



Boletín Naval

BRIGADA VERACRUZ

Organo Oficial de Difusión de la Brigada Veracruz de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar A.C.



La Armada de México EN AUXILIO DE VERACRUZ

LA BANDERA DEL BERGANTÍN
"Guerrero"

EL NACIMIENTO DE LA
Ingeniería Mecánica Naval

El decálogo del Oficial Naval
ALTAMENTE EFECTIVO

El Privilegio de ser Unido

Preventa Ultimos Condominios en el Puerto de Veracruz

Zona Dorada Turística, 26 Condominios en la playa, penthouse, 243 m2 de const. por condominio, 1200 m2 de áreas comunes, 2 cajones de estacionamiento, areas jardinadas, albercas, bar y salón de juegos, gimnasio, salón de usos múltiples y fiestas.



TORRE
PELICANO

Informes y Ventas

(229) 9376562
(229) 121 4647

ponti@ver.megared.net.mx

inmobiliaria

PONTI

www.torrepelicano.com.mx

Bvld. Manuel Avila Camacho s/n Frente al Fracc. Costa de Oro



Editorial

Dedicaremos este espacio a comentar con ustedes el espléndido trabajo de investigación que está realizando el Cronista de la Secretaría de Marina-Armada de México, nuestro buen amigo **Miguel Carlos Carranza Castillo**. Los que tenemos la fortuna de conocerlo no nos asombra el entusiasmo, esmero y dedicación que está poniendo en su nuevo encargo, y para muestra, basta un botón. En este Boletín encontrarán el interesante relato del Bergantín "Guerrero", evento que se encontraba perdido en los archivos de la historia.

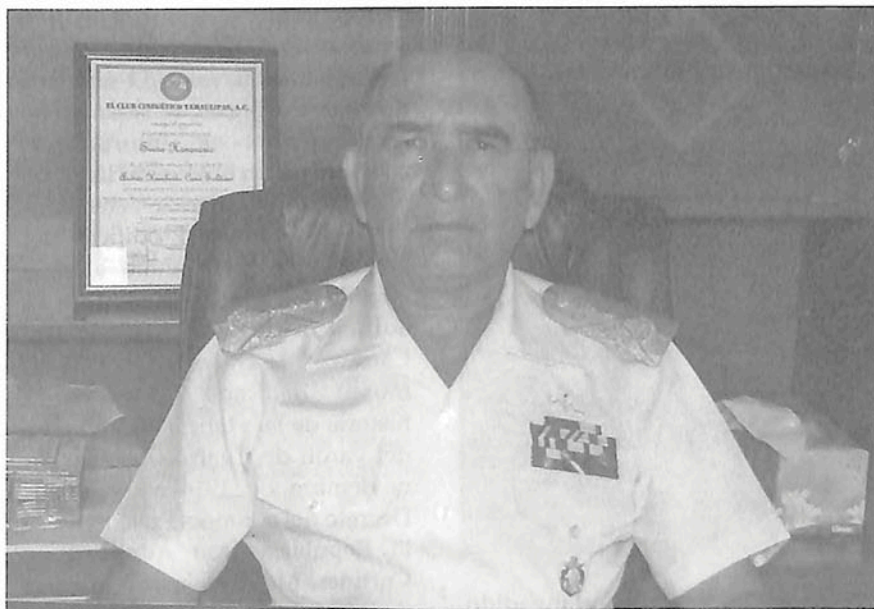
Gracias a Miguel, ahora conocemos de su epopeya y de lo que significa en las páginas de la historia naval mexicana. En el mes de agosto nos impartió una interesante conferencia sobre este tema y la concurrencia quedó admirada de los datos e información que el Cronista nos expuso, además de la amena y sencilla forma de expresarse.

Pero todo este enorme esfuerzo y dedicación debemos llevarlo al terreno de la práctica, al de la prosaica realidad, y conociendo ahora que la bandera del bergantín mexicano se encuentra en un museo de España, quizás este debe ser el momento para que nuestra Asociación, en estricto apego a sus objetivos que le dan existencia y razón de ser, tome la estafeta y haga cabeza de un movimiento diplomático y político para tratar de rescatarla y que retorne a nuestra Patria, y así este pabellón nacional pueda ser admirado por propios y extraños en el Museo Histórico Naval de Veracruz.

Ojalá y este sencillo y respetuoso exhorto a la dirigencia nacional tenga buena acogida y así pronto, la Bandera del "Guerrero" se encuentre nuevamente en nuestro México. Esperamos también que la **Madre Patria** esté a la altura de las circunstancias y haga honor a su estirpe y nobleza.

Carta del Presidente

Por Cadete Andrés Humberto Cano Saldivar



Esperamos contar con su amable y fraterna atención en el próximo ciclo, nuestro deseo es que el **BOLETIN NAVAL** día a día, se mejore con aportaciones de todos aquellos que comparten nuestro entusiasmo.

A la edición de este número, la XLIV Asamblea General Ordinaria de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, A.C. ya se habrá realizado y esperamos que los compañeros convencionistas hayan pasado una agradable estancia en la ciudad de Campeche y que los logros obtenidos sean de beneficio para nuestra institución.

No nos queda más que agradecer a todos ustedes su amable confianza, esperar sus suscripciones para el año venidero, desear que este año termine en paz, salud y armonía en compañía de sus seres queridos y que el próximo año buenos vientos dirijan nuestras naves a océanos de buena ventura y prosperidad.

En este último número del presente año, queremos hacer llegar a ustedes nuestro más sincero y afectuoso agradecimiento por habernos acompañado en esta aventura editorial.

Hemos vivido un año pleno de acontecimientos extraordinarios y de momentos emotivos que han llenado nuestro diario acontecer y en todos y cada uno de ellos hemos tenido oportunidad de participar.

Se acerca el fin de año y con él, la obligación de hacer un balance objetivo de los logros que en cada una de nuestras acciones se han conseguido. Nuestro **BOLETIN NAVAL** ha procurado cumplir sus objetivos iniciales, difundiendo actividades que de alguna manera resaltan nuestras tradiciones y dan a conocer hechos que acrecientan nuestro espíritu.

Monumentos Históricos

Por Don José Pérez de León y Cruces Cronista de la Heroica ciudad de Veracruz

Quizás para mucha gente aún estén vivos estos monumentos que por muchos años estuvieron cada uno en sus respectivos lugares iniciales. Pero como a casi todo en esta vida le llega el momento en que lo alcanza la modernidad de la que nadie ni nada logra substraerse, de igual manera estos dos monumentos ya han desaparecido y en la actualidad ambos sólo son vagos recuerdos de lo que algún día fueron y ya no son.

En la fotografía de la portada, aquel monumento del que nunca supimos a ciencia cierta si fue erigido en honor a la madre, o si fue a los héroes conocidos y desconocidos, o a alguien más en lo particular porque así parecía quererlo significar el que en cada una de sus tres caras, el escultor colocó figuras que representaban militares "presentando armas", gente del pueblo blandiendo machetes, hoz y herramientas de trabajo y hasta una granada de mano. Y en la cúspide, la figura de una mujer que abraza algo bajo el rebozo, pretendiendo que se tratase de una mujer del campo.

Al fondo, los edificios de Faros y del Banco de México, llamado así en su inauguración y en sus propósitos. Pero, lo que falta en esa fotografía, es el edificio de "El Dictamen" que apenas está en los cimientos.

Por cuanto hace a la fotografía de esta página, a leguas se ve que se trata de un sepulcro muy modesto pero sepulcro al fin. Sin embargo, lo modestísimo de su aspecto no refleja lo que atesoraba en sus entrañas, pues se trata nada menos ni nada más que de los restos de dos inconmensurables héroes que defendieron la patria en



1914 cuando Veracruz fue invadido por fuerzas norteamericanas. Se trata del Teniente **José Azueta Abad** y de su señor padre, el Comodoro **Don Manuel Azueta Perillos**. A la fecha a m b o s m o n u m e n t o s y a desaparecieron y existe otro más y en el panteón otro sepulcro.

El monumento a los héroes de la defensa de Veracruz en 1847 y 1914 se encontraba ubicado en la glorieta de la avenida 16 de septiembre y la calle de Gral. Mariano Arista. Se erigió en 1952 y desapareció en el año de 1998.

Ahí se encontraban, con los restos de otros héroes, los del cadete Virgilio Uribe Robles, que fueron exhumados y trasladados al hemicycle dedicado a los héroes navales en el Malecón en abril del año de 1991.

La tumba de los señores Azueta se encontraba ubicada en el Cementerio Particular Veracruzano, registrada os

bajo el número 1,125. Sus restos fueron exhumados en abril de 1989 y trasladados también al hemicycle de los héroes navales. El sepulcro desapareció pocos años después. Sus lápidas se encuentran actualmente en el Museo Histórico Naval de esta ciudad de Veracruz.

El viejo y señorial edificio del Banco de México ahora aloja a oficinas de Petróleos Mexicanos. El edificio del Faro "Venustiano Carranza" se convirtió en 1954 en museo dedicado a preservar la historia de la estancia en Veracruz del varón de Cuatro Ciénegas de noviembre de 1914 a 1915, por Decreto del entonces Presidente de la República Don Adolfo Ruiz Cortines. Ahora aloja a las oficinas de la Tercera Zona Naval Militar y el museo se trasladó a un anexo del Museo Histórico Naval, en el viejo edificio de la Escuela Naval.



Don José Pérez de León y Cruces es el Cronista de la Ciudad de Veracruz, cuenta con grandes conocimientos de la historia del Puerto así como gran cantidad de material histórico, el cual comparte desinteresadamente con el Boletín Naval.

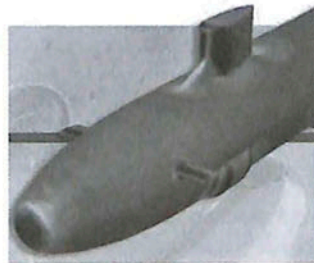
Dinámica de Fluidos Computacional (CFD)

Por: Alumno Manuel Alejandro Granados León y Alumno Víctor Ubaldo Juárez
Supervisión y Revisión: MC. William Alejandro Castillo Toscano



La dinámica de fluidos computacional o CFD es el arte, más que la técnica, que intenta utilizar las computadoras para la simulación del movimiento de los fluidos y, en ocasiones, de otros fenómenos asociados: transferencia de calor, reacciones químicas, arrastre de sólidos, etc.

Los paquetes de CFD existentes en el mercado son lo suficientemente potentes y fáciles de utilizar como para que resulte rentable su utilización a nivel industrial. Sus beneficios vienen principalmente de la reducción del número de ensayos experimentales necesarios y del tiempo de desarrollo.



También pueden proporcionar bastante información complementaria del comportamiento detallado, que resulta muy difícil conocer experimentalmente. Un valor añadido es poder poner en el producto la etiqueta de "Diseñado con ayuda de computadora", y la facilidad para generar dibujos espectaculares, que estimulan la "compra" del producto.

Con la proliferación de programas comerciales, un número creciente de técnicos ha entrado en contacto con estos métodos. Sin embargo, frecuentemente no se conocen bien las características que tiene el CFD, y por ello, los resultados a los que se llegan pueden no ser correctos, ni útiles. Por ello, se ha hecho muy importante para el manejo de CFD,



la formación en dinámica de fluidos y el conocimiento de la filosofía, capacidades y limitaciones del sistema.

El software de CFD busca el cálculo detallado del movimiento de los fluidos por medio de la utilización de computadoras para la resolución de las ecuaciones matemáticas que expresan las leyes por las que se rigen.

En los resultados de estas técnicas, junto con el movimiento y la presión, pueden obtenerse las variaciones de las propiedades, las fuerzas que ejercen sobre los sólidos adyacentes, los intercambios de energía, etc.

Algunos de los campos de aplicación dentro de la Secretaría de Marina son:

Aerodinámica de vehículos terrestres, aviones, diseño de calderas, turbomáquinas (bombas, ventiladores, compresores, turbinas, etc.), refrigeración, desarrollo de sistemas de ventilación, calefacción y aire acondicionado, predicción meteorológica, dispersión de contaminantes en la atmósfera, ríos y mares, hidrología y oceanografía: corrientes en ríos, estuarios y océanos, hidrodinámica de buques.



