

Revista Secretaría

AÑO 25/ÉPOCA X/No. 171 SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2005

de Marina Armada de México



Contenido

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.
Casimiro Armando Martínez Pretelín
Inspector y Contralor General de Marina

Capitán de Navío C.G. DEM.
José Luis Sánchez Sánchez
Presidente Interino de la Comisión de Estudios Especiales

Capitán de Navío C.G. DEM.
Nestor M. Jiménez Barradas
Jefe de la Unidad de Comunicación Social

Capitán de Fragata C.G. DEM.
Luis A. L'Eglise Escamilla
Director de Editorial Institucional y Audiovisuales

Tte. de Corb. SAIN. Lic. Com. Graf.
Gabriela Z. López García
Subdirectora de Publicaciones

COORDINACIÓN EDITORIAL, DISEÑO Y FOTOGRAFÍA
Tte. de Corb. SAIN. Lic. Per.
Claudia G. Velázquez Enriquez
Tte. de Corb. SAIN. Lic. Com. Graf.
Susana Velázquez Álvarez.
Joel Sosa Benito

REDACCIÓN
Elizabeth Barillas C.,
Esperanza Del Toral M.

CONTROL DE DATOS
Ma. del Rocío Curiel Lugo

DISEÑO
Marco A. Vega H., Enrique Reyes R.,
Carlos Tenorio A.

FOTOGRAFÍA
Joaquín Miranda F., Tomás Ángeles A.

**REVISTA SECRETARÍA DE MARINA
ARMADA DE MÉXICO**
AÑO 25/ÉPOCA XI/ No. 171
SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2005

Portada: Desfile militar 2005.

**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

BITÁCORA 2

INFORMAR

Marcialidad, disciplina y prestancia, características de los hombres de mar 3
Celebran Independencia de México Comandantes de Marinas de América y Europa 5
Gobierno honesto y transparente 12
Regreso a casa del viajero Cuauhtémoc 17
La naturaleza de los desastres 19
México gracias por venir 23

CAMPO DE ACCIÓN

Adquiere la Armada de México dos helicópteros Panther 27
Armada República Mexicana Río Tuxpan BI-12 29
Presencia Disuasiva en el Mar Territorial 31

COLABORACIONES

¡Por México! 33
A mis camaradas 34
La Exhacienda de San Luis Carpizo, la más bella obra de rescate arquitectónico 36
Trafalgar 38
Apuntes sobre el paso de Francis Drake (segunda y última parte) .. 44
La Batalla de Tsushima (segunda y última parte) 49

CRÓNICAS DE LA ARMADA

Régimen para el Servicio Interior a bordo de los Buques de la Escuadra del Mar del Norte y Señales para los mismos, Señas y Contraseñas (segunda y última parte) 57

CRUCINÁUTICO 62

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. 661, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México 04800, D. F. Teléfono 56 24 65 00 Ext. 7677. 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 PREPrensa Digital Tiraje 1,500 ejemplares.

BRITÁNICA

PATRIA:

...Es dicha, dolor y cielo de todos y no feudo ni capellanía de nadie.

José Martí.

...Ninguno ama a su Patria porque es grande, sino porque es suya.

Lucio Anneo Séneca.

LIBERTAD:

...Supone responsabilidad. Por eso la mayor parte de los hombres la temen tanto.

George Bernard Shaw.

...No consiste en hacer lo que se quiere, sino en lo que se debe.

Ramón de Campoamor.

DEMOCRACIA:

La diferencia entre una democracia y una dictadura consiste en que en la democracia puedes votar, antes de obedecer las órdenes.

C. Bukowski.

La democracia es el peor sistema de gobierno diseñado por el hombre. Con excepción de todos los demás.

Wiston Churchill.



Marcialidad, Disciplina y Prestancia Características de los Hombres de Mar

Revista Naval en conmemoración del CXCIV Aniversario de la Independencia Nacional

Por: *Tte. de Corb. SAIN. Lic. Ccias. Com.*
Elizabeth BARILLAS CAMACHO

“Mi Comandante, tengo el honor de invitarle a pasar revista al Contingente Naval participante en el Desfile del 16 de septiembre, para conmemorar el CXCIV Aniversario de la Independencia Nacional”. Acto seguido el Almirante Secretario de Marina, Marco Antonio Peyrot González, abordó el vehículo oficial, acompañado del Almirante Mariano F. Saynez Mendoza, al Mando de la Fuerza de Tarea Patria 2005, para hacer el recorrido frente a la columna naval y verificar que el personal estuviera dispuesto.

Posteriormente, el Almirante Saynez Mendoza, solicitó se le autorizara dar inicio al Desfile, y como lo marca el *Reglamento del Ceremonial Militar*, al frente del Contingente Naval, la Bandera de Guerra de la **Armada de México** fue escoltada por Cadetes de la *Heroica Escuela Naval Militar*, seguidos por el Comandante de la columna, acompañado por su Estado Mayor.

Entonando el Himno “Cadetes de la Naval”, en la parada militar, hicieron acto de presencia cinco brigadas de Cadetes de la *HENM*, con sus Bandas de Guerra y de Música, su Bandera con Escolta, Mando, Grupo de Comando, Estandarte y Guiones.

Asimismo, participó el personal cursante en el *Centro de Estudios Superiores Navales*, plantel que posee el máximo nivel académico dentro del Sistema Educativo Naval. En él se gesta y difunde la doctrina de Guerra Naval y de Seguridad Nacional de la Armada de México.

Acto seguido, discurrió el agrupamiento de los planteles educativos de la Armada, conformado por las escuelas: *Médico Naval*, de *Infantería de Marina*, *Maquinaria Naval*, *Ingenieros de la Armada*, *Intendencia Naval*, *Enfermería Naval*, *Mecánica de Aviación*, *Electrónica Naval* y el *Centro de Capacitación de la Armada*. Establecimientos creados para coadyuvar en la eficiente operación de unidades operativas y administrativas, así como para la atención médica del personal.

Coreando el himno de “Infantería de Marina”, desfiló el agrupamiento



representativo de las *Fuerzas Navales del Pacífico y Golfo*, las cuales son capaces de reaccionar en forma inmediata ante posibles conflictos que puedan poner en riesgo la salvaguarda de los intereses nacionales.

Por parte del Grupo de **Fuerzas Especiales**, los equipos Alfa y Delta, en formación de cuña, además de lucir sus uniformes de intervención y camuflaje, respectivamente, portaron equipos y modernos armamentos que les permiten realizar operaciones estratégicas, con gran versatilidad.

Continuó una Compañía de Infantería de Marina de *Fusileros Paracaidistas*, cantando el himno “Águilas de la Armada”, la cual como fuerza de reacción inmediata desarrolla operaciones aeromóviles o aerotransportadas de toda índole, de manera rápida y decidida, a través de paracaidismo de línea estática, de infiltración a gran altura, rappel, sogas rápida y extracción aeromóvil.

Les prosiguió el conjunto representativo de las siete *Regiones Navales*, cuya misión es mantener el Estado de Derecho en la mar y evitar que se lleven a cabo actividades ilícitas, así como ejecutar operaciones de búsqueda, rescate y salvaguarda de la vida humana en la mar, entre otras.

También desfiló un *Agrupamiento Motorizado* de las Fuerzas Navales integrado por vehículos: tipo comando todo terreno *Ural*, que se encuentran entre los mejores para incursionar en terreno de difícil acceso y son empleados para evacuar personas y hacer entrega de abastecimiento en zonas afectadas por desastres naturales; *Comandos Multipropósito M-35*, que tienen la capacidad de transportar 16 elementos con su equipo individual de combate o transportar 4 mil 500 kg. de carga; *Gamma-goat* capaces de flotar e impulsarse con su sistema de tracción, artillados con un sistema lanzagranadas automático y ametralladora de apoyo general; *Anfibios APC-70* que pueden

transitar en tierra a una velocidad de 60 km/h y navegar a 6 nudos; *Buggy tipo Ninja*, empleados por las fuerzas especiales en operaciones de reconocimiento, de corto tiempo e independientes, y vehículos tipo ambulancia con personal y equipos médicos, que proporcionan atención oportuna al personal naval y brindan apoyo a la población civil en caso de contingencias.

Al rendir el parte, el Comandante de la Columna Naval, apuntó que “Desfilaron 1,982 elementos de la Armada de las categorías de Almirantes, Capitanes, Oficiales, Cadetes, Alumnos, Clases y Marinería y 32 vehículos... ¡Sin novedad!”

Por su parte el Alto Mando expresó: “Felicite a su personal por su marcialidad, disciplina y prestancia demostrados en esta Revista Naval”, mensaje que el Almirante Saynez Mendoza hizo llegar a cada uno de los participantes, a través de la Cadena de Mando.

Tras lo anterior se dio por concluida la Revista Naval 2005, misma que también fue presenciada por familiares de los participantes, compañeros de la institución y periodistas invitados, quienes constataron una vez más, la concentración, entrega y disciplina del personal de la **Armada de México**, que también es el reflejo de innumerables días de entrenamiento realizado en los 17 estados costeros de la República Mexicana, donde se encuentra la **MARINA** para custodiar la soberanía del país.



CELEBRAN INDEPENDENCIA DE MÉXICO COMANDANTES DE MARINAS DE AMÉRICA Y EUROPA

Por: 2do. Mtro. SAIN. Tec. Ccias. Com.
Esperanza DEL TORAL MARTÍNEZ

Hace 195 años que Miguel Hidalgo y Costilla, entre otros héroes de la Patria, encabezó, el 15 de septiembre de 1810, el movimiento armado que diera como resultado un México independiente, gracias al cual la nación conseguiría liberarse del yugo de la colonia. Actualmente, y con la herencia de un México libre, los mexicanos nos congratulamos de festejar la soberanía e independencia entonces fincada, conmemorando mencionada hazaña, con nuestras FIESTAS PATRIAS.

Una de las actividades con las que la **Secretaría de Marina** se suma a tal celebración es invitar a representantes de distintas Marinas de países amigos a compartir con el pueblo mexicano tal algarabía, permitiéndonos mostrarles, durante su estancia en nuestro país, una parte del valor cultural, humano e histórico de México; así como un panorama actual del país, sus logros, economía, instituciones, etcétera; considerando, que la ocasión se torna en una excelente oportunidad para que los Comandantes cofraternicen con sus colegas, afianzando así los lazos de amistad que existen entre las Armadas del mundo.



Este año, la institución invitó a 10 Comandantes de diferentes Marinas de América y Europa, además de funcionarios del Departa-

mento de Defensa de los Estados Unidos, quienes en compañía de sus distinguidas esposas y de los Agregados Navales de sus países, acreditados en México, celebraron estas fiestas con nosotros del 12 al 17 de septiembre: Jefe del Estado Mayor de la Armada de España, Almirante General Sebastián Zaragoza Soto; Comandante General de la Marina de Perú, Almirante Jorge Ampuero Trabucco; Jefe de Operaciones Navales de los EUA, Almirante USN Michael G. Mullen; Jefe de la Marina de Guerra Revolucionaria de Cuba, Vicealmirante Pedro M. Pérez Betancourt; Inspector General de la Real Armada de Suecia, Contralmirante Anders Grenstad; Jefe de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua, Capitán de Navío Juan Santiago Estrada; Comandante de la Marina de la Defensa Nacional de Guatemala, Capitán de Navío DEMN Luis Job García Reyes; Comandante del Comando Norteamericano para la Defensa Aeroespacial y Comando Norte de los EUA, Almirante Timothy J. Keating; Segundo Encargado de Operaciones del Servicio de Guardacostas de los EUA, Contralmirante David Kunkel; y Vicesecretario Adjunto de Defensa para Asuntos del Hemisferio Occidental, Honorable Roger Pardo Maurer.

La visita de las Delegaciones Navales Extranjeras inició con su recepción, conforme al protocolo establecido, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, "Benito Juárez", otorgando la bienvenida un anfitrión representante del Alto Mando, un Capitán designado como edecán y que en lo sucesivo fungió como compañía y guía del invitado, y el Agregado Naval Extranjero de la Delegación que correspondió al arribo; todos acompañados por sus distinguidas esposas. A su llegada los Comandantes firmaron el libro de visitantes distinguidos y se tomaron la fotografía oficial, en tanto a sus esposas les fue entregado un obsequio de bienvenida como gesto de cortesía.

El cóctel de bienvenida y brindis de honor se realizó en un salón del hotel sede, presidiendo el Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante C.G. DEM. Alberto Castro Rosas; congratulándose los invitados por el encuentro de sus colegas.



- Estoy sumamente complacido por todas las atenciones que mi esposa y yo hemos recibido desde el primer momento. Nuestras expectativas eran grandes antes de venir y ahora estamos corroborando su gentileza con una serie de gestos que no hacen más que ratificar la hermandad que existe entre nuestras Marinas, entre nuestros pueblos.

Comandante General de la Armada de Perú



13 de septiembre: lugar donde abunda el zacate

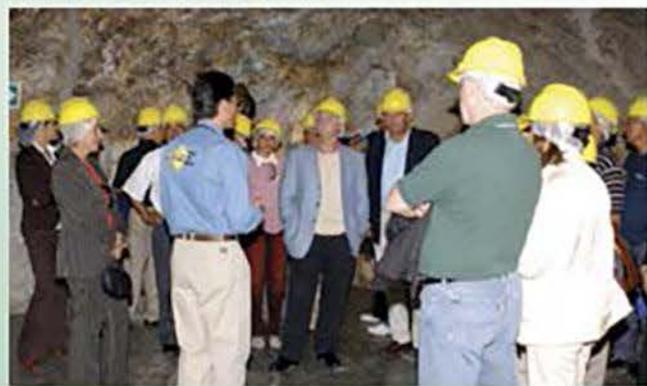
Uno de los lugares que esta ocasión tuvieron la oportunidad de conocer las Delegaciones invitadas fue la ciudad de Zacatecas. Después del arribo al aeropuerto de la misma, se realizó el traslado en autobuses hacia la zona arqueológica "La Quemada"; aprovechándose el tiempo para proyectar un video alusivo a dicho Estado, a fin de enterar a los visitantes que la entidad cuenta con un millón 300 mil habitantes, y aporta el 19% de la producción mundial de plata, y 57% de la nacional, con 109 minas activas;

además de que ocupa el primer lugar en producción de cinc, cobre, y plomo, entre otros, y aunque es un Estado que sigue siendo minero, su principal actividad es la agricultura, situándolo como primer productor nacional de frijol, ajo, cebolla, chile; segundo en guayaba y tercero en maíz, uva y nopal.

Al llegar a la zona arqueológica los invitados retrocedieron en el tiempo hasta los años 200 a.C. y al entregarle una mirada al pasado constataron, por las ruinas arqueológicas del lugar, el misterio que envuelve a “La Quemada”, lugar de piedra y laja de barro. Apreciaron, el Salón de las Columnas, el Patio Circular, El Juego de Pelota, la Pirámide Votiva, el Palacio, y el Cuartel, entre otros importantes sitios. Además de conocer los vestigios de una majestuosa ciudad prehispánica situada al norte del territorio nacional, muestra representativa de la riqueza cultural de México, desde las alturas admiraron la belleza de los valles circundantes, ya que envueltos por la energía del lugar subieron tres de los niveles de las ruinas, llegando hasta una de las partes más altas, pues “La Quemada” se asentó en un cerro, cerca de un río y al costado un valle que anticipa la Sierra Madre Occidental.



El siguiente punto fue el circuito denominado “Del subsuelo al suelo de Zacatecas”; realizando la primer parada en la Mira “El Edén”, cuya entrada se recorre en un pequeño tren a través de un túnel de 600 metros hasta llegar a las profundidades, donde se encuentran puentes colgantes y túneles; además de una discoteca llamada “El Malacate”, en la cual los invitados disfrutaron de un merecido aperitivo de bocadillos típicos del lugar como las famosas “chimichangas”; el tiempo también se aprovechó para bailar y pasar buenos momentos. La estancia en el lugar finalizó con un recorrido por el cuarto nivel de la mina, sitio en el cual recibieron información respecto al importante lugar que ocupa nuestro país en cuanto a explotación del subsuelo y en especial a la obtención de plata por manos de los zacatecanos.



- Ha sido una impresión muy favorable venir a México, porque me he encontrado con personas muy acogedoras y buenas; me la he pasado fenomenal. No ha dejado de gustarme nada, agradezco a todos porque esta ha sido una acogida fantástica, me voy a ir encantada.

Sra. Elita Ruiz Navarro
Espcsa del Jefe del Estado Mayor de la Armada de España

Tras un breve recorrido a pie, llegaron al teleférico, a través del cual cruzaron una buena parte de la ciudad a aproximadamente 85 metros de altura, hasta llegar al Cerro de la Bufa, en donde conocieron otro capítulo de nuestra historia: el de la Revolución mexicana y sus héroes. Cabe destacar que en todo momento aprovecharon la oportunidad de tomarse la fotografía del recuerdo, incluso en este lugar más de uno se atavió con indumentaria como la utilizada por Francisco Villa.

La comida se efectuó en un prestigiado hotel de la ciudad, lugar en el que la Gobernadora del Estado, Licenciada Amalia García Medina, les agradeció su estancia en Zacatecas, y por supuesto en México. Durante el encuentro se contó con música típica mexicana, la cual fue del total agrado de los comensales quienes no perdieron la oportunidad de cantar, *México lindo y querido si muero lejos de ti, que digan que estoy dormido y que me traigan aquí...*

Otro de los atractivos turísticos de Zacatecas fue su Centro Histórico, "rostro de cantera y corazón de plata", cuna de importantes obras de arte, que como patrimonio cultural de la humanidad logró cautivarlos por su limpieza, calidad arquitectónica y por supuesto riqueza artesanal, misma que fue aprovechada para la compra de recuerdos.



Es mi primer visita a México y la verdad es que me ha impresionado el trato dispensado por parte de la Armada Mexicana. He tenido la oportunidad de decirle personalmente al Secretario de Marina, ahora que está él al frente de los destinos de su institución y yo de los de la Armada de España, que en lo que pueda hacer para mejorar y enriquecer nuestras relaciones, cuente con mi disposición.

Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada Española



14 de septiembre: ofrenda floral, viaje al pasado, y recepción oficial

Como muestra de admiración y respeto a los héroes que le dieron Patria y libertad a nuestro país, en el Monumento a los Niños Héroes se llevó a cabo una ofrenda floral por parte de los Comandantes invitados, ceremonia también presenciada por los Agregados Navales Extranjeros acreditados en México y por personal de la **Secretaría de Marina**. El acto se realizó conforme al protocolo establecido, rindiendo los correspondientes Honores de Ordenanza al Jefe del Estado Mayor de la Armada de España, Almirante General Sebastián Zaragoza Soto, además del acostumbrado Toque de Silencio en honor a los héroes que sucumbieron al defender a nuestro país en el Cerro de Chapultepec, el 13 de septiembre de 1847.



Posteriormente, todos los invitados acompañados por sus distinguidas esposas, realizaron recorridos por el Museo Nacional de Antropología y el Museo Histórico Naval, y con ello pudieron conocer más de nuestros orígenes como nación.

Horas después, se dirigieron al edificio sede de la **Secretaría de Marina** en donde se consumó la recepción oficial fungiendo como anfitrión el Almirante Secretario. En esta reunión, a la que asistieron sólo los Comandantes invitados, además del Subsecretario, Almirante C.G. DEM. Armando Sánchez Moreno; Oficial Mayor, Almirante C.G. DEM. Raúl Niembro Almazán; Inspector y Contralor General, Almirante C.G. DEM. Casimiro Armando Martínez Pretelín y el Jefe del Estado Mayor General, Vicealmirante C.G. DEM. Alberto Castro Rosas; se llevó a cabo un intercambio informal de comentarios y obsequios, encuentro que quedó sellado con un trago de tequila.



México ha sido un país grande; en Latinoamérica ha llevado la vanguardia en muchas oportunidades sobre ciertos procedimientos, a nivel internacional ha mantenido su línea de acción en estos últimos años. Nosotros, en particular, los países centroamericanos, lo vemos como un hermano grande, que nos ha podido y ha sabido apoyar en determinados momentos.

Comandante de la Marina de la Defensa Nacional de Guatemala

Mientras tanto las consortes recorrieron las instalaciones de la institución conociendo sus fuentes y jardines; más tarde todos se reunieron en el **Club Naval Sur**, en donde se efectuó la comida oficial y entrega de obsequios por parte de la señora Noemí Solís de Peyrot, a las esposas de las delegaciones extranjeras.

15 de septiembre: conjunto ceremonial de Teotihuacán y ¡Viva México!

Otra de las actividades culturales consistió en visitar el más notable de los centros religiosos de América: la Zona arqueológica de Teotihuacán. Lugar en que se pudo apreciar el conjunto ceremonial formado por las pirámides del Sol y de la Luna, así como otros templos, plataformas y demás sitios de interés que conforman la zona.



La Armada de México y Suecia tienen una estrecha relación desde hace ya varios años, porque han trabajado por los mismos intereses, como las interceptoras... para nosotros México es grande, es fuerte.

Inspector General de la Real Armada de Suecia

Por otra parte, el evento más esperado por los invitados fue la Ceremonia del Grito de Independencia en el edificio del Palacio Nacional, desde donde en punto de las 23:00 horas observaron como el Presidente de la República, Licenciado Vicente Fox Quesada salió al balcón central y ante la multitud congregada en la Plaza de la Constitución, hizo sonar la campana para arengar ¡Viva la independencia!, ¡Viva la República!, ¡Viva la pluralidad!, ¡Viva la democracia!, ¡Viva México!, ¡Viva México!, ¡Viva México!, y luego ondear el Lábaro Patrio. Después, tras entonar el Himno Nacional Mexicano, cautivos, admiraron el espectáculo de juegos pirotécnicos, luces de colores, pólvora, y figuras.



Posteriormente, participaron en un brindis presidido por el Presidente de la República y su esposa Marta Sahagún, en donde el son del Mariachi de Marina, el tequila, y la comida típica, los hizo sentirse tan mexicanos como nosotros.

16 de septiembre: desfile militar y noche mexicana

Nuevamente el Palacio Nacional fue punto de reunión de los invitados, quienes desde los balcones observaron el tradicional desfile de las Fuerzas Armadas Mexicanas, derivando comentarios gratos a favor de nuestro país, por ejemplar muestra de entrega y lealtad; y por supuesto elogiando el paso del contingente representativo de MARINA: agrupamientos de los planteles educativos; de las Fuerzas Navales, Especiales, y de Reacción Anfibia; paracaidistas; buzos; y en fin un total de 1,982 marinos de todos los servicios, acompañados de 37 vehículos de diversos tipos.



Cuando la gente nos pregunta sobre nuestra visita a México, les hacemos ver el fervor que tienen los mexicanos, lo que espero sea un ejemplo para nosotros, no hacerlo igual, pero parecido a lo que aquí se celebra... De cualquier forma nos sentimos identificados porque festejamos las mismas fechas.

