

Revista Secretaría

AÑO 21 / ÉPOCA X / No. 151 MAYO-JUNIO 2002



de Marina Armada de México



La Armada de México y Banjército

**te brindan la oportunidad de tramitar tu CRÉDITO
a través del plan ABCD para adquirir
tu equipo de cómputo en CompuDabo.**

**Computadoras
Impresoras
Scanners
Cámaras Digitales
Agendas Electrónicas
Proyectores**



Sujeto a aprobación de crédito.

CONTENIDO...

DIRECTORIO

Almirante
Marco Antonio Peyrot González
Secretario de Marina

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

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

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

Almirante IMN.
José Antonio Carrión Bogard
Inspector y Contralor General de Marina

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

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

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

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

COORDINACIÓN EDITORIAL Y DISEÑO
1er. Mtre. SAIN. L.C.C.
Lilián Estrada Santana
Ma. del Carmen Martínez Oliva

COORDINADOR DE PUBLICIDAD
Lic. Alfonso Méndez de V.

REDACCIÓN
Natividad Galicia S., Elizabeth Barillas C.,
Esperanza Del Toral Mtz.
CONTROL DE DATOS
Ma. del Rocío Curiel Lugo

DISEÑO
Marco A. Vega H., Enrique Reyes R.,
Carlos Tenorio A., Cecilia Carrillo L.,
Marisol Fernández P.

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

REVISTA SECRETARÍA DE MARINA
ARMADA DE MÉXICO
AÑO 21/ÉPOCA XI/ No. 151 MAYO-JUNIO 2002

Portada: Día de la Marina

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 MARINA 1

EDITORIAL

INFORMAR

Primero de junio, Día de la Marina	3
Protesta de Bandera. Conscriptos clase 1983	17
Festejan el Día de las Madres en la Armada de México	19

CAMPO DE ACCIÓN

Batallas navales de la historia universal	
Batalla de Lepanto	20

PERFIL DE ACERO

Capitán Fernández Monforte Brito. Comandante del buque ARM Abasolo F-212	28
---	----

QUIÉNES SOMOS

Reflexión exploratoria	35
------------------------------	----

ADOCTRINAMIENTO NAVAL

El Comandante y el Mando	40
Reglas de oro del comportamiento a bordo	45

COLABORACIONES

Dirección con calidad. Proceso de Solución de Problemas (P.S.P)	46
La lectura, atractivo personal	49

NUESTROS BUQUES

Transporte Chihuahua E-22	50
---------------------------------	----

HISTORIA Y MAR

La Nao de China	54
-----------------------	----

ENTÉRATE

¿Quiéres un cigarro?	59
----------------------------	----

DIRECTORIO DE PERMUTAS	62
------------------------------	----

Las aseveraciones y opiniones en los artículos publicados en esta revista son responsabilidad exclusiva de los autores. Autorizada la reproducción total o parcial de esta publicación, con la correspondiente mención de la fuente. La REVISTA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO es el órgano oficial de difusión de esta dependencia, editado por la Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina. Eje 2 Oriente tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 861, Colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México 04830, D. F. Teléfono 56 24 65 00 Ext. 4339. Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros: 731-81. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0600982, características 219511212. ISSN-0185-3600. Impreso en los talleres de RACSY, S.A. de C.V. Tiraje 4,000 ejemplares.

EDITORIAL

Mensaje del C. Almirante Secretario de Marina, con motivo del
Día de la Marina:

“Señores Almirantes, Capitanes, Oficiales, Clases y Marinería:

Qué grato es compartir con ustedes el privilegio de nuestra profesión, el agrado de llevar en nuestros sentidos las voces sin rostro de la mar y disfrutar de la oportunidad de haber elegido ser marino.

En este día, considero conveniente darnos un breve receso en nuestras arduas actividades y reflexionar sobre la importancia y trascendencia de las actividades que desempeñamos y refrendar con nuevos bríos, nuestro compromiso de servir a la Patria.

Estoy cierto que cada uno de nosotros hemos asumido con satisfacción el juramento de defender los intereses vitales de la nación, soberanía, independencia e integridad territorial, y sentirnos satisfechos de que con el cumplimiento de nuestra cotidiana labor, coadyuvamos con la seguridad interior, al elevar la calidad de vida de nuestra gente, promover el desarrollo de la industria naval y mediante nuestras acciones en la mar, preservamos el estado de derecho, al tiempo que brindamos protección a la vida humana; establecemos así, en nuestro ámbito de competencia, las condiciones de paz, tranquilidad y seguridad que garanticen el desarrollo de nuestra nación.

Como Alto Mando, expreso mi legítimo orgullo por el esfuerzo de los hombres y mujeres de la **Armada de México**, en el desempeño de sus funciones, aun bajo las más difíciles circunstancias. Su tenacidad los capacita para superar las adversidades y alcanzar el cumplimiento de las tareas que nuestro Instituto Armado les encomienda, sin ceder lugar a la desesperación ni a la fatiga.

Hago extensivas mis congratulaciones a las mujeres, hombres y niños que integran la familia naval; reconozco en ellos su disposición de apoyo y singular entrega al comprender las largas ausencias que por el servicio a la Patria les reclama la presencia del ser amado, por su patriotismo, lealtad, dedicación y voluntad de seguir contribuyendo a la grandeza de México. Los felicito y exhorto a no desviar su derrota”.

PRIMERO DE JUNIO, DÍA DE LA MARINA



Commemoración en el puerto de Manzanillo

Por: 2do. Mtre. SAIN. T.C.C.

Elizabeth BARILLAS CAMACHO

Estamos en el aeropuerto de Manzanillo, Colima, presenciando el rescate de rehenes secuestrados en el interior de un avión. A nuestra derecha vemos descender a un grupo de Paracaidistas de Salto Libre; aterrizan en las inmediaciones de la torre de control; tienen como misión capturar a los terroristas. A la izquierda aparece un helicóptero *MI-17*, el cual transporta a 15 elementos de las *Fuerzas Especiales*, quienes realizan un desembarco vertical en soga rápida para asegurar el flanco izquierdo del aeropuerto y tomar control del edificio aledaño a la sala de operaciones, en donde los terroristas han aislado a varios de los rehenes.

Aparecen tres helicópteros *MD-902* con otro equipo de *Fuerzas Especiales*, el cual intercepta al avión por la retaguardia, lugar en donde los secuestradores no pueden ver la aproximación de los elementos que tomarán por sorpresa la aeronave.

Finalmente, los malhechores son neutralizados y capturados. Los prisioneros están libres y son llevados a un lugar seguro en donde se les proporcionan primeros auxilios a quienes los requieren.



Con este ejercicio, la **Armada de México** recibió al Presidente de la República Mexicana, Licenciado Vicente Fox Quesada, quien el 1° de junio encabezó en el puerto de Manzanillo, Colima, los festejos del Día de la Marina.

El Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas estuvo acompañado de los Secretarios de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González; de la Defensa Nacional, General de División Gerardo Clemente Ricardo Vega García; del Gobernador del estado de Colima, Licenciado Fernando Moreno Peña; de los Secretarios de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, Contador Público Javier Usabiaga Arroyo; de Educación Pública, Doctor Reyes Tamez Guerra; de Turismo Licenciada Leticia Navarro Ochoa; y del Almirante C.G. DEM. Casimiro Armando Martínez Pretelín, Comandante de la *Fuerza Naval del Pacífico*.

¡Sí, protesto!

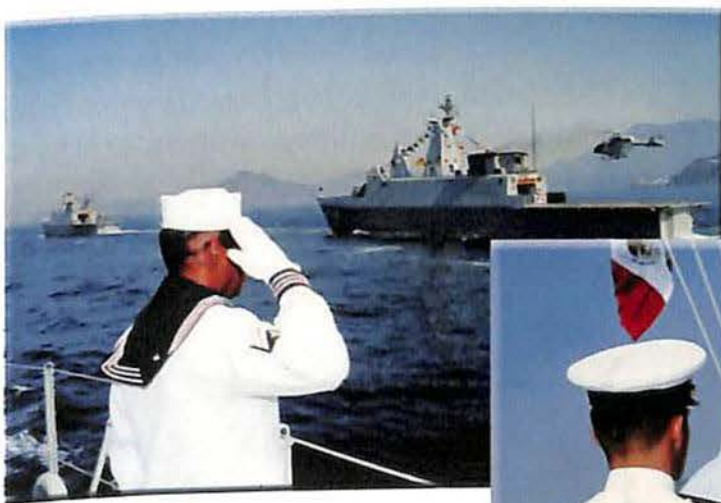
En alta mar, el Primer Mandatario abanderó la patrulla oceánica *ARM Veracruz PO-154* y en forma simultánea la fragata clase Allende *ARM Victoria F-213* y las patrullas interceptoras *ARM Alnilán PI-1124*, *ARM Alphecca PI-1136*, *ARM Enif PI-1139*, que contribuirán a reforzar las operaciones de vigilancia en los mares mexicanos. Asimismo, tomó la protesta a los Comandantes y tripulación de los buques, a quienes encomendó a su valor, patriotismo y estricta disciplina, la Bandera, la cual simboliza la independencia, sus instituciones, la integridad del territorio y su honor militar.



Acto seguido, el Licenciado Vicente Fox Quesada dirigió un mensaje a todos los hombres de mar que con su trabajo han contribuido al desarrollo marítimo del país, señalando que: “En este primer año y medio de gobierno, en cuestión de narcotráfico, la **Armada de México** intensificó sus operaciones marinas, aéreas y terrestres, en donde detuvo a 161 personas, aseguró 54 embarcaciones, 65 toneladas de marihuana y más de 19 mil 400 kilos de cocaína. En materia de terrorismo, trabajando en coordinación con los miembros del Ejército Nacional, se ha garantizado la seguridad de 134 instalaciones estratégicas. En asuntos educativos, se crearon tres centros de formación: la *Escuela de Ingenieros de la Armada de México*, el *Instituto de Investigación y Desarrollo Tecnológico* y el *Centro de Instrucción Naval Operativa*. Como Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, a seis décadas de haberse instituido el Día de la Marina, los convocó a continuar trabajando unidos para mantener en alto el honor, el prestigio y la grandeza de la Marina de Guerra”.

¡Viva México!

Siguiendo el desarrollo de los festejos, el Licenciado Vicente Fox presenció la revista naval a unidades aeronavales y de superficie, la cual inició con el saludo a voz de siete veces ¡Viva México!, con el personal en formación de barandilla, de los buques destructor clase *Quetzalcóatl*, dos fragatas clase *Bravo*, tres patrullas oceánicas clase *Sierra* y seis patrullas interceptoras, que avanzaron en línea de fila natural. También surcaron el espacio aéreo las unidades aeronavales, en formación de diamante, un *Aviocar*, cinco aviones tipo *Zlin*, dos helicópteros de transporte *MI-17* y tres de exploración *MD-902 Explorer*.



También, rindió homenaje a los marinos caídos en el cumplimiento de su deber, escuchó la evocación y el toque de silencio en su memoria y depositó una ofrenda floral en su honor.



Los siguientes ejercicios corrieron a cargo de la *Fuerza Naval del Pacífico*, cuya misión es

ejecutar operaciones navales, con el fin de salvaguardar los intereses marítimos nacionales, ejerciendo las atribuciones de organizar, entrenar y operar las *Fuerzas de Superficie, de Reacción Anfibia y Especiales*, manteniéndolas en un alto grado de alistamiento, para combatir en defensa de la soberanía y ejerciendo presencia, control, disuasión e interdicción en el mar para proteger la vida humana, el tráfico y las rutas en las áreas marítimas de interés nacional.

Ejercicio de abandono de buque

La sobrevivencia del personal en la mar es el resultado de muchas horas de entrenamiento en los centros de instrucción y de constantes prácticas a bordo de las unidades.

Inicia el ejercicio al escuchar el toque de abandono de buque. Todo el personal procede a tomar su chaleco salvavidas de manera rápida y ordenada. Posteriormente acuden a su puesto designado para el abandono. En cada balsa son designados seis elementos. El Jefe de balsa ordena a dos de los integrantes que la lancen al mar y su personal abandona el buque. Una vez en el mar nadan hacia la balsa, abordándola sin ayuda; localizan los remos y cortan la driza de disparo para evitar que el buque la arrastre en su hundimiento. Inmediatamente, procederán a remar para alejarse del buque que se hunde, si es el caso, y evitar la succión que éste provoca, el fuego, explosiones submarinas, ser golpeados por objetos boyantes que suban violentamente a la superficie del mar, e incluso el fuego del enemigo.

Al avistar una embarcación o aeronave, para solicitar auxilio, utilizan sus equipos de señales: dos bengalas aéreas, seis bengalas de mano y una señal fumígena.

Para sobrevivir en el mar deben saber defenderse contra la fauna marina, el agua helada, el nado en agua cubierta de combustible, explosiones submarinas, sobrevivir a la hipoter-

mia, entre otras. La dotación no toma agua durante las primeras 24 hr. posteriores al abandono, con el fin de aprovecharla al máximo. Los siguientes días tomarán dos bolsas de agua de 125 mililitros cada una y consumirán dos raciones de alimento consistente en galletas hechas a base de cereales (400 calorías como mínimo al día). Las dotaciones pueden sobrevivir durante 30 días o más sin comida, pero únicamente de ocho a diez, sin agua.

A la fecha, han efectuado este curso 1,356 elementos, los cuales permanecen en condiciones de sobrevivencia, cuatro días en la mar como mínimo, para aprobar el curso.

Simulacro de intercepción y detención de un buque sospechoso

En este ejercicio participan una patrulla oceánica, un helicóptero y dos embarcaciones interceptoras. Por la banda de babor observamos un buque camaronero, al cual el Comandante de la patrulla oceánica ha ordenado su intercepción e inspección.

Un helicóptero realiza la búsqueda y confirma la ubicación de la nave infractora a su centro de información. Hace señales al buque camaronero para que se detenga, y al no hacerlo, reporta la situación al Comandante de la patrulla oceánica.



quien ordena a dos interceptoras navegar a toda velocidad para efectuar la detención.

Las interceptoras se aproximan y le indican que se detenga (a través del equipo de radiocomunicación y señales visuales), mientras el helicóptero hace sentir su presencia por el flujo del viento de las palas del rotor principal.

Como el camaronero no hace caso, las interceptoras efectúan disparos de advertencia, acción que está contemplada dentro del ámbito internacional marítimo, para obligar al buque infractor a parar sus máquinas.

Una de las interceptoras hace una inspección perimetral para asegurarse de que no hay peligro alguno antes de abordar. Después la otra interceptora se aproxima para que el grupo de seguridad aborde rápidamente y brinde protección al grupo de inspección, mientras que la primera permanece por la aleta contraria a distancia prudente, proporcionando seguridad al grupo desembarcado.

El grupo de seguridad reúne y controla en popa a toda la tripulación del pesquero, con el fin de que aborde el grupo de inspección, el cual revisa minuciosamente todos los compartimentos del barco, buscando indicios de actividades ilícitas tales como narcotráfico, piratería, tráfico de indocumentados, actividades subversivas, pesca ilícita y otras acciones fuera de la ley, actuando en todo momento apegados a derecho, respetando la legislación vigente y los derechos humanos de la tripulación del pesquero.

Ejercicio de Reacción Anfibia de Infantería de Marina, en la playa de San Pedrito



Frente a nosotros se encuentra la playa de San Pedrito. El personal de *Fuerzas Especiales* realiza una incursión por medio de un desembarco horizontal y un desembarco vertical, con el propósito de neutralizar las instalaciones que han establecido un grupo de transgresores de la ley, así como capturar a los líderes del movimiento que cuentan con un puesto de mando, un centro de comunicaciones y un campamento.



El personal transgresor ha colocado obstáculos artificiales y trampas explosivas a lo largo de la línea de costa, como medida defensiva, impidiendo el desembarco horizontal. Para contrarrestar esa defensa, el equipo de Buzos de Combate de Comandos Submarinos realiza la maniobra de inserción acuática a bordo de una lancha tipo *Zodiac*, desde donde se lanzan estando en movimiento para infiltrarse en la playa hostil. Colocan cargas de explosivos de cordón detonante, con la finalidad de demoler los obstáculos y que las *Fuerzas Anfibias* puedan desembarcar. Una vez colocadas las cargas, los buzos son extraídos del agua (por la misma embarcación) a la mayor velocidad posible.

Inmediatamente, llegan hasta la playa cuatro embarcaciones interceptoras transportando cada una un pelotón anfibio, a los que se les denomina "equipo de bote", los cuales se encuentran armados con fusiles; desembarcan por la rampa de proa al momento que la embarcación se vara en la playa.

Simultáneamente, se realiza el desembarco vertical (en los flancos y retaguardia del objetivo), desde las unidades aéreas, tres helicópteros *MD-902 Explorer* que sobrevuelan el objetivo, y transportan a bordo los equipos compuestos por una escuadra anfibia de Infantería de Marina; con su armamento orgánico y equipo individual, descienden (empleando la técnica de rappel) por las puertas laterales, desde una altura de 25 m.

Cuando todos los equipos de la *Fuerza Anfibia* están en tierra, establecen la base de fuego e inician la progresión hacia el objetivo, avanzando por saltos de escuadra, fuego y movimiento. Se rea-



liza la maniobra de envolvimiento simple, cercando el campamento de los transgresores, además de un ataque frontal contra el centro de comunicaciones para neutralizarlo y capturar a los líderes del movimiento.

Las interceptoras regresan al agua disponiéndose a dar apoyo de fuego con sus piezas de artillería si es necesario. Las unidades aéreas sobrevuelan el objetivo en patrones circulares, dando cobertura hasta que se consolida la toma del objetivo.

Al tener bajo control la situación, los equipos de bote hacen detonar granadas fumígenas como señal de "¡se cumplió exitosamente con la misión!" Las embarcaciones interceptoras varan en la playa para que los equipos de bote puedan abordarlas, y una vez en ellas, se retiran del área de peligro.

Para lograr éxito en estos ejercicios, la *Fuerza Naval del Pacífico* imparte en el *Centro de Instrucción Naval Operativa*, los cursos de: Técnicas de Sobrevivencia en la Mar, Operaciones Ribereñas, Técnicas de Inspección a Buques, Operación y Mantenimiento de Embarcaciones Interceptoras, Básico de Inteligencia, Operador de Equipo Detector de Drogas, Observador Naval y Básico de Vapor.

Expomar 2002 en Manzanillo, Colima

Al terminar el evento en alta mar, el Jefe del Ejecutivo Federal inauguró la Expomar 2002, exposición del Sector Marítimo Nacional, en la que se dio a conocer el desarrollo de nuestro país en esta materia, como son las actividades de investigación oceanográfica, protección al medio ambiente marino, seguridad en

la mar, construcción naval, producción pesquera, infraestructura portuaria y turística, Marina Mercante, señalamiento marítimo, exploración y extracción de petróleo en el mar, así como la historia y logros de la **Secretaría de Marina-Armada de México**.



Así, en este Aniversario del Día de la Marina se constata que la **Armada de México** está presente ¡En la Tierra, en el Aire y en el Mar!

Desayuno a los marinos mexicanos

Por: *1er. Mtre. SAIN. L.C.C.*
Lilián ESTRADA SANTANA

“El Señor Presidente de la República les envía una cálida felicitación y les expresa su reconocimiento por todos los invaluable servicios que ustedes prestan a la Patria”.

El mensaje anterior fue emitido por el Ingeniero Raúl Muñoz Leos, Director General de Petróleos Mexicanos (en representación del Presidente de la República, Licenciado Vicente Fox Quesada), durante el desayuno ofrecido a los marinos mexicanos en el salón Poseidón del *Club Naval Norte* de esta institución.



El Ingeniero Muñoz Leos estuvo acompañado por el Subsecretario de Marina, Almirante C.G. DEM. Armando Sánchez Moreno; La mesa de honor estuvo compartida por el Subsecretario de la Defensa Nacional, General de División DEM. Jesús Álvarez Pérez; el Inspector y Contralor General de Marina, Almirante IMN. José Antonio Carrión Bogard; el Subsecretario de Desarrollo Político de la Secretaría de Gobernación, Maestro Juan Molinar Horcasitas; entre otras autoridades militares, civiles y del Sector Marítimo Nacional.

Al dar lectura al discurso, a nombre del Licenciado Fox Quesada, el Director General de Petróleos Mexicanos aseveró que: “Los mexicanos sabemos que ustedes, hombres y mujeres de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, están ahí navegando sobre las aguas de nuestro mar territorial, lo mismo de día que de noche, sin descanso; esta es la **Armada de México**, guardián de nuestra última frontera, y no por ello la menos importante. Ustedes, con su presencia, pero sobre todo con su acendrado patriotismo, nos recuerdan que existe otro México; ustedes son el celoso guardián de ese México que en ocasiones olvidamos”.

Después de mencionar que la **Armada de México**, la Marina Mer-

cante, la Flota Pesquera y las embarcaciones turísticas, son las encargadas de aprovechar la gran potencialidad marítima del país, dijo que el 80% del comercio nacional se realiza por vía marítima, lo cual es de enorme importancia para el desarrollo y solidez económica de nuestro país, por lo que los mexicanos que trabajamos en el mar somos uno de los principales pilares nacionales.