En general, son casos en los que resulta necesario entrar en los detalles de la dinámica de fluidos para obtener los resultados que se buscan.

Las ecuaciones que definen en cualquier punto del espacio la velocidad y presión de un fluido fueron descubiertas hace más de siglo y medio por el ingeniero francés Claude Navier y el matemático irlandés George Stokes. Las ecuaciones son las mismas para cualquier situación de flujo de fluidos. Por ejemplo, los cuerpos sólidos sumergidos en una corriente, o actuando como contornos exteriores van a definir por exclusión la zona del espacio en la que hay que resolver las ecuaciones, y van a introducir condiciones de contorno en la variable velocidad (velocidad nula en las paredes).

Estas ecuaciones son lo suficientemente complicadas como para que su solución analítica sólo sea posible en casos muy elementales. La utilización de las computadoras para su resolución numérica es lo que ha dado origen a la dinámica de fluidos computacional o CFD.

En la actualidad, los ensayos experimentales siguen siendo necesarios para la comprobación de diseños no excesivamente complejos pero los continuos avances en las computadoras y algoritmos, permiten una reducción importante en el número de ensayos necesarios. El diseño típico de un modelo de ala de avión, se hace ahora con 3 ó 4 ensayos en túnel aerodinámico, en vez de los 10 ó 15 que eran necesarios anteriormente.

Las ventajas que proporciona el análisis por CFD se pueden resumir en:

- Reducción sustancial de tiempos y costos en los nuevos diseños.
- Posibilidad de analizar sistemas o condiciones muy difíciles de simular experimentalmente: velocidades hipersónicas, temperaturas muy altas o bajas, movimientos relativos, etc.
- Capacidad de estudiar sistemas bajo condiciones peligrosas o más allá de sus condiciones límite de funcionamiento, por ejemplo accidentes.
- Nivel de detalle prácticamente ilimitado. Los métodos experimentales son tanto más caros cuanto mayor es el número de puntos de medida, mientras que los códigos de CFD pueden generar un gran volumen de resultados sin costo añadido, y es muy fácil hacer estudios paramétricos.

El empleo del CFD no es sencillo, se necesita personal calificado que sea capaz de hacer funcionar los programas y analizar adecuadamente los resultados.

Por lo tanto, la panorámica es realmente amplia y susceptible de crecimientos en el futuro.

Bibliografía
 Universidad Oviedo Publicaciones Científicas
 Simulaciones Numéricas
 Imágenes Pagina Web www.fluent.com

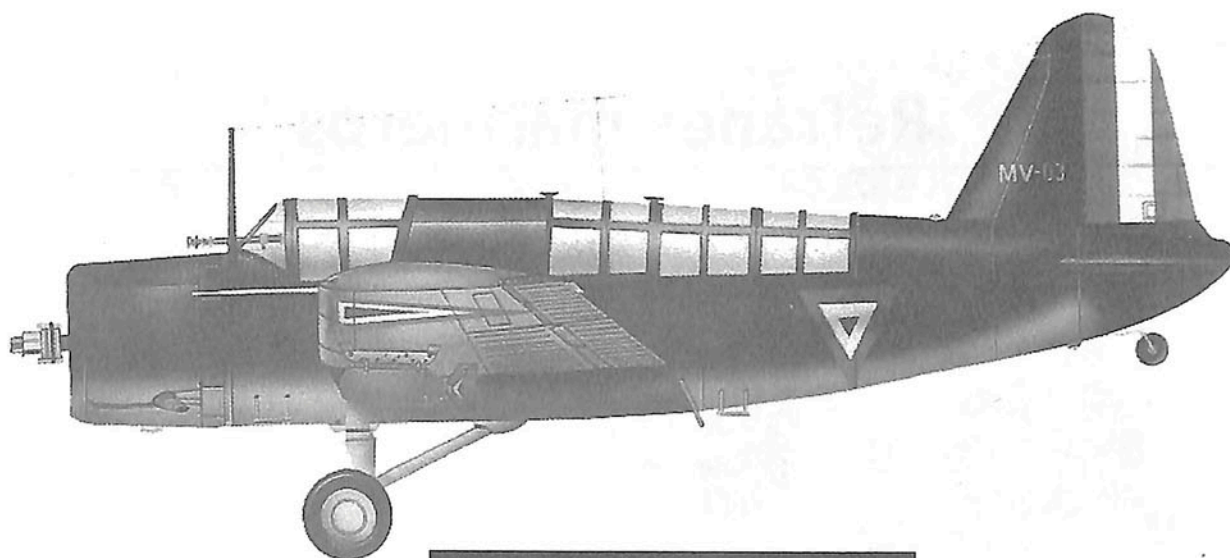
G. Duna, Michael, 2001, *Convective heat transfer and aerodynamics in axial flow turbines*, International journal of turbomachinery, vol 123.



Los autores de este artículo son alumnos del 3er. año de la Escuela de Ingenieros Navales.

Orígenes del Primer Escuadrón Aeronaval

Por el Teniente de Infantería Paracaidista
Jorge-Alberto Cristóbal Malanco Rodríguez



VOUGHT SIKORSBYU-3 KINGFISHER

El 22 de mayo de 1942, México declara el **estado de guerra** a las potencias del Eje (Alemania, Italia y Japón) como resultado del hundimiento de los buques petroleros *Faja de Oro* y *Potrero del Llano* a manos de submarinos alemanes; en total durante el periodo comprendido de la II guerra mundial se perdieron 7 barcos mexicanos llevándose consigo las vidas de 63 hombres.

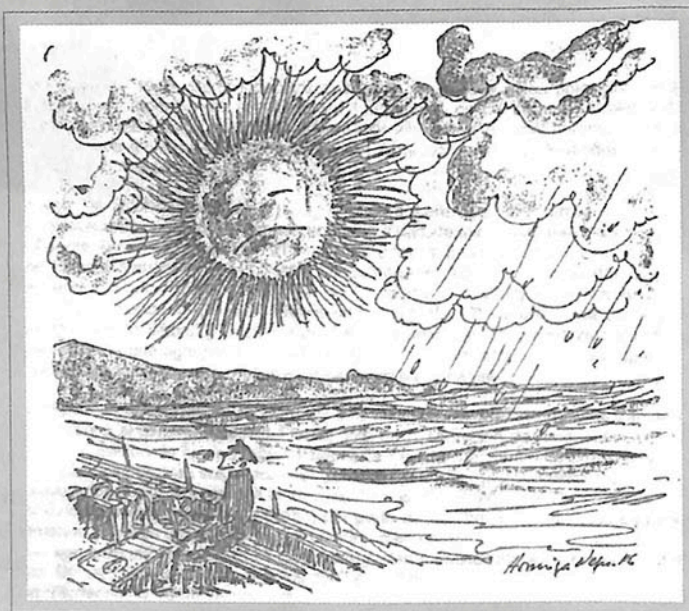
Al momento de la declaración de guerra, la Fuerza Aérea se encontraba en un triste periodo de inanición, incapaz de garantizar la seguridad de las costas mexicanas, puesto que la Fuerza Aeronaval no existía. El equipo de primera línea lo constituían 8 obsoletos biplanos Chance Vought V-99-M "Corsair" adquiridos en 1938, 6 inadecuados biplanos Consolidated 21-C, los sobrevivientes de los Corsarios GZU-ZM y Corsarios Azcarate, unos cuantos Douglas G-ZM verdaderamente antiguos. Lo único moderno eran 6 monoplanos Vought Sikorsky Oszu-3 King Fisher recibidos el 16 de marzo de 1942. A esta fuerza habría que agregar un puñado de aparatos de adiestramiento Flete Spartan y Ares de construcción nacional- todos ellos carentes de armamento.

Ante la imperiosa necesidad de modernizar a la aviación, **Don Manuel Avila Camacho** dio instrucciones al general **Roberto Fierro**, Jefe de la Dirección de Aeronáutica para la inmediata adquisición de equipo, aprovechando la Ley de préstamos y arrendamientos de los Estados Unidos para sus aliados. El día 17 de junio fueron entregados los primeros seis aviones tipo North American AT-6B al cual se le dio el mote de *The mexican dive bomber* (bombardero en picada mexicano) por parte de la fábrica, por el hecho de haber bombardeado un avión de este tipo un submarino nazi en aguas mexicanas, usando este incidente con fines publicitarios. El 25 de junio llegarían a México otros 4 aviones AT6B de este tipo. De esta clase de avión fueron los que se recibieron con mayor número, siendo un total de 74, teniendo como misión principal la patrulla de las costas en búsqueda de submarinos japoneses y alemanes.

En 1943 se creó el primer escuadrón aeronaval destacado en el puerto de **Tampico**, Tamaulipas y equipado con 5 monomotores Vought Sikorsky Oszu3 King Fisher. También se formó la Escuela de Aviación Naval con tres Fairchild PT 19 y 6 Consolidated 21-C proporcionados por la Fuerza Aérea Mexicana. En 1945, la Armada recibió otros King Fisher matrículas B-01 a B-05 (B = búsqueda), después cambiaron a MB (Marina búsqueda) y finalmente MV (Marina vigilancia). Después se recibió un sexto aparato con pontones. En 1945 las máquinas MV-04 y MV-05 fueron modificadas con otra configuración. El King Fisher MV-03 fue el único sobreviviente de estos aviones en México y se donó en 1964 al museo del buque *USS Alabama* en Estados Unidos, donde actualmente se exhibe en marcas de la US Navy.

Bibliografía: Archivos históricos de la Fuerza Aérea Mexicana.

Refranes marineros



“El sol no afeitado... pronto es aguado”

Los **cirrostratos** que se describen en el refrán referente al color de la luna, muestran, a veces, una estructura algo fibrosa. Como se dijo, estas nubes altas pueden preceder a otras formaciones nubosas de gran desarrollo vertical denominadas nubes de tormenta. Por consiguiente el sol, en presencia de esta clase de cirrostratos, adquiere un aspecto “*barbado*” o no “*afeitado*”, indicando probables precipitaciones cuando se aproximan o nos alcanzan aquellas nubes convectivas anunciadas.



Colaboración del Capitán de Navío
CG DEM Roberto González López,
Comandante del Buque Escuela “Cuauihtémoc”

La Bandera del Bergantín Guerrero

Por: El Almirante CG DEM Retirado, Miguel Carlos Carranza Castillo, cronista de la Secretaría de Marina-Armada de México

El pasado 11 de marzo de 2005 se recibió, por medio del Agregado Naval a la Embajada de México en España, la confirmación de la existencia de la Bandera del Bergantín "Guerrero" en el Museo naval de Madrid, con el número de catálogo 4980.

La ficha histórica de esta bandera correspondiente a esta pieza en el catálogo del mencionado museo registrada con el número 4980 dice: Bandera de lanilla tricolor en bandas verticales verde, blanca y roja (340 x 550 cms.) con escudo de México en la banda central, pintado al óleo. La llevaba izada el bergantín mexicano "Guerrero", de 22 cañones, cuando fue apresado cerca del puerto de La Habana después de duro combate, el 11 de febrero de 1828, por la Fragata Española "Lealtad", al mando del Capitán de Navío Don Melitón Pérez del Camino. El Bergantín "Guerrero" sirvió en la Armada varios años con los nombres de Corbeta "Cautiva" y posteriormente "Liberal". Se desconoce la procedencia y fecha de entrada en el museo. Figura en el catálogo de 1862.



Bandera del Bergantín Guerrero. Ubicada actualmente en el museo naval de Madrid.

Esta es tal vez uno de los objetos de mayor valor histórico para la Armada de México dadas las versiones que existen de este combate que a continuación transcribo para su justa valoración.