Sra. María M. Rivera Castillo
Esposa del Jefe de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua

Es la tercera vez que vengo a México, pero siempre es impresionante regresar, puedo venir 20 veces y el fervor patriótico del pueblo mexicano y sus Fuerzas Armadas demostrado hace que sienta que la nación mexicana es grande, no sólo en intención, sino en corazón y en el pueblo mexicano.

Jefe de la Fuerza Naval del Ejército de Nicaragua



El acto que marcó el fin de las actividades fue una cena baile "Noche Mexicana", en el **Club Naval Norte**, para la cual se dispuso que la vestimenta a portar fueran trajes típicos nacionales, proporcionados por nuestra institución. El evento fue amenizado con música de mariachi y como espectáculo una serie de bailes característicos del Estado de Oaxaca.

Finalmente, los días 16, 17 y 18 los invitados partieron rumbo a sus países de origen llevando consigo un poco más de conocimientos sobre nuestro país, y mejor aún de nosotros los mexicanos.



Me parece que esta es una muy buena manera para rememorar un aniversario más de la independencia de México, y recordar que hay países hermanos, esta invitación es una buena manera de reafirmarlo. México juega un papel muy importante para nosotros, y reconocemos a la Armada Mexicana por querer conocernos a todos; aquí está un grupo de jefes de distintas Armadas y hemos logrado compenetrarnos muy bien, lo que facilita realmente esa unión. En definitiva, estamos llamados a lograr en un futuro la unión de toda América, agradezco todo esto a México.

Jefe de la Marina Revolucionaria de Cuba

GOBIERNO HONESTO Y TRANSPARENTE



Por: *Tte. de Corb. SAIN. Lic. Per*
Claudia Gabriela VELÁZQUEZ ENRÍQUEZ

En un esfuerzo para combatir acciones ilícitas dentro de la Administración Pública Federal y para superar la falta de eficacia, eficiencia, transparencia y probidad en la gestión pública, el gobierno federal puso en práctica el *Programa Nacional de Combate a la Corrupción y Fomento a la Transparencia y el Desarrollo Administrativo* (PNCTDA), con el cual se busca prevenir y sancionar la corrupción en las instituciones públicas, mejorar su actividad y honestidad, hacer obligatoria la rendición de cuentas y propiciar la participación activa de la población, todo ello para servir mejor a la sociedad en procura de la satisfacción de sus necesidades con justicia y en libertad.

En este contexto, a inicios de esta administración el Gobierno Federal fijó cinco objetivos estratégicos¹:

Prevenir y abatir prácticas de corrupción e impunidad e impulsar la mejora de la calidad en la gestión pública.- El enfoque preventivo en el combate a la corrupción se estima fundamental para lograr el éxito, lo que transforma de raíz las estrategias anteriores más dirigidas a la corrección y el castigo. Además, se busca impulsar el desarrollo administrativo y de los servidores públicos para que puedan actuar con estructuras, sistemas y procesos de calidad en un entorno de ética pública.

Controlar y detectar prácticas de corrupción.- Centrar la atención en el análisis y la mejora de los controles internos en las instituciones, de manera principal en aquellos relacionados con sus aspectos sustantivos y en los críticos. Este esfuerzo se acompaña de los trabajos de vigilancia, evaluación y auditoría focalizados en el fortalecimiento de los mecanismos de control.

Sancionar las prácticas de corrupción e impunidad.- Premisa de la acción pública en la aplicación objetiva y sin distinción de la Ley para castigar conductas y hechos ilícitos, a partir de trabajos serios y sistemáticos de investigación, pero con pleno respeto de los derechos de los servidores públicos y de los particulares.

Dar transparencia a la gestión pública y lograr la participación de la sociedad.- Se pretende que el desempeño de las dependencias y entidades en su operación, la aplicación de recursos y los resultados que se esperan de ellas sean conocidos y de fácil comprensión para la sociedad. Por lo tanto, condición indispensable de la función pública, lo es el abrir espacios que faciliten el involucramiento organizado de la población en el conocimiento y evaluación de sus tareas.

Administrar con pertinencia y calidad el patrimonio inmobiliario federal.- Este objetivo

¹ *Programa Nacional de Combate a la Corrupción y Fomento a la Transparencia y el Desarrollo Administrativo 2001-2006, Credibilidad y Confianza de la Sociedad en el Gobierno, Mensaje del C. Presidente de la República.*

se dirige a conocer, mantener y aprovechar de manera adecuada el patrimonio inmobiliario de la Federación.

Por otra parte, y para lograr tales objetivos se han intensificado acciones preventivas para identificar áreas críticas propensas a la corrupción, sin renunciar a la aplicación irrestricta de la ley para combatir y abatir conductas indebidas de los servidores públicos, asimismo se han perfeccionado los mecanismos para dar absoluta transparencia a la gestión gubernamental y las acciones para enraizar en los servidores públicos una cultura ética y de valores, a fin de mejorar su desempeño y garantizar la prestación eficiente y eficaz de los bienes y servicios públicos, en un contexto de mayor participación ciudadana.

El Programa Operativo de Transparencia y Combate a la Corrupción (POTCC) se ha constituido en herramienta que permite formular y dar seguimiento a los resultados y acciones que las dependencias y entidades realizan en materia de transparencia y combate a la corrupción; la *Comisión Intersecretarial para la Transparencia y el Combate a la Corrupción (CITCC)*, identifica las causas y efectos de la corrupción y a través del *Indicador de Seguimiento de Transparencia (IST)* se evalúan de manera integral los esfuerzos que las dependencias y entidades públicas realizan por medio de los POTCC y vigilando el cumplimiento de los acuerdos de la CITCC.

En este sentido, la **Secretaría de Marina-Armada de México**, participa en el cumplimiento de los siguientes acuerdos.²

Mejora regulatoria interna

La SEMAR cuenta con un programa anual de desregulación administrativa, cuyos resultados han merecido la calificación de sobresaliente. Asimismo, se cuenta con una Normateca en operación, editándose un compendio de Directivas, Acuerdos, Leyes y Reglamentos, que

se actualiza permanentemente a través de Intranet, lo que permite una búsqueda continua de la simplificación administrativa. También se encuentra en operación constante el Comité de Regulación Interna, el cual analiza permanentemente la normatividad administrativa y aplica acciones para eficientar los procesos administrativos.

Evaluación de usuarios

“La SEMAR cuenta con un programa interno para evaluación del usuario; las encuestas miden la satisfacción de los servicios y el nivel de transparencia de los mismos. Debido a que las actividades de la Institución tienen poco contacto con el personal civil, las encuestas de percepción son dirigidas al sector de la sociedad que se dedica a las actividades marítimas, conscriptos y proveedores, así como a los usuarios del servicio médico integral de los Hospitales, Sanatorios y Clínicas Navales, obteniendo durante el primero y segundo trimestre resultados de percepción favorable.”

Difusión de información pública en Internet

Se difunde puntualmente por Internet, mediante la página oficial de la institución, toda la información pública en cumplimiento a las obligaciones que marca el artículo 7 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.



² Información proporcionada por la Comisión de Estudios Especiales del Estado Mayor General de la Armada de México.



Programa de reconocimiento en integridad

La naturaleza y organización propia de la **SEMAR** está permeada por un marco jurídico y normativo, que obliga a los Mandos Navales y Directores de todos los niveles, a extender reconocimientos a la integridad de su personal en función de su desempeño profesional, premiando acciones que enaltecen los valores que han sido inculcados durante la carrera naval como son: obediencia, justicia, honor, ética, lealtad, valor, audacia, desinterés, abnegación, sacrificio, espíritu de cuerpo y amor a la patria. Este marco normativo que examina el otorgamiento de reconocimientos, es ampliamente difundido por todos los mandos navales a todo el personal de la Secretaría a través de la normateca interna y de la página de Internet de la institución.

Durante el primero y segundo trimestre del presente año han sido otorgadas 1,860 recompensas³ de diferentes jerarquías. Es menester mencionar que los reconocimientos otorgados tienen un alto valor específico cuando el militar es sujeto a un proceso de selección para ocupar un determinado puesto. El otorgamiento de reconocimientos es comunicado a todo el personal de la **Secretaría de Marina** a través de la exhibición del documento oficial y en tableros de avisos de todas las unidades operativas y administrativas.

Código de conducta

El Código de Conducta del personal naval

está constituido por un marco jurídico y normativo que incluye: el Código de Justicia Militar, la Ley de Disciplina, Ley Orgánica de la Armada de México, Ley de Ascensos y Recompensas, Reglamentos Interiores, Manuales de Procedimientos y adicionalmente, los principios rectores de la Institución que están plasmados en el Programa Institucional de Desarrollo de la presente administración los que son: Armonía, honradez, responsabilidad, confianza, seguridad a nuestro personal, simplificación administrativa, transparencia y cuentas claras, impulso a la utilización de los medios informáticos y cumplimiento de la misión.

Todo lo anterior, enmarca las normas de conducta bajo las cuales el personal naval guía su forma de proceder en actos del servicio y en su actuar en el ámbito social. Existe por parte del personal de Almirantes, Capitanes y Oficiales, que ejercen el mando y tienen la responsabilidad de dirigir al personal naval, una permanente supervisión de la aplicación de las normas de conducta, para lo cual efectúan evaluaciones del comportamiento del personal naval y aplican medidas preventivas y correctivas.

Mecanismos rigurosos de selección

La naturaleza y organización propia de la **SEMAR** contempla para su integración, mecanismos rigurosos en la selección de su personal de acuerdo a sus fines institucionales y de conformidad con diversos ordenamientos jurídicos que rigen a esta dependencia, de tal forma que para ingresar por reclutamiento a la institución o por



³ Léase recompensas como: condecoraciones, menciones honoríficas, distinciones, citaciones.

selección a sus escuelas de capacitación, formación o postgrado, los aspirantes son seleccionados de acuerdo a los resultados de los exámenes médicos, físicos, psicológicos y académicos o de capacidad que les apliquen, incluyendo exámenes de confianza para determinadas áreas como son las Direcciones de Adquisiciones, de Obras y Construcción y para todo el personal que participa en la ejecución del presupuesto. Existen además tres órganos asesores del Alto Mando que reciben los nombres de: Consejo del Almirantazgo, Comisión Coordinadora para la Designación de Cargos y Comisión Coordinadora para Ascensos.

Difusión de resultados del PNCTDA

Al interior de la Secretaría, en todos los niveles de mando y de establecimientos administrativos, a través de los Comités Locales, se difunden los resultados del Programa de Transparencia y Combate a la Corrupción mediante conferencias y presentaciones. Trimestralmente se hace llegar a los Comandantes de Regiones y Fuerzas Navales, los resultados y logros obtenidos en la aplicación del programa, así como son publicados en el sitio de Internet de la dependencia para consulta del público en general.

Capacitación en valores

La naturaleza y organización propia de la **SEMAR** contempla que desde la incorporación de personal civil a sus filas, ya sea a través de reclutamiento o por medio de las Escuelas de Formación, se les apliquen programas de capacitación en valores éticos y morales que permeen a toda la organización. El comportamiento es verificado a través de la aplicación sistemática y permanente, de la Ley de Disciplina de la Armada de México y el Reglamento General de Deberes Navales, el cual contempla un capítulo completo dedicado a la Ética. Citados ordenamientos son una fuente constante de capacitación, ya sea mediante conferencias o mediante el estudio particular de cada individuo de la institución.

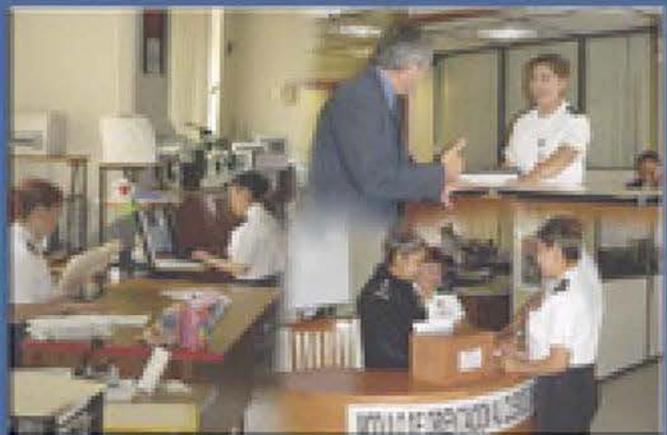
Batería de valores en selección

El marco Jurídico y Normativo de la **SEMAR**, registra para los diversos procesos de selección (ingreso a la institución, a planteles navales, participación en cursos nacionales y extranjeros, participación en promociones, asignación de cargos), la aplicación de exámenes que determinan el nivel de fortaleza en valores como: Patriotismo, Obediencia, Subordinación, Disciplina, Honor, Respeto, Lealtad, Honradez y Carácter, entre otros, mismos que hacen destacar los aspectos conductual, intelectual y sociocultural.

Compromisos de la transparencia con terceros

En este rubro se tienen suscritos diversos compromisos no obstante a manera de ejemplo se tiene que durante las operaciones contra el narcotráfico desarrolladas en el primer semestre del presente año, la obtención de los siguientes resultados: Aseguramientos de 5,073.74 kgs. de cocaína y 2,828.93 kg. de marihuana; detenidos por delitos de narcotráfico 42 nacionales, 1 extranjero; detenidos por otros delitos 54 nacionales y 1,059 indocumentados; bienes asegurados: 17,883 kg. de producto marino, 64 vehículos marítimos, 69 motores fuera de borda, 9 armas largas, 15 armas cortas, 21 cargadores y 386 cartuchos.

Asimismo, como parte de los avances del *Programa Operativo de Transparencia y Combate a la Corrupción (POTCC)*, durante el



primer semestre del presente año la MARINA informa:

Respecto al **Proceso Crítico de Reclutamiento**, se han estandarizado sus procedimientos en seis Centros e implementado el Sistema Automático de Contrataciones; se aplicó encuesta ciudadana a 2,131 personas (838 primer trimestre y 1,293 segundo trimestre) que se presentaron a solicitar contratación, obteniéndose una calificación promedio de 8.3 y no existiendo queja de corrupción durante el proceso de contrataciones, ni observaciones del Órgano de Control Interno (OIC).

Referente al **Proceso Crítico de Servicios Médicos**, se inspeccionaron los 30 establecimientos médicos de la institución, a fin de verificar la normatividad de citas médicas y expedición de certificados médicos, cumpliendo en forma satisfactoria cada uno de ellos; 28 se evaluaron utilizando el procedimiento de usuario simulado, obteniéndose una evaluación de 8.5, se aplicaron encuestas a nivel nacional a 2,757 usuarios del servicio médico de los Hospitales, Sanatorios y Clínicas Navales, obteniéndose una calificación de 8.7. Se implantó el Sistema de Control Hospitalario en los *Hospitales Navales de Mazatlán, Sin., Acapulco, Gro. y Tampico, Tamps.* A la fecha, se contabilizan cuatro de los seis programados (en el último trimestre del 2004 se implantó dicho sistema en el *Centro Médico Naval*). En relación al programa anual de

certificación se encuentran en fase de preparación el *Hospital Naval de Guaymas, Son.* y el *Sanatorio Naval de Ensenada, B.C.*

Dentro del **Proceso Crítico de Adquisiciones**, el Instituto Mexicano de Normalización y Certificación, durante su Cuarta Auditoria de Vigilancia (25 y 26 de abril) al Sistema de Gestión de Calidad implementado en la Dirección de Compras, efectuó dos observaciones al proceso de Adquisición, las cuales se resolvieron en su totalidad. La entrega de bienes y servicios de 277 proveedores programados en el primero y segundo trimestre fueron efectuados en tiempo y forma; Asimismo, durante el semestre se han aplicado encuestas de percepción del proceso de adquisiciones a 123 proveedores, obteniéndose una calificación promedio de 9.5.

En el **Proceso Crítico del Servicio Militar Nacional**, el Comité Local del Órgano Interno de Control a los Centros de Adiestramiento, ha realizado 219 inspecciones, observándose que las actividades del Sistema Militar Nacional (SMN) se realizan con transparencia, apegados a la normatividad. Se han aplicado encuestas a 1,723 conscriptos del SMN de un universo de 5,248 con un resultado promedio de 8.3 de calificación; no se ha registrado ningún acto de corrupción. Se aplicaron 46 exámenes de confianza de un total de 231 Instructores y personal de apoyo, contabilizando un total de 100 exámenes aplicados en el semestre.



REGRESO A CASA DEL VIAJERO CUAUHTÉMOC

Por: 2do. Mtre. SAIN. Tec. Ccias. Com.
Esperanza DEL TORAL MARTÍNEZ

Frente a la Bandera monumental del boulevard costero de Acapulco, a unas cuantas millas mar adentro, se distingue la majestuosa silueta del Buque Escuela Velero **ARM Cuauhtémoc BE-01**, engalanado como siempre con las banderas que anuncian su numeral, babor y estribor de guardia y las 18 regatas en las que ha participado; sigue el protocolo establecido y como buen Caballero de los Mares hace el correspondiente saludo a nuestro Lábaro Patrio con tres salvas al cañón.

Es 8 de septiembre, y tras navegar 11,930 millas náuticas por puertos de Canadá, Estados Unidos y México, el Buque Escuela emprende las últimas maniobras para atracarse en casa, con personal del Cuerpo General y diversos servicios de la **Armada de México** a bordo, quienes realizaron el cruce de instrucción "Pacífico Norte 2005".



El personal empieza a cargar las velas para después poner en servicio la máquina propulsora...un toque de pito marino ordena que se aferren las velas, que se braceen las vergas hasta quedar a la cuadra. Ya es menos la

distancia que separa a la tripulación del **Cuauhtémoc** de sus familias, mismas que esperan impacientes para su recibimiento en el muelle de la **Octava Zona Naval**, provistas con todo tipo de pancartas y mantas que aluden una calurosa bienvenida.

Apenas a 200 metros del muelle se fondea el ancla de babor, comienza la maniobra de atraque; para entonces el personal ya está en lo alto del buque efectuando la formación de Descubierta. El Velero bornea para quedar con la proa enfilada a la bahía, anunciando su llegada con su tradicional himno: *Cadetes de la Naval, marchemos por la senda de la gloria, cantando un himno al mar, luchemos por la Patria y la victoria...*

El marino viajero, llega por fin a los mares de su Patria, y con sones del mariachi es recibida la tripulación. Inicia, entonces, la ceremonia con los honores de ordenanza al Vicealmirante C.G. DEM. Raúl Santos Galván Villanueva, Comandante de la Sexta Región Naval, que en representación del Almirante Secretario de Marina, preside el acto; lo acompañan en el presidium el Gobernador del Estado de Guerrero, Contador Zeferino Torreblanca Galindo; Comandante de la Novena Región Militar, General de División DEM



Salvador Cienfuegos Zepeda; Presidente Municipal de Acapulco de Juárez, Licenciado Alberto López Rosas; Comandante interino de la Octava Zona Naval; Contralmirante C.G. DEM., Jorge Arturo Maldonado Orozco; entre otras autoridades civiles, navales y militares.

El Comandante del Buque, Capitán de Navío C.G. DEM. Roberto González López dirige un mensaje a los asistentes en el que hace un recuento de las metas alcanzadas en este viaje, de tal manera que de su voz escuchamos que se visitaron siete puertos de los Estados Unidos, tres de Canadá y dos nacionales; se participó en tres desfiles de veleros; durante la estancia en el puerto de Tacoma, Washington, se llevó a cabo la ceremonia de Declaración de Amistad y Colaboración entre Tacoma y Puerto Vallarta; se realizó un desfile por las principales avenidas de la ciudad de Monterey, California, con el fin de asistir a una ceremonia representativa de liberación de aduana; en el Puerto de Lázaro Cárdenas, el Velero fue marco de la ceremonia de entrega de un Ex buque de la **Armada de México** al Gobierno del Estado que será empleado como museo; fueron recibidos más de 150 mil visitantes (un gobernador, una embajadora, siete cónsules generales y cinco alcaldes); obteniéndose por los eventos en los que participaron cinco primeros lugares y un segundo.



“Regresamos con la satisfacción del deber cumplido, con la experiencia que sólo el viento y la sal dan al Velero, el prestigio que a pulso se ha ganado a través de sus 23 años de servicio en la **Armada de México**,

refrendamos también la importancia que significa el compañerismo y el verdadero esfuerzo que se requiere para adquirir el espíritu marinero portador del carácter del Oficial naval”

Finalmente, el Capitán González López y tras agradecer el apoyo de las familias de los marinos, a quienes califica como el pilar fundamental de su desarrollo profesional, cede el uso de la palabra al Vicealmirante Santos Galván, quien expresa:

“El gran honor que constituye para el que habla, darles la bienvenida en representación del Alto Mando, es también recuerdo de añejas vivencias en este buque tan especial para los marinos militares...después de realizar el crucero de instrucción Pacífico Norte 2005, en el cual como embajador de los mares, paseó orgulloso nuestro Lábaro Patrio en aguas de naciones amigas, portando el mensaje de amistad de todos los mexicanos, destacando sobre todo su profesionalismo y disciplina que los hizo merecedores de los premios otorgados...la larga espera de sus padres, esposas, hijos y familiares, quienes ansiosos presenciaron su llegada, será compensada con el abrazo tierno y cariñoso que dice más que mil palabras”.

Finalmente y tras entonar el Himno Nacional, poco a poco comienza a desembarcar el personal, surgen los abrazos acompañados de unas cuantas lágrimas cargadas de sentimiento, llega un merecido reencuentro para los viajeros y un breve descanso en casa, porque es necesario iniciar los preparativos para el nuevo zarpe...*soy marino, vivo errante, cruzo por los siete mares y como soy navegante vivo entre las tempestades, desafiando los peligros que nos dan los siete mares...*

LA NATURALEZA DE LOS DESASTRES

Por: *Tte. de Corb. SAIN. Lic. Per.*
Claudia Gabriela VELÁZQUEZ ENRÍQUEZ

La concepción de los desastres como fenómenos naturales, difíciles de prevenir y controlar por el hombre, ha prevalecido en toda la historia de la humanidad, y pese a que se han generado políticas y acciones de atención a las emergencias en el momento o después de que ocurren, resultan insuficientes para disminuir significativamente los daños y las pérdidas provocadas.

El viento, las olas y toda la dinámica natural muestran la compleja interrelación que existe entre la litosfera, hidrosfera, atmósfera y biosfera. Gran parte de esa actividad es casi imperceptible, como la erosión o la sedimentación, producidas por el viento, los ríos, los glaciares, etcétera. En cambio, en otros casos, el comportamiento de los elementos naturales es violento, como los movimientos sísmicos y las erupciones volcánicas, que ponen en riesgo a las sociedades, sus bienes o sus actividades.

