneciente al servicio de Ingenieros Navales, Director; un Capitán de Fragata Ingeniero Civil, Subdirector; un Capitán de Corbeta Ingeniero Industrial Electricista, Jefe de Estudios; y un Capitán de Corbeta de Infantería de Marina, Comandante del Cuerpo de



Alumnos, que tiene el compromiso de formar Oficiales de alto rendimiento para la institución.

Al egresar de la carrera su formación les permitirá hacer más eficiente la operación de las máquinas instaladas en las unidades de superficie y dependencias navales, reduciendo así las fallas, el consumo de energía, combustibles, y en general, de todos los recursos materiales y humanos. Asimismo, al llevar a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo de la maquinaria o equipo, la institución será autosuficiente.

La creación de la Escuela de Ingenieros reportará a futuro grandes beneficios al cubrir una necesidad imposterga-

ble de la institución: disminuir la brecha tecnológica que el equipamiento de los buques modernos presenta en relación al desarrollo industrial de nuestro país.

Las necesidades actuales de este personal en la Armada son, en promedio, de dos Ingenieros Mecánicos Navales por buque, por lo que se requieren por lo menos 400 elementos. Con una eficiencia terminal del 50% y un ingreso de 100 alumnos al año a partir del 2004, se estima cubrir estas necesidades en el 2010.

La *Escuela de Ingenieros Navales*, contempla también, impartir especialidades de acuerdo al desarrollo tecnológico, científico y educativo, para contar con recursos humanos actualizados y especializados, capaces de operar, mantener y reparar la maquinaria y equipo instalados en las unidades de superficie y las dependencias navales.



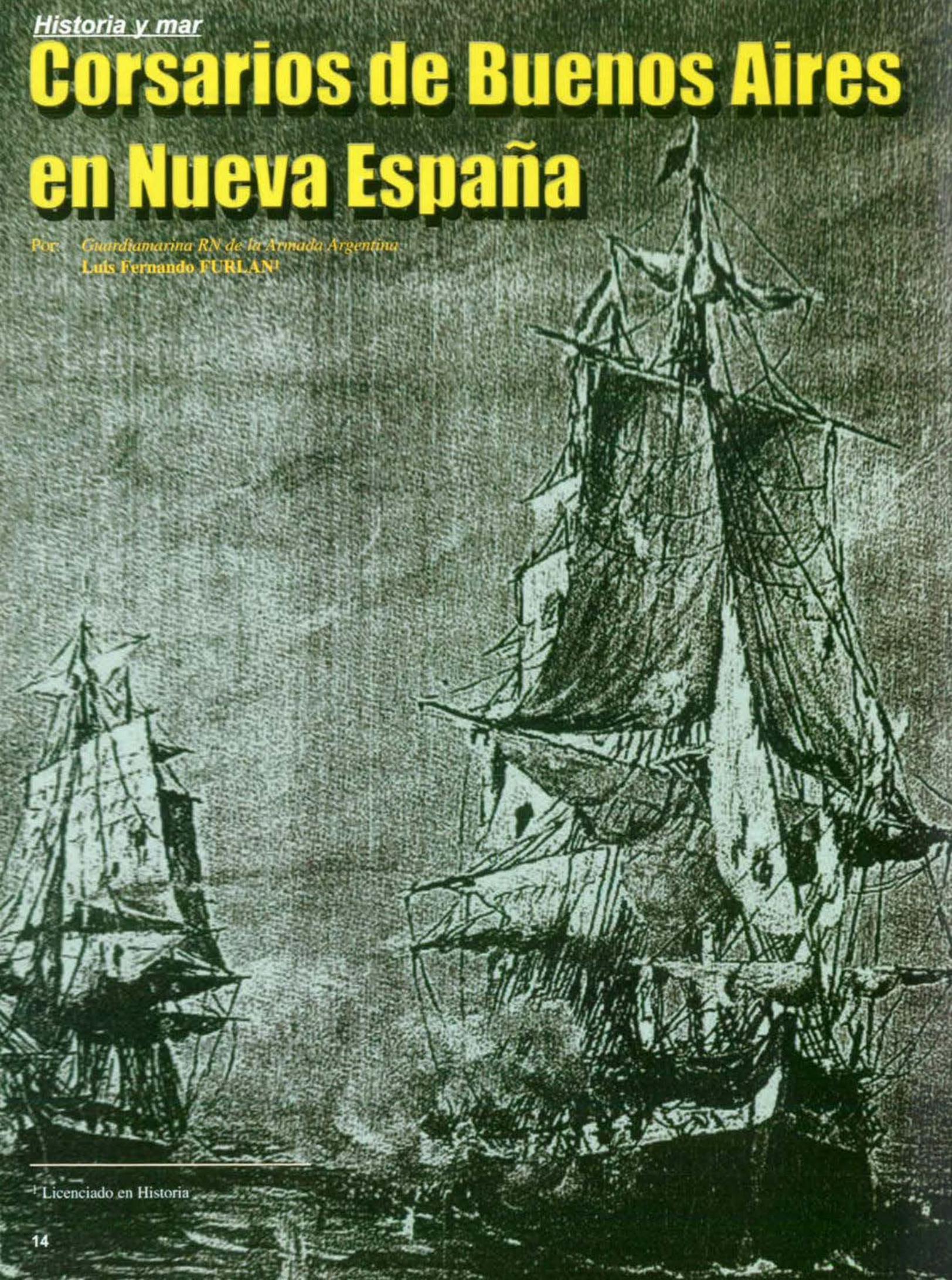
Con instituciones educativas como ésta, se pretende lograr un mayor desarrollo tecnológico de la Armada y participar activamente en el desarrollo marítimo de México.



Historia y mar

Corsarios de Buenos Aires en Nueva España

Por: *Guardiamarina RN de la Armada Argentina*
Luis Fernando FURLAN¹



¹ Licenciado en Historia

El corso era un tipo de lucha marítima dirigida únicamente contra los buques y el comercio del país con el cual se estaba en guerra, siendo una práctica perfectamente legal al existir ordenanzas y reglamentos que regían su accionar, además de que tenía que ser debidamente autorizada por los gobiernos. Los insurgentes del Nuevo Mundo, por ejemplo, lo utilizaron mucho contra España durante la prolongada guerra por la Independencia de Hispanoamérica (1810–1824), destacando los corsarios de Buenos Aires (Provincias Unidas del Río de la Plata).

La campaña corsaria conducida por Don Hipólito Bouchard, entre 1817 y 1819, y realizada por disposición de las Provincias Unidas del Río de la Plata, fue una de las más importantes de la gesta emancipadora hispanoamericana por su alcance y magnitud. En junio de 1817 se entregaron los correspondientes permisos y se dictaron las instrucciones a seguir, las cuales básicamente consistían en 1) Apresar todo buque español. 2) Destruir el comercio marítimo hispano (especialmente en los mares de Oriente, donde actuaba la Compañía de Filipinas). 3) Atacar buques de guerra y transportes enemigos que se dirigieran al Río de la Plata. 4) Interceptar las líneas de abastecimiento del adversario. 5) Considerar en estado de bloqueo las plazas españolas sometidas a hostilidades de los corsarios. 6) Adquirir noticias sobre la situación de España y sus posesiones de ultramar. 7) Conocer la opinión de los patriotas americanos sobre los planes de las Provincias Unidas del Río de la Plata. 8) Saber el estado en que se encontraban los movimientos de insurrección en los dominios hispanos, etcétera.

Para destinar en corso se eligió a la ex fragata española *Consecuencia*, capturada en enero de 1816, en el Callao, por la escuadrilla corsaria del Almirante Brown, quien poco después la cedió al Capitán Don Hipólito Bouchard en un reparto de presas efectuado en las Galápagos. Al llegar a Buenos Aires, Bouchard entregó la

Consecuencia al Doctor Don Vicente Anastasio Echevarría, gran armador de corsarios, quien la equipó y alistó para la campaña corsaria de 1817–1819, siendo bautizada con el nuevo nombre de *La Argentina*. Esta fragata tenía las siguientes características: eslora: 40 m.; manga: 6.25 m.; puntal: 4.85 m.; calado: 2.10 m.; desplazamiento: 4.64 tons.; para el corso fue armada con 34 cañones y tripulada con 180 hombres. Para comandar *La Argentina* se designó al valiente y aguerrido Sargento Mayor de Marina Don Hipólito Bouchard².



La fragata *La Argentina* zarpó del Río de la Plata el 9 de julio de 1817, poniendo proa hacia el

² Nació el 15 de enero de 1780 cerca de Saint Tropez (Francia). Llegó a Buenos Aires en 1809, dedicándose al comercio. Plegado al movimiento de mayo de 1810, se incorporó a la incipiente Marina patriota comandando sus primeros buques con los que se enfrentó a los españoles de Montevideo. Alejado por un tiempo del servicio naval, se incorporó al glorioso Regimiento de Granaderos a Caballo, creado por el General San Martín, alcanzando el grado de Capitán. Vuelto a la Marina fue Comandante de la corbeta *Halcón* (propiedad del Doctor Echevarría).

Este, rumbo al Índico. En Madagascar se luchó contra buques negreros para impedir el tráfico de esclavos; mientras se navegaba por el estrecho de Macassar hubo duros enfrentamientos con piratas malayos a quienes derrotó. Entre enero y mayo de 1818 realizaron importantes operaciones en Filipinas (bloqueo de Manila y Santa Cruz, así como apresamiento y hundimiento de varios mercantes españoles). En el archipiélago de Hawai (agosto de 1818) Bouchard encontró con gran sorpresa a la corbeta argentina *Santa Rosa*, que había partido de Buenos Aires en curso meses antes que *La Argentina* y cuya tripulación se sublevó en Chile, desembarcándose aquí a su Comandante y Oficiales para luego dirigirse a Hawai, donde los amotinados vendieron el barco al Rey aborigen de las islas. Aquí Bouchard, tras arduas negociaciones, logró que el Rey devolviera la corbeta y entregara a los culpables, ejecutándose al promotor del motín. Bouchard dio el mando de la corbeta *Santa Rosa*³ al marino inglés Don Peter Corney, quien se hallaba casualmente en Hawai y aceptó incorporarse a los corsarios. Constituidas así en escuadrilla, *La Argentina* y la *Santa Rosa* abandonaron Hawai el 25 de octubre de 1818 en dirección al Virreinato de Nueva España.

Los corsarios de Bouchard en Nueva España (noviembre de 1818–marzo de 1819)

Cuando la escuadrilla alcanzó Nueva España, el movimiento revolucionario iniciado allí en 1810 había terminado trágicamente con la ejecución del abnegado patriota Don José María Morelos (1815), subsistiendo apenas en los territorios del Sur las tropas de Don Vicente Guerrero, como única resistencia seria al régimen español reinstaurado.

³ De origen estadounidense. Eslora: 40 m.; manga: 4,5 m.; puntal: 3,90 m.; calado: 2 m.; desplazamiento: 280 tons.; armamento: 18 cañones; tripulación original: 140 hombres. Este buque, al igual que *La Argentina*, contaba al salir de Hawai con una tripulación extraordinariamente heterogénea, pues la componían criollos, españoles, americanos, portugueses, negros, manilas, malayos, ingleses y hawaianos.

Era intención de Bouchard interceptar, apresar y destruir buques mercantes españoles en el Pacífico Norte y practicar golpes de mano en las costas Occidentales del Virreinato de Nueva España, causando gran alarma y confusión en aquellas comarcas.

El jefe corsario inició sus actividades en California, remota y aislada provincia del Virreinato de Nueva España, caracterizada por la existencia de presidios (fuertes con guarniciones militares), misiones fundadas por franciscanos y dominicos, aldeas y ranchos.

San Carlos de Monterrey, capital de California, sería la primera víctima de los intrépidos corsarios de Bouchard en tierras de Nueva España. Aquella ciudad se hallaba ubicada en la bahía de Monterrey, contaba con el puerto más importante de la provincia y para su defensa se levantaba un fuerte provisto de 18 piezas de artillería. La guarnición de la plaza la componían aproximadamente 80 hombres, debiendo señalarse que no existía allí ningún tipo de embarcación para atender tareas de índole naval. Diremos finalmente que Don Pablo Vicente Solá se desempeñaba como Gobernador de la provincia de California en aquella oportunidad.

Durante la travesía hacia las costas de California, *“nos ocupamos en ejercitar las tripulaciones en el manejo de los cañones, y en poner nuestras naves en buenas condiciones de combate, a la vez que frecuentemente se daba lectura a las leyes militares, cuyas disposiciones son muy estrictas y castigan con pena de muerte todo acto de insubordinación. Después de habernos provisto los rusos, de huevos, aceite, etcétera, nos dimos a la vela con rumbo a la bahía de Monterrey”*⁴, tal como lo recuerda Don Peter Corney, Comandante de la corbeta *Santa Rosa*.

⁴ Cornet, P. “El crucero de La Argentina”. En: Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas. Año VII. Tomo VIII. N° 39-40. Buenos Aires p.32.

El 22 de noviembre de 1818 la fragata *La Argentina* y la corbeta *Santa Rosa* fondearon en la bahía de Monterrey. Don Hipólito Bouchard planeó tomar San Carlos de Monterrey por sorpresa mediante un desembarco de 200 hombres de tropa al mando del Teniente Don Guillermo Sheppard, operación que debía realizarse esa misma noche desde la *Santa Rosa* y que apoyarían desde el mar los dos buques corsarios. Para ello, Bouchard adelantó a la *Santa Rosa* y dejó a *La Argentina* un poco más retrasada; como el viento era muy suave y predominaba la calma, ambos buques tuvieron que ser remolcados a remo desde botes lanzados para tal efecto. Cerca de la medianoche quedaron la *Santa Rosa* fondeada casi debajo del promontorio en donde se hallaba erigido el fuerte y *La Argentina* ubicada a 2 millas de la corbeta, fuera de tiro de cañón.

Debemos destacar que la presencia de Bouchard no era desconocida para los realistas de la plaza, ya que meses antes habían sido informados por un buque estadounidense que tomó contacto con los corsarios en Hawai, de los deseos de éstos de extender sus acciones sobre las costas de California. En consecuencia, el Gobernador Solá tomó las precauciones y disposiciones correspondientes para estar listo ante el ataque de Bouchard, enviando hacia el interior las familias de la población y los ornamentos y objetos de valor de las iglesias, reforzando la batería del puerto y desplegando sobre la costa baterías volantes protegidas y reforzadas por partidas de caballería e Infantería; finalmente, el fuerte se encontraba con sus bocas de fuego preparadas para abatir a los buques patriotas presentes en la bahía.

Para despistar a los españoles y tomar conocimiento del estado de defensa de la plaza de Monterrey, Bouchard “dio orden al Teniente Don Pedro Cornet (sic) [...] que pusiese en buen orden los botes de ese buque [la *Santa Rosa*] y que al momento que llegásemos al puerto entrase con la bandera americana, y como él [Cornet] había

*estado varias veces en dicha plaza, bajase a tierra para observar si la fuerza que se hallase en tierra era de una gran consideración y observase todo lo que pudiese ser contrario a nuestro intento, y que yo [Bouchard] me aproximaría de noche todo lo que me fuese posible para proteger el desembarco...”*⁵ Paralelamente, se enviaron desde *La Argentina* los botes con la tropa de desembarco hacia la *Santa Rosa* para dar comienzo a la operación de asalto a Monterrey. En su testimonio, el Comandante Corney señaló que “como me era bien conocida la bahía, penetré a las 12 de la noche, y anclé demasiado cerca del fuerte...”⁶, circunstancia que, como veremos, habría de perjudicar los planes de Bouchard.

Pero un hecho fortuito y desafortunado frustró el factor sorpresa, clave para la consecución del objetivo fijado: como los hombres que debían practicar el desembarco estaban demasiado cansados por las tareas que habían realizado anteriormente (remolque de los buques y viaje en botes hasta la corbeta) solicitaron al Teniente Sheppard postergar el asalto para la mañana del día 23, a lo que éste accedió. Repudiando este proceder, Bouchard observó que “*habiéndose rendido todas las embarcaciones con la tropa y la mayor parte de la Marinería, a bordo de la corbeta y no habiéndole dado orden [Sheppard] que en el momento saltasen en tierra para sorprender el fuerte como efectivamente si se hubiesen ejecutado las órdenes, que había dado, sin ignorar un tiro de fusil se hubiese tomado, más todo al contrario, fue dirigida esta empresa, de lo que había mandado al momento que llegaron al costado de la corbeta, subieron los Oficiales a bordo, y esperando el día, se quedaron en la cámara...”*⁷

⁵ Manuscrito de Bouchard. Informe elevado al Director Supremo de las Provincias Unidas de Sudamérica o Río de la Plata, el 10 de febrero de 1819, dado al ancla en las islas Tres Marías (Nueva España). Archivo General de la Nación (AGN). División Gobierno Nacional, Guerra, X-23-2-6.

⁶ Cornet, P. “El crucero de La...” op. cit. En: Boletín del Instituto de Investigaciones... op. cit., año VII, Tomo VIII, N° 39-40, p.32.

⁷ Manuscrito de Bouchard. AGN, División Gobierno Nacional, Guerra, X-23-2-6.

Al amanecer del día 23 de noviembre, la corbeta *Santa Rosa* se encontró fondeada demasiado cerca del fuerte de Monterrey, sumamente expuesta al fuego de los cañones enemigos y sin posibilidad de escapar a tiempo de su desventajosa posición. Como era ya imposible evadir el enfrentamiento, la *Santa Rosa* izó el pabellón y comenzó a hacer fuego sobre el fuerte, siendo vivamente respondido por éste y con mortífera efectividad dada su mejor ubicación, a tal punto que mientras que la corbeta era permanentemente acribillada y arrasada, el buque corsario no acertaba con precisión sus disparos por estar algunas baterías y cañones muy arriba en los promontorios de la costa y otras piezas bien resguardadas o que eran desplazadas de un punto a otro.

En su informe, Bouchard, que se encontraba con *La Argentina* anclada lejos del alcance de los cañones del fuerte y sin posibilidad de socorrer a la *Santa Rosa*, expresó con profundo pesar que “al romper el día subieron encima de la cubierta y al momento dispusieron que se rompiese el fuego e izando la bandera de la Patria se rompió el fuego teniendo toda la tropa y la marinería a bordo, en la corbeta, al momento acudió fuerza al fuerte y empezaron a hacer fuego sobre la corbeta, a los siete cañonazos tuve el disgusto de ver arriar la bandera de la corbeta...”⁸; con palabras igualmente dolorosas, Corney comentó que “antes de amanecer ya tenían [los realistas] las baterías montadas y revelaban estar muy ocupados. Asegurando mi amarrazón, al romper el día abrimos fuego contra el fuerte, el que nos fue vivamente contestado por dos baterías. Resultando inútil nuestro fuego contra las baterías, a causa de estar situada una de ellas tan arriba de nosotros, que nuestros tiros no tenían efecto visible alguno...”⁹. Acto seguido, Bouchard ordenó enviar botes a la *Santa Rosa*

para evacuar toda la gente que se pudiera, a la vez que para ganar tiempo e intentar sacar a la corbeta de su comprometida situación, se izó bandera de parlamento y se envió al médico de *La Argentina*, Doctor Don Bernardo de Copacavana, al fuerte para tratar con las autoridades realistas la liberación de la *Santa Rosa*.

Este último buque estaba totalmente indefenso ante la victoriosa artillería de Monterrey y con varios heridos a bordo soportando la humillación del enemigo, pues según el decir de Bouchard, “del fuerte gritaban (a la corbeta) si no desemberga las velas y arría su mastelero les vamos a hacer un fuego vivo y lo echaremos a pique, y junto con lo que les decían esto, empezaban a hacerle fuego a bala y metralla, lo cual pasaba la corbeta de una parte a la otra, se hallaba a bordo de la corbeta un botecito y a fuerza de fuego que les hacían les hicieron que bajasen a tierra un Oficial y dos marineros, al momento que saltaron en tierra, empezaron los sablazos con ellos y los llevaron al Presidio...”¹⁰; contribuyó a aumentar la indignación del jefe corsario la exigencia del Gobernador Solá de una suma de dinero como condición para devolver la *Santa Rosa*. Mucho ayudó a la corbeta corsaria el hecho de no existir en Monterrey ninguna embarcación adecuada para tomar posesión de aquella y de toda la gente que todavía se encontraba a bordo. *La Argentina*, en tanto, había logrado acercarse más a la *Santa Rosa* aprovechando una brisa de viento.