Richard West Jr. en su libro titulado *The Second Admiral, a Life of David Dixon Porter*, editado por Coward Mc Cann, Inc. en Nueva York en 1937 lo relata de la siguiente forma:

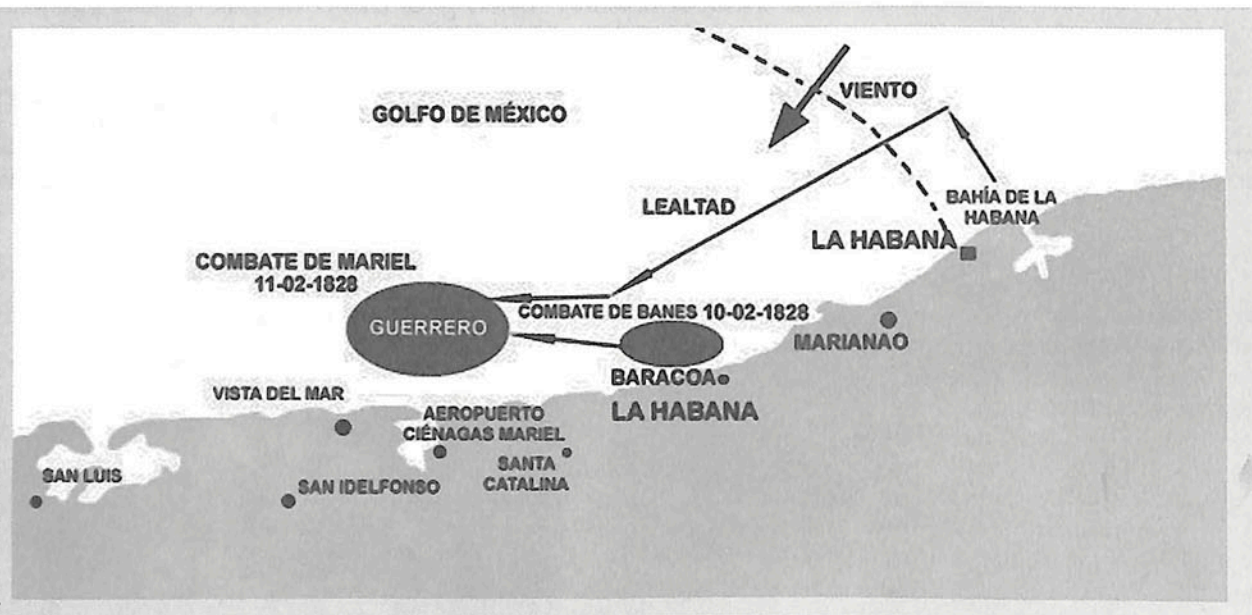
El 7 de febrero al levar anclas en Veracruz, el **Guerrero** se enfiló con vientos favorables rumbo a Cuba. El día 9, a medida que orzaba en su ruta desde La Habana hasta las costas de Guiana, (1) avistó y capturó a dos bergantines españoles destacados en Guadiana, los cuales fueron inspeccionados, reparados, tripulados y enviados a Veracruz. Ese mismo día se tuvo una conversación con un buque estadounidense que tenía dos días en las inmediaciones de La Habana y se obtuvo información imprecisa de que se encontraban dos fragatas españolas desmanteladas en La Habana, y un solo bergantín, el **Hércules**, que estaba listo para navegar.

El domingo en la mañana, el 10 de febrero, el **Guerrero**, avistó cerca de la costa alrededor de cincuenta goletas enanas que se dirigían hacia La Habana construidas con una obra viva para navegación de altura.

Conforme se les acercaba el **Guerrero**, la flota de veleros se dio la vuelta y huyó hacia el puerto de **Mariel** a treinta millas al oeste de La Habana. A través del telescopio se percataron de que los buques mercantes estaban siendo escoltados por los bergantines españoles **Marte** y **Amalia**, y que en el pedazo de tierra detrás de donde se habían refugiado la flota y los bergantines, se encontraba la torre **Martello** que era un enorme pilar cilíndrico de mampostería cuya construcción había sido diseñada para instalar en lo alto dos largos cañones.

(1) Por la ruta navegada se trata de la Bahía de Guadiana situada al norte de la península Guanahacabibes en la provincia de Pinar del Río, por lo tanto, así será nombrada en adelante para no confundirse con el nombre en inglés de Guayana (N.T)

Mapa que muestra la ubicación y trayectoria de la batalla que sostuvo el "Guerrero" frente a sus adversarios



El **Guerrero** se mantuvo cerca con el fin de librar una batalla a cañonazos. Dos de sus piezas de artillería se destinaron a encargarse de los cañones de la torre cuyos proyectiles, disparados con pólvora defectuosa, cayeron inofensivamente en el agua. Los artilleros de los buques españoles estimaron el alcance y dispararon sus proyectiles que acertaron a la altura de la arboladura del **Guerrero**, perforando el velamen y rompiendo los estays, pero sin producir graves daños. Los artilleros estadounidenses e ingleses del **Guerrero** silenciaron muchos de los cañones de los buques españoles antes de que un afortunado tiro español cortara la cadena del ancla del **Guerrero**, dejándolo a la deriva fuera de acción.

El buque mexicano pegó contra una roca sumergida, pero maniobró para salir sin ningún daño para después reparar la arboladura y colocarse en su posición original fondeando el ancla de babor. La batalla continuó como antes. El **Guerrero** representaba un blanco más pequeño que sus enemigos y libraba sus costados rápidamente. Sus proyectiles que alcanzaban mayor distancia, caían y golpeaban a las abigarradas tripulaciones de los mercantes, hundiendo así a varios de éstos. Aquellos marinos se refugiaron en tierra donde la tripulación del **Amalia** rápidamente los rescataban.

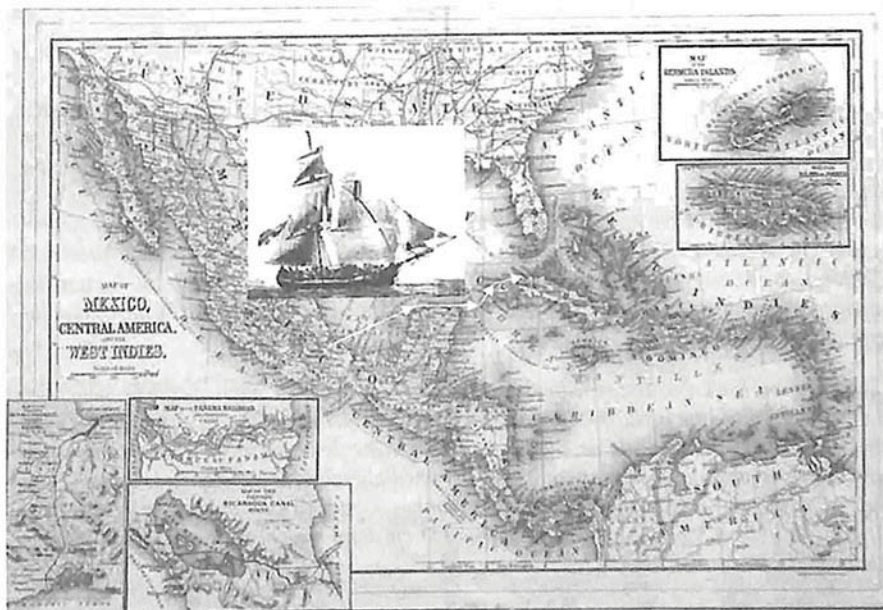
El Guardiamarina **David Dixon Porter** quien llegó con los años a ser un prestigiado almirante de la Armada norteamericana sintió en sus catorce años por primera vez, la experiencia de su primera batalla.

El **Guerrero** se encontraba seriamente averiado de la arboladura, el velamen estaba roto, los cabos estaban cortados. Ambos masteleros de los juanetes, arrancados por los proyectiles españoles, colgaban como telarañas rotas que obstruían la vela trinquete y la vela mayor. Sin embargo, el **Capitán Henry Porter** se regocijaba con el castigo que sus artilleros le estaban dando al enemigo. Mientras comentaba que los españoles se rendirían en unos cuantos minutos, la cadena del ancla de babor fue arrancada por un disparo.

Una vez más, el buque mexicano quedó a la deriva y sus hombres corrieron a la arboladura para repararla. Querían regresar y obligar a los españoles a rendirse antes del anochecer. Sin embargo, desde donde se encontraban, percibieron a lo lejos un nuevo y formidable enemigo: una fragata española de tres mástiles altos.

Los cañonazos en Mariel se habían escuchado en La Habana y la fragata española **Lealtad** de 64 cañones (cuya presencia no había sido notificada por los buques mercantes estadounidenses el día anterior) había dispuesto que todos los botes de remos en La Habana para que la remolcaran al mar. Cuando la fragata **Lealtad** se encontraba a diez millas de Mariel, una fresca brisa hinchaba sus amplias velas, alas y juanetes, y se dirigió hacia el **Guerrero** a toda vela.

Los 22 cañones del **Guerrero** no constituían ninguna amenaza para la fragata y el Capitán Porter hizo todo lo posible para retirarse rápidamente maniobrando para cruzarle la proa a la **Lealtad** que disparaba sus cañones de largo alcance. La fragata desplegó sus velas como advertencia para que regresara, sus proyectiles lo horquillaban a proa, popa y a lo largo de su eslora.



El Capitán Porter, se percató de lo difícil que era escapar a su destrucción, tenía muy presente la terrible amenaza que le llegaba de la bahía de Mariel y la pobre respuesta que podía obtener de su bergantín con su arboladura destrozada. Si huía a **Cayo Hueso**, seguramente que sería bloqueado por la **Lealtad** allí mismo; si lograba esquivar a su persecutor y se refugiaba en Mariel protegido por la obscuridad remolcado por sus botes para ocultar su buque, de todas maneras no podría evitar que la **Lealtad** lo encontrara. Dio un golpe de timón y enfiló hacia el sur.

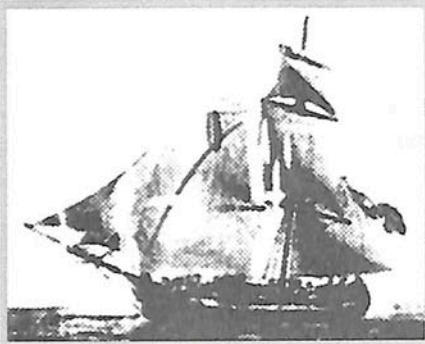
No iría muy lejos, repentinamente la obscuridad nocturna se iluminó con nubes de chispas producidas por la fricción al chocar con el costado de la **Lealtad**; el Capitán Porter trabajó febrilmente con sus mástiles y sus bicheros consiguiendo apartarse y la noche oscura lo favoreció una vez más, pero al amanecer, vio que la fragata se mantenía a distancia de tiro.

Con sus cañones de largo alcance, la **Lealtad** estaba en condiciones de abatir al **Guerrero** y partirlo a pedazos. Porter colocó sus carronadas en batería con el ángulo de elevación necesario para mantener un alcance efectivo pero le falló el viento. Hizo varios buenos disparos que derribaron las velas altas de los españoles pero en sus propias cubiertas se había producido un verdadero caos. Dos veces el pendón del **Guerrero** había sido derribado y otras tantas fue vuelto a izar. Finalmente Porter llamó a conferencia a sus oficiales y decidieron rendirse. El pendón fue arriado.

Debido al humo producido por los disparos durante el combate, el comandante de la **Lealtad** no se percató de la rendición, pensó que la bandera había sido nuevamente derribada por sus disparos y mantuvo el fuego contra el **Guerrero**.

El Guardiamarina David Dixon Porter vio que la **Lealtad** se cerraba sobre el **Guerrero** y disparaba a corta distancia mientras docenas de hombres de su tripulación yacían agonizando sobre las cubiertas, vio caer a su primo y lo llevó en vilo a un lugar protegido sin darse cuenta que ya estaba muerto. Se sentía desolado sobre la cubierta y nunca dejó de recordar esta acción del comandante español como una vil cobardía. Durante cuatro horas la **Lealtad** se mantuvo a distancia reparando sus averías antes de mandar un bote al desmantelado bergantín. Cuando el grupo de abordaje español subió al buque para tomar prisioneros a los oficiales y llevarlos a bordo de la **Lealtad**, Porter creyó haber visto que el cuerpo de su primo fue arrojado al mar, lo que le hizo montar en cólera.

Horas más tarde la **Lealtad** remolcó al desmantelado casco del **Guerrero** llevándose lo como trofeo de guerra a La Habana.