Un movimiento sísmico, un huracán o cualquier otro fenómeno extremo de la naturaleza se convierten en desastre o catástrofe cuando ocasiona pérdidas humanas o económicas, pero las consecuencias no deben mirarse más allá de las vidas que se pierden, pues éstas constituyen un obstáculo para el desarrollo económico y social de la región, especialmente en los países en desarrollo, donde pueden ocasionar una reducción del Producto Nacional Bruto por varios años.

Los desastres pueden tener secuelas tardías que sólo se pueden evaluar a lo largo de varios años. Una sequía o una inundación pueden afectar la economía de una región o un país, de manera tal que repercuta en la calidad de vida o la salud de su población por varios años.

Pasado el fenómeno, las víctimas no sólo necesitan ayuda material sino también psicológica: hay estudios que indican el aumento de los estados depresivos, de consumo de alcohol y hasta de la tasa de suicidios.

Los desastres o catástrofes originados por fenómenos naturales son cada vez mayores y acarrear pérdidas millonarias; en gran parte, debido al aumento de la población mundial y de la pobreza, pues el dónde y el cómo construye el hombre sus viviendas puede agravar los riesgos tanto físicos (lesiones y muertes) como sociales y económicos, que son de lenta recuperación.

Al menos un cuarto de la humanidad vive en zonas vulnerables a los desastres; sobre todo en los países en desarrollo. En ellos, la gente asienta sus viviendas en lugares propensos a sufrir catástrofes; por ejemplo en las laderas de las montañas, donde los aludes pueden arrastrar pueblos enteros, o en los cauces de ríos, que cuando aumentan su caudal, desbordan y producen graves inundaciones.

*Geografía el Mundo Contemporáneo *Desafío Actual: La Relación Sociedad Naturaleza*

La deforestación y la contaminación agravan los efectos de los fenómenos naturales. Las selvas taladas de las laderas de las montañas favorecen las avalanchas o aludes, cuyos sedimentos rellenan los cauces de los ríos, haciendo que desborden con mayor frecuencia.

A veces el comportamiento de la troposfera alcanza condiciones extremas y provoca verdaderas catástrofes, pues el exceso de precipitaciones origina inundaciones. La falta de lluvias de manera regular da lugar a sequías, que muchas veces coinciden con olas de calor. Por otra parte las olas de frío causan las nevadas extraordinarias, las heladas tardías producen pérdidas económicas, especialmente en la agricultura. Otro desastre por causas meteorológicas lo constituyen las granizadas.

Las inundaciones son las catástrofes naturales más frecuentes, originadas generalmente por lluvias torrenciales o por deshielos. Perturban la economía de la región, porque, además de arrastrar la capa fértil del suelo contaminan las capas freáticas por lo que se presentan riesgos de epidemias.

Cuando las lluvias son torrenciales y caen en áreas con pendientes pronunciadas, generan aluviones de barro que arrasan lo que encuentran a su paso.

Los tornados son tormentas que pueden alcanzar una velocidad de hasta 500 km/hora. Se desplazan sobre tierra y suelen viajar unos 30 km destruyendo todo lo que se encuentra a su paso. Si se producen sobre las aguas marinas, se llaman trombas y representan un serio peligro para la navegación.

Los huracanes son violentas perturbaciones que se producen en la troposfera. Se originan por una baja presión atmosférica y

giran en forma de espiral alrededor de su centro (ojo del huracán). Son acompañados de fortísimos vientos de hasta 300 km/h, impresionantes trombas de agua (hasta 2.000 litros por m² en un día), embravecimiento del mar y tormentas eléctricas.

Los movimientos sísmicos que se consideran riesgosos son aquellos de mayor intensidad, que se producen en la corteza terrestre. Si su epicentro se localiza en los Continentes, se les denomina terremotos. Si la sacudida es en los fondos marinos origina un maremoto, que es una agitación muy violenta de las aguas del mar.

Los terremotos destructivos son aquellos que registran una intensidad de grado 8 a 10 en la escala de Richter, pero el daño provocado depende en gran parte del desarrollo económico de la región, de acuerdo con la calidad de los materiales de construcción utilizados.

Los tsunamis se originan, generalmente, por el desplazamiento de placas de la corteza terrestre en el fondo marino. También se pueden presentar por la caída de meteoritos.

Más de un 10% de la población mundial puede sufrir una catástrofe por vulcanismo. Se calcula que hay alrededor de 1.500 volcanes potencialmente activos, de los cuales alrededor de 500 recientemente entraron en actividad. El derrame de lava incandescente arrasa con lo que encuentra a su paso y provoca graves incendios. La superficie terrestre queda petrificada, y deben pasar muchos años para que se forme la capa de suelo donde se pueda practicar la actividad agrícola-ganadera o forestal.

También se pueden dar fenómenos antes o después de la salida de lava, como la liberación de gases tóxicos, la diseminación de cenizas volcánicas, ríos de agua caliente y

aluviones de barro que se presentan por el derretimiento de las nieves del cono volcánico.

Por todo lo anterior, y ante lo impredecible de los fenómenos naturales, para evitar que estos se vuelvan una catástrofe es importante determinar los niveles de vulnerabilidad, los cuales van desde:

1) Cuando la gente ha ido poblando terrenos que no son buenos para vivienda, por el tipo de suelo, por su ubicación inconveniente con respecto a avalanchas, deslizamientos, inundaciones, etc.

2) Cuando ha construido casas muy precarias, sin buenas bases o cimientos, de material inapropiado para la zona, que no tienen la resistencia adecuada, etc.

3) Cuando no existen condiciones económicas que permitan satisfacer las necesidades humanas (dentro de las cuales debe contemplarse la creación de un hábitat adecuado). Esta falta de condiciones socioeconómicas puede desagregarse en desempleo o subempleo y, por tanto, de falta de ingreso o ingreso insuficiente, escasez de bienes, analfabetismo y bajo nivel de educación, formas de producción atrasadas, escasos recursos naturales, segregación social, concentración de la propiedad, etc.

Por otra parte, las precarias condiciones económicas son, por sí mismas, también condiciones de vulnerabilidad, ya que la magnitud de daño real es mayor si la población carece de los recursos a partir de los cuales pueda recuperarse.

Las condiciones de vulnerabilidad que una población presenta no son condiciones que se hayan dado independientemente del hombre. Muy por el contrario, es el mismo hombre quien las ha creado, y al hacerlo se pone de espaldas a la naturaleza, corriendo el

riesgo de resultar dañado si ocurriese un fenómeno natural determinado.

En conclusión: hay condiciones de vulnerabilidad física detrás de las cuales hay causas socioeconómicas. Hay pueblos que han sido construidos desde su origen sin ningún o con muy poco criterio de seguridad y puede llamárseles vulnerables por origen, y adicionalmente hay pueblos enteros, casas, canales de riego, reservorios, puentes, etc. que con el tiempo van envejeciendo y debilitándose, debido a los factores señalados, a lo cual denominamos vulnerabilidad progresiva.

Las posibilidades de controlar la naturaleza son remotas. Por lo tanto, la única manera de poder reducir las posibilidades de ocurrencia de desastres es actuar sobre la vulnerabilidad.

LA ARMADA DE MÉXICO ANTE LOS HURACANES

Aún falta un mes para que la temporada de huracanes concluya y los efectos de los mismos han sido devastadores; ejemplo de ello, lo podemos constatar con la llegada a tierra de “Katrina” y “Emily”, cuya presencia, principalmente el primero de ellos, quedará grabada en la historia.

Pese a que la magnitud de ambos huracanes no es comparable, si lo es la respuesta que la Armada de México ha ofrecido a la población civil afectada, realizando labores de ayuda a damnificados en las zonas y áreas de desastre.

Emily

La Secretaría de Estrategia Internacional para la Reducción de Desastres de la ONU, EIRD, (por sus siglas en inglés), hizo un reconocimiento a nuestro país en función a la notable preparación desarrollada para enfrentar los efectos del huracán “Emily”, donde se

enfaticó que la coordinación entre las dependencias participantes se resumió en un saldo blanco.

No obstante la fuerza destructiva con que el meteoro azotó al país, afectando la península de Yucatán y a una zona importante de la costa de Matamoros, las actividades de la Armada se hicieron sentir en toda el área afectada.

Inmediatamente al paso del meteoro, se iniciaron las labores de ayuda a la población civil: Rescate de damnificados, comunicación de poblaciones aisladas, restablecimiento de las comunicaciones y servicios públicos con el apoyo del personal de las Brigadas Navales de la Primera Región Naval y Batallones de la Fuerza Naval del Golfo.

También se apoyó a autoridades civiles de los municipios para el reconocimiento de áreas afectadas en su jurisdicción, como fue el caso de San Fernando, área lacustre de la Laguna Madre y zona costera de Matamoros y Soto la Marina.

Finalmente, cabe señalar, que durante el desarrollo de la operación se destacaron los siguientes efectivos: seis helicópteros, seis embarcaciones menores, seis vehículos todo terreno, 264 elementos de Batallones de Infantería de Marina y de las Brigadas Navales. Además de todo el personal y equipo que permanentemente se encuentra desplegado en el área de jurisdicción, mismo que resistió los efectos del meteoro para aplicar inmediatamente el Plan MARINA.

Katrina

A 12 días de que el buque de guerra anfibia ARM A-411 *Papaloapan* de la **Armada de México** zarpara a las costas de los Estados Unidos de América, en un punto en la mar localizado a 25 millas náuticas al sur de Biloxi, Mississippi, arribó nuevamente a tierra mexicana, con una tripulación orgullosa de llevar a cabo las labores de apoyo a las personas afectadas por el huracán “Katrina” en la ciudad de Nueva Orleans.

El buque zarpó el día 5 de septiembre del puerto de Tampico, Tamps., llevando a bordo ocho vehículos todo terreno Ural, siete vehículos anfibios APC 70, dos vehículos tipo pipa, una ambulancia, cinco embarcaciones tipo *Zodiac* y dos helicópteros *MI-17*, así como elementos de trabajo submarinos, sanidad naval e ingenieros que participaron en diversas labores de búsqueda, rescate, salvamento y atención inmediata a la población civil.

El huracán “Katrina” que azotó el sur y el centro de los Estados Unidos en agosto de 2005 produjo grandes destrozos en Florida, Bahamas, Louisiana y Mississippi, incluyendo cuantiosos daños materiales y graves inundaciones. Tocó tierra en la costa de Louisiana el 29 de agosto convertido en un huracán categoría 4, causando gran devastación en la Ciudad de Nueva Orleans y áreas aledañas.

El número de desplazados por el huracán y atendidos fuera de casas particulares y hoteles, según información del Comité Internacional de la Cruz Roja es de: víctimas mortales confirmadas 1,619 directas, 321 indirectas, e incluso más; 29,000 desaparecidos y se estima que más de 10,000 podrían estar muertos, además de daños totales de 10,000 a 15,000 millones de dólares (daños de los asegurados difundidos hasta ahora) y de 20,000 a 100,000 millones (previstos).

Frente a la magnitud de esta catástrofe, es que el gobierno dispuso se brindara ayuda humanitaria a la nación vecina caída en desgracia, alistando y enviando sus Fuerzas Armadas para ello, y así dar muestra de lo mejor que tiene México: la solidaridad de su pueblo.

Stan

Más de 20 mil mdp. en pérdidas y daños provocó el huracán “Stan” en la región sur de México por lo que la MARINA mantiene en marcha un operativo de ayuda del cual daremos cuenta en el próximo número.

¡¡MEXICO THANKS TO COME!!

(México gracias por venir)

Por: *Tte. de Corb. SAIN. Lic. Ccias. Com.*
Félix MARTÍNEZ SANABRIA

BILOXI, MISSISSIPI, E.U.A.- 07:00 horas, viernes 9 de septiembre, 75 Infantes de Marina y 13 reporteros de la prensa mexicana, descienden del *ARM Papaloapan A-411* a una barcaza de desembarco anfibia de la Marina Estadounidense, matrícula 5619; la Infantería de Marina Mexicana se acomoda en formación frente a su oficial al mando, su uniforme verde camuflado, con sus casacas azules mostrando la leyenda “MARINA MÉXICO” y la bandera tricolor prendida a las guerreras, contrastan con la bandera norteamericana ondeando en la popa de la barcaza, cuando ésta se aleja del buque rumbo a las costas de Biloxi.

Dos horas tienen que pasar para que elementos de la **Armada de México** pisen suelo extranjero y 150 manos mexicanas comiencen a brindar apoyo a la población afectada por el huracán “Katrina”; el meteoro más devastador en costas norteamericanas desde 1969, cuando “Camelia” azotara las playas de Mississippi, tal y como lo describe un monumento en memoria de las víctimas ubicado en la explanada del Biloxi Specialties Hospital (*Hospital de Especialidades*).

La entrada a lo que fue el puerto de una de las ciudades más turísticas de Mississippi es impresionante, donde alguna vez existió un muelle, había maderos que se asomaban en el mar, como curiosos anfitriones buscando embarcaciones de recreo; las que más tarde encontraríamos en las calles de la ciudad y en los jardines de las destruidas casas.

La llegada es emotiva. La marina norteamericana y los medios de comunicación locales esperan al contingente mexicano, presintiendo que todos los que nos encontramos en esa playa somos protagonistas de un hecho histórico en la relación de México con Estados Unidos.

Para llegar a este lugar se tuvieron que navegar más de 48 horas desde el puerto de Tampico, Tamaulipas, una vez que se embarcaron en la bodega del *Papaloapan* ocho vehículos “URAL”, siete anfibios, cinco embarcaciones menores, una pipa de agua y una de turbosina, una ambulancia y dos helicópteros *MI-17*, además de 15 mil litros de agua potable embotellada, donada por el Gobierno de Tamaulipas, una brigada médica de 26 elementos, cinco ingenieros y ocho buzos, dentro de los más de 350 tripulantes que navegamos 717 millas náuticas, llevando también el deseo de ayuda, solidaridad y concordia para el pueblo norteamericano.

Por ello, resulta relevante cuando a bordo de los camiones tipo “comando” con las siglas “US Navy”, los marinos mexicanos se sorprendieron al transitar por las calles, no sólo de ver la devastación, sino por las decenas de manos que se levantan para saludarlos y gritar “¡Welcome!”, “¡Welcome, Mexico!”. Parecía que nos esperaban.

La primera misión es rehabilitar las escuelas públicas y alistarlas para el próximo mes de octubre, cuando la comunidad de Biloxi reanude su ciclo escolar, ahí se reúnen los 75 infantes mexicanos con 80

miembros del Marine Corps, 50 miembros de la Armada holandesa y tripulantes del porta-helicópteros USS Bataan. Los guantes de gamuza, las hachas, palas y motosierras eléctricas comienzan a repartirse; en pocos minutos el espíritu de cuerpo de tres Armadas distintas se une para formar una máquina imparable de reconstrucción, que en pocas horas le devuelven a las escuelas su estado funcional, haciendo olvidar que días atrás la fuerza de “Katrina” las dejó sin cristales, puertas, derrumbó los árboles sobre sus techos y las llenó de lodo. Para el viernes a las 15:00 horas “Katrina” y sus efectos eran cosa del pasado.

Así sucedió durante cinco días, la Infantería de Marina logró poner en condiciones de uso 13 instituciones de educación pública; retirando más de 170 toneladas de escombros, incluyendo una gran cantidad de ramas y troncos de árboles que fueron podados y cortados, no sólo por causar desolación en la ciudad, sino porque representaban un peligro para los habitantes, ya que al romperse, por sí mismos, caerían sobre sus techos para terminar de destruir lo último que les quedaba.

“From where they come?” (¿de dónde vienen?) Preguntaban constantemente los residentes de Biloxi a los marinos mexicanos, en el enorme patio de la First Church Batiste (Primera Iglesia Bautista), uno de los tantos lugares habilitados como centro de acopio para

dar atención y asistencia médica a los cientos de damnificados. Voluntarios de la Cruz Roja estimaban que recibían la visita de casi ocho mil personas diarias para suministrarse de víveres, agua potable, ropa y medicamentos. Ahí, la **Armada de México** trabajó durante tres días para distribuir casi 29 toneladas de efectos; las muestras de agradecimiento superaron la cantidad de ayuda a la población, no sólo pedían al personal naval que se le proporcionara un analgésico o un garrafón de agua embotellada, pedían tomarse una fotografía con ellos para tener un recuerdo de quien alguna vez cruzó las aguas del Golfo para tenderle la mano.

La Católica Church Martyrs Vietnamesees (Iglesia Católica Mártires Vietnamitas) fue el destino de los 15 mil litros de agua embotellada para atender un promedio de 50 personas de las comunidades vietnamitas y filipinas que habitan en el área afectada.

De regreso a la playa de Biloxi, y a nuestra nación, un lugareño nos hizo recordar el sentir que durante cinco días nos expresó la población estadounidense por nuestra visita de trabajo. Sentado en el enlodado porche de su casa, enmarcado con sus muebles podridos por la inundación y un asta bandera casi totalmente doblada por la fuerza de “Katrina”, donde aún ondeaba su bandera, se puso de pie y gritó en un escaso español. “¡Viva México!” “¡Mexico, good!” “**¡¡Mexico thanks to come!!**”



**AGRADECIMIENTOS A MÉXICO
POR LA AYUDA ENVIADA A LAS VÍCTIMAS DEL HURACÁN KATRINA**

México, D.F., 12 de septiembre de 2005

C. Almirante
Marco Antonio Peyrot González
Secretario de Marina
Presente:

Apreciado C. Almirante Peyrot González, sirva este conducto para dirigirme nuevamente a Usted para expresarle mi reconocimiento a la participación solidaria y humanitaria que oficiales, marinos, médicos y personal de la embarcación *Papaloapan* están brindando a los damnificados del huracán Katrina que afectó a la población en parte de las costas del Golfo de México en los Estados Unidos de Norteamérica.

Hechos como esta acción y la participación en la "Operación Fraternidad Internacional" de personal de la Secretaría a su digno cargo, con motivo de los Tsunamis en Asia, resalta la importancia de Servidores Públicos como Usted y de personal que participa ayudando al bienestar de los mexicanos y hermanos de la humanidad que se han visto afectados por fenómenos naturales, son un porqué, por el cual la Secretaría de Marina es una dependencia que merece el Reconocimiento Nacional y orgullo para los mexicanos.

Atentamente

Ing. Jorge Roberto Limón Flores
Reconocimiento Nacional
19 de Septiembre
al Valor Heroico

Cúmpleme informar que el día de ayer se recibió llamada telefónica de la Srta. Elena Escalante del Departamento de Estado de Texas, a fin de presentar a nombre del Gobernador Rick Perry y del Secretario de Estado, Roger Williams, su agradecimiento por la ayuda que el gobierno de México y sus consulados en Texas están haciendo llegar a los afectados por el huracán Katrina.

De igual manera, para reiterar la disposición del gobierno de Texas para brindar ayuda a favor de los damnificados mexicanos afectados por este fenómeno natural.

Atentamente
Juan Carlos Foncerrada Berúmen
Cónsul General

I Would like to express my heartfelt thank to the government of Mexico and all its citizens for the help Mexican Navy is providing for the people devastated by de hurricane and flooding in the Gulf Coast region.

Assistance offered with the open hand of friendship and good intentions such as this make the world a better place.

Muchas gracias.

Dana Anderson

I would like to express my gratitude for Mexico's response to our disaster on the Gulf Coast. Your help is much needed and a wonderful gesture of friendship. Thank you very much.

Mary McComb

Thank you for coming to the aid of the United States and we appreciate our neighbour to our south. You support and expertise is greatly appreciated in our time in need. Thanks again.

Darrell High





Adquiere la Armada de México Dos Helicópteros Panther

Por: *Tte. de Corb. SAIN. Lic. Per*
Claudia Gabriela VELÁZQUEZ ENRÍQUEZ

Dos helicópteros multipropósito *Panther*, dotados de equipos y sistemas capaces de operar en condiciones climáticas adversas, ya sea de día o de noche, fueron incorporados a la flota aeronaval de la **Armada de México**, a fin de reforzar en altamar las capacidades de vigilancia, búsqueda y rescate, entre otras.

Los helicópteros, de fabricación francesa, que arribaron el pasado 13 de septiembre a la explanada de esta Secretaría, tras prueba de vuelo, fueron recibidos por el Vicealmirante Néstor Evencio Yee Amador, Comandante de la Región Naval Central, en representación del Secretario de Marina Almirante Marco Antonio Peyrot González.

Estas unidades forman parte del proceso de modernización de esta institución y vienen a vigorizar el concepto operativo del trinomio Buque-Helicóptero-Interceptora, incrementando la cobertura de vigilancia en los mares nacionales, ya que operarán en conjunto con buques oceánicos, desarrollando las anteriormente señaladas, así como de reconocimiento, transporte de personal, soporte logístico y evacuación médica aérea para la salvaguarda de la vida humana en la mar.

Como parte de sus características, durante una emergencia pueden mantenerse estáticos sobre la mar el tiempo necesario para realizar el rescate o la evacuación de personas; cuentan con palas plegables, radar de vigilancia marítima, cámara de vigilancia aérea y cabina con compatibilidad de visión nocturna.

En dicho evento el Contralmirante AN.PA. DEM. Guillermo Hiram Ochoa Ochoa, Director General Adjunto de Aeronáutica Naval, hizo entrega de ambas unidades a través de la cadena de mando al Comandante del Primer Escuadrón Embarcado Capitán de Navío C.G. PH. DEM. Leopoldo Mendoza Martínez.

Estuvieron presentes los ingenieros Leticia Torres Roldan, Yoann Bangeux, Gy Ponyuo y el Sr. Mario Campos, por parte de la compañía EUROCOPTER.

Los seis pilotos, cuatro mecánicos y dos electrónicos tripulantes, recibieron capacitación en las instalaciones de la compañía EUROCOPTER en Marignane, Francia en el transcurso de los últimos tres meses.