Durante la noche de aquel fatídico 23 de noviembre, se procedió a transportar en botes a más tripulantes de la desdichada *Santa Rosa*, operación que fue favorecida por estar los realistas de Monterrey distraídos y entretenidos celebrando con fiesta y baile el triunfo sobre los corsarios.

Al amanecer del día 24, tuvo lugar el desembarco de los corsarios sobre San Carlos de

⁸ Manuscrito de Bouchard. AGN, División Gobierno Nacional, Guerra, X-23-2-6.

⁹ Cornet, P. “El crucero de...” op.cit. En: Boletín del Instituto...op.cit., año VII, Tomo VIII, N°39-40, p.32.

¹⁰ Manuscrito de Bouchard. AGN, División Gobierno Nacional, Guerra, X-23-2-6.

Monterrey. Esta operación, dirigida personalmente por Bouchard, fue realizada con 200 hombres armados con fusiles y lanzas, embarcados en botes artillados.

San Carlos de Monterrey fue conquistada por los corsarios con una rapidez sorprendente. Bouchard, en su informe, señaló breve y contundentemente que *“a las ocho de la mañana desembarqué distante una legua del fuerte y a las diez del mismo día se hallaba en el fuerte la bandera de la Patria arbolada en el palo de asta bandera de la fortaleza...”*¹¹, en tanto que el Teniente Primero Don José María Píriz (Jefe de las tropas de desembarco o Infantería de Marina de **La Argentina**), en sus recuerdos, señaló que en aquella victoriosa jornada *“rendimos la primera batería, compuesta de dieciocho cañones de bronce y hierro de calibre de 12 y 18, y los inutilizamos del todo. Era forzoso hacer lo mismo con otra batería que restaba y otras varias piezas de artillería volante escoltadas por algunos piquetes de caballería que guarnecían sus presidios y nos hacían bastante resistencia: y por ello a sangre y fuego logramos rendir todo aquel pueblo y salvar a sus prisioneros. [...] Todo fue nuestro, y después de haber enarbolado nuestras banderas, y gritado el ¡Viva la Patria, nos provisionamos!...”*¹². Al no poder oponer una resistencia efectiva el Gobernador Solá se retiró hacia el cercano Rancho del Rey, llevándose algo de armamento, el archivo de la Gobernación y los intereses de la Real Hacienda.

Una vez que la capital de California quedó en poder de los valientes corsarios de Bouchard,

¹¹ Manuscrito de Bouchard. AGN, División Gobierno Nacional, Guerra, X-23-2-6.

¹² Píriz, J. M. “Memoria exacta y puntual de todos los sucesos y méritos más distinguidos que superamos y labramos el Sr. Comandante de la fragata de guerra Don Hipólito Bouchard y yo como Comandante de las tropas de este buque en la expedición que hicimos a los rumbos del Norte con las patentes correspondientes de nuestro Supremo Directorio de las Provincias Unidas del Río de la Plata”, fechada en Santiago de Chile el 1º de octubre de 1819. Archivo del Museo Mitre, A1 C11 C6 N°1.

se procedió a arrasar, incendiar y destruir el fuerte, los almacenes, los cuarteles de la tropa, los depósitos de pólvora, la Gobernación, las casas de los españoles y todo cuanto perteneciera al Rey, respetándose únicamente los templos y las propiedades de los americanos. También se clavó y reventó la artillería abandonada y se mató el ganado que se encontró. En los buques corsarios se embarcaron víveres y algunos cañones hallados durante el saqueo del pueblo. La castigada **Santa Rosa** fue rescatada y una vez izado a bordo el pabellón celeste y blanco vencido el día anterior, se realizaron las reparaciones necesarias y se auxilió a sus tripulantes heridos.

El 29 de noviembre de 1818 Don Hipólito Bouchard abandonó San Carlos de Monterrey para proseguir con sus correrías por toda la costa oeste del Virreinato de Nueva España, que debió soportar por unos días a la bandera argentina flameando triunfante en su desamparada y lejana frontera norte.

Navegando siempre en dirección hacia el sur, la escuadrilla corsaria fondeó el 4 de diciembre frente al Rancho del Refugio, importante estancia de la familia española Ortega, de siniestra fama por castigar duramente a los patriotas mexicanos y a quienes simpatizaban con éstos. Bouchard ordenó hacer desembarcar a 60 hombres para tomar posesión del rancho, lo cual se efectuó rápidamente y sin encontrar la menor resistencia pues sus habitantes, al ver aproximarse a los buques corsarios, lo habían abandonado oportunamente. Los corsarios embarcaron los alimentos que allí se encontraron y debieron sufrir durante su corta permanencia en aquel lugar la captura de un Oficial y dos Marineros por una partida española que merodeaba en los alrededores. Antes de retirarse del Refugio, los corsarios saquearon e incendiaron todas las instalaciones de aquella estancia.

Pocos días después *“nos dimos nuevamente a la vela siguiendo la costa hacia el Sur, de la que*

sólo distábamos dos millas, divisando en ella grandes partidas de caballería española, a la que hicimos algunos disparos”¹³. El 8 de diciembre los corsarios fondearon en la Misión de Santa Bárbara, a donde Bouchard se dirigió en busca de los hombres que le habían apresado en el Refugio y que suponían se hallaban prisioneros en aquella población, lo cual era verdad. Al llegar, Bouchard izó bandera de parlamento y envió un emisario a las autoridades españolas de Santa Bárbara informándoles que si se le entregaban a sus hombres, los corsarios prometían retirarse y no practicar ningún tipo de hostilidades sobre la misión. Aceptada la proposición y liberados los subordinados de Bouchard, éste, conforme a su palabra, se alejó de Santa Bárbara el día 11 rumbo al Sur.

El 16 de diciembre Bouchard fondeó frente a la misión de San Juan, solicitando a la autoridad local que le entregara víveres por los cuales estaba dispuesto a pagar su justo precio. A este requerimiento, el Jefe español respondió desafiante que, más que víveres, tenía mucha pólvora y balas para darle. Ante una respuesta tan provocativa, Don Hipólito Bouchard dispuso invadir y tomar posesión de San Juan, operación que encomendó a Peter Corney y al Teniente Primero Don José María Píriz, y que se concretó rápidamente en la madrugada del 17 con un éxito absoluto. El Jefe corsario mencionó al respecto que *“a las 10 de la mañana ya había tomado posesión del pueblo; a las 12 del día se puso en retirada, incendiando todo el pueblo dejando sólo el templo y casas de los particulares americanos”*¹⁴. Corney, por su parte, recuerda que al desembarcar los corsarios *“un destacamento de caballería avanzó hacia nosotros y nos hizo algunos disparos, huyendo en seguida hacia el pueblo. No hubo resistencia, y pronto fuimos dueños de la localidad, la que después de almorzar, nuestra gente comenzó a*

*saquear, encontrando al pueblo bien provisto de artículos en general, con excepción de dinero. La mayor parte de los edificios públicos fueron destruidos, lo mismo que gran cantidad de vinos y licores; los almacenes reales fueron incendiados, como igualmente los cuarteles y casa del Gobernador”*¹⁵; explayándose más sobre aquel victorioso hecho de armas, Píriz comenta que *“avanzamos hasta legua y media, en que estaba el pueblo, caminando por breñas intransitables, serranías casi inaccesibles, y caminos muy escabrosos y desconocidos: al mirarlos parecía imposible el tránsito de la tropa y de la artillería: y lo que es más con las columnas de caballería enemiga a la vista. [...]: con cuatro o seis tiros de cañón y algunos de fusil, los dispersamos y nos apoderamos del pueblo, arrepentido ya de no habernos dado provisiones de grado. Quemamos y removimos las propiedades del Rey: tomamos prisioneros algunos y todas las armas, que nos parecieron de provecho, y bien provisionados, nos embarcamos”*¹⁶.

El 24 de diciembre se fondeó en la isla Cedros, en la bahía Vizcaino (Baja California). Aquí Bouchard permaneció hasta mediados de enero de 1819 reparando y carenando sus dos buques y abasteciéndose de alimentos, producto de la caza de ejemplares de la fauna local; es de destacar que en sus actividades, los corsarios recibieron ayuda de unos cazadores rusos de nutrias marinas. En enero, los corsarios se encontraron en Cedros con un barco inglés que les comunicó los sucesos del Perú.

El 17 de enero de 1819, Bouchard dispuso poner proa hacia el puerto de San Blas para impedir la entrada de buques españoles, especialmente los procedentes de Manila, y lograr así algunas presas; justamente, mientras se hacía efectivo el bloqueo, los corsarios capturaron el día

¹³ Cornet, P. “El crucero...” op.cit. En: Boletín del...op.cit. año VII, Tomo VIII, N°39-40, p.34.

¹⁴ Manuscrito de Bouchard. AGN, División Gobierno Nacional, Guerra, X-23-2-6.

¹⁵ Cornet, P. “El crucero...” op.cit. En: Boletín...op.cit., año VII, Tomo VIII, N°39-40, pp.34-35.

¹⁶ Píriz, J.M. “Memoria exacta y puntual...”op.cit. Archivo del Museo Mitre, A1 CH C6 N°1.

26 el bergantín *San José* (Capitán Don José Gregorio Ramírez), procedente del puerto de San Juan de Nicaragua con cincuenta días de navegación (transportaba un importante cargamento de cacao).

Durante el bloqueo a San Blas, la escuadrilla corsaria encontró en las islas Tres Marías a otro buque inglés, a cuyo Capitán, antes de dejar partir, recomendó Bouchard que se dirigiese a Chile para vender la carga que llevaba por ser necesaria allí. En las Tres Marías, los corsarios se aprovisionaron de agua, leña y del producto de la caza y pesca; además, varios tripulantes fueron víctimas de una extraña enfermedad, la que provocó algunas muertes. En su informe, Bouchard prometía a la Superioridad *“las noticias que pudiera adquirir, en estas costas, relativas a las operaciones que toman los enemigos y de todo lo que me ocurriese sobre el particular...”*¹⁷.

De San Blas, los buques corsarios continuaron hacia el Sur hasta Acapulco, antiguo e importante puerto mexicano del Pacífico utilizado para el comercio con Filipinas y China. El bloqueo comenzó el 13 de marzo y Bouchard envió un bote armado para verificar el estado de la plaza, sus defensas y si había mercantes fondeados, pero como el puerto estaba desierto resolvió el Jefe corsario levantar el bloqueo y alejarse de allí para continuar con sus aventuras por el Pacífico, dirigiéndose en consecuencia a las costas de la Capitanía General de Guatemala.

Una información interesante y a tener en cuenta es la que aporta Don Lucas Alamán sobre supuestos contactos que mantuvieron en la costa de Cohayutla los corsarios de Bouchard con Don Vicente Guerrero *“quien despachó entonces uno de los Oficiales de Mina, para que fuese a proporcionarle armamento, pero éstos [los*

*corsarios] no volvieron a aparecer”*¹⁸. De esto último el mismo autor aporta agudas reflexiones que muestran el impacto de la presencia corsaria de Bouchard en el litoral marítimo Occidental del Virreinato de Nueva España y la significación que tuvo para los patriotas mexicanos al decir que *“si los gobiernos de las repúblicas de la América meridional que eran dueños de aquellos mares, hubiesen proporcionado auxilios de armamento y municiones a Guerrero y demás jefes que aún permanecían con las armas en las costas del Sur y de la provincia de Michoacán, con las ventajas que el terreno ofrecía, la guerra se hubiera prolongado largo tiempo y las tropas realistas hubieran tenido mucho que sufrir en un país en que no podían permanecer sin experimentar grandes pérdidas”*¹⁹.

Otra valiosa observación es la que hace el historiador mexicano Don Enrique Cárdenas de la Peña al afirmar que *“sin lugar a dudas los corsarios argentinos, imbuidos de la flama libertaria que se expande por América, arriban a tierra novohispana con el propósito de aminorar la fuerza de la metrópoli”*²⁰.

En definitiva, las actividades de Don Hipólito Bouchard y sus valientes marinos, realizadas apenas con dos buques, y el apoyo que recibieron de Buenos Aires y las Provincias Unidas del Río de la Plata, demostraron su gran capacidad para la guerra de corso y cómo ésta era utilizada para herir a España en todo el escenario marítimo mundial y para difundir hasta en las regiones más remotas de Hispanoamérica los ideales de independencia y libertad.

¹⁷ Manuscrito de Bouchard, AGN, División Gobierno Nacional, Guerra, X-23-2-6.

¹⁸ Alamán, L. Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año 1808 hasta la época presente, tomo IV, p.697.

¹⁹ *Ibíd.*, p.697.

²⁰ Cárdenas de la Peña, E. Historia Marítima de México, volumen I, Guerra de Independencia (1810-1821), p.282.

Fuentes consultadas

Bibliográficas

ALAMÁN, Lucas. *Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año de 1808 hasta la época presente*. Tomo IV. México, 1851.

ARGUINDEGUY, Pablo E. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*. Tomo I. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.

CAILLET BOIS, Teodoro. *Historia naval Argentina*.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique. *Historia marítima de México*. Volumen I, Guerra de Independencia (1810–1821). México, 1973.

CARRANZA, Anjel J. *Campañas navales de la República Argentina*. Volumen II. Tomos 3 y 4. Segunda edición. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

DESTEFANI, Laurio H. *Manual de historia naval Argentina*. Tercera edición. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1980.

PICCIRILLI, Ricardo y GIANELLO, Leoncio. *Biografías navales*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.

QUARTARUOLO, V. Mario. *Fragata La Argentina. Su vuelta al mundo (1817–1819)*. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.

Documentales

Archivo General de la Nación (Buenos Aires). *Manuscrito de Bouchard*. Informe elevado al Director Supremo de las Provincias Unidas de Sudamérica o del Río de la Plata, el 10 de febrero de 1819, dado al ancla en las islas Tres Marías (Nueva España). Archivo General de la Nación. Argentina. División Gobierno Nacional, Guerra, X – 3 – 2 – 6.

CORNET, Peter. “El crucero de *La Argentina*”. En: *Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas*. Año VII. Tomo VIII, N° 39–40. Buenos Aires, 1929.

PIRIZ, José María. “Memoria exacta y puntual de todos los sucesos y méritos más distinguidos que superamos y labramos el Señor Comandante de la fragata de guerra Don Hipólito Bouchard y yo como Comandante de las tropas de este buque en la expedición que hicimos a los rumbos del Norte con las patentes correspondientes de nuestro Supremo Directorio de las Provincias Unidas del Río de la Plata”, fechada en Santiago de Chile el 1° de octubre de 1819. En: *Archivo del Museo Mitre*. A1 C11 C6 N°1.

TOMÁS MARÍN, *Historia y mar*

Un Marino Egresado del Colegio Militar

Por: *Sargento 1º. Aux. Hist.*
Martín MARTÍNEZ BAIZABAL

Este ilustre marino es reconocido por su brillante trayectoria militar y por haber sido partícipe de hechos relevantes en la historia de la vida nacional, como la lucha de Independencia (1810-1821), la Guerra de Texas (1836), la Guerra de los Pasteles (1838), la Guerra contra los Estados Unidos (1846-1848), la Guerra de los Tres Años o de Reforma (1858-1860) y El Segundo Imperio Mexicano (1862-1867).

Tomás Francisco de Paula Marín Sabalza, nació en la Villa de Guadalupe Hidalgo, en 1805, muy cerca de la ciudad de México. Hijo de Don Juan de Dios Marín Chávez Macotila y de Doña Trinidad Sabalza, naturales de México.¹

Ingresó al Ejército el 2 de mayo de 1821, a la edad de 16 años, causando alta en la Séptima División Independiente, donde realizó su primera prueba de fuego al concurrir a los sitios y toma de Puebla y México, donde participó en varios tiroteos, con la firme convicción de abrigar la carrera de las armas; retomó así el camino seguido por su padre, como se menciona en el siguiente certificado:

"Dn Nicolas Bravo Brigadier y comandante General de la septima divicion del ejercito ymperial Triguarante certifico en debida forma que D. Tomas Marin se me presento el día dos de mayo en la divicion de mi mando en el Pueblo de Tulancingo, quien por su disposicion y trato desente arreglado aun nacimiento sirvio de mi orden en el Cuerpo de distinguidos desempeñando todas las comisiones que le fueron conferidas: su conducta ha sido irrepenible: sus servicios activos, y cual corresponden a un debido patriotismo:



¹ A.C.S.D.N. (archivo de cancelados). Expediente XI/III/3-1035. F-45.

con disciplina buena y mucho mayor en aplicación; tenido a mas la gran de recomendación de haber padecido su padre D. Juan de Dios Marin largas prisiones destierros y privaciones, hasta cortarle la vida por la defensa de nuestra suspirada Yndependencia =Levantado el citio de Puebla en el que contrajo a mas de los servicios expresados al merito de la conduccion de viveres para dicho citio: fue infatigable su zelo, actividad é interes y decicion al mejor éxito de nuestra causa, y se paso en la clase de Cadete al Escuadrón de Mazapa en el que continua hasta la fha: y a petición del interesado doy esta en México a 5 de junio de 1822= segundo de la Yndependencia de este Ymperio= Nicolas Bravo²

Poco tiempo después, ya como Cadete en el Escuadrón de Caballería de Orizaba, y con los cambios que sucedían en el país, se adhirió al pronunciamiento de la República Federal, con el cual fue desterrado Agustín de Iturbide.

El 12 de junio de 1824, ingresó al Colegio Militar, en la fortaleza de San Carlos de Perote, hasta el 29 de octubre del mismo año, cuando por disposición del Supremo Gobierno pasaron “los alumnos más adelantados a la formación de Marina”.

El Colegio Militar empezaba a desenvolverse con buen éxito como establecimiento, aumentando su alumnado, habiendo tenido lugar en la fortaleza de San Carlos de Perote, el 31 de octubre de 1824, la Ceremonia Oficial de Juramento de Obediencia a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la que asistió Marín, fechada el día 4 del mismo mes; relacionado con este acto se muestra lo siguiente:

“El Ciudadano Santiago Valdez Villavencio, Teniente del Ejercito actual, Comandante de la compañía de Alumnos de ese Colegio Militar, por ausencia del C. Capitán Luis Antepara:

CERTIFICO: que los individuos contenidos en esta han prestado juramento de guardar y hacer guardar en todas sus partes la Constitución Política de los Estados Mexicanos, decretada y sancionada por el Soberano Congreso Constituyente en el año presente con toda solemnidad y formalidad que el mismo soberano previene en su decreto del 4 de octubre último.

Colegio Militar

Primera Compañía de Alumnos *

Alferez Sarg. 2º.	C. José María Anaya.
Alferez Sarg. 2º.	C. Juan Heredia.
Alferez Cabo 1º.	C. Francisco Anaya.
Alferez Cabo 1º.	C. José María Jiménez.
Alferez Cabo 1º.	C. Joaquín Llanes.
<u>Teniente Cabo 2º.</u>	<u>C. Tomás Marín.</u>
Teniente Cabo 2º.	C. José Antepara.
Teniente Cabo 2º.	C. Mariano Marino.
Teniente Alumno	C. Francisco Manríquez.
Alferez Alumno	C. Marcos Gumes.
Alferez Alumno	C. Joaquín Morlet.
Subteniente Alumno	C. Eduardo García.
Subteniente Alumno	C. José Montes de Oca.
Subteniente Alumno	C. Antonio Valdez.
Subteniente Alumno	C. Mariano Torreblanca.
Alferez Alumno	C. José Rivera.
Alferez Alumno	C. Fernando Guevara.
Alferez Alumno	C. Francisco de la Peña...

“y para que conste, firmo ésta en el Fuerte Nacional de San Carlos de Perote, a treinta y uno de octubre de 1824. Santiago Valdez Villavencio. (Rúbrica)”.

El 29 de noviembre de 1824, el Capitán de Navío Eugenio Cortés, cumpliendo órdenes del General Barragán, se presentó en la fortaleza de San Carlos para invitar a los alumnos del Colegio

² Ibidem. F-50.

* No se publica la relación completa en este artículo debido a razones de espacio.

Militar, en nombre del Presidente de la República, para que formaran el pie veterano de una Escuela Náutica Militar que se pensaba establecer en el pueblo de Tlacotalpan, ello debido a que el Gobierno General deseaba adquirir varias embarcaciones con las que podría bloquear eficazmente el castillo de San Juan de Ulúa (por el lado del mar), e impedir que los españoles que lo guarnecían recibieran el apoyo que se les mandaba desde La Habana.

