

Diciembre 81
Enero 82

REVISTA

SECRETARIA DE MARINA

AÑO - 1 / NUM. 4 / DICIEMBRE - 81 - ENERO - 82 -



04



THE SEARCH FOR ALEXANDER
SEARCH FOR ALEXANDER
The Art Institute
May 16 - Sept 1

MICHIGAN
WASHINGTON ST

BUS STOP

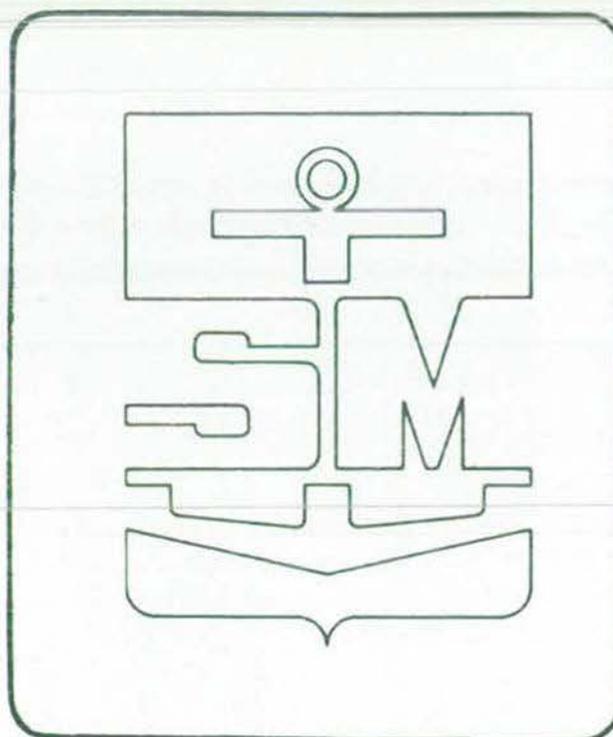
DIRECTORIO

ALMIRANTE I.M.N.
RICARDO CHAZARO LARA
SECRETARIO DE MARINA

ALMIRANTE C.G. DEMN.
JOSE MANUEL MONTEJO SIERRA
SUBSECRETARIO DE MARINA

ALMIRANTE C.G. DEMN.
MARIO ARTIGAS FERNANDEZ
OFICIAL MAYOR

ALMIRANTE C.G. DEMN.
MIGUEL ANGEL GOMEZ ORTEGA
COMANDANTE GENERAL DE LA
ARMADA



LIC. FORTINO ACOSTA Y BRAVO
DIRECTOR DE LA REVISTA

RESPONSABLE DE EDICION
LIC. JOSE LUIS CALDERON
VAZQUEZ

COORDINADOR
LIC. RAMON JUAREZ GALLEGOS

REDACCION
LIC. CARLOS HAMED MARTINEZ

DISEÑO
ING. JULIO CESAR GARCIA RUIZ

FOTOGRAFIA
JOSE ALBERTO GODINEZ VENEGAS

CONSEJO EDITORIAL

CAP. DE NAV. C.G. DEMN.
JUAN JOSE MONTALVO PASCUAL
JEFE DE LA SECCION SEGUNDA DEL
ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

CAP. DE FRAG. I.E.
JOSE MARTIN HERRERA AVITIA
SUBDIRECTOR GENERAL DE
PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

CAP. DE CORBETA RET.
FELIPE ROSAS ISAIAS
JEFE DE LA OFNA. DE LA BIBLIOTECA
DE LA SECRETARIA DE MARINA

LIC. ALONSO SORDO NORIEGA
DIRECTOR GRAL. DE INFORMACION
Y RELACIONES PUBLICAS

Las aseveraciones y opiniones expresadas en los escritos publicados en esta Revista son de la exclusiva responsabilidad de los autores. Revista de la Secretaría de Marina y Armada de México. Publicación bimestral editada por la Secretaría de Marina, Revillagigedo No. 11 3er. Piso. México 1, D. F. Teléfono 521-49-95. Registro No. 731-81.

CONTRA PORTADA

A bordo del buque "Comodoro Manuel Azueta" al frente de la operación "Dameró", el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado José López Portillo.

CONTENIDO

EPOCA IV · Nº4 · DICIEMBRE-81-ENERO-82



EDITORIAL
Tema de Actualidad
El Editor.

3

52

MARINERO A LA MAR
RRuizte



4

VAMOS A BORDO
Resumen
Servicios Informativos



LA EPOPEYA OLVIDADA 53

Vice. Alm. Mario Lavalle A.



LA ENTREVISTA 12
Alm. Miguel Angel Gómez O.
Calderón Vázquez (1a. de
dos partes)

12

60

LIBROS - PALABRAS
Cap. Felipe Rosas Isaías



17

PAISES MARITIMOS
España (Segunda Parte)
Embajada de España
en México



NAUTICAS - NOTICIAS 63
MUNDIALES
Resumen
Servicios Informativos

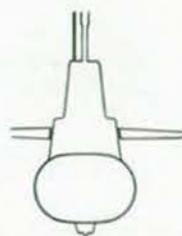


EVENTOS ESPECIALES 22
15 de Septiembre
(Chicago Ill.)
José Luis Calderón
OPERACION DAMERO
Joaquín Moreno

22

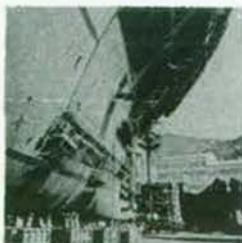
67

SEÑALES SUBMARINAS
Correspondencia



40

**CONSTRUCCIONES
NAVALES**
La Industria Naval en la
Secretaría de Marina
(Segunda Parte)
Cap. José González Bulnes



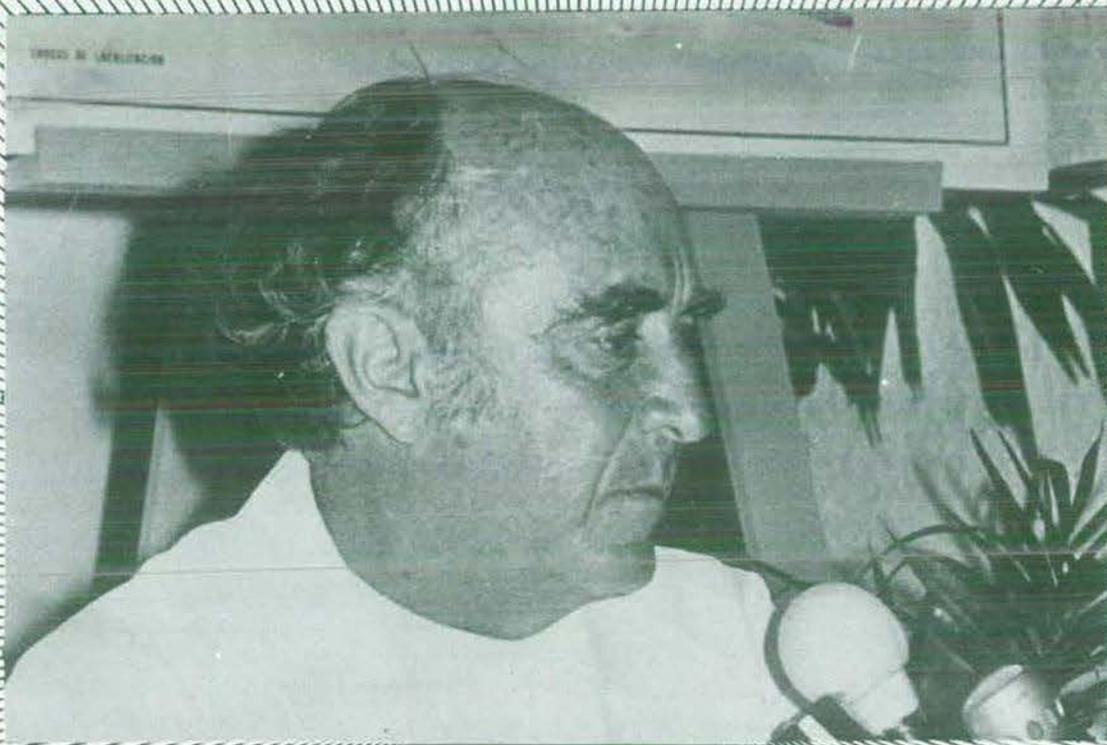
FRASES DE ULTRAMAR



LEVEN ANCLAS 46
Vida a Bordo de los
Grandes Veleros
Lic. Fortino Acosta y Bravo

46





EDITORIAL

El hombre tiene por costumbre medir el tiempo, y con esta Revista alcanzamos el dozavo mes del año e iniciamos 1982.

Nuestro país, durante los últimos tiempos ha sido escenario de profundos cambios en la vida nacional; el señor Presidente, licenciado José López Portillo, logró la confrontación de la política socioeconómica de los principales países del orbe en la reunión Norte-Sur efectuada en Cancún, con el espíritu de obtener un futuro realizable y benéfico para nuestra humanidad.

Igual de importante fue el acontecimiento que marcó la designación de los candidatos a la Presidencia de la República y el inicio de campaña política por alcanzar el favorecimiento del voto popular en los comicios a celebrarse el año venidero y que nos dará por resultado al nuevo mandatario de nuestro país.

Los cambios significan transformación y en la dinámica que impulsa las actividades de esta Secretaría de Marina nos hace partícipes de ella, y al mismo tiempo el sentirnos orgullosos de ser un medio de difusión a través del cual se patentice las actividades que se han llevado a cabo.

Una Institución Oficial como lo es esta Secretaría de Marina, contempla los cambios, se transforma en estilos, se adapta con flexibilidad a los requerimientos de nuestro país, pero en esencia continúa, salvaguardando los valores e intereses del sector marítimo en el amplio margen que significa el patrimonio marítimo de nuestro país.

Un saludo de agradecimiento a quienes nos recibieron como toma de lectura y nuestra felicitación a todos los que aman a México y esperan ser útiles al país durante el nuevo año de 1982.



ISLA SOCORRO

La Reforma Administrativa de nuestro actual gobierno inició las tareas a fin de rescatar las islas, integrándolas a la actividad socioeconómica de la Patria.

Por ello el Almirante José Montejo Sierra, encabezó la coordinación intersecretarial para visitar varias islas ubicadas en el Océano Pacífico y que corresponde su custodia y gobierno a México.

La comisión integrada por miembros de las Secretarías fueron: Secretaría de Programación y Presupuesto, Secretaría de Turismo, Secretaría de Gobernación, Secretaría de Agricultura y Ganadería, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Departamento de Pesca y UNAM.

A bordo del avión "Búfalo" de la Armada de México el Subsecretario de Marina arribó a la Isla Socorro, enclavada en el Océano Pacífico junto con otras islas, es considerada como uno

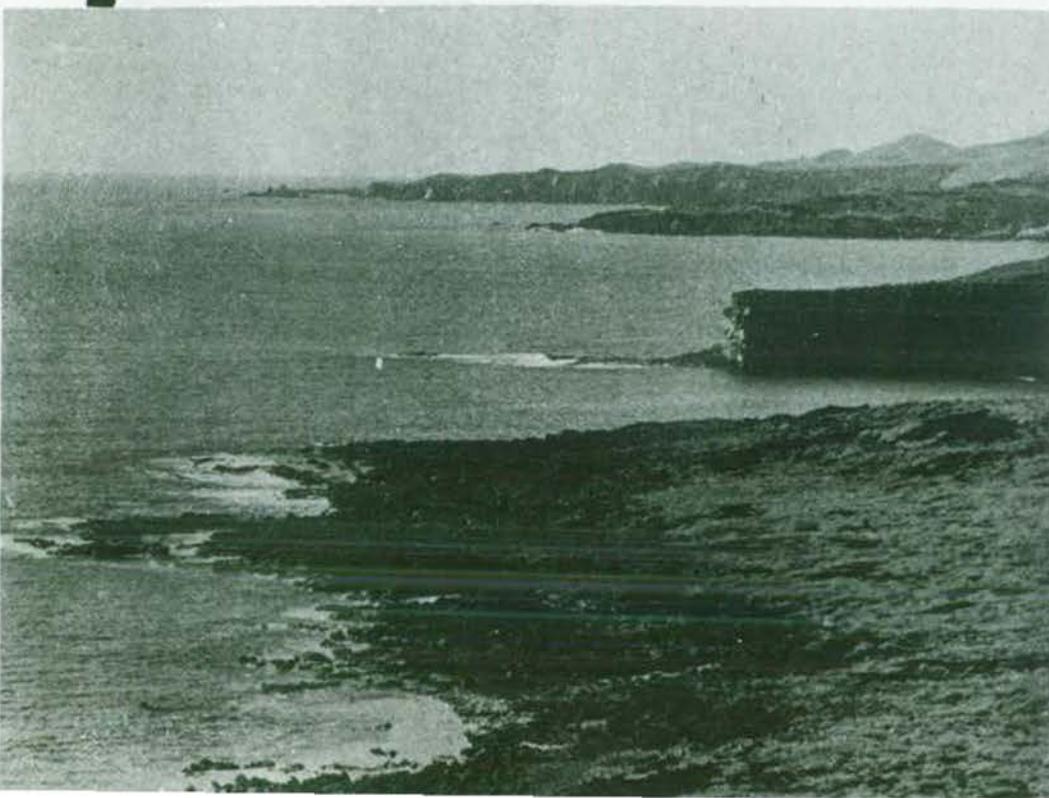
de los puntos más lejanos del suelo mexicano y punto inicial a su vez para el conteo de las 200 millas de mar territorial.

A la llegada del C. Subsecretario, se dio el inmediato traslado de este grupo a la base naval; toda vez que se hicieron los honores de rigor a la investidura del Almirante José Manuel Montejo Sierra, se dio a la tarea de coordinar las actividades del comité que él llevaba con los profesionales de la Armada que en esta base naval de Isla Socorro se encuentran en plena labor.

Después de recorrer parte de la Isla, recogimos las impresiones de los integrantes de esta comisión interdisciplinaria, quienes a nuestras preguntas se expresaron así:

Señor Jaime Macín, de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas:

Yo pertenezco a la Dirección de Planeación Territorial; de ahí la importancia de que esta Dirección, en particular, existe porque es la que ha realizado los planes Estatales y Municipales de Desarrollo, en conjunto con la Subsecretaría de Asentamientos Humanos al plan de desarrollo urbano.



JOSE

MONTEJO

SIERRA

—Las visitas que estamos haciendo son para desarrollar un programa que mejore las condiciones de las Islas, a fin de que se asienten las obras que se piensan realizar en cada una de éstas; de esta forma nosotros determinaremos el tiempo en que se van a realizar las mismas.

Máximo Hevia Jiménez, Jefe del Departamento de Administración de Islas de Jurisdicción Federal de la Secretaría de Gobernación:

—Vamos a ejercer una competencia administrativa pues la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le da a la Secretaría de Gobernación para administrar las Islas, para ello inicialmente hemos levantado un inventario de las Islas y estamos promoviendo una Ley Orgánica al Territorio Insular Mexicano.

Aunque apartados de la parte continental hay hombres y mujeres que viven, trabajan, defienden nuestra soberanía iniciando el desarrollo de estas partes de nuestra Patria”.

Mi nombre es Alvaro Garay:

—Trabajo en la Secretaría de Turismo, soy Director de Desarrollo de la Oferta Turística de la Dirección General de Política Turística, básicamente este es un viaje de exploración evaluativo, con la idea fundamental de poderlas desarrollar en forma turística.

El interés de este viaje es con la idea de ver si podemos en futuras visitas concretar un programa de acción conjunta



con otras dependencias, para desarrollar integralmente la Isla Socorro”.

Mi nombre es Zenia Irazoqui:

—Trabajo en la Secretaría de Programación y Presupuesto, mi puesto es el de Asesora del Director de Estadísticas Económicas, mi participación en el viaje tiene el objeto de determinar la factibilidad de levantar los censos económicos y los sex-

tos censos, me dio mucho gusto ver el conjunto de personas que está participando en esto; el poco tiempo que pude platicar con todos ellos, ver el nivel tan alto que tuvo todo el grupo multidisciplinario que participó en esto, los intereses que cada uno de ellos tiene en poder mejorar las Islas y eso pues es buen alin-

Pasa a la PAG.11



UNIDAD DE PROMOCION VOLUNTARIA DE LA SECRETARIA DE MARINA

El día 16 de septiembre tuvo lugar en el Club Social de la Secretaría de Marina, el tradicional baile que para dar a conocer el folklore mexicano, ofrece anualmente la señora LUZ DEL ALBA IZA DE CHAZARO, Vocal Titular de la Unidad de Promoción Voluntaria de la Secretaría de Marina. En esta ocasión se contó con la presencia de altos jefes de las Armadas de países amigos entre los cuales figuraron: Delegación de España: Almirante Jaime Díaz Deus; Delegación de Corea: Almirante Lee'Eun Soo; Delegación de Estados Unidos de América: Almirante John G. Williams, Vicealmirante James P. Estiward, Contralmirante David M. Altweg y Capitán de Navío Johan R. Foster.

En atención a que esta Fiesta Mexicana estuvo dedicada especialmente al Estado de Michoacán, el señor Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas, Gobernador de dicho Estado y su esposa la se-



La reina de la Secretaría de Marina, señorita Rosa Uribe, portando la Bandera Nacional, escoltada por un Cadete de la Heroica Escuela Naval.

ñora Celeste Batell de Cárdenas, tuvieron la amabilidad de obsequiar artesanías y dulces típicos,

así como de facilitar una colección de trajes regionales, que mostraron a tan distinguidos visitantes la riqueza del folklore y tradiciones michoacanas.

El mencionado Club Social, estuvo decorado con artesanías regionales, colocándose a la entrada un Escudo Nacional luminoso, proporcionado por las autoridades de la Delegación Cuauhtémoc. Las Damas Promotoras Sociales de esta Unidad, presentaron un desfile de trajes regionales, encabezándolo la reina de Marina, señorita Rosy Uribe, quien portó ariosamente la Bandera Nacional, escoltada por un cadete de la Heroica Escuela Naval Militar. Asimismo se estuvieron exponiendo las artesanías típicas que facilitó FO-



Aspecto del baile de "La danza de los viejitos"



Mesa de honor en la que departen amigablemente: la Sra. María Antonieta G. de Gómez Ortega, el Sr. Almirante Lee' Eun Soo, de Korea, el Sr. Almirante Miguel Angel Gómez Ortega y la Sra. de Lee' Eun Soo.

NART.

A su vez el ballet folklórico del Instituto de Danza de Bellas Artes, presentó un cuadro basado en los bailables tradicionales del Estado de Michoacán, impresionando vivamente, por la alta calidad interpretativa mostrada sobre todo en la danza llamada "de los viejitos".

Posteriormente, se invitó a la concurrencia a presenciar en los jardines, la quema de juegos pirotécnicos que dieron otro toque más de colorido y mexicanidad a este evento, más tarde se sirvió la cena a base de platillos de la típica cocina michoacana.

Como anfitriones, por parte de la Armada de México estuvieron el Almirante Ricardo Cházaro Lara, Almirante C.G.D.E.M.N. José Manuel Montejo Sierra, Almirante C.G.D.E.M.N. Mario Artigas Fernández, Almi-

rante C.G.D.E.M.N. Miguel Angel Gómez Ortega, Vicealmirante C.G. Enrique Amado Avila, Vicealmirante C.G.D.E.M.N. David Zepeda Torres, Vicealmirante P.A. Vidal Preciado Ruiz, Capitán de Navío C.G.D.E.M.N. Rodolfo Rodríguez Jurado y el Capitán de Navío C.G.D.E.M.N. José Montalvo Pascual.

Entre las personas que hicieron posible la realización de este evento se encontraban la señora Luz del Alba Iza de Cházaro y las señoras Maruca Díaz Mirón de Preciado, Aurora de Rodríguez Jurado, Elsa Pignol de Alcalá, Adriana Lucido de Lozano, Esther Brañas de García Santillana, Cruz Alicia Amado, Concepción Cruz; Silvia A. de Lagos, Carmela Rivero de Izurieta, Elsa C. de Montalvo, Lya Carrillo de Chávez, Denisse Boiffon de González Bulnes.

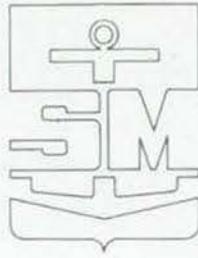
GRANDES MANTOS DE CAMARONES ESTAN ARRIBANDO A LAS PLAYAS YUCATECAS

PROGRESO, Yuc.—En un hecho inusitado, hasta donde se recuerde único en la historia de este puerto, comenzaron a arribar en grandes mantos, centenares de miles de camarones que llegaron incluso hasta las orillas de la playa.

De acuerdo a los informes de especialistas en oceanografía, consultados en este puerto, al parecer el fenómeno se originó en una manga de agua fría que expulsó de sus cuevas en la sonda de Campeche al crustáceo que llegó hasta Progreso impulsado por las corrientes marinas.

Este fenómeno hizo reunirse en la playa a miles de personas, quienes con redes, costales e incluso en ocasiones, con sus propias camisas, se dedicaron a capturar el crustáceo que es de las especies blanco y rosado.

**SECRETARIA DE MARINA
DIRECCION GENERAL DE
INFORMACION Y
RELACIONES PUBLICAS**



Hoy tuvo lugar la firma de un importante Convenio de Colaboración Tecnológica y Científica, celebrado entre la Secretaría de Marina y el Instituto Politécnico Nacional en lo general y la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica ESIME y el Centro Interdisciplinario de Ciencias Marinas CICIMAR, en lo particular.