CARACTERÍSTICAS

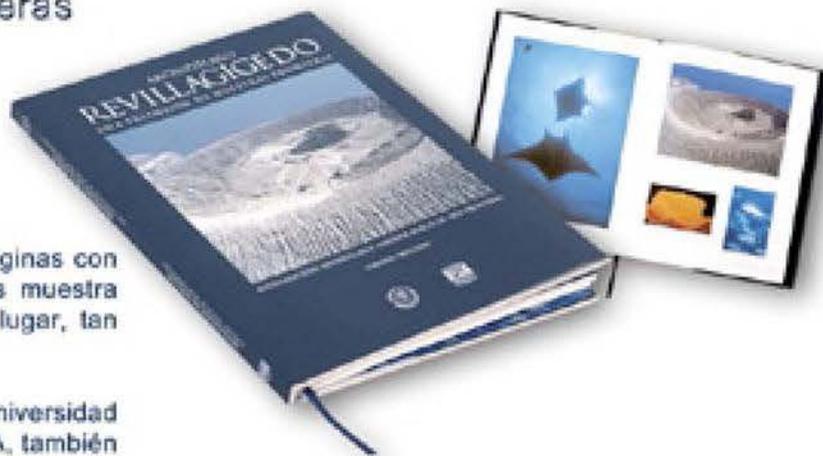
Longitud:	13.68 m
Envergadura:	11.94 m
Altura:	3.97 m
Huella:	2.03 m
Radio de acción:	200 MN
Techo de servicio:	15,223 pies
Tren de aterrizaje:	Triciclo retráctil
Planta de potencia:	(2) TURBO MECA ARRIEL 2C
Carga:	1,000 kg
Dotación:	1 piloto y 1 copiloto
Transporte:	8 elementos
Velocidad máx.:	155 nudos
Velocidad de crucero:	145 nudos
Autonomía:	04:00 Hr
Aviónica:	ADF, DME, VOR/ILS, IFF, MF Radio Compass, Radio Altimetro, VHF y (banda aérea)
Armamento:	1 ametralladora Browning cal 50 CDP
Medios de detección.	Radar de vigilancia marítima RDR-1500 B. 160 MN, cámara de vigilancia aérea STAR, SAFIRE 11 y cabina con compatibilidad de visión nocturna NVG

Archipiélago Revillagigedo, una Extensión de Nuestras Fronteras

Libro de fotografías a todo color y elegantemente empastado, de Alberto Friscione, en el cual se muestra la belleza de este asombroso y frágil ecosistema, fascinante por su riqueza biológica de valor incalculable.

Esta magna obra, a través de 117 páginas con imágenes panorámicas y submarinas, nos muestra los más recónditos sitios de este místico lugar, tan lleno de vida y magia que no tiene igual.

Este esfuerzo editorial entre la Universidad Nacional Autónoma de México y la MARINA, también nos muestra los maravillosos paisajes esculpidos por la naturaleza durante milenios en las rocas y acantilados y ahora este libro puede estar al alcance de sus manos.



Costo \$400

De venta en: Las Oficinas de la Unidad de Comunicación Social o en la boutique de la Asociación de la HENM.

ARMADA REPÚBLICA MEXICANA

RÍO TUXPAN BI-12²

La MARINA cuenta con nuevo buque de investigación hidrográfica

En fase de equipamiento electrónico se encuentra el buque de investigación hidrográfica *ARM Tuxpan BI-12*, el cual arribó en el presente año al puerto de Tampico, Tamaulipas procedente de Norfolk, Virginia. Este buque donado por el gobierno de los Estados Unidos de América, que causó alta en la Armada el 1° de marzo de 2005, estará dedicado a las operaciones de levantamientos hidrográficos para la producción de cartas náuticas y mapeo del fondo oceánico.

El buque *Tuxpan* se encuentra adscrito en la Tercera Zona Naval Militar, operativamente

depende de la *Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología*, y su base es Tuxpan, Veracruz. Dicha unidad de superficie pertenecía a la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA), de los Estados Unidos, y dentro del marco del convenio del Comité Consultivo Binacional en Cartografía Náutica entre la SEMAR y la NOAA, se gestionó su transferencia a nuestro país para optimizar el cumplimiento de su misión y sus atribuciones en la realización de levantamientos hidrográficos de los mares y costas nacionales; publicación de cartografía náutica, así como de proporcionar la información necesaria para la seguridad de la navegación; y participar y fomentar toda actividad relacionada con el desarrollo marítimo nacional.

El buque hidrográfico *Tuxpan* está equipado con transductores multihaz y monohaz, sonares de barrido lateral, plotters para cartas maestras, y cuenta con dos embarcaciones menores diseñadas para el servicio hidrográfico. Además, para realizar correctamente sus funciones serán instalados los equipos electrónicos necesarios para que pueda operar la ecosonda multihaz, computadoras



¹ Información proporcionada por la Dirección de Hidrografía dependiente de la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología.

² Este buque causó alta en la Armada el 1° de marzo de 2005. En la ceremonia de entrega estuvieron presentes el Vicealmirante SIA, IN Edgar F. Narro y Quezada, Director General de Investigación y Desarrollo y por parte de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) el Comandante Samuel P. Bow Jr., Director de la Oficina de Operaciones Marinas y de Aviación.

y programas hidrográficos, unidad sensor de movimiento, Sistema de Posicionamiento Satelital Global de Área y Ampliado (WADGPS), medidor de velocidad del sonido en el agua y renta de señal para corrección diferencial de la posición vía satélite.

En congruencia con su misión, se buscó que dentro de su tripulación el personal tuviera conocimientos en el área, por lo que el Comandante, Segundo Comandante y el Jefe del Departamento de Operaciones Hidrográficas cuentan con especialidad en hidrografía.

Una vez instalados los equipos en el buque se espera realizar levantamientos hidrográficos completos, optimizando los tiempos y eficientando los procesos de producción cartográfica. Dichos levantamientos consisten en tres etapas: de planeamiento, ejecución y procesamiento de datos. Dentro de la fase de ejecución se realiza el control terrestre, observaciones mareográficas, batimetría y medición de velocidad del sonido en el agua, levantamiento de señalamiento marítimo, de ayudas y peligros a la navegación, muestreo del fondo y medición de corrientes. Una vez recabados los datos de campo, se realiza el procesamiento de la información para obtener las cartas maestra, que representan una de las materias primas más importantes del proceso cartográfico.

Finalmente, el agilizar la producción del proceso de cartas náuticas en el *Tuxpan*, permitirá brindar un mejor apoyo a las operaciones navales, seguridad en la navegación, control de tráfico marítimo, control de contaminación marina, y a toda aquella disciplina que requiera información geoespacial de los mares mexicanos.



ARM Río Tuxpan BI-12

Características:

Eslora: 49.7 m

Manga: 10.6 m

Calado Medio: 3.41 m

Desplazamiento: 921.5 ton

Velocidad Máxima: 12 nudos

Autonomía: 5,700 millas náuticas



Dimensiones

Eslora total:	17.25 m
Eslora del casco:	15.90 m
Eslora de la línea de agua:	14 m
Manga Moldeada:	3.8 m
Calado:	1.1 m
Desplazamiento en rosca:	19 ton
Maquinaria:	2 x 1100 hp
Velocidad de crucero:	35 nudos
Velocidad máxima:	50 nudos enmarcalma
Capacidad de combustible:	2,550 l
Autonomía a velocidad de crucero:	350 MN



PRESENCIA DISUASIVA EN EL MAR TERRITORIAL

La MARINA cuenta con la nueva patrulla interceptora de alta velocidad clase Polaris II, ARM Miaplácidos PI-1401

Por: *Tte. de Corb. SAIN. Lic. Ccias. Com.*
Elizabeth BARILLAS CAMACHO

El pasado 30 de septiembre, fue puesta en servicio en el puerto de Veracruz, Ver., la nueva Patrulla Interceptora clase Polaris II *ARM Miaplácidos PI-1401*, luego de que una Comisión Receptora de la Armada de México la recibiera en Suecia (el 14 de agosto), como prototipo de las embarcaciones de su tipo que requiere la institución para coadyuvar en el ejercicio de presencia disuasiva en el Mar Territorial, actividades de intercepción, operaciones especiales, transporte de personal y en apoyo de rescates.

El prototipo de la Polaris II, fue desarrollado con base en las probadas y exitosas

Polaris, (embarcaciones de asalto rápidas con rampa en la proa, fundamentada en un proyecto de la Administración de Material de Defensa Sueco), construidas por el Astillero de Dockstavarvet para las fuerzas de artillería de costa suecas y noruegas, la guardia costera de Grecia y las Armadas de Malasia y México.

Para participar en el proceso de construcción de la *Miaplácidos*, la MARINA nombró una comisión, integrada por personal del Astillero de Coatzacoalcos, Veracruz, que estuvo por espacio de seis meses en las instalaciones de Dockstavarvet, Suecia.



A decir del Teniente de Navío SIA. I.N. Jesús Méndez, responsable en la comisión en Suecia “El diseño de la Polaris II es una colaboración sueco-mexicana, y será construida en nuestro país bajo licencia, por lo cual se compró la primera embarcación completa y las siguientes las vamos a ensamblar nosotros. La colaboración del personal de ambas naciones nos permitió conocer las maneras de hacer las cosas, opinar en los detalles e incluso sugerir modificaciones para su mejora”.

Enfatizó, que con este tipo de convenios la **MARINA** gana la experiencia de quienes ya han desarrollado el producto, y desde esa plataforma, partir hacia la implementación de diseño propio; por otra parte, dijo, se compara el proceso de producción de ambos astilleros y se favorece a la construcción naval mexicana.

La Polaris II, **ARM Miaplácidas PI-1401**, está construida en aluminio y es una versión alargada para alcanzar velocidades de más de 50 nudos en aguas mexicanas, posee una rampa en la proa y tiene capacidad para transportar 18 pasajeros y una tripulación de cuatro hombres, por lo que cuenta con una cabina con asientos para el piloto, el copiloto y dos tripulantes, y en el compartimiento de transporte tiene asientos para 18 elementos.

Comparada con su antecesora, la Polaris, en esta embarcación cambia el sistema de

propulsión, aumentando la potencia un 40 por ciento más; es decir, velocidad de más de 45 nudos, es por ello que su parte estructural (el casco) está más reforzado, porque los impactos en la mar son mayores; aunque el peso sigue siendo el mismo. En la configuración de la *e m b a r c a c i ó n*, la tripulación está ubicada al centro y tiene más alta la caseta, lo que permite que su radar esté más elevado para proporcionar mayor alcance de cobertura. El sistema de aire acondicionado es mucho más potente lo que beneficia el confort para la tripulación y las condiciones climáticas para algunos de los equipos.

De la misma manera, cambió el sistema de navegación, lo que aumenta la facilidad de operación y disminuye su costo de mantenimiento, por ser de firma comercial. Además, está adaptada para el montaje de armamento que utilizan las interceptoras Acuario, que es el Oto Melara, de defensa de punto contra blancos pequeños y rápidos, aéreos o de superficie, y para instalar un sistema de control de tiro automático que le permite el traqueo, seguimiento y enganche de blancos.

Antes de ser entregada la embarcación, personal de ingenieros del Astillero de Coatzacoalcos, en presencia del Contralmirante SIA. I.N. Sergio Anaya Galván, Director General de Construcciones Navales, y del Capitán de Navío C.G. DEM. Francisco J. Ortiz Ortiz, Jefe de Planes de la Coordinadora General Logística del Estado Mayor General de la Armada, se realizaron las pruebas de aceptación que incluyen revisión y aprobación de todas las funciones.



¡POR MÉXICO!

Por: *Cap. de Nav. C.G. DEM.*
Salvador **JIMÉNEZ MIRANDA**

Henchidos de fervor patrio, nos unimos a las festividades mexicanas, ya que cada una de las actividades que realizamos están llenas de nacionalismo; y además, porque somos orgullosamente mexicanos:

- Con los marinos que vamos por el mundo enarbolando dignamente el pabellón tricolor.
- Con el Buque Escuela Cuauhtémoc, que con guardiamarinas en prácticas a bordo navegan por mares de todo el planeta, compitiendo en eventos internacionales y llevando el mensaje de paz y buena voluntad del gobierno y del pueblo mexicano.
- Con los buques Usumacinta, Papaloapan y Zapoteco, que navegaron más de 20,000 MN, y llevó a nuestros hermanos, víctimas del temblor y tsunami en Indonesia, la ayuda humanitaria que el pueblo de México les envió.
- Con los buques que hacen los cruceros de prácticas con cadetes de la H. Escuela Naval, incrementando los lazos de amistad con los países amigos que visitan y se pone muy en alto el nombre de nuestra nación.
- Con el Sistema de Educación Naval que forma excelentes marinos, para que sean mejores mexicanos.
- Con las misiones que en tareas cotidianas, en operaciones por aire, por tierra y por mar, día con día, se mantiene íntegra la soberanía de nuestros mares.
- Con aquellos elementos que integran **el Plan Marina**, y que no escatiman esfuerzos para apoyar a la población civil en zonas y casos de desastre.
- Con los marinos que mantienen una lucha constante contra la delincuencia que acecha contra el Estado de Derecho.
- Con las familias de nuestros marinos que sacrificadamente los apoyan para que ellos puedan cumplir con su deber.
- Con todos los que integramos a la **Armada de México**, con todos, festejemos **¡Por México!**



A mis Camaradas

Por: Capitán de Corbeta C.G.

Luis Antonio SCHAUFELBERGER PIRRON

Me dijeron que se fueron, pero no lo quise creer.

Escuché que ahora están en el cielo, donde les encantaba ir con sus máquinas voladoras, más allá de nuestras miserias terrenales. Pero mi egoísmo de mortal, y la juventud que conocí en sus rostros, me impedían aceptarlo.

La noticia* me asaltó despiadadamente como una descarga eléctrica que me paralizó y alteró mi pensamiento por varios meses, sumiéndome en el más completo estupor:

En una misión de por sí arriesgada, llevando el servicio un escrupuloso cumplimiento del deber, custodiando nuestros mares y haciendo valer las leyes mexicanas, su helicóptero se precipitó al mar, siendo inmediatamente devorado por las implacables olas que, desde ese momento, se constituyeron en celosos guardianes de su tumba líquida...

Muchas imágenes, muchos sonidos, voces, conversaciones, risas, satisfacciones, singladuras a su lado, misiones difíciles y felices retornos a casa... Tantas cosas me dieron y aún me siguen dando vueltas en este agitado espíritu, que muy difícilmente se va acostumbrando a no tenerlos ya entre nosotros.

Intimamos poco, trabajamos mucho y entregamos todo en el servicio a la Patria. Y así, con el cotidiano ejemplo que enarbolaban, fueron despertando mi respeto y admiración.

A bordo, siempre se mostraron seguros, cautelosos, decididos y firmes. Sus acciones y opiniones ayudaron en gran medida a que nuestras operaciones fueran exitosas.

Porque muchas veces los vi, trepando a sus abejorros de metal, listos para despegar de la cubierta de vuelo, sonrientes, optimistas, pero sin descuidar la menor medida de seguridad, siempre profesionales. Porque amaban su profesión, amaban la mar y a la Armada, amaban a México. Lo sé porque compartimos muchas singladuras allá en donde sólo se atreven los osados, en la primera línea de defensa de la nación, la más dura y la más ignorada, mar adentro, a muchas millas de nuestras playas...

Se han marchado hacia donde se unen la mar y el cielo, hacia donde se oculta el sol cada tarde, para surgir al otro día en todo su esplendor y belleza, renovando nuestras esperanzas, iluminando nuestras vidas. Ahora sus nombres se pueden leer claramente entre la caprichosa explosión de colores y formas de cada crepúsculo; de esos crepúsculos que

* El pasado 1º de mayo de este año, al Sur de Puerto Arista, el helicóptero *Fennec AMHP-122*, de la Armada de México, se desplomó minutos más tarde de despegar de la patrulla oceánica *ARM Romero PO-144*, para realizar la búsqueda y detención de dos lanchas rápidas que presumiblemente realizaban operaciones ilícitas.

El helicóptero era tripulado por los Teniente de Navío C.G. P.H. Miguel Ángel Montaña Palacios y Teniente de Fragata C.G. P.H. Hugo Erick Salomón Borbolla, así como por el Cabo SIA. Mec. Eliel Peláez Martínez, los cuales se encontraban adscritos al *Segundo Escuadrón de Búsqueda y Salvamento* con base en Lázaro Cárdenas, Michoacán.

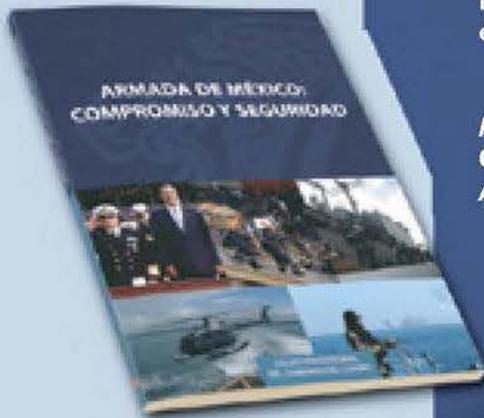
nos hipnotizan a todos los marinos y nos evocan los lejanos aromas del hogar; esos crepúsculos que tantas veces disfruté con ustedes, desde la cubierta de mi buque.

Un lúgubre escalofrío me punza hasta los huesos y me solidarizo con sus jóvenes y abnegadas esposas, con sus pequeños retoños, porque yo también tengo familia, una familia que conoció a sus familias, que convivió con ellas, y que se une a su dolor por la amistad, por la convivencia, y porque el mismo sufrimiento, puede invadir, en el momento menos esperado, el hogar de cualquiera de los que dedicamos nuestra vida a tan elevado y pundonoroso servicio.

¡Camaradas, hermanos! Sabemos que los grandes marinos, como los grandes pilotos, nunca mueren, sólo navegan más a proa para abrirnos paso a quienes seguimos su estela. Su recuerdo y su ejemplo se han quedado con nosotros, para que vivan eternamente en nuestros corazones, y en los corazones de las siguientes generaciones de marinos que, como ustedes, vivirán PARA SERVIR A MÉXICO....

A la memoria de los CC. Teniente de Navío C.G. P.H. Miguel Ángel Montaña Palacios y Teniente de Fragata C.G. P.H. Hugo Erick Salomón Borbolla.

Colección Editorial del
Gobierno del Cambio



Armada de México, Compromiso y Seguridad es una edición por la cual esta institución da a conocer cómo se ha redoblado el esfuerzo para dar cumplimiento a sus atribuciones, con una nueva visión operativa y de compromiso con la sociedad. Cambio que se ha gestado en tres etapas: Transición, evolución y consolidación, lo que también le ha dado una nueva visión programática.

A través de 112 páginas se detalla la misión y visión de la institución, los siete objetivos generales planteados para ello, los logros obtenidos y los desafíos a futuro. Las cifras que en él se manejan tienen como marco de referencia del 1 de septiembre de 2000 al 30 de mayo de 2005. No obstante, también se presentan objetivos, líneas estratégicas y proyectos fijados al 2006.

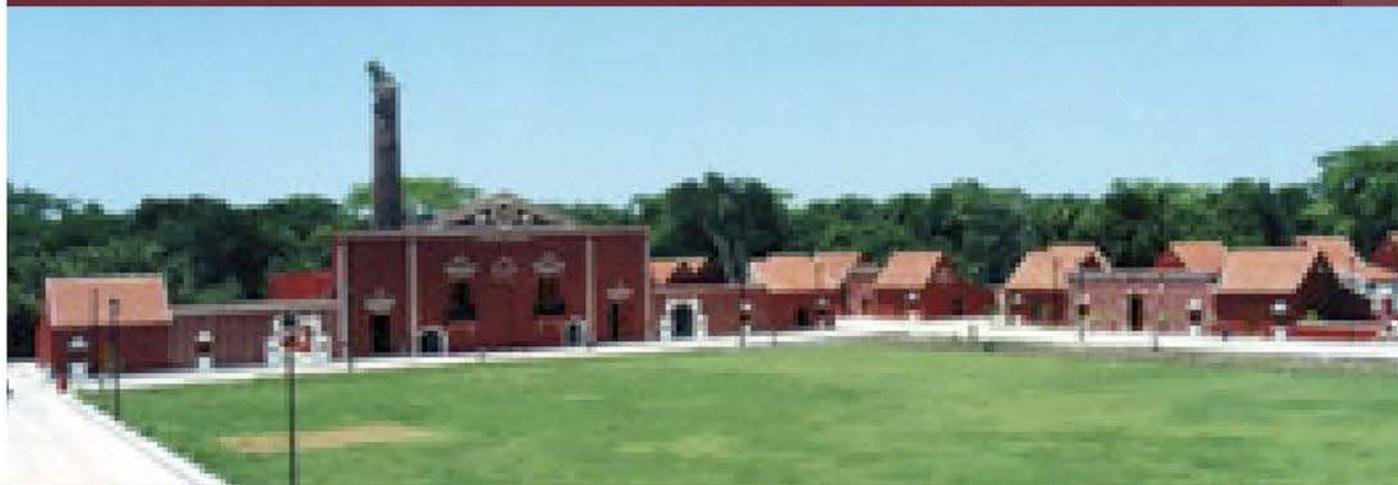
Esta publicación es un esfuerzo conjunto de la Secretaría de Marina y el Fondo de Cultura Económica, el cual puedes obtener en las Oficinas de la Unidad de Comunicación Social o en la boutique de la Asociación de la HENM.

Eje 2 Oriente, Tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 861,
Edificio "D", Segundo Nivel, Col. Los Cipreses,
Delegación Coyoacán, C.P. 04830, México, D.F.
56 24 65 00 ext. 7687, 7693 ó 8902

Costo \$ 95.00



La exhacienda de San Luis Carpizo, la más bella obra de rescate arquitectónico*



SAN LUIS CARPIZO, Champotón, Cam.- Por su ubicación a la vera de la carretera internacional, no es difícil llegar a este lugar de ensueño. Un alto obligado a la entrada es resguardo militar – no lleva más de dos minutos para solicitar el permiso. Los elementos de la Armada de México, amables y entrenados para el caso, te instruyen y guían durante el recorrido que lleva no más de una hora y que, a diferencia de otros servicios turísticos... ¡es totalmente gratuito!

Llegamos, pues, en las primeras horas de la tarde, y de inmediato nos identificamos con la guardia. Una vez aprobado el permiso, comenzó la aventura por lo que fuera una de las principales haciendas de la Península de Yucatán y que llegó a contar – según documentos de propiedad notariados – hasta 14 mil hectáreas de extensión.

El camino terrazguero de 500 metros para entrar al edificio principal, le brinda un toque pintoresco al paisaje. Las bien trazadas bardas, la vegetación intacta y señaléticas hablan del interés de la **Armada de México** por la preservación del lugar.

Un sinuoso camino posterior te conduce al amplio estacionamiento, bajo frondosos árboles ya dentro de la finca, y desde este momento puedes apreciar lo que es tal vez, hoy por hoy, una de las mejores obras de recuperación de la arquitectura original que relevan el esplendor de la época.

En este sitio se daba albergue a esclavos que estaban bajo el mando de capataces. Hoy día esta finca aún conserva los rasgos arquitectónicos que caracterizaban su construcción.

Los acabados con que adornan la casa principal, la capilla y la chimenea de la casa de máquinas en la actualidad se observan en todo su esplendor; asimismo, se constata la tenebrosa columna, mudo testigo de los azotes que se les propinaba a los peones.

Hoy en día las instalaciones permanecen ocupadas por la Naval de Infantería, institución que ha logrado darle la imagen de esplendor que conservó en sus mejores tiempos.

* Artículo tomado de la Revista *Campeche Times*, año 4 número 35 junio 2005, Ciudad del Carmen, Campeche. Pág. 7.

HISTORIA RECIENTE

La ex hacienda de San Luis Carpizo se localiza a 7 kilómetros de la Ciudad de Champotón, sobre la carretera que conduce a Ciudad del Carmen, propiedad de José Mañá Carpizo Sánchez y construida en 1880.