En cuanto a la aportación que los marinos hacemos a nuestra nación, dijo que quienes “dedican su vida a la protección y al aprovechamiento de nuestros mares, nos enseñan que la disciplina no está reñida con la creatividad; esta lección es crucial para México. Los marinos nos enseñan de qué manera podemos crecer como nación, unidos en lo esencial, propugnando sin descanso por acrecentar las condiciones que nos permitan impulsar el desarrollo de México”.

Para finalizar, el Ingeniero Raúl Muñoz Leos enfatizó que el Día de la Marina no se agota en la conmemoración, porque “la mejor forma de honrar la herencia de nuestros antecesores es continuar la obra que ellos iniciaron y escribir un nuevo capítulo de progreso y desarrollo en México”, por lo que reiteró, en representación del Presidente de la República, “su admiración por el valor, la lealtad y la entrega con que ustedes luchan por hacer de México un país mejor y más seguro”.

Ceremonia en el monumento a la Revolución

Por: *Cabo SAIN. T.C.C.*
Natividad GALICIA SALAZAR

Por otra parte, el monumento a la Revolución, en la Ciudad de México, fue el escenario en el que se llevó a cabo la ceremonia alusiva al Día de la Marina, presidida por el Subsecretario de Marina, Almirante C.G. DEM. Armando Sánchez Moreno. También se contó con la presencia de diversas autoridades militares, de la Marina Mercante y civiles.

Además del reconocimiento a los marinos en su día, se depositó una ofrenda floral, se guardó un minuto de silencio por los marinos caídos en el cumplimiento de su deber y se efectuó una salva de honor.

Como representante personal del Secretario de Comunicaciones y Transportes, Licenciado Pedro Cerisola y Weber, acudió el Director General Adjunto de la Marina Mercante, Ingeniero Mecánico Naval Gil Ubaldo Ramírez Martínez, quien estuvo a cargo del discurso oficial y señaló que como en las peores tormentas en la mar, siempre hay un faro que nos indica el rumbo seguro para navegar, esa luz para nosotros es el “Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006”.



Igualmente, reconoció que derivado de los diferentes acuerdos que se tienen con la formación y titulación de Oficiales, se han firmado convenios, los cuales permitirán que marinos mercantes mexicanos tripulen embarcaciones de otros países, con lo que se da un reconocimiento a los títulos emitidos en nuestro país.

También hizo mención de una nueva estrategia financiera que permitirá atraer capitales hacia la inversión en la Marina Mercante mexicana, mediante el uso de mezclas bien estructuradas de recursos provenientes de diversos órdenes de gobierno y de empresas privadas, que garanticen la realización de proyectos.

Cabe destacar que el Almirante Sánchez Moreno impuso condecoraciones a personal de la Marina Mercante, así como al personal civil que labora en la **Secretaría de Marina**, que cumplió 20, 25 y 30 años de servicio ininterrumpido, en reconocimiento a su perseverancia.

De esta forma los marinos festejaron una edición más del Día de la Marina; manifestaron a la vez su plena conciencia del deber y responsabilidad que tienen con México.



Presente Expomar 2002, en la Ciudad de México

Por: *2do. Mtre. SAIN. T.C.C.*
Esperanza DEL TORAL MARTÍNEZ

Modelos a escala de buques de la Armada, fotografías, videos, maquetas, equipos de comunicación y armamento, engalanaron del 1° al 4 de junio el vestíbulo principal de la **Secretaría de Marina**, en la Ciudad de México, para conformar la Expomar 2002, inaugurada por el



Subsecretario de Marina, Almirante C.G. DEM. Armando Sánchez Moreno, quien realizó un recorrido por la mencionada muestra, en compañía del Director General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Licenciado Rodrigo Chávez Martínez; el Asesor del Director General de Ciencia y Tecnología de la SEP, Contralmirante I.N. Ret. Carlos Valenzuela González Ortega; el Director General del Sector Primario y Recursos Naturales Renovables de SEMARNAT, Licenciado Víctor Del Ángel González; y el Comisionado Nacional de Acuicultura y Pesca de la SAGARPA, Doctor Jerónimo Ramos Sáenz Pardo; entre otras autoridades militares y civiles.

Como ejemplo del trabajo desempeñado en cada una de las unidades y direcciones de esta secretaría y demás dependencias del Sector Marítimo, se pudieron apreciar, a través de una serie de módulos, algunos proyectos de construcción de buques e instalaciones, programas de saneamiento, equipo y armamento de Infantería de Marina, líneas, códigos y banderas, representaciones a escala de barcos e instrumentos propios de la investigación marítima, así como maquetas de islas, mapas, etcétera.



En conjunto, lo expuesto hizo referencia a la misión que la **Secretaría de Marina-Armada de México** desempeña en cuanto a mantener el estado de derecho en la mar territorial y zona económica exclusiva, el resguardo de las instalaciones que en ellos se encuentran, el combate al narcotráfico y la protección de los recursos pesqueros.

Por parte de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, participaron: *Estado Mayor General de la Armada de México, Comandancia de Infantería de Marina, Comandancia de Aeronáutica Naval, Unidad de Historia y Cultura Naval, Unidad de Comunicación Social, Dirección de Vestuario y Equipo, Dirección General Adjunta de Oceanografía, Dirección General Adjunta de Hidrografía y Cartografía, Dirección General Adjunta de Electrónica y Sistemas, Dirección General Adjunta de*

Desarrollo Portuario, Dirección General Adjunta de Educación Naval, Dirección General Adjunta de Sanidad Naval, Dirección General Adjunta de Seguridad y Bienestar Social, Dirección General Adjunta de Obras y Construcción, Dirección General de Construcciones Navales, y Dirección General Adjunta de Armamento.

Del Sector Marítimo se apreciaron los módulos de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), la Secretaría de Turismo (SECTUR), la Secretaría de Educación Pública (SEP), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Petróleos Mexicanos (PEMEX), la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y el Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada (CICESE).

Sexta Carrera Atlética Virgilio Uribe

Por: *2do. Mtre. SAIN. T.C.C.*
Elizabeth BARILLAS CAMACHO

“Me gusta correr, aunque nunca había participado en una carrera. Es muy emocionante ganar. Yo no sabía que íbamos a competir por el premio monetario, yo vine a correr nada más por representar a la *Escuela Médico Naval*. Me da mucho gusto haber ganado”.

Cadete de la *Escuela Médico Naval*, Esmeralda Velásquez Mendoza, ganadora del 1er. lugar en la categoría libre femenil.

El 25 de mayo, en el circuito interior del edificio sede de la **Secretaría de Marina**, personal naval del área metropolitana participó en la Sexta Carrera Atlética Virgilio Uribe, justa deportiva en donde los atletas se clasificaron en cuatro categorías: libre varonil y femenil (de 18 a 39 años) y master varonil y femenil (de 40 años en adelante), participando 214 personas, de las jerarquías de Capitanes, Oficiales, Clases y

Marinería, quienes demostraron su disciplina, cariño y apego por el deporte.



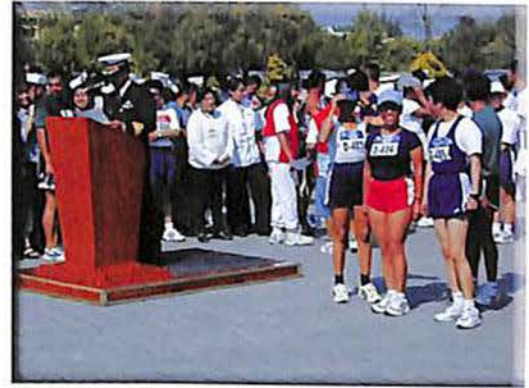
La carrera inició a las 9:30 hr., cuando el Capitán de Navío C.G. DEM. Salvador Gómez Rangel, quien presidió la competencia, dio el disparo de salida a los competidores, deseándoles la mayor de las suertes en este recorrido de 10 km. Mientras los corredores efectuaban las ocho vueltas del recorrido, el evento fue amenizado por el Grupo Musical Veracruzano de esta secretaría, los aplausos y porras de los compañeros.



Luego de 33'31" de iniciada la competencia, se obtuvieron los primeros resultados en la categoría libre varonil y después de 47'04" empezaron a subir al podium las mujeres ganadoras.

El Capitán Gómez Rangel entregó los galardones a los tres primeros lugares de cada categoría, que incluyeron medalla, \$1,300; \$1,000 y \$700, respectivamente, así como una camiseta

alusiva al evento deportivo. ¡Enhorabuena compañeros!



Torneos cuadrangulares

Por: Cabo SAIN. T.C.C.
Natividad GALICIA SALAZAR

En las instalaciones deportivas del *Batallón de Infantería de Marina No. 17 y Fusileros Paracaidistas*, el pasado 31 de mayo se llevaron a cabo los torneos cuadrangulares de básquetbol, voleibol y fútbol.

En dicho evento se contó con la presencia del Capitán de Navío SAIN. Int. Lauro Arano Vicuña, quien estuvo acompañado de autoridades navales.

Minutos más tarde, bajo los rayos del dios Tonatiuh* se observaba una ardua lucha para alcanzar uno de los primeros lugares. Enardecimiento y entusiasmo se reflejaba en cada uno de los rostros de los elementos participantes. Unas horas después se dejó escuchar un silbato que significaba la final de los partidos.

Al término de estos encuentros se premió a los equipos ganadores; ya que todos los competidores entregaron dedicación, ganas de participar y pasión por el deporte.

* Personificación del Sol, de acuerdo con la cultura Náhuatl.

Carrera Nocturna de Relevos “Contralmirante Víctor Faugier Córdoba”

Por: Cabo SAIN. T.C.C.
Natividad GALICIA SALAZAR

Fue en 1958 cuando el Contralmirante Víctor Faugier Córdoba organizara la primera Carrera Nocturna de Relevos (única en su tipo), como uno de los actos conmemorativos al Día de la Marina, misma que desde entonces se celebra el 31 de mayo de cada año; y como muestra de ello fue la celebración que se llevó a cabo en el circuito Correr es Salud, de la segunda sección del Bosque de Chapultepec.

Cabe destacar que dicha competición deportiva, recibe este nombre en reconocimiento al Contralmirante Faugier Córdoba, quien fuera el fundador y más entusiasta promotor de este evento.



Este acto deportivo, organizado por la Armada de México, estuvo presidido por el Capitán de Navío C.G. DEM. Salvador Gómez Rangel, representante del Secretario de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González, quien estuvo acompañado por autoridades navales y civiles de esta institución.

La contienda atlética, que duró aproximadamente 30 minutos, se llevó a cabo bajo un ambiente de entusiasmo deportivo, tanto por parte de los corredores como del público ahí reunido. Para amenizar el evento se contó con las melodiosas notas del Grupo Conjunto Orquestal,



perteneciente a la Banda Sinfónica de esta dependencia.

Así, en medio del júbilo deportivo, se celebró una edición más de la Carrera Nocturna de Relevos Contralmirante Víctor Faugier Córdoba, bajo la coordinación de la *Unidad de Historia y Cultura Naval*, Departamento de Deportes, así como de la Asociación Mexicana de Jueces Progreso Deportivo, los cuales les entregaron a los equipos victoriosos: medallas, diplomas y premio monetario.

Encuentro de grandes en la Pista Olímpica de Remo y Canotaje Virgilio Uribe

Por: 2do.Mre.SAIN. T.C.C.
Esperanza DEL TORAL MARTÍNEZ

La Armada de México también es deporte. lo confirman los trofeos de primer y segundo lugar, obtenidos por el equipo de remo y canotaje de nuestra institución, en las regatas conmemorativas al Día de la Marina.

El escenario del triunfo fue la Pista Olímpica de Remo y Canotaje Virgilio Uribe, en Cuemanco, Xochimilco, donde el 1° de junio, después de una ceremonia en la que se rindieron los honores correspondientes a nuestro Lábaro Patrio y se pronunció la declaratoria inaugural, por parte del Capitán de Navío C.G. DEM. Carlos Alejandro Abascal Andrade; el Club Marina, de Remo, se adjudicó la segunda posición general al ganar cuatro primeros lugares, dos segundos y un tercer sitio de las 14 competencias de 1,000; 1,500 y 2,000 m., ramas varonil y femenil, categorías infantil, principiantes, novatos y juvenil (remos cortos o largos).



Tuvieron la oportunidad de medir sus fuerzas en este encuentro, los atletas de los clubes de la Universidad Nacional Autónoma de México (ARUNAM), Guardias Presidenciales, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco (UAM-X), Universidad Panamericana (Panteras UP), Instituto Politécnico Nacional (UPIICSA), España, Canauhtli, Lakeside, Xochimilco y Antares.

Durante la regata los participantes vivieron momentos de gran intensidad gracias al apoyo del

público asistente, quien transmitió su ánimo con gritos, aplausos y porras a los remeros; además, el grupo musical *El Galeón* de la **Secretaría de Marina**, interpretó rítmicas melodías tropicales.

“Queríamos el primer sitio, pero tuvimos ausencias por lesiones, aun así es un buen lugar... Ahora vamos por el Campeonato Nacional y el Centroamericano”.

Cabo SDN. Sebastián Torres Nájera, entrenador del Equipo de Remo de Marina.

En la segunda competencia, de canotaje, la cual se llevó a cabo el día 2 de junio, nuestro equipo representante mostró real entereza al encaminarse al primer sitio en la puntuación general. Los atletas de Marina se impusieron a sus similares con nueve medallas de oro, 12 de plata y diez de bronce; en 18 carreras de 200 y 500 m., ramas varonil y femenil, categorías infantil, senior, juvenil (menor y mayor), master y principiantes; en canoa canadiense y kayak.

En tan reñida competencia se dieron cita los clubes Marina, Guatemala, Estado de México, UNAM, España, Canauhtli, Acalli, UAM-X, mismos que tras la declaratoria inaugural del Capitán de Navío C.G. DEM. P.H. Anselmo Díaz Cid, y por supuesto al término de los honores a nuestra Bandera, se abrieron paso en el agua para alcanzar la victoria.

Finalmente, cabe resaltar que nuestra Armada hoy se congratula por contar con uno de los mejores equipos de remo y canotaje, reconocidos a nivel nacional, en cuyas filas se perfilan promesas olímpicas.

Concierto de gala en Bellas Artes

Por: 2do. Mtre. SAIN. P.L.C.G.
Cecilia CARRILLO LUNA

2do. Mtre. SAIN. T.C.C.
Esperanza DEL TORAL MARTÍNEZ

Como el sonido que el mar le arranca a la tierra cuando la abraza al instante, así se escucharon las notas musicales de la *Banda Sinfónica, Orquesta y Coro de la Secretaría de Marina*, en su concierto de gala, el pasado 6 de junio en el Palacio de Bellas Artes, al que asistió como invitado de honor el

Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, Licenciado Vicente Fox Quesada; acompañado por el Secretario de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González, con sus respectivas esposas; la Presidenta del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Licenciada Sari Bermúdez Ochoa; el Secretario de Gobernación, Licenciado Santiago Creel Miranda; el Secretario de Educación Pública, Doctor Reyes S. Tamez Guerra; y otras autoridades del ámbito militar y civil, además de personal de esta institución.



Con piezas de Verdi, Berlioz, Puccini, Bizet, Wagner, Borodin, Chaicovsky, fue deleitado el público asistente durante la primera parte del concierto. Obras virtuosas y nacionalistas muy acordes a la fecha que los miembros de la Armada celebramos, interpretadas con el temperamento de hombres y mujeres de mar, pusieron de manifiesto el talento orquestal de Marina.

En la segunda mitad y como reflejo de un pueblo que le canta a su Patria con alegría y esperanza, se escuchó el *Huapango*, compilación de sones veracruzanos (*Siqui siri, Balajú y el Gavilancito*) reunidos magistralmente por José Moncayo. También fue interpretada la obra maestra de la música mexicana *Sensemaya*, cuyo color y textura están basados en un poema de Nicolás Guillén, mismo que es leído a través de los trombones.

Del mismo modo, los músicos de Marina les dieron su voz a las canciones de María Grever y Agustín Lara, melodías de época bañadas de sentimiento y pasión, para finalmente cerrar esta noche de gala con un mosaico de música tradicional mexicana que incluye *¡Qué Bonita es mi Tierra!*, *¡México Lindo!* y *¡Viva México!*.

Fue así como a través de la armonía del sonido también celebramos un año más de logros en nuestra Marina de México.

Protesta de Bandera. Conscriptos Clase 1983

Por: *2do. Mtre. SAIN. T.C.C.*
Elizabeth BARILLAS CAMACHO

2do. Mtre. SAIN. T.C.C.
Esperanza DEL TORAL MARTÍNEZ

“De todas la vocaciones, ninguna es más grande que la de ser llamado a defender a la nación; y de todos los compromisos, ninguno es más honroso que servir a nuestro pueblo”.

Oficial Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional, General de División DEM. Rigoberto Castillejos Adriano.

Dentro de la ceremonia conmemorativa al CXL Aniversario de la Batalla del 5 de mayo, en Puebla, realizada en el Campo Marte, en la Ciudad de México, se tomó protesta de Bandera a los soldados del Servicio Militar Nacional (SMN), clase 1983, anticipados y remisos, además de personal femenino voluntario. Dicho acto cívico estuvo presidido por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado Vicente Fox Quesada, acompañado por el Secretario de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González, y el Secretario de la Defensa Nacional, General de

División Gerardo Ricardo Clemente Vega García.

En las palabras alusivas al evento, el Oficial Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional, General de División DEM. Rigoberto Castillejos Adriano, señaló que: "Con el triunfo del Ejército de Oriente, bajo las órdenes del General Ignacio Zaragoza, se demostró al mundo nuestro deseo de existir como una nación libre y soberana, es por ello que en esta fecha se celebra el cumplimiento de una ley que declara de orden público preparar a los jóvenes en el SMN, tanto en actividades castrenses, como en tareas en beneficio de la población, tales como: labor social, educación y promoción deportiva en todo el país".

Acto seguido, el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas tomó protesta de Bandera a los conscriptos del SMN, haciendo llegar su voz, a través de la Red Nacional de Radio y Televisión, hasta el último rincón de nuestra Patria, donde de manera simultánea se realizó dicha ceremonia.

Mientras tanto, en la explanada principal del edificio sede de la **Secretaría de Marina**, 581 conscriptos se reunieron ante nuestro Lábaro Patrio.-"¿Por qué protestar Bandera?.-Porque es comprometernos con la Patria a salvaguardar su libertad, su soberanía, y sus instituciones; es jurar a nuestra nación lealtad y fidelidad...", fueron las palabras del Mro. I.M. del SMN, Mario Alcudia Mancilla, pronunciadas durante el acto.

En representación del Secretario de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González, presidió la

ceremonia el Comandante de la Región Naval Central, Almirante I.M. DEM. Pedro Raúl Castro Álvarez, quien estuvo acompañado en el presidium por el Comandante de Infantería de Marina, Vicealmirante I.M. DEM. Nemesio Román Matus; el Comandante de Aeronáutica Naval, Vicealmirante A.N.P.A. DEM. Práxedes González Hernández; el Jefe del Estado Mayor de la Región Naval Central, Contralmirante I.M. DEM. Tito Salazar Yáñez; el Inspector y Contralor General del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, General de División DEM., Gastón Menchaca Arias; entre otras personalidades militares y civiles.

Cabe mencionar que el Jefe de la Unidad del SMN, Capitán de Fragata I.M. José Gregorio Villanueva Lira, fue quien pronunció el discurso oficial. Finalmente, el exhorto de la **Armada de México** estuvo a cargo del Comandante del Primer Regimiento de Infantería de Marina del SMN, Capitán de Corbeta C.G. Víctor Omar Aguilar, pronunciado al unísono por los marinos del Servicio Militar, seguido del toque *Tres de Diana* efectuado por la Banda de Guerra del Batallón de Infantería de Marina Fusileros Paracaidistas, en honor del personal que juró Bandera en esta institución.

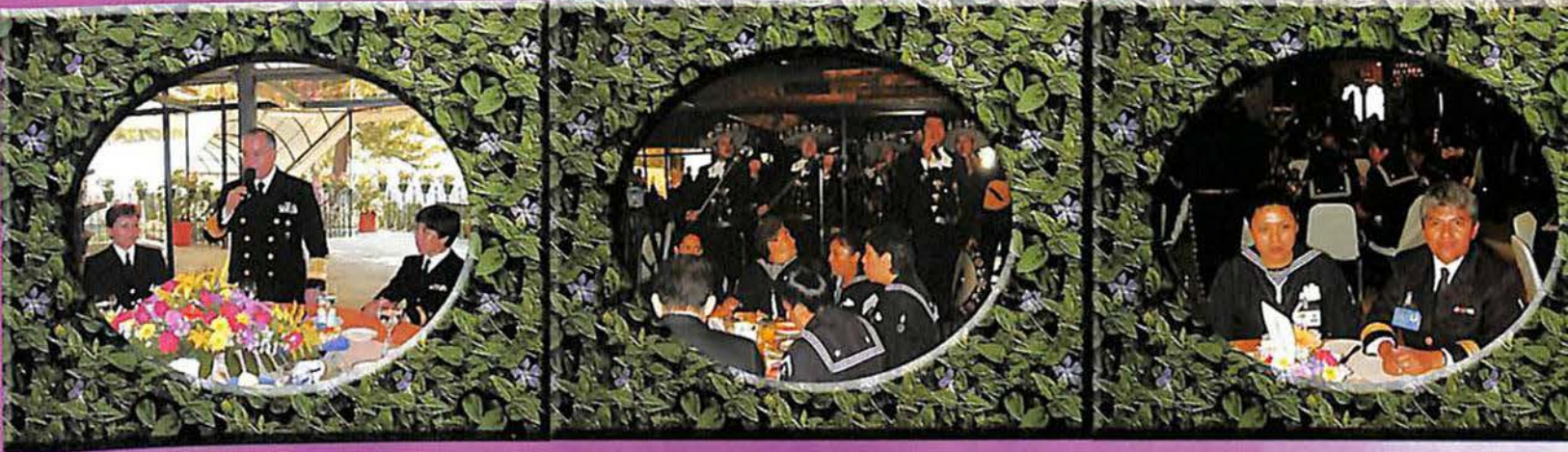
- "Ciudadanos marinos del Servicio Militar Nacional clase 1983, anticipados y remisos, ¿protestan honrar y defender con lealtad y constancia esta Bandera que simboliza nuestra independencia en honor de las instituciones, en la adversidad del territorio nacional?"