El documento establece fundamentalmente el conjugar los esfuerzos que ambas instituciones desarrollan en los campos de la investigación oceanográfica y las tecnologías navales y aeronavales, a efecto de llevar a cabo un positivo programa científico y técnico capaz de impulsar vigorosamente los planes de construcción en México de unidades de superficie y aviones, así como lo referente al desenvolvimiento del estudio, investigación y explotación de los recursos oceanográficos del país.

A las 13:00 horas en el edificio central de la Dependencia, suscribieron el Convenio General de Colaboración Científica y Tecnológica, el Almirante Ricardo Cházaro Lara, Secretario de Marina y el Doctor Héctor Mayagoitia Domínguez, Director del Instituto Politécnico Nacional.

El aprovechamiento integral de la infraestructura, así como de la experiencia relativa al personal especializado, con miras a ejecutar de manera sostenida programas y acciones combinadas entre la Secretaría de Marina y el Instituto Politécnico Nacional, encaminadas al desarrollo esencial del país, son unos de los objetivos del Convenio suscrito.

Por otra parte, ya de manera específica se establece:

El Secretario de Marina Almirante Ricardo Cházaro Lara y el Director del Instituto Politécnico Nacional Doctor Héctor Mayagoitia Domínguez, suscriben el Convenio General de Colaboración Científica y Tecnológica que eslabona importantes esfuerzos desarrollados por las dos Instituciones. Acompañaron, entre otras personas a los Titulares de Marina y del I.P.N., el Almirante Humberto Martínez Nájera, Director General de Reparaciones y Construcciones Navales de la Secretaría de Marina y funcionarios navales académicos.



La Secretaría de Marina y la ESIME, de acuerdo al plan de desarrollo que sigue el país, promoverán la fabricación en México de equipos que requiere la planta industrial naval de México a efecto de evitar paulatinamente las importaciones.

Estas acciones son factibles, ya que existe la tecnología nacional capaz de desarrollar este tipo de objetivos.

Se organizarán cursos de actualización, capacitación y especialización que alcanzarán el postgrado en las áreas científicas y técnicas, tanto en los astilleros y centros de reparación naval de la Secretaría de Marina, como en las instalaciones del

Instituto Politécnico Nacional.

Los laboratorios, talleres y plantas industriales serán puestos al servicio del desenvolvimiento de planes y programas de ambas instituciones.

Los pasantes de nivel licenciatura o bien de postgrado de las instituciones académicas del Instituto Politécnico Nacional podrán realizar sus tesis profesionales y desarrollar estancias de adiestramiento técnico en las instalaciones industriales de la Secretaría de Marina.

La propia Dependencia del Ejecutivo brindará al I.P.N. cooperación para determinar o revisar los planes y programas de





estudio en los niveles de licenciatura y postgrado en las áreas de la oceanografía y la construcción naval y aeronaval.

Se apoyarán técnica y económicamente aquellos programas académicos desarrollados por el Instituto Politécnico Nacional que redunden en la formación y superación del personal de la Secretaría de Marina.

El Convenio de Colaboración Científica y Tecnológica celebrado esta mañana protocoliza una muy afortunada coordinación de esfuerzos que se ha venido dando ya de tiempo atrás entre la Secretaría de Marina y el Instituto Politécnico Nacional y que

ya ha dado resultados positivos representados entre otros, en el campo del desarrollo aeronaval, donde ya se logró diseñar, desarrollar y probar en el aire con toda satisfacción, un avión prototipo para enlace y adiestramiento, denominado T O N A - T I U H .

En el acto estuvieron presentes, acompañando al Titular de Marina y al Director del I.P.N., el Almirante C.G.D.E.M.N. José Manuel Montejó Sierra, Subsecretario; Maestro en Ciencias Carlos León Hinojosa, Secretario Académico del Instituto Politécnico Nacional; Almirante C.G.D.E.M.N. Mario Artigas Fernández, Oficial Mayor de Marina, Doctor René Muñoz, Director de la ESIME, Almirante C.G.D.E.M.N. Miguel Ángel Gómez Ortega, Comandante General de la Armada y el Almirante I.M.N. Humberto Martínez Nájera, Director General de Reparaciones y Construcciones Navales.

SE CONSTITUYE FORMALMENTE LA CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA NAVAL

Fue autorizada la constitución y funcionamiento de la Cámara Nacional de la Industria Naval, solicitada por un grupo de empresarios que fabrican o reparan total o parcialmente embarcaciones marinas, radicados en el puerto de Acapulco.

El oficio alusivo, girado por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial para conceder dicha autorización, fue publicado en el Diario Oficial.

Está dirigido también a los propios pugnadores.

Se establece que dicha Cámara ya es institución pública autónoma, con personalidad jurídica propia y duración indefinida. Su sede será la ciudad de México.



LOS INTEGRANTES DE LAS FUERZAS ARMADAS CONTARAN CON UNA MEJOR SEGURIDAD SOCIAL

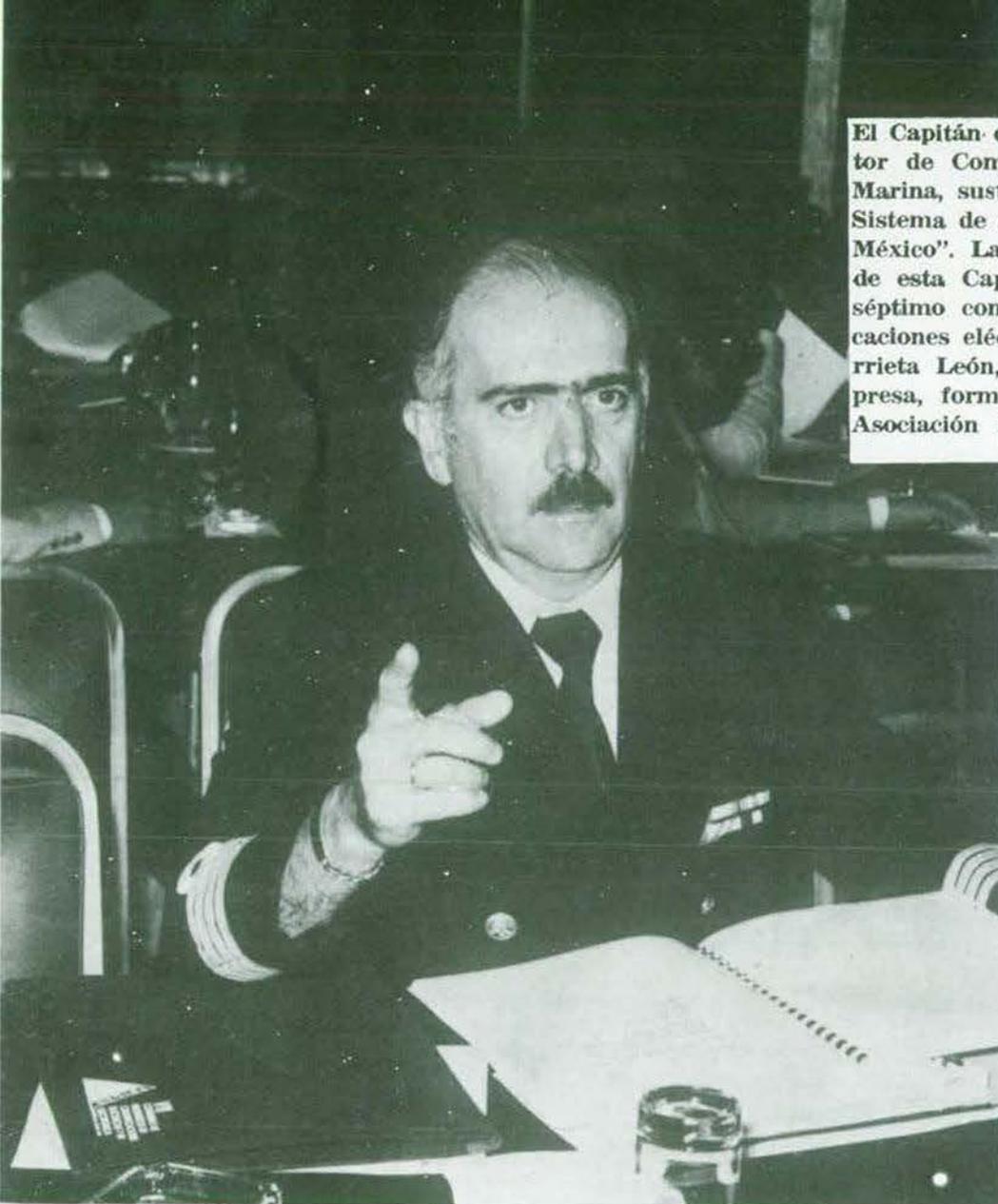
Los integrantes de las Fuerzas Armadas Mexicanas contarán con una mejor seguridad social y obtendrán haberes en la misma proporción en que los disfrutaban otros servidores públicos, de acuerdo con el proyecto de decreto que fue aprobado en principio por las comisiones legislativas respectivas.

Las Comisiones Unidas de Defensa Nacional y Marina de la Cámara de Diputados, se reunieron en el edificio de la Gran Comisión, para estudiar la minuta del proyecto de decreto que reforma el artículo 21 de la Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas.

Con la recomendación de reformar el segundo párrafo del Artículo de la Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas, quedará como sigue:

“La cuantía de los haberes de retiro y de las pensiones, tal como los que están recibiendo los beneficiarios se incrementará al mismo tiempo en igual proporción en que aumenten los haberes de los militares en activo”.

En el transitorio único se dice que el decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.



El Capitán de Navío Gerardo Olavarrieta León, Director de Comunicaciones Navales de la Secretaría de Marina, sustentó una conferencia bajo el título de "El Sistema de Comunicaciones Navales en la Armada de México". La conferencia se llevó a cabo en un hotel de esta Capital, la cual se realizó en el marco del séptimo congreso nacional de ingenieros en comunicaciones eléctricas y en electrónica. El Capitán Olavarrieta León, disertó de acuerdo a una invitación expresa, formulada a la Secretaría de Marina, por la Asociación Mexicana de Ingenieros Eléctricos y en Electrónica, A. C.

CONSTRUIREMOS

El transporte marítimo es otra de las actividades esenciales que se encuentra en manos de transnacionales y, como es lógico, proporciona grandes utilidades que sustraen al caudal de nuestro patrimonio. De ahí la gran importancia que reviste la autorización del Presidente López Portillo a Construcciones Navales de Guaymas, para armar los primeros barcos de gran capacidad para transporte comercial.

La deficiencia que en tal aspecto acusa la industria mexicana es una de las paradojas que sólo pueden explicarse por la acción de negativos y deteriorantes factores de inercia; apenas es concebible que un país con

diez mil kilómetros de ubérrimas costas, cuyas grandes posibilidades en comercio, pesca y turismo son de todos conocidas, no haya tenido hasta ahora la flota que merece y necesita, como tampoco la capacidad para construir embarcaciones.

Tímidos y casi siempre frustrados intentos se han efectuado en este importante capítulo del desarrollo; los motivos de reiterados fracasos se encuentran en la falta de infraestructura técnica, no sólo para contar con grandes astilleros, sino inclusive para los elementales menesteres de la navegación.

Ojalá el renovado intento,

BARCOS

ahora a cargo de la precitada corporación mercantil, vaya más allá de las modestas marcas anotadas por las predecesoras; tiempo es ya de que todo lo relacionado con el mar asuma la intrínseca importancia que reviste, conjuntando diversos programas vinculados con el desarrollo marítimo, uno de los cuales, aunque no el único, es el concerniente a la construcción de los barcos necesarios.

De seguro éste no prosperará si al mismo tiempo se soslayan los demás aspectos, entre los cuales cuenta en primer orden de importancia la habilitación de buenas instalaciones portuarias.

Viene de la pag. 5

lidad las Islas son una parte muy importante del Territorio y no es posible dejarlas fuera."

Mi nombre es:

—**Blanca Estela Lozano**, asesor técnico de la Dirección de estadísticas económicas de la Secretaría de Programación y Presupuesto, mis funciones son hacer las propuestas iniciales de Métodos de Levantamiento del Censo, de los contenidos del censo en sus propuestas iniciales antes de ser sometidos a las autoridades."

—**Mi nombre es Enrique Zepeda** y trabajo en la Secretaría de Turismo, soy el Director de Coordinación y Evaluación de Política Turística, la Dirección General de Política Turística.

—El fin de la visita es ver el potencial turístico de las islas, qué posibilidades tienen y una vez que se definan las políticas de Desarrollo de Oferta por parte de la Dirección del Dr. De Garay después cuáles son los Sistemas de Transporte que se requieren para integrarlas, comunicaciones, de todos los servicios necesarios porque mi función es de coordinación y el objetivo principal es ver cuáles son las posibilidades, hacer un reporte y definir cuáles son los mejores sistemas de transporte, ya sea tanto de barcos, aviones...

—**Mi nombre es Carlos Mario Peña Soto**, soy médico veterinario, mi cargo es el de Secretario Técnico de la Dirección General de Avicultura y especies menores de la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, el objeto principal de participar en esta visita se debe a que el Director General de Avicultura fue nombrado por el señor Secretario de Agricultura don Francisco Merino Rábago para representarlo en el Comité Interse-



cretarial para el Desarrollo de Isla Guadalupe fundamentalmente, aunque ahora se habla de un "programa de desarrollo de Islas".

Actualmente tenemos ya elaborado un programa general que está por presentarse al señor Secretario de Agricultura y posteriormente se le presentará al señor Secretario de Marina, una vez que esté debidamente aprobado por don Francisco Merino Rábago. Creo que aparte sobre este viaje puedo decir que ha resultado sumamente intere-

sante, de mucho valor para mí en mi condición de encargado de vigilar las acciones de esa coordinación del desarrollo de Islas por parte de la Dirección General de Agricultura, creo que para poder hacer las cosas, para poder iniciar cualquier programa es necesario no solamente tener conocimientos y tratar de aplicarlos sino saber en qué condiciones están las partes, las áreas en donde se desea desarrollar aquellos proyectos, no hay nada mejor como conocerlo por su propia vista.



ALM. MIGUEL ANGEL

COMANDANTE GENERAL DE LA ARMADA

—¿Cuál es el papel de la Armada de México dentro de la Secretaría de Marina?

—Primero es necesario ubicar a la Secretaría de Marina dentro del Sector de la Administración Federal.

La Secretaría de Marina es una Dependencia del Ejecutivo Federal cuyas bases jurídicas fundamentales emanan de la Constitución Política de los Es-

tados Unidos Mexicanos. Los principios y normas que rigen su estructura, organización y funcionamiento, derivan de tres ordenamientos legales; la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Orgánica de la Armada de México y el Reglamento Interior de la Secretaría de Marina; la Secretaría cubre cuatro grandes áreas de acción: Preservación y ejercicio de la soberanía en los ma-

res y costas nacionales, protección y preservación de los recursos marítimos del país, investigación y exploración de dichos recursos y la construcción y mantenimiento de las unidades de la Armada, a la que se agrega en forma colateral el apoyo a la industria naval del país, o dicho de otra manera, éstas áreas de acción son: Operativas, de investigación, logísticas y de apoyo. A la Armada de México

le corresponde fundamentalmente todos los aspectos operativos de la Secretaría de Marina, que son: la preservación y ejercicio de la soberanía en mares y costas nacionales, así como la protección y preservación de los recursos marítimos del país, tanto en el mar territorial como en la Zona Económica Exclusiva, cuya superficie es de 2 946 825 km², que es una y media vez, más grande que la extensión territorial de la República.

—¿Cuál es el marco jurídico de la Armada de México?

—A la Armada de México como institución castrense de la Unión, destinada a la seguridad interior y defensa exterior del país, la fundamentan el artículo 73 fracción XIV y artículo 89 fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que destina el artículo 30 a la Secretaría de Marina, en el que se asientan las funciones que deberá desempeñar para el desarrollo y empleo del poder naval de la Federación, a través de la Armada de México; la Ley



GOMEZ ORTEGA

Orgánica de la Armada de México, estructurada en títulos, correspondiendo al primero la misión de la Armada, que es la que marca nuestra Carta Magna, además contiene las funciones derivadas de la misión; el título segundo, relativo a la escala de mando, correspondiendo al Presidente de los Estados Unidos Mexicanos Mando Supremo, quien lo ejerce por sí, o por medio del Secretario de Marina el

Alto Mando que corresponde al Comandante General de la Armada, Mando Superior en Jefe que lo ejercen los Comandantes de Zonas y Fuerzas Navales, Mandos Superiores los de Sectores Navales, Flotillas de Buques y Grupos de Infantería de Marina y por último, Mando Subordinado correspondiendo a los Comandantes de Unidad; el título tercero, establece la organización de la Armada; el título





cuarto se refiere al personal que está agrupado en cuerpos y servicios, siendo los Cuerpos: El General, el de Infantería de Marina y el de Aeronáutica Naval P. A. que se adicionará próximamente a esta Ley, cuyo objeto es el desempeño de las operaciones navales; los servicios se clasifican en: Ingenieros de la Armada, Comunicaciones Navales, Administración e Intendencia Naval, Justicia Naval y Servicios Especiales, Sanidad Naval, siendo las funciones de los

servicios, la dirección y ejecución de las actividades necesarias para el mantenimiento adecuado del personal y material en condiciones óptimas de servicio; el último título se refiere al material de la Armada, integrado por buques, aeronaves, vehículos, armamento, etc., etc.

De la Ley Orgánica de la Armada se derivan diferentes ordenamientos para normar la actuación del personal así como los procedimientos de operación del material y de flujo logístico, para el cumplimiento de la misión y funciones asignadas a la Armada.

—¿Cuál es la misión y funciones de la Armada de México?

—Como anteriormente expresé, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en dos de sus artículos determina, qué es y para qué es la Armada. Y en la Ley Orgánica de la Armada de México, en su artículo primero conjuga esos dos preceptos constitucionales para establecer la misión de la Armada y que a la letra dice: "La Armada de México es una Institución Militar Nacional de ca-

rácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la seguridad interior y la defensa exterior del país".

En relación a las funciones de la Armada, unas son derivaciones de la misión asignada, como: Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y Zona Económica Exclusiva; cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado mexicano, ejercer jurisdicción militar en nombre de la Federación en los mares territoriales, zona marítima terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataformas continentales, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, aguas interiores, vías fluviales y lacustres en sus partes navegables, proteger el tráfico marítimo del área de responsabilidad y donde ordene el Mando Supremo, efectuar operaciones de rescate y salvamento en el mar y en general en aguas nacionales.

Otro tipo de funciones que desarrolla la Armada es, auxilio a la población civil en casos de desastre, de apoyo a organis-





mos del Sector Público y a instituciones civiles así como la investigación oceanográfica.

—¿Cuál es la organización de la Armada de México?

La Armada está conformada por un organismo central que radica en la ciudad de México, cuyo título es "Comandancia General de la Armada" y es la responsable de la administración

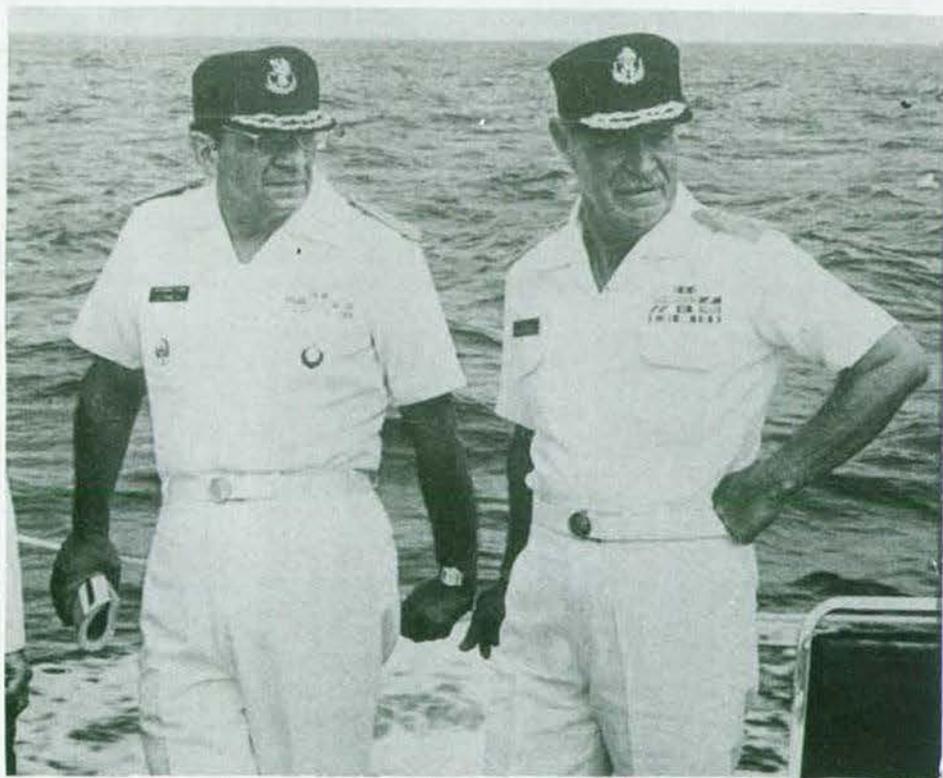
de los recursos humanos y materiales de acuerdo a las directivas del Almirante Secretario de Marina. Para el cumplimiento de las tareas asignadas, cuenta con las siguientes unidades administrativas: Inspección General de la Armada, que auxilia al Comandante General en la comprobación del cumplimiento de las disposiciones reglamentarias, planes, directivas y órdenes emitidas por el Alto Man-

do, así como la evaluación del rendimiento de la Armada, mediante inspecciones a las unidades y establecimientos; Comisión de Leyes y Reglamentos, cuyas funciones son las de formular los anteproyectos de Leyes y Reglamentos para la Armada; Dependencias de la Comandancia General de la Armada, órganos auxiliares del Alto Mando que atienden los asuntos tanto técnicos como administrativos y que son: Estado Mayor de la Armada, cuyas funciones son las de planear, organizar, supervisar y evaluar las operaciones de la Armada, a fin de garantizar la seguridad interior en el área de jurisdicción de la Secretaría de Marina y la defensa exterior del país, Dirección General de Servicios, cuya función es la administración de los recursos de la Armada, a fin de proporcionar el apoyo logístico integral a las operaciones navales y actividades de la Armada a través de las Direcciones de: Personal, Ingeniería, Administración e Intendencia Naval, Armas Navales y Armamento Marinero, Infantería de Marina, Aeronáutica Naval, Sanidad Naval, Justicia Naval y Comunicaciones Navales.