Fue dada en comodato a la Armada de México en 1970 por el gobierno del Estado. De 1978 a 1984, el área que abarca una superficie aproximada de 600 hectáreas, se utilizó para prácticas de infantería, de aviación y de entrenamiento.

En 1989 comenzó a operar como *Centro de Entrenamiento, Capacitación y Adiestramiento Carpizo (CENCACARP)*, para el personal de Clases y Marineña e Infantería de Marina.

En el año de 1998, la *Dirección General de Instalaciones* se encargó de realizar el estudio correspondiente para adaptar las ruinas de la antigua construcción.

En la planeación y remodelación de la construcción se cuidó al máximo la tipología original y el contexto urbano, por lo que se aprovecharon en su mayoría los vestigios.

En noviembre del año 2000, al cabo de 14 meses de arduos trabajos para el rescate y adaptación de una parte de lo que fue la hermosa hacienda henequera, se pasó ahí la Escuela



de Infantería de Marina, que más bien luce como un set cinematográfico, e inclusive en un principio las familias champotoneras organizaban excursiones los fines de semana por esas instalaciones.

ARQUITECTURA ORIGINAL

Se utilizaron los muros caídos existentes, las avenidas y materiales acordes a la época para los acabados e, incluso, se respetó el tipo de ventilación cruzada con que contaban las viejas casonas.

De esta manera, cuenta hoy en día con un edificio de gobierno y administrativo, jefatura de servicios, sección sanitaria, dos alojamientos para alumnos con capacidad para 50 elementos cada uno, 11 casas habitación para alojamiento del personal de la planta, nueve aulas, dos laboratorios de inglés y cómputo.

De igual forma se dispone de un gimnasio, museo, biblioteca, monumento con asta bandera, sala de banderas, comedores, cocina, almacén para víveres, cuartos fríos para conservación de carnes y verduras, planta de tratamiento de aguas residuales y planta potabilizadora, así como tanques elevados de agua, entre otros.

TRAFALGAR

Por: *Almirante C.G. DEM.*

Gustavo OROZCO PERALTA

En 1802, con el tratado de Amiens se pactó una efímera paz entre Inglaterra y sus aliados europeos con la Francia de Bonaparte. El 18 de mayo de 1803, se reanudaron las hostilidades al negarse el Corzo liberar a los Países Bajos. Los ingleses de inmediato reanudaron el bloqueo marítimo en los puertos donde había presencia de la flota francesa, ahora reforzada por la española que contaba con los barcos más poderosos de ese entonces. Los ingleses dominaban los mares y en especial el Canal de la Mancha y esto impedía que Napoleón lanzara a sus ejércitos a la conquista de la Gran Bretaña. 150 mil hombres e innumerables embarcaciones de fondo plano para desembarcarlos esperaban órdenes que debían surgir desde Boulogne, donde el emperador francés había establecido su Cuartel General.

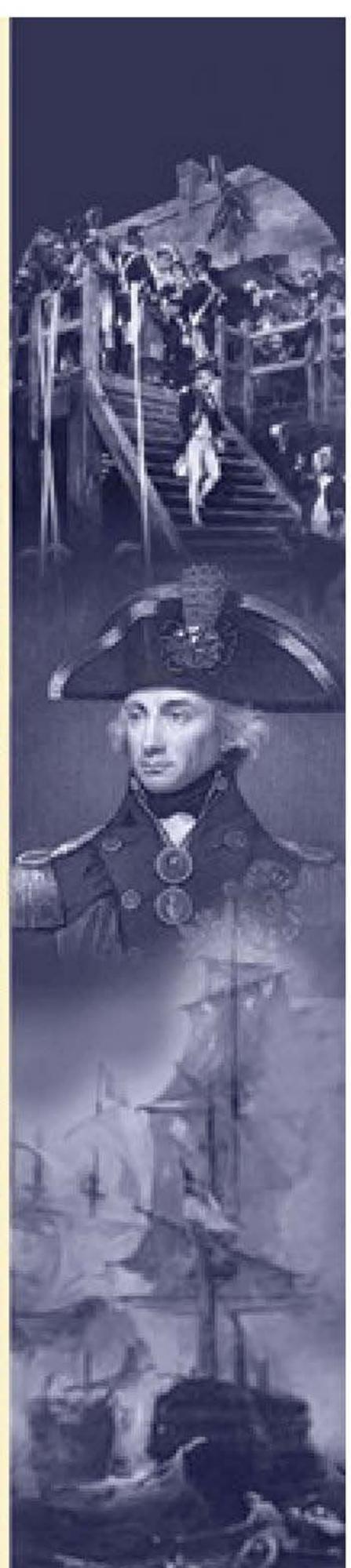
La estrategia adoptada para lograr superioridad naval en el canal mientras durase el desembarco de la fuerza invasora, era dividir a la flota inglesa y enfrentar a cada una de las partes con toda la fuerza de la Flota Aliada; para ello, los grupos que fueran burlando el bloqueo en los puertos del Golfo de Vizcaya, en Brest, en Cádiz, Cartagena y Toulon, se reunirían en las Antillas para regresar en fuerza sobre las flotas de Cornwallis en el Canal y de Calder en Brest.

El plan según Mahan, carecía de toda lógica estratégica, pues los

ingleses conocedores de la amenaza, tenían previsto que en caso de que en algún puerto se rompiera el cerco, el grupo correspondiente se debía concentrar a las inmediaciones del estrecho de Dover y quedar bajo las órdenes del Almirante Cornwallis.

En enero de 1805 el escuadrón de Rochefort con cinco buques escapó rumbo a las Antillas y el 30 de marzo, Villaneuve burla a Nelson; aprovechando un temporal, zarpa de Toulon y el 8 de abril cruza Gibraltar, al parecer reforzado por los navíos españoles fondeados en Cartagena. Nelson desesperado lo buscaba con su flota y el ir y venir de sus fragatas, por el Mediterráneo hasta Aboukir, escenario de su espectacular victoria en 1798. El 6 de mayo, el vencedor del Nilo, una vez abastecido cruza hacia el Atlántico en pos de quien había ofendido su ego; confiando en su intuición combativa e ignorando las órdenes recibidas, se lanza rumbo a las Antillas, temiendo que Villaneuve con sus 11 navíos y los siete que se le habían incorporado, representarían una amenaza contra las posiciones británicas en el Caribe.

Villaneuve y su fuerza de 18 buques, arriba a Martinica el 14 de mayo y el 1° de junio se le incorporan dos buques del escuadrón de Rocherfort; según lo planeado debía esperar hasta finales del mes a los buques de otros escuadrones y de allí dirigirse a Brest a liberar a Gautheme, que no conseguía burlar el bloqueo. Sin embargo, al enterarse que Nelson



ya estaba en las Antillas en su persecución, decidió adelantar su regreso.

Nelson supo que Villaneuve había zarpado para Europa y mandó aviso con una de sus fragatas al Almirantazgo; Cornwallis a su vez le ordenó a Sir Robert Calder que interceptara a la fuerza aliada. En Finisterre entre la bruma se encontraron las dos fuerzas y tras un breve combate, Calder le restó dos buques a la fuerza superior del enemigo, quien rehuyó un combate decisivo y se refugió en el Ferrol. Esta acción no satisfizo ni al Almirantazgo, ni a Napoleón. El Almirantazgo Inglés llamó a Consejo de Guerra a Calder por no haber perseguido una victoria total y Napoleón criticó acremente a Villaneuve por no haberse lanzado sobre Cornwallis una vez derrotado Calder, aprovechando su ventaja táctica y su superioridad numérica. Quizá este hecho contribuyó a que se abandonara el plan de atacar directamente a Inglaterra y a concentrar al potencial bélico del inquieto corzo sobre Austria y amenazar el Mediterráneo.

Los primeros signos de este cambio de planes fueron el abandono del Cuartel General de Boulogne y el nombramiento del Almirante Rosilly, (Decrés según Mahan) como el nuevo comandante en jefe de la Flota Aliada en substitución de Villaneuve, quién procedió a Cádiz considerando que las intenciones de Napoleón habían perdido sostén y que otros asuntos ocupaban su mente. Cádiz estaba bloqueada por Collingwood quien al verse enfrentado por una fuerza superior, hábilmente rehuyó el combate retrocediendo hacia Gibraltar para allí enfrentársele, reforzado con la flota de Nelson. Anzuelo que no mordió Villaneuve y entró a puerto.

Nelson había regresado a Gibraltar desde donde procedió a Portsmouth a bordo del *Superb* que requería reparación; cruza “el Peñón” el 25 de julio y arriba a Spithead el 18 de agosto, y acude a su primera cita en el Almirantazgo el día 21. Ya

había pasado el criticado combate de Finisterre y se planteaba el esperado encuentro decisivo con la Flota Aliada concentrada en Cádiz. El primer Lord del Almirantazgo lo designa Comandante General de la flota y le pide izar su insignia en el *Victory* y el 14 de septiembre se embarca, listo para enfrentar al enemigo con una nueva táctica que impedirá que la Flota Aliada se le escabulla, pues según sus propias palabras, “...no hay día lo suficientemente largo para ordenar dos flotas para el combate y librar una batalla decisiva según el viejo sistema. Cuando nos encontremos con ellos, lo que es inevitable, haré lo siguiente: formaré tres divisiones que dispondré en una triple línea. Yo me mantendré a barlovento; una división se compondrá exclusivamente de 12 a 14 de los más veloces navíos de dos puentes, cuyo mando confiaré a un oficial que, estoy seguro, los hará maniobrar según mis deseos. De todas formas, podré hacerlos entrar en acción en cualquier momento que elija; pero si las circunstancias me impiden lanzarlos contra el enemigo por donde yo quiera, no me cabe duda de que ese oficial los conducirá con eficiencia y, quizá, obtendrá mejores resultados que si siguiera mis órdenes directas. Con los navíos restantes formaré dos divisiones y atacaré al enemigo a la altura de un tercio de su línea a contar desde el primero de sus barcos...”

La flota que bloqueaba Cádiz al Mando del Almirante Collingwood, se había reforzado con un escuadrón de 18 buques enviados por Cornwallis al mando de Sir Robert Calder y con buques de Sir Richard Beckerton para sumar 26. El día 28 de septiembre en que arribó Nelson, la flota se incrementó a 33, contra 35 de los aliados surtos en bahía. Sin embargo, al arribo del Comandante en jefe, que se hizo con el mayor sigilo, le ordenó al Almirante Louis con seis buques, se fuera a reabastecer a Gibraltar y Tetúan, ya que la flota requería de provisiones y la espera pudiera prolongarse. Louis por supuesto se manifestó dolido por la orden, pues temía perderse el combate. Asimismo, Sir Robert Calder había

sido convocado a un Consejo de Guerra por causas que el rechazaba, ya que su intervención en el cabo Finisterre había sido parcialmente victoriosa, pero el criterio ahora imperante en el Almirantazgo, exigía que las batallas fueran decisivas. Calder se lamentó con Nelson de que el buque que le llevaría a Inglaterra no era digno de su jerarquía y éste le concedió embarcarse en el poderoso "Prince of Wales" para mitigar su desventura. Al final a Nelson le quedaron 27 buques: siete de tres cubiertas de 98 a 100 cañones, un buque cañonero de 80 cañones; 16 de 74 y tres de 64 dispuestos de la siguiente manera: las fragatas de *Blackwood* en su ir y venir próximas a la costa, informando a su Comandante de los movimientos y fuerza de la Flota Aliada; Nelson alejó a 50 millas su flota para ocultarla del enemigo y alentarle a salir del puerto. Villaneuve contaba con 15 buques españoles de línea, cuatro de ellos de tres cubiertas, armados con entre 100 y 130 cañones; cuatro franceses de 80 cañones; 14 de 74, cinco fragatas y dos cañoneros, pero para efectos del combate se contabilizaban sólo los 33 de línea.

Alfred Thayer Mahan, en su libro "La Influencia del Poder Marítimo sobre la Historia 1660-1805", nos deleita con su descripción de la batalla y con sus comentarios, al parecer imparciales, sobre los aspectos tácticos y las repercusiones de Trafalgar sobre los planes de Napoleón y sobre el futuro de la Gran Bretaña. Otros autores como Ludovic Kennedy en "Nelson y sus Capitanes"; el libro "Las Grandes Batallas Navales"; el apasionado relato de Benito Pérez Galdos en "Trafalgar" y la novelización de Arturo Pérez Reverte en "Cabo Trafalgar", nos retratan con un rico lenguaje marineramente el carácter y el orgullo del español, con toda su pasión y vehemencia; nos dejan asombrados con su descripción de las maniobras a vela y nos colocan en medio del fragor del combate, junto a los hombres que lucharon en ese infierno de cañones, hierros y astillas, palos que se desploman entre madejas de jarcia, velas, motones; fuego, gritos,

valor, coraje y maledicencias; todos estos autores, incluyendo a la detallista Carola Oman en su libro "Nelson", nos sitúan en una época gloriosa donde se manifiestan caracteres, liderazgos, dudas, temores y valentías, sangre, mutilaciones; heroísmos y gestos sublimes que el amor a una patria y el sentido del deber hacen aflorar.

Retrocedamos ahora 200 años hasta ese enfrentamiento desigual, entre una flota ansiosa de entablar combate, profesional, ruda, disciplinada y con años de aguardar con paciencia y sacrificio; siempre en la mar, siempre tras la presa; comandada por un Almirante victorioso, audaz, innovador, con el aura de su toque magistral y su hermandad de Capitanes que eslabonaba talentos, que cobijaba la lealtad, la admiración y la confianza de ese grupo de Almirantes y Capitanes que le seguirían en pos de la victoria; cuyo Segundo Comandante, el tenaz, astuto, taciturno, disciplinario y gran marineramente que fue Collingwood y la otra, la infortunada Flota Aliada que privilegiaba la huída; que no estaba integrada por afinidad, sino por la fuerza, que sin embargo no carecía de valor y entrega, reconocido por los mismos enemigos, pero que le faltaba la identidad y el líder, hombre ya derrotado de antemano, no carente de pundonor, no carente de valor pero presionado, quizá con razón por el gran general que le mandaba; líder que perdió su oportunidad de gloria al no enfrentar por separado a Calder y Cornwallis con su fuerza superior y haber hecho posible el sueño napoleónico de invadir Inglaterra.

Nelson fue advertido de la salida de la Flota Aliada; el 19 de octubre y a las 10:00 hrs., se arrumbó hacia Gibraltar para impedirles la entrada al Mediterráneo. El día 20 ya estaba la flota aliada en formación de línea de fila natural con sus 33 navíos acompañados por cinco fragatas y dos barcasas, con el viento del SW, apreados al Norte y al Oeste para abrirse de la costa y tomar rumbo al Estrecho de Gibraltar. Nelson les esperaba en Cabo Spartel, pero sus fragatas lo reportaron al

norte de la fuerza enemiga, por lo que se arrumbó para encontrarlos. Durante la noche del 20, ambas flotas maniobraron con vientos débiles para obtener o mantener sus posiciones.

A la amanecida del día 21, los ingleses avistaron a la flota de Villaneuve arrumbada al Sur, en formación de cinco columnas, dos de las cuales se encontraban al centro y a barlovento con un total de 12 buques al mando del Almirante Gravina; según otros autores, eran los buques que su comandante de flota había dispuesto para entrar en auxilio de la parte más necesitada de la columna durante la batalla; Villaneuve ya presentía que Nelson trataría de romper la línea y separar a sus grupos. Los 21 buques restantes formaban el cuerpo principal y se encontraban a 12 millas de Cabo Trafalgar; la flota inglesa estaba a la misma distancia hacia el oeste.

Una vez amanecido, Villaneuve ordena formar la línea de combate arrumbados hacia el Sur y por razones aún discutidas, Gravina y sus 12 buques abandonan su posición central de apoyo y se constituyen en la vanguardia, con su buque, el *Príncipe de Asturias* como metalote de proa, alargando aún más una formación ya de por sí vulnerable. A las 08:00 hrs. el Almirante francés, calculó que era imposible evadir el combate y ordenó un giro simultáneo de 180°, a fin de dejar Cádiz a sotavento para refugiarse en caso de que las condiciones del combate lo requirieran. Esta maniobra fue realizada de manera torpe, según Mahan, quedando Gravina detrás de la retaguardia, como reserva. Cuando se completó la maniobra a las 10:00 hrs., la formación estaba desordenada, habiendo quedado claros y buques fuera de posición a sotavento de la línea. Ante esta situación, Villaneuve le vuelve a ordenar a Gravina que se coloque con su grupo a barlovento, listo para auxiliar al grupo central en el que estaba el *Bucentaure*, buque insignia de la flota, ya que según la posición de las dos columnas de los ingleses, al centro se dirigía el ataque principal. La realidad era que una columna, la de Nelson

atacaría al centro y la de Collingwood a la retaguardia. La esencia del plan era aislar a 12 buques enemigos con 16 ingleses y el resto de la flota cubriría a los que desempeñaban esta operación evitando el apoyo a los buques cercados. La destrucción de la retaguardia sería tarea de Collingwood y Nelson con 12 buques de línea, prevendría que se apoyara al centro de la línea aliada, que él mismo atacaría, dejando a la vanguardia al mando del Almirante Dummonoir, fuera de la batalla.

Hay historiadores que sostienen que la Vanguardia aliada, temerosa (por una finta que hizo Nelson, cayendo a babor, antes de dar su caída final a estribor sobre la popa del *Bucentaure*) de que la columna inglesa fuera a cruzarles la "T", cargaron todos los palos, separándose considerablemente del centro de formación. Grave quedó su situación cuando comprobaron que Collingwood ya se enfilaba entre el *Santa Ana* de Alava y el *Indoptable*, y Nelson hacia la popa del *Bucentaure* de Villaneuve y la proa del *Redoutable* del Capitán Lucas. Aunque la formación de Nelson carecía por falta de buques, de un tercer grupo, sí garantizaba el impacto continuado de una concentración de fuerzas, que de mantenerse, sin duda lograría la penetración, la separación y el envolvimiento del grupo atacado.

Fue así que a las 12:00 hrs. del día glorioso y fatídico 21 de octubre de 1805, las dos flotas en formación de combate; la aliada con sus grupos aún desordenados y dispersos, con rumbo Noreste los primeros dos, el de Dummonoir y el de Villaneuve y aproximadamente al Norte los dos restantes, el de Alava y el de Gravina; la inglesa con sus dos columnas separadas una milla, una de la otra, avanzando hacia el Noreste, pero arrumbados al Estenoreste, enfiladas hacia sus respectivos blancos. La brisa débil del Oeste Noreste les daba una velocidad de entre 3 y 1.5 nudos. Nelson había ordenado que una vez recibidas sus instrucciones generales, Collingwood tendría e

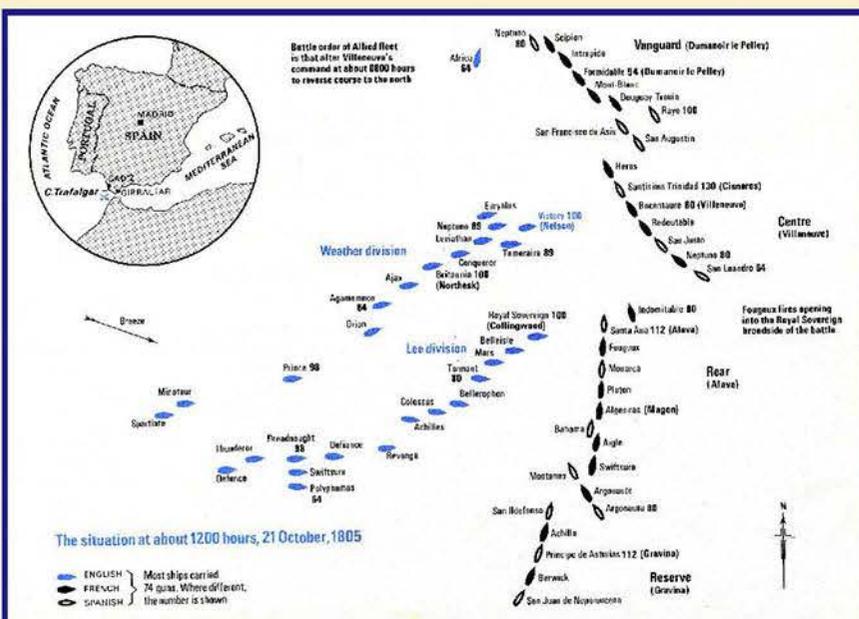
mando total sobre su columna. A esa hora, mientras Collingwood ya soportaba la furia de los cañones Aliados, la banda de música en la toldilla del *Victory* entonaba aires marciales y patrióticos como el himno nacional, "Rule Britannia" y "Britons Strike Home"; la famosa señal de "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber" ya había sido izada por el Teniente Pasco y recibida con júbilo y algarabía en cada uno de los buques de la flota; el *Royal Sovereign* adelantado en su columna, había estado bajo el fuego enemigo desde las 11:40 hrs., cuando el primer disparo de la histórica batalla se originó en el *Fougeaux*, seguido por los cañonazos del colosal *Santa Ana* y otros cuatro buques más. Al pasar por la popa del *Santa Ana* el *Royal Sovereign* descargó una andanada que mató a 400 tripulantes y el *Belleisle* entró en su apoyo y 10 minutos después el *Revenge*. A popa del *Santa Ana* quedaron 15 buques aliados que fueron atacados a discreción logrando los ingleses envolverlos y a la postre destruir el centro y parte de la retaguardia. De los 16 buques aliados del grupo central, incluyendo al *Santa Ana*, 12 fueron tomados o destruidos.

cañoneo enemigo durante 20 minutos sin poder responder el fuego. Con el mesana cercenado, las velas en jirones, gobernado desde timonería, el *Victory* penetró a popa del *Bucentaure* de Villaneuve, largándole una andanada al igual que había hecho el *Royal Sovereign* con el *Santa Ana*, también con efectos devastadores. Se fue sobre el enjambre de palos y velas de los buques franco-españoles que se compactaban en defensa del buque insignia, entre ellos, el *Redoutable*, de donde saldría la bala de mosquete que segaría la vida del héroe. Alrededor de las 13:35 hrs., cayó de rodillas el gran Almirante, con la espina dorsal atravesada. Otra vez es oportuno citar a Carolina Oman ya que en su libro describe a detalle la agonía y muerte del Almirante inglés.

Antes de caer herido, Nelson había previsto la orden de fondear al término del combate, ya que se avecinaba un temporal que pondría en riesgo las presas obtenidas y los mismos buques de la flota. Esa señal ya no fue izada en virtud que Hardy, el Capitán del *Victory*, compañero en todos los combates de Nelson, amigo entrañable de éste, consideró imprudente

imponérsela a Collingwood al tomar el mando. Nelson seguía el curso del combate desde la cubierta inferior donde lo habían colocado, confiado en que la doctrina, el plan de batalla y la natural combatividad de Almirantes, Capitanes y dotaciones en general, lograrían el objetivo final que era la aniquilación de la Flota Aliada.