"Bergantín Guerrero"
Ilustración del navío mexicano

Una versión española del mismo evento dice que:

Ausente Laborde, bojeaba el litoral en todas direcciones una inquieta flota, vigilando el dédalo de cayos en que acechaban y hacían provisiones los buques corsarios. En tal situación, se recibió el 10 de febrero de 1828, a la una del día, en la Comandancia General del Apostadero un parte del subdelegado de marina en **Bianes**, pequeño puerto situado entre La Habana y El Mariel, avisando que en aquella ensenada estaban batiéndose dos bergantines del Rey, el **Marte** y el **Amalia**, con el también bergantín **Guerrero** (buque de los más fuertes y andadores de entonces) de 22 cañones de a 24, que arbolaba bandera mexicana. La noticia, propagada rápidamente y agrandada por la exageración popular, inquietó no sólo a las autoridades.

Planeada, como lo estaba, una expedición de **Bolívar** contra Cuba, mandada por los generales Páez y Valero, dióse por hecho que la Isla iba a ser atacada. E incluso llegó a cundirse que ya se había realizado un formidable desembarco en las playas de occidente. Se ordenó, por ello, aparejar la escuadra, al tiempo que se dispuso la inmediata salida de la **fragata Lealtad**, que a las dos de la misma tarde enfilaba el Canal con rumbo al oeste. Ya en franquía, y a la puesta del sol, se le vio desde el Morro navegar con todo el aparejo desplegado y viento favorable, ansiosa de avistar al atrevido enemigo.

Mientras tanto librábase frente a **Bianes** desigual combate: los bergantines del Rey, armados de piezas de a 16, en barbata, procuraban, acoderados, resistir las descargas de a 24, que les hacían añicos su arboladura y obra muerta. Por dos veces sostuvieron el ataque del **Guerrero**, puestas las tripulaciones enteras en zafarrancho de combate. Y tan valientes se portaron aquellas dos naves, ligadas entre sí para una desesperada defensa, que el Guerrero cejó, y al divisar en el horizonte el velamen henchido de la **Lealtad**, izó todos sus lienzos y puso proa a mar abierta, iniciando la huida.

Comenzó entonces la caza al buque fugitivo, con toda la fascinación de la nave a vela que, aún a merced de los vientos, exigía de la marinería, en tales momentos, el máximo esfuerzo. Era una pugna de honor, a vida o muerte, de tripulación contra tripulación, de arboladura y velamen contra arboladura y velamen, de buque contra buque, de bandera contra bandera, de capitán contra capitán, y en fin, de hombre contra hombre. La victoria dependía tanto más de la astucia y pericia del jefe que del número de cañones. Cayó la noche, y el **Guerrero**, con todas sus luces apagadas, procuró escurrir el bulto y despistar a la fragata. Esta, navegando con doble trapo y de superiores condiciones marineras, acertaba, cada vez más, las distancias.

Así, al alba halláronse a tiro los dos buques que, puestos en facha y tremolando ambos estandarte de combate, abrían fuego. Las carronadas de la **Lealtad** barrieron con atronadoras por entero. La sangre bañaba la cubierta, casi toda su tripulación yacía muerta, lo mismo que **Guerrero**, que remolcado a La Habana, fue declarado buena presa ostentando, más tarde, bajo el nombre de **Fernando**, el león rugiente de la Real Armada.

Julián Martínez Llanillo.



Comodoro David Porter

La versión mexicana la encontramos en el Tomo IV de la obra "México a través de los Siglos" y en el libro "Semblanza Marítima del México independiente y Revolucionario" del Dr. Enrique Cárdenas de la Peña. No hay una versión oficial nuestra.

Informe del Comandante del Bergantín Hermon
Cayo Hueso, febrero 14 de 1828
Comodoro David Porter

Señor:

Con un sentimiento extremo, tengo que anunciar a V.S. la pérdida del bergantín "Guerrero", y su heroico comandante **D. David H. Porter**, un oficial de tanta importancia a nuestra marina, después de una acción reñida con la fragata "Lealtad" del porte de 50 cañones y 300 hombres, que fue sostenida por parte del "Guerrero" de un modo, el más determinado, tanto que se puede decir que ha obtenido una victoria, aunque últimamente apresado.

Según he podido informarme del pormenor de este suceso, de los amigos de La Habana y también por otros medios, parece que el 10 del corriente el "Guerrero" encontró una escuadra de buques pequeños convoyados por los bergantines de guerra "Marte" y "Amelia", el primero de 14 cañones y el último de 5, a los cuales el citado "Guerrero" dio combate estando cerca de Mariel, y tanto fue el daño que recibieron, que con gran dificultad lograron llegar a ampararse de la batería de un puerto a sotavento, poniéndose bajo su protección, la cual también atacó el "Guerrero".

Después llegaron a La Habana bien destrozados del casco y arboladura, con varios de sus oficiales y tripulación muertos y heridos. Como se emprendió el combate cerca de tierra, fueron llevadas las noticias a La Habana al principio de la acción, y en media hora la fragata "Lealtad" estaba a la vela, y pronto llegó al sitio de la contienda.

El "Guerrero" arribó para escaparse, dirigiéndose hacia las tortugas, y sosteniendo un combate de corrida en intervalos durante la noche. Por la mañana del día 11 se atacaron ambos buques, cerrándose a la más corta distancia de combate, tirando respectivamente sus baterías corridas durante el tiempo de la acción, que duró dos horas, veinte minutos, y habiendo expedido su último cartucho, el "Guerrero" tuvo que arriar su bandera.

El capitán Porter fue muerto al concluir la acción por una bala rasa, sin un solo suspiro. Se dice que no ha muerto otro oficial del buque.

El cirujano y su hijo fueron reconocidos a bordo de la capitana, por el capitán de un buque pescador que salió anoche de La Habana. El "Guerrero" fue llevado a remolque a La Habana ayer por la "Lealtad", teniendo el primero ambos palos cortados arriba, uno o dos balazos a flor de agua, y mucha metralla en el casco, y solamente tenía la vela mayor guindada.

El enemigo dice que le hizo 40 muertos y heridos, pero con la excepción de esta parte de las noticias, lo demás del pormenor se puede considerar suficientemente exacto.

Muchos creían en La Habana por el destrozo de ambos buques, que si el "Guerrero" no hubiera gastado sus municiones, podría haber apresado a su contrario, o al menos asegurado su retirada, pues ahora se halla la "Lealtad" bastante lastimada en su casco y arboladura.

Con respecto a la pérdida de gente de a bordo de la "Lealtad", no podemos hablar con certeza. El Capitán Porter debía ser enterrado en La Habana esta mañana con honores de guerra, y yo mandé a hacer funerales de ordenanza,

usando el crespón de costumbre.

Espero sumisamente que usted aprobará la medida que he tomado de despachar la balandra "Greyhaund" con estas noticias; pues me ha parecido un deber hacerlo, tanto para su inteligencia como para poder elevarlo al conocimiento del supremo gobierno. Me refiero a otras cartas que escribo a usted para que sepa de mis movimientos particulares.

Carlos E. Hawkins

Esta es la razón histórica por la que considero que se ha localizado una pieza de singular valor para mostrar físicamente la gloria de la primera época de la Armada de México que, nacida en pie de guerra fue digna adversaria de una potencia naval que no cejaba en su intento de recuperar sus colonias.



El Almirante Miguel Castillo Carranza, es miembro del Consejo Editorial del Boletín, autor de innumerables artículos publicados en diversos medios entre ellos este Boletín Naval y flamante cronista de la Armada de México.

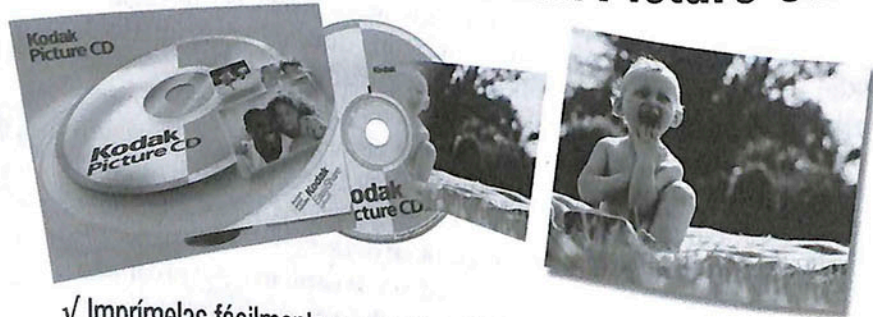
Solo en Contino... ¡Imprime fotos de verdad!
Con tu cámara digital.

Aceptamos
todos los medios
digitales y rollos
135, 110 y APS.



Auténticas fotografías con la calidad
insuperable de nuestra experiencia
y el exclusivo papel Kodak Royal
para compartir de verdad tus mejores recuerdos.

Y guarda tus fotos con seguridad
grabándolas en un Kodak Picture CD



- ✓ Imprimelas fácilmente en nuestros laboratorios digitales las veces que desees desde el CD.
- ✓ Manténlas libres de los efectos del clima y el paso del tiempo.

impresionantemente digital



TIENDAS
CONTINO
Un mundo de calidad... al mejor precio



www.tiendascontino.com.mx

Fiestas Patrias 2005





La Armada de México en auxilio de los veracruzanos



El dañino huracán “Stan” -categoría uno- afectó a las costas veracruzanas a partir del lunes 3 de octubre, habiendo tocado tierra el martes 4 en la **Sierra de los Tuxtlas**. Su poderosa capacidad destructiva afectó a casi todo el territorio veracruzano y a los estados vecinos de Oaxaca y Chiapas, en este último las afectaciones son de gran magnitud. Tal era su fuerza, que en los países centroamericanos de Guatemala y El Salvador, el número de muertos fue muy elevado y los daños materiales incalculables.

Desde el momento mismo que se presentó la probabilidad de que “Stan” afectase nuestro Estado, directivos de la Armada participaron en las reuniones de trabajo para coordinar las tareas preventivas y así tratar de disminuir las desgracias.

Se activaron los **Planes DN-III-E y Marina** de auxilio a la población en casos de desastres y así elementos de Protección Civil, Voluntarios y de Seguridad Pública se unieron a los del Ejército y Armada para enfrentar la contingencia.

Las autoridades estatales encabezadas por el gobernador **Lic. Fidel Herrera Belirán** presidieron constantes reuniones de trabajo e hicieron frecuentes recorridos por todas las zonas afectadas, acompañados de los respectivos Alcaldes de las municipalidades, evaluando los daños y atendiendo personalmente a los miles de damnificados.

Los daños materiales, principalmente en la agricultura y en las vías de comunicación son incalculables. Muchas viviendas y sus enseres se vieron afectadas. La emergencia ha pasado, ahora viene la etapa de la reconstrucción y la de corregir tantas irregularidades en las zonas urbanas en donde existen asentamientos humanos en áreas de alto riesgo. Hay que evitar que esto vuelva a suceder.

El Almirante CG DEM Marco Antonio Peyrot González, Secretario de Marina, fue designado por el Presidente de la República como responsable del Comando Central Unificado en el Estado de Veracruz. Su presencia en nuestra entidad ha sido constante, motivante y definitiva en tan importantes tareas.

El pueblo de Veracruz ha manifestado su eterna gratitud a todos los elementos de la **Armada de México**, que una vez más supieron estar muy por encima de las circunstancias, atendiendo a sus hermanos en desgracia. A nuestros compañeros asociados, encabezados por el **Vicealmirante CG DEM Andrés Humberto Cano Saldívar**, que participaron en la emergencia y lo siguen haciendo en la reconstrucción, les patentizamos nuestro reconocimiento, ya que gracias a ellos y a otros muchos héroes anónimos, Veracruz sigue en pie, para seguir siendo *"El centinela sin relevo de la Patria"*..