Dirección de Educación Naval que le corresponde establecer las normas y bases que han de regir el desarrollo profesional y técnico del personal de la Armada para que se desempeñe con responsabilidad y patriotismo en sus comisiones.

Dirección de Seguridad Social que estudia y tramita los asuntos relacionados con las diversas prestaciones que establece la Ley de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas ante organismos gubernamentales y descentralizados, con el fin de elevar el nivel de vida y conseguir el mejoramiento físico, moral, cultural, educativo, económico y social de los miembros de la Armada y sus derechohabientes.





Por la naturaleza misma de sus funciones, la Armada cuenta con organismos operativos y administrativos en ambos litorales del país, ubicados en puertos e islas y que son los que realizan las tareas que por ley tiene asignada esa institución. Los organismos a que se hace referencia son: Zonas Navales, áreas geográficas asignadas por el Mando Supremo de la Armada de México, sobre las cuales ejerce jurisdicción a través de los mandos de las mismas, estos mandos

tienen bajo sus órdenes los Sectores Navales (que son subdivisiones de las Zonas Navales), unidades de Infantería de Marina, Artillería de Costa, de trabajos submarinos y establecimientos de apoyo logístico y de educación y adiestramiento que se encuentran dentro de la jurisdicción de la zona, así como las unidades de superficie y aeronavales específicamente adscritas.

Las Fuerzas Navales del Golfo de México y del Pacífico inte-

gradas por unidades de superficie de los respectivos litorales, son organizaciones por excelencia operativas destinadas a cumplir la misión asignada a la Armada así como rutinariamente adiestrar al personal y realizar las tareas de vigilancia, auxilio y rescate en el mar territorial y Zona Económica Exclusiva, Represión del contrabando y auxilio a la población civil en caso de desastre, en coordinación con las unidades aeronavales y de Infantería de Marina de acuerdo a los planes establecidos por la Comandancia General de la Armada.

Las Fuerzas Navales para el cumplimiento de las tareas asignadas, se encuentra estructurada en: Estado Mayor y Flotillas (que es el agrupamiento de unidades con características semejantes) las flotillas se encuentran destacadas en algunos puertos nacionales que por su situación geográfica y características, permiten el mejor cumplimiento de las operaciones asignadas.

—¿Por qué la Comandancia General de la Armada está en la ciudad de México y no en un puerto?

—Como se dijo anteriormente, la Comandancia General de la Armada es el órgano rector y coordinador del área operativa del poder naval de la Federación y siendo su Jefe nato el Presidente de la República, quien ejerce el Mando Supremo por sí o a través del Almirante Secretario de Marina, se hace indispensable que la Comandancia General de la Armada esté ubicada en el sitio donde radique el Mando Supremo de las Fuerzas Armadas.





El Almirante
Jefe del Estado Mayor de la Armada

Es muy grato para mí dirigirme a la Marina de México a través de estas páginas especialmente dedicadas a la Armada española, seguro de que este contacto será un motivo más de unión entre dos Marinas cuyos intereses e historia están íntimamente ligados. En nombre de toda la Armada española les expreso mis mejores deseos para el futuro.

Madrid, Septiembre de 1.981

A handwritten signature in cursive script, which appears to be "Luis Arévalo Pelluz".

- Luis Arévalo Pelluz -

ALMIRANTE JEFE
DEL ESTADO MAJOR
DE LA ARMADA
(A J E M A)

GABINETE
A J E M A

CONSEJO SUPERIOR
DE LA ARMADA

CONSEJO DE ADMI-
NISTRACION

ASESOR JURIDICO

ASESOR FISCAL

ORGANOS
ASESORES

CAPITANIAS GENERALES
ZONAS MARITIMAS

ALMIRANTE ASESOR

JURISDICCIONES

MANDO DE
SUBMARINOS

MANDO DEL ARMA
A J E M A

MANDO DE LA IMPAN-
TARIA DE MARINA

COMITE CAM. FLOTA

FUERZA

SECRETARIA EMA

EMA
VICEMIRANTE SEGUNDO JEFE
(SEGUNDO JEMA)

DIVISION DE
ESTRATEGIA

DIVISION DE
LOGISTICA

DIVISION DE
TACTICA

DIVISION DE
ORGANICA

ALMIRANTE DEL
DEPARTAMENTO
DE PERSONAL

UNIDAD ADMINISTRATIVA

DIRECCION DE RECLUTAMIENTO
Y DOTACIONES

DIRECCION DE ENSEÑANZA
NAVAL

DIRECCION DE SANIDAD

DIRECCION DE ASISTENCIA
RELIGIOSA

ALMIRANTE JEFE
DEL APOYO
LOGISTICO

DIRECCION DE
CONSTRUCCIONES

DIRECCION DE ENSEÑAN-
CIENTO Y TRANSPORTES

INTERDENTE
GENERAL

DIRECCION ECONOMICO
LEGAL

DIRECCION DE PAGOS

DIRECCION DE
CONTABILIDAD

LA MARINA CONTEMPORANEA

Con el advenimiento de la República (1931) supuso una ruptura en la tendencia claramente expansionista de la política que, en el aspecto de las Construcciones Navales, se había observado en nuestra Armada a partir de 1908.

La República se limitó únicamente a continuar la realización de los programas aprobados durante la dictadura de Primo de Rivera a ritmo muy lento, ocasionado por la crisis económica y la situación sociopolítica de la Nación.

En lo que se refiere a submarinos, se apegó a la Sociedad Española de Construcciones Navales (1932), la construcción en Cartagena del submarino D-1 que en un principio iba a ser único y al que posteriormente se le agregaron dos más.

Tenía como dimensiones: eslora 84 metros; manga 6.56 metros y puntal 6.32 metros. Desplazamiento de 1,050 toneladas en superficie y 1,370 en inmersión.

El armamento consistía en un cañón de 120 mm., dos ametralladoras y seis tubos lanza torpedos de 533.4 mm.; su profundidad máxima operativa era de 80 metros.

El primer programa naval de la República fue el del 27 de marzo de 1934, obra del Ministro de Marina Rocha García quien contempla la construcción de dos minadores, dos submarinos gemelos al D-1, un buque planeo y diverso material de armas submarinas, con un presupuesto de 82 millones de pesetas y una ejecución de dos años.

El número de unidades de este tipo (minadores) se incrementó con dos más gracias al Plan de Royo Villanova (16 de julio de



Excmo. Sr. D. Luis Arévalo Pelluz, Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada española.

1935); los cuatro minadores desemeñadores de toda clase de comisiones a lo largo de su existencia.

Con intención de planificar e incrementar la defensa de las Islas Baleares, el Ministro de Marina, Abad Conde, redactó un programa naval el 6 de marzo de 1935 en donde se designaba un presupuesto de 447 millones de pesetas para construir entre otras unidades: 12 submarinos, 12 torpederos, 12 motolanchas, 12 lanchas torpederas y 2 minadores.

De esto sólo llegaron a construirse los dos minadores como consecuencia de la política es-

pañola que en ese tiempo vivía el país.

El último programa naval de la República fue el 11 de enero de 1936, y dio origen a los destructores Alva y Liniers de la clase Almirante Antequera.

En 1942 se crea un nuevo programa naval que tiene como proyecto la construcción de 9 torpederos, 8 cañoneros, 6 corbetas y 14 dragaminas; también se ordenaba la terminación de los 3 submarinos clase D y los destructores Alva y Liniers.

Los cañoneros fueron denominados con apellidos de célebres navegantes y conquistadores españoles tales como: Pizarro, Her-

nán Cortés, Vasco Núñez de Balboa, Martín Alonso Pinzón, Magallanes, Sarmiento de Gamboa, Vicente Yáñez Pinzón y Lagazpi.

Posteriormente se redactó un nuevo Programa de Modernización de buques (1957); éste se redactó por un acuerdo suscrito entre los gobiernos de España y Estados Unidos el 30 de abril de 1955 en donde el gobierno norteamericano suministraría los equipos necesarios para la modernización de 30 buques.

Esto redundó en beneficios muy positivos para la Armada española, consiguiendo asimilación profesional de los nuevos procedimientos y tácticas empleados en la guerra naval.

En 1965 se aprobó un programa naval cuya primera fase incluía la construcción de: 5 fragatas de la clase Baleares, 2 submarinos de la (serie 60), 3 buques de desembarco de la clase K y la modernización profunda de los destructores Roger de Lauria y Marqués de la Ensenada.

Posteriormente en octubre de 1969 se aprobó la construcción de otros 2 submarinos de la (serie 60).

FORMACION PROFESIONAL EN EL AERODROMO DE AGONCILLO

El Aeródromo de Agoncillo se cuenta entre los más antiguos de España. Su historia puede dividirse en 3 etapas:

La primera corresponde a la llamada época de la aviación, la segunda se inicia con el dolor y la tragedia de la Guerra Civil española y la tercera comprende hasta nuestros días, va íntimamente ligada a la Escuela de Aprendices y después a la Escuela de Formación Profesional.

El Aeródromo aspira a impartir una enseñanza integral a sus alumnos, lo que comprende su



formación social y humana, así como su preparación técnica y su formación militar.

Su principal objetivo inmediato es la capacitación profesional con el fin básico de atender en forma adecuada las crecientes necesidades del Ejército del Aire.

Los estudios actuales de formación profesional de Primer Grado constan de 2 cursos y a la terminación de ellos se obtiene el Título de Técnico Auxiliar según la especialidad.

Los alumnos cursan 2 años de enseñanzas en la que obtienen conocimientos básicos de las distintas especialidades que se realizan y, adquieren un mínimo de familiaridad con los distintos tipos de utilería y maquinaria existente en los talleres y así, a la terminación del curso puede tener elementos de juicio suficientes sobre el camino que debe seguir y puede escoger la actividad más acorde con su vocación y aptitudes.

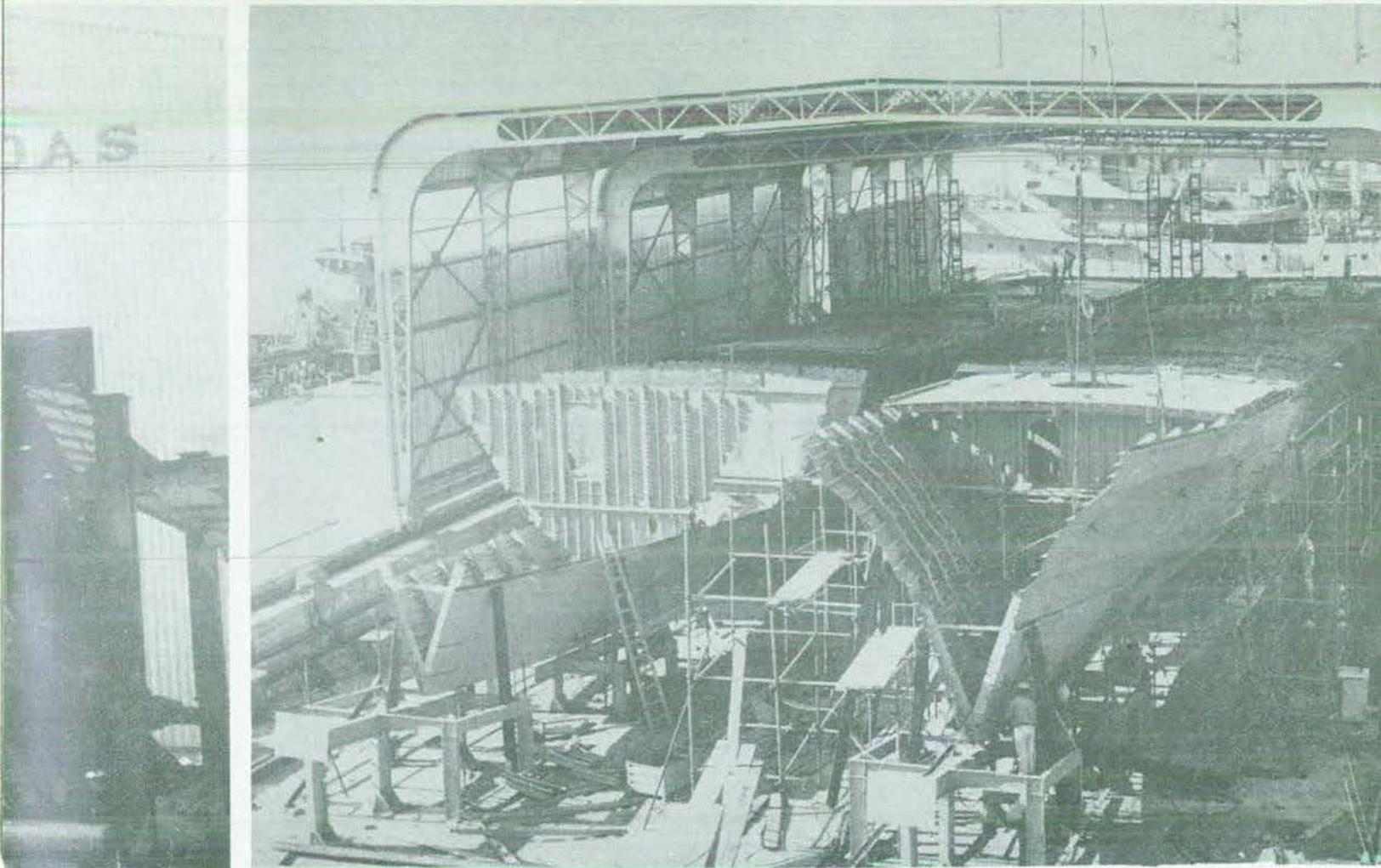
La Escuela, como ya hemos dicho, completa la educación de sus alumnos en la formación militar lo cual consigue con los planes e instrucción, táctica y teórica.

Al finalizar los estudios, el Ministerio de Educación otorga a los alumnos el Título de "Técnico Auxiliar" en la especialidad correspondiente, pasando después un servicio de 2 años en los distintos Centros y Dependencias del Ejército del Aire.

CENTRO CARTOGRAFICO Y FOTOGRAFICO DEL EJERCITO DEL AIRE

El Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (1951) tiene como objetivo fundamental cubrir de información al Ejército español.

Desde comienzos de la Guerra Civil española, las actividades fotocartográficas eran llevadas a cabo por un servicio de fotógrafos de aviación, quienes se



encargaban de la interpretación y evaluación de los bombardeos.

Su propósito es desarrollar la técnica fotográfica, fotogramétrica y cartográfica en sus aspectos realizados con la aviación y los de interés para el Ejército del Aire.

Asimismo, elaborar junto con otros organismos los elementos para cubrir las necesidades del Ejército del Aire en lo relativo a la cartografía y fotografía: confeccionar la cartografía aeronáutica y colaborar con otros elementos similares para la producción de mapas necesarios a la defensa, economía y progreso nacional.

Este organismo, como ya hemos dicho, está encargado de cooperar con las necesidades del Ejército en lo relativo a las técnicas cartográficas, fotográficas, fotogramétricas, cinematográficas y las que se le encomienden de preparación al personal e investigación de diversas áreas.

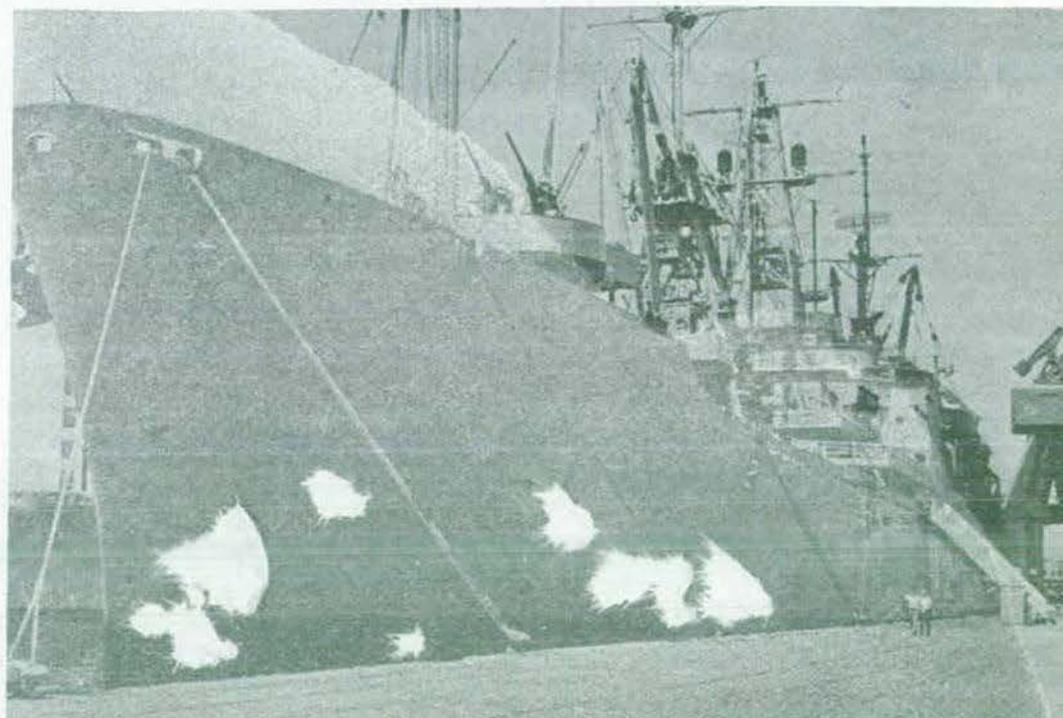
A fin de cumplir sus objeti-

vos, el Centro Cartográfico y Fotográfico utiliza tres escuadrones y una escuela, las cuales cuentan con material de vuelo y equipo fotográfico del más moderno para desarrollar sus actividades.

El Centro cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire consciente de la importancia de

su papel ha creado gabinetes especializados en técnicas avanzadas de cartografía y fotografía como son: audivisuales, cinematografía, fotointerpretación y apoyo de campo.

Es así como el Centro, y por consiguiente, el Ejército del Aire realizan su misión de servir a España.



"Nuevo transporte TA-12"

EVENTOS



OPERACION DAMERO

ESPECIALES



FIESTAS PATRIAS CHICAGO CRONICA DE UNA VISITA

OPERACION "DAMERO"

Una vez más y para congratulación de los miembros de la Armada de México, el Presidente de la República, Lic. José López Portillo, convivió con ellos en su 7o. viaje marítimo. En esta ocasión a bordo del Buque Escuela "Comodoro Manuel Azueta", al frente de la Operación "Dameró". Por su parte, el Secretario de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara, dijo que estos viajes tienen por objeto la consolidación de las islas ubicadas en la zona económica exclusiva y mar territorial.

Nuestro Primer Mandatario, acompañado por los Secretarios de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara; de la Defensa Nacional, General de División, D.E.M. Félix Galván López; de Turismo, Dra. Rosa Luz Alegría

y los Gobernantes de Quintana Roo, Lic. Pedro Joaquín Coldwell; de Veracruz, Lic. Agustín Acosta Lagunes, de Baja California, Lic. Roberto de la Madrid y otros funcionarios; inició los trabajos de la Operación "Dameró", el día 25 de septiembre al hacer el viaje de inauguración del Aliscafo "XEL-HA" de la Isla de Cozumel a Isla Mujeres a una velocidad aproximada de 35 nudos. Esta embarcación fue adquirida por el Gobierno Federal con el objeto de incrementar el turismo en nuestro hermoso mar Caribe.

Al arribar el Jefe del Ejecutivo y su comitiva a Isla Mujeres, se dirigió al Sector Naval donde se le rindieron los honores correspondientes a su alta investidura; posteriormente hizo entrega de artículos deportivos al personal de la Armada destacado en este Sector.

Ante las manifestaciones de júbilo de la gente de este centro





Momentos antes de abordar el Buque Escuela "Comodoro Manuel Azueta", rinden honores al Lábaro Patrio. (En primer plano), el Presidente de la República Mexicana, Lic. José López Portillo, el Secretario de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara, el Gobernador del Estado de Veracruz, Lic. Agustín Acosta Lagunes y el Secretario de la Defensa, General de División Félix Galván López.

turístico y pesquero, el Presidente López Portillo se dirigió al llamado DOMO, ubicado en un extremo de la Isla en donde el Gobernador de Quintana Roo, Lic. Pedro Joaquín Coldwell ofreció una comida en su honor. Al término de ésta el Lic. López Portillo y sus acompañantes se trasladaron a visitar el Hospital Naval, la escuela secundaria, la estación de radio de Punta Sur, recorrieron las instalaciones del Instituto de Investigaciones Marítimas y asistieron a una exhibición de delfines amaestrados en el Acuarama de Isla Mujeres.