El 27 de septiembre anterior, el Congreso local de la providencia de Veracruz, envió al Supremo Poder Ejecutivo una manifestación sobre los serios temores que se tenían de que las costas veracruzanas fueran objeto de invasión por parte de los españoles, por lo que pedían que se estrechara el bloqueo del Fuerte de San Juan de Ulúa y se recuperara el fondeadero de la isla de Sacrificios, del que se habían apoderado los peninsulares de la guarnición del castillo de Ulúa.

Deseando el Gobierno satisfacer aquella petición, le ordenó lo conducente al General Barragán. Al mismo tiempo, dispuso que se adquirieran algunas embarcaciones de guerra más, para que se cooperasen en el asedio al castillo de San Juan (el bloqueo de la isla se hacía por aquellos días con sólo dos buques de guerra), ya que se autorizó que se fundara una Escuela Náutica para que en ella se formaran los futuros Comandantes para las nuevas embarcaciones que se compraran. Como el asunto era urgente, para ganar tiempo en la preparación, se dispuso también que el alumnado de esta nueva escuela lo formaran inicialmente "algunos alumnos del Colegio Militar" de Perote, quienes serían seleccionados por los propios Jefes de la Armada Nacional.

Varios Cadetes del Colegio Militar, voluntariamente manifestaron estar conformes en pasar a prestar sus servicios en la Armada; fueron examinados por el Capitán Eugenio Cortés, quien seleccionó a 18 de ellos (casi todos señalados en la lista de Jura de Constitución de 1824,

mencionada al inicio de este artículo), quienes el 24 de noviembre de 1824 causaron baja del colegio y alta en la Armada Nacional, como Aspirantes de Segunda y Primera clase.

Lo anterior lo hace saber el oficio que el Capitán Cortés envió al de igual grado y empleo José María Tosta, quien desempeñaba las funciones de Comandante del Departamento de Marina de Veracruz, cuando llegó al puerto de Alvarado después de haber cumplido con el cometido en el castillo de San Carlos de Perote.

"Acompaño a V. M. la lista nominal de los diez y ocho Cadetes del Colegio Militar de Perote, que con arreglo a las instrucciones del Exmo. Sr. Presidente de la República, he elegido para que pasen de aspirantes al cuerpo nacional de la Armada y formen la Escuela Náutica que ha de establecerse en este Departamento.

Aunque con fecha 29 del mes próximo pasado, dije al Exmo. Sr. Ministro de Guerra y Marina, que el primer Teniente D. Francisco García debía pasar a Perote para conducir hasta ese punto a los diez y ocho alumnos, he considerado que este oficial puede estar empleado más útilmente en el Departamento y ser perjudicial su marcha, por lo que V. M. puede disponer que marche por esta comisión el oficial que juzgue más a propósito, llevando para el efecto, los auxilios necesarios para sí y para los aspirantes.

Dios y Libertad. Alvarado, a 10 de diciembre de 1824.- Eugenio Cortés (Rúbrica).

"Señor Comandante del Departamento, Don José María Tosta"¹

Los 18 Cadetes mencionados en el oficio anterior, fueron los que constan en las siguientes relaciones, quienes en rigor pueden considerarse

¹ A.C.S.D.N. (archivo de cancelados). Expediente XI/III/4-3603, F-22.

como miembros de la primera antigüedad de Oficiales egresados del Colegio Militar de Perote.

“Colegio Militar”

“Relación de los cadetes que voluntariamente pasan de Primeros y Segundos Aspirantes a la Marina Nacional, por orden del Supremo Presidente de los Estados Unidos Mexicanos de fecha 24 de noviembre de 1824.

“Primeros Aspirantes: Ciudadanos José María Espino, José María Anaya, Juan Heredia, José María Jiménez, Francisco Anaya, Joaquín Llanes, José Antepara, Mariano Merino, Mariano Torreblanca, Tomás Marín, Eduardo García y José Rivera.

Segundos Aspirantes: Ciudadanos Francisco Manríquez, Marcos Guemes, Joaquín Morlet, Fernando Guevara, Antonio Valdez y José María Montes de Oca.

Fuerte Nacional de Perote. Noviembre 29 de 1824.

*José Blengio (Rúbrica). Visto Bueno. Tomás de Castro (Rúbrica)”.*⁴

Como consecuencia de los exámenes realizados al final de aquel año, el 10 de enero de 1825 egresaron como Subtenientes de Infantería y Caballería, de seis a siete Cadetes más, quienes en unión de los que pasaron como Aspirantes de la Armada, formaron la primera antigüedad del Colegio Militar.⁵

Su inicio en la Marina Nacional

En los primeros días de enero de 1825, aquellos aspirantes de Marina partieron de Perote con destino a Tlacotalpan, en donde comenzó a funcionar la Escuela Náutica, bajo la dirección

del Capitán de Marina Miguel de Medina. El 2 de abril de 1825 esta escuela se ubicó en el puerto de Alvarado, con el nombre de Colegio de Aspirantes de Marina, siendo su primer director el Primer Teniente de la Armada Francisco García. Este año estuvo plagado de hechos importantes que cambiaron radicalmente la historia de la vida nacional. Destacan entre otros la rendición del castillo de San Juan de Ulúa, declarándose por primera vez a Veracruz con el honoroso título de “Heroica”.⁶

Para 1826, los estudiantes se embarcaron en Acapulco, en el navío *Congreso Mexicano* (antes *Asia*)⁷, al mando de José María Tosta, realizando el primer viaje de prácticas en la historia marítima de México.⁸

Dos años después este plantel se trasladó a Córdoba, en marzo de 1827, en donde prestó servicio hasta 1836, cuando el General José María Tornel y Mendivil, Ministro de la Guerra en funciones, propuso y se aprobó, que los estudios de Marina se hicieran en el Colegio Militar, recientemente establecido de manera institucional en la Capital de la República.

Comisiones y acciones de guerra

Al terminar sus estudios el 15 de julio de 1827, pasó al Departamento de Marina (de Veracruz) y se embarcó en la goleta de guerra *Orizaba*, de Segundo Comandante, para cruzar

⁶ Decreto del 29 de julio de 1826.

⁷ El año de 1826 está plagado de controversias como la que suscitó el navío español *Asia*, que capituló en Monterrey, California, siempre y cuando se les pagaran sus haberes. En su recorrido al puerto de Veracruz ocurrieron un sin fin de calamidades, resumiendo, este buque salió más caro a la nación que si lo hubiera comprado nuevo al extranjero. Su travesía comenzó en 1825 y terminó dos años después al arribar al puerto jarocho.

⁸ Enciclopedia de México. Tomo 9. 499 pp.

⁴ Ibidem. F-23.

⁵ Historia del Heroico Colegio Militar. p.63.

las costas de Yucatán, hasta el 18 de junio de 1829. En este año Marín participó en la defensa de las costas mexicanas, durante el intento de reconquista por parte de una expedición española al mando del General Isidro Barradas, quien contaba con una escuadra naval compuesta por varios navíos de alto calado y gran número de cañones. Marín transportó tropas y pertrechos a Tuxpan, y después a Tampico, bajo el mando del General Antonio López de Santa Anna, quien comandaba una escuadrilla que constaba de una goleta mercante y unos bergantines-goletas, cinco lanchas, un bongo, dos piraguas y tres botes pescadores.⁹ Poco después se encargó de la mayoría del Departamento, continuando en este cargo hasta el 4 de noviembre, cuando pasó a Comandante de la corbeta *Libertad* (desarmada)¹⁰. Nueve días después Tomás Marín tomó el mando del navío *Congreso* (desarmado). Para el 2 de enero de 1830 tomó el mando de la goleta *Luciana* y el 3 de mayo del mismo bajó a tierra para encargarse de la mayoría del Departamento.

Dos años más tarde Marín tomó el mando accidental de todo el Departamento por marchar en comisión el Comandante de la flotilla, José María Espino, quien era de su antigüedad del Colegio Militar.

En agosto del mismo año tomó el mando del bergantín *Segundo General Santa Anna* y se dirigió al puerto de Nueva Orleans para conducir de regreso al entonces Presidente de la República, Don Manuel Gómez Pedraza; al regreso continuó en el mismo buque hasta entregarlo.

Transbordó el 22 de marzo de 1833 y tomó el mando de la goleta *Moctezuma*, en la que fue a Matamoros llevando tropas. El 18 de junio de 1834 salió para Campeche en el mismo buque,

llegando el 25 de junio, siendo su misión bloquear el puerto de Sisal, que se hallaba pronunciado por algunas personas que estaban en contra del Supremo Gobierno; en dicho puesto batió contra los dos fortines y la cañonera del puerto hasta que se rindieron los sublevados. El 3 de octubre del mismo año regresó a Veracruz conduciendo, en el mismo buque, al Obispo de Yucatán. Después tomó licencia por enfermedad, regresando para transportar tropas para la Guerra de Texas. En esta guerra tomó el mando de la escuadrilla encargada de hostilizar las embarcaciones enemigas en el Golfo de México, en uno de estos recorridos a bordo del *Vencedor*, seguido del *Libertador*, se hallaron en combate con la goleta de guerra texana *Independencia*, el 17 de abril de 1837, la cual tomaron y condujeron prisionera a Veracruz.

A propuesta suya, Marín, con aprobación superior salió a las costas de Yucatán, el 21 del mismo mes, en el pailebot nacional mercante *Margarita* con 40 hombres de mar. El 7 de junio siguiente asaltó el bergantín de guerra *Yucateco*, que se hallaba fondeado bajo la fortaleza de Campeche, tripulado con 70 hombres, llevando dicho buque a Veracruz el 11 del mismo mes.

Se organizó una expedición a la laguna de Términos, el 14 de agosto del mismo año, al mando del General Don Juan Morales, correspondiéndole a Marín dirigir la escuadrilla que escoltó los transportes de tropas, para regresar un mes después conduciendo prisioneros tres buques yucatecos (el bergantín *Zempoalteca*, la goleta *Libertad*, y el pailebot *Independiente*, capturados en la isla del Carmen). En recompensa fue nombrado Segundo Comandante del Departamento Marítimo de Veracruz (7 de septiembre de 1837), hasta fin de mes cuando pasó comisionado a la ciudad de México, hasta principios de 1838.

Para 1838, ya rotas las relaciones con Francia, se le consideró agregado a la Brigada de Artillería, pues no pudo hacer su servicio de defensa del puerto de Veracruz en contra del bombardeo

⁹ Martínez Baizabal, Martín. La Marina de Guerra Mexicana desde su creación hasta la guerra contra los Estados Unidos (1822-1847), p.6.

¹⁰ A.H.S.D.N. Expediente XI/III/3-1035. F-1.

de la flota francesa, ya que por un descuido sin explicación se perdieron y cayeron en manos enemigas las pocas embarcaciones que con sacrificios se habían comprado en 1834.¹¹

El 14 de octubre se encargó de la Comandancia del Campo de los Pocitos, hasta el 29 de enero de 1839, cuando pasó por orden del propio General Santa Anna a Comisario de Extramuros en la plaza de Veracruz, en cuya comisión permaneció hasta la entrega del Castillo de San Juan de Ulúa que hicieron los franceses el 8 de abril a las tropas del Supremo Gobierno, continuando en ese puesto hasta el 18 del mismo mes y año. Posteriormente se hizo cargo, por orden superior, del mando de la Comandancia de Marina, que entregó después al Capitán de Navío Francisco de Paula López; el 25 del mismo mes y año se hizo cargo de la Capitanía de Puerto.

En julio de 1839 se encargó interinamente de la Comandancia General de Marina, hasta el 15 de diciembre del mismo año, continuando como antes en la Capitanía del puerto de Veracruz.

En enero de 1841, dadas las necesidades de embarcaciones de guerra, se promovió la compra, en Londres, de dos vapores. La nueva administración dictó providencias muy eficaces para su conclusión y para superar los innumerables obstáculos que se presentaron, hasta nacionalizarlos, existiendo así los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma*.

En julio del mismo año pasó Marín a los EUA por orden del General Presidente Anastasio Bustamante, para hacer construir dos goletas de guerra para el servicio. Una vez construidas regresó a Veracruz el 14 de febrero de 1842, ese mismo año se embarcó para Yucatán con el objetivo de tomar el mando de la escuadra,

relevando al Jefe de Escuadra graduado Don Francisco de Paula López, entregando el mando, el 24 de octubre siguiente, al Capitán de Navío Don Gonzalo Ulloa.

El 7 de noviembre de 1842 obtuvo su retiro, pero de manera informal fue requerido para quedar al mando del vapor *Guadalupe*, batiendo a la escuadra texana en Campeche el 16 de mayo de 1843, a la que obligó a refugiarse en el puerto con averías de consideración.

El 6 de junio de 1845 volvió al servicio. Un mes después quedó suspendido por haberse pronunciado en contra del gobierno de Tabasco. Por suprema orden, el 19 de enero de 1846 regresó al servicio, sin alteración alguna en su carrera, tomando el mando del Departamento del Golfo.

La intervención americana marcaría para Marín su más glorioso servicio a la nación, pues el 15 de octubre de 1846, hallándose al mando del Fortín de la Barra de Alvarado, se batió contra cinco buques de vela y tres vapores americanos (todos de guerra), los cuales a pesar del nutrido fuego que hicieron durante siete horas fueron rechazados con bastantes pérdidas, especialmente los dos que habían forzado la Barra. Por esta acción gloriosa para la Patria, fue agraciado con el grado de Jefe de Escuadra.

Durante la Guerra de los Tres Años o de Reforma (1858-1860) Tomás Marín luchó al lado de los conservadores. En 1859 el General Miguel Miramón lo envió a La Habana a comprar tres naves, la *Correo No. 1*, que cambió su nombre por el de *General Miramón*, el *Marqués de la Habana* y la balandra *Concepción*, para sitiar por mar el puerto de Veracruz, donde tenía establecido su gobierno el Presidente Benito Juárez.

Contaban los liberales con el remolcador *Wave*, el vapor *Indianola*, las lanchas cañoneras *Santa María*, *Galeana*, *Mina*, *Hidalgo*, *Bravo* y *Morelos*, con cañón de 68 pulgadas cada una y la

¹¹ Martínez Baizabal, Martín. La Armada de México, desde su creación hasta la guerra con los Estados Unidos 1821-1848. p.9.

artillería de San Juan de Ulúa y de los baluartes *Concepción* y *Santiago*. Un barco de guerra norteamericano surto en el puerto, el *Saratoga*, al mando del Capitán Turner, estaba listo a prestar ayuda.

La flotilla de Marín fue avistada en Veracruz el 6 de marzo de 1860, declarada como "pirata" por no haber dado bandera cuando así se le pidió desde San Juan de Ulúa; de inmediato salieron a su encuentro el *Indianola*, teniendo como apoyo al *Saratoga*. En la madrugada del día 7 se inició la batalla naval en Antón Lizardo: el General Miramón destrozó la cámara alta del *Indianola*, que lo perseguía; el *Wave* fue en su ayuda y el General Miramón, en su huida encalló en un bajo, abordándolo los constitucionales. Mientras tanto, el *Saratoga* atacó al *Marqués de la Habana* que izó el pabellón español y se rindió. La flotilla fue apresada y la tripulación llevada a Nueva Orleans, donde un tribunal de presas absolvió a Marín.

Después de esa derrota, que desbarató los planes de Miramón, éste atacó sin éxito a Veracruz por tierra, regresando a México el 21 de marzo de 1860. Marín volvió al país y figuró de nueva cuenta en las filas conservadoras.

Servicios que Tomás Marín prestó al Imperio

El 28 de septiembre de 1863, y en vista de los servicios que prestó a la intervención fue propuesto por el Mariscal Forey para desempeñar el puesto de Gobernador de Yucatán, lo que no se aceptó por haber sido designada con anterioridad otra persona.

De un documento fechado el 12 de agosto de 1864, se desprende que Marín tenía el mando militar de la isla del Carmen, con el grado de General, sin que haya antecedentes del respectivo nombramiento. El 27 de diciembre fue declarada legal su situación militar, Jefe de Escuadra, en el llamado Imperio, por el Presidente de la Subcomisión Clasificadora de Despachos Militares, en enero de 1866.

Una vez concluida la lucha contra la intervención francesa y el Imperio, durante el gobierno del Presidente Benito Juárez, estuvo desterrado. En junio del mismo año apareció desempeñando la Prefectura Marítima del Golfo de México.

El primero de agosto de 1866 solicitó y se le concedió una gratificación mensual de cincuenta pesos. Firmó la solicitud dándose el empleo de Contralmirante sin que obrara en el expediente ni despacho de este nombramiento. Poco después causó alta como prefecto marítimo del Golfo por haberse suprimido dicho empleo, nombrándosele Prefecto Político de la isla del Carmen.

Al caer el imperio, a Marín, como a todos los militares que sirvieron a la intervención, no se le reconoció su personalidad de militar, por lo que se le negó una pensión.

Tomás Marín murió un año después que Benito Juárez (1873). Sus familiares pidieron pensión por sus servicios como miembro de la Marina Nacional, lo que se les negó por haber servido al Imperio de Maximiliano, situación que cambió cuando Porfirio Díaz llegó a la Presidencia de la República, ya que promulgó una ley que reconoció la personalidad y antigüedad a los militares mexicanos que participaron en la intervención francesa.

Se le reconoció el grado de General Brigadier post-mortem.

Las Condecoraciones que se le otorgaron fueron:

- Cruz de Honor de la primera época de la Independencia.
- Cruz de Segunda Clase por más de 25 años de servicio.
- Cruz de Honor por haber tomado a los texanos la goleta de guerra *Independencia*.
- Cruz de Honor por la acción naval contra la escuadra texana, el 16 de mayo de 1848.

- Medalla de Honor por la acción librada en Alvarado contra la escuadra americana.
- Distintivo de la Orden de Guadalupe.
- Cruz de Honor de Segunda Clase por haber combatido contra los franceses en defensa de la plaza de Veracruz, el 15 de diciembre de 1838.
- Cruz de Honor por haber combatido en defensa de la Patria e integridad de su territorio en los años 1836 y 1837.

Conclusión

El Colegio Militar de Perote proporcionó el pie veterano del alumnado de la primera Escuela Náutica Militar de México, en la inteligencia de que varios de aquellos nuevos marinos se distinguieron más tarde en su ejercicio profesional, como Tomás Marín y José María Espino, quienes fueron buenos navegantes y brillantes Comandantes de buques de guerra.

En este sentido, se considera a Tomás Marín como uno de los más destacados marinos mexicanos del siglo XIX, porque prestó



innumerables servicios a la nación con el criterio de que fue protagonista de las batallas navales más importantes libradas en los conflictos internacionales a los que México se tuvo que enfrentar al nacer su vida independiente.

A pesar de ser integrante de una Marina incipiente y precaria, buscó siempre la manera de defender los litorales nacionales, inclusive tomó decisiones como la de desartillar los barcos bajo su mando, utilizando los cañones para la defensa de los puertos y hundir las naves en las entradas de los ríos para dificultar el desembarco enemigo.

Tomás Marín fue uno de los primeros egresados del Colegio Militar y sangre nueva de la Escuela Náutica. En su trayectoria militar fue protagonista de una época que daría en lo futuro unidad e identidad nacional.

Fuentes consultadas:

- Expedientes consultados en el Archivo Histórico de la Secretaría de la Defensa Nacional (AHSDN): XI/III/3-1035 (archivo de cancelados); XI/III/2-175; XI/III/4-1876; XI/III/4-4397; XI/III/4-3603 (archivo de cancelados); XI/481.4/13591.
- BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen. *Veracruz Liberal* (1858-1860). El Colegio de México, 1986.
- MARTÍNEZ BAIZABAL, Martín. (artículo inédito). *La Marina de Guerra Mexicana desde su creación hasta la Intervención Americana (1821-1848)*. México, 1997.
- *Historia del Heroico Colegio Militar*. T-1, S.D.N., México, 1973.
- *Enciclopedia de México*. T-9. Secretaría de Educación Pública, México, 1987.

EL JUEGO DE AZAR

Normandía, 6 de junio de 1944.

El día fatídico había llegado; comenzó la batalla por Europa. Para algunos se trataba de un alivio después de meses de espera, duro adiestramiento, preocupaciones y dudas; para otros sería el caos, la confusión, la muerte. Hubo momentos en que una acción decisiva por parte de los alemanes hubiera podido aniquilar las cabezas de desembarco aliadas, pero también los alemanes estaban confusos y aturdidos ante el peso de aquel ataque masivo. Al llegar la noche, las divisiones aliadas aseguraron un sólido punto de apoyo: el gran juego de azar había triunfado.

El 5 de junio de 1944, 5,000 embarcaciones empezaron a abandonar sus fondeaderos, y la estela de muchos convoyes surcaban las aguas costeras de la Gran Bretaña, desde Fowey hasta el río Nore.