- "¡Sí, protesto!"

- "De no ser así, que la nación se los demande".



Festejan el Día de las Madres en la Armada de México



Por: Cabo SAIN. T.C.C.
Natividad GALICIA SALAZAR

La celebración del Día de las Madres continúa presente en nuestra existencia, ejemplo de ello fue el desayuno ofrecido al personal femenino de esta institución, mismo que tuvo lugar el pasado 10 de mayo en las instalaciones del *Club Naval Sur* y en el *Comedor de Clases y Marinería*. En dichos eventos se contó con la presencia del Secretario de Marina, Almirante Marco Antonio Peyrot González y del Subsecretario de Marina, Almirante C.G. DEM. Armando Sánchez Moreno; respectivamente.

El Almirante Peyrot González, dirigió un mensaje de felicitación a las festejadas: “Las madres militares son especiales, amas de casa, esposas, todo a la vez; este es un trabajo continuo de las 24:00 horas del día, pero todo tiene un esfuerzo y una recompensa. A nosotros nos causa satisfacción ver que todas ustedes son ordenadas, muy disciplinadas en su trabajo; tienen muchas virtudes. Lo anterior hace que ustedes tengan su espacio y su momento de proyección en la Armada, en los diferentes grados, cargos y puestos, y todo esto sin dejar de ser madres, que es lo más importante, porque donde está la madre, está la familia, está el núcleo; la madre hace el hogar, la madre junta a los que forman ese hogar; la sociedad está basada en la familia, y si persiste y dura, la sociedad está segura...”

El Alto Mando estuvo acompañado por el Oficial Mayor, Almirante C.G. DEM. Raúl Niembro Almazán; el Inspector y Contralor General de Marina, Almirante IMN. José Antonio Carrión Bogard, y el Jefe de Estado Mayor General, Vicealmirante C.G. DEM. Alberto Castro Rosas.

El convivio fue amenizado por el mariachi y grupos de esta institución, deleitando a las mamás con las tradicionales mañanitas, además de variadas interpretaciones, haciéndolas pasar un momento agradable en su día.

Una vez más, la **Armada de México** festeja a las madres militares, como símbolo de reconocimiento y respeto a su doble labor, como madres y miembros de esta institución, así como por el esfuerzo y dedicación que día a día realizan en el desempeño de sus labores en esta dependencia.

BATALLAS NAVALES DE LA HISTORIA UNIVERSAL

BATALLA DE LEPANTO (7 DE OCTUBRE DE 1571)

Por: Vicealmirante CG. DEM.

Miguel C. Arturo CARRANZA Y CASTILLO



Desde el punto de vista táctico la batalla de Lepanto fue la última gran maniobra librada entre embarcaciones propulsadas por remo, en donde el combate se caracterizó por el abordaje de las naves y la lucha cuerpo a cuerpo.

La importancia de la contienda radica en que gracias a la acción de las fuerzas combinadas de la Santa Alianza, tomada por los oficios del Papa Pío V, los europeos lograron contener el asedio que los otomanos mantenían sobre sus rutas comerciales, pues éstos afectaban a la economía y a la estabilidad política esencialmente de España y Venecia, además de que hacían peligrar la unidad europea, que estaba basada principalmente en la religión cristiana.

Los Comandantes de las Armadas en pugna fueron Don Juan de Austria, por parte de la Santa Alianza, y Alí Bajá, por la otomana (ambos valerosos defensores de los imperios que representaban).

Antes de la caída de Constantinopla en 1453, las diferencias teológicas entre las iglesias oriental y occidental habían hecho imposible la unión entre católicos y ortodoxos. La separación que privaba dentro de la cristiandad, más que la

valentía de los turcos, era lo que había facilitado a éstos su expansión hacia occidente. Cien años después, fue la Reforma la que escindió a los cristianos en dos cuerpos religiosos violentamente hostiles. Debe añadirse a esta división de poderío el veloz desarrollo del nacionalismo y el influjo de las riquezas del Nuevo Mundo, que estimularon el progreso de Estados para los que el florecimiento comercial tenía mayor importancia que la seguridad de Europa. Entre ello, los que más nos interesan de manera directa son Venecia y España por el devenir histórico que generaron respecto al enfoque de este artículo.

El único hombre de la cristiandad que decidió llegar a resultados rápidos y decisivos fue el Papa Pío V, quien en julio de 1570 efectuó una conferencia en donde presentó el proyecto de una Liga Cristiana para derrotar al poderío otomano, al comprender que no sólo España y Venecia eran amenazadas, sino toda Europa.

A su modo de ver, si se lograba recuperar el dominio del Mediterráneo, el imperio adversario quedaría estratégicamente partido en dos, ya que las provincias africanas se verían separadas de las asiáticas y europeas; lo que impediría la expansión turca hacia el oeste de Europa.

Luego vino la caída de Nicosia, lo cual le afectó profundamente por darse cuenta de que a menos que Venecia se viera firmemente apoyada, si caía también Famagusta los venecianos se apresurarían a hacer la paz con los turcos.

Entre tanto, la conferencia se desarrollaba con suma lentitud, ya que cada una de las partes oponía nuevas dificultades. Por último, Felipe, cuya anuencia a apoyar la liga habíase conseguido, se propuso exigirse en Jefe de aquélla. Sus representantes en la conferencia insistieron en que su hermano Don Juan de Austria fuera nombrado Capitán General de las Fuerzas de la Liga, con Marco Antonio Colonna como Almirante papal y segundo de aquél. La propuesta

no gustó a los venecianos (temerosos del dominio español), por lo que se adoptó una resolución intermedia con el propósito de conseguir la aprobación general. Aunque Don Juan de Austria (hombre de 36 años con cualidades relevantes, que a pesar de su juventud era un Jefe astuto, cuyo entusiasmo lo transmitía a los efectivos que tenía bajo sus órdenes) continuaría en el mando supremo, no adoptaría ninguna resolución de carácter decisivo sin antes consultar con los jefes de los demás contingentes aliados.

Para el 25 de mayo de 1571 (después de múltiples objeciones), la liga quedó establecida oficialmente, sin que a partir de entonces ninguno de sus miembros se volviera atrás.

El 6 de junio, Don Juan de Austria salió de Madrid y llegó a Barcelona el 16, donde encontró convocada a la formación de Don Gil Andrade. Luego le pidió al Marqués de Santa Cruz (que por entonces se hallaba en Cartagena), que se reuniese con ellos en Génova. Posteriormente aquí se sumó al grupo de Giovanni Andrea Doria. Recaló en La Spezia el 2 de agosto a fin de recoger tropas y continuó el viaje, para anclar el 9 de noviembre en Nápoles. Se entrevistó con el Cardenal Gravela, quien le entregó el estandarte de la liga. En Génova había ya recibido una carta del Papa, en la que se le instaba a dar la batalla en cualesquiera condiciones.

En Nápoles pasó diez días para discutir planes y embarcar tropas, y el 20 de agosto puso proa a Mesina (luego de dar cita a las escuadras). Al llegar allí la tarde del 23, Don Juan conversó con Marco Antonio Colonna (Jefe del contingente).

Mientras tanto, Salim seguía en Constantinopla (después de haber logrado la conquista de Nicosia), con la idea de que las antiguas profecías tan estimadas por la casa de Otomán iban a ser cumplidas: que los turcos serían dueños de todas las islas del Mediterráneo y que las basílicas de

San Pedro y Santa Sofía iban a convertirse en mezquitas. Más decidido que nunca a mantener el cerco de Famagusta, en abril junto a la escuadra al mando de Alí Bajá en Negroponto (Eubea), con el propósito de interceptar cualquier fuerza naval, de la liga, que intentara acercarse a Chipre. Al propio tiempo, reforzó grandemente al ejército sitiador de Mustafá.

Al no hacerse tentativa alguna para socorrer a Famagusta, Alí Bajá zarpó de Negroponto, saqueó las posesiones venecianas de Morea y de las islas de Zante y Cefalonia y desembarcó en Corfú, donde fue rechazado. Desde aquí ascendió a la costa dálmata y llegó a las lagunas venecianas. Sin una sola galera que se lo opusiera, pero sabedor de que la flota aliada estaba en Mesina, temió quedar bloqueado en el Adriático y dirigióse a Corfú (satisfecho por haber provocado el mayor daño posible al enemigo).

Cuando las fuerzas confederadas se hubieron concentrado en Mesina, Don Juan se encontró a la cabeza de más de 300 naves y de 80,000 hombres (de los que 30,000 eran soldados y 50,000 marineros y galeotes). Al percatarse de que la flota veneciana andaba escasa de elementos, le transfirió 2,500 italianos y 1,500 españoles. Veniero aceptó tales miembros a desgana, porque la presencia de éstos podía originar reyertas. Como las peleas internas eran frecuentes, Don Juan reorganizó las tropas, de modo que cada una de las nacionalidades quedara distribuida por toda la escuadra, para así suplir las deficiencias por el fortalecimiento de las mismas.

Tras haber nombrado Jefe de las Fuerzas de Tierra a Ascanio de la Corgnia, dispuso los contingentes (las escuadras venecianas, papal y del rey), en tres divisiones tácticas al igual que un ejército seccionado en tres batallones (una al centro, otra a la derecha y la última a la izquierda, con vanguardia y retaguardia).

La primera consistía en 64 galeras bajo su mando, con Veniero y Colonna como ayudantes; la segunda (de 54 barcos), iba dirigida por Doria y la tercera (de 53 naves), estaba bajo las órdenes del Almirante veneciano Agustino Barbarigo.

La vanguardia (compuesta por ocho buques) fue confiada a Don Juan de Cardona, General del Escuadrón Siciliano, y la retaguardia (de 30 navíos) al Marqués de Santa Cruz.

Las seis galeazas se adjudicaron por parejas a cada división, mientras que los galeones y buques mayores que transportaban suministros y pertrechos integraron un escuadrón separado (pues al contar sólo con el velamen, eran menos maniobrables que las galeras). Las fragatas y bergantines quedaron fraccionados entre las fuerzas nacionales y se les ordenó navegar a popa de las mismas.

El 10 de septiembre se efectuó un consejo de guerra en el curso del cual Don Juan adoptó una resolución y declaró su cordial consentimiento a la propuesta de sus colegas veneciano y papal. La suerte estaba echada: la guerra se realizaría al llegar a una decisión final.

El 15 de septiembre las naves salieron de Mesina y 10 días después, cuando la escuadra se hallaba en Corfú, llegó la información de que una flota turca bajo las órdenes de Uluch Alí (corsario argelino al servicio del sultán) atacó la isla poco antes, aunque en su empeño por tomar la fortaleza había fracasado.

Don Juan, por conducto de los prisioneros (hechos durante el ataque), se enteró de que este dirigente se había retirado a Lepanto (Naupactus), en el golfo de Corinto: así, al considerar que la noticia era de importancia, convocó inmediatamente a un consejo de guerra y tras considerable oposición de los otros Jefes resolvió partir enseguida y entablar batalla con el enemigo.

La decisión era temeraria no sólo porque la escuadra del sultán dominaba por completo el Mediterráneo, sino que además su ejército era muy superior al que los confederados podían situar en campaña; en consecuencia, una derrota naval conduciría sin duda alguna a una serie de invasiones por parte de los turcos. A pesar de la situación, lo cierto era que solamente la ofensiva lograría mantener la unidad de los confederados, y en ello residía todo el problema.

El 29 de septiembre Don Juan y su división enfilaron hacia Gomenizza (en la costa de Albania), donde al llegar le notificaron que no únicamente Uluch Alí se encontraba en Lepanto, sino también Alí Bajá (conjunción que reportaba un poderío de 200 naves de guerra en su contra).

En Lepanto introdujo cambios notables en la estrategia, uno de los cuales consistía en emplear las galeazas como guardia avanzada. Por otra parte, utilizó más el arcabuz que los turcos; y con el fin de estimular a los esclavos cristianos de sus galeras, les prometió la libertad si luchaban valerosamente.

Al estar concentrado el grueso de su flotilla en Gomenizza, un bergantín que se encontraba de paso propagó la noticia de la caída de Famagusta y de la trágica muerte de su Comandante Bragadino. El momento de atacar no podía ser más oportuno, porque aquellas nuevas llenaron el corazón de los cristianos de un vehemente deseo de vengar aquel desastre y aquel crimen.

Tras haber sufrido un nuevo retraso a causa de la mala situación reinante en el mar, el 27 de septiembre la flota turca se reunió en Lepanto y el 3 ó 4 de octubre Alí Bajá convocó a un estado de guerra. Los personajes más notables que acudieron al mismo fueron Pertau Bajá, Comandante de las tropas de asalto; Hassán Bajá, hijo de Barbarroja, antiguo Virrey de Argel; Mahomet Si-rocco Bajá, Gobernador de Alejandría; Hamet Bey, Gobernador de Negroponto, y Uluch Alí,

entonces Virrey de Argel. Gracias a sus espías, este último tuvo completo conocimiento de la fuerza y movimiento de su adversario; y como a la orden del sultán era de tomar la ofensiva, el consejo decidió salir al encuentro de la flotilla cristiana, que ya se aproximaba.

El 6 de octubre los turcos abandonaron su refugio de la fortaleza de Lepanto, cruzaron los estrechos y anclaron frente a Galata. En este lugar se enteró Alí, por un explorador, de que el enemigo se hallaba en Phiskardo. Mucho antes del amanecer del día siguiente, los turcos navegaban otra vez y se encontrarían a menos de diez millas de sus enemigos cuando Don Juan alcanzó a Doria frente a Punta Scrophia, sitio sobre el horizonte donde la escuadra turca estaba a la vista.

Don Juan, ante tal suceso, ordenó izar la bandera de la liga en el buque *El Real*, simultáneamente los Capitanes empezaron a alistar sus galeras para la acción y se dirigieron a este buque para acordar disposiciones finales con su principal comandante.

Apenas hubieron regresado los Capitanes a sus naves correspondientes, la escuadra adoptó el orden de batalla que se había convenido en Mesina; pero a fin de compensar la falta de galeones, que seguían muy atrás, se alteró ligeramente el potencial de cada división.

Don Juan asignó a Barbarigo (que mandaba el ala izquierda, con 63 galeras) navegar con el extremo rozando la costa etolia, con el objeto de impedir que el enemigo pudiera rodearle. Doria (que mandaba el ala derecha) obtuvo 64 galeras y otras 63 quedaron para la formación central, dirigida por el propio Don Juan. Éste pidió a Colonna (quien viajaba en el buque insignia de la formación papal) que se le colocara a su derecha y a Veniero (quien iba en la nave Almirante veneciana) que pasara a su izquierda. Aumentó la formación de reserva (que estaba a cargo del

Marqués de Santa Cruz), de 30 a 35 galeras, y le dio instrucciones para que se mantuviera a retaguardia de la división central, dispuesto a ofrecer apoyo a cualquier parte de la línea que flanqueara. Las seis galeazas, que hacían parejas según lo convenido, se situaron a tres cuartos de milla por delante de cada escuadrón de vanguardia (con el propósito de desorganizar la formación turca antes de entablarse el combate). Con su línea de batalla de 6,500 a 7,500 m. de longitud completamente ordenada, Don Juan pasó a un bergantín rápido e inspeccionó la flota.

Mientras los cristianos se preparaban, los turcos disponíanse asimismo para la acción. Alí Bajá colocó a sus naves a modo de una inmensa media luna desde la playa norte del golfo en dirección a la del sur. Igual que Don Juan, había distribuido a la escuadra en tres secciones: la suya en el centro (con 87 galeras y 8 galeotas), a su derecha Mahomet Sirocco (con 54 galeras y dos galeotas) y a su izquierda la reserva, integrada por ocho galeras y 21 galeotas.

Hacia las 10:30 hr. se inició la batalla, la ubicación de las dos escuadras era la siguiente: el ala izquierda cristiana se encontraba ligeramente adelantada, con su extremo a cierta distancia de la costa etolia, porque Barbarigo no la conocía bien y temía que sus galeras encallaran en algún bajo. A su derecha la formación central se hallaba también un poco adelantada. Pero como la izquierda turca se extendía más allá de la derecha cristiana, para no verse envuelto, Doria movió la formación en sentido diagonal hacia afuera, con lo que produjo un vacío de una milla o más entre su extrema izquierda y la derecha de Don Juan. Las cuatro galeazas de la izquierda y centro estaban en posición a tres cuartos de milla frente a sus respectivas formaciones, pero las dos asignadas al ala derecha continuaban aún en Punta Scropha. El escuadrón de reserva al mando de Santa Cruz se reportaba también listo, con sus galeras rodeadas de bergantines dispuestos a efectuar el traslado de tropas a las tres

formaciones de vanguardia según lo requiriesen las necesidades de la lucha.

Al mismo tiempo el ala derecha turca, bajo las órdenes de Sirocco, se había adelantado a su vez ligeramente a la formación central (mandada por Alí Bajá), mientras Uluch Alí, situado a la izquierda, se movía en diagonal para seguir la maniobra de Doria. El resultado final de aquellos movimientos fue que la batalla se libró en acciones separadas: primero entre Barbarigo y Sirocco, y media hora después entre Don Juan y Alí Bajá.

Cuando el ala derecha turca estuvo dentro del radio de acción de las dos galeazas de la izquierda cristiana, éstas abrieron un fuego tan devastador que la forma de Sirocco se deshizo y su derecha se vio impulsada hacia la playa Etolia, con la orden de rodear la izquierda de Barbarigo. Éste comprendió su intención y al juzgar que allí donde hubiera agua suficiente para las galeras turcas también la habría para las suyas, inclinó a su formación hacia la playa y tomó de flanco a las galeras enemigas, excepto seis o siete que consiguieron ubicarse a su retaguardia.

El ala derecha de Barbarigo, mandada por Marco Quirini, se mantenía sin combatir, porque la izquierda de Sirocco navegaba en seguimiento de la derecha. Al ver la oportunidad que se le presentaba, Quirini hizo torcer bruscamente a sus galeras para caer sobre la retaguardia de Sirocco "como puerta que se cierra". Mientras tanto, la galera de Barbarigo había sido atacada por cinco naves turcas, que se lanzaron contra ella a fin de abrumarla con el fuego de sus armas y con sus nubes de flechas, una de las cuales hirió mortalmente a Sirocco en un ojo. La pérdida del Jefe originó en las naves una confusión que se agravó aún más con la muerte de Marco Contarini (sobrino de Barbarigo), que fue alcanzado cuando no había hecho más que tomar el mando. Federico Naini, que sucedió a este último, reunió enseguida a la izquierda del

escuadrón y, ayudado por Quirini, pudo arrojar contra la playa a toda la derecha turca. Los otomanos abandonaron sus barcos y se alejaron tierra adentro, pero fueron perseguidos y exterminados por los venecianos. La victoria del ala izquierda cristiana era completa, sin que lograra escapar ni un solo barco enemigo. Sirocco fue hecho prisionero.

A poco después de que Barbarigo y Sirocco entraron en acción, las dos galeazas situadas frente a la división de Don Juan abrieron un fuego tan eficaz que las galeras de Alí formaron varios grupos para alejarse de ellas a fuerza de remos. Entre tanto las naves del primero conservaban un ritmo de marcha muy lento y avanzaban en impecable línea. La mayoría de los disparos turcos pasó por encima de ellas. Poco después las dos partes se aproximaron y entablaron combate; las galeras turcas sufrieron graves daños debido a la superioridad del fuego de los aliados, cuyos artilleros podían disparar a placer por haber sido retirados a los espolones. Alí ordenó a su timonel poner rumbo al buque insignia enemigo, *El Real*, en el que iba Don Juan, y cuando la proa de su navío chocó contra aquél, su botazón quedó retenido por los aparejos. Alí llevaba a bordo a 400 jenízaros escogidos y lo seguían de cerca dos galeotas y diez galeras, una de las últimas unidas a su barco por escaleras (mediante las que subían a bordo los refuerzos cuando fueran necesarios). El líder de los aliados llevaba también a popa varias galeras con refuerzos.