Posteriormente el Presidente de la República a bordo de un Buque Patrulla de la Armada de México y escoltado por decenas de lanchas y barcos camarone-

ros se dirigió al Buque Escuela "Comodoro Manuel Azueta" que fondeado aguardaba el arribo del Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas a fin de trasladarlo a la Isla Pérez, siguiente punto de recorrido de la "Operación Damero". En el amanecer del día 26, el buque insignia "Comodoro Manuel Azueta" y su escolta el transporte "Chihuahua", fondearon en las inmediaciones de Isla Pérez, pero debido al mal tiempo prevaleciente, motivó que por razones de seguridad se decidiera suspender la visita a esta pequeña Isla, misma que por su belleza y gran variedad de aves que ahí habitan con frecuencia recalcan los pescadores a ella.

Durante el largo trayecto del día 26, el Primer Mandatario y

algunos de sus colaboradores efectuaron prácticas de tiro con armas de diferente calibre hacia globos de colores que eran echados al mar por la proa del barco para que desde la popa hiciera blanco en los mismos aún con las dificultades que incrementadas por el mal tiempo representaba lo picado del mar. Posteriormente practicaron el tiro con arco y desde diferentes puntos del buque dirigían las saetas hacia las pacas instaladas en la popa del "Azueta".

Continuando con la agenda de la Operación Damero (denominada así por una especie de tiburón en la zona del Caribe), se debería llegar en las primeras horas del día siguiente al Punto Alfa, en el que 5 Dragaminas de

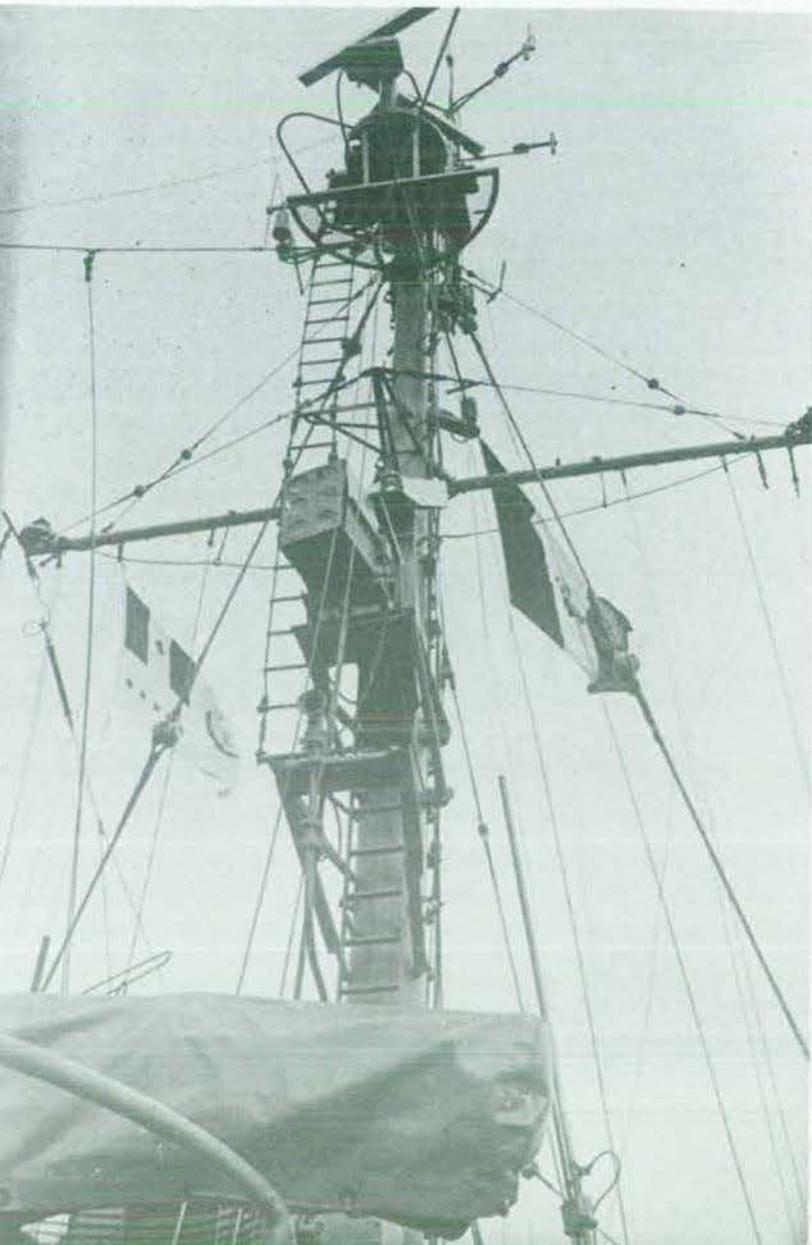




la Armada de México se reunirían con el Buque Insignia y el "Chihuahua" a fin de realizar una práctica de tiro real hacia blancos previamente establecidos esto originó gran movilización de las tripulaciones del "Azueta" y del "Chihuahua", que ante un mar difícil y con poca visibilidad hicieron gala de su capacidad, siendo el Buque Insignia "Comodoro Manuel Azueta" el primero en romper el fuego con los disparos de sus cañones de 3 pulgadas y ametralladoras de 40 mm., seguido después por la artillería del "Chihuahua". Al respecto el Presidente dijo: "Quedo muy satisfecho por la demostración de tiro ofrecida por elementos de la Armada de México. Vaya para ellos mi felicitación y admiración".

Al término de ésta, el Jefe de la Nación pasó revista a las





unidades a flote participantes en el ejercicio, al pasar frente al Buque Insignia, las respectivas tripulaciones le rindieron honores, exclamando 7 veces al unísono: "VIVA MEXICO".

Poco después se llegó a Isla Lobos, en donde el Sr. Presidente López Portillo fue recibido por el Director General de Petróleos Mexicanos, Lic. Julio Rodolfo Moctezuma Cid y de algunos funcionarios de dicha Dependencia, de quienes recibió una amplia explicación de la explotación





de hidrocarburos en la plataforma continental que comprenden desde la zona de Tampico hasta la zona marítima de Yucatán, donde existe una gran riqueza energética. Se considera que el área marina de Tabasco y Campeche es actualmente —según expusieron—, la principal fuente

productora de petróleo, pues el área terrestre proporciona 900 mil barriles diarios de petróleo, por 1 millón 300 mil barriles diarios del área marítima; por todo lo anterior se considera que a la plataforma continental del Golfo de México la cruza una de las fajas petroleras más impor-

tantes del mundo.

En una breve conferencia de prensa que ofreció el Presidente a los representantes de los medios de difusión que lo acompañaron en su travesía marítima, señaló, este viaje es una práctica hecha costumbre que lleva el propósito declarado de hacer mu-

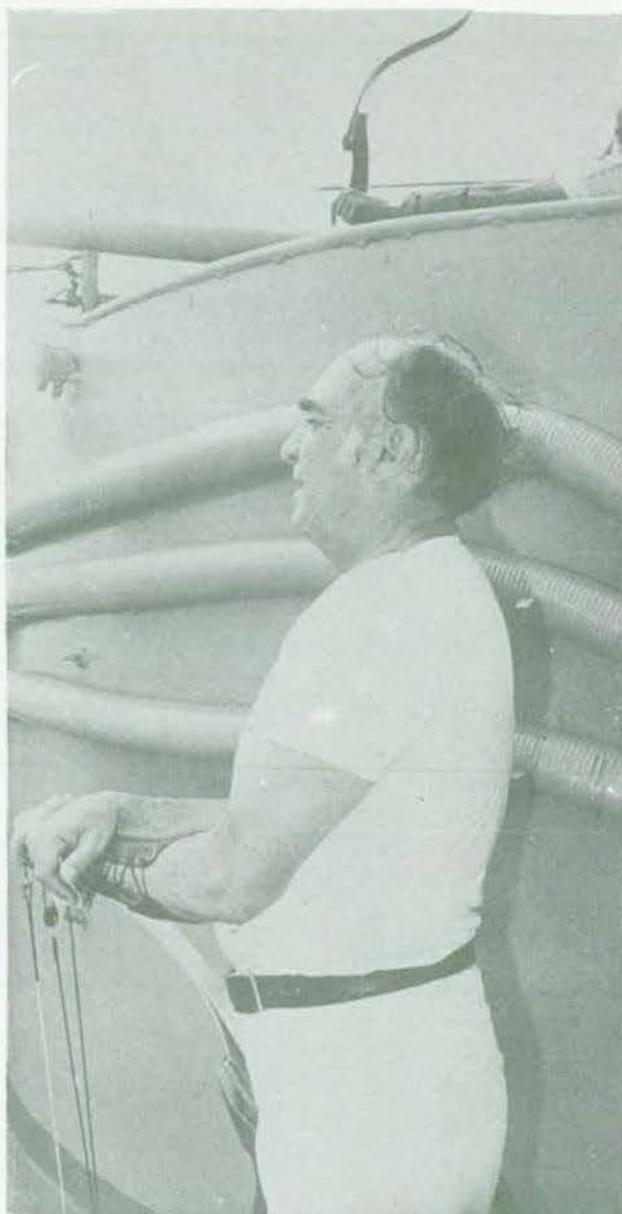


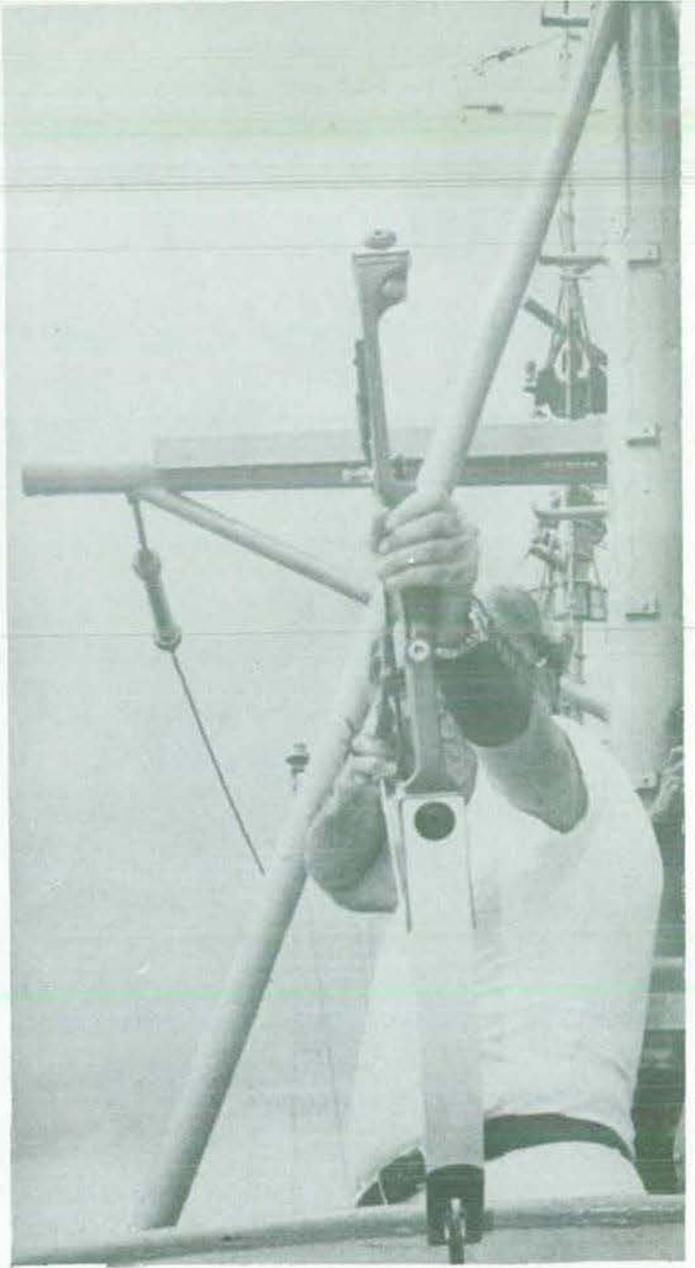
chos años, recorrer todas las Islas de la República para convivir con la Marina Mexicana como fuerza armada y para captar directamente los problemas que afloran a las características del desarrollo. Respecto a la soberanía de nuestras islas, el Jefe de la Nación precisó que ésta re-

presenta un derecho inalienable e imprescriptible, que no se da ni se quita; el derecho soberano existe independientemente de que el Presidente de la República las visite o no, y afirmó su agrado y satisfacción por haber constatado la acelerada integración de las islas del Golfo de México

al proceso de desarrollo del país.

Sobre la Armada de México, el Presidente López Portillo expresó en forma discreta pero firme, que se está avanzando debido a la continua expansión y en la medida de nuestros recursos; se cuentan con más y mejores elementos; e informó, que





se están construyendo barcos en el extranjero para cubrir satisfactoriamente la vigilancia de nuestros mares nacionales. "Quisiera ir más aprisa agregó, pero tenemos que cuidar el equilibrio de nuestras inversiones".

El Primer Mandatario informó que tiene propuesto realizar su próximo viaje marítimo con miembros de la Armada de México, en el Velero Buque Escuela que actualmente se está construyendo en astilleros españoles por encargo de nuestro país y esto se hará en los meses de junio o julio del año entrante y agregó que la adquisición de este Buque-Velero, permitirá que los jóvenes marinos mexicanos que año con año egresan de la Heroi-

ca Escuela Naval Militar obtengan un aprendizaje más completo.

Al término de la conferencia de prensa, el Presidente López Portillo hizo un recorrido a pie acompañado por sus colaboradores a las instalaciones petroleras que existen en Isla Lobos y convivió con los habitantes, guarnición y familias que residen en la misma; posteriormente les hizo entrega de diversos implementos deportivos y de libros.

Después de su visita a Isla Lobos, el Primer Mandatario abordó el Buque "Azqueta", que lo llevaría al puerto de Tuxpan, Ver., punto de destino de la Operación Damero, siendo recibido con muestras de cariño por los

habitantes del puerto. Después de rendirle los honores a su alto rango, se despidió de los miembros de la Armada de México que encabezados por el Titular de la Secretaría de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara y el Comandante General de la Armada ALM. C.G. DEMN. Miguel Angel Gómez Ortega, lo acompañaron en su travesía marítima.

El Presidente de la República, después de recorrer 450 millas marítimas durante 48 horas, se dirigió acompañado de su comitiva en helicóptero al aeropuerto del Tajín, de Poza Rica, Ver., para abordar el avión presidencial Quetzalcóatl II, que lo condujo a la ciudad de México.



CRONICA DE UNA VISITA

**11 DE SEPTIEMBRE, 16:30
HORAS
LLEGADA A LA CIUDAD DE
CHICAGO**

En cumplimiento de las instrucciones del C. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Licenciado José López Portillo, el C. Almirante Ricardo Cházaro Lara se trasladó a la ciudad de Chicago, Illinois, para presidir, en su representación, las festividades conmemorativas del 171 Aniversario de la Independencia de México.

Por tal motivo, a bordo del avión "Quetzalcóatl" Segundo, el Secretario de Marina, arribó a la ciudad de Chicago el día 11 de septiembre a las 16:30 horas, acompañado de su esposa, la señora Luz del Alba Iza de Cházaro Lara y un reducido grupo de colaboradores. Esta comitiva llegó al aeropuerto O'hare, de la ciudad de Chicago, en donde el Cónsul General de México, señor Carlos Darío Ojeda, acompañado por su esposa, le dio la bienvenida al Representante Oficial del Presidente de México y a sus acompañantes.

Sólo el tiempo necesario para aclimatarse y enterarse del cúmulo de actividades, fue el preámbulo para que el sábado 12 a mediodía, se iniciaran los festejos con un desfile organizado por la Sociedad Cívica Mexicana.

12 DE SEPTIEMBRE: DESFILE SOBRE LA AVENIDA MICHIGAN

Las autoridades del Consulado, el Representante Personal del señor Presidente José López Portillo y los integrantes de su comitiva; así como, los miembros dirigentes de la Sociedad Cívica Mexicana formaron un frente de amistad y fraternidad iniciando la marcha por la prin-





cipal avenida de la ciudad de Chicago —la Avenida Michigan—, el centro cosmopolita de una de las ciudades más importantes del mundo hacen de esta lujosa avenida un escenario de rascacielos por donde ondeaba la Bandera Mexicana, dándose cita allí la gran población de mexicanos-norteamericanos que forman parte de la población de esta gran ciudad industrial.

A las 12:00 horas se inició la marcha encabezada por dos bellezas mexicanas que lucían orgullosamente el traje de china poblana, cantando alegremente las tonadas de nuestra música vernácula, seguidas por un grupo de mariachis; este conjunto folklórico era la nota mexicanista que abría paso a la comitiva oficial, y después de ésta, los numerosos grupos que participaron en el desfile.

La comitiva oficial se instaló en el lugar de honor que expreso había sido ubicado frente al Museo de Arte de la Ciudad de Chicago, sobre la misma Avenida Michigan, lugar desde el cual el C. Secretario de Marina de México, acompañado de la misma comitiva con que encabezara el desfile, presenció la marcha de carros alegóricos, bandas

musicales, organismos militarizados y de seguridad, así como la entusiasta participación de pequeñas comunidades y organizaciones de comercio, teniendo como factor común el cariño hacia México y la alegre participación por contar con un aniversario más de la Independencia del país vecino.

A lo largo de esta avenida y ante la presencia de miles de espectadores la Bandera Mexicana fue llevada dignamente por cada uno de los grupos que la portaron.

La experiencia de los organizadores y de los asistentes que año con año efectúan estos festejos, quedó demostrada una vez más por el éxito logrado en esta ocasión, mismo que superó al de años anteriores.

La satisfacción, tanto de participantes como de espectadores, se puede reducir en el grito que lanzaban todos durante la marcha del desfile: "VIVA MEXICO".

12 DE SEPTIEMBRE, 12:00 HORAS ESTADIO "SOLDIER FIELDS"

En el Estadio "Soldier Fiells" se jugó la copa Presidente López Portillo entre los equipos

mexicanos de futbol: Universidad Nacional Autónoma de México y Atlas de Guadalajara; dicho evento deportivo fue preparado por los entusiastas del futbol que bajo las siglas C.L.A.-S.A., organizaron todos los preparativos y la realización del mismo.

Una multitud de aficionados al deporte del balompié, compuesto por mexicanos-norteamericanos, quienes aplaudieron a los equipos que entraron al campo para esperar la presencia del Almirante Ricardo Cházaro Lara, quien llegó acompañado de la Señorita Turismo México, Judith Gracia González.

El Secretario de Marina, tuvo el honor de dar la tradicional primera patada al balón para dar inicio al evento deportivo. De tal forma se inició el juego del balompié, resultando vencedor en este encuentro el equipo de la Universidad Nacional Autónoma de México, a quien se le entregó la copa Presidente López Portillo.





**12 DE SEPTIEMBRE
19:00 HORAS**

CENA "AZTECA"

La noble y vigorosa Sociedad Mexicana de Chicago se distingue entre otros atributos por el entusiasmo y elegantes hechuras con que festeja año tras año los rituales cívicos de sus ancestros. Nadie fuera de México, organiza las Fiestas Patrias Mexicanas con tanto sentimiento y éxito trascendentes.

Cónsul de México
Carlos Darío Ojeda

Sobre la Avenida Michigan, en plena zona comercial, se yergue un monumental hotel, en el cual fue seleccionado un amplio y moderno salón de banquetes para más de 2,000 comensales en donde la cena "Banquete Azteca", fue servida para los integrantes de la numerosa Sociedad Mexicana-Norteamericana; todos los invitados se dieron cita a las 18:00 horas para presenciar la llegada de las autoridades y la participación del elenco artístico. Toda vez que fueron ocupados los lugares en la mesa de honor por la personalidad correspondiente, se dio inicio al desarrollo

J. Thomson Gobernador de Illinois

del programa. La bienvenida a los asistentes fue ofrecida en la mesa de honor por los conductores del programa que daban a conocer todos los detalles en los dos idiomas oficiales del evento (inglés-español) durante la primera hora se anunció a los presentes que el señor Gobernador James Thomson, del Estado de Illinois, hacía su llegada para saludar a los asistentes al "Banquete Azteca"; quien con un mensaje breve hizo patente el reconocimiento a la Sociedad Cívico-Mexicana por el esfuerzo y los nobles logros que persigue y que tan notablemente ha al-

canzado.

Al concluir su mensaje ante las cámaras de televisión y micrófonos de la radio local se trasladó al centro de la mesa de honor para saludar al representante oficial del Presidente de México, Almirante Ricardo Cházaro Lara, quien a nombre de los ahí presentes agradeció la atención de visitarlos en esa reunión.

El desarrollo del programa artístico fue intercalado con la entrega de diplomas y preseas a quienes durante más de doce años han hecho posible estas celebraciones, tanto a los patrocinadores como a los destacados mexicanos residentes en Chicago, quienes con su desinteresada colaboración, lograron el éxito de las mismas.