Dos horas después de iniciado el combate, la flota de Villaneuve había sido cortada en dos; la retaguardia cercada y en proceso de destrucción; el *Bucentaure*, el *Santísima*

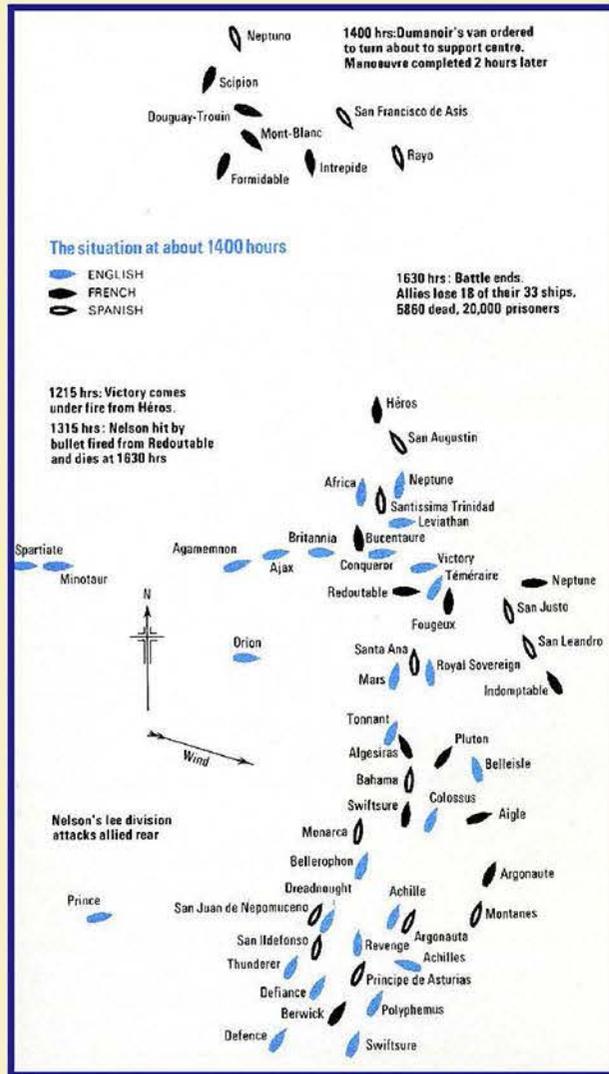


Una hora después entró en acción el *Victory*, habiendo antes soportado los embates del

Trinidad y el *Redoutable* prácticamente reducidos; 10 navíos a proa del *Santísima Trinidad*, aún

no habían entrado al combate, en parte por encontrarse dispersos, con un viento débil que dificultaba la maniobra, tres de ellos fueron interceptados, elevando a 18 buques las pérdidas de los aliados.

arrumbaran tras él hacia Cádiz; cinco buques españoles y cinco franceses le siguieron; los dos últimos combatientes al verlos alejar se rindieron; en tanto, Dummanoir huía con cuatro buques de línea sin presentar combate.



A las 16:45 hrs., 15 minutos después de la muerte de Nelson, quién ya había sido notificado de su gran victoria, Gravina, a bordo del *Príncipe de Asturias* que había combatido junto con Churrua en la retaguardia con graves pérdidas y daños, ordenó a los buques, que aún no arriaban banderas, que se le incorporaran y

Tal como había pronosticado el Almirante victorioso, la tormenta reventó y con ello todos los buques iniciaron otra lucha, pero esta vez en contra los elementos. La mar arbolaba y algunos buques que remolcaban a sus presas, tuvieron que fondearlas o largarlas y maniobrar para no aconcharse sobre la costa. El día 22 el *Bucentaure* con Villaneuve a bordo se embarrancó fuera de Cádiz y el *Redoutable* su fiel guardian y bravo combatiente, se hundió a popa de su captor, con 150 tripulantes. El día 23, Gravina con cinco barcos, intentó rescatar en un acto de bravura y pundonor, a algunos buques cautivos, logrando liberar a dos, mismos que destruye y pierde tres que se fueron sobre la playa con grandes pérdidas de vidas; dos de los cautivos, por las condiciones de la mar, fueron regresados por los ingleses a sus tripulaciones y arribaron a la postre felizmente a Cádiz. Collingwood ordenó que algunos de los cautivos fueran destruidos, otros se vararon y sólo cuatro llegaron a Gibraltar.

De los 33 buques de línea aliados que zarparon de Cádiz el 20 de octubre, 11 quedaron como cascos inhabilitados, los cuatro que huieron con Dummanoir, se encontraron con un escuadrón similar al mando de Sir Richard Strachan el 4 de noviembre, un día antes del arribo del cadáver de Nelson a Greenwich, en las proximidades del Cabo Ortegale y fueron capturados; ningún buque de la Flota Aliada que participó en la gran batalla, volvió a combatir. Los ingleses no perdieron un sólo barco; se dispo cualquier amenaza de invasión y la Marina de su Majestad Británica dominó los mares y propicio desarrollo, seguridad y bienestar al Reino Unido por más de un siglo; sin embargo, el luto por Nelson aún continúa.

APUNTES SOBRE EL PASO DE **FRANCIS DRAKE** POR LA COSTA OCCIDENTAL AMERICANA



Por: José Eduardo CAVANI RIOS¹

(Segunda y última parte)

El Viaje

La partida se programó para el 15 de noviembre de 1577, desde el puerto de Pymouth. Sin embargo, las condiciones climáticas dilataron la salida para el 13 de diciembre. De este punto Drake, con rumbo a las Canarias, dobló el Finesterre y terminó en Mogador, donde construyó una pinaza.

En su paso por la costa africana se encontró con buques de pesca y cabotaje de nacionalidad portuguesa y española, a los cuales decidió apresar. Asimismo, cuando se encontraba en Cabo Verde captura al navío portugués *María*, que llevaba un buen cargamento de mercaderías, entre vinos y telas, desde Oporto hacia el Brasil.

Este barco se encontraba al mando del navegante portugués Nuño da Silva, dotado de una amplia experiencia en esta clase de trayectorias y que le sería de gran ayuda durante los 15 meses antes de su liberación en las costas mexicanas. A estas alturas del viaje y sin ánimos de seguir encubriendo su verdadera trayectoria dirige su rumbo hacia el Brasil. Allí llega el 5 de abril de 1578, cerca de Porto Alegre.

Después se va rumbo a Río de la Plata donde, el 14 de abril, tuvo contacto con algunos nativos del lugar y se avitualla durante 15 días, al mismo tiempo que exploró el estuario de esta zona, y luego la Bahía de las Focas.

Antes de llegar al Estrecho de Magallanes decide fondear en la Bahía de San Julián, donde se ve obligado a tomar dos decisiones importantes: Desaguar tres navíos para aprovisionarse de leña con que aplacar el intenso frío y, con un juicio sumario llevado a cabo por un tribunal de 40 oficiales y caballeros, ordenar el 2 de julio, la decapitación de su amigo cercano Thomas Doughty, acusado de conspirar en su contra.

Esta decisión fue duramente cuestionada en Inglaterra, y al parecer se le intentó abrir un juicio en su contra por estos hechos. La cuestión es que

Drake necesitaba de este acto “simbólico” para mantener la cohesión de toda su tripulación entorno a él, más aún con las dificultades que se venían.

“¡He aquí el fin de los traidores!”, es una frase suya que resume la real dimensión de esta decisión. No hay que olvidar, sin embargo, que Doughty escogió, pese a la insistencia de otros tripulantes, la muerte antes que regresar a Inglaterra a enfrentar otro proceso parecido o aceptar ser abandonado en una isla con víveres para una semana.

Al final de todo esto, el 20 de agosto de 1578, parte con el resto de su flota de buques: *Pelican*, *Elizabeth* y *Marigold*. Antes de cruzar el Estrecho ya llevaba explorando las costas de la Patagonia alrededor de 10 semanas. Al final de esta tarea las naves se pierden de vista volviéndose a encontrar al Norte en el puerto deseado, para luego cruzar ya el Estrecho de Magallanes en 16 días.

A estas alturas llevaban alrededor de nueve meses de viaje. El recorrido del Estrecho, en este tiempo tan breve, a diferencia del que realizó Magallanes, lo hace partiendo desde los cabos Virgen María y Victoria hasta otro cabo: el Deseado, junto a un grupo de islas que denominó Las Elizabethides, al suroeste de la Tierra del Fuego.

El haber hecho este trayecto suscitó una gran alegría entre los navegantes que durante su recorrido dieron nombre a tres islas: Elizabeth, Bartholomew y St. George. Drake decide rebautizar el *Pelican* con el nombre de *Golden Hind*, y dirigirse con rumbo norte. Era el 30 de octubre de 1578. Desde la Boca del estrecho recorren juntos unas 70 leguas hasta que una tempestad -que tuvo como preludeo un eclipse de Sol- los empuja al Sur durante tres semanas.

Al final de esos días dramáticos. Drake se percató que los barcos *Marigold* y *Elizabeth* no se encontraban a la vista. Él hace todo lo posible por ubicarlos, pero sus intentos son infructuosos. El primero de ellos simplemente desapareció, mientras que el segundo se vio -luego de esperar algunos días en una isla más al sur- obligado a volver a Inglaterra para dar parte de lo sucedido.

El 25 de noviembre se acerca a la Isla de Mocha, en donde junto a 11 marinos logra que los indios le obsequien ovejas, mazorcas de maíz y algo de yuca. Luego intenta por segunda vez, hacer contacto con los nativos, siendo recibidos con hostilidad. Esto le obliga a dirigirse hacia Quintero, en la costa chilena, en donde un indígena que se dedicaba a la pesca le advierte de la presencia de un navío en el Puerto de Valparaíso.

Ese mismo año, el 5 de diciembre, en Valparaíso apresaron un barco que llevaba 1,770 botijas de vino, oro valorizado en 25,000 pesos y una cruz de esmeraldas. Además de profanar la iglesia del puerto y apropiarse de sacos de harina. No obstante, recién el 14 de enero de 1579, sale de este puerto un barco de aviso, que arriba al Callao dos semanas después de Drake.

Después de lo sucedido en Valparaíso, el navegante británico decide seguir rumbo a Coquimbo, y cerca de este lugar esperar una semana a que los demás navíos (*Marigold* y *Elizabeth*) le den alcance.

Enterado de su cercanía a esa zona, alrededor de 500 vecinos de Coquimbo decidieron darle alcance y defender sus propiedades, aunque no se descarta que antes haya atacado y saqueado *La Serena* (Lecuona)



en latitud 29° 54'5, ubicada en esa misma zona. Ante esto Drake dirige su mirada hacia Tarapacá, específicamente a la Bahía Salada, cerca de Copiapó, para poder carenar y armar el *Golden Hind*, así como armar una de las pinazas.

Para entonces, 9 de febrero, Drake sabía que ya no contaba con sus compañeros de los otros barcos y que muy probablemente tendría que librar algún enfrentamiento con la escuadra española. Cabe señalar que es en esta Bahía donde sus hombres astutamente se apropiaron de 13 barras y 300 libras en plata de dos españoles.

A su llegada a África, Francis Drake apresó dos buques, uno de los cuales es destruido. De esta acción consigue un botín consistente en cerca de 300 botijas de vino, 37 barras de plata y una caja de reales. Continúa la travesía, y al acercarse a Arequipa ataca la caleta de Chili. Para entonces, los lugareños envían un emisario al Virrey Toledo.

Rumbo al Callao, Drake se entera de la salida de un barco hacia Panamá con un cargamento considerable de plata. Este era *Nuestra Señora de la Concepción* (conocido vulgarmente como Cacafuego) propiedad del Capitán San Juan de Antón, el cual le llevaba al *Golden Hind* dos días de ventaja.

Francis Drake y su barco se presentan sigilosamente en el Callao a las 11 de la noche del 13 de febrero, cuando la ciudad aún dormía sin enterarse del acercamiento del corsario británico. De primera intención, ordena se corten las amarras de los 12 barcos que se encontraban en la rada chalaca.

Luego captura una nave que venía desde Panamá, propiedad de Alonso Rodríguez Batista, para tomar posesión de la mercadería contenida en ella. Para entonces la ciudad se

encontraba avisada de su presencia causando un gran alboroto y la solidaridad de los negros con el marino extranjero, ya que vieron una posibilidad de liberarse del yugo español, al igual que los indios en Chile.

Enterado de todos los hechos que se venían suscitando el Virrey Toledo intenta armar una pequeña fuerza para contrarrestar los ataques de los británicos, mientras tanto ordenó a los habitantes de la ciudad prender mecheros en las ventanas para hacerles suponer que se encontraban con los arcabuces listos. El plan resultó.

Drake, que gustaba usar el factor sorpresa para evitar la muerte de sus hombres (ya diezmados por las tempestades) decide seguir su rumbo más al Norte para dar alcance al barco *Nuestra Señora*, y de esta forma no arriesgarse en una operación de desembarque que requería mayor cantidad de armamento. Sin embargo, por un momento, ambas fuerzas se miraron frente a frente sin disparar un tiro. Las versiones señalan que era porque en el Callao no había “ni un gramo de pólvora”.

En su recorrido de “persecución” pasa por Paita (en cuyo puerto se apodera de un pequeño barco), Puerto Santa Elena y Guayaquil. Hasta que se da cuenta que la idea de retirarse prontamente del Callao rindió sus frutos cuando a la altura del Cabo de San Francisco, cerca de Ecuador, el *Golden Hind* alcanza al mencionado barco español. Eran las nueve de la noche del 1° de marzo, *Nuestra Señora*, por la poca artillería que llevaba, ofrece una mínima resistencia.

El botín no podía ser mejor: esmeraldas, perlas, joyas, arcas repletas de monedas, barras de plata y tejos. Todo con un valor estimado de 360,000 pesos (900,000 libras esterlinas). Lo único que quedaba ante este hecho afortunado, luego de transferir



durante seis días todas estas riquezas, era regresar a Inglaterra lo más pronto posible.

Desde entonces decide buscar al norte el Estrecho que se suponía debía conectar el Pacífico con el Atlántico, evitando pasar por Panamá. El regreso por el Sur estaba descartado, ya que presumía que el Virrey Toledo estuviera esperándolo con una flota o bloqueándoles la salida por el Estrecho de Magallanes.

Para marzo, lo encontramos bordeando el litoral de Costa Rica en donde, apresó el buque *Espíritu Santo*, a la altura de Guatemala. Era tanta la carga que para entonces llevaba a costas el *Golden Hind* que en su tripulación hubo el temor de que se hundiera.

Luego, en las costas mexicanas, específicamente en Huatulco, del 13 al 16 de abril se dedica al saqueo, liberando al mismo tiempo, a todos los prisioneros españoles, además del piloto Nuño da Silva, y dos frailes. A partir de aquí no hay un acuerdo de cuál fue el rumbo exacto que tomara el *Golden Hind*.

En Acapulco, se repite la misma situación. Y además, cargaron suficiente agua para una larga travesía. Aunque fue un acto loable de su parte la liberación de las personas apresadas, esto expuso a las víctimas a los juicios frente a tribunales españoles, con las drásticas consecuencias que esto implicaba. Por ejemplo, Da Silva fue acusado de hereje ante la Inquisición.

Finalmente, se dirige a la Bahía de San Francisco de California. Lugar en donde repara su navío y le da el nombre de *Nueva Albión*. Más adelante, estando en latitud de 48° Drake abandonó la idea de salir por un estrecho. El frío clima y la impresión que le daba que el Continente Americano se juntaba al asiático conforme iba avanzando, lo impulsaron a

adoptar una nueva ruta, tomando como ayuda las cartas de navegación antes apropiadas.

Para esto descendió 10 latitudes, alcanzando nuevamente San Francisco. Repara el *Golden Hind* e inicia el viaje de regreso el 23 de julio de 1579. Pasa por las islas Palau (Micronesia), Las Marianas, Mindanao, Ternate (en noviembre), Malucas, Timor, Java (en marzo de 1580), Cabo de Buena Esperanza (en mayo) y Sierra Leona, para finalmente, arribar a Plymouth el 13 de septiembre de 1580.

A modo de conclusión

Cuando el Virreinato del Perú y el de Nueva España se consolidaron tuvieron dos serias amenazas: Los enfrentamientos directos con las flotas de otras potencias, así como con los corsarios, y actos ilícitos aislados de personas que saqueaban por ambición propia los territorios españoles: la piratería.

Sin embargo, aparece Francis Drake, un navegante inglés, que ha recibido todos los apelativos: negrero, corsario, bucanero y pirata, entre otros. Lo curioso del caso es que el nombre que tuvo Drake al servir a la Corona inglesa era de navegante y hasta de corsario; sin embargo, la actividad que realizaba podría semejarse a la piratería.

Al parecer a Drake nunca le interesaron las formas ni los apelativos. Lo que de pronto arrastró su interés era vengar la afrenta recibida de los españoles, (a quien no guardaba mucha consideración ni por cuestiones religiosas), y conseguir la fortuna que necesitaba para ganar el título de Caballero en los ricos territorios de América del Sur.

Cuando regresó a Inglaterra pudo ver coronado su esfuerzo. Rico y famoso fue nombrado Caballero. Consiguió el respaldo de la Reina y un alto cargo en la Armada

Británica; mientras tanto Isabel I hábilmente disipaba las tensiones que el paso de Drake había causado en la Corona española.

El Monarca español decidió, crear la Armada del Sur, y fortalecer la seguridad de

sus dominios, en especial en el Callao. Mientras que Inglaterra, de acuerdo con algunas versiones, pudo con lo recaudado liquidar su deuda externa e iniciar la implementación de su capacidad naval.

Bibliografía recomendada:

Bouroncle Carreño, Alfonso. *De Colón a nuestros días, Quinientos años después*. Lima. Literatura y Arte, 1992, 330 p.

Bradley, Peter T. *British Maritime Enterprise in the New World. From the late tisteenth to the Mid-Eighteenth Century*. New York. Edwin Mellen Press, 1999, 660 p.

Bradley, Peter T. "La Armada del Mar del Sur durante el Siglo XVIII. Resumen de sus intervenciones y estudio de las repercusiones a corto y largo plazo". En: *Derroteros de la Mar del Sur*. Año 4 (1996), Núm. 4, p 31-41.

Bradley, Peter T. y Teodoro Hampe Martínez. *Compendio Histórico del Perú. Tomo II, Siglo XVI-XVIII*. Lima, Milla Batres, 1993. 560 p.

Corbett, Ll. M., Julian S. (Ed.) *Paper relating to the Navy during the Spanish war (1585-1587)*. Volumen XI. London: Navy Records Society, 1898, 363 p.

Davidson, George. *Francis Drake on the Northwest Coast of America in the year 1579. The Golden Hind did not anchor in the bay of San Francisco*. Washington, D.C.: Transactions and Proceedings of the Geographical Society of the Pacific, 1908. 114p.

Busto Duthurburu, José Antonio del, *Historia Marítima del Perú. Siglo XVI*. Tomo I, Volumen II, Lima: Ausonia, 1973, 665 p.

Busto Duthurburu, José Antonio del, *Enciclopedia Temática del Perú. Conquista y Virreinato*. Lima: El Comercio, 2004, 191 p.

Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú, *Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú*. Lima: Dirección de Intereses, 1998, 62 p.

González-Aller Hierro, José Ignacio. "La Presencia de Drake y Cavendish en la Costa Americana del Pacífico Sur". En: *Derroteros de la Mar del Sur*. Año 2 (1994), Núm. 2, p 25-42.

Marsden, R.G. (Editor). *Documents relating to law and Custom of the sea*. Volumen I (A.D.1205-1648). London: Navy Records Society, 1915, 561 p.

Martínez-Hidalgo y Terán, José M. (Dirección). *Enciclopedia General del Mar*. Segundo Volumen (Can-D). Madrid-Barcelona, Garsiga, 1957.904p.

Mulhall, M.G. *The English in South America*. 64 p.

Núñez, Estuardo. *Viajes extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos*. Lima: Concytec, 1989, 751 p.

The New Enciclopedia Británica. Volumen 5 (Macrop/Edia). 15 Th Editions, 1976, 1138 p.

Trevelyan, G.M. *History of England*. Volumen II: The Tudors and the Stuart Era. New York: Doubleday & Company, 1954, 320 p.

Valdizan Gamio, José. *Historia Naval del Perú*. Tomo I. Limas: Dirección General de Intereses Marítimos, 1980, 296 p.

Williams, Neville. *The Sea Dogs. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*. New York: Macmillan Publishing Co., Inc, 1975, 278 p.

Fuentes Internet

<http://www.nautigalia.com/marinosybarcos/piratas/drake/>

http://sirfrancisdrakehistory.net/oage_4/

<http://www.men.org/2/osecler/vov.htm>The Voyage

<http://www.men.org/2/osecler/bio.htm>

<http://www.mgar.net/var/fdrake.htm>

<http://www.biografiasyvidas.com/biografiaa7d/drake/htm>

<http://www.fordham.ed/halsall/mod/1580Pretty-drake.html>

<http://www.whalecove.com/drake2.html>

<http://www.nmm-ac.uk/server/show/conWebDoc.140>

Ilustración del rostro de Francis Drake, tomado de la Enciclopedia Encarta 2003.

Mapa de los continentes, tomado del Atlas Geográfico Universal y de México. Ed. Océano. Edición 1999.

LA BATALLA DE TSUSHIMA

Por: *Almirante C.G. DEM. (ret.)*
Agustín FLORES GONZÁLEZ

(Segunda y última parte)

Como el 31 de marzo Makarov se hundió con el Petropavlovsk, el Zar decidió que Zinovi Petrovich Rozhstvenski se pusiera al mando del segundo Escuadrón del Pacífico y lo condujera al lejano Oriente.

Togo Heihachiro procedía de una antigua familia de guerreros, recibió la educación propia de su rango, adquirió dominio de la caligrafía y las obras de Confucio. A los ocho años sorprendió a todo el mundo con su pericia con la espada.

Tras iniciarse como artillero, lo mandaron a recibir entrenamiento naval a Inglaterra donde fue asignado al barco escuela Worcester, en Plymouth. Posteriormente, recibió la orden de permanecer en Inglaterra para vigilar la construcción de un nuevo buque de guerra japonés.

La Armada japonesa debutó en la guerra contra China, en 1894-1895. Togo participó en la campaña con gran distinción. Entre sus proezas se contaba la ocupación de las islas del Archipiélago de Pescadores, situados en medio del Canal de Formosa. Fue ascendido. Cuando llegó a Contralmirante había conseguido el respeto de sus subordinados, y una buena reputación ante sus superiores, pero no fama. La fama le llegaría más tarde, gracias a la guerra con Rusia.

Zinovi Petrovich Rozhstvenski, cuando tenía casi 16 años, ingresó en la academia naval donde se convirtió en uno de los mejores estudiantes, se graduó con honores, y se incorporó a la flota del Báltico. Durante un tiempo, navegó

en barcos mercantes armados, y posteriormente fue consignado Comandante de la flota búlgara -luego de que Rusia derrotó a Turquía y se constituyera una Bulgaria independiente, de la cual San Petersburgo aprobó su Constitución-.