A lo largo de todo el centro de la línea, la batalla se hizo general; las galeras de ambos afluyeron hacia donde los dos navíos principales se enfrentaban. Los hombres de Alí abordaron dos veces *El Real*, mientras Santa Cruz estaba prácticamente en todos lados, para aportar reservas donde más se necesitaran. Casi al mismo tiempo, ya cerca de la una, Colonna, que había destrozado a la galera de Pertau (ahora incendiada), puso su barco al costado de Alí y barrió su puente con fuego de mosquetería. Desde

El Real se lanzó un tercer asalto, durante el cual una bala dio en la frente de Alí, quien cayó entre los remeros e inmediatamente fue cortado de la cabeza por un soldado de Málaga. El navío *Almirante Turco* fue asaltado y capturado tras una nueva y desesperada lucha, donde todo el centro turco cedió, vencido completamente.

Don Juan de Cardona, con ocho galeras sicilianas de la reserva, se apresuró a acudir en socorro de Giustiniani, pero a su vez fue atacado por 16 galeras de Uluch Alí, para tener efecto allí el más encarnizado encuentro de toda la batalla. Cardona fue mortalmente herido y de los 500 soldados que llevaba en sus galeras, sólo 50 quedaron indemnes. Otras formaciones sufrieron pérdidas aún más elevadas.

Doria, por su parte, al comprender el error cometido, remaba de nuevo hacia el lugar principal de la lucha (pues éste se había dirigido en diagonal al sur, con lo que dejaba un vacío cada vez mayor en la alianza cristiana); pero antes de que llegara, el Marqués de Santa Cruz acudió al puesto de peligro con las galeras de reserva que todavía le quedaban, mientras Don Juan, dedicado a recoger a las naves turcas derrotadas en el centro, ordenó que se cortaran los cabos con los cuales se remolcaban las naves adversarias (reunió doce galeras y las mandó en auxilio de Santa Cruz).

Por el temor de verse abrumado, Uluch Alí abandonó sus presas, luego hizo ondear la bandera de la orden de San Juan que había arrebatado al buque insignia de Giustiniani y pasó con 13 galeras por la proa de los barcos de Santa Cruz, con rumbo a la isla de Santa Maura. A la caída de la noche tocó Prevesa, mientras otras 35 galeras se encaminaron al este para regresar a Lepanto; pero el buen tiempo reinante mostraba señales de cambiar, por lo que decidió buscar refugio en el puerto de Petala (donde llegaron, al crepúsculo, la escuadra y sus presas).

Apenas los buques hubieron anclado o varado en la playa, empezaron a lanzarse contra Doria acusaciones de traición. Se alegaba que debido a su odio contra los venecianos, no quiso que aquel encuentro fuera decisivo. El hecho de que su adversario se le adelantara en la maniobra parece suficiente para explicar el pobre papel que desempeñó en la contienda.

A pesar de la escasa habilidad o quizá su propósito de defección, la victoria cristiana fue aplastante. Debióse en primer término al Papa Pío V, sin cuya persistencia la liga jamás hubiera podido crearse, y, en segundo lugar, a Don Juan. Las galeazas actuaron admirablemente, y aunque eran demasiado pesadas para la maniobra, sobre todo contra galeras, los mortales efectos de su

fuego demostraron que la larga supremacía de las naves a remos tocaba a su fin.

Lepanto fue la última de las grandes batallas de galeras, no obstante que tácticamente dijo muy poco de las contiendas de los tiempos clásicos y preclásicos. A partir de entonces las velas y el fuego de costado reemplazarían a los remos y al ataque frontal.

Desde el punto de vista de la historia naval, Lepanto marcó el fin de una época. El éxito de Don Juan de Austria se debió a su decisión de mezclar las galeras de los distintos miembros de la liga, pues de no haberlo hecho es probable que la batalla nunca se hubiera librado.

Hotel Benidorm

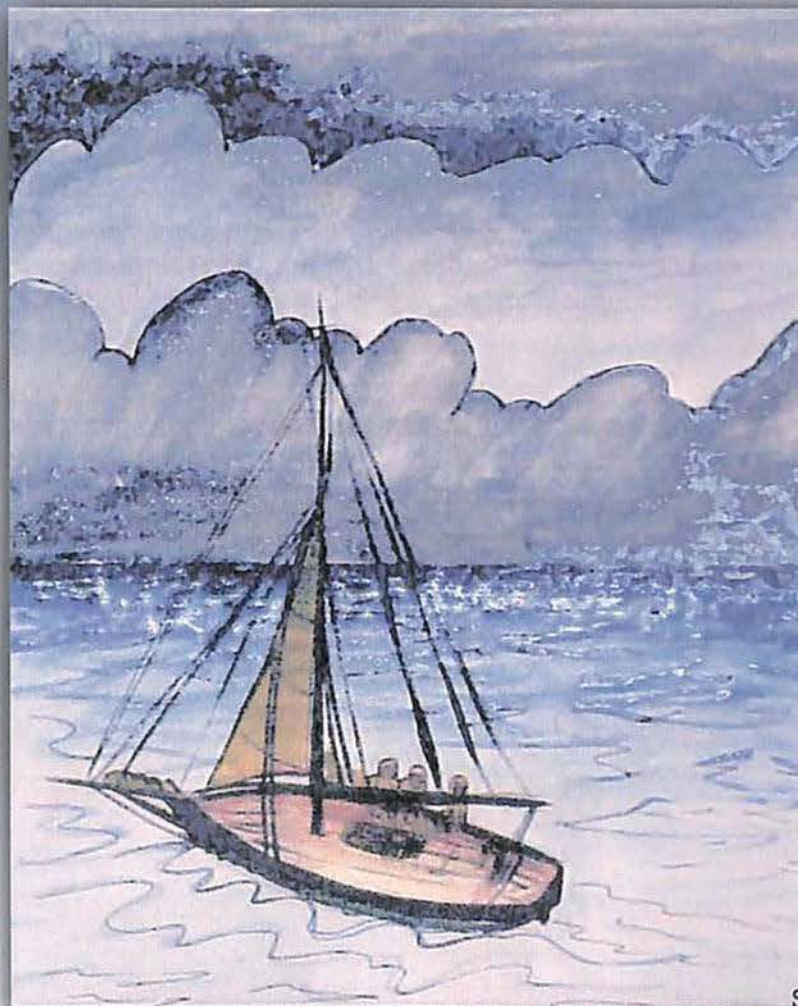


- Restaurante Bufete El Mesón del Monje.
- Restaurante La Frontera: excelente cocina internacional y vasca.
- 231 habitaciones de lujo, salones para convenciones.

Calle Frontera 217, colonia Roma

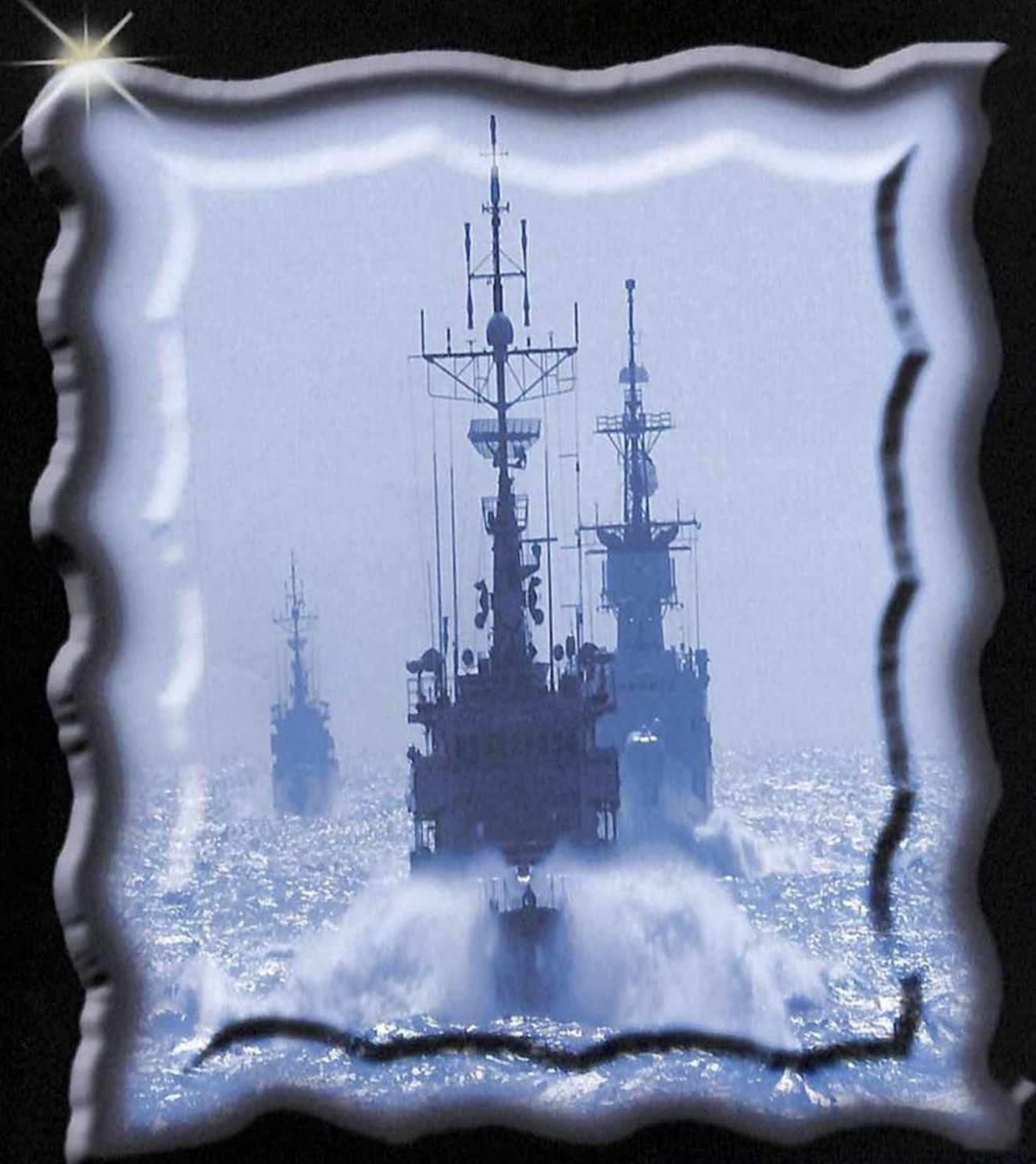
NUBES BARBADAS, VIENTO A CARRETADAS

Las “barbas” a las que hace mención el refrán pueden observarse en la base de los *cumulonimbus* denominados *tuba*. Estas nubes convectivas, de notable actividad en sentido vertical, descargan con gran frecuencia ráfagas descendentes muy intensas y preceden a su vez al incremento de viento producido por el paso de un frente.



Capitán Fernández Monforte Brito

Comandante del buque **ARM Abasolo F-212**



Por: 2do. Mtre. SAIN. T.C.C.
Elizabeth BARILLAS CAMACHO
2do. Mtre. SAIN. T.C.C.
Esperanza DEL TORAL MARTÍNEZ

La rectitud y la autenticidad son dos atributos necesarios para que una persona dedique su vida al servicio de su Patria, el Capitán de Navío C.G. DEM. Carlos Manuel Fernández Monforte Brito goza de estas cualidades y las expresa cuando sus compañeros de mar comparten con él las misiones encomendadas por el Alto Mando, tal como sucedió en la más reciente operación del buque **Abasolo**, en UNITAS 43:

-¿Por qué se designó al **ARM Abasolo F-212** para esta operación?

-Es un buque de línea y ese es un factor importante para que haya sido designado, además de que acababa de salir de dique. Tenía poco tiempo de haber sido reparado en el Astillero de Marina No. 20 en Salina Cruz, Oaxaca, esto aunado al profesionalismo y disciplina de su tripulación, aumentaban las posibilidades de que el buque desempeñara un buen papel.

-¿Qué características tiene la fragata que son indispensables para este tipo de operaciones?

-Creo que muchos de nuestros buques reúnen las características necesarias para participar en este tipo de operaciones; en este caso, fue decisión del Alto Mando determinar qué unidad era la que por primera vez iba a participar en la operación UNITAS, y fue designada la fragata **Abasolo**. Considero que además de los factores que mencioné, también se tomaron en cuenta las características propias de la unidad.

-¿Para esta comisión fue designada una tripulación especial?

-Fue toda la dotación de la unidad, tal y como estaba; se reforzó con ocho Oficiales que solicité, cuatro de ellos que efectuaron el Curso de Mando, y el resto, el Curso de Comunicaciones e Informática en el Centro de Estudios

Superiores Navales (CESNAV). Además participaron un Capitán, un Oficial y tres elementos de tripulación en el helicóptero **MR-254**, un Capitán, y un Oficial de la Fuerza Naval del Golfo (**FUERNAVGO**), un Capitán de la Fuerza Naval del Pacífico (**FUERNAVPA**), y un Oficial con un pelotón de la Fuerza de Reacción Anfibia Inmediata del Golfo; todos ellos muy competentes, se integraron rápidamente a la dotación del buque y sumados los esfuerzos se logró un excelente resultado.

-¿Cuánto tiempo tenía usted en el buque **Abasolo**?

-Tenía más de cuatro años. Causé alta a bordo como Segundo Comandante Adjunto. Aproximadamente al año fui designado Segundo Comandante titular del buque. Como Comandante ya tenía un año y medio antes de la operación. Causé baja del buque en fecha reciente, y alta en la **Fuerza Naval del Golfo**.

-¿En qué le beneficia a la Armada que se participe en UNITAS?

-En que pudimos saber cuál es nuestro nivel de profesionalismo, además ganamos confianza al confirmar que lo que estamos haciendo está bien, que las tácticas empleadas son las adecuadas para el desempeño de nuestras funciones; únicamente tenemos que actualizarlos un poco.



-¿Entonces qué aprendió la Armada, en esta operación?

-Desde luego, pudimos conocer los procedimientos que otras Armadas realizan en este tipo de operaciones, por ejemplo, ahora sabemos cómo elaborar un mensaje e interpretarlo según determinados códigos de comunicación. Aprendimos lo que significan ciertas órdenes, además de la información que la Armada anfitriona nos proporcionó y que nos permitirá actualizar la que ya tenemos.

En este punto tengo que insistir en que el nivel profesional de los marinos de la Armada de México es bueno; pudimos actuar en una forma segura, cumpliendo todas y cada una de las instrucciones. A los demás participantes les causó admiración la forma en que todo el personal se desempeñó, no esperaban que la unidad se acoplara tan rápidamente a sus operaciones; desde un principio empezaron a manifestarse a favor de nosotros. Llevábamos a tres observadores, un Capitán de Corbeta y un Oficial colombianos y a un Teniente de Navío estadounidense, quienes también iban como asesores; al final de la operación el Capitán me dijo: "yo venía aquí a trabajar mucho, pero realmente no necesitaron que los orientara".

Pudimos escuchar expresiones como: "ustedes no parecen nuevos en UNITAS, da la impresión de que llevan muchos años de participar"; esto le dio mérito al buque, por ejemplo, al día siguiente de que zarpamos de Cartagena hicimos una operación de Interdicción de Embarcaciones go-fast, en la que se emplearon

lanchas rápidas; en este caso el procedimiento es el siguiente: hay una barrera de submarinos que van proporcionando datos a los buques, y éstos a su vez, los transmiten a los helicópteros que sobrevuelan el área. Nuestro helicóptero detectó una lancha go-fast y, más que detectarla, maniobró para obligarla a parar sus



motores; esto causó admiración, había mal tiempo, vientos fuertes y mar picada; es difícil que se pueda detener una lancha de este tipo bajo las condiciones descritas.

La práctica marinera que tiene el personal es muy buena; influyó mucho conocer el buque, saber cómo

maniobra y responden sus máquinas, sus ángulos de timón o caña (como le decimos nosotros), por lo que nos hicimos acreedores a más de una felicitación.

-¿Cuáles fueron los ejercicios en los que destacó nuestro personal?

-El ejercicio de Destellos o Luces Destellantes, que se realizó durante la noche. La práctica que tiene nuestro personal de comunicaciones es excelente. Quizá la misma carencia tecnológica ha hecho que no pierda el sentido mariner, y si a esto le agregamos que todas las comunicaciones eran en inglés (lo que incrementa el grado de dificultad), todos los que intervinieron en ellas tuvieron un papel sobresaliente.

Otro ejercicio fue el de Publicaciones o Pubex, que consiste en una serie de preguntas y respuestas referentes a los manuales que se utilizan durante UNITAS; aquí nuestro personal



tuvo un buen desempeño porque la tripulación estuvo muy entusiasmada, y aunque no hay calificación pudimos constatar que hicimos un buen papel, máxime cuando estábamos en desventaja con los otros países participantes al ser ellos ya expertos en estas publicaciones.

Las evoluciones que realizaban los Capitanes, Oficiales y Timoneles de Guardia, durante las diferentes formaciones que se hicieron, apoyados con los datos que proporcionaba el Centro de Información y Combate (CIC), fueron también sobresalientes.

De hecho toda nuestra participación fue muy buena, con esto no quiero decir que fuimos mejores que los demás, sino que tuvimos la capacidad de estar a la altura de quienes ya habían realizado estas operaciones.

-¿Qué pasa cuando se habla de una operación UNITAS, si somos una Armada de paz?

-La operación UNITAS es un entrenamiento de primer nivel. Definitivamente somos una Fuerza Armada de paz, pero no podemos descuidar un porcentaje defensivo y ofensivo que nos proteja de agresiones. La operación UNITAS es exclusivamente de entrenamiento, en donde todos cooperan, ponen un granito de arena para crear un mayor entendimiento entre los países participantes.

-¿Y qué ganamos con ese entendimiento?

-Ganamos entrenamiento, el saber cómo estamos, y quiero insistir, ganamos confianza. Es la primera vez en la historia en la que nuestra Armada participa en una operación de esa magnitud, eso nos permite saber que no estamos mal, al contrario, que vamos por un buen camino. Necesitamos nada más dar un paso para estar a la altura de otros países en lo que se refiere a entrenamiento y capacidad. Yo pienso que con esto la Armada gana muchísimo.

-Sabemos que en esta operación se realizan ejercicios para contribuir a mejorar el trabajo de las Armadas participantes, en cuanto al combate al narcotráfico o alguna otra amenaza de orden internacional, pero ¿cuáles son los factores que hacen intenso el entrenamiento y más cercano a la realidad?

-Por mencionar un ejemplo, para el ejercicio de go-fast, que es el que he estado mencionando, se asignan áreas de patrullaje a las unidades, incluso a los submarinos y helicópteros,



pero no sabemos por dónde van a pasar las lanchas ni qué es lo que van a hacer, lo cual nos acerca a la realidad. Es como si estuviéramos navegando y haciendo una vigilancia de rutina en la que al detectar un blanco tenemos que aplicar nuestros procedimientos para detenerlo.

Otros ejercicios de entrenamiento, son como los que la Armada de México realiza el 1° de junio: maniobras de revista en donde los buques llevan una determinada formación y cambian a otra, evoluciones, etcétera.

-¿Como Comandante, qué significó para usted esta operación, y qué mentalidad necesitó para poder realizarla?

-Cuando supimos que nosotros íbamos a la operación UNITAS, le dije a toda mi tripulación que la fragata Abasolo iba a hacer historia, pues era la primera vez que se participaba en una operación de esta magnitud, y que eran ellos quienes elegirían en qué forma se les iba a recordar.

Todos debíamos estar muy conscientes del papel a desempeñar, sabíamos (porque ahí vivimos) que la fragata nos iba a responder en lo que le pidiéramos, únicamente teníamos que cuidarla y brindarle dedicación y esfuerzo. En este caso teníamos claro cuál iba a ser nuestra participación y qué se esperaba de nosotros. Yo creo que cualquier Comandante, Capitán, Oficial o un miembro



de tripulación de nuestra Armada hubiese realizado un buen papel. Nosotros fuimos confiados de lo que sabíamos, después de estudiar los manuales que nos proporcionaron. Aún así, para mí era preocupante el papel que pudiera desempeñar el buque durante la operación, puesto que sentía que no era en sí la participación del Abasolo en UNITAS, no era la fragata, ni el Capitán Monforte... era México, con un Comandante mexicano; de hecho, en todo momento la denominación que nos dieron los otros países fue "buque mexicano" o "México", por ello el compromiso era grande y la responsabilidad de hacer un buen papel era aún mayor.

Una vez realizados los ejercicios, constaté que el desempeño del buque era bueno, más que bueno, fue excelente, de mucha satisfacción; hablo de que hicimos turnos de seis horas de guardia por seis de descanso y en más de una ocasión, Capitanes, Oficiales y tripulación se quedaron más horas de su tiempo de guardia, pues querían estar presentes en los ejercicios (hubo gente que permaneció ocho o hasta diez horas en sus puestos, para recibir de nuevo su guardia dos horas después).