Al llegar el momento culminante, el señor Almirante Ricardo Cházaro Lara, leyó su discurso a los presentes, exhortándolos a continuar con su positiva labor, misma que abre las puertas del respeto y la dignidad en este gran país: los Estados Unidos de Norteamérica, y fortaleciendo los lazos patrióticos de quienes aún tienen familiares en México y siguen nutriendo su fervor patrio, tomando en cuenta el devenir histórico de la patria que nos



legaron los Héroos de México y que han llevado hasta nuestros días sus gobernantes; teniendo actualmente al Licenciado José López Portillo, como Presidente de los Mexicanos, de él para ustedes un saludo fraterno.

La coronación de su majestad Estela I como reina de las fiestas patrias se llevó a cabo por el Secretario de Marina de México, ante el aplauso y alegría de los asistentes.

La contagiante alegría de los ahí reunidos logró un ambiente de euforia y mexicanidad, la expectación y espera del número estelar en el programa, logró la satisfacción de la audiencia al escucharse al mexicanísimo mariachi que fue la tarjeta de presentación de la embajadora de la canción María de Lourdes, quien fuese invitada por el Almirante Cházaro Lara, para deleitar a todos los mexicanos-norteamericanos que cantaron con ella "MEXICO LINDO Y QUERIDO".

Después de una hora, la cantante María de Lourdes, logró la exaltación de la mexicanidad en cada uno de los ahí reunidos respondiéndole con un nutrido aplauso.

Después de cuatro horas de espectáculo total, el "Banquete Azteca" culminaba con júbilo y grato sabor mexicano.

**13 DE SEPTIEMBRE
09:00 HORAS
(DESAYUNO BANQUETE)**

Dentro de las actividades programadas a cumplir por el Representante Oficial del Presidente de México; se ofreció un desayuno en su honor en uno de los más elegantes salones de la mencionada ciudad, el aristocrático Hotel "Ritz Carlton".

El convivio fue organizado por las asociaciones: Cámara de Comercio e Industria Mexicana y Mexicano Americano de Chicago.



Después de servirse el desayuno hicieron uso de la palabra representantes de estas organizaciones, en la que manifestaron al Almirante Ricardo Cházaro Lara el esfuerzo que se hace dentro de las organizaciones, con la finalidad de dignificar al trabajador mexicano, quienes con la entrañable nostalgia de sus raíces mexicanas agradecieron el apoyo que a través de su política el Licenciado José López Portillo procura al fortalecimiento de estos grupos de mexicanos, que incansables laboran en beneficio propio y de la comunidad de tan digna ciudad como lo es Chi cago.

Por lo antes dicho y en reconocimiento a esta labor le fue entregada una placa al Almirante Ricardo Cházaro Lara por el señor Antonio Zurita, quien le pidió expresara a nombre de todos los allí representados, un saludo fraterno al primer mandatario, Licenciado José López Portillo.

Ante el aplauso de la concurrencia fueron recibidas estas palabras, sencilas pero de gran significado, por parte del Secretario de Marina, quien a nombre de nuestro Presidente respondió: "Todo cuanto ha sido demostrado por cada organización y sus valiosos elementos será (y fue),





informado al Presidente de los Estados Unidos Mexicanos”.

13 DE SEPTIEMBRE

13:00 HORAS

“CALLE VEINTISEIS”

En el centro del barrio mexicano de la ciudad de Chicago y por su calle principal, el día 13 de septiembre desfilaron en una muestra de mexicanidad, la comitiva oficial del Sr. Secretario de Marina, las autoridades Consulares y los dirigentes de las Asociaciones Cívicas y Mercantiles, que tienen tanto arraigo en este barriomexicano y su corazón, la Calle 26.



Las festividades conmemorativas por el Aniversario de la Independencia de México fueron una de las más lucidas, ya que el tono y sabor mexicano se manifestó desde el arreglo de la Calle 26 que se encontraba engalanada por la Bandera Tricolor, y la mayor concentración de mexicanos -norteamericanos que se mezclaban para aplaudir las muestras de espontaneidad y remembranza mexicana que llevaron todos los que participaron en el desfile, así como diversos grupos que sin ser mexicanos, se solidarizaron ante los organizadores y la comunidad para dar un mayor lucimiento a este gran desfile de la Calle 26.



Las agrupaciones comerciales, oficiales, así como particulares lograron un total de 100 carros alegóricos, bandas de guerra, bandas musicales, grupos folklóricos y la marcialidad de los grupos de seguridad mantuvieron la alegría y expectación de una concurrencia estimada en más de doscientas mil personas, que hicieron de este evento, uno de los más lucidos debido a la magnitud de sus participantes.

Este desfile fue organizado por la Asociación de Comerciantes de la Calle 26.

Es importante el hacer notar que por cada entidad federativa

mexicana se preparó un carro alegórico que lucía el nombre del Estado que le correspondía.

La Asociación de Charros de la ciudad de Chicago, haciendo gala de dominio sobre el equino, cabalgaron ante la concurrencia efectuando suertes charras, ejecutándolas una a una como el mejor de los charros mexicanos.

La participación de la mujer mexicana - norteamericana, en este desfile, se hizo notar al desfilar las jóvenes bellezas portando los trajes folklóricos de diversas partes de la República Mexicana; tanto en los carros alegóricos como acompañando a los grupos que desfilaron; la mujer de origen mexicano adornó con su gracia particular este desfile.

Toda esta actividad se cubrió en un marco de orden y disciplina para orgullo de los organizadores, integrantes de la Asociación de Comerciantes de la Calle 26. Al concluir este desfile, se ofreció un banquete por los anfitriones de este día a los integrantes de la comitiva oficial del señor Secretario de Marina de México, Almirante Ricardo Cházaro Lara.



14 DE SEPTIEMBRE
16:30 HORAS
"VISITA A LA ALCALDESA"

Siendo las 16:30 horas del día 14 de septiembre, en las oficinas de la Alcaldesa de Chicago, señora Jane Byrne, fue recibido el alto funcionario mexicano por la primera autoridad de esa ciudad.

Durante la amena charla que tuvo lugar en las oficinas de la Alcaldesa, ambos dirigentes tu-

vieron cambio de impresiones respecto a sus organizaciones correspondientes. Fueron notables los puntos en los cuales el C. Secretario de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara, expresó la honrosa representatividad que para esta ocasión fue designado por el Mandatario Mexicano. Concluyendo esta entrevista con un intercambio de regalos, el señor Almirante y Secretario de Marina de México, entregó un





rebozo mexicano a la Alcaldesa, quien a su vez correspondió poniendo en sus manos un libro (documento) sobre la trayectoria y actualidad de la ciudad de Chicago.

La señora Jane Byrne despidió al funcionario mexicano agradeciéndole su visita de cortesía.

15 DE SEPTIEMBRE 19:00 HORAS CEREMONIA DEL "GRITO" DE INDEPENDENCIA

En el Grant Park, de la ciudad de Chicago, se localiza entre dos vías importantes, Lake Shore Drive y Columbus Drive en este parque se encuentra "The Petrillo Music Shell", que es un auditorio al aire libre.

En este lugar, se dieron cita los mexicanos-norteamericanos, para asistir a la tradicional ceremonia del "Grito". Antes de las 18:00 horas, el auditorio tenía ya cubierta su capacidad y al igual que en México, los vendedores de objetos, quienes ofrecían banderitas, serpentinas, botones y cornetas, rodeaban a los espectadores que vestían sus galas mexicanas y que integraban cada uno de ellos, núcleos fami-

liares que felices gozaban de las espontáneas exclamaciones de los gritos de mexicanidad, vistiendo además sus trajes típicos, enormes sombreros, sarapes y jorongos; teniendo como factor predominante entre los ahí presentes, el espíritu mexicano que al menor incentivo, afloraba en todos ellos.

Por tener cubierta todas las entradas, la programación artística dio inicio a las 18:00 horas con artistas de la localidad; a las 19:00 horas el representante personal del Presidente de México, Secretario de Marina Almirante Ricardo Cházaro Lara, acompañado de las principales autoridades, Sociedades y Asociaciones de Organismos de la población mexicana-norteamericana, residentes en la ciudad de Chicago, así como del Cónsul General de México en esa localidad, señor Carlos Darío Ojeda, tomaron sus respectivos lugares para presidir el espectáculo que a cada número deparaba una sorpresa, y de la cual los espectadores se deleitaban y los fotógrafos registraban cada paso del acontecimiento, las cámaras de televisión se desplazaban para lograr las mejores tomas, mismas que quedarían registradas

en el videotape para su transmisión nacional a través de la cadena C.B.S., de la Unión Americana.

El Ballet Folklórico "Vicente Guerrero", llevado ex profeso desde México, inició su actuación con los cuadros pre-hispánicos, pasando a Veracruz y terminando con Jalisco, acompañado de mariachis para enmarcar al grupo musical de vocalistas oficiales de la Secretaría de Marina de México, alcanzándose el clímax del entusiasmo, marcándose las 22:56 horas, momentos en que el señor Almirante subió al estrado, en compañía de los representantes de todas las agrupaciones y de su comitiva.

Hizo una breve exhortación a la concurrencia, en donde se abandonó el tono solemne, para escuchar la voz de un mexicano que en tierras amigas, pero sin ser el suelo patrio en esta fecha tan significativa, recordaba a los Héroes de la Independencia Mexicana.

Los asistentes respondieron a cada uno de los nombres que escucharon y 20,000 personas asis-

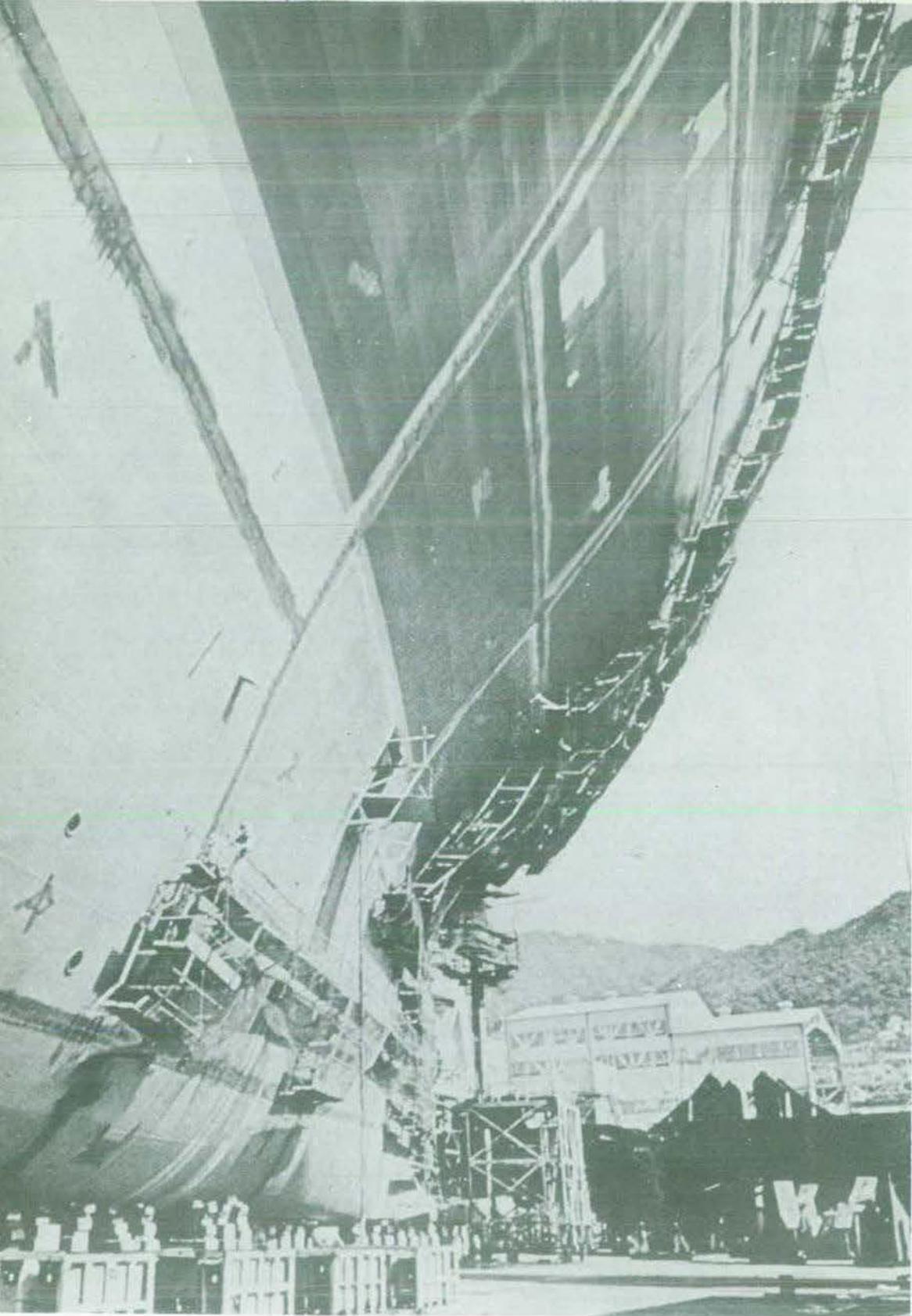


tentes portando la insignia patria mexicana (algunas de gran tamaño) enarboladas con el orgullo de su origen. En punto de las 11:00 horas, el señor Almirante Ricardo Cházaro Lara representante oficial del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, tomó la bandera tricolor, con el escudo del águila en su centro y asida fuertemente tomó el asta la ondeó ante los mexicanos - norteamericanos emitiendo un resonante "VIVA MEXICO" que tuvo la respuesta inmediata de los 20,000 asistentes que respondieron al unísono "VIVA MEXICO".

Todos de pie, abuelos, padres e hijos cantaron a la patria, a sus héroes y a los familiares que se quedaron en México. Entonando las estrofas del himno nacional todos los ahí presentes culminaban esos momentos esperados por todos: el tradicional "Grito" de libertad y esperanza por un porvenir que cumpla los anhelos del presente.

Notablemente emocionados los asistentes contagiaban, aún los que .. (Pasa a la PAG. 59)





**LA
NAVAL**



DE

CONSTRUCCIONES



El análisis de las interrelaciones medio-organización parte de la hipótesis de que la eficiencia y eficacia, crecen al aumentar el apoyo del medio a la organización y viceversa. Por lo tanto la eficacia y eficiencia potencial de la organización dependen en gran medida del fortalecimiento del proceso decisorio en la organización, detectando primero las señales del medio y segundo, anticipando los ajustes en la organización para responder a esas señales y desarrollar la capacidad de la Dirección para guiar el desarrollo de ese medio.

Existe por lo tanto una interrelación circular entre el nivel de efectividad de la organización y el nivel de coincidencias, o sea, entre las demandas del medio sobre la organización y los servicios que esta última ofrece.

Cuanto más correspondan los productos de la organización, tal como buques reparados y/o construidos, de las decisiones de la Dirección a objetivos deseados por el medio, por ejemplo la Armada de México, mayor será el apoyo de éste para la organización (Dirección General) y por lo tanto mayores serán las posibilidades de desarrollo y supervivencia de ésta, de la misma manera, cuanto menos correspondan los productos y servicios de la Dirección a los objetivos deseados por el medio (Armada de México) mayores serán las probabilidades de que éste actúe como obstaculizante del proceso decisorio de la organización.

En el binomio estímulo-respuesta que caracteriza la conceptualización sistemática de la Administración Pública, la Dirección General como parte de esta última, actúa como caja de conversión, transformando insumos en productos, esos insumos provienen de otros subsistemas de la sociedad tales como son los recursos humanos, financieros, materiales, científicos, tecnológicos, etc., para procesarlos o elaborarlos, la Dirección General tiene a su disposición mecanismos tales como los procesos administrativos por una parte y los sistemas operativos por la otra. Estos mecanismos interactúan internamente siendo gobernados por el proceso decisorio que antes de plasmarse en realidades concretas, es decir, antes de recorrer el camino entre la intención y la realización, atraviesa el medio interno y externo a la Dirección. En este medio el proceso decisorio es sometido a una serie de influencias que confrontan los objetivos de la Dirección con las expectativas del medio al cual sirve, esta confrontación

INDUSTRIA

EN LA

SECRETARIA

MARINA

II - PARTE

NAVALES

dará un signo positivo o negativo que determinará el apoyo u obstáculos que el medio dará a la Dirección, ahora bien, la naturaleza de los insumos es función de lo que hay en disponibilidad real o potencial dentro del medio de la tecnología a desplegar dentro del ámbito de la Dirección, que a su vez es función de la demanda de bienes y servicios del medio. No obstante la afirmación anterior, la naturaleza de los insumos disponibles condiciona la tecnología a emplear así como la calidad de los productos y servicios de la Dirección General.

Asimismo en el planteamiento que se hace de la organización de la Dirección General, ésta no puede desconocer por ningún motivo el peso de los grupos del medio que la circunda, sobre todo aquellos que detectan bases de poder (económico, financiero o político) aunque los mismos no respondan exactamente a los objetivos fundamentales de la Dirección, por lo tanto en nuestra organización se hace hincapié en la conciencia de los administradores (funcionarios de la Dirección) de que los objetivos propios deben ser confrontados con la del medio, seleccionando los más coincidentes a fin de obtener una actuación dinámica de poder en el ámbito de la promoción del desarrollo naval del país.

Mecanismos de conversión, éstos como ya se mencionó anteriormente se clasifican en: procesos administrativos y en sistemas operativos. A los primeros corresponde la planeación, organización, integración, dirección y la coordinación y control que son inherentes al desarrollo de las actividades de todos los órganos de la Dirección.

La realización de estos procesos ocurre en una red de interrelaciones recíprocas que obliga a poner en actividad a todos en cuanto se inicia la ejecución de algunos de ellos. Por ejemplo, para desarrollar el proceso de planeación se deben poner antes en funcionamiento los procesos de organización, integración, dirección, coordinación y control.

En cuanto a los sistemas operativos (compras, recursos humanos, etc.) puede señalarse otro tanto, todos actúan recíprocamente, valiéndose para sus fines de los procesos administrativos.

La administración de materiales requiere, por ejemplo, de ser planeada, organizada, integrada, dirigida y controlada.

La suma de los sistemas operativos que han pasado por los procesos administrativos da lugar a lo que se conoce como mecanismo de conversión que absorben y transforman los insumos. Los sistemas operativos constituyen el apoyo a las actividades sustantivas de la Dirección a toda esta red de interdependencias entre procesos administra-

tivos y sistemas operativos se superponen los sistemas sustantivos que optimizan el esquema sistemático de la Dirección en su conjunto, que para el logro de sus fines es gobernado por las siguientes premisas:

1a. Atención preferente a los fines sustantivos (investigación y diseño naval, reparación y construcción naval).

2a. Proceso decisorio integrado contra decisiones aisladas.

3a. Determinación precisa de las interdependencias entre los diferentes sistemas mencionados (administrativos, operativos y sustantivos).

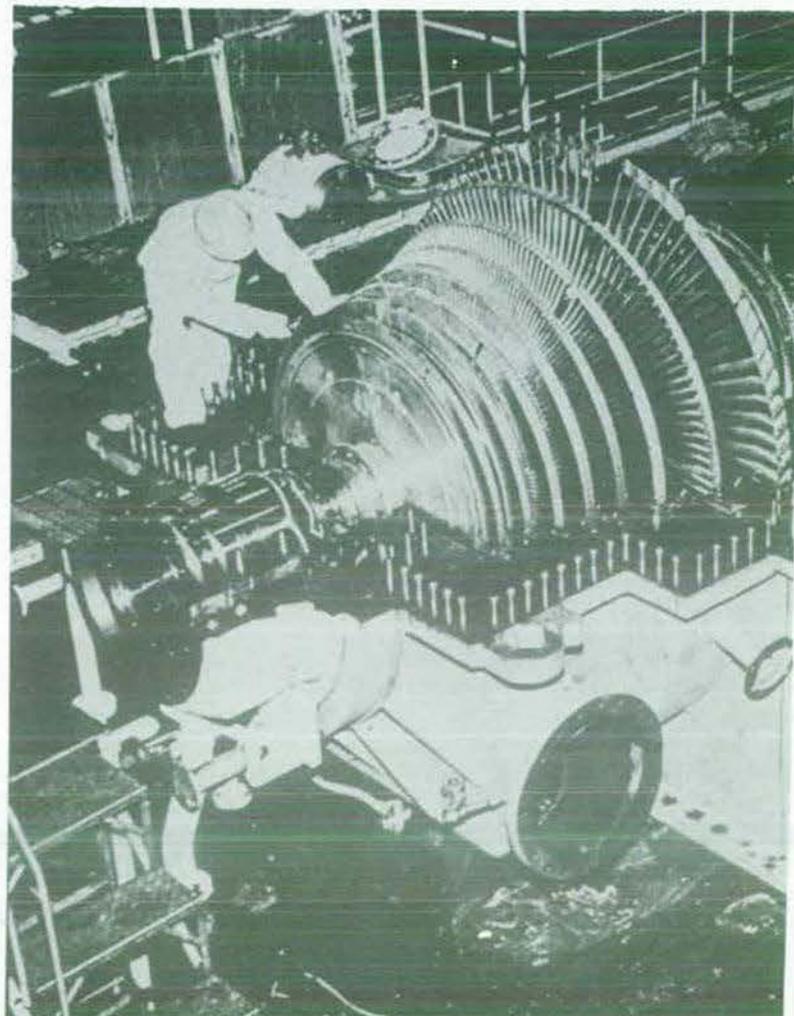
4a. Compartibilización de fines y objetivos (de los sistemas y subsistemas de la Dirección).