Noche Mexicana





Vigésimo tercer aniversario del Buque Escuela “Cuauhtémoc”

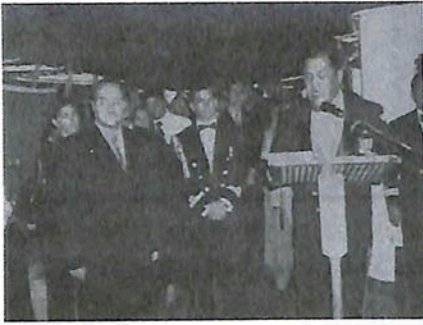


Con la distinguida presencia del señor **Alfonso De María y Campos**, Cónsul General de México en San Francisco, California, distinguidas autoridades civiles, navales y militares y con una lucida recepción oficial a bordo, el “Cuauhtémoc” celebró en el mes de julio pasado sus veintitres años de estar al servicio de la Armada nacional. Acompañaron a partir el pastel de aniversario las distinguidas señoras **Virginia Clasing de María y Campos** y **Alejandra Hernández de López**. Su comandante, el destacado marino Capitán de Navío CG DEM Don **Roberto González López**, pronunció un muy sentido mensaje que ahora queremos compartir con ustedes, nuestros amables lectores..

“Distinguidos invitados, queremos de esta noche, hacer una ocasión especial, ya que el más antiguo y joven de la tripulación cumple años y siendo todo un personaje me voy a permitir compartir con ustedes, primeramente sus logros. Nació como mexicano un día como hoy en el año 1982. Registrado veracruzano y radicado en el puerto de Acapulco, ha sido testigo de 23 cruceros de instrucción en los cuales ha cruzado en 28 ocasiones el canal de Panamá, 22 el meridiano de Greenwich, 10 veces el ecuador terrestre, 8 la línea internacional del tiempo. Ha dado la vuelta al mundo en dos ocasiones, cruzó el fatídico cabo de Hornos en 1993 y el canal de Suez lo ha visto surcar dos veces sus aguas.

Ha sido partícipe de un sin número de regatas donde ha ganado importantes premios a nivel internacional como son, por mencionar algunos: El trofeo *Cutty Sark* en los años de 1998 y 2000, mismo que se otorga al buque que contribuye más a la amistad y entendimiento internacionales. La Copa Tetera de *Boston* en los años 2002 y 2003, que se entrega al buque de vela en entrenamiento, que haya cubierto la mayor distancia en un período de 24 horas cruzando el Océano Atlántico. Habiendo establecido hasta la fecha el segundo mejor registro en la historia de esta competencia.

Todos estos logros le han hecho merecedor a cuatro menciones honoríficas, distinciones que el Alto Mando de la Secretaría de Marina-Armada de México le ha conferido. Aunado a esto, en **Rouen**, Francia, la Organización Internacional de entrenamiento a la Vela (ISTA) le otorgó el título de “Embajador y Caballero de los Mares” por la manera en que da a conocer la misión de la que ha hecho gala desde su alta en la Armada de México, que es la de llevar



Festejando el Aniversario.

el mensaje de amistad del pueblo de México al mundo. Y bien distinguidos invitados, me permito presentarles al protagonista de este pequeño reconocimiento, que en conjunto con su blanco trapo, sus saladas cubiertas, sus elevados aceros y su jarcia forman al navegante incansable, al guerrero emperador azteca, al buque escuela velero "Cuauhtémoc", que el día de hoy cumple 23 años de servicio activo en la Armada de México, forjando y fortaleciendo como siempre, el espíritu marino de todos aquellos que se embarcan en su seno. Felicidades al Embajador y Caballero de los Mares".

Ante estas elocuentes palabras la concurrencia le brindó un fuerte y prolongado aplauso al Capitán González López. Nos imaginamos que habría agregado el homenajeado en respuesta quizá a tan sentido mensaje, y llegan a nuestra

mente estas palabras..."Siendo un número apenas, el 187, quedó mi quilla puesta un 24 de julio de 1981 y probé las saladas aguas españolas el 9 de enero de 1982 cuando por primera vez mi casco demostró la marinera esencia para la cual fui construido. Porté la insigne y tricolor enseña por primera vez, el 29 de julio de 1982 y así nací como mexicano...y registrado veracruzano un 25 de septiembre. Desde entonces, el filo eterno de mi roda a partido las aguas de los océanos del planeta, mi blanco trapo, cazador del viento, se ha curtido con alisios, galernas y tifones; la dura teca de mis maduras cubiertas a probado la densa sal de los cuatro puntos cardinales y la seda de mi jarcia duramente trabajada por manos artesanas y aprendices continúa corriendo como sangre en el imparable ir y venir de maniobras y viradas. En mis 23 cruceros he dado dos veces la vuelta al mundo, he cruzado el fatídico Cabo de Hornos y espero cruzarlo nuevamente. Soy amigo viejo del Canal de Panamá y del meridiano de Greenwich, quienes tras de 28 y 22 cruces respectivos, solo nos decimos hasta pronto. Neptuno, el vasto dios regidor de los océanos ha pisado mis cubiertas en diez ocasiones, bañado con sus aguas ecuatoriales al imberbe aprendiz y futuro adorador de la sal y el viento. Cronos ha girado su arenal contenido en vidrio permitiéndome cruzar su línea en 8 ocasiones y el eterno faraón de Suez espera plácido una próxima tercera ocasión para el tradicional saludo que de antaño le han brindado aquellos míticos y legendarios reyes adoradores del Sol y de la Luna.

En mi ardiente juventud, mis galas han lucido plenas en los cinco continentes donde el coqueto romance multicolor de trapos, enamora la aventura de compartir el dracón propulsor de la regata y ganar a los viejos maestros, tradición viva de antiguos navegantes. Soy el mensajero que susurra a las estrellas, la infatigable misión de sus ancestros, soy el oráculo del águila representada en corazón de caballero, soy marino con esencia de guerrero. Soy el navegante que acumulando millas, presumo en equivalencia, con mis más de 450,000 millas navegadas, de haberle dado la vuelta al mundo en 3 ocasiones, casi 10 años de efectivas singladuras, portando majestuoso cuatro estrellas, que a golpe de mar, cubren el acerado pecho que las porta. Llevo ya 23 años de ser el Tlatoani maestro de los herederos del criollo bronce de una raza de aventura, de ser el reflejo de la altivez del jaguar y la serpiente, de ser el veleidoso cambiante del humor del mar y de la espuma.

El nacimiento de la Ingeniería Mecánica Naval

Por el Capitán de Navío IN Germán Alvarez Lobato

Podríamos decir que la Ingeniería Mecánica Naval nace cuando los buques emplean para su propulsión motores de vapor, sustituyendo paulatinamente a la navegación a vela y cuando las hélices vencen a las paletas como base de la propulsión mecánica, pero esto no se da en una fecha determinada sino en un período que abarca los siglos XVIII y XIX.

Para que un invento se convierta en una innovación tecnológica, comercialmente aceptable, se pasa por un proceso paulatino, donde interviene la creatividad de diferentes personas, que a veces ni siquiera se conocen entre sí y que en forma independiente llegan a la solución del problema que implica el siguiente paso en un desarrollo tecnológico; para el caso de los buques de propulsión mecánica describiremos éste proceso de forma breve a continuación.

Desde el siglo XVI empezó a trabajarse en la idea de encontrar una máquina que pudiera lograr la tracción mecánica independiente aplicada a un barco, para lograr que éste avanzara sin ayuda de velas ni remos. Aunque la navegación a vela ya había avanzado mucho, siempre se tenía el problema de estar supeditado a la fuerza y dirección de éste elemento que, aunque económico en su uso, también resultaba un tanto inseguro por su gran potencia o inversamente al llegar al punto de situaciones de *calma chicha*, donde era imposible avanzar.

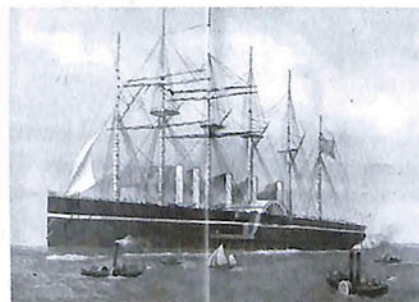
Un primer intento digno de mención fue el que hizo **Blasco de Garay** quien en una ensenada cerca de Barcelona, le dió una demostración al Rey Carlos I de España, de una embarcación dotada de unas grandes ruedas de paletas colocadas en los costados y movidas por la expansión del vapor, que se producía en una especie de caldera con la combustión de leña y carbón, invento que no prosperó y fue hasta 1707 cuando el francés **Dionisio Papin**, quien con su diseño de una caldera o marmita promovió el vapor como fuente de energía en un barco. Papin instaló su máquina en un barco que navegó por el **Río Fulda** con la intención de salir al Mar del Norte y llegar hasta Inglaterra, pero en la ciudad de **Menden** causó muchas protestas de los dueños de los barcos que cubrían la ruta en el río a tal grado que durante la noche destruyeron la embarcación. Papin ya no hizo nuevos ensayos pero su invento lo hace ser reconocido como el precursor de la autopropulsión marina.

En el año de 1729, un inglés de nombre **John Alles** patentó una máquina propulsora muy parecida a la de Papin y otros pioneros como **Jonathan Hulls** y **John Fitch** hicieron lo propio con prototipos que no solucionaban todos los problemas para hacer rentable este tipo de propulsión.

Se siguieron afinando las experiencias hasta que en 1753 la Academia de Ciencias de Francia decidió convocar a un concurso para construir una "máquina" que supliera la fuerza del viento; y fue hasta 1763 que el norteamericano **William Henry** hizo los estudios de una embarcación propulsada a vapor que no fue llevada a la práctica pero que si tuvieron influencia en los trabajos de **John Fitch** y **Robert Fulton** años después. Los primeros barcos propulsados por el vapor fueron franceses aunque con poca fortuna, hasta que en 1775 **Jacques Constantin Terrier** consiguió construir un motor de un cilindro de ocho pulgadas y se lo aplicó a una barca y en presencia del Ministro de Marina lo probó con éxito en el Sena.



Buque de Vapor "Elisa"
Año. 1816
Foto: Transporte Marítimo
V. Ponti, Ed. Salvat.



Buque de Vapor "El Great Eastern"
Año: 1858
Foto: Transporte Marítimo
V. Ponti, Ed. Salvat.



SECRETARIA DE MARINA
ARMADA DE MEXICO
OFICIALIA MAYOR
SECCION GENERAL DE RECURSOS HUMANOS
DIRECCION DE ARCHIVO GENERAL

El primer buque que llevó a la práctica la navegación a vapor de manera eficiente haciéndolo comercialmente viable fue el diseñado por **Robert Fulton**. El primer ensayo de Fulton no dio resultado ya que el bote se partió en dos con el peso del motor y se hundió en las aguas del Río Sena. Sin desanimarse, Fulton rescató el motor y lo colocó en una barcaza de mayor tamaño y navegó en agosto de 1803 a una velocidad de 7 kilómetros por hora. Fulton no encontró apoyo en el Gobierno francés, lo cual hizo que viajara a Norteamérica donde en 1807 botó el barco "*Clermont*", el cual zarpando de Nueva York llegó hasta Albany recorriendo 150 millas en 30 horas, empleando un motor de 8 CV de potencia que accionaba dos ruedas laterales de diez palas cada una. Ahora se considera este viaje como "*el comienzo de la navegación a vapor*" y para nosotros, el inicio de la Ingeniería Mecánica Naval encabezada por Robert Fulton, a quien se le conoce como el "*padre de la navegación moderna*", pues además del desarrollo de la propulsión de vapor también trabajó activamente en transformar los medios de guerra en el mar y siguiendo las investigaciones de **Bushnell** inventó el torpedo y un buque submarino al que denominó "*Nautilus*", con bastante éxito en las pruebas, ya que a una profundidad de ocho metros, el submarino permaneció más de veinte minutos navegando, salió a la superficie y se volvió a sumergir regresando al punto de partida. Su torpedo consistió en una caja de cobre con 100 libras de pólvora que iba amarrada a un palo en cuyo extremo había un arpón destinado a asegurarla en el fondo del barco enemigo haciendo explotar la carga por medio de un aparato de relojería.