La fuerza U2a, que formaba parte de la fuerza U (abreviatura Utah), había sido la más desgraciada, pues las 128 embarcaciones de desembarco para carros de combate, sobrecargadas



"DÍA -D"*

de hombres y de vehículos acorazados, después de haber zarpado y de poner rumbo al oeste, se equivocaron y navegaron hacia el este, yendo a buscar abrigo en la bahía de Weymouth y en el refugio de Portsmouth. El 5 de junio viraron nuevamente al este, a lo largo del canal de la Mancha, para dirigirse a Francia.

La tarde del día 5 de junio, dos flotillas de dragaminas se acercaron a las costas de Normandía. Por su parte, los submarinos de bolsillo, al mando del Teniente Honour, habían alcanzado los puntos preestablecidos, junto a la costa, delimitando el flanco oriental y señalando la presencia de bajos peligrosos.

A partir de las 02:00 hr. del día 6 de junio, las unidades navales que llevaban a bordo a los hombres encargados de dirigir la operación se condujeron a las zonas asignadas y se dispusieron a lanzar al agua los medios de asalto.

El contenido de los mensajes transmitidos por la BBC al movimiento de resistencia francés alarmó a los alemanes y, en consecuencia, en el Paso de Caláis se puso en estado de alarma al Ejército 15; en cambio, no se alertó al Ejército 7, desplegado en Normandía. Mucho tiempo antes de que desembarcaran los primeros medios de asalto de las fuerzas transportadas por mar, la batalla ya había estallado en tierra firme.

Lanzamientos de Paracaidistas al oeste: "Reinará el Caos"

La tarde del 5 de junio, los Pathfinder de las Fuerzas Aéreas estadounidenses y británicas se elevaban desde los aeródromos de Gran Bretaña para

encender señales luminosas en los campos de Normandía. Poco después de medianoche las pequeñas vanguardias de ingleses y norteamericanos se movían silenciosamente en medio de los enemigos: los primeros para señalar las zonas de lanzamiento a la División Aerotransportada 6, y los segundos, sobre el río Merderet y en la carretera Carentan-Montebourg-Cherburgo, en el sector de Sainte-Mére-Eglise. Más de 1.200 aviones se disponían a lanzar en paracaídas a 20.000 hombres; a éstos les seguirían los planeadores, para los cuales los Paracaidistas tenían que preparar el terreno.

El día 6 de junio se iniciaban los desembarcos por mar en la playa Utah; la División 101 sólo había conseguido reagrupar 1.100 hombres de los 5.600 que formaban sus efectivos. Por la tarde, dichos efectivos alcanzaron los 2.500 hombres. La División 82, en aquel día contaba con 4.000 hombres menos.

El enemigo permaneció confundido ante la desordenada llegada de las fuerzas aliadas y no estuvo en condiciones de enviar reservas en ayuda de los defensores de las playas. Cuando la División de Infantería 4 norteamericana se

dispuso a desembarcar, la batalla por la playa Utah ya estaba prácticamente ganada.

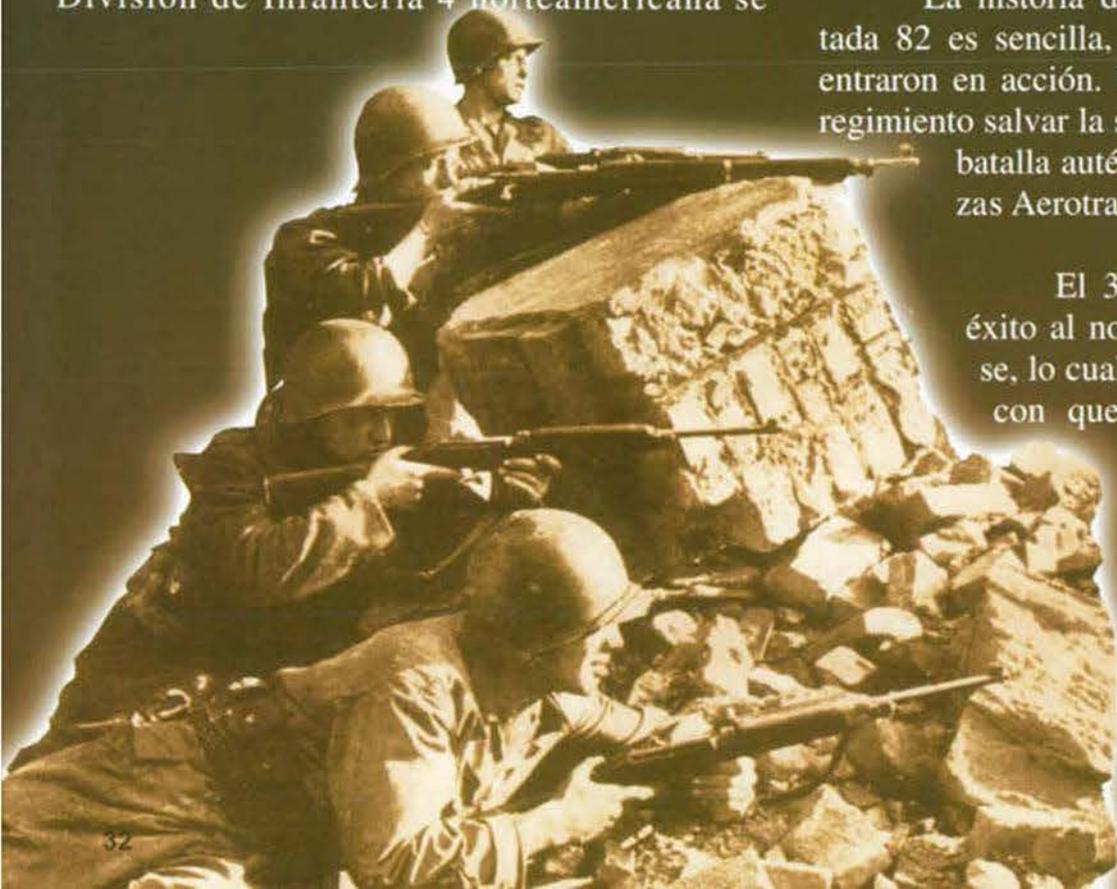
Los Pathfinder de las divisiones aerotransportadas no estuvieron a la altura de la misión. Algunos pilotos que se enfrentaban por primera vez con el fuego antiaéreo (no instruidos adecuadamente) efectuaron confusas maniobras evasivas y otros llegaron a una velocidad excesiva y a una altura demasiado elevada, lanzando al vacío sus "racimos" de hombres, aumentándoles así el peligro.

Un pequeño grupo de Paracaidistas mató al Comandante de la División 91 alemana, la cual se vio privada de su Comandante y por ello muy perjudicada. Aquel ataque aerotransportado no tenía "forma" ni dimensiones localizables con precisión, ni puntos focales para contraatacar, por ello, la disciplinada máquina bélica alemana permaneció indecisa y paralizada, sin emplear sus ya escasas reservas y con las fuerzas acorazadas en espera.

El único desembarco verdaderamente eficaz

La historia de la División Aerotransportada 82 es sencilla, dos de sus regimientos no entraron en acción. Le correspondió a un único regimiento salvar la situación y combatir la única batalla auténtica sostenida por las Fuerzas Aerotransportadas norteamericanas.

El 3er. Regimiento aterrizó con éxito al noroeste de Sainte-Mére-Eglise, lo cual se debió a la determinación con que los pilotos buscaron sus objetivos. El Teniente Coronel Krause, encontrándose en la periferia de Sainte-Mére-Eglise con la cuarta parte de su batallón, se lanzó contra la población sin esperar la llegada de otras fuerzas.



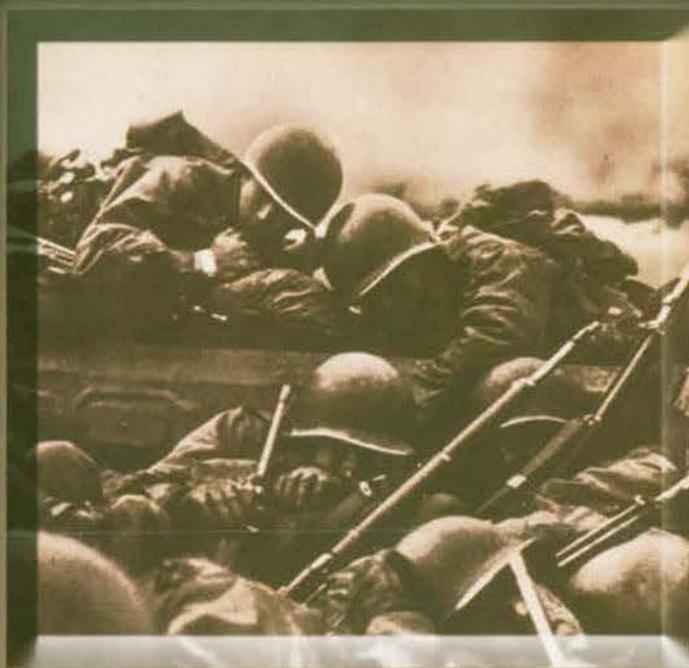
En resumen, las acciones de las Divisiones Aerotransportadas 1-1 y 82, en el curso del “Día-D”, sólo se pueden valorar en términos fragmentarios. Al final de la jornada, las 2 unidades no habían logrado ponerse en contacto.

El Comandante Von der Heydte, Jefe del 6° Regimiento Paracaidista alemán (quizá la mejor unidad germana en la zona de Carentan); lanzó sus tres Batallones al combate, uno al Norte para atacar Sainte-Mére-Eglise, otro al Nordeste para proteger el flanco vuelto hacia el mar en la zona de Sainte-Marie-du-Mont, y el tercero más atrás, en Carentan.

Playa Utah: 12 hombres muertos

El 6 de junio a las 02:00 hr., las unidades navales de cabeza de la fuerza U, dividida en doce convoyes, con un total de 865 barcos y al mando del Contralmirante norteamericano Moon, acudieron a la zona de agrupamiento, a 12 millas frente a la costa oriental de la península de Cotentin, y ante las dunas de Varreville: la playa Utah. El ataque fue una operación aislada.

A la izquierda, en un sector de costa de casi 80 km., se estaban desarrollando “variaciones sobre el mismo tema”: en las playas Omaha, Gold, Juno y Sword, se alzaban columnas de polvo levantadas por las explosiones de las bombas y las granadas, formando un telón opaco y siniestro. Los 60 hombres de la 2ª batería del Batallón de Artillería de Campaña XXIX quedaron reducidos a un simple dato estadístico en la columna de las pérdidas.



El ataque proseguía: los bulldozers y las unidades especiales de Ingenieros, todas en su puesto, el armamento pesado del grupo aéreo encendía claridades rojizas.

Un desembarco rápido e “indoloro”

Desde las barcasas de la primera oleada se dispararon proyectiles fumígenos, era la señal para que cesara el fuego de la artillería de las unidades navales. Los 300 hombres del Batallón II, con el agua hasta la cintura, iniciarían su marcha hacia la playa; adentrándose en las líneas alemanas. Más tarde, los elementos de la cabeza se habían lanzado más allá de la playa. El enemigo sólo opuso unas fuerzas que no eran superiores a una compañía. Seis Batallones de Infantería avanzaban más allá de la playa.

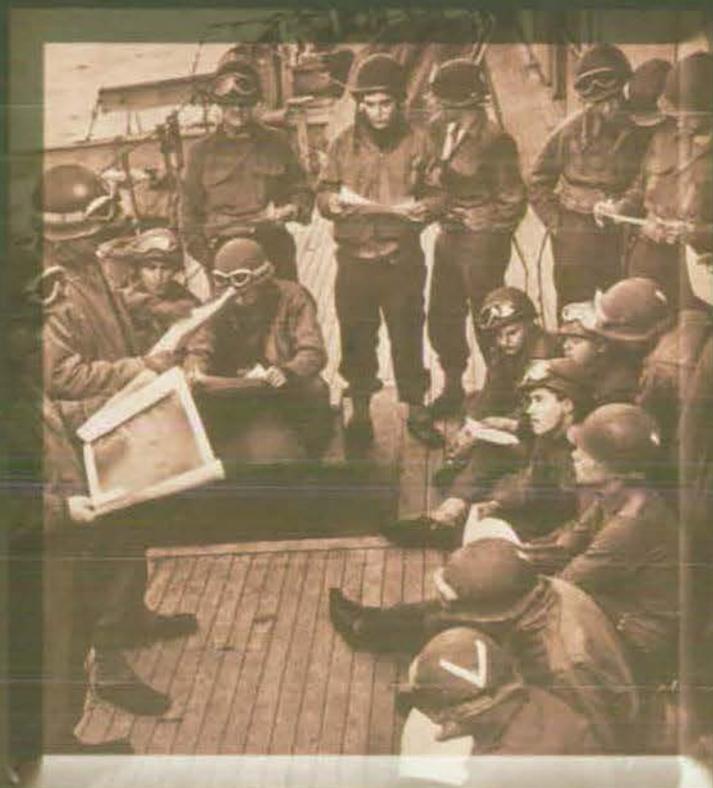
Una terrible confusión

El 6 de junio, la fuerza O, al mando del Contralmirante Hall, de la Marina norteamericana, empezó a lanzar al agua sus medios de desembarco, a unas 12 millas frente a la costa, los hombres estuvieron luchando a ciegas durante cuatro horas. Se hundieron diez pequeñas embarcaciones y más de 300 hombres tuvieron que luchar por su vida.

Las piezas de artillería de apoyo a bordo, fueron arrolladas por las olas. El Batallón de Artillería de Campaña CXL perdió todos sus obuses de 105 mm; lo mismo ocurrió con la Compañía de cañones de Infantería 16, y poco mejor marcharon las cosas para el VII de Artillería de Campaña. También las escuadras de Ingenieros, destinadas a

descargar los equipos de las LCT y las LCM, se vieron en graves dificultades y tuvieron muchas bajas.

Durante 40 minutos, la poderosa división naval abrió fuego contra las defensas costeras con los cañones de 406 mm; de los acorazados, a los de 127 mm. de los destructores. Al mismo tiempo, 329 de los 446 **Liberator** encargados de la misión, atacaron trece objetivos situados en las playas o en sus alrededores, lanzando más de 1,000 bombas.



Media hora después de la hora H, 1,000 Infantes e Ingenieros habían podido llegar, sanos y salvos, a la playa y a los bajos luchando para sobrevivir; las tropas embarcadas, organizadas en unidades de combate, se hallaban dispersas, aisladas.

Desde las playas, se envió a los buques un mensaje urgente: "no desembarcar más vehículos, sino tan solo hombres".

Sólo 100 de las 2,400 toneladas de abastecimiento indispensable previstos llegaron a tie-

rra el "Día-D". Aunque la situación no parecía muy prometedora, la dura costra externa del aparato defensivo alemán había sido barrida, y el enemigo no disponía de muchas reservas. Al caer la noche, los alemanes habían perdido ya la batalla de Omaha, pero los norteamericanos no sabían todavía que la habían ganado.

Los Paracaidistas lanzados al este: casi arrollados

El objetivo de la División Aerotransportada 6 británica era establecer una cabeza de puente a través del río Orne y el canal de Caen, a mitad del camino. Dos brigadas de paracaidistas se debían lanzar en medio de las filas enemigas, entre los Ejércitos 7 y 15 de alemanes, e impedir que el enemigo recibiera refuerzos.

La 5ª Brigada paracaidista debía apoderarse de los puentes sobre Orne y el canal de Caen, al norte de Ramville; la 3ª Brigada paracaidista debía volar los puentes que cruzaban al río Dives, en Troarn, Bures, Robehomme y Varville, bloquear y defender todas las direcciones que desde el sudeste, conducían al principal sector de batalla.

Eran las 23:30 hr. del día 5 cuando el primero de los seis Albemarle de la Fuerza Pathfinder despegó de Gran Bretaña. A las 00:30 hrs., los primeros Pathfinder aterrizaron en suelo francés. Minutos después, el planeador de cabeza de la primera de las unidades llegó a tierra, a poco más de 40 m. de su objetivo; los hombres sorprendieron al enemigo, lo arrollaron y se apoderaron de los puentes intactos.



Cuando Feuchtinger recibió órdenes de desplazar sus Batallones de Infantería para lanzar un contraataque hacia los americanos, no pudo retirarlos por el combate con la 5ª Brigada paracaidista y porque su batallón de contracarros se encontraba empeñado a fondo en el intento de salvar a la División 716 de los ataques de la Infantería y de las unidades acorazadas aliadas.

Cuando el primer comando consiguió abrirse camino para salir de la playa en Ouistreham y alcanzar la cabeza de puente sobre el Orne, hacía ya doce horas que las exiguas fuerzas del Oxford and Bucks Light Infantry, con la ayuda del Batallón VII, mantenían su posición, rechazando enérgicos contraataques alemanes. Una compañía, cuyos Oficiales habían resultado muertos o heridos en su totalidad, defendió sus posiciones durante 17 horas y sin ningún refuerzo. Eran las 14:00 hr. cuando el comando No. 6 cruzó el puente sobre el Orne para apoyar al Batallón IX de la 3ª Brigada Paracaidista.

Gran audacia

Las complejas misiones de la 3ª Brigada Paracaidista parecían imposibles en cuanto a alcanzar los siete objetivos más importantes situados en un frente de más de 11 km. Los Albemarle, cuya misión era preparar el terreno para una pequeña unidad provista de cañones contracarros y transportada por planeadores, lanzaron las tropas bastante cerca del objetivo, pero algunos de sus integrantes no consiguieron reunirse con el grueso de la brigada.

Los canadienses del Batallón I lanzaron ataques inmediatos contra sus objetivos, en Varville y Robehomme. Se habían preparado unas 20 plataformas y posiciones para vigilar todo posible intento de aproximación a través de los campos minados que se extendían alrededor y en aquel

terreno abierto no existían refugios que los atacantes pudieran aprovechar para eludir el fuego de los defensores.

Gracias a la llegada de la 1ª Brigada de Comandos, habían bloqueado todas las carreteras procedentes del este. Dependiendo ahora del éxito o del fracaso de la División de Infantería 3 británica.

Playa Sword: Hitler se despierta

Hacía seis horas que la batalla por la cabeza de puente del Orne estaba en todo su apogeo, cuando los medios acorazados de Hobart condujeron a las fuerzas británicas y canadienses al ataque de las estrechas playas situadas frente a



Ouistreham y Lion-sur-Mer, Langrune-sur-Mer y Courseulles-sur-Mer, la Reviere y Le Hamel. Lejos, a la derecha, los americanos habían padecido, desnudo trecho de la playa Omaha. En el sector oriental, las esperanzas de sorprender a los alemanes se habían desvanecido; sin embargo, parecía que la cosa no tuviera mucha importancia para un

enemigo que era atacado en forma masiva por aire y mar.

Los carros de combate desminadores, empezaron a avanzar, dirigiéndose hacia las salidas de la playa y disparando a quemarropa contra los cañones enemigos; tras ellos llegaba, mientras tanto, toda la extraña serie de los "monstruosos acorazados" ideados por el General Hobart: los carros de combate con elementos de puente, con rollos de estera, los Petard y 33 de los citados carros de combate DD, que salieron del agua a tiempo para apoyar a la Infantería.

Abandonando los vehículos acorazados, los Ingenieros continuaban avanzando, despejando el terreno a mano. El Batallón I del Regimiento

South Lancashire, a la cabeza de la Brigada de Infantería 8 y avanzando detrás de los vehículos acorazados, despejó rápidamente la playa y comenzó a atacar los reductos enemigos. A la izquierda, los soldados del Batallón II del Regimiento East Yorkshire necesitaron más tiempo para abrirse camino y asegurarse un punto de apoyo.



Hitler acababa de recuperarse de los efectos de sus píldoras de somníferos y las fuerzas acorazadas alemanas se habían puesto en movimiento en Biéville-sur-Orne, los cañones autopropulsados ingleses pusieron fuera de combate a cinco carros alemanes y el enemigo optó por retirarse.

Del caos a un principio de orden

Del caos y de la confusión que parecían reinar en la playa comenzó a nacer un poco de orden. A las 09:30 hr., los vehículos acorazados de Hobart, conducidos por los hombres del 22° de Dragones, del Westminster Dragoons y de los dos escuadrones del 5° Regimiento de Asalto de Ingenieros, habían abierto siete de los ocho pasillos que conducían a las salidas de la playa. En la granja La Riva se estaban reuniendo los escuadrones, unos para apoyar a las tropas del comando que se batían para dominar las esclusas de Oustréham y las direcciones de acceso al pueblo de Lion-sur-Mer, otros se preparaban para conducir a la Infantería sobre la carretera de Caen.