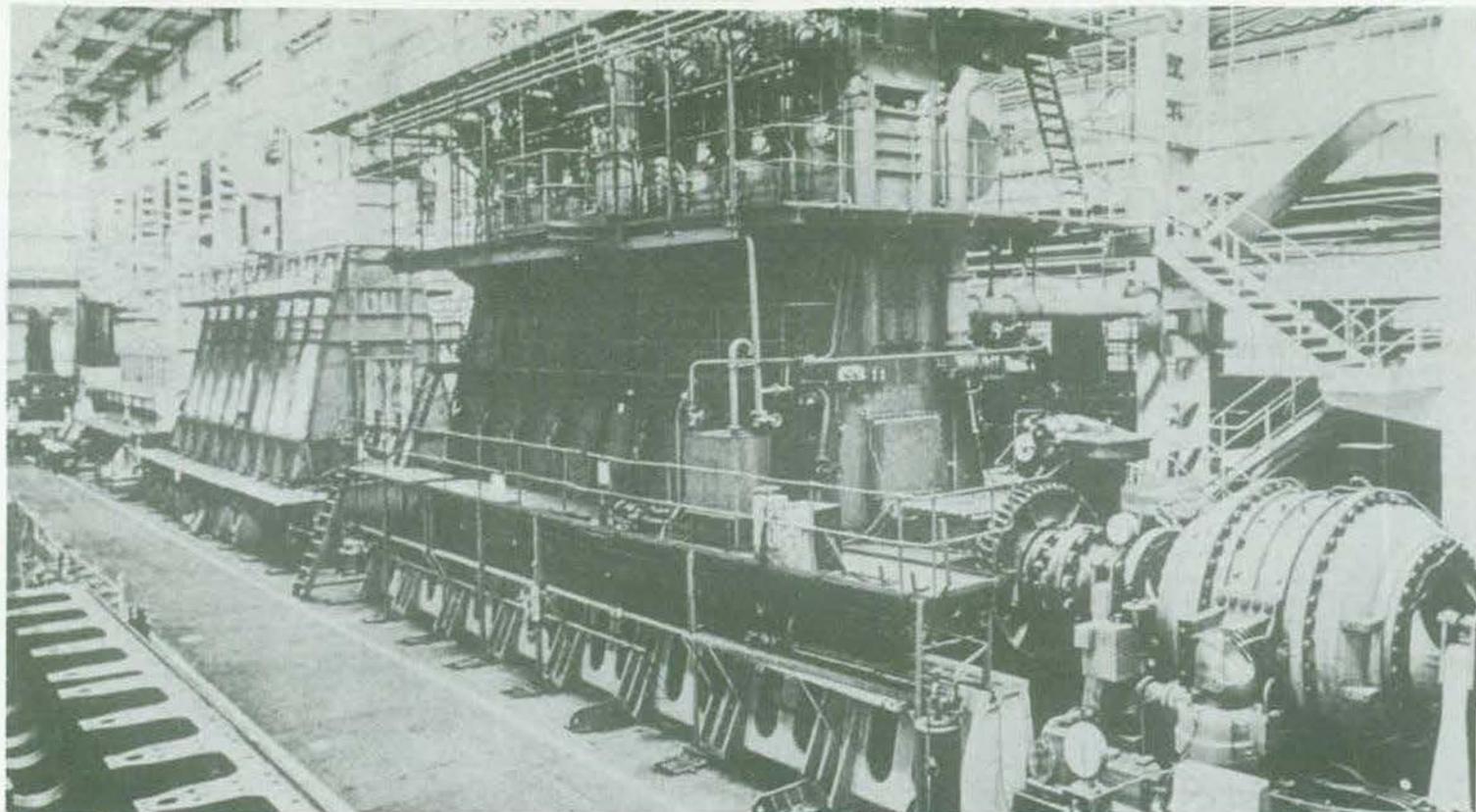
5a. Orientación al desarrollo (nacional y en particular el de la Industria Naval).

6a. Orientación al cambio (dinámica de desarrollo educativo del personal para mejorar sus tendencias hacia el trabajo).

PROCESO DECISORIO:

Este constituye la serie de acciones u operaciones de ocurrencia sistemática dentro de la Dirección, que se dirigen hacia el logro de un resultado particular y que tiene lugar como producto o expresión dentro de cada uno de los diversos sistemas y procesos.





PRODUCTO O SALIDA DEL SISTEMA:

El producto de la Dirección (buques reparados y/o construidos) es la consecuencia de las acciones desencadenadas por el proceso decisorio.

Tanto la calidad como la cantidad de los productos comparados con los señalados en lo programado, representan una fuente de información que retroalimenta al medio y a los mecanismos de conversión, para producir la conversión del sistema en su conjunto.

Con los conceptos del modelo sistemático señalado y con el modelo teórico de la ingeniería del buque que a continuación describe, se levantó el andamiaje de la organización de la Dirección General que corresponde definitivamente a una dinámica y constante expectativa analítica del medio para corresponder con bienes y servicios de la calidad y cantidad que ésta demanda.

La producción naval se basa en la planeación, celeridad y uniformidad, antes de que cualquier elemento sea incorporado a un buque, más aún antes de que dicho elemento se ponga en movimiento en un astillero, deberá ser calculada la cantidad, la calidad y la función de todos los componentes del buque, desde la primera placa de acero hasta el último litro de pintura. Esta aseveración resalta la importancia que en esta industria tiene la planeación, cabe hacer resaltar que simplemente para hacer los planos de un nuevo diseño se requieren aproximadamente 150,000 horas-hombre ya que del diseño y de los planos y cálculos detallados parten todas las instrucciones que mueven a los hombres y máquinas de un astillero.

Las actividades de cálculo y diseño son con-

ceptuadas en lo que se ha denominado **Ingeniería del buque** esto es, el arte de aplicar los conocimientos científicos al diseño, proyecto y construcción de un buque que agrupa diferentes ramas de la Ingeniería, de aplicación especializada, avocadas a las condiciones y requerimientos característicos del barco cuyas características principales son:

Navegabilidad, resistencia estructural, seguridad, habitabilidad y en el caso de los buques de guerra la definición específica de la o las misiones a cumplir, para efecto de los cálculos estructurales para la instalación de los diferentes sistemas de armas a bordo.

El desarrollo de la Ingeniería del buque se compone de las siguientes etapas:

1. Proyecto o diseño básico
2. Desarrollo de la Ingeniería detallada de diseño
3. Preparación del trabajo o Ingeniería de producción
4. Ingeniería de campo.

Proyecto o diseño básico. Son los estudios necesarios para concebir el barco, que comprenden los conceptos de resistencia a la propulsión, líneas de forma, coeficiente de forma, dimensiones principales, cálculos hidrostáticos, capacidades preliminares y resistencia estructural general.

Desarrollo de la ingeniería detallada de diseño. Consiste en la definición detallada de la estructura, distribución de placas de acero, diagramas de tuberías e instalaciones eléctricas; selección, localización e instalación de la maquinaria,

equipos, alojamientos y servicios generales.

Preparación del trabajo o ingeniería de producción. Si bien las etapas anteriores determinan cómo es el buque, en ésta se define cómo se va a fabricar, incluyendo la metodología de la construcción. Esto considera la elaboración de toda la información técnica ejecutiva, en cuanto al número de bloques que la compondrán, con qué sistema habrán de fabricarse, cuál será el contenido de cada uno de ellos, la metodología más adecuada para el ensamble de los mismos así como de las maquinarias e instalaciones y recubrimientos finales.

Ingeniería de campo. Efectúa las modificaciones necesarias durante la construcción del buque; desarrolla cálculos finales de flotación y estabilidad y presta servicios durante la construcción y entrega de la nave terminada.

Para efectos de referencia de los diferentes componentes del buque, se ha establecido a nivel internacional una división conceptual para la construcción del mismo que consiste en:

- Casco
- Sistema propulsor
- Alistamiento.

Casco. Comprende todo el acero que cubre y estructura el barco.

Sistema propulsor. Comprende al motor propulsor, su equipo auxiliar, sistema de ejes y hélices.

Alistamiento. Incluye toda la maquinaria (a excepción de la del sistema propulsor), instala-

ciones eléctricas y electrónicas, sistemas de tuberías, accesorios y alojamientos.

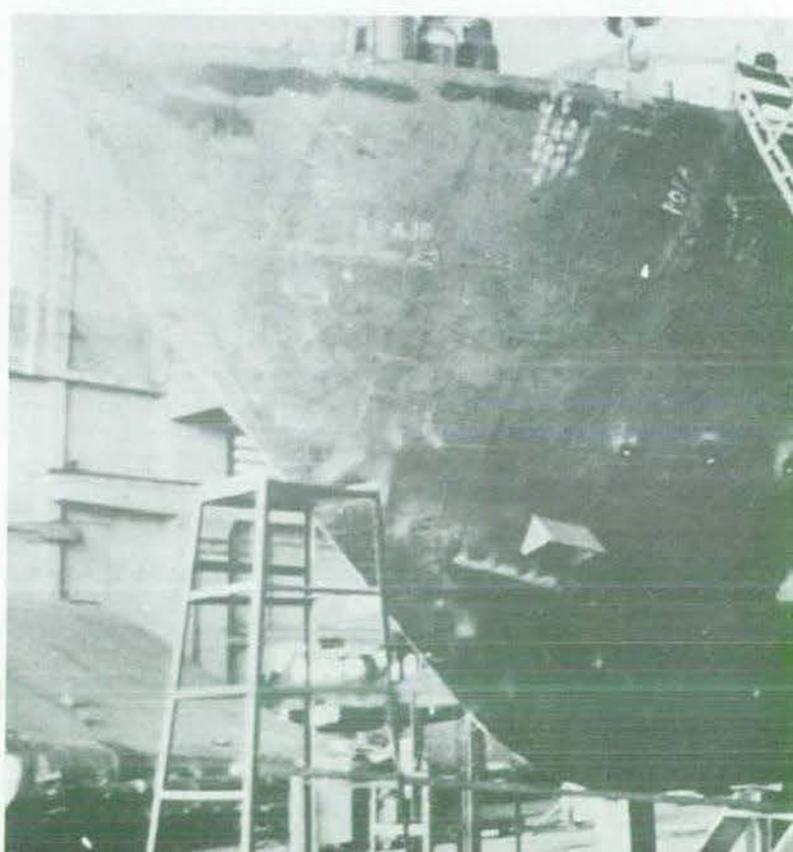
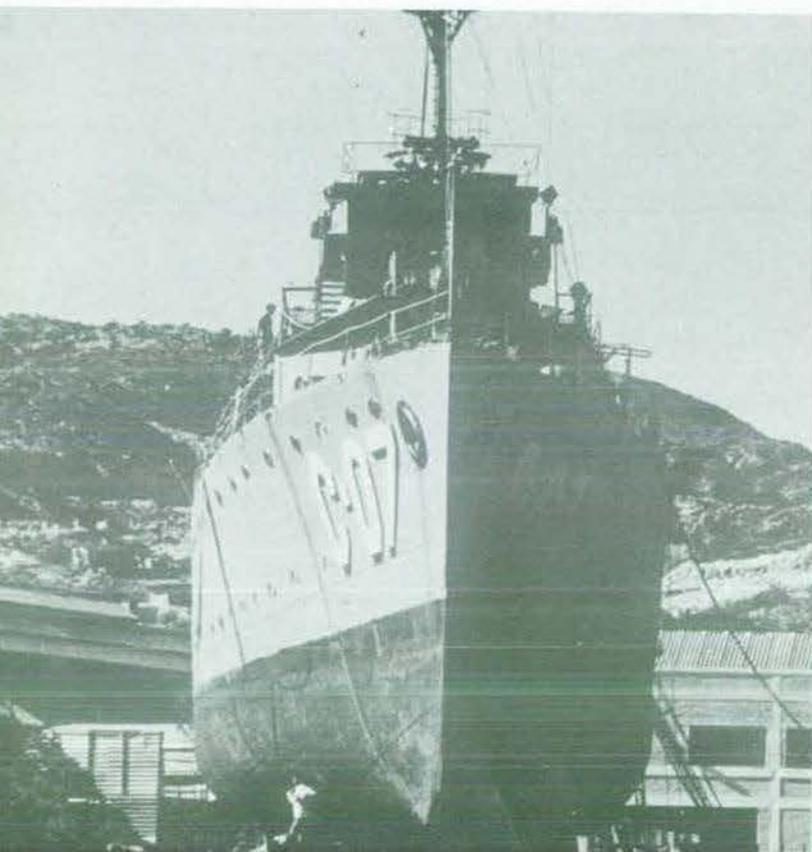
Habiendo sido ya con lo anteriormente dicho, descrito el marco teórico para diseñar la organización actual de la Dirección General, se partió de un diagnóstico del funcionamiento de la misma y de los astilleros y centros de reparación naval, para encontrar coincidencias y divergencias que permitirán una más fácil implantación de la estructura orgánica que se eligiera.

DIRECCION GENERAL DE CONSTRUCCION DE OBRAS Y DE DRAGADO

Con fundamento en el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, el cual asigna la competencia de la Secretaría de Marina, y en especial los incisos:

IX. Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias que requiera la Armada; y XV. Asesorar militarmente a los proyectos de construcción de toda clase de vías generales de comunicación por agua y sus partes integrantes; la Secretaría de Marina cuenta con la Dirección General de Construcción de Obras y de Dragado para el despacho de tales asuntos.

El objetivo de la Dirección es planear, diseñar y ejecutar la construcción y mantenimiento de la infraestructura naval necesaria para que la Secretaría de Marina desarrolle el Poder Naval de la Nación y tome parte en la integración del Poder Marítimo para incorporar el mar en el proceso del desarrollo nacional. (Trabajo inédito. Cap. Nav. Mario Santos Camal. La Administración



La situación geopolítica de México en el mundo con una extensión costera de 10,143 kilómetros que lo sitúa en el noveno lugar mundial entre 130 estados costeros (Nuestros Mares. Condición Jurídica y Recursos Económicos. Ensayo Secretaría de Marina, 10. de junio de 1981. México, D. F. Página 68), orienta el Alto Mando a poner especial énfasis en la construcción y mantenimiento de instalaciones navales a lo largo de ambos litorales e islas. Estas instalaciones navales son vitales para la seguridad nacional porque representan parte de la infraestructura de la Defensa Marítima.

Otro factor relevante en la política de la construcción y mantenimiento de instalaciones y bases navales, es la adopción por nuestro país de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva el 6 de junio de 1976, lo cual aumenta a 2 946 825 kilómetros cuadrados la superficie donde la Secretaría de Marina debe ejercer la soberanía sobre los recursos marítimos renovables y no renovables, que existan en la zona.

El reto de la vigilancia por la Armada de México, en la Zona Económica Exclusiva en un área mayor que la superficie terrestre, urge a una modernización y construcción de la infraestructura naval que pueda responder al incremento del volumen de las operaciones navales efectuadas por unidades de superficie, aéreas y de infantería de marina.

El apoyo logístico que demanda el desarrollo eficiente de las operaciones navales requiere de la construcción y mantenimiento de instalaciones como oficinas administrativas para los mandos respectivos, cuarteles de infantería, almacenes, talleres, astilleros, diques, varaderos, hospitales, conjuntos habitacionales, caminos de acceso a zonas navales, aeropistas, helipuertos, torres de control, escuelas, baterías para la defensa de costas, estaciones de radio y radar y otras instalaciones logísticas que requieren la operación de las diversas entidades que integran la Secretaría de Marina y en especial de la Armada de México.

Las dos principales misiones de la Dirección General de Construcción de Obras y de Dragado son:

Construir y conservar las obras para defensa de las costas.

Construir y conservar las instalaciones navales.

En la corta existencia de operación de la Dirección, ésta ha cumplido con sus misiones, con la ejecución de obras y/o reparaciones de instalaciones de las diversas dependencias de la Secretaría de Marina.

Así, se han construido obras para el servicio de comunicaciones navales, servicios médicos, construcciones navales, oceanografía, y para la Armada de México. Estas obras y las reparaciones han sido realizadas a lo largo de ambos litorales nacionales e incluso en las Islas en el Océano Pacífico, Golfo de México y Mar Caribe.

Ejemplos de obras para comunicaciones navales son: las estaciones de radio construidas en 1978 en Isla Guadalupe e Isla Cedros, B.C.N., Cayo Arenas, Camp., Isla Pérez, Yuc., y en 1979 la estación de radio en Cayo Arenas, Camp. Asimismo se reconstruyó la estación de radio en Isla Triángulos, Camp. en 1978.

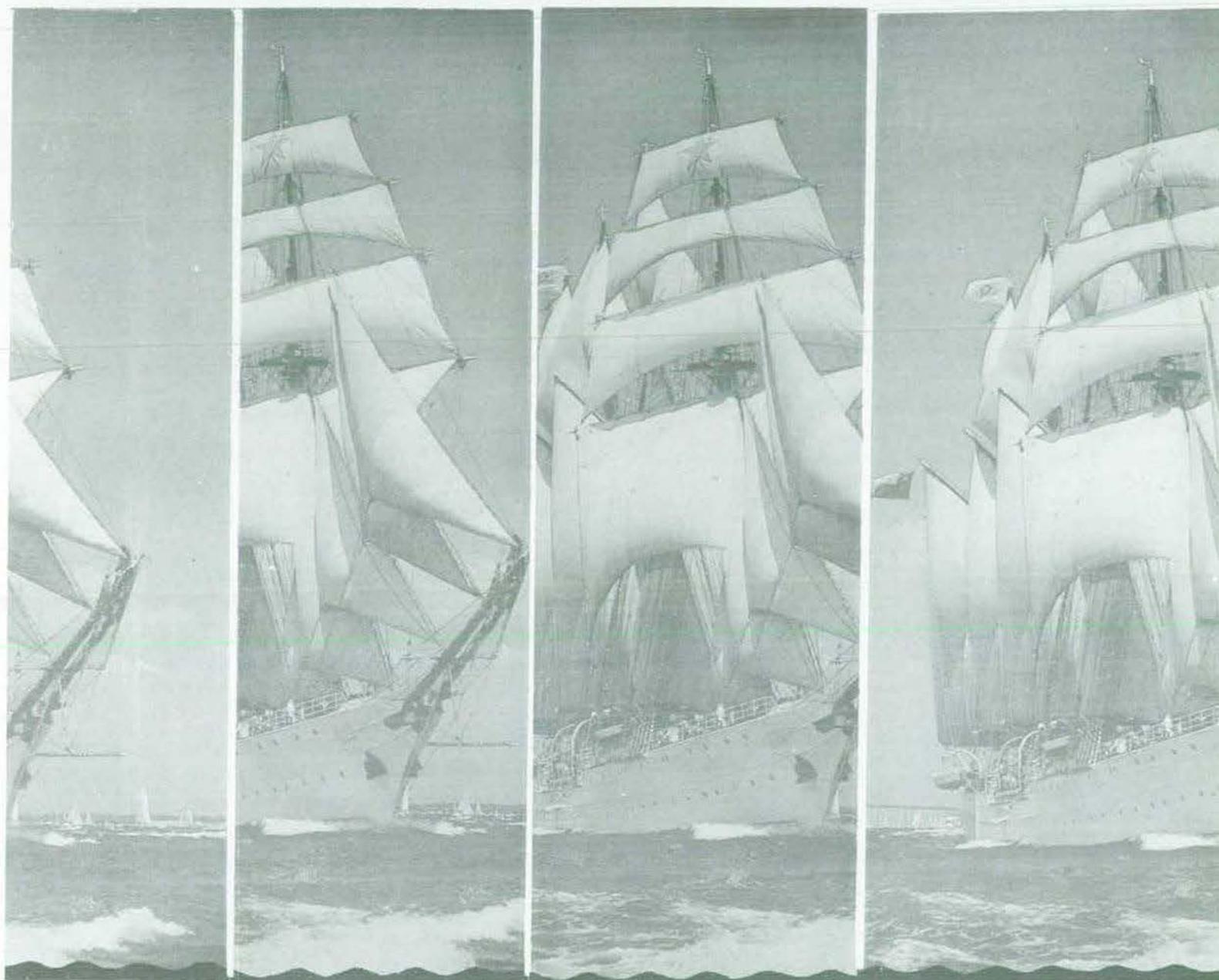
Algunas obras para los servicios médicos son la construcción de un hospital en Isla Mujeres, Q.R. en 1978, y una enfermería en Chetumal, Q.R. en 1980. Se encuentran en proceso de construcción los hospitales de Tampico y Mazatlán y las enfermerías de Ciudad del Carmen y Puerto Madero.

Obras para construcciones navales han sido la reparación del Varadero Nacional en Guaymas, Son., y la reparación de la plataforma del sincroelevador en Salina Cruz, Oax., ambas obras hechas en 1979.

Las obras para la Armada de México que es la Institución Militar a través de la cual ejerce la soberanía nacional en el mar territorial y mar patrimonial son variadas en su naturaleza. Así, la primer base aeronaval en ultramar fue terminada en 1979 (Pasa a la PAG. 59)



LEVEN A N G L A S



VIDA A BORDO DE

Las condiciones de vida a bordo de uno de estos grandes veleros apenas cambiaron entre el siglo XVII y el final de las armadas a vela. En todos los aspectos la vida a bordo era precaria y llena de incertidumbre e incomodidad. Quienes se encontraban a bordo ponían ciegamente su fe en el capricho de los elementos. Los viajes eran largos, arduos y cargados de peligros. Los navegantes estaban a merced de los vientos sin saber nunca cuándo podrían zarpar y mucho menos cuándo

arribar; una travesía podía durar el doble de su tiempo normal o aún más, según las condiciones meteorológicas. Las cartas y los instrumentos de navegación sólo daban indicaciones muy aproximadas y su evolución fue muy lenta. Los movimientos del buque dificultaban las lecturas y los errores hacían variar las distancias a más de cien millas.