En Europa, el primer buque a vapor fue el "*Comet*", proyectado por **Henry Bell**, dedicando el barco al transporte de pasajeros a lo largo de los ríos al igual que el "*Clermont*". Pero la navegación fluvial no sería quien proyectara la aplicación del vapor sino el cruce de los océanos, así que el primer intento lo hizo el "*Savannah*" que el 24 de mayo de 1819 zarpó del puerto que lleva el mismo nombre, en los Estados Unidos, hacia el puerto de Liverpool, arribando 27 días después. Sin embargo, el viaje lo hizo a vela y sólo usó el motor de vapor para las maniobras de entrada y salida de puerto.

El primer viaje a propulsión mecánica completamente se hizo a bordo del barco holandés "*Curacao*", zarpando de **Rotterdam** a **Paramaribo** en el Brasil, convenciendo con esto a los armadores que el negocio del traslado de mercancías estaba en los buques de propulsión mecánica a los que cada vez se les exigía una mayor velocidad, lo que originó el perfeccionamiento de estas máquinas. Como era natural, las fuerzas armadas inmediatamente se percataron de las facilidades de maniobra y movimiento garantizado de los buques con propulsión mecánica, siendo el ingeniero francés **Dupuy de Lôme** quien dirigió la construcción del primer acorazado, "*La Gloire*" con autopropulsión a vapor.

El siguiente paso se dio con la invención de la propulsión por medio de la "*hélice*", lo cual es atribuida al francés **Sauvage**, según unos autores, y según otros fue **Juan Stevens** o **Francis P. Smith**, alrededor de 1832, siendo el "*Archimedes*" el primer buque que la empleó; con ello desaparecieron todos los inconvenientes de las ruedas de paletas, las cuales quedaron relegadas a la navegación fluvial.

La tecnología dio un nuevo gran paso cuando se pudo convencer a los armadores de que un casco construido de acero no se hundiría y resolvería el problema del tamaño de los barcos limitado por el tamaño y resistencia de las tablas de madera, llegando a ser inclusive más ligero el barco construido en acero que el construido en madera, siendo el "*Himalaya*", el primer barco cuyo casco fue construido completamente de acero, dejando la madera sólo para los barcos de poco tonelaje. Podría decirse que a partir de 1874 todos los buques han empleado su estructura externa de planchas de acero y poco a poco han sustituido la madera de sus interiores por otros productos no combustibles.

En nuestros días el desarrollo tecnológico de los buques ya no descansa en una sola profesión, un buque es una pieza de ingeniería *multidisciplinaria*, que requiere de arquitectos navales para el desarrollo de las líneas de forma, de ingenieros navales para llevar a la práctica el diseño y construcción, de ingenieros mecánicos, electricistas y electrónicos para el diseño de sus diferentes sistemas, sin perder de vista otras áreas de la ingeniería que se dedican a su operación y mantenimiento, como la Ingeniería en Ciencias Navales y la Ingeniería Mecánica Naval que de manera conjunta en nuestra Institución han hecho posible el equipo *multidisciplinario* que interviene en el diseño, construcción y mantenimiento de nuestros buques. El presente artículo sólo describe el inicio de la aplicación de la mecánica en los barcos, pero indudablemente en el proceso han intervenido muchos otros especialistas a quienes une una misma característica: **Creatividad e Innovación**.

Bibliografía:

Historia de las Comunicaciones.-Transportes Marítimos.- Salvat Editores de México, SA.- 1965.- Valery Ponti.
Historia de la Navegación.- Editorial Cantabriuca SA.- Bilbao.- 1967.- José Rigau Ferrer y Pilar Cateura Geremias.
Enciclopedia General del Mar.- Ediciones Garriga SA.- 1987



El Capitán Germán Álvarez Lobato, es Director de la Escuela de Ingenieros de la Armada de México y forma parte del Consejo Editorial del Boletín Naval, además de incansable autor de varios artículos.

Integrantes de la Promoción 1949-1953

En la portada del **BOLETIN NAVAL** anterior y en la página cuatro apareció una fotografía de la promoción 1949/1953 de la H.E.N.M. e invitamos a nuestros lectores a identificar a los personajes que en ella aparecen. He aquí la lista de todos ellos. Algunos ya se han adelantado a la otra vida, pero a todos ellos **BOLETIN NAVAL** los saluda con afecto y respeto.

Primera fila de pie, de izquierda a derecha:

1. Cabo de cadetes
Gerardo Cruz Ramos
2. Aspirante de segunda
Federico Romero Godínez
3. Aspirante de segunda
Augusto Esparza Rodríguez
4. Cabo de cadetes
José Rivera Arreola
5. Cabo de cadetes
Francisco Murillo Ozuna
6. Cabo de cadetes
Ernesto Mellado Gutiérrez
7. Aspirante de segunda
Gregorio Nuñez Ehuán
8. Aspirante de segunda
Pedro Arau Granda
9. Cabo de cadetes
Efraín de Gante Calderón

Segunda fila de pie, intermedia, de izquierda a derecha:

10. Cabo de cadetes
Jorge Rosas Artigas
11. Aspirante de segunda
Hiram Muñoz Lozano
12. Aspirante de segunda
Humberto Lanz Cárdenas
13. Cabo de cadetes
Luis Blanco Rome
14. Cabo de cadetes
Amarante Gutiérrez Chávez
15. Aspirante de segunda
Epitacio Genel González



16. Aspirante de segunda
Sergio Rosas Estañol
17. Aspirante de segunda
Antonio Mora Pérez
18. Cabo de cadetes
Rodolfo Jiménez Schiafino
19. Cabo de cadetes
Luis Ordoñez González
20. Aspirante de segunda
Manuel González Sánchez

Sentados, de izquierda a derecha:

21. Aspirante de segunda
Mariel Ancona Escalante
22. Aspirante de segunda
Everardo Sánchez Ramos
23. Aspirante de Primera
Gandhi Zilli Viveros

24. Capitán de Navío
Samuel Fernández Velasco.
SubDirector
25. Contralmirante
Antonio J. Aznar Zetina,
Director del Plantel
26. Capitán de Fragata
Elías Beltrán Lara
27. Aspirante de Primera
Félix Jaime Pérez Elías
28. Aspirante de segunda
Antonio Alfonseca Ponce
29. Aspirante de segunda
Carlos Magaña Coria

MATERIALES PARA CONSTRUCCION



CIUDAD DE VERACRUZ, VER.

MATRIZ

CARRET. VERACRUZ-MEDELLIN
NUM. 409, COL. GRANJAS BOTICARIA
TELS/FAX: (22 99) 223586, 219076

URANO

AV. URANO NUM. 19
TELS: (22 99) 218010, 220548

MERCADO

AV. PROL. M. ALEMÁN
NUM. 2739
TELS (22 99) 378350, 354972

AVIOS

CARRET. VERACRUZ-CARDEL
COL. PLAYA LINDA
TEL: (22 99) 9241280



SERVICIOS MULTIPLES DEL SURESTE,
S.A. DE C.U.

No importa que tan cuidadoso pueda usted ser, los accidentes suceden

Prevenir que un desastre llegue a ser un desastre mayor depende en gran medida de como usted responde y qué tan bien funcione su equipo. Es por ello que el escoger la mejor Compañía para que atienda su barco es tan importante. Servicios Múltiples del Sureste se asegura que su tripulación y su barco estén protegidos por equipo y servicio de la más alta calidad.

Distribuidor exclusivo en México

McMurdo
Marine

Pains Wessex
Safety Systems



SEÑALES MARINAS DE ALARMA

De los líderes fabricantes de pirócnicos marinos.

- Buzos de Mano
- Buzos con Focaditas
- Señales Fumígenas
- Lámpas Cabos
- Mecanismos de Submarinos
- Liberadores Hidroestáticos



VHF
Radio VHF portátil impermeable.
Resistente y cimbable 100% protección al agua y caída.
Especificaciones GMDSS.
Fácil de usar.
- 3 canales 6, 13 y 16.
- Calidad de voz superior.
- Batería de larga vida.
- Garantía de 18 meses.
El radio VHF de rescate rompe el balance de ofrecer todos los requerimientos de un radio de emergencia en un precio competitivo.



B3
Transceptor Marino-cerámico de rescate.
- Alta Tecnología de radio transceptor AM.
- Operación en 121.5 a 123.1 MHz.
- Batería primaria de célula sencilla y de bajo costo.
- Operación simple y sencilla.
El Transceptor opera en las frecuencias de emergencia primaria y auxiliar de la banda VHF-marina.



SART
Transpondedor para búsqueda y rescate de 9 GHz.
El transpondedor de búsqueda y rescate (SART) es un receptor y transmisor de 9 GHz.
Es capaz de recibir una transmisión de pulso de radar que indica la posición de 9 GHz.
El SART transmite una señal de pulso de radar que indica la posición de radar.
- Puede permanecer activado por 96 horas.
- Plegable y ligero.
- Aplicaciones en botes salvavidas.
- Batería de 5 años.
- Libre de mantenimiento.
- Alarma Audio Visual.



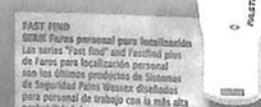
Manoverboard 360
Selloador de humo con sistema de iluminación de color.
- Proves 15 minutos de humo naranja.
- Excede requerimientos de SOLAS para iluminación y duración.
- Seguro de usar.
- Batería de litio sellada de por vida.
- Soporte universal de acero inoxidable.
- Probado para soportar caídas de 50m dentro del agua.
- Ideal para usar en botes o plataformas con francobordo alto.



305 Rescuer
Luz de rescate de emergencia.
- Incluye sistema de batería recargable.
- Incluye sistema de batería recargable de 60 minutos y conmutador de encendido y apagado.
- Estado integral de la impresora GPS.
- No requiere receptor o interfaz.
- Fija rápida de la posición aproximadamente 3 minutos después de encenderlo.
- Exactitud de posición con un rango de 10m.
- Cobertura mundial.
- Antena GPS montada sobre el faro.
- Tamaño compacto usando el diseño ganador de "305 Rescuer".

Servicios Múltiples del Sureste S.A. de C.V.
Calle 13 No. 1619
Col. Playitas y Rivera
C.P. 91729 Veracruz, Ver., Méx.
Tel/Fax: (229) 938 7907 / 938 7186
E-mail: informa@prodigy.net.mx
direccion@smmexico.com
veracruz@smmexico.com

Estamos autorizadas por la
Secretaría de la Defensa Nacional para la
importación y venta de material pirócnico.



FAST FIND
MARKER Faros personal para instalación.
Las series "Fast Find" and "Fast Find plus" de Faros para localización personal son los últimos productos de Sistemas de Seguridad Para Vessels diseñados para personal de trabajo con la más alta probabilidad de ser encontrados rápidamente en una emergencia en el mar y en tierra.

Lista de los maestros héroes de 1914

Profesores de las escuelas primarias de la ciudad de Veracruz, que no prestaron servicios en los establecimientos de educación dependientes del Gobierno Americano, durante la ocupación del 21 de abril al 23 de noviembre de 1914.