BUQUE FRAGATA ARM HERMENEGILDO GALEANA F 202

Características

Tipo:	Fragata
Clase:	Bravo
Numeral:	F 202
Desplazamiento máximo:	2,650 tons.
Cap. combustible diesel:	588,843 lts.
Cap. combustible turbosina:	73,334 lts.
Velocidad:	25 nudos
Eslora:	112.40 ms.
Calado normal:	6.96 ms.
Manga:	12.27 ms.
Puntal:	13.02 ms.
Dotación:	171 elementos
Guinda:	98' 6"



La respuesta de todo el personal de la fragata fue muy entusiasta. Me sentí muy orgulloso y satisfecho, después de realizar los ejercicios y al momento de recibir las felicitaciones que desde un principio nos hicieron llegar; como en nuestro arribo a Curazao, cuando el Comandante del grupo de tarea colombiano me gritó delante de todos: "¡muy bien México, van muy bien!" El Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Tarea, también me dijo que íbamos bien, así que empezamos a tener más confianza. Al final nos dieron un trofeo por nuestro desempeño durante la operación, causándonos una grata sorpresa.



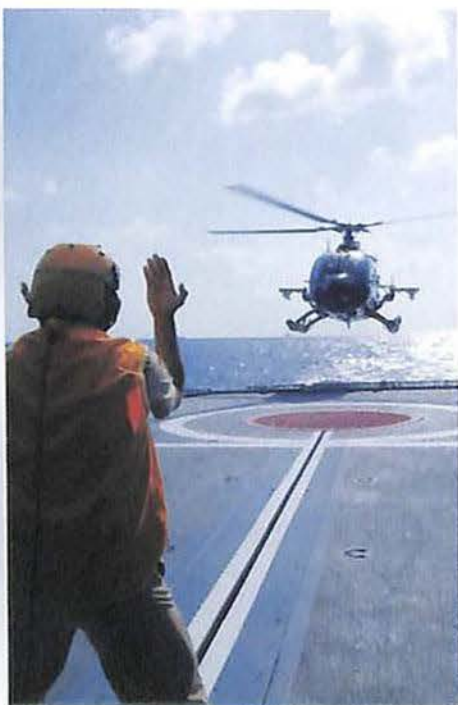
Fue un trabajo de equipo, como un engrane, en donde todas las piezas trabajan bien, con sus dientes en forma adecuada. El hecho de que un marinero supiera qué hacer y en qué momento actuar, es invaluable; creo que el factor humano fue más importante que el propio buque.

La satisfacción que siento, definitivamente, es algo que me va a acompañar el resto de mi vida.

-¿Cuál es la parte negativa de participar en esta operación?

-Ninguna, y lo digo sinceramente, porque ganamos mucho y no perdimos nada. Entregamos compañerismo, entendimiento; recibimos lo mismo, y en síntesis, hubo mucha identificación con todos los que participaron en esta operación; no le veo ningún aspecto negativo.

-Una pregunta personal, ¿cómo lo apoya su familia en esto?



-Pues definitivamente para nuestras familias es como cuando nos enfermamos; a los que están junto a nosotros, esposa e hijos, les duele más en cierto modo, es algo similar. Mi familia vivió el nerviosismo de saber que estaba participando en esta operación y aunque desconocen a detalle de lo que se trata, me echaron porras y me animaron a seguir adelante. El apoyo de todas las familias de los marinos y marinas (valga decirlo de ese modo), es grande, pues nuestro trabajo es así, grande, sumamente interesante, emocionante, muy bonito, agradable, pero exige mucho de cada uno de nosotros. Nuestras esposas aprenden a ser más independientes que una mujer cuya pareja siempre está a su lado; deben resolver cualquier problema que se les presente en nuestra ausencia.

Lo que quiero decir es que el apoyo familiar definitivamente no tiene límite.

Esta operación me hizo sentir muy bien, ahora sé que mi camino no ha sido errado, sino el adecuado; yo creo que la satisfacción de sentir que hago lo correcto es importante.

Para concluir, quiero aprovechar este espacio para presentarle mi reconocimiento, agradecimiento y por qué no decirlo, mi admiración, para todos aquellos Almirantes, Capitanes y Oficiales, así como a las familias de mi tripulación que creyeron en nosotros e hicieron posible que la fragata Abasolo participara con éxito en esta operación.

El Capitán Carlos Manuel Fernández Monforte Brito nació en Progreso, Yucatán, el 8 de agosto de 1954. Después de sus estudios básicos ingresó a la Armada el 15 de enero de 1971. Ha realizado los Cursos de Mando y de Estado Mayor General, en el *Centro de Estudios Superiores Navales* (CESNAV). Entre sus comisiones, ha sido Comandante de los buques patrullas 14, 12, 10 y del dragaminas 12; profesor militar en la *Heroica Escuela Naval Militar* y en el *Centro de Estudios Superiores Navales*; Segundo Comandante y Comandante del *ARM Abasolo F-212* y actualmente Jefe de Sección del Estado Mayor de la *Fuerza Naval del Golfo*. Recibió la Condecoración al Mérito Docente Naval de Primera Clase y las de Perseverancia de Sexta a Segunda Clase.

BUNKER'S
MARINE FUELS

Gulf and Caribbean Ports

- 13 Altamira
- 14 Tampico
- 15 Tuxpan
- 16 Veracruz
- 17 Coatzacoalcos
- 18 Dos Bocas
- 19 Ciudad del Carmen
- 20 Lerma
- 21 Progreso
- 22 Isla Mujeres
- 23 Puerto Morelos
- 24 Cozumel


Pacific ports

- 1 Ensenada
- 2 Cabo San Lucas
- 3 La Paz
- 4 Guaymas
- 5 Topolobampo
- 6 Mazatlán
- 7 Puerto Vallarta
- 8 Manzanillo
- 9 Lázaro Cárdenas
- 10 Zihuatanejo
- 11 Acapulco
- 12 Salina Cruz

Bunker's de México
Phone: +52 (55) 5536 0096
Fax: +52 (55) 5536 4433
Web: www.bunkers.com.mx
email: bunkers@bunkers.com.mx

Reflexión Exploratoria*

Por: Tte. de Nav. I.M.P.
Federico RIVAS VALDÉS



Existe
en nuestra Armada, un grupo de
hombres y mujeres de muy diversas profesiones, que reúnen una característica muy peculiar, todos ellos se lamentan ocasionalmente, pateando latas por las calles, por no conocer la razón por la cual no nacieron en el siglo pasado, esos tiempos en los que aún era posible descubrir alguna porción de tierra inexplorada por el hombre, inventar algún artefacto o explicarle al resto de la humanidad un fenómeno misterioso.

Hoy, en la agencia de viajes de la esquina se puede adquirir un pasaje para cualquier parte del globo, y sin necesidad de llevar dinero consigo. Los niños nos explican el motivo por el cual es necesaria la televisión por cable para su desarrollo emocional. En las oficinas ya no pueden trabajar sin aire acondicionado, equipo de cómputo, y claro, el *coffee break*.

* Relato de una práctica de buceo cerca del arrecife El Rizo, frente al *Centro de Capacitación de la Armada*, el día 12 de septiembre de 1998.

Después de tanto buscar, este grupo de exploradores insatisfechos por este mundo tan completo, encontró la opción para vivir extemporáneamente la pasada época de oro de los descubrimientos.

Como todo explorador, emplean equipo y técnicas especiales, pero como actividad innovadora, el peligro siempre existe, por lo que se requiere un adiestramiento especial. Aunque no se abandona la órbita terrestre, como los astronautas, también usan trajes especiales. Les preceden casi 50 años de exploración, pero el campo de estudio es 90% desconocido. Para trabajar en él, se requiere formar equipos de trabajo empleando lenguaje y señas especiales que determinan que las operaciones sean efectuadas con la seguridad y coordinación que se requiere en un medio extraño al ser humano.

Asimismo, se requiere un espíritu de compañerismo que fortalezca la camaradería necesaria para poner nuestra vida en las manos del compañero, si es necesario.

Como toda operación, es de vital importancia el planeamiento, es decir, considerar con anticipación todos los recursos humanos y materiales que se requerirán, así como tomar en cuenta los factores climáticos que podrían poner en riesgo nuestra navegación en busca del punto de inmersión submarina.

Así es, estoy describiendo las actividades que bien podría decirse que se hacen en otro mundo; se trata del buceo.

Frente y bajo de nuestras unidades y establecimientos navales está la puerta para descubrir un nuevo México, aún desconocido. Ahí es donde ese



NAVALEX INTERNATIONAL, INC.

LATIN AMERICA REPRESENTATIVES FOR:

**AQUA AIR
MANUFACTURING**
Marine air conditioning

H.O. BOSTROM
Marine seats

R.W. FERNSTRUM & CO.
Grid coolers & box
coolers

E.S. RITCHIE & CO.
Magnetic & electronic
compasses

KAHLENBERG BROS.
Marine horns
& whistles

SVEDALA/TRELLEX
Shaft bearings

**FREEMAN MARINE
EQUIPMENT**
Doors, hatches & windows

MICROPHOR, INC.
Waste Treatment
& Toilets

SHOELLHORN-ALBRECHT
Captstans, anchors, deck
equipment and military
specs products

PAULUHN ELECTRIC
Marine and Industrial
Electrical Fixtures and Fittings

PERKO
Navigation lights,
searching lights
& general hardware

**WAGNER HYDRAULIC
STEERING**
Steering systems

LATIN AMERICAN DISTRIBUTORS FOR:

ACR ELECTRONICS

LANG MANUFACTURING

ANIXTER, INC.

MORSE CONTROLS

BUCK ALGONQUIN

RARITAN ENGINEERING

COFFIN WORLD WATER SYTEMS

RULE PUMPS

ITT JABSCO

VETUS DENOUDEN

KOBELT, INC.
Engine controls,
cables & Instruments

**VIKING LIFE SAVING
EQUIPMENT**

WEEMS & PLATH

NAVALEX INTERNATIONAL, INC.

NAVALEX INTERNATIONAL, INC.

grupo de personas encontraron la razón de su existencia en este mundo, o mejor dicho, bajo éste.

Portando un traje negro de neopreno de 9 mm. de espesor y un equipo de respiración autónomo de aire comprimido, conocido entre los acuanautas como SCUBA (Self Contained Underwater Breathing Apparatus), nos zambullimos en un mar intensamente azul. Llegar hasta aquí no fue fácil. Teníamos información de que existía, frente a las playas, una boya metálica que marcaba el lugar del descubrimiento del Capitán Serrano (ahora retirado), pionero y promotor del buceo en la Marina. Un barco de los años veinte hundido frente a nuestra nariz. Con cartas de navegación y tablas de buceo, formamos una expedición al mando del Capitán Rodríguez Toro; como experto en inmersiones, el Capitán Batani Castro; la especialista en vida submarina, Teniente Herrera Castillo; el especialista en Oceanografía, Teniente Constantino; y a mi cargo la seguridad táctica de la operación; todos transportados y conducidos por la navegación del Ingeniero Corro. Así integrada la expedición científica, nos organizamos por parejas de trabajo, procediendo a descender en las profundidades del Golfo de México.

Los instrumentos de medición empezaron a marcar los 10 m. bajo la superficie marina, es decir, dos atmósferas absolutas de presión. Bajando en picada, alternábamos nuestras manos tomando la cadena y efectuando las maniobras de valsalva que igualaban la presión interna con la externa y así evitar el molesto y peligroso *squeeze* (zumbido) de oído.

Quince metros; el agua se vuelve cada vez más lúgubre y fría. Veinticinco metros y bajando... La primer pareja ya divisó el

casco del pecio, pues nos hacen señas de "positivo" con grandes ojos de asombro que parecen salirse por el cristal de los visores. Treinta metros de profundidad, cuatro atmósferas absolutas, cuatro minutos de tiempo de fondo, temperatura de 26.6 grados en la escala de Celsius. Estoy rodeado de burbujas del aire que exhalan los de la vanguardia de la inmersión. Mi compañero, el Comandante Toro me pregunta si todo está bien... "Todo bien", le hago saber con señas de buceo.

Casi de repente me encuentro posándome sobre la cubierta de la embarcación (32.1 m. de profundidad en la parte central del buque). Respirando aire comprimido a 3000 psi. (lb./plg²) sólo tenemos 25 minutos de tiempo de fondo...de los cuales cinco transcurrieron en el descenso.

Rodeado de una gran nube de seres microscópicos, el buque yacía ligeramente escorado por la banda de estribor. Sobre la cubierta había un cardumen de peces que desde proa hasta popa guarneecía su hogar por más de 70 años.

Moviéndonos con sumo cuidado para no levantar arena o limo que enturbiaría la vista, comenzamos a explorar el pecio. Observando la gracia con que se movían mis compañeros, alcanzo a ver con el rabillo del ojo una sombra oscura que amenaza mi costado derecho. Con temor giro la cabeza lentamente para descubrir un coloso de piedra que yace sobre la proa del barco, es una gran ametralladora calibre 20 mm., cuyas incrustaciones coralinas la hacen parecer dos veces más grandes.

Seguimos recorriendo el costado del casco. Al observar por los "ojos de buey" podemos percatarnos del interior

de los compartimentos, en uno, al parecer un baño, puedo observar un lavabo blanco cubierto por una ligera capa de arena. Entre las llaves de agua se acomoda un pequeño cangrejo de extrañas características y el botiquín está medio abierto, como si alguien lo hubiese usado en las profundidades. Todo esto no podría ser observado sin la ayuda de poderosas lámparas de halógeno que, como lanzas rojizas, cortan la oscuridad del interior del casco.

Comunicándonos tácticamente por señas, nos preguntamos si existe alguna otra actividad acuática, encontrando en múltiples ocasiones gratas sorpresas, como un gran mero pardo colocado junto a la pala del timón. Incluso pienso que era parte de él, por el celo con que se colocaba a su lado.

Mientras los científicos toman lecturas con sus aparatos especiales...

surge un problema. Al fin y al cabo en toda expedición ocurre algún inconveniente, o varios. Mi manómetro empieza a marcar cada vez menos aire, de hecho, desde el inicio de la inmersión me acompañaba una pequeña fuga en la segunda etapa de mi regulador, misma que se quedó durante toda la expedición con un leve ronroneo atrás de mi cabeza. Treinta metros de profundidad, 20 minutos de tiempo de fondo, menos de 500 psi. en el tanque. Es hora de partir. Los científicos, ajenos al problema, continuaban su importante labor. Después de todo, no volvería a venir una expedición terrestre en mucho tiempo, valía la pena economizar aire; mala decisión. No duró mucho. El aire de mi tanque de pronto se torna duro y espeso. El Comandante Toro observa mi rostro asombrado y me pregunta la situación: "Es mejor regresar...",

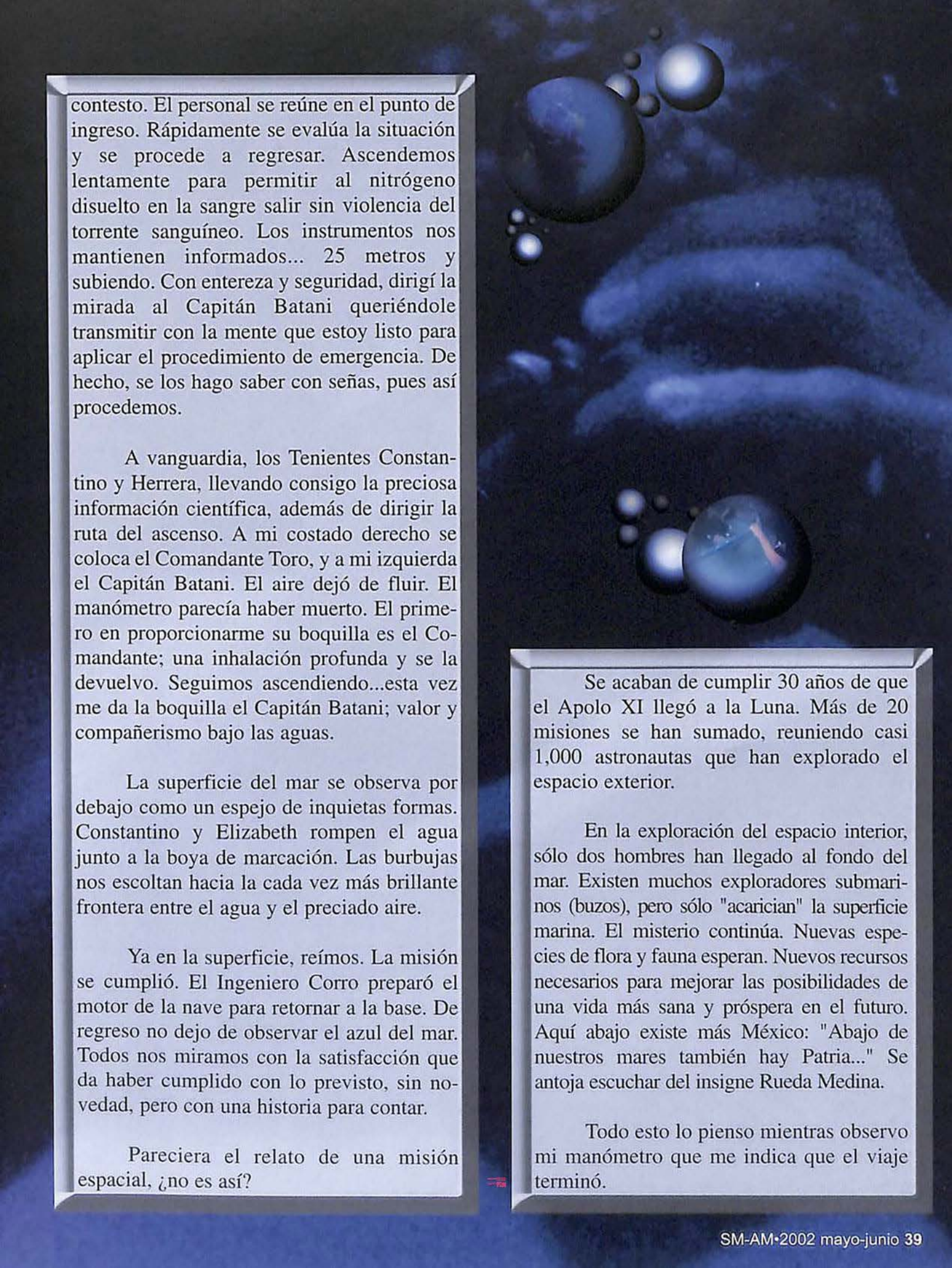


AMERICAN HOTEL
S.A. DE C.V.

NOS ENORGULLECE SER PROVEEDOR DE LA SECRETARÍA DE MARINA, EQUIPANDO SUS HOTELES, COMEDORES, COCINAS Y CENTROS DE ESTUDIOS, CON LO MÁS ADECUADO EN CRISTALERÍA, LOZA, CUBIERTOS, EQUIPOS DE COCINA Y COMEDORES EN LAS MEJORES MARCAS.

MAR AZOF No. 62, COL. POPOTLA, 11400. MÉXICO, D.F.
TELS.: 5399-3300 CON 8 LÍNEAS, FAX. 5527-5505

E-Mail: ahotel@ameritel.com.mx



contesto. El personal se reúne en el punto de ingreso. Rápidamente se evalúa la situación y se procede a regresar. Ascendemos lentamente para permitir al nitrógeno disuelto en la sangre salir sin violencia del torrente sanguíneo. Los instrumentos nos mantienen informados... 25 metros y subiendo. Con entereza y seguridad, dirigí la mirada al Capitán Batani queriéndole transmitir con la mente que estoy listo para aplicar el procedimiento de emergencia. De hecho, se los hago saber con señas, pues así procedemos.

A vanguardia, los Tenientes Constantino y Herrera, llevando consigo la preciosa información científica, además de dirigir la ruta del ascenso. A mi costado derecho se coloca el Comandante Toro, y a mi izquierda el Capitán Batani. El aire dejó de fluir. El manómetro parecía haber muerto. El primero en proporcionarme su boquilla es el Comandante; una inhalación profunda y se la devuelvo. Seguimos ascendiendo...esta vez me da la boquilla el Capitán Batani; valor y compañerismo bajo las aguas.

La superficie del mar se observa por debajo como un espejo de inquietas formas. Constantino y Elizabeth rompen el agua junto a la boya de marcación. Las burbujas nos escoltan hacia la cada vez más brillante frontera entre el agua y el preciado aire.

Ya en la superficie, reímos. La misión se cumplió. El Ingeniero Corro preparó el motor de la nave para retornar a la base. De regreso no dejo de observar el azul del mar. Todos nos miramos con la satisfacción que da haber cumplido con lo previsto, sin novedad, pero con una historia para contar.

Pareciera el relato de una misión espacial, ¿no es así?

Se acaban de cumplir 30 años de que el Apolo XI llegó a la Luna. Más de 20 misiones se han sumado, reuniendo casi 1,000 astronautas que han explorado el espacio exterior.

En la exploración del espacio interior, sólo dos hombres han llegado al fondo del mar. Existen muchos exploradores submarinos (buzos), pero sólo "acarician" la superficie marina. El misterio continúa. Nuevas especies de flora y fauna esperan. Nuevos recursos necesarios para mejorar las posibilidades de una vida más sana y próspera en el futuro. Aquí abajo existe más México: "Abajo de nuestros mares también hay Patria..." Se antoja escuchar del insigne Rueda Medina.

Todo esto lo pienso mientras observo mi manómetro que me indica que el viaje terminó.