Los navegantes tenían muy poco control si es que tenían alguno, sobre el zarpe o el arribo; los

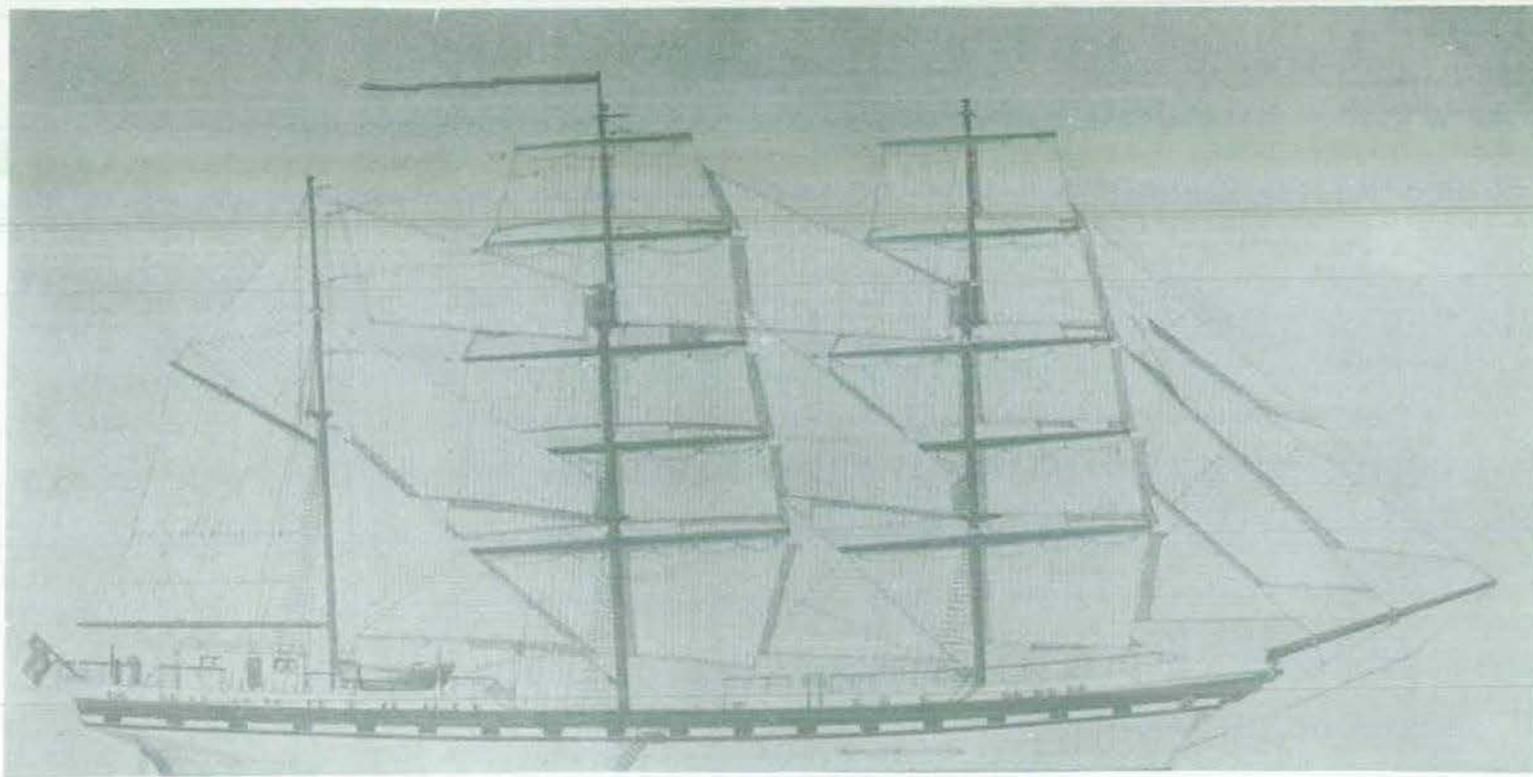


LOS GRANDES VELEROS

vientos y las corrientes dictaban las derrotas marítimas reales que debían ser seguidas casi con la misma exactitud que las terrestres y de las que era difícil y hasta peligroso separarse. Para ir desde Europa a las Antillas y regresar, era necesario hacer un círculo completo por el Atlántico Norte. En el viaje de ida, los buques tenían que ir a buscar los alisios en las proximidades de las Azores, de vuelta remontaban las costas americanas a veces hasta Terranova, con objeto de aco-

gerse a los vientos reinantes del oeste hacia Europa. Un viaje a la India, precisaba primero acercarse a las costas de Brasil, desde donde los alisios les ayudaban a remontar el Cabo de Buena Esperanza después del cual los monzones les acompañaban al norte para cruzar el Océano Indico.

La navegación venía gobernada estrictamente por el calendario: había que evitar a toda costa los duros temporales que soplaban en ciertas regiones durante determinadas épocas del año; por



BUQUE ESCUELA A VELA PARA LA H. ESCUELA NAVAL

ESLORA TOTAL:	79.8 mts.	PUESTA DE QUILLA:	JULIO 1981
MANGA DE TRAZADO:	14.5 mts.	ASTILLERO CONSTRUCTOR:	ASTILLEROS Y TALLERES CELAYA, S.A.
PUNTAL:	9.8 mt.	PROPIETARIO:	ARMADA DE MEXICO

ejemplo, en el Cabo de Buena Esperanza, entre mayo y junio. Para ir a la India, los capitanes tenían que calcular su llegada al Océano Indico entre mayo y octubre cuando los monzones soplan del sur; y salir para Europa entre noviembre y febrero cuando el monzón bajaba del norte. Si se perdía el monzón, el buque quedaba al paíro durante varios meses. La salida en la época exacta del cambio sólo se intentó experimentalmente un poco antes de la Revolución Francesa, pero estos viajes se consideraban como una proeza heroica.

Hasta el siglo XVII, la navegación seguía métodos poco científicos y los primeros navegantes sólo tenían a su disposición instrumentos rudimentarios.

El progreso en la elaboración de las cartas y en los conocimientos marítimos en general quedaba frustrado por las actitudes propias de la época. Durante muchísimos años, los marinos y los eruditos trabajaban separados y en las líneas totalmente aparte los navegantes seguían sus propias ideas para bien o para mal. Conservadores de convicción y albergando ciertos sentimientos celosos, tenían tendencia a despreciar las teorías de los astrónomos y matemáticos. Las mejoras y avances que sugerían tropezaban a menudo con la indiferencia, e incluso con la oposición. Estas

actitudes no empezaron a desaparecer hasta mediados del siglo XVIII, época en que muchos de los oficiales habían tenido ocasión de someterse a una enseñanza técnica antes de recibir sus despachos.

Otro factor que retrasó el progreso fue la rivalidad patriótica que incitó a cada país a rodear sus descubrimientos del secreto más estricto.

Esto dio lugar a acaloradas disputas entre los antiguos y los modernistas, pero, gradualmente fueron aceptados los puntos de vista de estos últimos. La formación de bibliotecas de mapas costeros y cartas en Francia en el año 1720 y en Inglaterra y Holanda en 1740, estimuló la investigación, haciendo posible catalogar y centralizar la información y, como resultado, dibujar cartas un poco más exactas; sin embargo, poco fue el progreso que en este sentido se logró hasta el siglo XIX.

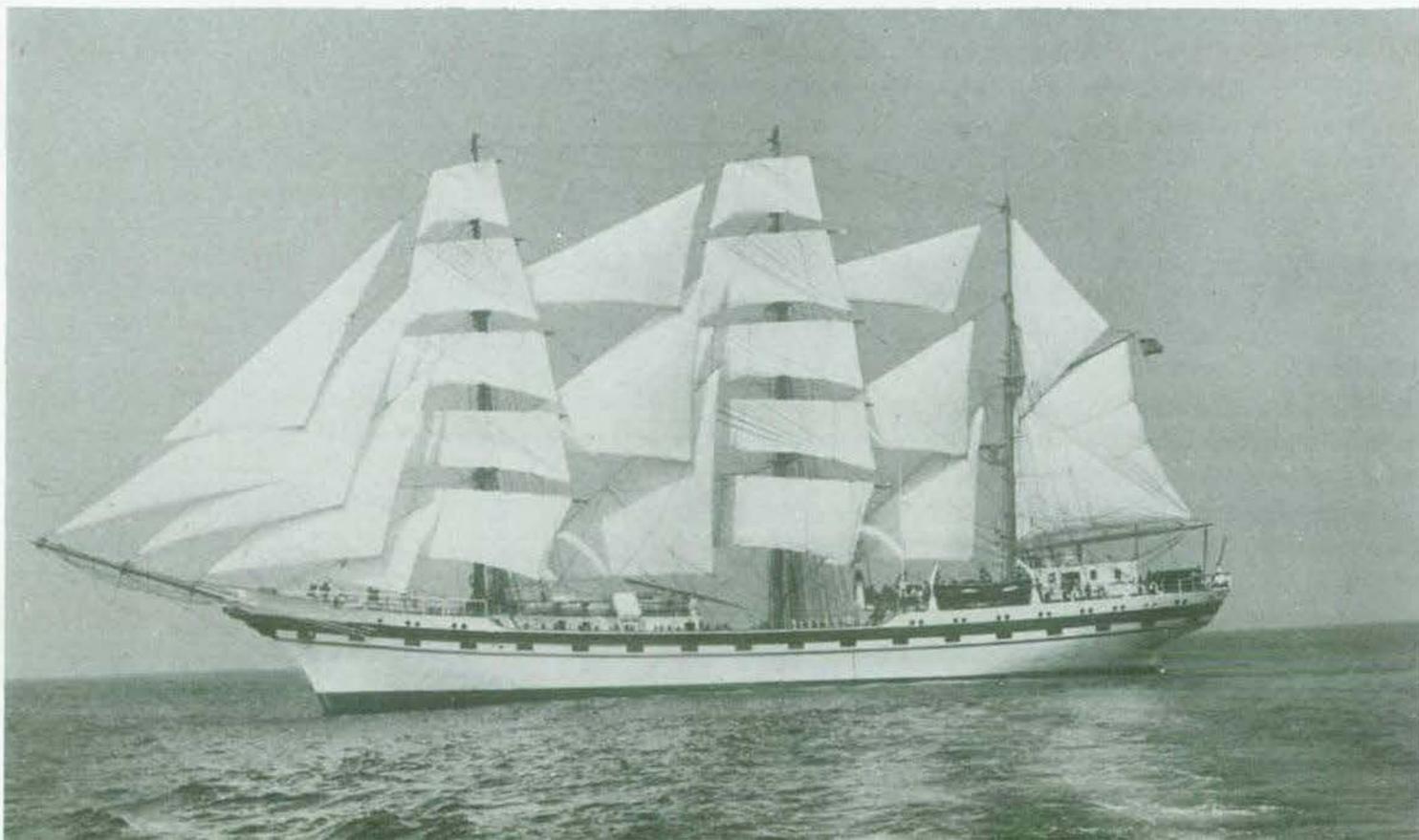
La falta de exactitud en la elaboración de cartas era directamente atribuible a la inexactitud de los instrumentos de navegación. Únicamente en el siglo XVIII hubo algunos esfuerzos serios para mejorar su rendimiento. El compás de gobierno, una aguja magnética montada sobre un pivote central y girando sobre una rosa, apenas había cambiado desde el siglo XVI, a la vez que el — cuadrante, inventado por John Davis (1550-1605)

para calcular la latitud, continuaba en uso en 1750, John Hadley (1682-1744) perfeccionó el cuadrante y alrededor de 1750, apareció el sextante que permitió estimaciones mucho más exactas de las alturas del sol y de la luna, así como el cálculo de latitud.

A pesar de todo, se encontraron muchas dificultades en la determinación de la longitud, puesto que precisaba de relojes de exactitud extrema y con una variación absolutamente regular y que no sufriera perturbaciones por causa de los movimientos del buque. En 1714 el Gobierno Británico ofreció una recompensa de 80,000 libras al que inventara un instrumento capaz de determinar la longitud con un error máximo de treinta millas náuticas al final de un viaje de seis semanas. Alrededor de 1760, un carpintero de Yorkshire, llamado John Harrison (1693-1776), logró resultados satisfactorios al construir un cronómetro bastante bueno, que fue el primer reloj preparado para contrarrestar los cambios de temperatura por medio de una compensación restringida, que alteraba la longitud efectiva del muelle del regulador proporcionalmente a la extensión o contracción producida por las variaciones de temperatura, a pesar de que sólo se diferenció en un minuto y cincuenta y cuatro segundos de la hora exacta en 147 días, el cronómetro de Harrison —que dicho sea de paso ganó el premio aunque no entero— era complicado, costoso y poco práctico. En 1765, Julien Le Roy, de París (1686-1759), trabajando en estrecha colaboración con un relojero suizo Fernando Berthoud inventó y



construyó un reloj marino que, de forma primitiva, incluía prácticamente todas las características esenciales del cronómetro moderno; su mecanismo estaba suspendido de modo que permanecía horizontal cualquiera que fuera la inclinación del buque, y, en lugar del muelle espiral y escape de palanca del reloj ordinario, tenía un muelle helicoidal, y un escape de resorte mecánicamente superior a los empleados en aquel tiempo. Estos cronómetros se probaron perfectamente, a partir de 1766, en un número de viajes y entre éstos, el más conocido es el de la fragata Isis que entre 1768 y 1769, hizo un largo viaje por el Atlántico. Los resultados de estas experiencias fueron muy alentadores, a pesar de que el nuevo invento, al ser muy costoso, no se adoptó de modo general





en las marinas mercantes de todo el mundo sino mucho tiempo después.

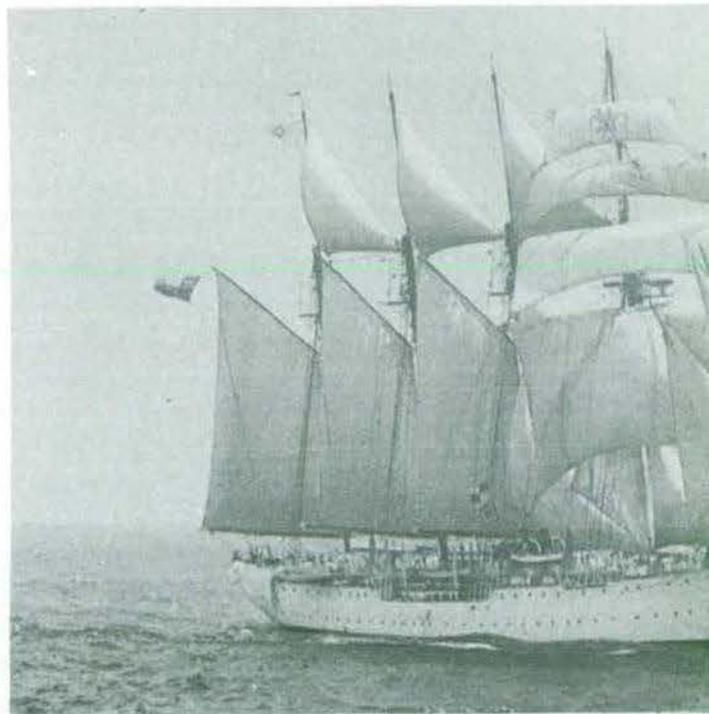
Otro de los problemas era la velocidad del buque, la cual se medía con la corredera, cuya introducción data de finales del siglo XVI y siguió siendo el instrumento corriente durante los siguientes cien años. En conjunto, la navegación siguió siendo un arte en lugar de una ciencia, hasta la última parte del siglo XVIII.

A pesar de los cuidados que se tenían en su construcción, los buques de madera continuaban siendo frágiles y estaban constantemente expuestos a contratiempos y averías de todas clases, particularmente en su arboladura. Los palos y las vergas se rendían frecuentemente si el viento refrescaba de pronto; los cascos estaban sujetos a grandes esfuerzos y era muy corriente que los empalmes se abrieran de forma que la estanqueidad del buque al agua de mar o de la lluvia alcanzara un estado que no merecía confianza. Después de unas semanas de navegación, la mayor parte de los buques se encontraban en malas condiciones, con los palos agrietados o desgastados por el rozamiento, y se aguantaban gracias a reparaciones provisionales. Las tablas del casco se abrían y se producían vías de agua que hacían necesario entrar a puerto a toda prisa; no era raro que un buque llegara a su puerto de destino en condiciones tales que le era imposible emprender el viaje de regreso y tenía que ser desguazado ahí; los naufragios eran frecuentes tanto en los viajes de altura como en los costeros.

En estas circunstancias, un viaje por mar con anterioridad al siglo XIX continuaba siendo,

una aventura llena de sorpresas, a veces fantásticas y, a menudo, trágicas.

Hasta mediados del siglo XIX, los peligros acechaban por cualquier parte, incluso en tiempo de paz, a pesar de que, de todas maneras, la paz sólo se mantenía en teoría. Los bárbaros, los griegos, los malayos y los chinos pirateaban incesantemente por el Mediterráneo, las Indias Occidentales, el Océano Indico y los Mares de China, y a ellos se unía un gran número de desertores de las flotas europeas atraídos por la fortuna. La inquietud política que siguió a la emancipación de las colonias españolas de América supuso la renovación de la piratería en aquellas aguas. En 1826 y sólo en los meses de junio, julio y agosto, veinte buques informaron al Lloyd's de haber sido víctimas de actos de piratería en varias zonas; por causa de su tamaño e inadecuados medios de de-



fensa, las embarcaciones empleadas en los tráficos costeros eran especialmente vulnerables a estos ataques predadores, aunque los buques de altura tampoco se veían libres de correr la misma suerte.

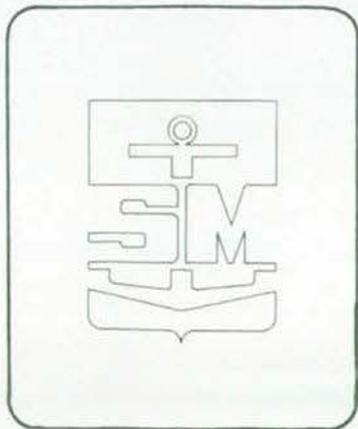
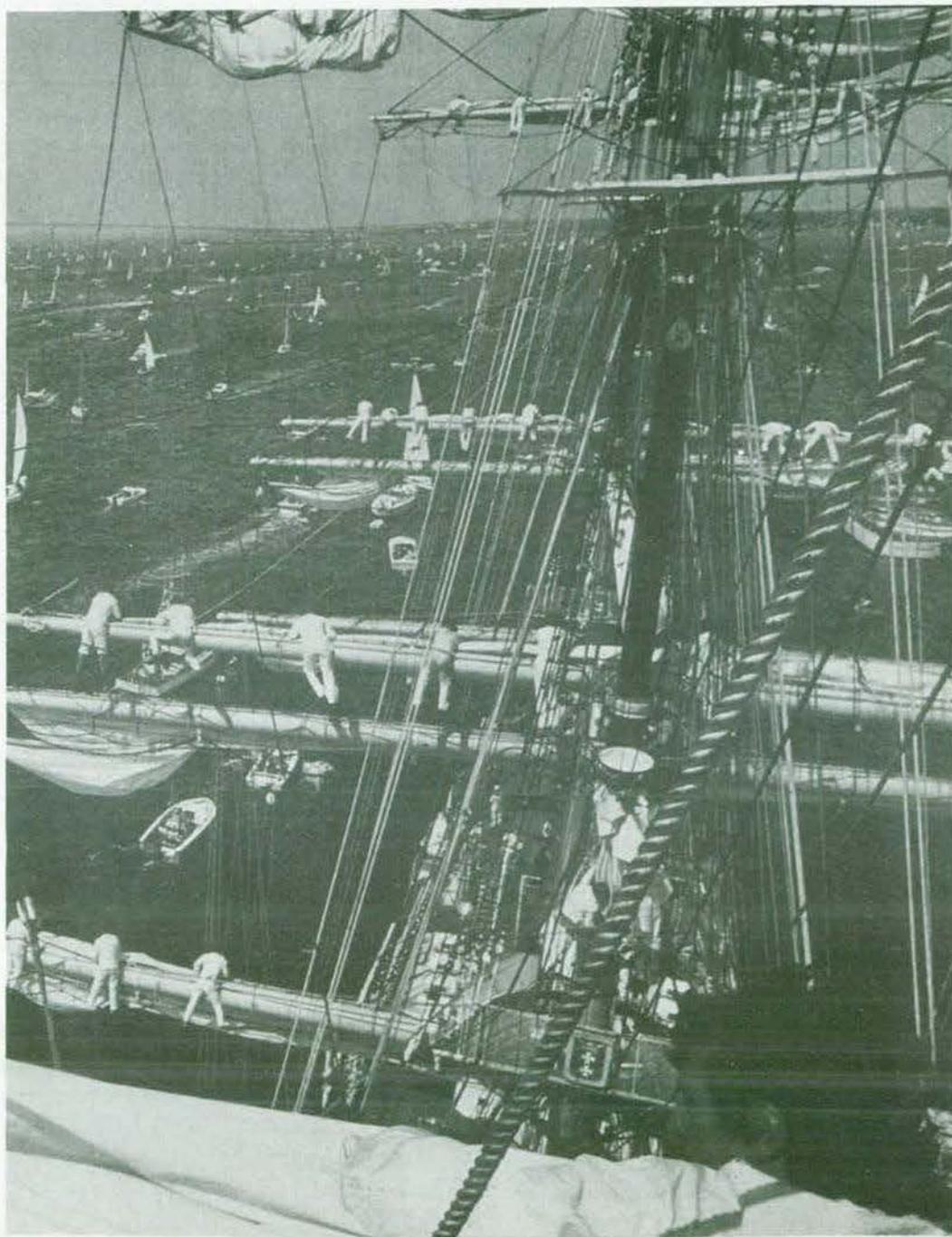
A pesar de todos estos peligros y dificultades, o quizás por causa de ellos, los marinos encontraban siempre medios para distraerse a bordo, puesto que, en aquella época, la navegación resultaba a veces muy monótona. Cuando el viento era bueno y entablado, como en mitad del Atlántico al navegar por la zona de los alisios, las velas necesitaban pocas atenciones y los cambios necesarios de rumbo se podían hacer desde cubierta o desde las coras. Cuando amenazaban las tormentas y había que reducir superficie de velamen, la tripulación tenía que subir descalza a los palos, gatear

por los marchapiés colocados debajo de las vergas y aferrar las velas; estas maniobras eran extremadamente difíciles y exigían gran agilidad y fuerza cuando la lona se ponía tiesa por causa de la lluvia y del viento. Algo parecido sucedía con las anclas que, en un buque grande, llegaban a pesar tres toneladas; el trabajo en el cabrestante no era para hombres débiles. Pero había también momentos más tranquilos que, gradualmente, adquirieron el carácter marineramente pintoresco y tradicional; el castillo era a bordo —la plaza del pueblo— y el lugar de reunión de los libres de servicio; aquí se intercambiaban los últimos chismes, cuentos y charlatanerías mientras los marineros encendían las pipas con la mecha que un centinela guardaba celosamente, ya que el riesgo de incendio era permanente y estaba prohibido fumar en cualquier parte salvo en la cubierta superior. Este boletín de noticias diarios de la vida a bordo

y que debió tener su colorido llegó a llamarse la Gaceta de la Mecha.