Fue nombrado Comandante en el crucero Vladimir Monomaj, y zarpó hacia Rusia. La noche del 24 de enero de 1895, el Zar ordenó a la escuadra del mediterráneo trasladarse al lejano Oriente con tanta rapidez como fuese posible; Japón estaba aplastando a China, y había que proteger los intereses rusos en Manchuria.

El Vladimir Monomaj fue el primer barco que zarpó del Pireo. A Rozhstvenski sólo le llevó dos días preparar su buque para una travesía transoceánica. Al poco tiempo llegaron el resto de los barcos al lejano Oriente, y comenzaron a patrullar las aguas costeras de China, afortunadamente Japón se rindió ante la presión occidental y el conflicto se desactivó.

En julio de 1902, el Káiser Guillermo, visitó Rusia, y Nicolás eligió la unidad de Rozhstvenski para que exhibiera sus habilidades. La práctica de artillería duró todo el día y el Káiser puso por las nubes a Rozhstvenski cubriéndolo de elogios. Después de ese ejercicio, el Zar mostró intenso agrado por el Almirante, se sentía muy complacido de que hubiera impresionado tan bien al Káiser. En marzo de 1903, lo designó Jefe del Estado Mayor Naval.

La inminente guerra en el lejano Oriente había sido durante varios meses la principal pro-

cupación de Rozhestvenski. Desaprobaba el empleo de Port Arthur como base y sugirió trasladar la flota a otro lugar. Pero, por supuesto, ya era demasiado tarde. Sin embargo, en cuanto se produjo el ataque japonés, Rozhestvenski se ofreció voluntariamente para viajar a Port Arthur con refuerzos. Aunque existía cierta confusión los primeros días durante el ataque, se creía que Port Arthur contaba con un Almirante muy capaz, Makarov.

Después, el 31 de marzo Makarov se hundió con el Petropavlovsk. El Zar decidió que Rozhestvenski se pusiera al mando del segundo Escuadrón del Pacífico y lo condujera al lejano Oriente.

La travesía del Báltico hasta el Mar Amarillo, a través de medio mundo, se prolongaría durante meses, iniciando la ruta con una serie de imprevistos, siendo el primero el enfrentamiento en Dogger Bank que era una de las áreas pesqueras más apreciables de Europa.

Debido a la tensión que traía la escuadra, ya que suponían que había torpederos japoneses en la zona, en la media noche del 7 de octubre Rozhestvenski creyó ver un torpedero acercándose al buque insignia por lo que ordenó disparar sobre él; habiéndolo hundido. No obstante, el blanco había sido una flotilla de pesqueros ingleses.

El Almirantazgo británico reaccionó de inmediato enviando hacia Vigo la escuadra de base en Gibraltar que se apostó en las inmediaciones para evitar la salida de la flota rusa.

La tensión internacional llegó a ser enorme, porque se temía que no se pudiera evitar un enfrentamiento de impredecibles consecuencias. A lo largo de varios días se sucedieron los contactos y gestiones diplomáticas al más alto nivel, hasta aceptar como solución el otorgar 65,000 libras oro de la época como indemnización, la cual fue aceptada por el gobierno de Londres.

Cuando los rusos zarparon del puerto de Vigo se hallaron escoltados por un poderoso escuadrón de cruceros británicos, los cuales con sus precisas maniobras asombraban, a la vez que humillaban a los rusos, Rozhestvenski le comentó a su plana mayor, que observaba las evoluciones: "Ese es un verdadero escuadrón; y esos son verdaderos marinos; A bordo del Kinaz Suvorov, un oficial expresó abiertamente ante los hombres formados que era una lástima que ambas flotas no se enfrentaran ahí mismo. Cuando se le preguntó que quería dar a entender con ello, contestó que esa batalla les ahorraría todas las molestias de tener que darle la vuelta al mundo para ser hundidos.

El destacamento de Rozhestvenski llegó a Tánger a las 1500 del 21 de octubre y el Almirante ordenó inmediatamente que la flota se dividiera en dos grupos antes de la caída de la noche. Él mismo conduciría su destacamento, formado por los buques de guerra más nuevos y algunos otros en buen estado, alrededor del cabo de Buena Esperanza; y el Almirante Felkersam llevaría cinco barcos de guerra, más viejos y varios transportes, a través del Canal de Suez. Ambos destacamentos se encontrarían en Madagascar.

Al mismo tiempo a los rusos les llegaron las noticias de Port Arthur y de la destrucción del primer escuadrón del Pacífico, lo que significaba que el segundo escuadrón del Pacífico iba a tener que enfrentarse sólo a los victoriosos japoneses. Otro golpe sobrevino con la noticia de que se estaba mandando un tercer escuadrón del Pacífico consistente en los buques que el Almirante se había negado aceptar.

En estas circunstancias el escuadrón fue ejercitado hasta que los hombres llegaron a punto de caer exhaustos. Se les mantuvo ocupados, pero nada se logró en cuanto a eficiencia operativa. El buque insignia Kinas Suvorov por ejemplo, sólo hizo un blanco durante su práctica de artillería y éste fue sobre el puente remolcador de blancos: Dmitri Donskoi.

Bajo estas condiciones el escuadrón zarpó para la parte más difícil de su travesía: atravesar el Océano Índico, pasando por largo de Singapur y hacia el Norte, hasta la Indochina Francesa para llegar al abrigo y al carbón que les esperaba en la Bahía de Cam Rahm.

A los siete meses exactos, del día que había partido de Rusia, el segundo escuadrón del Pacífico zarpó hacia el Norte, desde la Bahía de Cam Rahm para enfrentarse a la flota japonesa y ser destruido en la batalla de Tsushima.

Rozhestvenski lideraba una Armada de 50 embarcaciones. Él mismo estaba al mando de la primera unidad acorazada, formada por el Suvorov, el Alejandro III, el Borodino y el Orel. La segunda unidad acorazada, los buques de guerra Osliabia, Sisois, Navarin, y el crucero acorazado Nagimov; la tercera unidad acorazada con cuatro buques de guerra más viejos, el Nicolás I, Apraxin, Seniavin y Ushkov.

Los cruceros estaban organizados en dos destacamentos, el Olec, Aurora, Donskoi, El Vladimir Monomay, el Rion, el Dniener, y la segunda unidad, el Svetlana, Kuban, Terek y el Ural. Los torpederos se agrupaban en dos unidades, la primera incluía a los cruceros de reconocimiento Zhemchuy e Izumrud, además de los buques transporte, y los dos buques hospital, el Orel y el Kostroma.

La Armada de Rozhestvenski era una de las flotas más grandes que se hubiera reunido en el mar, pero no por eso era superior a la de Togo. Los rusos tenían más buques de guerra, pero Togo era más fuerte en torpederos y cruceros. Los barcos de Rozhestvenski tenían más artillería pesada; los barcos japoneses eran superiores en cuanto a artillería liviana.

La mayor ventaja de Togo era la velocidad. El Almirante que poseía los barcos más veloces era el vencedor; la artillería pesada de los rusos no había sido probada, los artilleros carecían de

práctica y las municiones eran escasas. El 99 por ciento de los hombres de Rozhestvenski jamás habían escuchado un cañoneo, por no hablar de un barco yéndose a pique; la flota de Togo había pasado el último año en combate, tenía todas las municiones imaginables y sus obuses rellenos con shimosa eran mucho más potentes que cualquier otro que existiera.

A primera hora del 27 de mayo, la fuerza principal de Togo se encontraba aún en la Costa Sur de Corea. A las 0645 la fuerza principal de Togo había levado anclas, pero el Comandante en jefe de las fuerzas japonesas no se apresuró a llegar al estrecho de Tsushima. Primero quería que Rozhestvenski entrara al cuello de botella. Los rusos no debían ver aún la flota japonesa.

Togo había esperado a Rozhestvenski durante casi un año, hasta la caída de Port Arthur, el Almirante japonés había estado muy preocupado por el diezmado, pero aún así imponente, primer escuadrón del Pacífico. Una vez que lo aniquiló, Rozhestvenski se había convertido en su único adversario.

Así como Nelson 100 años antes había izado a bordo del Victory en la batalla de Trafalgar, su famosa señal "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber," Togo izó su señal "El destino del Imperio depende del resultado de esta batalla. Debemos hacer todo lo que podamos."

Togo viró con rumbo Sur-Suroeste, pero no habían avanzado mucho cuando los rusos aparecieron repentinamente, un poco a estribor.

Ahora era posible ver las líneas rusas. Encabezando la columna de estribor los cuatro buques de guerra, eran enormes y reducían a la insignificancia a todos los otros. El primero era el Suvorov con Rozhestvenski en el puente.

A las 1205 el escuadrón cambió su curso hacia el Noroeste. Estaban en la mitad del estrecho de

Tsushima. En ese momento Rozhstvenski vio varios barcos enemigos, cruceros livianos japoneses acompañados por torpederos. El Almirante ordenó reagruparse. Creyó que necesitaba una formación, más imponente para hacer frente a la fuerza principal de Togo. Decidió que sus buques de guerra se formaran en una sola fila, lado a lado; esta formación exigía una maniobra rápida y precisa.

Los primeros cuatro buques de guerra, El Suvarov, el Borodino y el Orel la ejecutaron satisfactoriamente, pero el Alejandro viró en dirección equivocada. El Almirante canceló la maniobra, pues quedó una formación muy precaria y no quedaba más alternativa que volver a formar una línea de fila natural. Para eso, necesitaba al menos media hora. Y no le dieron tiempo. A las 1320 a 7 millas al Noreste del escuadrón ruso, aparecieron cuatro buques de guerra y ocho cruceros acorazados. Uno de los buques de guerra era el Mikasa, el buque insignia de Togo.

En cuanto la flota principal de Togo fue avistada, Rozhstvenski permaneció en el puente para poder observar el cambio de formación. Sin embargo, ya sabía que esa súbita maniobra lo había puesto en problemas. Ya no había posibilidades que los rusos enfrentaran a Togo en una buena posición de combate. La fuerza principal de los japoneses se desplazaba hacia babor, cruzando el escuadrón en forma de "T".

Cruzar la línea del escuadrón en forma de "T" era un arma ganadora. La horizontal que avanzaba sobre la vertical de la "T" estaba en posición de descargar sobre la línea rusa todo el poder de su artillería. La línea vertical se encontraba en gran desventaja, ya que sólo los buques de su vanguardia, podían responder al fuego enemigo.

Los otros se veían imposibilitados de hacerlo, ya que sus propios compañeros servían de escudo al enemigo. La "T" permitía que la línea horizontal dañara seriamente, e incluso destruyera, a la vertical en cuestión de minutos.



Sin embargo, cruzar la "T" era una táctica riesgosa para el atacante, en determinado momento de la maniobra, cada barco debía describir un giro completo, lo cual requería permanecer en el

mismo lugar y convertirse en excelente blanco para un enemigo. Hasta que todos los barcos involucrados en la maniobra se reubicaran, el atacante no podía abrir fuego.

Rozhestvenski lo sabía, y ordenó abrir fuego de inmediato. El Suvorov hizo los primeros disparos contra el Mikasa. La hora 1349. Sin embargo, debido a su desafortunada maniobra, los rusos no pudieron aprovechar su ventaja. Sólo tres buques el Suvorov, el Alejandro y el Borodino pudieron participar en la batalla; los demás todavía estaban ocupando sus formaciones de combate.

La posición japonesa se hizo crítica. El buque insignia japonés se encontró bajo fuego cada vez más cerrado, a medida que avanzaba poniéndose al alcance de la artillería de más buques de guerra rusos.

El blanco de la artillería rusa, el Mikasa, no devolvió un sólo cañonazo, primero Togo quería reagrupar su formación de combate.

A las 1352 el Mikasa respondió al fuego, pero casi al comienzo del duelo artillero le alcanzaron con dos impactos de 12 pulgadas y otros dos de seis pulgadas que le causaron 54 bajas, pero no fueron suficiente para averiarlo seriamente.

Los rusos fueron rápidamente aplastados por el fuego de Togo. Estos aún no habían terminado de formar su línea de combate y los barcos de la retaguardia todavía no podían responder al fuego.

A las 1445 el Oslibia ruso comenzó a hundirse, acibillado y en llamas, mientras la nave insignia Suvorov abandonaba la formación con el timón trabado a estribor y Rozhestvenski gravemente herido en su puente de mando acorazado. El Alejandro trató de asumir el mando de la desbaratada formación rusa y lo logró para encabezar una brillante maniobra en la que toda la

escuadra rusa viró 90 grados a babor para emprender la contra marcha. Aquello hubiera permitido a los rusos escapar, pero Togo, intuyó de inmediato la maniobra y contramaniobró para cerrar distancias a toda máquina. Por dos veces más los rusos trataron de escapar del infierno en que se había convertido el mar, pero Togo, supo desbaratar los planes rusos mientras la artillería japonesa disparaba sin tregua sus proyectiles que, o bien impactaban sobre el acero ruso reventándolo, o bien caían al agua, explotando instantáneamente y sembrando las naves de cascote de metrallas que convertía a las naves enemigas en escombros humeantes.

A las 1800 los cruceros de ambos bandos estaban enzarzados en un fiero combate. Rozhestvenski, inconsciente por el dolor de la metralla, incrustada en su cuerpo, era trasladado a un contratorpedero y Togo ordenaba a sus propios contratorpederos que rematasen a los acorazados rusos que ardían en el agua. Los buques Suvorov, Borodino y Alejandro fueron así hundidos, mientras los buques Sissoi, Veliki y Narín ardían



por los cuatro costados con las cubiertas llenas de hombres mutilados por la metralla. Los buques Orel, Apraksin y Senjavin continuaban navegando bajo el fuego enemigo y las llamas propias.

Durante la noche torpedearon al Navarin, al que hundieron y al Sissoi Veliki, Najinov y Monomach que tuvieron que ser hundidos al alba por sus propias dotaciones. Los japoneses apresaron los acorazados Orel, Nicolai I, Apraksin

y Senjavin, naves destrozadas por la metralla y hombres heridos, agotados y sin fuerzas ya, bajo el mando del Almirante Niebogotov, quien se rindió y les dijo a sus hombres: "puedo soportar la vergüenza de la rendición, pero no podría soportar vuestras inútiles muertes sobre mi conciencia".

Los cruceros del Almirante Inquist, al comprender que ya nada cabía hacer, se retiraron a

Manila donde se hicieron internar por los estadounidenses, las restantes naves fueron destruidas, embarrancadas por sus capitanes o internadas en puertos neutrales por los chinos y alemanes. De todas ellas, sólo tres naves consiguieron llegar a Vladivostok: el crucero protegido Almaz y tres contratorpederos.

Hay que hacer mención especial del crucero Izumrud. El 28 de mayo de 1905 se enfrentó a 27 barcos del Almirante Togo. El buque logró salir del cerco de los japoneses, pero después naufragó en la costa rusa.

Rozhestvenski fue capturado gravemente herido y trasladado inmediatamente a Japón donde logró recuperarse de sus heridas.

BARCOS RUSOS

**AÑO DE
BOTADURAS**

**DESPLAZA-
MIENTO**

VELOCIDAD

ACORAZADOS

ALEKSANDR III	1901	13,500	18
BORODINO	1901	13,500	18
OREL	1902	13,500	18
SUVOROV	1903	13,500	18
OSLIABJA	1898	12,600	18
NOKOLAJI	1889	9,600	16
NAVARIN	1891	9,500	16
SISOJ VELIKIJ	1894	9,000	16

GUARDACOSTAS ACORAZADOS

APRAKSIN	1896	4,200	16
SENJAVIN	1894	4,200	16
USHAKOV	1893	4,200	16

CRUCEROS ACORAZADOS

ADMIRAL NACHIMOV	1885	7,800	17,5
DMIGTRIJ DONSKOJ	1883	5,800	15,5
VLADIMIR MONOMACH	1882	5,800	15,5

CRUCEROS BLINDADOS

OLEG	1903	6,800	23,5
AURORA	1901	6,800	20
SVETLANA	1896	3,800	20
ALMAZAN	1903	3,000	19
IZUMRUD	1902	3,100	23
ZEMCUG	1902	3,100	23

Allí recibió la visita del Almirante Togo que le dijo: "La derrota, es un accidente común a todos los guerreros, y no tiene sentido entristecerse por ella cuando hemos cumplido con nuestro deber. Sólo puedo expresar mi admiración por el valor con el que usted y sus marinos lucharon en el reciente combate, y mi admiración personal por usted que siguió adelante con su pesada tarea hasta que fue gravemente herido". A lo que el ruso le contestó en voz baja, "Gracias por haber venido a verme, ante usted, no siento vergüenza de haber sido derrotado".

La batalla concluyó con una auténtica catástrofe. De los 38 buques rusos que tomaron parte en la misma, 21 fueron hundidos (seis acorazados, un guardacostas acorazado, tres cruceros acorazados, dos cruceros pesados, cinco fragatas, un crucero auxiliar y tres cargueros), siete se rindieron y fueron capturados (dos acorazados, dos acorazados guardacostas, una fragata y los dos barcos-hospital que, sin embargo, fueron liberados), y seis se refugiaron en puertos neutrales (tres cruceros en Manila, una fragata y dos cargueros en Shangai).

Sólo tres unidades llegaron a Vladivostok. Los rusos contabilizaron 4,600 muertos y cerca de 6,000 prisioneros; los japoneses, 116 muertos, 583 heridos y la pérdida de tres torpederos. Las diferencias entre las pérdidas humanas y materiales de uno y otro bando eran abismales; mientras la Armada rusa resultó prácticamente triturada y con grandísimas pérdidas de marinos, los japoneses salieron de esta batalla casi indemnes.

La insensata aventura iniciada por Rusia el 14 de octubre de 1904 al enviar la "Segunda Escuadra del Pacífico" desde los puertos del mar Báltico hasta las lejanas islas niponas había terminado con una total derrota que menoscabaría en lo sucesivo el poder y el prestigio del ya tambaleante y débil régimen Zarista.

Sin embargo, los señores de San Petersburgo traicionaron nuevamente a Rozhestvenski a su regreso a la patria para evitar que éste les acusara. Encontraron el modo de procesarlo: el Almirante se negó a decir una sola palabra en su defensa. Rozhestvenski, que tanto había contribuido a la causa rusa, fue condenado a la expulsión del servicio por un motivo increíble: "Por negligencia en el cumplimiento de su deber". Así terminó lo que había comenzado con la orden que recibió "Deberá hundir la flota japonesa, a su regreso será relevado".

Gran Bretaña y los Estados Unidos paliaron la derrota rusa, porque no les convenía una supremacía japonesa en el extremo oriente. Los japoneses habían golpeado tan rápida y duramente, que Rusia pidió negociar un alto al fuego.

35 años mas tarde, Japón intentaba de nuevo la jugada, atacando por sorpresa a un enemigo superior industrialmente, pero con la confianza puesta en la victoria, cuando en la madrugada del 7 de diciembre 1941, el Almirante Nagumo izaba sobre el mástil del Akagi la misma bandera de "proa al viento y a toda máquina" que Togo había ordenado izar cuando la flota japonesa atacó a la flota del Almirante Rozhestvenski en Tsushima.

El Almirante Togo pasó el resto de su vida como héroe nacional. Se convirtió en Conde y Jefe del Estado Mayor Imperial. En 1911, viajó a Inglaterra para asistir a la coronación del Rey Jorge V. Visitó su antiguo buque de entrenamiento, el Worcester, y fue recibido a bordo con grandes honores. Desde Inglaterra viajó a Estados Unidos, como invitado del presidente William Howard Taft. Poco después se retiró de la vida pública. Murió en mayo de 1934.

El Almirante Zinovi Petrovich Rozhestvenski, tras su retiro de la Marina, rechazó el ofrecimiento de muchos periódicos extranjeros

BARCOS JAPONESES	AÑO DE BOTADURAS	DESPLAZAMIENTO	VELOCIDAD
------------------	------------------	----------------	-----------

ACORAZADOS

MICAZA	1900	15,200	18,5
ASAKI	1899	15,200	18,5
SHIKISHIMA	1898	15,200	18,5
FUJI	1896	12,500	18
CHIN YEN	1882	7,350	14,5

CRUCEROS ACORAZADOS

NISSHIN	1903	7,700	20
KASUGA	1902	7,750	20
IDZUMG	1899	9,700	21
ASAMA	1898	9,700	21
TOKIWA	1898	9,700	21
IWATE	1900	9,700	21
AZUMA/YAKUMO	1899	9,700	21

CRUCEROS BLINDADOS

NIITAKA	1902	3,400	20
TSUSHIMA	1902	3,400	20
KASAGI	1898	4,750	22,5
CHITOSE	1898	4,750	22,5
OTOVA	1903	3,050	21
AKASHI	1897	2,700	20
IZUMI	1896	2,700	20
SUMA	1895	2,700	20
NANIWA	1889	3,700	18
TAKASCIKO	1889	3,700	18
AKITSUSHIMA	1892	3,150	19
CIJODA	1890	2,600	17
ITSUSHIMA/MATSUSHIMA	1890	4,300	17
HASHIDATE	1891	4,300	17

que le ofrecieron enormes sumas de dinero por sus memorias de Tsushima. Rehusaba la vida pública. Pasó los últimos años de su vida en San Petersburgo. En 1908 celebró la víspera de Año Nuevo con su esposa, su hija, su yerno y su nieto de cuatro años, Nicolai, que había nacido cuando el escuadrón estaba en camino a Madagascar. Lleno de buen ánimo: hizo muchas bromas y brindó repetidas veces por un "futuro brillante". Alrededor de la una de la mañana, se retiró de la mesa. De pronto la familia, oyó un golpe. Todos corrieron a su cuarto y lo encontraron muerto, tendido en el suelo.

Bibliografía:

- Fuller J.E.C., *"Batallas Decisivas del Mundo Occidental y su Influencia en la Historia"*.
 Bruce George, *"Sea Battles of the 20Th Century"*
 Lago José I, *"Acero y Vapor"*
 Pleshakov Constantine *"La Última Armada del Zar"*
 Vladimir Semenov, *"La Escuadra de Puerto Arturo"*, *"Camino del Sacrificio"*.
 Tsouras Meter G., *"El Viaje de los Condenados"*.