El hecho de que una masa cada vez mayor de hombres y de vehículos acorazados trataba de salir de las playas, causó embotellamientos paralizadores. Los carros de combate de la Staffordshire Yeomanry, a los que se había confiado el cometido de conducir por el camino de Caen a los hombres del King's Shropshire Light Infantry, no pudieron escapar de este caos.

El East Yorkshire había sufrido un potente bombardeo, y para alcanzar sus objetivos tuvo que pagar un alto precio: 65 muertos y más de 140 heridos. Mientras tanto, los hombres del Shropshire estaban avanzando con gran audacia.

Sin embargo, los medios acorazados de Feuchtinger no se dirigían hacia aquella parte. Los ingleses, que ya controlaban las alturas de Périers, habían empujado aún más hacia el oeste al grupo operativo alemán, por lo que estaba ahora avanzando hacia el norte, en la amplia brecha existente entre las fuerzas británicas y las canadienses.

Playa "Gold": Las vanguardias de Hobart en acción

El peso principal del ataque anfibio lanzado por los ingleses recayó sobre la playa Gold. Al oeste de la playa se encontraban los potentes reductos constituidos por los pueblos fortificados de Arromanches-les-Bains y Le Hamel, y al este el de la Rivière.

Eran las 7:25 cuando las flotillas de cabeza que transportaban los carros de combate desminadores y los vehículos acorazados de combate del Westminster Dragoons y de los Escuadrones de asalto 81 y 82 de Ingenieros se aproximaron a las playas de Le Hamel y de la Rivière. Tan solo uno de los cuadros de combate desminadores que operaban en el flanco derecho de la Brigada 231 consiguió abrir una brecha para salir de la playa, mientras que, tras él, los otros se hundieron, o perdieron por el fuego alemán.

Una hora después, las fuerzas acorazadas de Hobart, habían emergido del caos que reinaba en la orilla, despejaron cuatro de los seis pasos de las playas de Le Hamel y se situaron a la cabeza de los Batallones de vanguardia de la Brigada 231. A lo largo de toda la línea, carros de combate de tipo Petard luchaban para eliminar las casamantas fortificadas y los reductos.

En el frente de la Brigada 69, ante la Rivière, en una hora las fuerzas acorazadas y la Infantería penetraron casi 2 km. en el interior, consiguiendo romper la línea externa de las defensas costeras.

Salvados por los vehículos especiales

En la fase de desembarco, los habían apoyado los cañones autopropulsados y piezas de artillería de campaña que disparaban desde los mismos buques que los transportaban. Fue aquél un desembarco más agitado que mortal.

En la playa de la Rivière, el Batallón V del Regimiento East Yorkshire y el Batallón VI Green Howards, las dos unidades que dirigían el ataque de la Brigada 69, no tuvieron motivos para dudar de la eficacia de los carros. Desde el primer momento, la Infantería y los vehículos acorazados, hábilmente apoyados por el fuego desencadenado a corta distancia por los cañones de las unidades de guerra, arrollaron las defensas enemigas con un ataque muy bien coordinado, y después combatieron, calle por calle, para reducir al silencio los cañones de 88 mm. y casamantas, aislar al enemigo y ganar terreno en el interior.

A las 11:00 hr., la cabeza de desembarco tenía ya una profundidad de 5 km.; la Brigada 56 avanzaba a caballo de la carretera La Rivière-Bayeux; a su izquierda, la 151 avanzaba rápidamente hacia las alturas y el valle del río Seulles y, aún más a la izquierda, la 68 marchaba en dirección a Creully. También el flanco derecho, cuya marcha se vio retrasada en Le Hamel, había inter-

ceptado la carretera Arromanches-les-Bains-Bayeux, y el 47° comando de marines estaba llevando a cabo una maniobra envolvente para atacar Port-en-Bessin.

El comando ganó a todos en velocidad, pero perdiendo cuatro de sus 14 carros. Luego, obligados a desplazarse hacia el este, tuvieron que abrir combatiendo a través de los pueblos costeros. Y a pesar de todo, a primeras horas de la tarde habían cubierto una distancia de más de 16 km. Cuando al fin los alcanzó la Brigada 231, ya estaban ocupando las alturas situadas al sur de Port-en-Bessin.



Playa "Juno": un sólido apoyo

Los canadienses se lanzaron a tierra con dos brigadas a caballo del estuario del río Seulles. Su Brigada 7, que tenía como vanguardia a los hombres del Regimiento Royal Winnipeg y del Regina Rifles, se aproximó al oeste del río Seulles, y desembarcó en la playa dos o tres minutos antes que la Brigada 8.

En el flanco izquierdo, el Queen's Own Regiment of Canadá y el North Shore Regiment, que se encontraban en la vanguardia de la Brigada 8 canadiense se lanzaron hacia el muro rompeo-



las; pero las ametralladoras del enemigo abrieron brechas en sus filas; y los carros de combate DD llegaron a tierra cuando los elementos avanzados de la Infantería ya habían adelantado mucho, obligando al enemigo a retirarse de Courseulles-sur-Mer y de Bernières-sur-Mer. Cuando, quince minutos después, llegó el Régiment de la Chaudière, no hubo prácticamente ni un disparo.

También los Batallones canadienses tuvieron que luchar contra el mar picado. En un determinado momento, 20 de las 24 embarcaciones de asalto saltaron por los aires, y los hombres empezaron a debatirse en el agua para llegar a la playa, mientras a su alrededor llovían los restos de las destrozadas barcasas, consiguieron llegar a la playa.

Cuando los vehículos acorazados del 22º Dragoon y del 26º Escuadrón de asalto de Ingenieros llegaron a la playa, en el sector de la Brigada 7 canadiense, los carros de combate DD, desembarcados con la Infantería, ya habían puesto fuera de combate los reductos más fuertes del enemigo.

Al este del río Seulles las cosas marchaban bien: a la izquierda, en Bernières-sur-Mer, carros desminadores y carros de combate Petard lograron abrir numerosas brechas en el muro rompeolas.

La cabeza de desembarco central, entre Langrune-sur-Mer y Arromanches-les-Bains ya era sólida. Cada vez se daban cuenta más claramente de la existencia de un peligroso “vacío” que se había creado en el flanco derecho, donde desde el minúsculo apoyo de Omaha indujo a Dempsey a detenerse, dispuesto a tender una mano de ayuda a los colegas que estaban en dificultades y manteniendo sus fuerzas acorazadas en posición retrasada.

El fin de jornada

El Alto Mando alemán empezó a salir del estado de total confusión en que lo sumiera la operación aliada. La falta de reconocimientos aéreos, los radares inutilizados y la desorganización en los enlaces habían obligado a los alemanes a valorar la situación basándose tan solo en lo que podían percibir directamente.

Feuchtinger, Comandante de la 21.^a Panzerdivision, la única unidad que se encontraba cerca para contraatacar, había reaccionado con rapidez contra los desembarcos paracaidistas de los ingleses en el Orne a pesar de las dificultades en que se encontraron, pero sin poder atacar con éxito el flanco derecho británico en la playa Sword. En cambio, prefirió replegarse para establecerse al norte de Caen. La potencia aérea favorecía en todo a los Aliados. El 6 de junio, las fuerzas aéreas aliadas efectuaron más de 11,000 misiones de vuelo, sin perder un solo avión en lucha con la Luftwaffe. Algunos altos Oficiales de los Estados Mayores habían calculado que la superioridad aérea multiplicaba por tres la superioridad en tierra. Y el “Día-D” la superioridad aérea aliada demostró ser aplastante y decisiva.

El desarrollo de la batalla de Normandía empezó a delinearse ya al final del primer día; ingleses y canadienses reforzaban continuamente una sólida cabeza de desembarco a la izquierda, manteniendo a raya toda la reserva de fuerzas aco-

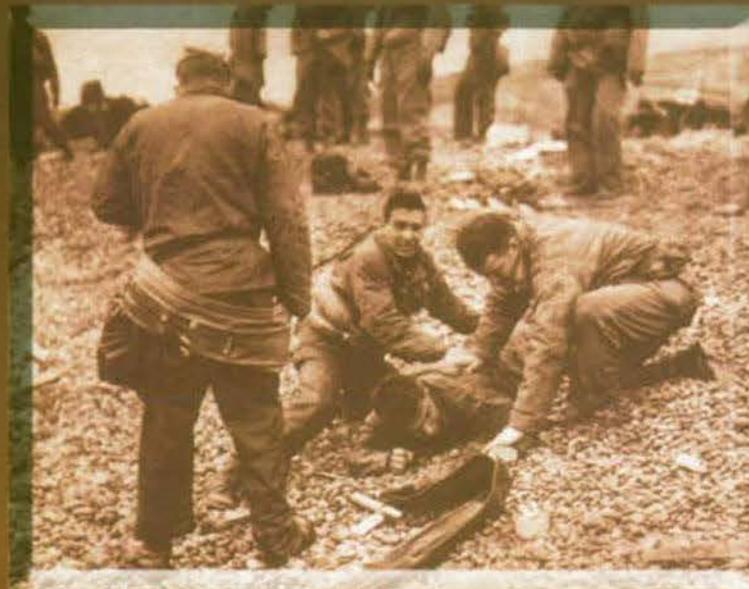
razadas enemigas; mientras tanto, los americanos se preparaban para aprovechar el vacío que se abría en el flanco derecho.

“Un flanco derecho abierto” era esencial para la victoria aliada. Este era el punto básico y el objetivo de la estrategia del General Montgomery, y al final de aquella jornada éste supo que a la victoria ya no podía escapársele, que a la batalla de Normandía seguiría la marcha por él deseada; lo que le importaba era el resultado final.

Desde aquel momento, los ingleses y la División 3 canadiense contrarrestaron eficazmente su potencia ofensiva, desgastando al mismo tiempo su capacidad defensiva. La División Panzerlehr no se encontró jamás cerca de la zona de los combates, ni durante el “Día-D” ni al día siguiente.

El día 6 de junio por la noche, Dempsey sabía que su ejército había combatido bastante bien; se trataba de un buen ejército, quizá el último ejército verdadero que había creado Gran Bretaña. Pero los sueños se habían desvanecido, el ímpetu que habría podido llevar a los canadienses y a los ingleses a la amplia llanura que se extiende al otro lado de Caen, no se produjo.

Los primeros medios de desembarco, habían llegado por la tarde a los pequeños puertos



y a los estuarios diseminados a lo largo de la costa inglesa, habían completado rápidamente su carga de municiones, de víveres y de hombres, y volvieron otra vez hacia el gran caos de embarcaciones de la flota aliada de desembarco.

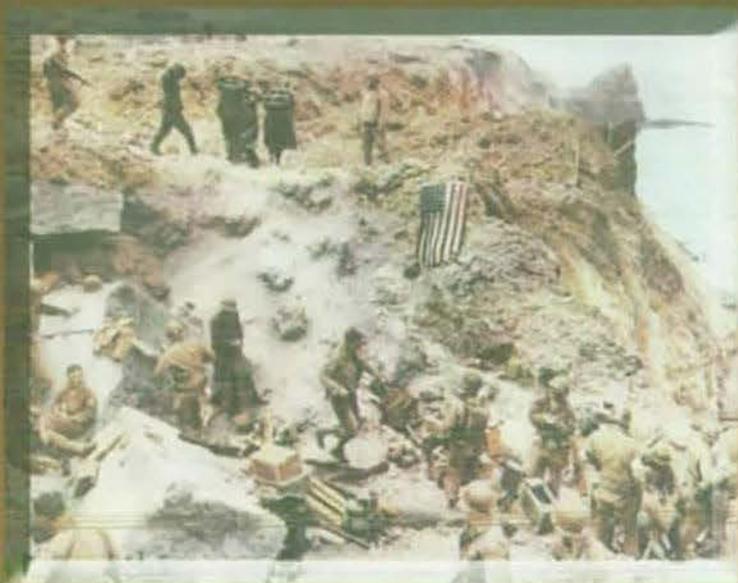
No había mucha posibilidad de descansar en la cabeza de desembarco. De las casas devoradas por las llamas se alzaban columnas de humo, y eso sucedía a lo largo de todo aquel frente tan duramente disputado y que se extendía desde Puistreham hasta Arromanches-les-Bains, prolongándose más allá de la desolada playa Omaha y la aislada playa Utah, hasta las dunas de Varreville.

Lo cierto es que la cabeza de desembarco de Utah era sólida. Toda la División 4 había desembarcado mucho antes de medianoche, y después llegaron muchas otras fuerzas, en total unos 20,000 hombres y 1,700 vehículos. Los dos regimientos de cabeza sólo habían tenido que lamentar 12 muertos. El General Collins, Comandante del Cuerpo de Ejército, estaba mucho más preocupado por la suerte de la cabeza de desembarco. El General habría podido bajar a tierra, pero no se atrevía a dejar el Bayfield. El Almirante Moon preocupado por sus pérdidas, quería suspender las operaciones de desembarco durante la noche, y, según palabras de Bradley, el General Collins tuvo que “mantener a raya al Almirante Moon”.

El General Gerow, Comandante del Cuerpo de Ejército V americano, había establecido su puesto de mando en las escolleras de aquel desolado trecho de la costa. Por lo que se deduce de la información disponible, aquella noche, en Omaha, no existía retaguardia, ni posibilidad de descanso, ni sensación de seguridad. El enemigo seguía disparando aún desde posiciones situadas en el litoral, prolongándose toda la noche y todo el día siguiente. Sólo 100 toneladas de abastecimientos habían llegado a tierra, y los hombres estaban hambrientos, agotados, con pocas municiones, somnolientos, necesitados de casi todo; no

obstante, resistían con la fuerza de la desesperación. En el punto de mayor profundidad, la playa Omaha no penetraba en el interior más que 1,500 m.; y no existía una línea, ni siquiera la prevista "línea para la posesión de la playa". Era un milagro que hubieran conseguido establecer una cabeza de desembarco.

Aquel día murieron 2,500 hombres, 1,000 de ellos en Omaha. En la guerra anterior, en 1916, casi 20,000 soldados británicos murieron el primer día de la batalla del Somme. Ahora la guerra se había convertido en una lucha de máquinas contra máquinas. Decenas de miles de toneladas de explosivos, cobre, tungsteno, bronce, hierro, acero, bombas, ladrillos, morteros, hormigón, cañones, carros de combate, camiones, buques, todo ello hecho pedazos. Puentes, ferrocarriles, depósitos, instalaciones, ciudades enteras, todo arrasado: era una guerra para bulldozers. Asimismo, los hombres que piloteaban los bombarderos se daban cuenta de su potencia, privando casi por completo de la posibilidad de lograr cualquier cosa a los hombres... de a pie. Triste día para el mundo será aquél en que los hombres de a pie ya no puedan lograr nada.



* Extracto de: *Así fue la Segunda Guerra Mundial*. Escrito por R.W. THOMPSON. América Norildis Editores. Director de la edición latinoamericana: Fernando Vidal Buzzi. Milán. No. 69. Vol.V. Enero de 1974. pp.83-103.



Reseña Histórica
del buque patrulla costera
clase Azteca
ARM Jara PC-212

por: *Capitán de Corbeta C.G.*

Horacio CÁRDENAS VERDUGO*

El buque patrulla *ARM Heriberto Jara Corona PC 212* fue construido para la **Armada de México**, en los astilleros James Lamont and Company, de Glasgow, Escocia, con especificaciones y patente mexicanas, como el casco número 426, bajo la supervisión del Grupo de Inspección mexicano destacado en Glasgow. Fue botado el 9 de junio de 1975 en Princes Dock, en Glasgow; la Madrina fue la Señora Elizabeth Ame Williams. Dicho grupo de inspección lo recibió el día 13 de octubre de 1975, después de haberle efectuado pruebas. Como interventor de la entrega de esta unidad, fungió el Contralmirante C.G. Carlos López Sotelo, Agregado Naval de México en Londres.

La *PC-212* fue entregada a su primera dotación el 14 de octubre de 1975, por conducto

del Capitán de Fragata C.G. Eugenio Fernández Strawell; y como su primer Comandante, el Teniente de Fragata C.G. Fidel Wong Cordero.

El primer viaje de la *Jara Corona* inició el 26 de octubre de 1975, a las 11:00 hr., de Falmouth, Inglaterra, al puerto de Veracruz, Veracruz. Se dio por terminado este viaje el 3 de diciembre del mismo año.

El 13 de diciembre de 1975, en el Arsenal Nacional de Veracruz, este buque fue artillado con una ametralladora simple de 40 mm. marca Bofors L 60 en proa y una ametralladora A.A. de 20 mm. en popa.

El 25 de diciembre de 1975, en puerto Morelos, Quintana Roo, esta unidad recibió oficialmente el nombre de *Heriberto Jara Corona*, de quien a continuación se hace una breve reseña.

Heriberto Jara Corona (1819-1895)

Médico, militar y político. Nació en Jalapa, Veracruz. Estudió en el Colegio de San Juan de Letrán y en la Escuela de Medicina, obteniendo su título en 1847. Ese mismo año se trasladó a Jalapa para trabajar como médico militar en la Batalla de Cerro Gordo. Al ser prisionero fue llevado a Nueva Orleans. Al regresar apoyó el Plan de Ayutla. Luchó contra Santa Anna y participó en 1856 contra los rebeldes de Zacapoaxtla. Fue Diputado del Congreso Constituyente de 1856 a 1857 y juró la Constitución de 1857. En febrero de 1858 el Presidente Juárez lo nombró representante de su gobierno en los Estados Unidos. En 1863 ascendió a General por su campaña contra la intervención francesa. Se desempeñó como Secretario de Hacienda y Relaciones Exteriores. Murió en Martínez de la Torre, Veracruz.



*Comandante del buque patrulla *Heriberto Jara Corona PC-212*.

Actividades operacionales

Dentro de las operaciones que realiza esta unidad, destaca el combate al narcotráfico, para lo cual son indispensables los ejercicios de vigilancia marítima y terrestre, el reconocimiento de áreas con probabilidad de explotación o embarque de estupefacientes, la búsqueda y localización de buques sospechosos, así como el empleo de operaciones en conjunto (trinomio buque, lancha rápida y unidad aérea) para su detención y aseguramiento.

Otra de las diversas actividades que desarrolla es el apoyo a la población civil, para proporcionar los servicios médicos, de vigilancia y rescate en los destinos turísticos de mayor influencia, donde también es común que se realicen deportes acuáticos.

Funciones

Dentro de las atribuciones que tiene la **Armada de México**, esta unidad realiza las siguientes:

- » Ejercer jurisdicción naval militar en nombre de la Federación, en el mar territorial, zona económica exclusiva, zona marítima-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables.
- » Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en la jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene.
- » Efectuar operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en el mar, así como en aguas interiores y en todas aquéllas en las que le corresponda ejercer su jurisdicción.
- » Participar en tareas de protección en las instalaciones vitales del país.

- » Auxiliar a la población en los casos de zonas de desastre o emergencia.
- » Vigilar los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales, y en su caso cooperar con el Ministerio Público en el combate al terrorismo, contrabando, tráfico ilegal de personas, armas estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de las disposiciones legales aplicables.
- » Colaborar con la autoridad marítima competente, en cuanto a los servicios de vigilancia en los puertos.
- » Intervenir en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras.
- » Las demás que le señalen las disposiciones aplicables y le encomiende el Mando Supremo.

Principales características

Desplazamiento neto:	115 ton.
Eslora (total):	34.34 m.
Manga:	8.64 m.
Puntal:	4.15 m.
Franco bordo:	2.35 m.
Calado:	2.191 m.
Proa:	1.39 m.
Popa:	1.80 m.

F R O N T E R A T A B A S C O

Por: *Unidad de Historia y Cultura Naval*

La ciudad y puerto de Frontera, cabecera del Municipio de Centla, del estado de Tabasco, tiene aproximadamente 9 mil habitantes, está situada en la margen derecha del Río Grijalva y a 10 km. de su desembocadura.

Desde finales del siglo XIX y hasta 1957, puerto Frontera fue la única puerta comercial del estado de Tabasco, por donde entraban y salían las mercancías y productos agrícolas y pecuarios de la producción tabasqueña, del sur de Veracruz, Chiapas y Guatemala.