EL COMANDANTE Y EL MANDO

Por: *Contralmirante I.M.N.*
Sergio A. CAYEROS BRAMBILA

El tema que hoy me ocupa tiene tantas facetas como aquellos diamantes que los orfebres tan magistralmente tallan para dar belleza a una piedra que en su forma original sólo ofrecía como virtud su dureza. Hablar de todo lo que significa ser un buen Comandante resultaría tan amplio como las tonalidades de gris que existen entre lo blanco y lo negro. Así es que en primera instancia quiero citar al gran estratega chino Sun Tzu, quien hace muchos años evaluó la guerra en 5 factores: la política, las condiciones meteorológicas, el terreno, la doctrina, y el Comandante. Este último se abordará en el presente análisis, pero sólo con respecto al mando y la afectación de éste con la disciplina.

Un Comandante debe aspirar a ser un líder para sus subordinados; para tales efectos habría que entender que un líder es "el dirigente o jefe que guía a un grupo de personas, con la aceptación voluntaria de éstas".

Se pueden señalar como características de un buen Comandante: ser conocedor, tener buen control de sí mismo (ser ecuánime), perseverante, entusiasta, buen comunicador, etcétera.

Asimismo, un buen líder debe de tener varias virtudes: ser valeroso, decidido, honesto, justo, sincero, recto, y se podrían añadir más que formarían otra gran lista, pero la diferencia radica en la condición de tener seguidores voluntarios.

Y si señalamos que un buen Comandante debe poseer virtudes no olvidemos que sinónimos de virtud son: poder, eficacia, fuerza, valor, vigor, potestad, integridad, probidad, dignidad, bondad. También recordemos sus antónimos: vicio, corrupción, inmoralidad, cobardía, maldad. Estos elementos nos sirven para calificar la actuación de un Comandante y poder juzgar su forma de mandar. Hay que fomentar el uso de las virtudes y eliminar sus contrarios.

Debe tener un amplio conocimiento de su país, historia, realidad actual, cultura, política nacional, contar con sensibilidad social. Y conocer el nacimiento y crecimiento de sus instituciones, porque sólo aquél que haya aprendido en el hogar, en las escuelas y por su propia motivación, la grandeza cultural, económica, y ante todo la grandeza histórica de su propia Patria, podrá sentir el íntimo orgullo de ser parte de esa nación.

Sólo se puede luchar por aquello que se quiere.
Se quiere aquello que se respeta.
Se respeta aquello que se conoce.

El estilo de mando brusco, impersonal, autoritario y arbitrario no debe de servir como ejemplo o inspiración para ser tomado en cuenta y actuar en consecuencia, pues crea en los subordinados una mezcla de miedo y obediencia reverencial. Existe una regla no escrita que dice que el mando es de un solo hombre, pero hay quien la interpreta de una manera distorsionada, ya que cuando se le nombra responsable de un puesto toma acciones como "el Comandante es el único que manda en la unidad"; "todo el personal a su mando sólo se subordinará a él"; "no puede ser buena gente porque entonces no será tan bueno";

"la Tierra ha de temblar cuando haga un recorrido por la unidad".

El sistema de mando descrito sólo tiene una autoridad y aquél que no lo entienda sufre un castigo extremo. Se emplean sistemáticamente las sanciones y las decisiones en sentido piramidal prácticamente no existen. Es el Comandante quien cuida hasta el último detalle y no se puede fiar de nadie. Esta clase de mando sólo lleva a crear un mundo de inseguridad total.

La visión estrecha de los mandos arbitrarios únicamente les permite señalar, de manera caprichosa, buenos y malos. Para estos mandos no existen los grises elásticos que existen entre lo blanco y lo negro, los cuales marcan la realidad cotidiana, para ellos sólo son "los míos " y " los demás".

Estos mandos arbitrarios anteponen su voluntad al derecho, en cambio en una relación en la que tanto el que manda como el que obedece actúan conforme a las leyes, nadie se siente engañado; Cicerón dijo "nos sometemos a la ley para ser libres".

El poder del Comandante le fue dado para servir: es el medio por excelencia para lograr el bienestar común. Nada alienta tanto la arbitrariedad, y el autoritarismo de los mandos como la impunidad, cuya frecuencia la hace una conducta natural. Así es como se genera la existencia de mandos con una deformación mental que justifican plenamente los delitos mientras que exigen para sí mismos el estricto apego al derecho.

Un Comandante comete un grave error al ocultar a sus colaboradores directos y más cercanos, cualquiera de sus ideas y objetivos. Debe mantener una conducta y reglas bien determinadas, pues esto permitirá que cuando se ausente sus colaboradores actúen como él lo haría si estuviera presente y se podrán tomar iniciativas responsables en casos urgentes.

Cuando se logra esta múltiple unidad de capacidades e inteligencias concurrentes, se puede obtener un verdadero mando hasta en los organismos más complejos.

Un Comandante que da una orden a sus colaboradores, tendrá la seguridad de que ésta se cumplirá cuando sea clara y ejecutable. Al ordenar debe hacerse como si el que va a cumplir lo encomendado es uno mismo y así se evitarán contraórdenes que dejan mucho que desear.

La historia sólo registra el nombre del Comandante y concentra en él todos los honores, cuando sus colaboradores han sido, a veces, los únicos y verdaderos artífices del logro. Sin embargo, no debemos dejar pasar por alto el mérito del que dirige en aprovechar las características de éstos para colocarlos en el lugar adecuado, lo cual no puede considerarse poca cosa.

El verdadero Comandante debe tener la capacidad de evitar el exceso del uso de su mando y la prepotencia, que son un síntoma de mareo del poder; tiene que dejar de lado el egoísmo. Se apartará de aquéllos que en busca de mezquinos beneficios lo adulan y le mienten, tratando de cambiar su forma de ser sin importarles las consecuencias de sus perversas acciones. Así, el espíritu de un buen Comandante rondará por toda la unidad aun después de que sea cambiado a otra comisión.

Es tanta la importancia de un buen Comandante que puede convertir a un grupo de personas en eficientes tropas, o a las tropas de élite en desarticuladas; transformará a sus hombres en fuertes combatientes o débiles elementos según sea su actuación.

Para entender lo que ocurre bajo su responsabilidad debe tener una mente abierta, pues cuando oye, pero no escucha lo que sucede a su alrededor, está actuando con prejuicio y sólo acepta aquello que coincide con su criterio.

Pensará siempre en sus subordinados y dentro de su actuación tendrá presente que a las nuevas generaciones se les debe de enseñar y fomentar la disciplina, camaradería, desprendimiento, paciencia, coraje, espíritu de sacrificio y de humanidad, así como honor y lealtad.

Ser nombrado Comandante de una unidad es un honor, pero esto conlleva una gran responsabilidad de justicia y nobleza, con todas aquellas acciones que requieren de fuerza intelectual y moral y que nunca deberán ser tomadas a menos o como ajenas al ejercicio del que dirige.

La autoridad de un Comandante debe basarse entre otros conceptos en tres grandes pilares: el primer elemento es la popularidad, es decir, ser estimado y aceptado entre sus subordinados. El segundo es el poder, esto es, la fuerza intelectual y moral para actuar sin indecisiones. Y el tercero es la tradición, que viene del resultado de la unión de los dos elementos mencionados con constancia prolongada.

De los elementos anteriores podemos observar que la autoridad que sólo descansa en la popularidad, es un extremo débil, inestable y vacilante; la que basa su actuación en el poder que le da su fuerza intelectual y moral es mucho más estable y segura que la anterior, pero no siempre más eficaz, pues con frecuencia crea inconformidades, porque aquí interesa poco la opinión de los subordinados y en ocasiones da la impresión de ser prepotente.

Cuando se reúnen la popularidad, la fuerza intelectual y moral, y esta actuación subsiste por un determinado tiempo, se crea lo que se ha llamado tradición, que es el tercer elemento que consolida a una autoridad inconvencible, nombrada así por poseer los tres factores citados.

Los verdaderos mandos no son aquellos que obligan a los demás a obedecerlo, sino los que son

capaces de armonizar las voluntades de los demás y unificar sus energías en una dirección señalada acatando sus órdenes por convencimiento.

Al personal subordinado no hay que administrarlo, no son números por los que hay ganancias y pérdidas ¡no!, hay que dirigirlo, llevarlos hacia la meta que ha sido señalada.

El Comandante tiene como obligación orientar a sus subordinados, de tal manera que no se genere una competencia de personalidades, además encausará las energías divergentes para convertirlas en fuerzas creativas. Si no se percata de los pleitos internos que puedan surgir y no mide con premura lo que está ocurriendo, puede desunir al grupo sin que se logren las metas propuestas.

Un buen Comandante transmitirá optimismo cuando analice el trabajo realizado, ya que son más importantes, para él y los suyos, los logros alcanzados, que concentrarse negativamente en los "hubiera", "hubiéramos hecho...", "hubiéramos ido por...". No debe molestarse por lo que no se ha hecho o lo que está pendiente, pues estas condiciones pueden superarse y convertirse en logros.

Buscará y encontrará lo que se está haciendo mal con el objeto de corregir los errores, sin que el fin sea señalar culpables, sino mejorar.

Los buenos Comandantes deben ser analíticos y observar su entorno, pues lo que hoy es verdadero, mañana puede que no lo sea. Nuestra cultura debe ser de aprendizaje, para lo que se necesita tener agresividad intelectual, ser visionario, analítico, humilde, ético y dejar de ser conformista.

Es importante que cuente con metas y objetivos que complementen los de la institución y del país. A los subordinados los preparará de tal manera que sientan la importancia de la posi-

ción que ocupan y les inculcará los valores base para que su actuación les haga sentirse dignos, orgullosos y respetados. Podríamos pagarles sueldos extraordinarios, vestirlos con uniformes rimbombantes, pero sin dignidad, orgullo o respeto, serían unos subordinados virtuales que en su momento no servirían para nada, pues el espíritu militar se alimenta más de ideales que de cosas materiales.

Quien manda debe conocer el mundo de las personas subordinadas para entender sus acciones y así tomar decisiones que solucionen armónicamente las acciones para alcanzar los objetivos marcados.

El tema es inagotable y como lo señalé en un principio, cuenta con muchas facetas, así que tratar de enmarcarlo no es posible, pues no existe una receta que permita establecer un modelo único para crear un jefe ideal, ya que cada persona tiene un sello propio y sus sentimientos varían. Sin embargo, los principios y valores sí son universales y debemos buscarlos y practicarlos de manera constante si queremos que se nos reconozca como un buen Comandante.



¿Puede usted identificar las diferencias entre un Call Center y un Customer Contact Center?



Call Center



Customer Contact Center

**La diferencia no se ve,
porque lo único diferente es
la inteligencia de su Software.**

Alcatel lo ayuda a que su actual Call Center migre a un Customer Contact Center, fácilmente, a través de la integración de programas diseñados con este fin. No importa qué conmutador tenga hoy, Alcatel lo ayudará a aprovechar su actual equipo y a darle la inteligencia que éste necesita.

Llámenos... Seguro podemos ayudarlo.

ALCATEL
e-BUSINESS DISTRIBUTION

REGLAS DE ORO DEL COMPORTAMIENTO A BORDO

Por: *Cap. de Frag. C.G.*
Francisco G. ESCAMILLA CAZARES

Responsabilidad

Acepte usted las responsabilidades que le impone su situación a bordo. Al realizar cualquier faena que le haya sido encomendada o desempeñar un cargo, siempre trate de dar lo mejor de usted, esfuércese en cumplir de la mejor manera, recuerde que su trabajo proyecta su imagen y dice mucho de quién es usted.

Colaboración

Laborar en equipo, a bordo, es parte de la rutina diaria, no se detenga a pensar si usted trabaja más o menos que otros, cumpla con sus responsabilidades a bordo y esté siempre listo a colaborar. Mantenga siempre una actitud positiva al ayudar a sus compañeros. Recuerde que la buena disposición es una llave de oro que lo acompañará toda la vida y que difícilmente encontrará una puerta que no pueda abrir.

Respeto

No acepte ni otorgue confianzas que lo alejen de la línea de respeto que caracteriza a un distinguido marino. El grado que usted ostenta no es un regalo, es un reconocimiento a su esfuerzo, a la experiencia de marino acumulada en sus años entregados a la mar. No confunda el exceso de confianza con el compañerismo. Manténgase firme y no permita excesos ni los tolere, recuerde siempre que “respeto, genera respeto”.



DIRECCIÓN CON CALIDAD

Proceso de Solución de Problemas (P.S.P.)

Por: Tte. de Nav. C.G.
Iván GONZÁLEZ HERNÁNDEZ

Tomando en consideración que los problemas son un común denominador en todos los sistemas organizacionales, resultado lógico de las condiciones cambiantes del medio y de la evolución de la forma de pensar del ser humano, resulta imperativo contar con un proceso sistemático y metodológico para la resolución de problemas. El Proceso de Solución de Problemas (P.S.P.) es una de las herramientas más eficaces que se utiliza para tal fin y cuya metodología es parte esencial de la Maestría en *Calidad Total y Competitividad*.

El P.S.P. consta de las siguientes etapas:

- ✓ Identificación y selección de un problema.
- ✓ Análisis del problema.
- ✓ Generación de soluciones potenciales.
- ✓ Selección y planificación de la solución (planes de acción).
- ✓ Aplicación de la solución (seguimiento).
- ✓ Evaluación de la solución.



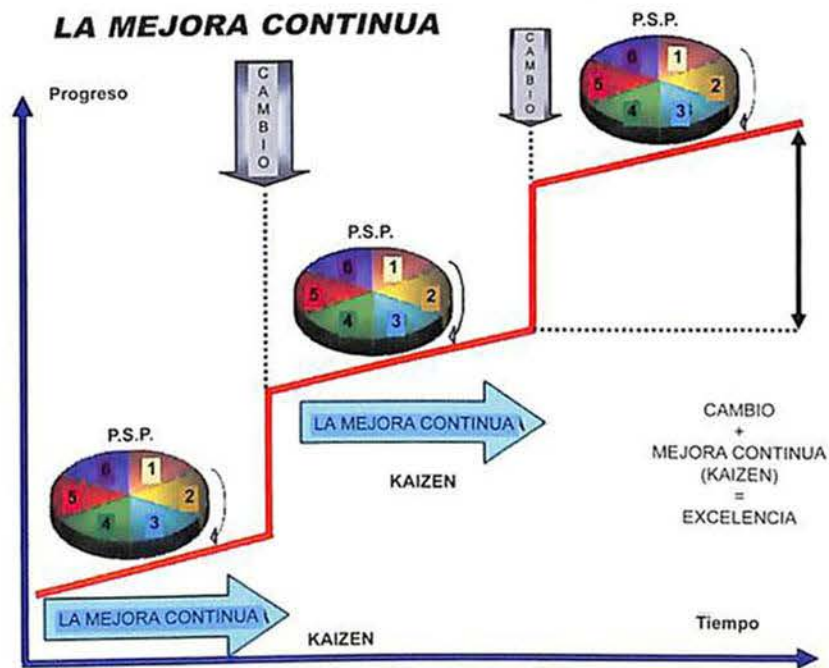
El P.S.P. es una forma de precisar la aplicación directa del kaizen (palabra japonesa que significa kai = cambio y zen = mejora), misma que se basa en la implicación de todo el personal inmiscuido en el problema para lograr una mejora continua, con el mínimo de inversión de recursos.



El kaizen cuenta con las siguientes actitudes:

- ✓ Abandonar las ideas fijas y cuestionar el estado actual de las cosas.
- ✓ En lugar de explicar lo que no se puede hacer, reflexionar sobre cómo hacerlo.
- ✓ Realizar inmediatamente las buenas ideas de mejora.
- ✓ No buscar la perfección; ganar un 60% desde hoy.
- ✓ Corregir el error inmediatamente.
- ✓ Encontrar ideas positivas en la dificultad.
- ✓ Buscar la causa raíz y aplicar enseguida la solución.
- ✓ Tener en cuenta las ideas de 10 personas del equipo, en lugar de esperar una idea genial de una sola.
- ✓ Comprobar y enseguida validar.
- ✓ El proceso de la mejora es infinito.

LA MEJORA CONTINUA



Esta herramienta, muchas veces mal identificada con la toma de decisiones, es decisiva en la contribución al cambio organizacional, trayendo alto impacto en la eficiencia y efectividad de los sistemas organizacionales.

Los beneficios de la utilización de este proceso sistemático para la solución de problemas, puede ayudar a grupos (y también a individuos) a sortear dificultades comunes, erradicando los siguientes vicios comunes en la solución de problemas:



- ✓ Saltar a una conclusión antes de analizar con eficacia todos los aspectos del problema.
- ✓ No recabar los datos fundamentales, ya sean acerca del problema o de las soluciones propuestas.
- ✓ Atacar problemas que están más allá del control o la influencia de los miembros del grupo.
- ✓ Trabajar en problemas que son demasiado generales, demasiados grandes o no están definidos.
- ✓ Desarrollo deficiente de la exposición de la base racional para la solución de un problema.
- ✓ No lograr la participación de individuos claves (especialmente que pertenezcan al grupo de implicados) cuando se buscan soluciones.
- ✓ Incapacidad de establecer un plan adecuado para poner en práctica y evaluar la solución recomendada.

Para la aplicación de este proceso metodológico, es de suma importancia que el grupo interactúe con todo el personal inmiscuido, llamados implicados; estas personas estarán compuestas por los que toman las decisiones finales, los afectados por éstas, los que ayudan en el proceso, los que bloquean y los expertos en el área, sin todos estos personajes interactuando no es posible lograr el objetivo del proceso de solución de problemas dentro de una organización.

Los seis pasos para la solución de problemas a menudo se muestran como segmentos de una rueda, estando compuesta por una serie de expansiones y contracciones en cada uno de los pasos. Las expansiones son las etapas en donde se generan ideas (momentos en los cuales el grupo explora la diversidad y creatividad de sus miembros). Las contracciones son etapas de selección y clasificación de ideas (momentos en los cuales el grupo evalúa las ideas y manifiesta su acuerdo con las mejores).

Con este proceso se busca no sólo trabajar sobre cambios radicales, ya que con el tiempo tienden éstos a perecer, sino buscar siempre el origen de ellos para así erradicarlos.

Una de las aplicaciones directas en la Armada, es en aquellas áreas donde la resolución de problemas es de vital importancia para nuestra institución y cuya toma de decisiones debe ser de alta calidad, como serían: Estados Mayores, parte vertebral en el asesoramiento del mando, en el área de planeamiento y operaciones, en la resolución de fallas de la maquinaria, sin menospreciar con esto todas aquellas áreas en donde exista un sistema organizacional capaz de resolver problemas con alta calidad.

Bibliografía:

- Proceso de solución de problemas. CIDEM (Centro de Investigación y Desarrollo del estado de Michoacán).
- Revista inteligente CIDEM.

* Artículo extractado por el suscrito, de una de las herramientas metodológicas aprendidas en la Maestría en Calidad Total y Competitividad, llamada Proceso de Solución de Problemas (P.S.P.)

LA LECTURA UN ATRACTIVO PERSONAL

Por: Alfonso MÉNDEZ DE VIGO

La lectura como atractivo tiene dos vertientes según lo hagamos, bien por nuestro placer o bien por deber profesional.

En el primer caso, es soberano goce que nos enriquece y a la vez sendero por donde nuestro espíritu escapa de las obligaciones físicas en que lo encerramos diariamente, en definitiva, es un estado de contemplación y ensueño.

La otra vertiente es la ocupación ajena por completo a los refinamientos y placeres de la cultura. Si examinamos y comparamos, en el primer caso nos daremos cuenta que hay en ese género de lectura una voluptuosidad que posee cierto carácter de íntima y secreta fruición; es comparable a un paseo por el bosque o por la mar.

En la segunda vertiente, es como "salir de compras". En esta salida regresamos a casa con unas bolsas llenas de sopas, verduras, latas de conservas y quesos congelados; el cuerpo cargado, las manos ocupadas y la cara con muestras de fatiga. Mientras que en el primer caso, volveremos con el rostro lleno de espiritualidad, gozo y con los pulmones plenos de aire puro.

¡Extraño efecto es el que la lectura obra en el ser humano!, y es que la belleza de ella se refleja en el lector. ¿Cuántas caras atractivas

pierden su belleza al cabo de cinco minutos de conversación..?, ¿cuántos rostros no agraciados resultan agradables y fascinadores en cuanto despliegan sus labios?, de ellos brotan comentarios que manifiestan la asiduidad con que un intelecto cultivado por la continua lectura ha observado y examinado la vida haciendo pasar sus captaciones a su propio pensamiento, formando y presentando una razonada opinión personal que transmite al oyente el interés, y a la vez aviva su curiosidad alcanzando de esta manera estimación del interlocutor, para lo cual tendrá muy presente el no llegar a la enfadosa gravedad académica; su conversación debe ser la de un lector intelectual, sin alcanzar nunca los límites de lo doctoral o metafísico.

Una persona que lee mucho y que lee bien, agrada siempre, tanto por lo interesante que resulta, así como por lo interesado que está en todo aquello que lo rodea. El que se empeña en creer que le ha tocado vivir en un mundo aburrido tiene por fuerza que sentir y transmitir la imagen de fastidio, sentimiento que nunca invadirá al que disfruta de la lectura de un libro, antídoto eficaz contra ese espíritu que es el tedio. Lo sorprendente de estos estados de ánimo, de roedor-tedio o de interés-activo, se refleja en sus caras, sin vida, la del lector por obligación; y plena de juventud, la del buen lector por placer.