Escuela Número 1

Srita. Elena V. Del Toro
" Ana Cangas
" Carmen Arnaud
" Luz M. Llorente
" Emma Brito
" Rita Lara Terán
" Adolfin Triay
Sra. Amelia A. Viuda
de García

Escuela Número 2

Sra. Luz A. De Betancourt
Srita. Eloísa Ruiz
" Carlota Suárez
" María Gutiérrez
" Consuelo Quiroga
" Sara López
" Guadalupe Sáinz
" Isabel Aguilar

Escuela Número 3

Srita. Angela Ferrer
" Concepción Rojano
" Inocencia Ferrer
" Concepción Reyes
" Estela Fentanes
" Concepción Fentanes



Escuela Número 4

Srita. Guadalupe Uhartt
" Luz C. Quiroz
" María Ochoa
" Celerina Pacheco
" Rosario Valenzuela
" Carmen Merino
" Ana García Lagos

Escuela Número 5

Señor Delfino F. Valenzuela
" Abraham Morteo
" Gonzalo Mercado
" Antonio Ramírez
" Manuel A. Rendón
Srita. Carmen Villaseñor
" Carmen Villegas
" Carmen Huerta
" Constancia Cruz
" María Esperanza Topf
" Ernestina Tiburcio
" María Malard
Señor Pablo Lamothe
" Héctor Ortiz
" Humberto Schleske

1914

Escuela Número 6

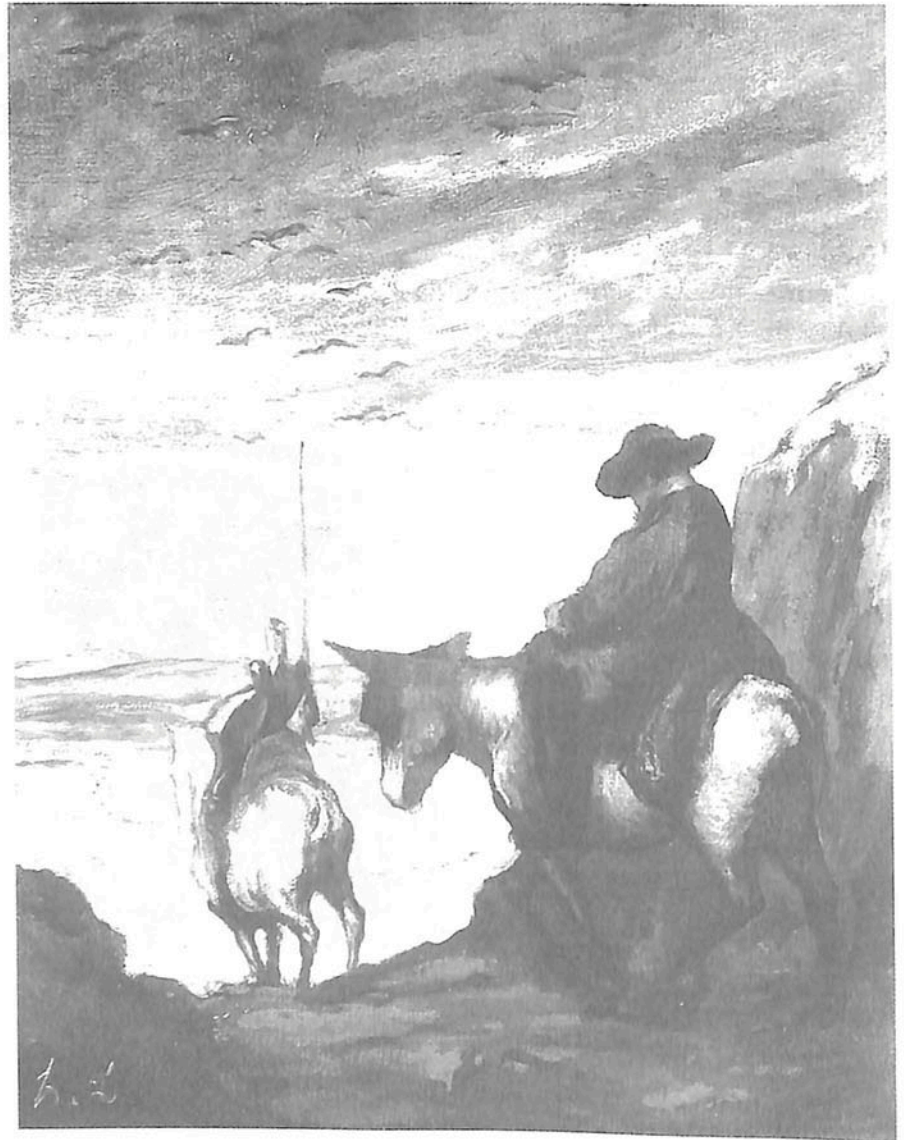
Señor Gerardo Rivero
Srita. Celina Huerta
" María Gómez
" Luz Nava
" Eva Condés de
la Torre
" Constanza Condés
de la Torre

Escuela Número 7

Señor Vicente E. Barrios
" José Mercado
Sra. Josefina Jiménez
Srita. Concepción Estrada
" Esther Berthely
" Gloria Blanco
" Jacinta González
" Carmen Reyes

Escuela Número 8

Srita. Sofía de la Torre
" Esperanza González
" María Simancas
" Carolina Cruz
" Dolores Cuesta
" Carlota Porragas
" Lucila López
" Esther Grovas
" Leopoldina Gómez
" Petra Tenorio
" Catalina Rojas
" Josefa Fentanes
" María Sierra
" Rosa Palmero
Señor Julio S. Montero



La libertad, querido Sancho, es uno de los más preciosos dones que a los hombres dieron los cielos. Con ella no pueden igualarse los tesoros que encierra la tierra ni el mar encubre; por la libertad se puede y debe aventurar la vida.

Miguel de Cervantes Saavedra

*BOLETIN NAVAL RINDE JUSTO HOMENAJE A ESTOS
VALIENTES MENTORES QUE SUPIERON ACTUAR CON
DIGNIDAD Y PATRIOTISMO*

El Decálogo del Oficial Naval altamente efectivo

Por: Capitán de Navío IMN Germán Alvarez Lobato



HÁBITO 1: Ser PROACTIVO, PUNTUAL Y RESPONSABLE

Ser proactivo es tomar la iniciativa y responsabilizarse de hacer que las cosas sucedan.

Ser responsable es tener la capacidad para responder por uno mismo, por nuestros actos, por los actos del personal subordinado y por sus resultados.

La puntualidad es la medida básica donde veo que tan responsable soy del mayor bien que posee el ser humano: su tiempo.

HÁBITO 2. Mantener ORDEN Y LIMPIEZA

Orden. Del exterior que te rodea, orden en tu unidad o establecimiento, orden de tus pensamientos, de tu arreglo personal, de tu vida, de tus planes.

Limpieza. Puede estar ordenado pero no limpio, de tu alrededor, de tu persona, de tus cosas. Cumplir fielmente que no es mejor limpiar más, sino ensuciar menos.

HÁBITO 3: AMAR EL TRABAJO Y EL AHORRO

Amar el trabajo nos da la oportunidad de poner en práctica nuestro SER en el HACER y encontrar nuestra realización. Nuestro trabajo es la Armada y en ella encontraremos nuestra realización.

Amar el ahorro es disfrutar el producto de tu trabajo y dejar una parte para gozarlo después de manera más intensa. El edificar una independencia financiera ahorrando e invirtiendo de forma inteligente, eleva la efectividad del Oficial Naval.

HÁBITO 4: Pensar en GANAR-GANAR

GANAR-GANAR significa pensar en términos de beneficio mutuo, en querer encontrar una tercera opción que beneficie ambas partes.

Este hábito requiere que el Oficial Naval mantenga: Integridad, Madurez y Mentalidad de Abundancia

Tener un Alto valor y una Alta consideración por las ideas y sentimientos de los demás eleva la capacidad de liderazgo del Oficial Naval.

HÁBITO 5: Comenzar con UN FIN EN LA MENTE

Toda creación física comienza con una idea, un plan, un pensamiento que corresponde a la primera creación. La segunda creación es la creación física de los resultados.

El Oficial Naval efectivo ha de planear siempre todas sus operaciones aplicando una metodología que garantice los resultados deseados.

HÁBITO 6: Poner PRIMERO LO PRIMERO

La efectividad requiere equilibrar relaciones importantes, roles y actividades.

Concentrarse en lo importante sin dejar de atender lo urgente. Capacitando, delegando y potenciando a los subordinados permitirá resolver la forma de priorizar nuestras actividades y ser más efectivo.

HÁBITO 7: Practicar la COMUNICACIÓN EMPÁTICA

La comunicación empática se hace con el corazón y con la mente para entender las palabras, la intención y los sentimientos propios y de la otra persona.

Buscar primero escuchar para entender, permite ser entendido mejor y optar por la decisión más efectiva.

Si escuchamos para entender, podemos tomar el tiempo necesario para analizar antes de ordenar.

HÁBITO 8: SINERGIZAR Y RESPETAR

La sinergia se da cuando dos o más personas producen más juntas que la suma de lo que podrían producir separadas.

El respeto por las diferencias de los demás permite construir sobre las fortalezas y compensar las debilidades, favoreciendo el trabajo en equipo y elevando el potencial del oficial naval.

HÁBITO 9: AFILAR LA SIERRA Y SUPERARTE

Podemos afilar la sierra en cuatro áreas: Física, mental, espiritual y Social/emocional.

La superación es un proceso que nos permite ascender en la escala jerárquica y atender mayores responsabilidades, en un proceso de cambio y mejora continua.

HÁBITO 10: Buscar la GRANDEZA EN EL SERVICIO

El último nivel en la auto-realización de un individuo es cuando encuentra la GRANDEZA, o sea cuando él y su obra trascienden en el tiempo.

El Ser humano está llamado a cumplir con una misión en la vida: APRENDER, SERVIR y AMAR.

El Oficial Naval cumple parte de su misión al APRENDER, SERVIR y AMAR dentro y para la Armada de México.

Bibliografía recomendada para entender y aplicar los hábitos antes citados.

"Los 7 hábitos de la gente altamente efectiva". *Stephen R. Covey*. Ed. PAIDÓS. México 2002.

"El Octavo hábito". *Stephen R. Covey*. Ed. PAIDÓS. México 2005.

"Como implementar el KAISEN en el sitio de trabajo". *Massaki Imai*. Ed. Mc Graw Hill.. 1ra. Edición. España.

"Inteligencia en la Profesión" *Bárbara Moses*. CAP. IX "Doce nuevas reglas para el éxito en la profesión". Ed. Diana. México 2001.

El triple filtro de Sócrates

En la antigua Grecia, Sócrates, famoso por su sabiduría y por el gran respeto que profesaba a otros... Un día, un conocido se encontró con el gran filósofo y le dijo...-¿Sabes lo que escuché acerca de tu amigo?... Espera un minuto, -replicó Sócrates-. Antes de decirme nada, quisiera que pasaras una pequeña prueba...La llamo el exámen del "Triple Filtro"... ¿Triple Filtro dices?... Correcto continuó Sócrates....

Mira, antes de que hables de mi amigo, puede ser una buena idea filtrar tres veces lo que vas a decir. Es por eso que lo llamo "El exámen del triple filtro"...

Y el primero es la VERDAD. ¿Estás absolutamente seguro de que lo que vas a decirme es cierto?... No- dijo el hombre- realmente sólo escuché sobre eso y...Bien, -respondió Sócrates-. ¿Entonces realmente no sabes si es cierto o no?...

Bueno, ahora permíteme aplicar el segundo "filtro", es de la BONDAD. ¿Es algo bueno lo que vas a decirme de mi amigo?... No, por el contrario... Entonces, deseas decirme algo malo sobre él, pero no estas seguro de que sea cierto, aún así me queda un tercer filtro, el de la UTILIDAD, ¿Me servirá de algo saber lo que vas a decirme de mi amigo?... No, la verdad es que no...

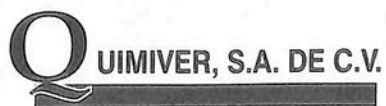
Bien concluyó Sócrates, si lo que deseas decirme...no es cierto...ni bueno...ni útil. ¿Para qué quiero saberlo?... Y ¡menos! Si es mi amigo...

"Usa este triple filtro cada vez que oigas comentarios sobre algunos de tus amigos cercanos o queridos".



PRODUCTOS QUIMICOS ESPECIALES PARA MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA INDUSTRIAL

- SOLVENTES Y DESENGRASANTES
- DESINCRUSTANTES Y LIMPIADORES
PARA METALES
- USO ESPECIFICO
- LIMPIADORES Y DESINFECTANTES
- ESPECIALIDADES EN AEROSOL
- CONTROL DE PLAGAS Y AGROQUIMICOS



CARR. VERACRUZ-XALAPA L-4 COL. AMAPOLAS VERACRUZ, VER. TELS. 01 (229) 981 20 10 1L 12
E-MAIL: quimiver@prodigy.net.mx

Respuestas a Preguntas con Historia II

PERSONAJES PARA LA HISTORIA

¿Quién dirigió el gobierno de los mil días?