RÉGIMEN PARA EL SERVICIO INTERIOR A BORDO DE LOS BUQUES DE LA ESCUADRA DEL MAR DEL NORTE Y SEÑALES PARA LOS MISMOS, SEÑAS Y CONTRASEÑAS

Por: *Almirante (Ret.)*
Miguel Carlos Arturo CARRANZA Y CASTILLO
Cronista de la Secretaría de Marina-Armada de México

(Segunda y última parte)

PRESENTACIÓN

El documento que aquí se reproduce de la manera más semejante posible al original, es el “Régimen para el Servicio Interior a bordo de los Buques de la Escuadra del Mar del Norte y Señales para los Mismos, Señas y Contraseñas” que fue hallado entre los muchos que están surgiendo, y viene a ser el antecedente más antiguo, hasta ahora encontrado, de lo que hoy son: el “Reglamento para el Servicio Interior de los Buques” y el “Cuaderno Táctico”. En él se percibe el origen de nuestra Doctrina de Operaciones Navales y de ahí su importancia.

Su lectura debe hacerse con cuidado, ya que las reglas gramaticales eran diferentes a las actuales y se empleaban palabras que ya no son de uso corriente o simplemente la costumbre ha modificado su significado.



Departamento y Escuadra

DEL MAR DEL NORTE *Nº 4*

Señales reservadas para solo los Comt^{as} de los buques, y en el de enfermedad ó ausencia, ó a sus segundos para en caso de dispersion ó de salir en comision se vuelban á reunir a la escuadra.

Días de la semana Clase y Nº de las Banderas que deben cargar seg^{as} los días de la semana

Domingo ----- *Nº 8*
Lunes ----- *Nº 9*

Martes ----- *Nº 0*
Miercoles ----- *1^a repetidora*
Jueves ----- *2^a repetidora*
Viernes ----- *Universal*
Sabado ----- *1^a Corneta*

Uso de esta señales

El buque que venga á reunirse traerá en el tope de proa su nº y en el mor. la bandera q le corresponda al día de la semana q esta contando.

¹ Este escudo corresponde a la época del documento reproducido.

El buque con u otro cualq de la division que sea esta señal le contestara con el dia del mes que cuenta

Ejemplo

El Vencedor es el N° 3 y se ha dispersado y buelbe à reunirse à los dias que es domingo 11 del mes en que se está, para cuyo objeto traera en el tope de proa la bandera N° 3 que es su numero, y en el tope mor. la bandera N° 8 que es la que corresponde al dia domingo.

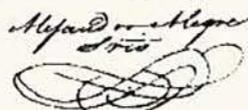
En seguida el libertador le contestara largando en el tope mor. la bandera N° 1 y la 1ª repetidora que representa el N° 11, dia del mes y en el tope de proa bandera N° 3 que da à entender que ja reconocida al vencedor à quien le contesta con el dia del mes en el momento

en el que el Libertador avria del tope mor. el N° 11 hizara el N° 1 que es su N., para darse a reconocer, y el Vencedor avriara sus señales y largara el gallardete preparatorio en el tope de proa que sera Spro. La inteligencia de las señales de reconocimiento.

Bahia de Veraacruz a bordo del Bergantin Libertador

Febrero 1º de 1857. F. de P. Lopez

Es copia de su original que certifica



Alejandro Alegre

Srío.

Departamento y Escuadra

DEL MAR DEL NORTE

N° 5

Señales para derecho à la vela

N°	Faroles				
	altos	bajos	costos	cañot	
1	1	"	"	"	Situacion del Comand ^{te} tambien es señal (...)
2	1	1	"	"	Señal por estribor el viento
3	2	"	"	"	Señal por babor el viento
4	1	"	2	"	Riesgo en la derrota
5	"	2	1	"	Navegara à viento largo abiertos por estribor casos las aguas de otros
6	2	2	"	"	Navegar à viento largo abiertos por babor en el orn indicado
7	3	"	"	"	Facha negra babor
8	1	"	"	"	Facha negra estribor
9	"	1	4	"	Vista de embarcaciones extrañas
10	2	1	2	"	Formar la linea de combate
11	3	1	"	"	Safarrancho y preparase à combate
12	2	1	"	"	Rompan el fuego
13	3	1	1	"	Cese al fuego
14	"	"	3	"	Reconocer la embarcacion q atraveso la linea
15	1	2	"	"	El buque avistado es enemigo
16	2	"	2	"	El buque avistado es neutral
17	"	"	2	"	Capa negra estribor
18	1	"	"	1	Capa negra babor
19	"	"	1	1	Navegar en popa
20	3	2	"	"	Picada por delante à un tpo lo ejecuta 1º el buque deanguardia

Departamento y Escuadra
DEL MAR DEL NORTE.

Nº	altos	bajos	costos	cañot	
21	1	"	1	"	Porar & redoblar la ojocota 1º el de retaguardia
22	1	2	2	"	Forza de vela los atrazados
23	2	"	1	1	Acertar de vela los adelantados
24	1	"	"	2	Prepararse a dar fondo
25	1	"	5	"	Largar los risos que corbergan
26	"	2	3	"	Formar los risos que corbergan
27	1	"	"	3	Averia que se esta reparando y dificulta seguir la conserva con mucha vela
28	3	"	3	"	El Grial va ha variar de rotta o hacer algos movimiento o va ha variar de rumbo en una o dos cuartas y hace esta advertencia para que se este con atencion
29	1	"	2	1	Passar a la voz del Grial o pedir permiso & ello
30	2	"	3	"	Fondar o avisar que se encuentra fondo
31	1	"	2	2	Se avista tierra
32	1	"	"	4	Avisa estar barado
33	4	1	"	"	Botes a bordo del Grial
34	1	1	4	"	Hombre al agua
35	1	"	4	"	Se ha recogido al hombre
36	4	"	1	"	Dar fondo y si esta al ancla es señal de dar la vela
37	1	1	"	1	Motin, en ese caso los botes deben hir armados y hacer zafarrancho de buq mas cercano
38	1	"	4	1	Se necesita de pronto socorro

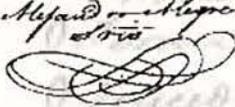
Los Comandantes tendran muy presente la nota & cita el libro de señales & los movimientos de noche desde el fin del folio 134 hasta el principio del 135.

Para los casos de niebla tanto de dia como de noche refiran en la parte posible las señales que se hallen en el cuaderno, desde el folio 140 al 143.

Nota Cuando estando al ancla de noche y se hace la señal N° 30 de estando a la vela es aboyar y largar la cadena por mano. La N° 31 es señal de dar segunda ancla todos los demas N° de las señales pueden refir tanto al ancla como a la vela.

Bahia de Veracruz, Febrero 1º de 1837.
F. de P. Lopez

Es copia de su original que certifico

Alejandro Alegre

 Alejandro Alegre

Stis.

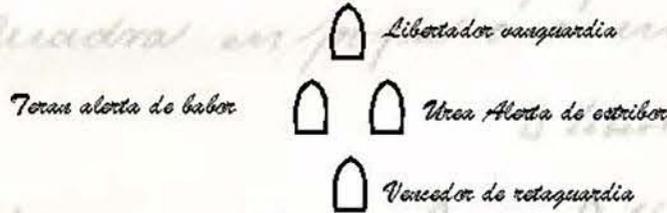
Departamento y Escuadra
DEL MAR DEL NORTE.

46

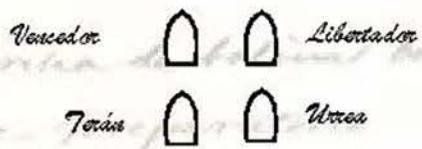
Departamento y Escuadra
DEL MAR DEL NORTE

Nº 6

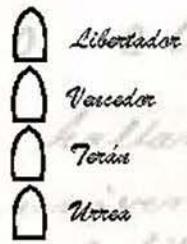
Orden de marcha que ha de observar la escuadra
en popa ó á su largo



Ord. de marcha de bolina bandera universal superior al gallardete preparatorio



Linea de rumbo gallardete preparatorio superior a la bandera universal



Bahia de Veracruz a bordo del Libertador.
Febrero 1º de 1857. Frant de P. Lopez
Es copia de su original que certifico

Alejandro Alegre
[Signature]

Alejandro Alegre
Srto.

Alejandro Alegre

Departamento y Escuadra
DEL MAR DEL NORTE

Nº 7

Instrucciones particulares para denoche

Si a la vista de los enemigos en la noche se dispersare algun buque de la escuadra y por casualidad boluere á reunirse en la misma noche, para darse a conocer dara fuego á un cohete de luz y á los cinco minutos después del primero boluera á cargar otro.

En caso de un encuentro en la noche con los enemigos. Spere. que se empeñe la acción para que se reconozcan en los abordages todos los individuos de la escuadra, y precaber que se maten unos a otros; desde esta fta gastará cada uno un trapo blanco colgado del lado izquierdo de la gorra o sombrero.

La palabra de reconocimiento entre las tripulaciones sera la de venimos desde el momento en que salten a bordo de otro buq^s o que vea que gente estraña salta al suyo.

Señales reservadas de reconocimiento para denoche en los buques de la escuadra al habla en los terminos que manifiesta la tabla siguiente.

Dias	Preg ^s	Respuestas
Lunes	Lima	Bengala
Martes	Michoacan	Orinoco
Miércoles	Monita	California
Jueves	Jalapa	Tepetate
Viernes	Villa	Sombrenete
Sabado	Saltillo	Coquimbo
Domingo	Durango	Oajaca

Supongase que el jueves en la noche se encontraron dos buques antes ó después de la acción sin conocerse uno al otro; en este caso el que primero pregunte dirá Jalapa y sera contestado inmediatamente con la palabra Tepetate que corresponde á este dia, teniendo muy presente no equivocarse en los dias de la semana.

Bahia de Veracruz a bordo del Libertador,
Febrero 1º de 1837. Fran^{co} de P. Lopez

Es copia de su original q^e certifico

Alejandro Alegre
Srto

Alejandro Alegre
Srto.

Departamento y Escuadra
DEL MAR DEL NORTE

Nº 19

ES

Los muchos y complicados que haceres que me rodean desde mi llegada a Veracruz para poner los buques en estado de salir al mar y la precipitación con q^e di la vela no me permitieron tiempo para nada por cuyas causas no deve a la superioridad de V. E. una noticia circunstanciada del regimen que adopté para la disciplina y policia militar que debia seguir en los buq^s durante la campaña.

La copia N^o 1 son las reglas de policia y disciplina, la N^o 2 es el modelo para el plan de combate, la N^o 3 es las instrucciones para el uso de las señales, la N^o 4 es el de las señales reservadas para el reconocimiento de los buq^s de la Escuadra, la N^o 5 las señales de noche á la vela, la N^o 6 es el orden de marcha, la N^o 7 las instrucciones reservadas para la noche; todo lo que tengo el honor de elevar á las superiores manos de V. E. por si merecen la suprema aprobacion

Dios y libertad a bordo del Bergantin Libertador en el
Puerto de Veracruz, Abril 27 de 1837

Francisco De Paula Lopez

Francisco De Paula Lopez
Excmo Sor Gral
En Jefe del ejercito.



DIRECTORIO de PERMUTAS

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

Grado: Tercer Maestre SIA. Elco.
Nombre: Flavio Ramos Martínez
Adscripción: Dirección General Adjunta de Electrónica y Sistemas en México, D.F.
Teléfono: 56 24 65 00 ext. 8307 ó 7573 (Secretaría)
Permuta: 1.- Veracruz, Veracruz

Grado: Tercer Maestre SAIN. Ofta.
Nombre: Daniel Garay Pérez
Adscripción: A bordo del buque ARM Papaloapan A-411
Teléfono: 044 55 14 98 27 29
044 55 17 95 44 32
Permuta: 1.- México, D.F.
2.- Acapulco, Guerrero

Grado: Tercer Maestre SAIN. Ofta.
Nombre: César Santiago Vicencio
Adscripción: A bordo del remolcador ARM Seri ARE-03
Teléfono: 01 783 83 5 16 20 (Tuxpan, Veracruz)
Permuta: 1.- Fuerza Naval del Golfo
2.- Sector Naval de Tuxpan
3.- Sanatorio Naval de Tuxpan

Grado: Tercer Maestre SAIN. Coc.
Nombre: Caín Martínez Velázquez
Adscripción: Base Aeronaval de México
Teléfono: 044 55 20 36 27 19 (celular)
55 58 10 86 ó 55 58 75 02 (Base Aeronaval)

Permuta: 1.- Salina Cruz, Oaxaca
2.- Puerto Madero, Chiapas

Grado: Tercer Maestre C.G. Máqs.
Nombre: Sergio Bárcenas Llerena
Adscripción: Región Naval Central en México, D.F.
Teléfono: 56 24 65 00 ext. 8718 ó 7299
Permuta: 1.- Guaymas, Sonora
2.- Lerma, Campeche

Grado: Cabo C.G. Máqs. E. Bomb.
Nombre: Jorge Luis Mayoral Rivadeneyra
Adscripción: Región Naval Central en México, D.F.
Teléfono: 56 24 65 00 ext. 8718 ó 7299
044 55 13 91 02 49 (celular)
Permuta: 1.- En cualquier unidad de superficie o Sector Naval

Grado: Cabo SAIN. Ofta. P.
Nombre: Wer Gómez Herrera
Adscripción: Base Aeronaval de Tapachula, Chiapas
Teléfono: 57 00 50 50 (casa)
044 55 12 64 32 06 (celular)
Permuta: 1.- México, D.F.

Grado: Cabo C.G. I.M.
Nombre: Domitilo Gómez Álvarez
Adscripción: Segundo Batallón Anfibio en Lázaro Cárdenas, Michoacán
Teléfono: 75 31 02 98 14 ó 75 35 33 80 38
Permuta: 1.- Frontera, Tabasco

	2.- Batallón de Artillería del Golfo en Champotón, Campeche	Grado:	Marinero C.G. IM.
		Nombre:	Jesús de Dios Guillén Santiago
		Adscripción:	Segundo Batallón Anfibio del Pacífico en Lázaro Cárdenas, Michoacán
Grado:	Cabo SIA. Carp.	Teléfono:	01 753 53 236 77 (casa)
Nombre:	Arturo Alvarado Salazar	Permuta:	1.- Ciudad del Carmen, Campeche 2.- Coatzacoalcos, Veracruz 3.- Frontera, Tabasco
Adscripción:	A bordo del buque ARM Seri ARE-03		
Teléfono:	01 833 219 26 87 (celular)		
Permuta:	1.- Astillero de Marina No. 3 en Coatzacoalcos, Veracruz 2.- Arsenal de Marina No. 3 en Veracruz, Veracruz 3.- Astillero de Marina No. 20 en Salina Cruz, Oaxaca	Grado:	Marinero SAIN. Ofta.
		Nombre:	Miriam Cruz Ramírez
		Adscripción:	Dirección General Adjunta de Ingeniería y Mantenimiento en México, D.F.
Grado:	Marinero SAIN. Ofta.	Teléfono:	56 24 65 00 ext. 7732
Nombre:	Catalina Ramírez Montellano	Permuta:	1.- Tuxpan, Veracruz
Adscripción:	Sector Naval de La Paz		
Teléfono:	8007 2453 (Red satelital)	Grado:	Marinero C.G. IM. P.
Permuta:	1.- Lázaro Cárdenas	Nombre:	Luis Santos Martínez Casiano
		Adscripción:	Segundo Batallón Anfibio del Pacífico en Lázaro Cárdenas Michoacán
Grado:	Marinero C.G. I.M.	Teléfono:	75 31 02 98 14 (celular) 01 74 44 68 03 24 (casa)
Nombre:	Alejandro Govea Romero	Permuta:	1.- Brigada Naval de Acapulco, Guerrero
Adscripción:	Batallón de Infantería de Marina No. 24 Guardias Presidenciales en México, D.F.		
Teléfono:	57 12 75 61 (casa) 044 55 18 47 14 48 (celular)		
Permuta:	1.- Acapulco, Guerrero 2.- Lázaro Cárdenas, Michoacán 3.- Manzanillo, Colima		

Para mayores informes sobre el Directorio de Permutas,
comunicarse a la
Unidad de Comunicación Social
Teléfono: 56 24 65 00
Extensiones: 7684, 7686 ó 7691
Fax: 7692



1822 - Galeón Iguala y Realce



1905 - Transporte de Guerra Progress



1924 - Alacranes Realce



1951 - Escuadras Clase Trinidad



1963 - Transporte de Guerra BPO 808 Colchagua E-22



1973 - Buque de Guerra Bolivia LSE 808 Encarnación E-82



1974 - Patrulla Costera Clase Bolívar 808 Bolívar P-28



1982 - Destructor Clase Gearing 808 Gurrutiansu E-10



1997 - Fragatas Clase Almirante 808 Almirante F-211 y 808 Alacranes F-212



2001 - Buque de Guerra Bolivia Clase Papahopon 808 Papahopon S-411



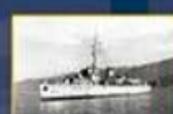
2004 - Patrulla Biódona Clase Bolívar 808 Bolívar S-301



1876 - Bergantín Guerrero



1908 - Cañonera Transporte Guerrero



1924 - Cañonera Guaymas



1962 - Brigantines Clase Almirante



1978 - Destructor Clase Fletcher 808 Colchagua E-81



1973 - Escuadras Clase BPO 808 Bolívar P9-116



1982 - Buick-Banca Coruña 808 Comandante SC-91



1983 - Fragata Clase Bruchita 808 Inválida Bruch E-48



1995 - Patrulla Biódona Clase Sierra 808 Sierra P9-141



2001 - Patrulla Interoceánica Clase Páez 2001 - Patrullas Interoceánicas Clase Rosario y Rosario B



2005 - Patrulla Biódona Clase Bolívar 808 California P9-162

HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AÉREO

1821



1827 - Buque de Guerra Guadalupe



1918 - Biplano Soria "B" Base de Vigilancia Costera



1941 - Chance Vought OV-10 "Kingfisher" Base de Vigilancia Marítima



1958 - Consolidated PBY 3-B "Catalina" Submarino de Vigilancia y Rescate



1973 - Cessation 58-3196 "Bucarla III" Helicóptero de Vigilancia y Rescate



1976 - Bell 205 Helicóptero de Transporte



1983 - Embraer E-90P Base de Apoyo Bordo Circumc



1987 - Bellanca 80-329 Base de Transporte



2006 - Letecol 80-7 Base Multigráfica



2006 - Grumman Seaquest E-2C Base de Control y Vigilancia Interoceánica



1986/2004 - Boeing C-232 Base de Patrulla Marítima



1951 - Catalina Zaragoza 1957 - Banca Puzosola 1964 - Cañonera Sierra



1976 - Fairchild C-119K Submarino de Vigilancia Marítima



1983 - Fairchild F1-19 "Covec" Base de Entrenamiento



1959 - Bell 47J-2 Helicóptero de Vigilancia y Rescate



1974 - Grumman H31B3 "Blitzes" Submarino de Vigilancia y Rescate



1982 - SB-109 "SeaWolf" Pizarra Multigráfica



1994 - Bell 107 Helicóptero Multigráfica



1995 - BO-582 Explorer Helicóptero de Vigilancia Marítima y Terrestre



2002 - Boeing Zivko 440-1 Base de Entrenamiento Biotica



1982/2004 - Bellanca 80-185-1 Super Fire Helicóptero Multigráfica

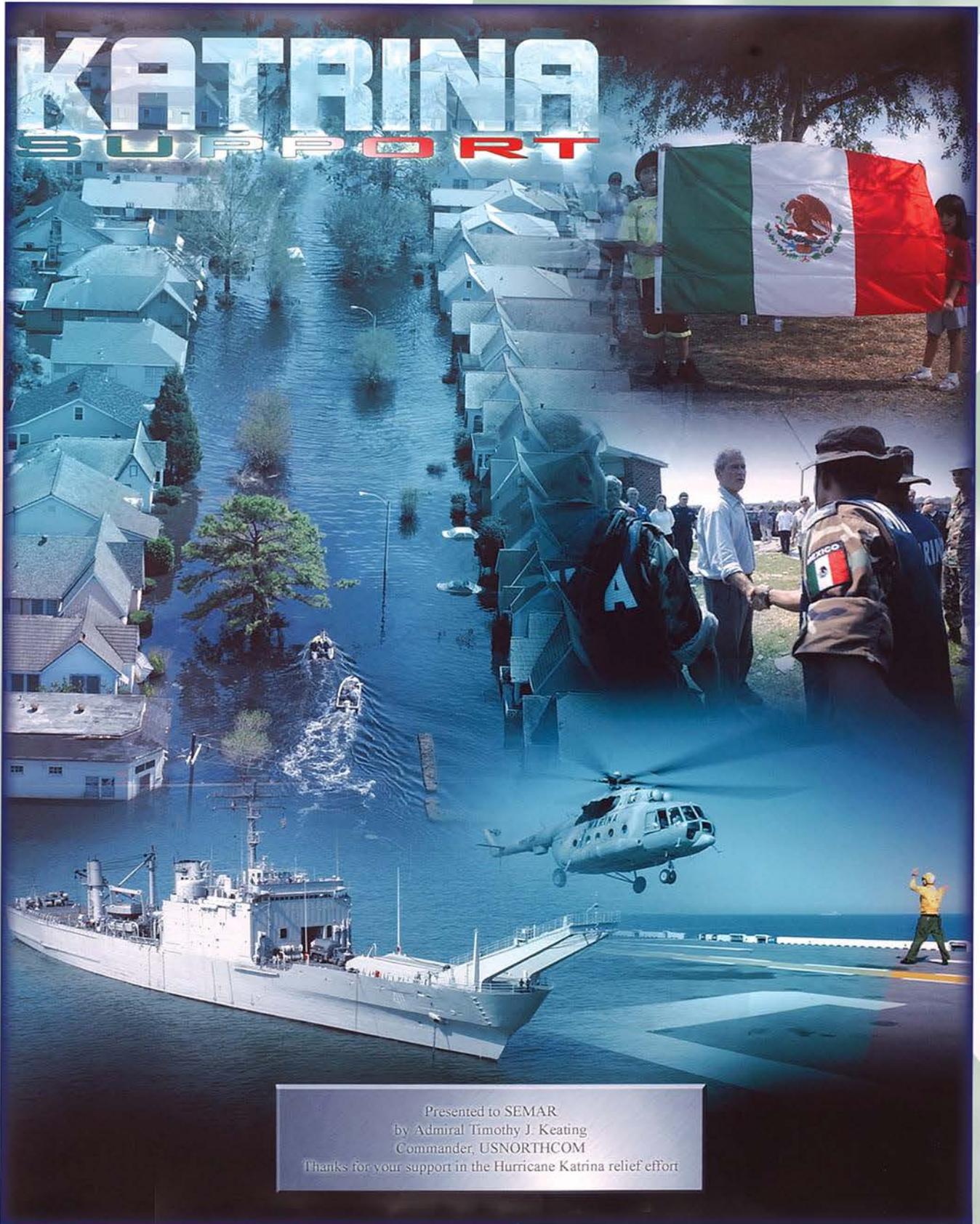


2005 - Panther 85 505-88 Helicóptero Multigráfica

2005

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

KATRINA SUPPORT



Presented to SEMAR
by Admiral Timothy J. Keating
Commander, USNORTHCOM
Thanks for your support in the Hurricane Katrina relief effort