Por: *Unidad de Historia y Cultura Naval
Departamento de Historia Naval.*



El transporte *Chihuahua*¹, originalmente llamado *Rednour* fue construido para la Armada de los Estados Unidos. Su puesta de quilla fue el 30 de diciembre de 1943, en el Astillero Bethlehem Shipbuilding Co. de Hingham, Massachusetts y fue botado el 12 de febrero de 1944.

Al buque se le dio el nombre de *U.S.S. Rednour APD-102*, perteneciente a la clase *Crosley APD-87*. Originalmente fue construido como transporte de alta velocidad (High Speed Transport) con numeral *529*, pero lo "transformaron" en APD (Approach Protection Destroyer) durante su construcción.

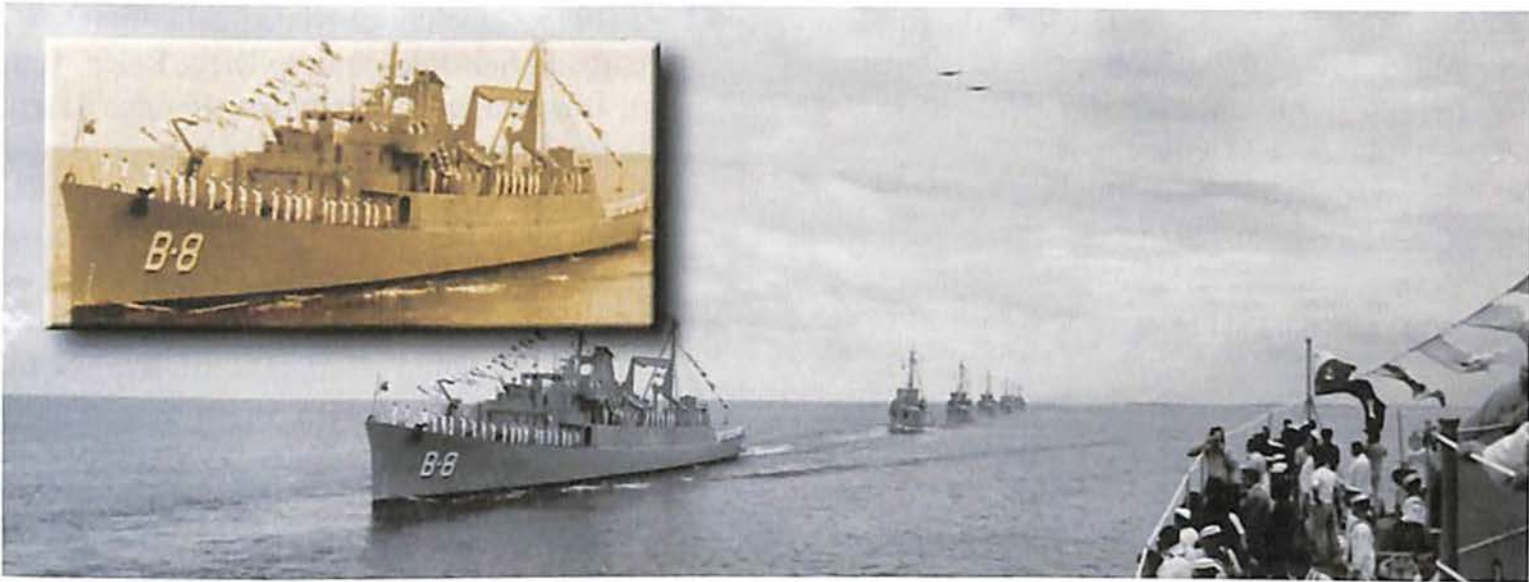
El *Rednour* estuvo comisionado al servicio de la Armada de Estados Unidos el 30 de diciembre de 1944, siendo su Comandante Ronald H. Cramer.

Después de un periodo de entrenamiento en las Bermudas, el 7 de febrero de 1945, arribó a la base de Norfolk, Virginia, y zarpó hacia el Pacífico el 24 de febrero del mismo año, arribando a San Diego el 11 de marzo, para posteriormente dirigirse a Pearl Harbor el día 25 de ese mes.

En Pearl Harbor, participó en el entrenamiento de comandos submarinos, hasta el 8 de abril de 1945, momento en el que fue designado buque escolta para algunos buques mercantes de la ruta hacia Ulithi, vía las islas Marshall. El *Rednour* abandonó Ulithi el 23 de abril, a la cabeza de un convoy que arribó a las playas de Hagushi, en Okinawa, el 26 de abril de 1945.

Durante el siguiente mes efectuó operaciones de patrullaje protegiendo convoyes que arribaban o dejaban Okinawa, repeliendo numerosos ataques aéreos. En la noche del 27 de mayo, el *Rednour* se hizo cargo del puesto de patrulla antiaérea, 14 millas al oeste del Punto Bolo

¹ A lo largo de su vida, este buque cambió de numeral en varias ocasiones, por lo que incluso en las fotografías que se muestran en este artículo presenta numerales diferentes.



(Zampa-Mizaki), en compañía del *Loy APD-56* y del *Eisele DE-34*.

Poco antes de la media noche, el primero de varios aeroplanos suicidas que atacaban al *Loy*, explotaba en el aire, blanco de la artillería antiaérea, pero un segundo aeroplano hizo blanco en el mencionado buque, un tercero falló en su cometido, y el cuarto avión acertó a golpear al *Rednour* en la proa, provocando incendios y un boquete de más de 10 pies en la cubierta principal.

Como resultado de este ataque, tres hombres resultaron muertos y 13 heridos. El *Rednour*, averiado y eludiendo el continuo ataque enemigo, abandonó el campo de batalla, fondeándose para efectuar reparaciones de emergencia.

A consecuencia de este ataque, la nave dejó el área de Okinawa el 14 de junio de 1945, rumbo a California, arribando a San Pedro el 22 de julio. Sometido a reparación general y una vez apto para el servicio, éste fue asignado al servicio en las islas Marshall-Gilbert, como parte de la división de transporte *104*.

Arribó a Eniwetok, el 15 de septiembre de 1945 y durante los siguientes meses transportó pasajeros, vehículos y provisiones entre las diversas islas. Del 29 de octubre al 5 de noviem-

bre, el buque sirvió como Cuartel General para el grupo que hizo los estudios oceanográficos en el Atolón de Taongi. Finalmente, el 5 de enero de 1946, el buque zarpó rumbo a los Estados Unidos, para su desactivación.

Cruzando el Canal de Panamá, arribó a la base naval de Norfolk, el 8 de marzo. Fue desactivado el 24 de julio de 1946 y asignado a la reserva de la flota del Atlántico. Remolcado a Orange, Texas, permaneció en este depósito de la Armada hasta su venta al gobierno de México.

Durante el tiempo que formó parte de la Armada de los Estados Unidos, el *Rednour* recibió una Estrella de Batalla por sus servicios en la Segunda Guerra Mundial.

Este buque fue adquirido por la **Armada de México**, el 17 de febrero de 1969 y conducido al país, junto con el *EX-BTG Coahuila B-07*, por los remolcadores *R-5* y *R-3*. Al faltar el remolque, como consecuencia del mal tiempo, ambas unidades quedaron varadas, a las 6:00 horas del 29 de diciembre de 1969 en la playa Norte, a siete millas de Tampico, en un lugar denominado El Cable.

Fue puesto a flote a las 12:25 horas 5 de febrero de 1970, quedando atracado al muelle del Astillero de Marina en Tampico, el mismo día.

Participaron en el rescate los remolcadores *Pemex XXXIV*, la draga *Tuxpan*, draga *Colón*, remolcador *RD-10*, lanchón anfíbio *1*, helicóptero *HMR 130*, remolcadores *R-1*, *R-2*, *R-3*, *R-4* y *R-5*, dragaminas *14* y lancha *AM-1*.

Con fecha retroactiva al 1° de febrero de 1970, fue designado como Primer Comandante el Capitán de Fragata C.G. Venancio Delgado Yépez.

Fue abanderado y dado de alta en el puerto de Tampico, Tamaulipas, a las 11:00 horas del 1° de junio de 1971, por el Capitán de Fragata C.G. Jorge Vega Camacho, en representación del Almirante Secretario de Marina.

Durante el tiempo que estuvo de base en el puerto de Tampico, desarrolló diferentes órdenes de operaciones, siendo las más trascendentales:

Del 18 de junio al 29 de julio de 1973, "Operación Mediterráneo", habiendo visitado los puertos de Hamilton, Bermudas; San Miguel Azores; Túnez, Tunissia; Odesa, Ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Estambul, Turquía; Nápoles, Italia; y Veracruz, México. En ese viaje el *EX-TG Chihuahua*, fue el primer barco de guerra mexicano en arribar a un puerto soviético.

Del 10 de junio al 21 de julio de 1974, desarrolló la "Operación Europa 74", habiendo visitado los puertos de Halifax, Canadá; Glasgow, Inglaterra; y San Miguel Azores, Portugal.

El 20 de febrero de 1975, escoltó a la Fragata de la Real Armada Británica *HMS Tartar* y al yate real *Britania*, con la Reina Isabel II de Inglaterra a bordo, quien envió el siguiente mensaje al *Chihuahua*: "Tengo el placer de haber sido escoltada por la Armada Mexicana durante mi visita a su país. Gracias por su excelente atención".

Posteriormente, del 4 de junio al 25 de julio de 1975, efectuó el viaje "Atlántico 75", visitando San Juan, Puerto Rico; Belén, Brasil; Buenos Aires; Argentina; Recife, Brasil; Puerto España, Trinidad y Tobago.

En los meses de mayo y julio de 1978 realizó un viaje de prácticas visitando los puertos de Hamilton, Bermudas; Azores, Portugal; El Ferrol, España; Nápoles, Italia; Split, Yugoslavia.

Cruzó el Canal de Panamá el 24 de octubre de 1987, cambiando de puerto base, arribando al puerto de Manzanillo, Colima, el 20 de noviembre de 1987, quedando integrado a la *Fuerza Naval del Pacífico*. Para cerrar el año de 1987 e iniciar su servicio en dicha Fuerza Naval, efectuó dos comunicaciones a las islas Revillagigedo, del 1° al 8 y del 16 al 22 de diciembre.

En la *Fuerza Naval del Pacífico* desarrolló numerosas operaciones, siendo las más frecuentes las de apoyo logístico a las islas Revillagigedo; en abril de 1989 y de 1991 realizó los viajes marítimos de 10 días de la Escuela Superior de Guerra; del 8 de junio al 28 de julio de 1990, realizó los viajes de prácticas de los Cadetes del tercer año de la *Heroica Escuela Naval Militar*.

Transportó a diferentes personalidades a Cabo Pulmo, Baja California Sur, para la observación del eclipse total de Sol del 11 de julio de 1991, siendo un total de 57 personas, pertenecientes al Instituto de Astronomía y Meteorología de la Universidad de Guadalajara, a la Escuela Nacional Preparatoria y distinguidos científicos del Observatorio de París, Francia.

Causó baja de la decimocatorceava flotilla y alta en la primera flotilla de buques cañoneros

clase *Admirable* (PRIAD), habiendo cruzado el Canal de Panamá el 26 de julio de 1999, arribando al puerto de Tampico, Tamaulipas, el 1º de agosto del mismo año.

El pasado 16 de julio del 2001, en emotiva ceremonia fue dado de baja el transporte *Chihuahua E-22*, ex *José María Morelos y Pavón* y ex *E-07*, habiéndose arriado la Enseña Nacional a las 12:30 horas, con la intervención del Vicealmirante I.M.N. Abelardo Enrique Tun Chan, en el muelle del Moralillo, Veracruz. Su último Comandante fue el Capitán de Corbeta C.G. Catarino Hernández Tapia, cerrándose así una página más en la historia de las unidades de superficie que han cumplido con su ciclo de operatividad y funcionamiento en el Servicio Activo de la Armada de México.



* Las fuentes que utilizó el Departamento de Historia Naval para la elaboración de esta reseña son los siguientes:

Secretaría de Marina, Manual de Organización del Transporte Chihuahua E-22, México, 2001.

Secretaría de Marina, Historial del Transporte Chihuahua E-22, ZN-1., México, 2001. Tres tomos.

Estado Mayor General de la Armada, Ficha Logística del Transporte Chihuahua. Secretaría de Marina, México, 2001.

Comité Evaluador de los buques que deberán ser dados de baja, Comisión de Estudios Especiales, Ficha de Evaluación del Transporte Chihuahua, Estado Mayor General de la Armada, Secretaría de Marina, 2001.

Rednour, <http://www.hazegray.org/danfs/amphib/102.htm>



Ilustración tomada de:
Benítez, Fernando. *La Nao de China*.
Ed. Cal y Arena. México, 1989. 183 pp.

LA NAO DE CHINA *

Por: *Cap. de Frag. C.G.*
José Manuel POMARES CONTRERAS

La Nao de China, como se conoció en la Nueva España o México, también fue llamada Galeón de Manila, considerado esto por algunos escritores como más acertado por referirse a uno de los puntos de partida, aunque el primero no es menos justo. La realidad fue que esta nave no tocaba los puertos de China, pero de ese país procedía en mayor parte el valioso cargamento de bellos objetos que transportaba.

Estos galeones zarpaban de los puertos de Navidad o de Acapulco en la entonces Nueva

España y del puerto de Manila, en Filipinas, el cual fue fundado en 1571 por el español Miguel López de Legazpi, quien iba al frente de una expedición que había zarpado del puerto de Navidad, en la Nueva España, y su navegante fue el cosmógrafo español y a la vez religioso de la orden de San Agustín, Fray Andrés de Urdaneta.

El historiador mexicano Mariano Cuevas, halló en 1935, en la Biblioteca Nacional de Lima, un mapa en condiciones que calificó de "muy aceptables", en el que está señalado el derrotero

* Este es un extracto de la historia de las Naos, obtenida del libro *Viento del Noroeste, Navegantes y descubridores* del escritor José Bolea, complementado con información obtenida en la *Enciclopedia General del Mar y Encarta 2000*.

de Fray Andrés de Urdaneta, mismo que siguió entre el puerto de Manila y Acapulco (a su regreso), describiéndolo así: "partiendo del cabo del Espíritu Santo a doce grados de latitud norte y de ahí sube con dirección noroeste hasta Icocho en el sur de Japón, treinta grados de latitud norte. Para evitar los ciclones desciende con rumbo sureste hasta los veintidos grados de latitud norte, para luego a medio camino, como a los ocho grados de longitud del meridiano de Sumatra (170 grados de longitud oeste) volver a subir rumbo noreste hasta los cuarenta y dos grados y medio. En ese punto desde la altura del Cabo Mendocino, baja a lo largo de Baja California y de las costas del Pacífico, hasta el puerto de Acapulco". El susodicho mapa contiene otra ruta denominada "nueva", descubierta posteriormente.

El viaje de Legazpi y Urdaneta se consideró el fundador de la ruta de las Naos, quienes llevaron a buen fin su misión exploradora y un propósito mercantil que era, transportar en las bodegas un cargamento inicial que consistía en cierta cantidad de canela adquirida en Mindanao.

Felipe II ordenó al Virrey de la Nueva España, Don Luis de Velasco, que las naves "trajeran algunas especias" con el objeto de hacer un ensayo de este negocio. Las Filipinas no producían clavo, ni nuez moscada, ni pimienta, ni jengibre ni alcanfor, solamente canela y los beneficios que pudiera proporcionar su comercio no justificaban un viaje. Pero Legazpi sabía que en los paraos moros y los juncos chinos se practicaba el comercio y la piratería, entre Borneo, Java, Las Molucas y la propia China, y su idea era que algún día

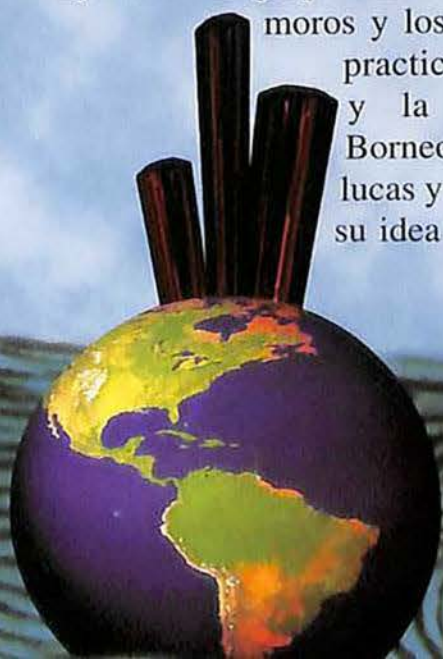
él o sus sucesores comerciarían directamente con China.

La preparación de pilotos y sus tripulaciones eran constantes debido a que gozaban de sueldos elevadísimos, aunado a que complementaban con ganancias adicionales al participar directa o indirectamente en el negocio de los mercaderes. Se retiraban de su profesión después de dos o tres viajes y coincidían en reconocer que la ruta de navegación era de las más rudas y ásperas ya que cada galeón afrontaba durante un mínimo de cuatro meses, increíbles riesgos a causa de los grandes temporales que tenían que correr, el asedio implacable de los piratas ansiosos de apoderarse de sus valiosos cargamentos y las enfermedades sufridas por viajeros, oficialidad y marinería, ya que no pocas veces el número de muertos alcanzaba el 50% de los que iban a bordo.

La avaricia de los negociantes hizo que el tamaño de las Naos aumentara para que su cupo fuera mayor, aunque una ley en 1593 trató de limitar a 300 toneladas su desplazamiento y ordenó que fuesen solamente dos los galeones que hiciesen el viaje cada año. Los galeones eran propiedad real y debían ser procurados por el Rey (aunque hubo naves fletadas por mercaderes particulares).

El Virrey de la Nueva España, Don Luis de Velasco, se pronunció a favor de esta política argumentando como razón principal que los empresarios privados aumentaban desmesuradamente el precio de los fletes.

En las diferentes oportunidades en que el galeón no fue de propiedad real se comprobó que no podía competir con los que lo eran, y por serlo



estaban subvencionados. No obstante, hubo Virreyes que recomendaron una política totalmente opuesta, por el enorme costo que el mantenimiento de la ruta suponía. Por lo anterior, llegaron a utilizarse naves de 700 toneladas y en los primeros años del siglo XVII se hicieron viajes con naves de 1,000 toneladas.

La mayoría de las naves se construían en Cavite, puerto de la isla de Luzón, aunque también se construyeron en otros países. En la construcción de las naves se elegían con especial cuidado las maderas empleadas. La estructura solía ser de Teca, que por ser grasa conservaba la clavazón e impedía que se oxidara como ocurría frecuentemente en las naves peninsulares construidas con madera de roble. La quilla y el timón eran de madera de gran dureza. Las tablas del casco y de la cubierta, de otra madera igualmente dura, pero que tenía una cualidad singular: las balas de pequeño calibre quedaban incrustadas en ella sin destrozarla y las de mayor tamaño rebotaban a causa, sin duda, de su gran elasticidad. Eran naves mucho más fuertes, resistentes y pesadas que sus contemporáneas de Europa y América.

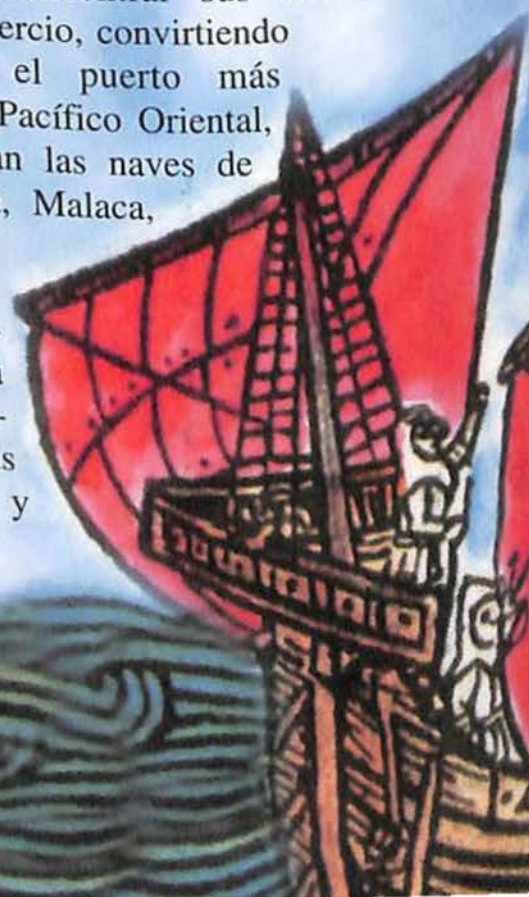
El tráfico en un principio se desarrolló anárquicamente. En 1566 arribó al puerto de Cebú (en la isla del mismo nombre, Filipinas) el San Gerónimo, tras el viaje más accidentado que contaron. Como piloto mayor iba a bordo al zarpar de Acapulco, Lope Martín, mulato bravo carente de escrúpulos, quien provocó un motín para apoderarse del galeón, con la intención de dedicarse a la piratería en las costas de China. Valiéndose del antagonismo surgido entre Pedro Sánchez y Ortiz de Mosqueda (Primer y Segundo Comandantes, respectivamente) logró que

éste último asesinara al Comandante y a su hijo. Después Lope Martín ahorcó a Mosqueda, manifestando su intención de matar a toda la marinería que se le opusiera. Lope Martín ordenó fondear en la laguna de un atolón de coral con el pretexto de revisar el galeón y calafatearlo, aunque sus verdaderas intenciones eran abandonar en aquel lugar a todos sus opositores; no contó con que el clérigo Juan de Vivero, con ayuda de dos jóvenes marineros llamados Miguel de Loarca y Rodrigo del Ángel, aprovecha un descuido de Lope Martín para engrilletarlo junto con sus seguidores, dejándolos abandonados a su destino en aquel lugar e izando velas; el "San Gerónimo" puso rumbo a Cebú.