La actividad económica en Tabasco se encontraba en un buen momento entre los siglos XIX y XX. Junto a las riquísimas maderas, exportadas por grandes empresarios, y sus derivados, tintes, hule, chicle, cacao, café, azúcar, tabaco y maíz, comenzaron a surgir otros productos como los frutales, entre los que destacaría el plátano, para convertirse en pivote del desarrollo económico, ampliando así las posibilidades del comercio estatal en el mercado internacional.

Por este motivo el tráfico de buques de gran calado fue intenso. Arribaban naves procedentes de diversas partes del mundo, principalmente de Estados Unidos, Cuba, España y otros países de Europa y Centroamérica.

No obstante que Frontera Tabasco tuvo su importancia como puerto de altura, deben señalarse las inconveniencias del canal de acceso (de poca profundidad) que obstaculizan la entrada de barcos de gran calado, por lo que los embarques y

desembarques tenían que efectuarse a través de chalanes, canoas y lanchas, lo cual implicaba mayores costos económicos.

Cuando en 1518 Juan de Grijalva descubrió la boca del río que lleva su nombre, las profundidades en la barra eran tan pequeñas que sus barcos no pudieron entrar al río.

La desembocadura del río Grijalva estaba bloqueada por una barra que tiene tan poca profundidad (de 3 a 4 m.) que solamente barcos pequeños podían entrar hasta Frontera.

Los grandes barcos que cargaban productos de exportación generalmente anclaban al oeste de la desembocadura del canal lateral. Los chalanes trabajaban en el río transportando las mercancías a través del canal lateral hasta los barcos, para ser descargados en mar abierto. Esta separación no era posible durante épocas de vientos fuertes o grandes merejadas. Al suspenderse la descarga por algunos días, se registraban grandes pérdidas, por ejemplo, en el caso del plátano, éste maduraba y no podía ser conservado para su venta.

Pero con el transcurso del tiempo se agudizó la necesidad de lograr el mejoramiento de dicha desembocadura, por lo que el Gobierno Federal encargó a la compañía American Dredging un proyecto para solucionar este problema. Así que se excavó un canal lateral con desembocadura en la Ensenada Oeste, así como una escollera que protegería al canal de la invasión de las arenas marítimas, pero acontecimientos políticos suscita-





dos durante 1913 y 1914 detuvieron la construcción y el canal se vio a merced de los azolves, corrientes y marejadas, siendo así, quedó inutilizable para la navegación.

En 1924 se retomó el trabajo y se prolongó hasta 1928, año en que nuevamente se abandonó. En 1931 la compañía Southern Banana Corp. reabrió el canal, por su cuenta, y lo mantuvo abierto hasta 1937. En este periodo fue posible mantener el canal con una profundidad aceptable para que pasaran barcos de 8,000 ton.

Para proteger y conservar el dragado del canal, en varios puntos estratégicos del mismo hundieron ocho barcos de desecho. Además, el hundimiento accidental del barco carguero *Badger State*, que encalló al entrar al canal, favoreció el encauzamiento de las aguas en el canal.

De 1937 a 1952 se efectuaron los últimos dragados en el canal lateral, que fueron discontinuos y de acuerdo con las posibilidades del equipo que tenía disponible la **Secretaría de Marina**: las dragas *Ciudad del Carmen*, *Tuxpan*, *Veracruz* y *Tampico*. Sin embargo, en 1952 se tuvo que abandonar el canal por la cantidad de

arena que se acumulaba, inclusive en dos meses se calculó que hubiera quedado azolvado un tramo del canal, pero debido a las marejadas que producen los constantes nortes era imposible trabajar en mar abierto.

Otro motivo por el que fue suspendido el dragado en 1937 fue porque la Southern Banana Corp. decidió terminar la exportación de plátano a través del puerto de Frontera, ello se debió a disputas obreras y a la reducción de la producción causada por plagas; además hubo una recesión en el mercado interno de Estados Unidos a partir de 1929 y escasez de barcos debido a la Segunda Guerra Mundial y apertura de mercados bananeros centroamericanos. Así que el desplome bananero en 1938 provocó que la vía marítima como circuito comercial fuera perdiendo importancia hasta convertir poco a poco al puerto de Frontera en un sitio en decadencia.

La **Secretaría de Marina** tuvo mucho que ver con todas las soluciones que se intentaron para resolver el problema de la barra de Frontera, ya que contrató durante años a distintas compañías, una de ellas fue la Christiani y Nielsen de México, la cual intentó construir el muelle fiscal

de Frontera y hacer estudios amplios para localizar el lugar más apto para la construcción de una o varias escolleras. Sin embargo, esta operación requería un dragado continuo porque de lo contrario la barra se formaría en poco tiempo.

En 1952, la constructora Techno Eterno Eureka inició la obra de las escolleras que servirían para aminorar la erosión del canal y así no dañar el dragado. Pero en enero de 1953 el trabajo se detuvo por no haber contrato legal; además hubo acarreo de arena y erosión, viéndose atrasado el trabajo una vez más.

Asimismo, de 1954 a 1957 Christiani y Nielsen de México retomó el trabajo de la anterior compañía y logró avanzar en la colocación de esta pared de tablas metálica con refuerzo de fierro estructural, loza de concreto armado y protección de piedra. Pero además de ser una construcción muy costosa se llevaría muchos años. Entonces, la **Secretaría de Marina**, por conducto de su Departamento de Dragado y la Residencia de las obras del Puerto, decidió sostener un canal de navegación provisional durante ese periodo de construcción de la escollera, para así satisfacer, aunque fuera medianamente, la entrada libre.

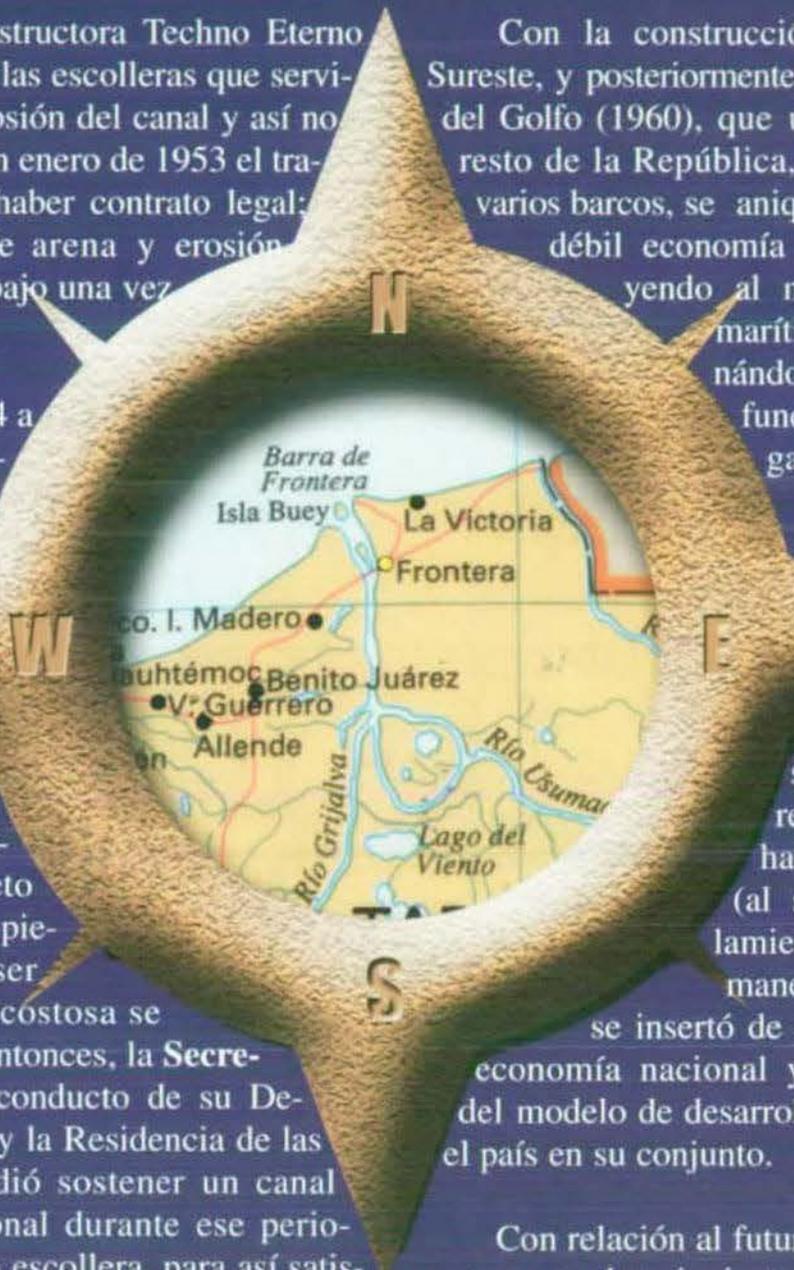
Para esta labor se necesitó una draga que a la vez auxiliaría los trabajos de dragado necesarios para la construcción de las escolleras. La construcción de la draga se llevó a cabo en los astilleros de Italia y, una vez terminada se condujo a Veracruz para ser ocupada por tripulación

mexicana y así dedicarse exclusivamente a los trabajos del puerto de Frontera. La draga **Presidente Juárez** sostuvo provisionalmente el canal de navegación, a partir de agosto de 1956, con una profundidad de 12 pies.

Con la construcción del Ferrocarril del Sureste, y posteriormente, la carretera del circuito del Golfo (1960), que unió a Tabasco con el resto de la República, así como la pérdida de varios barcos, se aniquiló por completo la ya débil economía de Frontera, disminuyendo al mínimo el movimiento marítimo y fluvial, abandonándose las obras portuarias, fundamentalmente el dragado de la barra.

El impacto de las comunicaciones terrestres sobre Frontera tuvo grandes consecuencias ya que le restó la importancia que había tenido en el pasado (al superar el secular aislamiento regional). De esta manera fue como el estado se insertó de manera definitiva en la economía nacional y recibió la influencia del modelo de desarrollo que predominaba en el país en su conjunto.

Con relación al futuro del puerto de Frontera, tenemos las siguientes conclusiones: la profundidad de la entrada (2.5 m. sobre la barra en pleamar) es insuficiente incluso para pequeñas embarcaciones costeras, y la carga y descarga afuera de la barra resultan bastante caras, siendo imposible cuando hay norte. El dragado resulta demasiado costoso, por lo que se ha continuado con la carga y descarga por chalanes, aceptando con ello las ventajas de esta situación.



Por: *Ingeniero*
Armando R. ESPÍNOLA Y BERNAL

Bajo el cálido verano de 1990, en el mes de junio, todavía con el grato recuerdo de los actos diversos por el Día de Marina, y entre ellos un simulacro de ejercicio de respuesta rápida por contingencia de derrames de hidrocarburos, en el área Tampico-Madero-Altamira, no me imaginé que muy pronto tendríamos que actuar en un siniestro real a causa del incendio en la mar, y gran derrame de hidrocarburo de un súper tanque de bandera noruega, denominado *Megaborg* de 105,000 toneladas en una situación a 60 millas al suroeste del puerto de Galveston, Texas. Estados Unidos invocó la ejecución del plan México-Estados Unidos de asistencia recíproca, por derrames de hidrocarburos u otras sustancias, que tiene como área de responsabilidad el Golfo de México en el área norte. Para México el puerto base es Tampico-Madero, y el coordinador responsable, el Comandante de la Primera Zona Naval, cargo que el que escribe desempeñaba en esa época.

El día 9 de junio de 1990 recibí una comunicación verbal urgente, procedente del Jefe de Operaciones Navales que decía "Comandante de la Primera Zona Naval, implementar urgente el plan recíproco México-Estados Unidos, por derrame en el Golfo, ocurrido a 160 millas suroeste de Galveston, Texas; seleccione unidad naval conveniente y alerte a Pemex. Asuma el mando de la operación".

A las 1600 hrs. del mismo día zarpó el grupo compuesto por el buque *Dragaminas 14* (como insignia), 2 abastecedores de Pemex y el *Ecopemex* (buque especializado en operaciones de recolección de hidrocarburos por causas diversas, tanto en áreas restringidas como en alta mar), en el cual se embarcó el Director General de Control Ambiental de Pemex.

Conocer con oportunidad los recursos materiales para efectuar la operación, facilitó la coordinación de esfuerzos, pero fue mayor, el trato pretérito y amable del personal de Pemex, y aun del Comandante de área de la Coast Guard con base en Corpus Christi, Texas, quienes, a su capacidad profesional aunaron su entusiasmo y patriotismo para alcanzar las metas establecidas.

Llegamos al punto donde se localizaba el siniestro. El radar detectaba un blanco tan grande que pudiera confundirse con la isla; el *Megaborg* se encontraba con incendio controlado, a su alrededor el guardacostas *U.S.C.G. Dependable*, un promedio de 28 "skimers" en labores de recuperación de hidrocarburos, dos remolcadores de alta mar, varias embarcaciones menores en servicio de abastecedores. Al momento de fondear previo arreglo, se presentó una lancha de la Coast Guard con un Capitán de Corbeta, solicitando una junta para trazar planes, después del protocolo correspondiente integramos la reunión, las órdenes y a la brevedad se comenzó a actuar.

EL INCIDENTE "MEGABORG"



El *Ecopemex* empezó a demostrar su tecnología con una asombrosa productividad de la que los norteamericanos quedaron impresionados, ya que ellos no tenían esa herramienta, hecho que con toda honestidad, nos llenó de orgullo ya que generalmente es lo contrario. Al tercer día del incidente fuimos invitados a Galveston para una junta de trabajo con los representantes de los organismos involucrados en la operación. La junta fue una pública y severa recriminación a los responsables diversos por parte del senador y diputados relacionados, por no prever la disponibilidad tecnológica para resolver una gran contingencia como la acontecida, en la que México ofreció la solución con sus medios. El entrenamiento y la organización comprometida en el convenio bilateral, por parte del equipo mexicano, demostró su calidad y responsabilidad, sustentando armonía entre la **Armada de México**, PEMEX, incluyó una comunicación del comandante del Octavo Distrito de la Coast Guard en New Orleans, dirigida al Comandante de la **Primera Zona Naval**.

Al concluir el presente artículo, se difunde por los medios de comunicación que se encuentra en operación un impresionante dispositivo de limpieza en las costas de Galicia, España debido al naufragio del buque tanque *Prestige* que se partió en dos, provocando un impacto ambiental severo por petróleo derramado, 70,000 toneladas de B.F.O., los restos del tanque se encuentran a

4,000 pies de profundidad y se manifiesta un fuerte derrame, que induce las condiciones ambientales submarinas. El *Prestige* se hundió el 19 de noviembre a las 0734 hrs. local. Francia y Portugal están alertas por si las condiciones pudieran afectar sus costas. Se dice que se trata de una negligencia en seguridad marítima y la no observancia de la normatividad internacional al respecto.

En referencia al desastre del *Megaborg* es considerado el mayor en la historia de Estados Unidos. El tanque derramó 5.1 millones de galones de aceite, B.F.O., de los cuales se recobraron 75,000 galones; 12,000 se mezclaron en el mar, 2,000 toneladas impactaron en las playas de Sabine y Louisiana. El reporte de la autoridad de Estados Unidos, asigna al Grupo de Respuesta Inmediata de México, la palabra de: **EFFECTIVIDAD**.

COMMANDER EIGHTH COAST GUARD DISTRICT
NEW ORLEANS LOUISIANA 701303398
3 JULY 1990

Dear Vice Admiral ESPINOLA,

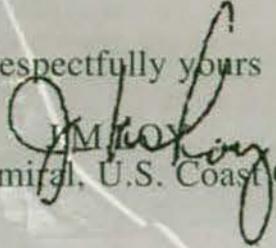
Please accept my heartfelt thanks for your support during the oil spill response for the tank vessel MEGA BORG. Early in the response we recognized that additional resources would be needed to combat the oil spill and to prepare for the possible loss of the vessel. Because of the preplanning between our organizations we were very familiar with your substantial capabilities. Your personal support in making the ECOPEMEX available for this joint effort proved invaluable.

During the skimming operation the ECOPEMEX proved to be highly capable. While only on scene for the last days of the recovery effort, it accounted for twenty percent of the total oil recovered. The vessel is truly a "State of the Art" oil recovery vessel.

I commend the performance of your task group. The training and preparation of the Mexican forces was evident during the operation. Your sound advice and excellent cooperation were recognized by the Coast Guard personnel on scene.

In closing, I again thank you for your personal support. I sincerely hope that we can continue to build upon the already excellent cooperation between our two nations. I look forward to meeting you in the future*.

Respectfully yours


Rear Admiral, U.S. Coast Guard

Vice Admiral Armando ESPINOLA Bernal
Commander First Naval Zone
Tampico, Mexico

*Por favor acepte mi sincero agradecimiento por su apoyo durante el derrame de aceite ocasionado por el buque tanque MEGABORG. Reconocemos su pronta respuesta con sus recursos adicionales que se necesitaron para combatir el derrame de aceite y prepararse para una posible pérdida del buque tanque. Debido a la preplanificación entre nuestras organizaciones, estuvimos muy familiarizados con sus sólidas capacidades. Su apoyo personal al facilitar el ECOPEMEX para este esfuerzo conjunto vino a ser invaluable.

Durante la operación de limpieza el ECOPEMEX demostró ser altamente capaz. Con sólo una participación durante los últimos días de esforzada recolección, se acumuló el veinte por ciento del total de aceite recuperado. El buque tanque es realmente un "ejemplo del arte" de la recuperación de aceite.

Elogio la realización de su grupo de tarea. El adiestramiento y la preparación de las Fuerzas Mexicanas fue evidente durante la operación. Su buen consejo y excelente cooperación fueron reconocidos por el personal de guardacostas en la escena.

Concluyendo, reitero mi agradecimiento por el apoyo de su personal. Espero sinceramente que podamos continuar en la construcción basada en la ya excelente cooperación entre nuestras dos naciones. Espero que nos conozcamos en el futuro.

Almirante
Othon P. Blanco Núñez de Cáceres
1868 - 1959

CABALLERO DEL MAR*

Distinguido caballero que consagró su vida entera al servicio de la Patria, quien con grandes merecimientos y carrera fructífera nos da a todos los marinos una buena enseñanza y ejemplo.

* Este artículo fue tomado de la revista conmemorativa a la *XXI Asamblea General Ordinaria de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar*, A.C. Octubre del 2002.



Almirante Othon P. Blanco Núñez de Cáceres 1868 - 1959

NACIÓ EN EL
PUEBLO DE PADILLA,
ESTADO DE
TAMAULIPAS, EL 7 DE
MARZO DE 1868 Y
FALLECIÓ EN LA
CIUDAD DE
MÉXICO EL 18 DE
OCTUBRE DE 1959.
SUS PADRES FUERON
FRANCISCO BLANCO
Y JUANA NÚÑEZ
DE CÁCERES.

Othon P. Blanco fue un distinguido Marino que consagró su vida entera al servicio de la Patria, y que entre sus muchos merecimientos tuvo el de fundar en la costa oriental de la península de Yucatán la población de Payo Obispo, hoy Chetumal. Nació en el pueblo de Padilla, estado de Tamaulipas, el 7 de marzo de 1868. Efectuó sus estudios en la Escuela Oficial de Ciudad Victoria y en la Escuela Nacional Preparatoria de la ciudad de México.

Contrajo matrimonio en Payo Obispo, el 13 de enero de 1903, con la Señorita Manuela Peyrefitte Gómez. En su matrimonio, que fue ejemplar, procrearon nueve hijos: Marina, Othon, Lilia, Juana, Francisco, Aminta, Manuel, José y María Eugenia.

El 13 de febrero de 1885 ingresó al Colegio Militar de Chapultepec, para estudiar la carrera de Marino de Guerra. El 24 de diciembre de 1888 fue promovido a alumno de primera. El 27 de noviembre del siguiente año terminó

sus estudios y pasó a la Armada Nacional, con el grado de aspirante de primera, destinándose al cañonero *Libertad* para efectuar sus prácticas.

Fue designado, el 30 de enero de 1890, como uno de los integrantes de la Comisión Inspectorá y de Estudios en los trabajos de construcción de la corbeta escuela *General Zaragoza*, en los astilleros de la cadena Forges, en El Havre, Francia. El Comandante del buque solicitó, desde ese puerto, el 27 de junio de 1892, una mención honorífica y el ascenso al grado inmediato del aspirante de primera Othon P. Blanco por su buena conducta y capacidad, siendo ejemplar para todos. El Departamento de Marina no accedió a la propuesta del Comandante del *Zaragoza*, debido a que no reunía los requisitos del tiempo de embarque señalados en el artículo 1175 de la *Ordenanza General de la Armada*. El 4 de febrero de 1892 se le comisionó con el Capitán de Navío José M. de la Vega. El 14 de diciembre de 1893 sustentó

el examen profesional en la capital de la República, obteniendo buenas calificaciones. Con fecha 19 del mismo mes regresó al Buque Escuela **Zaragoza** y al día siguiente recibió su despacho de Subteniente de la Armada Nacional.