Este es el nombre que ha recibido en la historia el mandato presidencial de **John Fitzgerald Kennedy**, porque fueron mil días, aproximadamente, los que se mantuvo en el puesto. JFK ganó las elecciones de 1960 frente al republicano Richard Nixon y juró el cargo en enero del año siguiente. Cayó asesinado en **Dallas** el 22 de noviembre de 1963. La responsable del magnicidio fue una "bala mágica" de anónima procedencia.



¿Quién era el "Barón Rojo"?

Llamado Manfred von Richthofen y nacido en 1892, fue el mejor piloto de la aviación alemana durante la **primera guerra mundial**. Al mando de un Fokker pintado de color rojo, derribó ochenta aviones aliados entre 1915 y 1918. Cuando murió, pocos meses antes de que terminara la contienda, la 1ª. **Escuadrilla** de la aviación germana quedó a las órdenes de un joven aviador llamado Hermann Göring.



¿Cómo se llamaba el primer zar de Rusia?

Los descendientes de la dinastía Rurikovich, grandes duques de Moscovia desde los tiempos medievales, tuvieron en **Iván el Terrible** al primer zar de Rusia, proclamado en 1547. El título elegido no fue escogido al azar, porque "Zar" es una derivación de Isar, forma eslava de "César". Así, bien puede decirse que Iván IV fue el primer César ruso, pero es más correcto llamarle "emperador".

¿Quién compuso La Marsellesa?

Se trata de un himno de marcha del Ejército del Rin compuesto en 1792 por **Rouget de Lisle** y popularizado en los años siguientes por los **Fédérés de Marsella**, jóvenes revolucionarios que se trasladaron a París para colaborar con el nuevo gobierno. Sin embargo, no se convirtió en el himno nacional de Francia hasta después de su derrota en la guerra franco-prusiana de 1870-1871.

BATALLAS DE LA HISTORIA

¿Cuál era el grito de guerra de los Cristeros?

Parece lógico que a quien grita "viva Cristo Rey" se le llame "cristero". Cristeros fueron los miembros de un movimiento conservador de México que pretendía alzarse en contra del gobierno laico de **Plutarco Elías Calles** y que adquirió cierta fuerza en la década de 1920, hasta el punto de llegar a desencadenar las "guerras cristeras" que ensombrecieron el territorio mexicano durante varios años.

¿Qué fue la carga de la Brigada Ligera?

Se trata de un incidente que tuvo lugar durante la batalla de **Balaklava**, en plena guerra de Crimea, el 25 de octubre de 1854. **Lord Raglan** ordenó al jefe de la caballería, **Lucan**, que recuperase los cañones turcos que habían capturado los rusos, pero aquél entendió mal la orden y se lanzó con toda su brigada contra las principales posiciones rusas. Fallecieron más de un tercio de sus soldados.

¿Qué era la quinta columna?

Este término fue acuñado por el general **Emilio Mola** para referirse a los simpatizantes del bando sublevado que permanecían en Madrid.

Las tropas de Mola avanzaban hacia la capital en cuatro columnas, pero él afirmaba que poseía una "quinta" en el interior de la ciudad. El término se generalizó durante la segunda guerra mundial para referirse a los "quintacolumnistas" que colaboraron con las tropas alemanas en la rápida conquista de Noruega y los Países Bajos.

¿Qué significa tener una patente de corso?

Era un despacho que una nación beligerante expedía a favor de un particular para que éste pudiera armar barcos y apoderarse de buques mercantes de otra nación enemiga.

Se trataba, por tanto, de la autorización de una **organización paramilitar** que beneficiaba a ambas partes debido a sus consecuencias bélicas y económicas. Estas patentes se iniciaron en el siglo XIV y perduraron hasta finales del XIX, cuando la mayoría de las naciones comenzaron a prohibirlas.

¿Por qué hubo un Tercer Reich alemán?

La respuesta parece sencilla: porque hubo un primero y un segundo, aunque son menos conocidos que el tercero. El primero fue el Sacro Imperio Romano (962-1806), ya que **Reich**, en alemán, significa "imperio". El segundo, algo más efímero, fue el creado por **Bismarck** tras su victoria en la guerra franco-prusiana, en 1871, y que pervivió hasta su derrota en la primera guerra mundial, en 1918. El tercero, más conocido por sus lamentables consecuencias bélicas, fue el decretado por **Hitler** en 1933, cuyos defensores afirmaron que duraría mil años.

ARTE QUE HIZO HISTORIA

¿Quién inventó la batuta?

Hacia el siglo XV, cuando la música aún no se dividía en compases, el ritmo orquestal se mantenía mediante **palmadas** o golpes en el suelo con una especie de bastón de considerable tamaño. Con posterioridad, y hasta el siglo XIX, **el primer violín** se situaba en el centro, de espaldas a los músicos, y dirigía la orquesta.

En ocasiones, el director tocaba con una mano el clavicémbalo y con la otra dirigía al resto de los músicos. Estas modalidades se mantuvieron hasta que Carl María von Weber utilizó la primera batuta cuyo nombre significa "**batir el aire**" - en 1817, hecho que le supuso no pocas críticas. A partir de entonces, todos los directores la utilizaron, aunque hasta finales de ese siglo no se impuso la colocación del director tal y como la conocemos ahora, es decir, de espaldas al público.

¿Quién entraba en el Olimpo con sandalias y sombrero?

En la mitología griega, Hermes, hijo de Zeus y de Maya, la hija de Atlas, estaba considerado el mensajero de los dioses. Como era la persona de confianza de **Zeus**, ejercía de servidor y de correo, por lo que portaba sombrero y estaba autorizado a usar sandalias aladas. Además, también llevaba un **caduceo de oro**, que no era otra cosa que una varita mágica con serpientes enrolladas y alas en la parte superior.

¿A quién se le ocurrió el bonito árbol de Navidad?

Parece que fue en tierras alemanas, en el siglo VIII, y después de que **san Bonifacio** quisiera talar un roble en el día de Navidad. El árbol cayó y arrastró todo lo que encontró a su paso excepto un pequeño abeto, que el misionero británico bautizó como Árbol del Niño Jesús. A partir de entonces, **los germanos** comenzaron a adornar un pequeño abeto durante las fiestas navideñas, aunque fue Martín Lutero quien instituyó la tradición de adornarlo con velas encendidas.

!Felicidades!

a los ganadores de Preguntas con Historia I

1er. Lugar

Teniente de Infantería Paracaidista
Jorge Alberto Cristóbal Malanco Rodríguez

2o. Lugar

Profa. Oralia Méndez Pérez



SECRETARIA DE MARINA
ARMADA DE MEXICO
OFICIALIA MAYOR
DIRECCION GENERAL DE RECURSOS HUMANOS
DIRECCION DE ARCHIVO GENERAL

Preguntas con Historia III

A través de muchos siglos, los grandes pensadores han tratado de encontrar el sentido práctico del conocimiento de la Historia. Conocer el pasado, dicen, nos lleva a entender mejor el presente y también a tratar de pronosticar el futuro. Por eso, desde el Boletín Naval número 41 nos hemos dado a la tarea de iniciar una sección especial de "Preguntas con Historia". No pretendemos poner a prueba los conocimientos de nuestros lectores, ni menos aún su paciencia, pero sí mostrar aspectos no conocidos de historias sabidas. Hay preguntas cuyas respuestas siempre hemos ignorado y también hay preguntas que jamás hemos llegado a hacernos. Nuestra recomendación es que traten de divertirse con esta sección y al mismo tiempo adquirir conocimientos que en algún momento nos pueden ser de utilidad.

1. ¿Quién decidió disolver la Orden del Temple?
2. ¿Quién habló de la Cortina de Acero?
3. ¿Por qué existe una era eduardiana?
4. ¿Qué hicieron los *choctaw* y los *navajos* en las guerras mundiales?
5. ¿Qué significa el emblema de los automóviles Mercedes Benz?
6. ¿Por qué se dice que hay *moros en la costa*?
7. ¿Por qué es peligroso estar bajo la espada de Damocles?
8. ¿Qué requisitos debía cumplir siempre la mujer del César?
9. ¿Qué son los *idus* del mes de marzo?
10. ¿Existe el abogado del diablo?



**FILTROS Y ACCESORIOS REFACCIONES
 PRODUCTOS QUÍMICOS Y ASESORÍA
 MOSAICO VENECIANO HIDRONEUMÁTICOS
 GENERADORES DE VAPOR
 SISTEMA DE PURIFICACIÓN DE AGUA
 TINAS DE HIDROMASAJE**

**CALEFACCIÓN DE PISCINAS, FUENTES, ACCESORIOS Y TUBERÍAS DE PVC
 CONSTRUCCIÓN Y ASESORÍA.**

TELÉFONO Y FAX: 9 22 39 83, 922 32 27, 9 21 75 10
 CALZADA ADOLFO RUIZ CORTINES LOTE 13 MANZANA
 209 CASI ESQ. CALZADA MEDICO MILITAR, FRACC.
 COSTA VERDE, BOCA DEL RIO, VER.

bcarrion@infosel.net.com
bernardo103@hotmail.com



Papelería especializada en Diseño, Arte y en general

**Cerca de ti todo lo que buscas para
 tus Diseños, Maquetas y Trabajos
 escolares.**

Albanenes
 Fabrianos
 Cansons
 Minicorrugados
 Corcho
 Baterías
 Rododendros
 Estirenos
 Madera Balsa

¡Ven a conocernos!

* Estilógrafos
 * Tintas en colores
 * Exactos
 * Compases
 * Porta-minas
 Etc.

**PASEO DE LOS CEDROS No. 890
 (A espaldas de la Univ. C. Colón)
 Fracc. Floresta, Veracruz, Ver. Tels.: 100-30-31 y 100-34-47**



EI GAUCHO

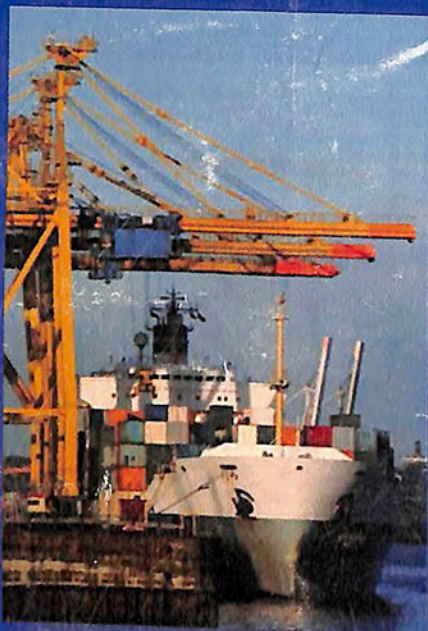
**Restaurant
del
Buen Comer**

Bernal Díaz del Castillo No. 187
esq. Cristóbal Colón C.P. 91919
Tel: 01 (229) 935 04 11
Fax: 01 (229) 937 22 42

¡Sin riesgo!



¡Seguro!

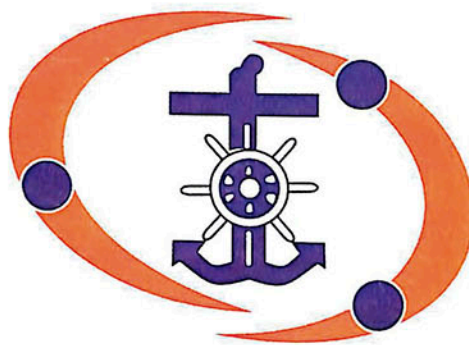


¡A cualquier lugar!



PORT LOGISTICS MEXICO, S.A. DE C.V.

R.F.C. PLM-030621-PE6



Contratos de Logística

Diseño y desarrollo de estrategias de servicio

**Transportación Aérea y Marítima
representados por 150
oficinas a nivel mundial**

**Transporte terrestre en todo México
con unidades propias**

**Tramitación Aduanal a través de
Socios Afiliados
en todo el mundo**

Almacenaje

Centros de Distribución

Depósito Fiscal

¡Una cadena de servicios!

MADERO 26-C COL. CENTRO C.P. 91700 VERACRUZ, VER.

TEL / FAX : (229) 939-03-67

e-mail: csedano@portlogistics.com.mx

OFICINAS EN MEXICO
Félix Cuevas No. 520 2do. Piso Colonia del Valle México, DF. C.P.