Fue a partir de 1571, cuando fue fundado Manila (en la misma isla de Luzón), que las Naos zarpaban con destino a Acapulco en la Nueva España o arribaban procedentes de dicho puerto. Legazpi fue Gobernador de Filipinas y murió en la mayor pobreza en 1572.

Los sucesores en el Gobierno de Legazpi fueron el vasco Guido de Lavesaris y después el mexicano Doctor Francisco de Sande, quienes se encargaron de concentrar sus esfuerzos en estimular el comercio, convirtiendo a Manila en el puerto más frecuentado del Pacífico Oriental, donde convergían las naves de Borneo, Calcuta, Malaca, China y Japón.

Los galeones llevaban a Manila, plata procedente de las minas de Perú y México.



La moneda acuñada en México tuvo curso legal en China y las islas oceánicas durante tres siglos. Y no sólo llegaban como pago de las mercaderías adquiridas sino que con ella se pagaba el sueldo a toda la administración filipina, desde el Gobernador hasta el último soldado de la guarnición, así como a la oficialidad y marinería de las Naos.

China formaba parte ya del tráfico comercial avanzado. Sus tejidos de seda, sus porcelanas, sus lacas y tantos otros objetos de gran valor artístico y suntuario estaban destinados a popularizarse en España e Hispanoamérica. En 1573 zarparon dos Naos de Manila con destino a México, llevando a bordo cargamentos valiosísimos que habían de ser del agrado de los mexicanos y crearían una gran demanda. Ya no eran solamente las consabidas especias el motivo del comercio, sino las sedas, porcelanas, abanicos primorosamente pintados, con varillas de marfil o madera de sándalo, añadiendo poco después gran variedad de alfombras persas que llegaban a Filipinas en barcos fletados en los puertos de Malabar, artículos en bronce fundido, objetos repujados en este metal, porcelanas decorativas, vajillas, finísimos tejidos y brocados con incrustaciones de lentejuela, bordados en oro y plata, anillos, pulseras, brazaletes con perlas o piedras preciosas, lacas, biombos de la India, especias de Java, Ceilán y las Molucas, etcétera.

Manila se convirtió en el centro comercial más importante en los mares orientales debido a ser el mejor puerto natural en aquella parte del océano. Aunque los productos genuinamente filipinos eran una parte insignificante en cada cargamento

de las Naos, la inmensa mayoría de la mercancía oriental tuvo como principal destino la Nueva España, beneficiando mayormente con este comercio a los criollos y mestizos filipinos y mexicanos.

La capital de la Nueva España y sus vecinos de ciudades importantes como Puebla de los Ángeles y Guadalajara, compraban, los ricos, sedas y porcelanas; y los menos afortunados, tejidos de algodón de la India. Las clases acomodadas de México eran muy inclinadas al lujo y la ostentación, vivían en casas amuebladas con riqueza y buen gusto en los que eran frecuentes los biombos y tibores chinos; vestían las más ricas sedas, ostentaban joyas de oro con piedras preciosas y adornaban sus vestidos con brocados de oro y plata. Asimismo, hubo momentos en que las dos grandes ciudades, México y Manila rivalizaron en lujo y esplendor. Construyeron palacios de los que aún algunos subsisten y son testimonios de aquella época.

La fama de las riquezas que transportaban los galeones, el lujo y la abundancia en que vivían los ricos mercaderes, despertó la codicia de los piratas. En 1574 Manila fue objeto de un intento de invasión por una flota en corso, la del chino Li Ma Hong, quien desplegó sus naves en la bahía y con sus 4 mil hombres atacó furiosamente la ciudad; la guarnición estaba conformada por un escaso número de soldados, al mando de Juan de Salcedo, pero actuando con audacia y valor obligaron a los piratas a retirarse.

Los ricos mercaderes mexicanos y peruanos incrementaban sus ganancias prescindiendo de intermediarios, y en lugar de hacer sus compras en Acapulco iban personalmente a Filipinas para obtener mejores precios, tratando directamente con



los comerciantes chinos, malayos, japoneses, etcétera. En 1593 se promulgó una ley que limitaba sus operaciones a las compras hechas en la gran feria que se organizaba en Acapulco a la llegada de los galeones, pero esta ley no debió perdurar, ya que en 1602 los negociantes residentes en Manila amenazaron con abandonar las islas si se seguía prescindiendo de ellos y traficando directamente. Para solucionar esto, no se permitió transportar en los galeones las mercancías adquiridas en Manila, directamente a los proveedores extranjeros, a menos que el comerciante que las adquiría residiera en Filipinas durante ocho años; una vez transcurridos éstos, podía abandonar las islas y llevarse todo lo que hubiese adquirido, pero finalmente tampoco fue esta una verdadera solución, ya que las ganancias que se obtendrían así (eliminando a los intermediarios manileños), eran muy tentadoras, permaneciendo estos mercaderes en la bella capital de las islas, y


ociosos la mayor parte del tiempo. El gran inconveniente seguía siendo el peligroso viaje de regreso. En la Nueva España también se trató de tomar medidas para restringir el comercio directo de algunos mercaderes, estableciendo la industria de tejidos de seda, sin embargo la seda mexicana nunca logró cubrir las necesidades del país y el cultivo de moreras y la cría de gusanos de seda fueron declinando hasta que no sólo fue necesario continuar importando artículos manufacturados, sino seda en madejas para ser trabajada en los telares de la Nueva España.

Fue así como las Naos cubrieron la principal ruta comercial de aquella época durante más de 250 años. Muchos marinos que se atrevieron a efectuar la peligrosa travesía contaban maravillosas pero extenuantes y peligrosas aventuras y no pocos de ellos fracasaron, habiendo sido devorados por la inmensidad azul del mar.



¿QUIÉRES UN CIGARRO?

Por: *Cabo SAIN. T.C.C.*
Natividad GALICIA SALAZAR



El tabaquismo es una de las principales causas de enfermedad y muerte en el mundo. Las instancias dedicadas al estudio de las enfermedades causadas por el consumo del tabaco, definen al tabaquismo como una enfermedad en la cual se presenta ansiedad por el cigarro y pérdida del control sobre su consumo; se trata de un tipo de dependencia que puede causar daño a la salud tanto física como emocional.

La botánica señala que el tabaco es originario de las regiones andinas, pero que en el Caribe y Mesoamérica ya se cultivaba y consumía desde tiempos inmemorables, ejemplo de ello es que los dioses prehispánicos "fumaban".

Al parecer, las formas de consumo del tabaco variaron con el transcurso de los años, ya que inicialmente era bebido, después masticado, más tarde su humo era aspirado y finalmente el tabaco fue fumado.

Entre los mexicas se acostumbraba fumar, se dice que en ese entonces el tabaco era vendido en distintas presentaciones, tanto en hoja como el elaborado en los molcajetes (molido); el de baja calidad se vendía en los tianguis, mientras que el fino se reservaba para los banquetes señoriales.

Poco después del descubrimiento del tabaco por parte de los europeos, su empleo se popularizó en ese continente, pues en 1564 ya existían alrededor de 7 mil tiendas de tabaco en Londres; rápidamente la demanda excedió al abastecimiento y los precios se dispararon: una onza de tabaco costaba lo mismo que una onza de plata.

En el año de 1880 se inició la producción mecanizada de cigarrillos y fue a mediados del siglo XX cuando los cigarrillos con filtro fueron introducidos al mercado. A finales de los años 60 la producción mundial de cigarrillos era de 30 billones por año, sin olvidar que las ventas de este producto se han incrementado en forma sostenida aproximadamente en 2% anual, durante los últimos 30 años.

Actualmente, el tabaco es la droga más común, se encuentra disponible y se comercializa en cualquier lugar del mundo, sin distinción de sexo o clase social.

La nicotina es la causante de la dependencia física y/o psicológica al tabaco, la cual también crea sentimientos de mayor capacidad física o mental, reduce el control del comportamiento o altera las percepciones de la realidad. Esta famosa sustancia debe su nombre al señor Jean Nicot, quien introdujo el tabaco en Portugal en 1560.

La mayoría de la gente que empieza a fumar lo hace bajo la influencia social, como por ejemplo el deseo de adoptar cierto nivel social, imitar modelos, sentirse independientes o adultos, por la presión de los amigos o el rechazo a la autoridad.

El consumo ocasional del cigarro, aunque no sea excesivo, puede provocar problemas severos al consumidor y a quienes lo rodean, por ejemplo, las personas fumadoras se vuelven irritables en virtud de que cada vez son más las áreas con restricciones para fumar, lo cual origina conflictos y fricciones en los espacios laborales.

El tabaquismo no es hereditario en el sentido de que necesariamente los hijos de fumadores serán a su vez fumadores, pero los hábitos son imitados con facilidad por los menores de edad.

Las mujeres fumadoras que siguen consumiendo tabaco durante el embarazo pueden dar a luz niños pequeños y con bajo peso que durante su desarrollo sufren trastornos severos tales como dificultades al respirar y problemas en el corazón, entre otros.

Cuando el consumidor de tabaco empieza a probarlo, seguramente éste le resulta desagradable, pero pronto comienza a asociar dicho acto con situaciones positivas como el hecho de encontrarse en eventos sociales, después de comer o de la actividad sexual, o bien, a la inversa, es decir, en situaciones negativas como por ejemplo el estrés.

La nicotina, en pequeñas dosis, produce excitación, atención o alerta incrementadas, mientras que en dosis mayores produce relajamiento y reduce el estrés.

La abstinencia provoca en los fumadores ciertos factores de comportamiento, entre los cuales se encuentran los siguientes:

- Deseo ansioso de fumar.
- Irritabilidad, frustración o enojo.
- Ansiedad.
- Dificultad para concentrarse.
- Intranquilidad.
- Impaciencia.
- Insomnio.
- Ritmo cardiaco reducido.
- Mayor apetito o aumento de peso.

Uno de los principales factores para que la persona que fuma deje de hacerlo, es el que cuenta con una enorme fuerza de voluntad, aunque también es muy importante que reciba ayuda médica y/o psicológica; puede recibir algún

tipo de terapia tal como la de aversión, la cual consiste en enfatizar las sensaciones indeseables y desagradables que se producen al fumar. A continuación se presenta una relación de las técnicas de dicha terapia:

Fumar rápidamente. Los cigarrillos se fuman tan rápido como sea posible, es decir, una inhalación cada siete segundos.

Retención del humo. Después de succionar se retiene el humo en la boca y garganta.

Fumar en forma dirigida. Se inhala el humo en forma normal, pero el fumador dirige sus pensamientos hacia las sensaciones desagradables e indeseables del tabaco.

La terapia de vigilancia y autocontrol pretende que el fumador haga conciente su forma de consumo y trate de controlarla:

Automonitoreo.- El individuo lleva en una agenda la relación del número de cigarrillos que consume y el lugar en donde lo hace; de ser posible también anota las emociones que acompañan dicho acto.

Disminución de la nicotina.- Progresivamente se emplean cigarrillos con menor contenido de nicotina.

Control de estímulo.- Siempre que sea posible se evitarán o mantendrán bajo control aquellas situaciones y estímulos tales como los momentos estresantes o el deseo de fumar.

Manejo de abstinencias.- Se ponen en práctica premios o multas por cumplir o no con cierto objetivo.

Procedimientos para la prevención de recaídas.- El fumador aprende a contrarrestar situaciones de reincidencia, empleando recursos tales como la relajación.

Por otra parte, se dice que el tabaquismo pasivo se da cuando una persona que no fuma se expone al humo del tabaco de quien sí lo hace (en un ambiente cerrado); el primero de ellos recibe menor cantidad de productos nocivos para la salud que su acompañante, pero esto no quiere decir que el fumador pasivo se salve de sufrir algunas consecuencias. Se ha encontrado que existe relación entre el tabaquismo pasivo y las enfermedades íntimamente ligadas al tabaquismo activo, tales como el cáncer pulmonar, enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Enfermedades Respiratorias (INER), el tabaquismo es responsable de un número importante de enfermedades que pueden causar incapacidad física transitoria y la muerte de muchas personas en edad laboral productiva. Alguien que fuma se incapacita por lo menos tres veces al año por enfermedades relacionadas con el sistema respiratorio. Algunas de las enfermedades que pueden ser causadas por el consumo activo del cigarro son: bronquitis crónica, enfisema, hiperactividad de las vías respiratorias, así como cáncer en diversas partes del cuerpo.

Es importante mencionar que el tabaquismo es un problema de salud pública en todo el mundo, que afecta al medio ambiente, la sociedad, la familia, pero sobre todo al fumador. Debemos estar concientes que el humo del cigarro es perjudicial tanto para quien lo consume como para las personas que se encuentran cerca, por lo que esta adicción debe prevenirse, y en el peor de los casos, superarse.

La información publicada en este artículo es una recopilación hemerográfica del siguiente material:

Por una institución libre de humo de tabaco. Folleto del Instituto Nacional de Enfermedades Respiratorias (INER).

Entre colillas 2000. Exposición gráfica conmemorativa del día mundial sin fumar. Folleto del Instituto Nacional de Enfermedades Respiratorias (INER).

Datos sobre el hábito de fumar y recomendaciones para dejar de fumar. Folleto del Instituto Nacional de Enfermedades Respiratorias (INER).

DIRECTORIO DE PERMUTAS

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

Grado: Teniente de Corbeta SSN. C. D.
Nombre: Ana María Méndez Ricardo
Adscripción: Sanatorio Naval Militar de Coatzacoalcos, Veracruz
Teléfono: 01-921-27-20-357 y 01-921-21-2 32-08
Dirección: Ignacio de la Llave 327 Int. 203 Col. Centro, Coatzacoalcos, Veracruz C.P. 96400

Permuta: 1.-Tuxpan, Veracruz
 2.-Tampico, Tamaulipas
 3.-Veracruz, Veracruz
 4.-México, D.F.

Grado: Segundo Maestre SAIN. Ofta.
Nombre: Blanca E. Salinas Jiménez
Adscripción: Sanatorio Naval de Matamoros
Permuta: 1.- Centro Médico Naval en México, D.F.
 2.- Segunda Zona Naval en Ensenada, B.C.

Grado: Segundo Maestre I.M.
Nombre: Fabián Saavedra Ojeda
Adscripción: Brigada Naval de La Paz, B.C.S.
Teléfono: 612-4-11-76 y 77
Permuta: 1.- Brigada Naval en Acapulco, Guerrero
 2.- Zihuatanejo, Guerrero

Grado: Segundo Maestre I.M.
Nombre: Álvaro Gallardo Lozano
Adscripción: Segunda Brigada Naval en el Sector Naval de La Paz, B.C.S.
Teléfono: 4-11-76 Lada 01-612-12
Permuta: 1.- Veracruz, Veracruz
 2.- Acapulco, Guerrero
 3.- Tuxpan, Veracruz

Grado: Segundo Maestre I.M.
Nombre: Juan Cruz Martínez
Adscripción: Brigada Naval en Topolobampo, Sinaloa
Teléfono: 01-686-2-00 36 (Sector Naval)
 01-688-2-04-97 (Brigada Naval)
Permuta: 1.- Salina Cruz, Oaxaca
 2.- Puerto Madero, Chiapas

Grado: Tercer Maestre I.M.
Nombre: Jesús Aurelio Hernández Alfonso
Adscripción: Apostadero Naval de San Blas, Nayarit
Teléfono: 01 328 250016 (Apostadero)
 01 328 250162 (Casa)
Permuta: 1.- Puerto de Veracruz, Veracruz

DIRECTORIO DE

ERMITAS

Grado: Tercer Maestre I.M.
Nombre: Julián Rito Gallegos
Adscripción: Tercera Brigada Naval en el Sector Naval de La Paz, B.C.S.

Domicilio: Calle México No. 145, Colonia Olachea, La Paz, B.C.S.

Teléfono: 01-112-4-11-26

Permuta: 1.- Mazatlán, Sinaloa

Grado: Tercer Maestre I.M.
Nombre: Ismael Vázquez Arango
Adscripción: Brigada Naval en Guaymas, Sonora

Permuta: 1.- Brigada Naval en Salina Cruz, Oaxaca

Grado: Cabo I.M.
Nombre: José B. Salas Muñoz
Adscripción: Batallón de Infantería de Marina No. 17

Domicilio: Calle Prolongación 18 de marzo No. 285, Col. Hidalgo Naucalpan, Estado de México

Permuta: 1.- Mazatlán, Sinaloa

Grado: Cabo SIN. Pail.
Nombre: Humberto Juárez Martínez
Adscripción: Sector Naval de Topolobampo, Sinaloa

Domicilio: Unidad Naval Militar edificio A Departamento 202

Teléfono: 2-00-36

Permuta: 1.- Astillero de Marina No. 1 en Tampico, Tamaulipas
 2.- Primera Zona Naval en Ciudad Madero, Tamaulipas

Grado: Cabo SAIN. Sast.
Nombre: Félix Sosa Mendoza
Adscripción: A bordo del buque *ARM Farías PO-110* con base en la Segunda Zona Naval en Ensenada, B.C.

Domicilio: Av. Castillo Calle 1er. y 2da. Zona Centro No. 168, Ensenada, B.C.

Teléfono: 78-82-26 (Casa)
 77-39-66 Exts. 1601, 1602, 1603 y 1604

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

Grado: Marinero I.M.
Nombre: Sergio Ramírez Pérez
Adscripción: Brigada Naval en Guaymas, Sonora

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

Grado: Marinero I.M.
Nombre: Roger Gómez Urbino
Adscripción: Batallón de Infantería de Marina No. 15

Teléfono: 56-76-10-78

Permuta: 1.- Salina Cruz, Oaxaca



DIRECTORIO DE PERMUTAS

Grado: Marinero SAIN. Chof.
Nombre: José Herminio Sánchez Villalobos
Adscripción: Segunda Zona Naval en Ense-
nada, B.C.
Teléfono: 6461089572 y 6461773966 Ext.
1442
Permuta: 1.- Sector Naval de Manzanillo,
Colima

Grado: Marinero SAIN. Ofta.
Nombre: Luis Antonio López Aldana
Adscripción: Dirección General Adjunta de Elec-
trónica y Sistemas (DIGADESIS)
Teléfono: 55-26-94-86 (Casa)
56-24-65-00
Ext. 6534 (DIGADESIS)
Permuta: 1.- Lerma, Campeche.

Grado: Marinero I.M.
Nombre: Sergio Rocha Guzmán
Adscripción: Batallón de Infantería de Marina
No. 17 en México, D.F.
Dirección: Calle Paseo de Sicilia No. 14, Co-
lonia Lomas Estrella, Del. Iztapa-
lapa C.P. 09890, México, D.F.
Teléfono: 56-32-50-47
044-55-54-73-43-21 (celular)
Permuta: 1.- La Paz, Baja California Sur.
2.- Tampico, Tamaulipas
3.- Mazatlán, Sinaloa
4.- Cozumel, Quintana Roo

Para mayores informes sobre el Directorio de Permutas,
comunicarse a la *Unidad de Comunicación Social*, al teléfono:
56 24 65 00

Extensiones: 4329, 4338 y 4345

Fax: 4332 y 4344

SISTEMAS AUTOMOTRICES Y DE POTENCIA S.A. DE C.V.
Distribuidor de Motores Caterpillar en México

En SAPSA entendemos la Energía como elemento indispensable para la vida, por eso le ofrecemos una amplia gama de Soluciones Integrales de Energía y Potencia que Usted y su Empresa necesitan.

Proyectos Integrales de Energía y Potencia

Motores Marinos

Motores Industriales

Motores Petroleros

Motores Vehiculares

Renta de Electrógenos

Asesoría y Capacitación

Refacciones Genuinas

Servicio y Reparación en todos los puertos de México.

Comuníquese con nosotros

CORPORATIVO
 Montes Urales 720, 5° piso
 11000 Lomas de Chapultepec
 Tel.: (5255) 5201 4540
 Fax.: (5255) 5249 7216

**Centro de Refacciones,
 Servicio y Capacitación**
 Tabachines 2, floresta
 56420 Los Reyes la Paz, Edo.
 de México
 Tel.: (5255) 5858 0500
 Fax.: (5255) 5856 1391

Sucursal Villahermosa
 Perif. Carlos Pellicer 2822
 86106 Miguel Hidalgo
 Villahermosa, Tabasco.
 Tel.: 019933 503 944
 Fax.: 019933 502 933

Sucursal Mérida
 Carretera Mérida Progreso
 Km. 11s/n Localidad
 Temozon Norte
 Mérida, Yucatán
 Tel.: 019999 410 041

Sucursal Cancún
 Carretera Cancún-
 Aeropuerto Km. 9
 Interior 1-A 77500
 Cancún, Quintana Roo
 Tel.: 019988 820 521



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