El 18 de junio de 1895 se le comisionó en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para el desempeño de una misión militar y de servicio nacional en la costa oriental de Yucatán. Durante el tiempo en que desempeñaba dicha misión, fundó Payo Obispo; para mayor aproximación a este importante suceso, leamos lo que el propio Subteniente narra:

*En junio de 1895, siendo Subteniente del cuerpo permanente de la Armada, desembarqué de la corbeta escuela **General Zaragoza** surta en Guaymas, Sonora, por instrucciones del Estado Mayor Presidencial, para presentarme al mismo, en la ciudad de México.*

A mi arribo, el Jefe de Departamento de Marina, C. Capitán de Navío de la Vega, me indicó que pasara a la Presidencia para recibir órdenes del Estado Mayor.

El C. Coronel Fernando González, Subjefe del mismo, me comunicó que había sido propuesto por el Comodoro Ángel Ortiz Monasterio, Jefe del Estado Mayor de la Presidencia de la República, para el desempeño de una comisión en la bahía de Chetumal, frente a Punta Calentura, a cuyo efecto puso en mis manos para estudio y opinión, un proyecto para la edificación de un fuerte en la mencionada bahía, a fin de impedir el tráfico ilícito que se ejercía de muchos años atrás en la explotación y exportación de las maderas preciosas, gomas y resinas de nuestro territorio, para traficantes fraudulentos.

En posesión del proyecto, hago con detenimiento el estudio y pocos días después, emito

mi opinión en los siguientes términos: "el lugar donde se proyecta construir el fuerte es el más profundo en aguas mexicanas de la bahía. La piedra para la construcción del mismo habría que tomarla en la costa nuestra ocupada por la tribu rebelde maya, lo que impone la posesión previa por la fuerza del gobierno; medios adecuados de transporte; el establecimiento de campamentos y aprovisionamiento general, lo que plantea una empresa dilatada y costosa. El lugar del fuerte, propone la adquisición y construcción de una embarcación de calado reducido para franquear los canales, de acomodación apropiada para el personal destinado a la misma y, provista de dos embarcaciones menores. Este proyecto ofrece la ventaja de movilizar la embarcación a los lugares que exijan las circunstancias."

La propuesta que antecede fue aceptada por el Estado Mayor y meses después la Secretaría de Hacienda y Crédito Público otorgó poder a nuestro Cónsul de New Orleans, Luisiana; para firmar con la casa Zuvich, el contrato para la construcción de la obra, designando al suscrito como inspector de los trabajos.

La obra fue recibida por nuestro gobierno en la primera decena de abril de 1897, habiendo importado la suma de \$10,000 (diez mil dólares).

*En la segunda quincena del mes y año citado, llegó el barco que recibió el nombre **Pontón Chetumal** al puerto de Campeche, remolcado por un vapor de la compañía mexicana Romano y Berreteaga, de parte de la secretaría, y quedé a bordo en espera de instrucciones.*

*Se me expidió el nombramiento de Administrador-Comandante del mencionado **Pontón**, con destino a la bahía de Chetumal y Río Hondo, Territorio de Quintana Roo.*



Mi permanencia en el puerto, se prolongó hasta noviembre de 1897, y es motivo de grata recordación para el reducido personal del barco, la franca acogida que recibió tanto de parte de las autoridades, como de la culta y simpática sociedad del puerto.

Son dignos de destacar en la fundación de Payo Obispo, la importancia que Don Othon P. Blanco dio a la educación de la niñez al destinar una escuela para ello, la primera casa construida con materiales del bosque (por el personal de Pontón Chetumal), y el izar diariamente en el asta bandera nuestra Enseña Nacional.

Mientras el Subteniente Blanco se encontraba inspeccionando la construcción del Pontón, en New Orleans, fue ascendido, el primero de julio de 1896 al grado de Segundo Teniente de la Armada.

El 19 de octubre de 1901 recibió el ascenso a Teniente Mayor, por méritos en campaña.

El 24 de octubre de 1905 Othon P. Blanco se incorporó al cañonero **Bravo**, como Segundo Comandante y luego pasó al transporte **Progreso**, con la misma categoría. El 1° de julio de 1907 fue designado Comandante de este buque y el 21 de junio del año siguiente pasó con el mismo cargo al mencionado cañonero. En abril de 1909 ascendió a Capitán de Fragata y el 1° de septiembre de ese año se le nombró Subdirector de la Escuela Naval Militar y profesor de Fortificación Pasajera y Artillería Naval.

El 11 de junio de 1910 volvió al cañonero **Bravo**, como Comandante, para el 11 de septiembre del siguiente año ser nombrado, con igual categoría, en el **General Guerrero**.

En 1912, siendo Comandante del **Guerrero**, recibió la invitación del Vicepresidente José María Pino Suárez, para acompañarlo a su viaje de Guaymas, Sonora a Tepic, Nayarit.

Del 24 al 27 de mayo de 1912 cooperó con el buque y tripulación a su mando para defender la plaza y el puerto de Mazatlán, atacados por los rebeldes encabezados por Justo Tirado, a quienes logró contener y derrotar en los distintos ataques que hicieron a la ciudad. Por su distinguido comportamiento en esta acción, el gobierno le otorgó el 17 de enero de 1914, la condecoración del Mérito Naval de Primera Clase, ascendiendo a Capitán de Navío el 3 de mayo de 1913. En ese mismo año, el 5 de marzo, recibió la designación de Jefe del Departamento de Marina, el más alto cargo en esa época. El 22 de julio, en la misma fecha, fue promovido a Comodoro y el 6 de mayo del siguiente año alcanzó el grado de Contralmirante. Por acuerdo presidencial se dispuso que el 30 de marzo de 1914 se le expidiera el despacho de Vicealmirante, con la misma antigüedad de Contralmirante.

El 15 de agosto de 1914 pasó a disposición del Primer Jefe del Ejército Constituciona-

lista, de acuerdo con los Tratados de Teoloyucan. En febrero de 1920 asumió la presidencia municipal de Ensenada, Baja California.

El 5 de agosto de 1921 solicitó el retiro por más de 30 años de servicio activo. El Contralor General de la Nación, a través de la Sección Revisora de Pensiones devolvió a la Secretaría de Guerra y Marina el expediente de pensión del Contralmirante Othon P. Blanco, manifestando que "no es posible este retiro en la forma que se propone, por no deber reconocer los empleos que le confirió el llamado Gobierno de Huerta, o sea, de Capitán de Navío a Vicealmirante, por cuyo motivo queda con el carácter y, circunstancias en que se encontraba la víspera del cuartelazo, es decir, como Capitán de Fragata y 29 años, 10 meses y 08 días de servicio; en cuya virtud, según el parecer de este departamento puede retirarse por más de 25 años, sin llegar a treinta, asignándole el 50% del haber determinado para los Capitanes de Fragata en el presupuesto de egresos de 1912-13".

A fines de 1922 prestó sus servicios en la compañía naviera del Pacífico, dependiente del Ministerio de Hacienda. Fue designado por el Presidente de la República para conducir el vapor nacional *Coahuila* como parte de la misión nacional mexicana, representada por el General Treviño, en la celebración del centenario de Brasil y el cambio de poder de la República Argentina.

El 15 de noviembre de 1923 reingresó al servicio activo, reconociéndole el grado de Contralmirante y no el de Vicealmirante, que ostentaba en octubre de 1914. En virtud de haber sido derogada la *Ley Orgánica de Marina de Guerra*, se le expidió el despacho de Contralmirante al exVicealmirante, con la antigüedad del 15 de noviembre de 1923, continuando Blanco comisionado en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

El 10 de diciembre de 1923 cesó en la comisión que hasta entonces desempeñaba y causó alta como Comandante General de Marina del Golfo, primera comisión en la Armada después de su reingreso al servicio activo.

El 15 de marzo de 1924 se le designó para impartir en la Escuela Naval las cátedras de geografía, física del mar y teoría de los volcanes. El primero de septiembre del mismo año fue designado Presidente de la comisión encargada de estudiar el proyecto de reglamentos del plantel, para que, con sus observaciones, se elaborara el proyecto definitivo para someterlo a consideración del Presidente de la República.

El 30 de septiembre de 1924 recibió el nombramiento de Inspector General de Marina de Guerra del Pacífico. El primero de septiembre del año siguiente le comisionó el Departamento de Estado como miembro de la comisión permanente encargada del estudio de nuevas leyes y reglamentos del Ejército y Armada Nacional.

El primero de junio de 1929 ocupó por segunda vez el cargo de Jefe del Departamento de Marina. En diciembre de 1931 se le nombró para una delicada y honrosa tarea: ser miembro de la Comisión de Estudios y Dictamen del Fallo del Rey de Italia en el litigio entre México y Francia, acerca de la isla de la Pasión o Clipperton.

El primero de marzo de 1932 quedó a disposición de la **Secretaría de Marina**. El 25 de noviembre del mismo año el Senado de la República le ratificó los nombramientos de Capitán de Navío, Comodoro y Contralmirante. El 23 de octubre del mismo año murió la que fue fiel compañera de su vida, esposa y madre ejemplar: Manuela Peyrefitte Gómez de Blanco.

El primero de septiembre de 1934 se le comisionó en la Intendencia del Ejército. El 16

de mayo del siguiente año fue nombrado Jefe de la Sección Segunda de la Inspección General del Ejército.

El 16 de noviembre de 1936, en la delegación del gobierno del entonces territorio de Quintana Roo, en Payo Obispo, se reunió con el Delegado Castillejos Burgos y vecinos del lugar, para reunir, en un acta, los datos de los testigos la fundación de Payo Obispo.

El primero de enero de 1939, a Blanco se le nombró Jefe de la Comisión Inspector de la Armada. El 4 de diciembre del siguiente año ocupó la Secretaría General del Departamento de Marina Nacional. El primero de enero de 1941 fue nombrado Subsecretario de Marina. El 29 de diciembre de 1943, el Senado de la República le ratificó el grado de Vicealmirante, con antigüedad del 16 de octubre del mismo año.

El 31 de julio causó baja del Servicio Activo de la Armada, continuando en el puesto de Subsecretario de Marina hasta el 30 de noviembre de 1946, en el periodo del General Manuel Ávila Camacho, cuando se retiró definitivamente de la vida oficial.

Con la fecha en que se retiró del activo Othon P. Blanco, ostentó el grado de Vicealmirante, grado máximo que existía en la Armada. En 1952 entró en vigor la nueva *Ley Orgánica de la Armada de México*, publicada en el Diario Oficial, con la cual adquirió el derecho para cambiar denominación de su grado por el de Almirante, sin variar la pensión de retiro. Además de las condecoraciones mencionadas y las de perseverancia, recibió Mención Honorífica el 18 de junio de 1945 por su buena actuación en la Inspección General del Ejército, siendo condecorado por el Señor Presidente de la República, en los talleres de Marina al inaugurarse la escuela primaria Othon P. Blanco.

El 4 de septiembre de 1943 el Presidente de los Estados Unidos de América le concedió la condecoración de Legión del Mérito.

El 18 de octubre de 1959, a las 11:15 horas, dejó de existir, en el Sanatorio Central de Marina, en esta capital. El Caballero Almirante Othon P. Blanco, que con abnegación y riesgo de su vida prestó relevantes servicios a la Patria en acciones de armas durante la pacificación de los indios mayas rebeldes, afirmó la soberanía nacional sobre ese territorio; vivió hechos meritorios a bordo del *Guerrero* en la defensa del puerto de Mazatlán, durante la rebelión contra el gobierno del estado de Sinaloa y actos laudables en el salvamento de náufragos, por cuya labor humanitaria recibió reconocimiento a las autoridades inglesas de Belice. Con los honores correspondientes a su alta investidura fue sepultado en el Panteón Frances de San Joaquín, en esta capital. Sobrio en sus costumbres, estudioso y constante en el cumplimiento de su deber, Othon P. Blanco fue un jefe digno por todos los conceptos.



Crustáceos Cautivos en el Firmamento

Por: José Alfredo RUÍZ-NUÑO¹
Jorge Luis HERNÁNDEZ AGUILERA²
Rosa Estela TORAL ALMAZÁN³

- ¿Qué estrella es esa chiquita?, Preguntó Diego a su abuelo, aquel viejo marino retirado, quien pasaba largas noches con sus nietos, recordando y relatando las aventuras que había tenido a lo largo de su carrera en el mar y explicándoles algunas cosas de astronomía básica.

- Se llama Acubens, respondió el abuelo.

- ¿Acubens? ¿Y eso qué quiere decir, Tito?, preguntó su nieta, Ana Gaby, quien le hablaba con más cariño.

- Acubens quiere decir pinzas o quelas, y se refiere a las pinzas o quelas de los cangrejos.

- Y ¿qué tiene que hacer un cangrejo o sus pinzas en el cielo?, preguntaron los curiosos nietos.

- Es una historia que tiene que ver con monstruos y héroes, déjenme contarles.

- Te estás tardando abuelo, dijo el impaciente nieto.

- En la época de los griegos y los romanos existían varios dioses o al menos eso creían ellos. Los principales eran Zeus y Hera, esposo y esposa, pero resulta que él era medio coscolino y no le era fiel a su esposa, por lo que tuvo un hijo con otra mujer llamada Alcmena. El caso es que a ese hijo seguramente lo conocen ustedes porque lo han visto en sus programas de televisión. ¿Saben cómo se llamaba?

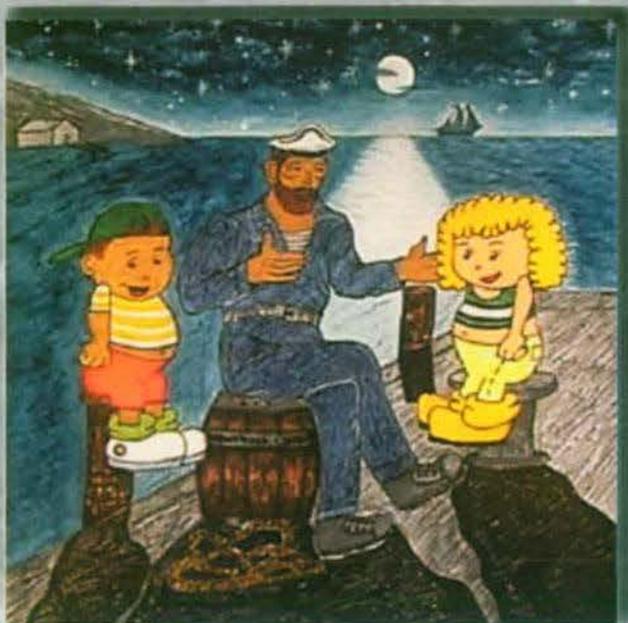
- ¿Era un Pokémon?

- No, no, no, desde luego que no, ese hijo de Zeus era nada menos que Hércules, un hombre tremendamente fuerte. Déjenme seguirles contando. Al paso del tiempo Hércules cometió muchos errores y un rey fue el encargado de ponerle un fuerte castigo.

¹Dirección General Adjunta de Oceanografía:

²Dirección General de Oceanografía:

³Dirección de Protección al Medio Ambiente Marino.



Le puso 12 pruebas tan difíciles de cumplir, que todos pensaban que su muerte era casi segura. Estas pruebas se conocen como los doce trabajos de Hércules, y desde luego que Hera, la esposa celosa de Zeus, pensaba aprovechar estas pruebas para vengarse de su esposo tratando de destruir al hijo de éste con Alcmena. Cuando Hércules estaba tratando de hacer el segundo de sus trabajos, el cual consistía en matar a un monstruo de muchas cabezas llamado la Hidra de Lerna, la cual provocaba heridas incurables y mortales; además, cuando le cortaban una cabeza le brotaban otras dos a menos que se quemaran sus heridas, la...

- Pero todavía no entendemos que tiene que ver todo eso con un cangrejo en el cielo, o al menos sus pinzas o pelus, o telas, o como se llamen.
- Se llaman quelas. Les decía que cuando Hércules estaba peleando con la Hidra, la diosa Hera quiso distraerlo y para ello envió a un cangrejo llamado Cáncer, el cual con sus pinzas o quelas mordió a Hércules en un pie, pero el héroe sin ningún problema lo pisó y lo mató; después hizo lo mismo con la Hidra.
- ¿Y lo del cielo, abuelo?
- Lo del cielo sucedió porque la diosa Hera había prometido al cangrejo que si distraía a Hércules, lo iba a enviar al cielo como una estrella para hacerlo inmortal, por lo que constituye la constelación llamada Cáncer, que quiere decir "cangrejo" y es uno de los signos del zodiaco.
- Pero casi no se ve la estrella, se quejó la nieta con su abuelo, ¿por qué, si ayudó a esa diosa Hera, no se ve más bonita?
- La diosa Hera era algo especial, y como el cangrejo no pudo distraer a Hércules lo suficiente para que la Hidra lo matara, entonces lo convirtió en una constelación pequeñita; la estrella más visible de la constelación es precisamente Acubens, que significa pinzas o quelas.
- Oye abuelo, preguntó el nieto, ¿por qué nos dices mentiras?
- ¿Qué mentira te he dicho?, preguntó asombrado el abuelo.
- Primero nos dijiste que el animal que distrajo a Hércules era un cangrejo y ahora nos dices que fue un crust... quién sabe qué.
- No son mentiras, resulta que un cangrejo es un crustáceo. Aunque los cangrejos son crustáceos, no todos los crustáceos son cangrejos, por ejemplo, los camarones son crus-

táceos, las langostas y las cochinillas que se hacen bolita en el jardín también son crustáceos. En fin, hay muchos animales que son crustáceos y no son cangrejos.

- Pues la verdad ya no te entendimos nada abuelo.

- Déjenme tratar de explicarles, tal y como me lo explicó un famoso carcinólogo cuando era comandante de un buque Oceanográfico de la **Armada de México**. ¡Ah!, y antes de que me pregunten, un carcinólogo es un profesionalista, generalmente un biólogo que se ha especializado en crustáceos. Pues bien, ese carcinólogo es mexicano, uno de los pocos latinoamericanos cuya fotografía se encuentra en los pasillos del Museo Nacional de Historia Natural Smithsoniano de los Estados Unidos, en la sala donde se halla la colección de crustáceos.

- Oye Tito y ¿cómo se llama ese carci... bueno, ese señor?

- Se llamaba Alejandro Villalobos Figueroa, pero déjenme acabar de explicarles. Ustedes conocen muchos crustáceos, pero sólo aquéllos como los que nos comemos, tal es el caso de los camarones, las langostas, las jaibas y los langostinos, o conocen otros como las cochinillas que viven en el jardín; además de esos existen muchos otros, de hecho, a los crustáceos se les puede encontrar desde las más altas montañas hasta las grandes profundidades del mar, pueden vivir en los árboles, en las rocas, en la arena, adentro de los corales, en madrigueras, en fin, prácticamente en todos lados.

- ¿Y todos los crustáceos son del tamaño de los camarones?

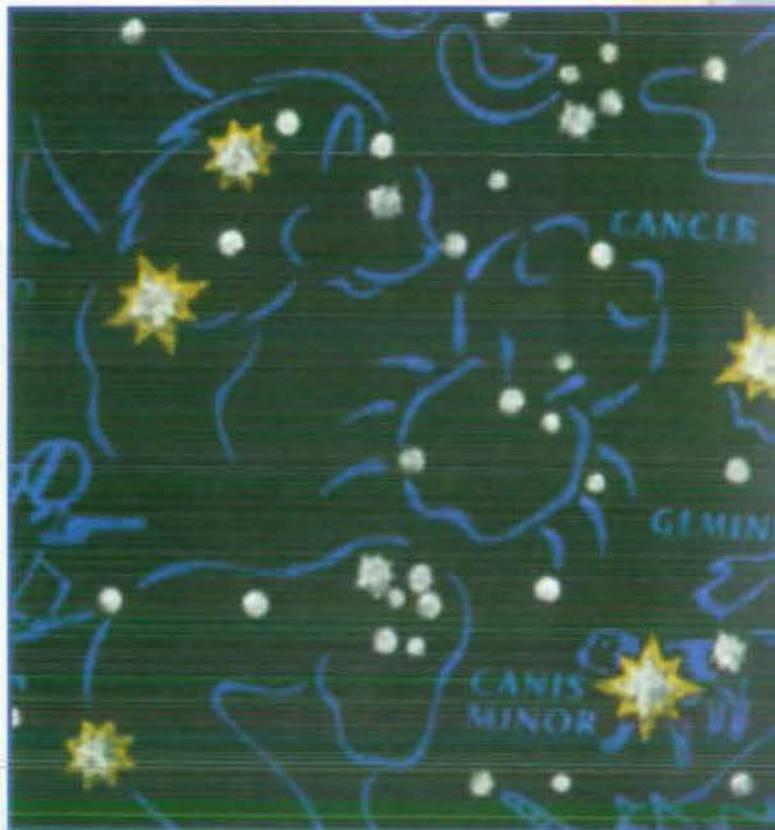
- No, desde luego que no. Algunos son tan pequeños que necesitamos una lupa o un microscopio para poder verlos, en cambio otros son sumamente grandes, como un cangrejo japonés, que tiene un caparazón de hasta 45 cm, y la distancia entre las pinzas o quelas, puede llegar a ser hasta de tres metros y medio.

- ¿Oye Tito y hay muchos animales de esos?

- Muchísimos, en el mar son tantos como los insectos en la tierra. Hay tantos que las ballenas o los animales más grandes, se alimentan con ellos.

- Pues deben de comerse puros cangrejotes de esos que dices que viven en Japón ¿verdad?

- Pues fíjate que no, las ballenas se alimentan de unos camaroncitos pequeños conocidos

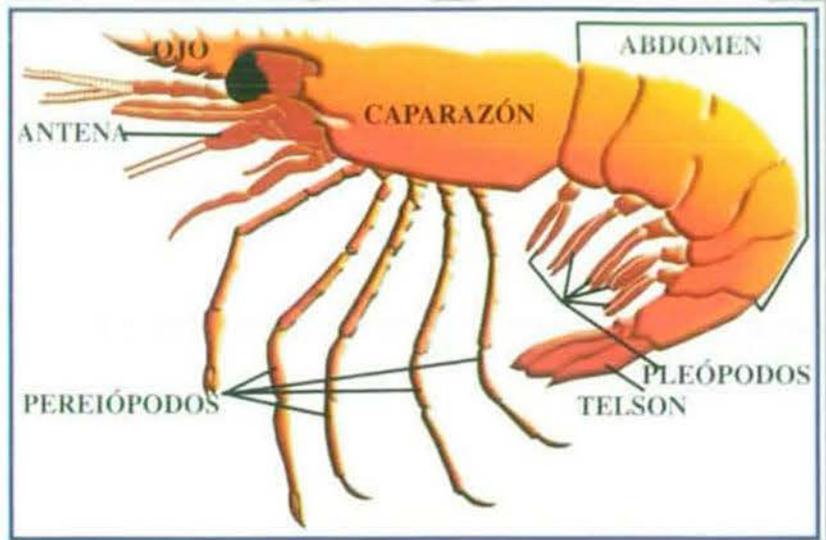


como "Krill", los biólogos los llaman eufásidos; de éstos son capaces de comerse varias toneladas al día.

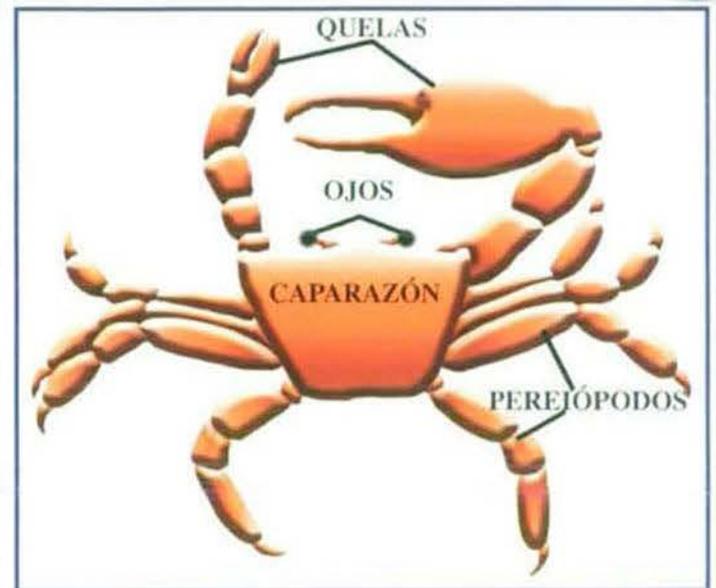
- Son tan tragonas como mi hermano.
- Pero a mí no me gustan los camarones ni chicos ni grandes.
- Oye abuelo, pero los camarones y los cangrejos y las cochinillas no se parecen mucho que digamos, ¿por qué entonces todos son crustácios?
- Crustácios no, se llaman crustáceos. Tienes razón, en realidad no se parecen mucho, sin embargo, si los ves con más cuidado, tienen ciertas características en común, por ejemplo, si los tocas, todos son más o menos duros.
- Si, es cierto, cuando me sirven camarones sin pelar, tienen una pielecita dura. Las jaibas que prepara mi mamá también son duras, dijo la nieta.
- Cuando las cochinillas se hacen bolita en el jardín se sienten duras y casi no las puedo abrir.
- Efectivamente niños, esa parte dura se llama caparazón y aunque es flexible, puede ser tan duro como el hueso o como un ladrillo.
- O sea que ¿me podría parar en él, abuelo?
- Sí te podrías parar en él pero no creo que sería una buena manera de salir a pasear porque el cangrejo tiene que estar en el mar.
- Oye Tito, ¿por qué los camarones y los cangrejos y todos esos animales que llamas crustáceos, no tienen cabeza ni panza?
- Pues déjame decirte que estás muy equivocada porque en realidad sí tienen cabeza y panza, aunque en realidad no se llama panza sino abdomen. Otra parte de su cuerpo es conocida como tórax y equivale al pecho de los humanos. Pero para entenderlo mejor déjenme enseñarles un esquema de un camarón y de un cangrejo.
- Como ven, en el camarón la cabeza se puede ver mejor que en el cangrejo y es porque en este último, la cabeza se ha fusionado con el abdomen.
- ¿Qué es fusionado abuelo? No nos digas palabras raras, interrumpió el nieto.
- Fusionado quiere decir: pegado, es decir, no puedes distinguir en dónde termina uno y empieza el otro.



- El cangrejo tiene unas patas grandes muy raras, parecen pinzas.
- Exactamente, esas son las quelas o pinzas a las que se refiere el nombre de la estrella allá en el cielo y como recordarás se llama...
- ¡¡Acubens!!, Tito.
- Muy buena memoria, chiquita.
- Oye abuelo ¿por qué los crustáceos tienen tantas patas?



- Bueno, eso es un poco más difícil de contestar, pero voy a tratar de decirles cómo son las patas de los crustáceos. Para empezar, en los crustáceos y en los animales parecidos, como los insectos, a las patas se les llama apéndices y sirven para varias cosas, no sólo para caminar. Si ven los esquemas con cuidado notarán que hay unos apéndices en la cabeza, los cuales se llaman antenas, los crustáceos tienen dos pares, se llaman antenas y anténulas. También tienen otros apéndices más pequeños que no son fáciles de ver, se llaman mandíbulas o maxilas, y sirven principalmente para atrapar y desgarrar el alimento.



- ¿Qué comen los crustáceos?
- Muchas cosas, algunos comen plantas, otros, pequeños animales, e incluso hay crustáceos que comen crustáceos; se les llama caníbales. Pero dejen que les siga explicando más acerca de sus apéndices. Las patas del tórax...
- ¿O sea el pecho o algo parecido, verdad Tito?
- Así es preciosa. Bueno, a esas patas se les llama pereiópodos porque al tórax también se le conoce como pereión. Esas patas pueden servir para muchas cosas, por ejemplo, para caminar o atrapar el alimento y llevarlo hasta las mandíbulas. Las patas que están un poco más atrás...
- O sea en la panza o el abdomen ¿verdad abuelo?, dijo el niño que no se quería quedar atrás de su hermana en cuanto a saber más acerca de los crustáceos.

- Sí, en el abdomen, también conocido como pleón; esas patas se llaman pleópodos.
- ¿Por qué el nombre de las patas del tórax y de la panza, perdón, del abdomen, terminan en "podos", Tito?
- ¡Qué buena observación, pequeña!, la palabra "podos" significa precisamente patas o pies. Esos pleópodos o patas del pleón sirven para caminar o para nadar. Al final los crustáceos tienen una pequeña cola en forma de abanico, la cual recibe el nombre de...
- Cola, dijo rápidamente el nieto que insistía en ganarle a su hermana.
- Se le puede llamar cola, pero en realidad su nombre correcto es telson. De manera general, podemos decir que todos los crustáceos, aunque no se parezcan entre sí, tienen más o menos las mismas partes del cuerpo.
- Oye abuelo y ¿cómo cuidan las mamás cangrejas a sus hijitos?
- Las cangrejas, como tú les dices, o sea las hembras de los cangrejos, no cuidan a sus hijos o sea crías.
- ¿Eso quiere decir que las cangrejas son malas, verdad?, preguntó preocupada Ana Gaby, pues le gustan mucho los bebés.
- Bueno, en realidad no podemos decir que las hembras son malas, simplemente cuidan a sus "bebés" en forma diferente a como lo hacen las mamás humanas. Déjame explicarte un poco de cómo nacen y crecen los crustáceos. Las hembras ponen unos huevecillos, parecido a como lo hacen las gallinas, pero desde luego son mucho más chiquitos, tanto, que es necesario observarlos a través del microscopio para apreciarlos bien.
- ¿A poco de ahí sale un camarón como los que nos comemos?, quiso saber Diego.
- Sí y no, los bebés de los crustáceos son muy diferentes de sus papás, en primer lugar, déjenme decirles que no se les llama bebés, sino larvas, las cuales pasan por varias formas antes de convertirse en un camarón o un cangrejo adulto.
- Explícanos eso más despacio porque me estoy confundiendo.
- Bueno, a lo mejor si te enseño unos esquemas de esas larvas de crustáceos me puedes entender un poco más.
- Ahora sí nos estás vacilando abuelo, eso que dices que es un cangrejo se ve clarito como camarón.
- Precisamente esos son los cambios a los que me refería hace un rato. La larva, conforme va creciendo, también va cambiando y poco a poco toma la forma de un cangrejo.

jo. La larva de la derecha se convertirá en una gran langosta. A esos cambios los biólogos le llaman metamorfosis.

- Oye Tito, ¿cuántos crustáceos diferentes hay en todo el mundo?

- Como les dije el otro día que estábamos hablando de los perros y lobos, los diferentes tipos de animales se agrupan en especies.

- Sí, me acuerdo cuando dijiste que aunque tienen pelo, cuatro patas y son muy parecidos, en realidad pertenecen a diferentes especies, por eso unos son más bravos que otros.

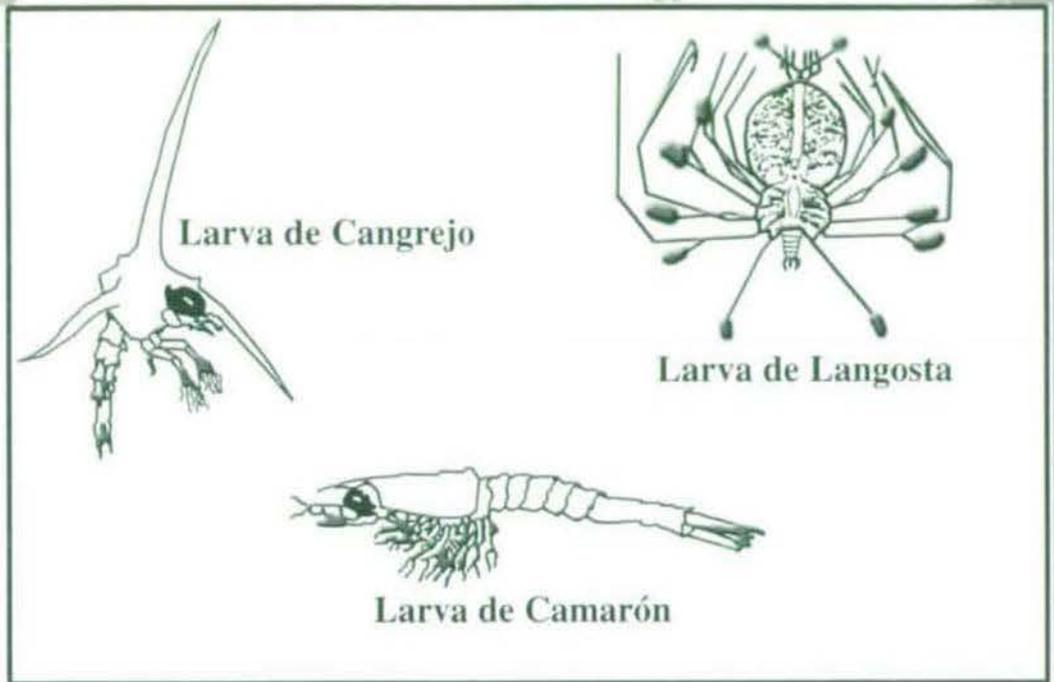
- Se calcula que actualmente hay unas 39,000 especies de crustáceos, sin embargo, eso no quiere decir que siempre vamos a conocer sólo ese número de especies. Por ejemplo, los carcinólogos consideran que todavía falta al menos otro tanto de especies por descubrir; la mayoría de ellas se encuentran en el mar y seguramente muchas en las aguas de nuestros mares mexicanos, por eso es muy importante seguir estudiando a todos los animales, pues cada vez se pueden encontrar nuevas especies; es importante saber con qué otros organismos compartimos nuestro planeta.

- Oye abuelo, ¿cómo investigan eso los científicos, para qué hacen esas colecciones y qué tiene que ver con un museo y qué...?

- Calma, calma ya sé que hay muchas preguntas y mucho por aprender, pero eso se lo platicaré otro día porque tu abuela ya nos está llamando para cenar y tengo mucha hambre.

- ¡Que bueno Tito!, ojalá nos hayan preparado cóctel de camarón para ver el abdomen y la cola de los crustáceos.

- Se llama telson, dijo Diego, para confirmar lo aprendido de la vida de los crustáceos, los cuales según su abuelo se encuentran en todas partes, incluso en el cielo, en forma de estrella, por lo que los llamó los crustáceos celestiales.





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

Grado:	Tercer Maestre SAIN. Chof.	Adscripción:	Base Naval del Golfo en Tuxpan, Veracruz
Nombre:	Fernando Eli Moreno Salas	Teléfono:	783-83-4-58-81 (Señora Gloria) 01-922-00-243 (Cabo Balcázar)
Adscripción:	Instituto Oceanográfico del Pacífico en Manzanillo, Colima	Permuta:	1.- Salina Cruz, Oaxaca
Teléfono:	8016-4412 (red satelital) y 01-31-42-41-31		
Permuta:	1.-Región Naval Central en México, D.F.	Grado:	Cabo I.M.
		Nombre:	Ebersain de Jesús Mejía Citalán
		Adscripción:	Apostadero Naval de Huatulco, Oaxaca
Grado:	Tercer Contramaestre	Teléfono:	96-26-01-06-28 (Celular)
Nombre:	Pedro Antonio Castillo Lepe	Permuta:	1.-México, D.F.
Adscripción:	A bordo del buque Xicotencal PO-115 en Coatzacoalcos, Veracruz		
Teléfono:	01-983-83-3-14-47 044-92-12-76-18-12 (celular) 01-921-21-4-18-88 (buque)	Grado:	Cabo SAIN. Lav.
		Nombre:	Gustavo de Niz Rosales
Permuta:	1.-Chetumal, Cozumel, Isla Mujeres, Quintana Roo en cualquier unidad de superficie.	Adscripción:	Escuela de Electrónica Naval en Veracruz
		Teléfono:	01 31 230 2-60-44
		Permuta:	1.-Sector Naval Militar de Manzanillo, Colima 2.-Hospital Naval Militar de Manzanillo, Colima
Grado:	Cabo SAIN. Sast.	Grado:	Cabo I.M.
Nombre:	Raquel Torres Santiago	Nombre:	Ángel Machuca Sequera
Adscripción:	Fábrica de Vestuario y Equipo (Fave) México, D.F.	Adscripción:	Batallón de Infantería de Marina No. 24 Guardias Presidenciales en México, D.F.
Teléfono:	56-79-55-53	Teléfono:	57-00-41-67
Permuta:	1.-Ciudad Madero, Tamaulipas	Permuta:	1.-Tuxpan, Veracruz 2.-Tampico, Tamaulipas
Grado:	Cabo SIN. Pint.		
Nombre:	Javier García López		



PERMUTAS

Grado:	Marinero SAIN. Cam. Cam.	Teléfono:	56-08-10-13
Nombre:	Mirna Hernández Morales	Permuta:	1.-Secretaría de Marina en México, D.F.
Adscripción:	Hotel de Marina en México, D.F.		
Teléfono:	58-66-06-05	Grado:	Marinero I.M.
Permuta:	1.-Tapachula, Chiapas	Nombre:	José Guadalupe Mendoza Gutiérrez
		Adscripción:	Batallón de Infantería de Marina No.15 en México, D.F.
Grado:	Marinero SAIN. Of.ta.	Teléfono:	56-76-10-78
Nombre:	Ricardo Petriccioli Torres	Permuta:	1.-Puerto Vallarta, Jalisco 2.-Tuxpan, Veracruz 3.-Puerto Madero, Chiapas
Adscripción:	Sector Naval de Mazatlán, Sinaloa		
Teléfono:	917-0594 (casa) 2605 y 2606 (Sector Naval)	Grado:	Marinero C.G.
Permuta:	1.-Ensenada, Baja California	Nombre:	Macedonio Gutiérrez Escalante
		Adscripción:	Primera Brigada Naval de La Paz, B.C.S.
Grado:	Marinero C.G.	Teléfono:	56-49-76-99
Nombre:	Leonardo Daniel León González	Permuta:	1.-México, D.F.
Adscripción:	Segunda Brigada Naval de La Paz, B.C.S.		
Teléfono:	044-61-21-05-14-15 ó 01-61-21-05-14-15	Grado:	Marinero C.G.
Permuta:	1.-México, D.F. 2.-Tercera Zona Naval en Veracruz, Veracruz	Nombre:	Jaime Efrain Castillo Lepe
		Adscripción:	A bordo del buque Abasolo F-212 en Tuxpan, Veracruz
Grado:	Marinero SAIN. Chof.	Teléfono:	01-983-83-3-14-47
Nombre:	Edmundo César Exiga López	Permuta:	1.-Chetumal, Cozumel, Isla Mujeres, Quintana Roo en cualquier unidad de superficie.
Adscripción:	Escuela Médico Naval en México, D.F.		

Para mayores informes sobre el Directorio de Permutas, comunicarse a la **Unidad de Comunicación Social**, al Teléfono: 56 24 65 00
Extensiones: 4329 y 4345
Fax: 4332 y 4344

TROFEO TETERA DE BOSTON

La historia de la "Tetera de Boston" se remonta al año de 1964, después de que grandes veleros participaron en la regata hacia América.

Dos buques que navegaban de Boston a Europa (de regreso), y los cuales podrían ser beneficiados financieramente por sus patrocinadores en caso de que participaran en alguna competencia entre buques, hizo que decidieran que "cierto tipo" de trofeos podrían otorgarse al más veloz en la travesía, al que más millas náuticas recorriera durante un lapso de 24:00 hrs. (de mediodía a mediodía), o bien, efectuara otra hazaña. Los detalles de esta competición no se contemplaron sino hasta después de que los buques iniciaron la navegación, pero determinaron que el trofeo debía llamarse la "Tetera de Boston".

La compañía Brook Bond Tea obtuvo permiso para copiar una tetera del Museo de Bellas Artes de Boston, la cual es réplica de una de plata que fue usada en Boston durante la época de "La Fiesta del Té". "La Fiesta del Té" fue un acto de protesta que precedió a la Guerra de Independencia de Estados Unidos, la cual fue descrita por el segundo Presidente de dicha nación, como "valiente, audaz, firme, intrépida e inflexible".

En la actualidad, este trofeo es un testimonio palpable de los principios por los cuales la Asociación de Adiestramiento de Vela fue fundada.

La "Tetera de Boston" se otorga al buque de vela en adiestramiento que haya cubierto la mayor distancia durante un periodo de 124 horas, esta regla fue establecida como una simple curiosidad británica, lo cual no ha impedido que los buques interesados compitan vigorosamente por este trofeo.



www.semar.gob.mx
unicos@semar.gob.mx
01 800 627 46 21 01 800 MARINA1