Se organizaban juegos en donde los marineros competían en destreza y habilidad unos con otros; los juegos de azar en los que interviniera el dinero estaban prohibidos de acuerdo con las ordenanzas, a pesar de lo cual se jugaba frecuentemente; en los buques grandes, incluso se embarcaba a unos cuantos músicos y así. Bougainville en su viaje alrededor del mundo enroló a dos músicos que tocaban el oboe y daban conciertos de música para bailar.

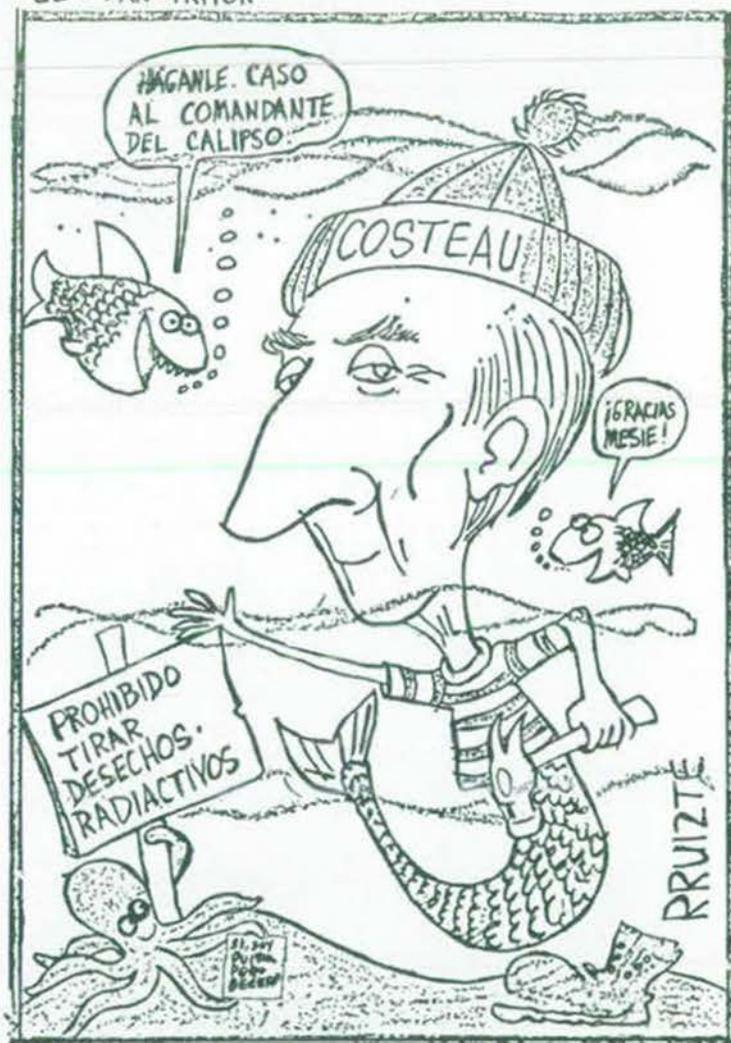
Formado por una vida dura y peligrosa, el marineramente de aquella época era de carácter fuerte, capaz de hechos asombrosos de fuerza y resistencia y hábil para librarse por sí mismo, con gran valentía, de las situaciones más peligrosas. Templaba su carácter y lo conformaba como un hombre de mar.





MARINERO A LA MAR

EL GRAN TRITÓN



Publicada en "El Rotativo"



FRASES DE ULTRAMAR



Ley de Harvard: "Bajo las condiciones más rigurosamente controladas de presión, temperatura, volumen, humedad y otras variables, el organismo hará lo que le dé la real gana".

— A. S. Sussman

"Hay que aspirar a dos cosas en la vida; primero, a obtener lo que uno quiere; y después, a disfrutar. Sólo los más sabios consiguen esto último"

— L. Smith

LA EPOPEYA OLVIDADA

BLOQUEO Y CAPITULACION DEL CASTILLO DE SAN JUAN DE ULUA (1821 - 1825)

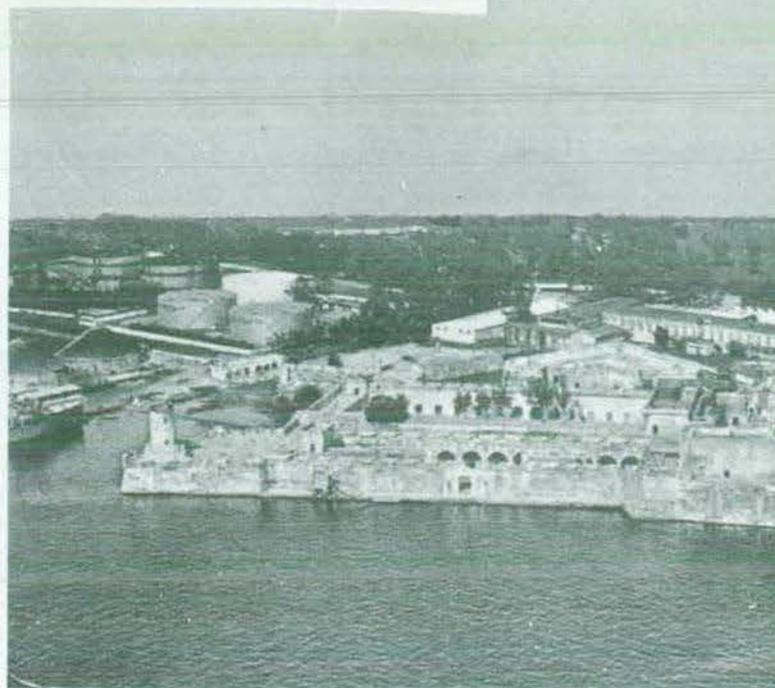
PRIMERA PARTE



El bloqueo y capitulación del Castillo de San Juan de Ulúa, recuerdo glorioso para la nación en general y particular para la Armada de México.

A la entrada del Ejército Trigarante en la ciudad de México, y debido a la toma por capitulación de las fortalezas de San Diego en Acapulco y de San Carlos en Perote, sólo quedaron sometidos al gobierno español la plaza de Veracruz y el castillo de San Juan de Ulúa, puntos que España quiso mantener para tratar de recuperar sus dominios perdidos.

Vista aérea del Castillo de San Juan de Ulúa, actualmente.



El escenario en donde se realizó este capítulo de lucha por nuestra independencia fue la fortaleza de San Juan de Ulúa, la cual se encuentra ubicada al norte del puerto de Veracruz. Su nombre parte de 1518, cuando don Juan de Grijalva descubrió el islote en que está construido, precisamente el día de San Juan, y habiendo escuchado a los nativos pronunciar repetidamente la voz de "Olúa" o "Colúa", lo asoció al nombre del santo formando el vocablo fonético de Ulúa.

Al castillo se trasladó el general don José Dávila, la noche del 26 de octubre de 1821, llevando consigo doscientos soldados de la guarnición, así como la artillería (inutilizando lo que no pudo llevar), municiones y pertrechos de almacén, más noventa mil pesos de la Tesorería del Ayuntamiento.

Don José Dávila se trasladó al Castillo de Ulúa, debido a la inestable situación que se vivía en esos momentos y por lo reducido de su fuerza sitiada por las tropas insurgentes. Además, los habitantes del puerto estaban deseosos de adherirse al gobierno independiente y gozar de la libertad de que habían estado privados por tanto tiempo.

Así, Veracruz quedaba libre del dominio español —relativamente—, por encontrarse expuesta a los posibles fuegos a la fortaleza.

La escasa fuerza con que Dávila se dirigió a Ulúa, cerca de 200 personas, se fue incrementando hasta alcanzar dos mil hombres llegados de la Península y de Cuba; así como algunas piezas de artillería, lo que causó alarma en el puerto.

El general Dávila mantuvo una relación amistosa con las autoridades de la plaza quienes permitían una franca comunicación con la ciudad —por la puerta del muelle—, para la compra de víveres frescos; por ello se reflejaba en el puerto una situación de bonanza al arribar los buques que realizaban el comercio.

Esta situación de paz se vio alterada cuando el 10 de septiembre de 1822, Santa Anna recibió el

gobierno de la ciudad que hasta entonces ostentara Rincón, haciéndose más crítica cuando el brigadier español Francisco Lemaur relevó a Dávila en Ulúa.

El emperador Iturbide quería apoderarse de la fortaleza a costa de lo que fuera, pero falto de recursos bélicos, lo intentaba por el camino de las gestiones pacíficas, las amenazas y aun el soborno; negándose a todo ello el general Dávila, quien a través del ministro de Guerra y Marina, don Antonio Medina, llevó personalmente las comunicaciones al emperador.

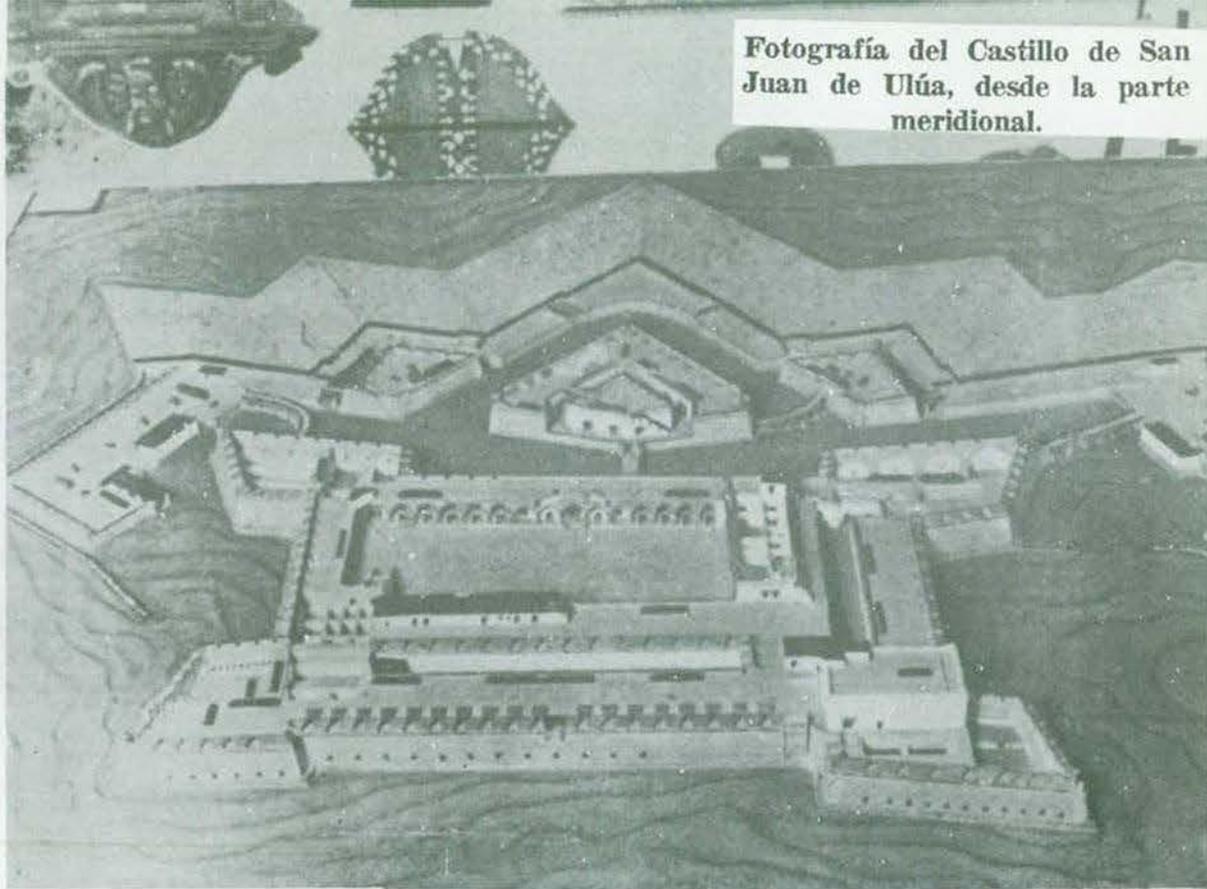
Entre tanto, el brigadier don José Antonio Echávarri había sido designado capitán general de las provincias de Puebla, Oaxaca y Veracruz; estando en Jalapa, se le ordenó dirigirse al puerto par ponerse de acuerdo con Santa Anna sobre un plan combinado que éste tenía para tomar Ulúa. El ardid de Santa Anna fracasó, y en la salida que hicieron los españoles para tomar la plaza hubo un número considerable de muertos y heridos en ambos bandos. Los prisioneros tomados en Veracruz de las fuerzas del castillo ascendieron a once oficiales y doscientos hombres de tropa.

Se cree que en esta acción Santa Anna intentó sacrificar a Echávarri por desavenencias y disputas sobre autoridad.

Pese a los grandes esfuerzos que el gobierno hacía para rendir el castillo, éste continuaba siendo el último reducto español sobre él, que por derecho de gentes, correspondía a nuestra patria el privilegio de ejercer su soberanía.

San Juan de Ulúa en el primer tercio del siglo XVII, según Nicolás Cardona.





Fotografía del Castillo de San Juan de Ulúa, desde la parte meridional.

En la memoria de 1822, rendida por el ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, don Antonio Medina, marino de profesión, menciona como efectivos navales: un bergantín falto de carena y una lancha en San Blas, una goleta y una lancha en Veracruz en las mismas condiciones, y una más en Campeche; elementos que no podían considerarse como base de una marina militar. Sin embargo, don Antonio Medina creía poder formarla muy pronto y con ese objeto envió a don Eugenio Cortés, marino peruano al servicio de México, a comprar en los Estados Unidos una fragata y ocho corbetas las cuales integrarían la primera escuadrilla de nuestra naciente marina de guerra.

Don Lorenzo de Zavala en el tomo I de su "Ensayo Histórico de las Revoluciones en México" menciona que, como el gobierno no disponía de los fondos necesarios para esa compra, sólo pudo don Eugenio Cortés tomar a crédito dos goletas y diez balandras cañoneras así como otros pertrechos de guerra, pero desgraciadamente ni para éstos recibió los fondos necesarios y fue puesto en prisión hasta que el norteamericano don Ricardo Mead, gran simpatizador de la causa de independencia, se ofreció como fiador y aquél salió de la cárcel. Meses después la cantidad fue cubierta por nuestro gobierno.

La primera escuadrilla del gobierno independiente que actuó en el bloqueo de San Juan de Ulúa se integró con las goletas "Iguala" y "Anáhuac"; las balandras cañoneras "Chalco", "Cam-

pehana" y "Zumpango"; posteriormente se agregaron la "Tampico", "Papaloapan" y "Tlaxcalteca".

La "Iguala", goleta de velacho, fue el primer buque de guerra que izó a pico por primera vez y en forma oficial el pabellón nacional; así es como de aquella goleta arranca la formación de nuestra marina militar.

El emperador Iturbide llegó a Jalapa el 16 de noviembre pretextando activar la entrega de Ulúa, pero en realidad buscaba destituir a Santa Anna del mando de la Plaza de Veracruz, Iturbide llamó a Jalapa a este jefe, pidiéndole que la acompañara a la capital y, aunque aparentó estar dispuesto a seguir al emperador, cuando éste regresó a México el primero de diciembre, Santa Anna se dirigió apresuradamente al puerto, y el día 2 a las 5 de la tarde se puso al frente de la tropa y proclamó el establecimiento del régimen republicano conocido como "Plan de Veracruz". El general Guadalupe Victoria llegó al puerto y secundó el plan de Santa Anna, igual lo hicieron los jefes Bravo y Guerrero en el sur del país. El plan se firmó el 6 de diciembre por Santa Anna, Victoria y Barbosa como secretario.

Santa Anna, con extraordinaria celeridad, hizo que los pueblos inmediatos a la costa secundaran el pronunciamiento, pretendiendo ensanchar su radio de acción, dirigiéndose con sus tropas a Jalapa, donde es derrotado el 21 de diciembre por las fuerzas de Echávarri, Cortázar y Lobatos, obligado a regresar a Veracruz.



Don Antonio de Medina

En tanto el comandante de Marina, Capitán de Navío don José María Aldana, había pasado a Jalapa desde el tres de diciembre, siendo relevado en su puesto por don Pedro Sáinz de Baranda. Este marino, siempre leal al gobierno, promovió una contrarrevolución en Alvarado, y así, los pueblos de Sotavento volvieron a la obediencia del gobierno; por lo que fue ascendido a Capitán de Fragata.

Para entonces el general Echávarri marchó al puerto junto con los generales Cortázar y Lobatos, agrupando tres mil hombres que establecieron su cuartel general en Casa Mata poniendo sitio e incomunicando a Veracruz.

En esa situación Echávarri intentó tomar la plaza por asalto, pero fracasó, pues se le hizo creer que se le entregarían la Escuela Práctica de Artillería y el baluarte San José, sólo que al tratar de ocuparlos fue recibido con un nutrido fuego.

Entre tanto, Santa Anna fue a Ulúa a pedir auxilio a Lemaur quien, extrañado, le reprobó haberse separado de la ciudad en el momento de ser atacada, ya que por escrito podía haberle solicitado los refuerzos.

El engaño que sufrió Echávarri para tomar la plaza lo molestó, pero debió seguir a la expectativa, ya que no le quedaba otro camino por carecer de artillería gruesa para batir la plaza. El tiempo seguía su marcha y Echávarri desesperaba temiendo que los sitiados pudieran atacar reforzados por elementos de Ulúa. Al no poder re-

ducir a Santa Anna, encastillado en la ciudad, entró en arreglo con él y formuló el plan que se llamó de Casa Mata: —un acto de adhesión al plan de Veracruz, firmada el primero de febrero de 1823.

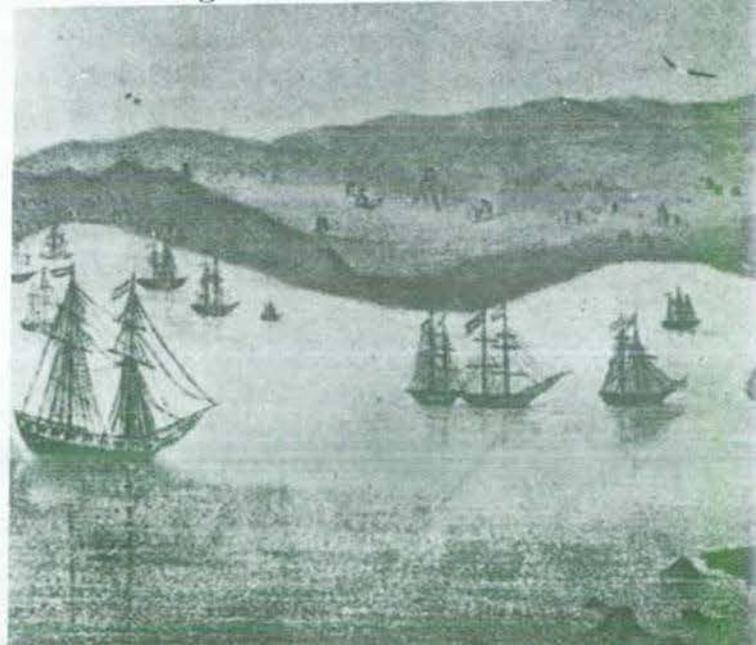
Al comienzo de ese mismo año llegaron a Ulúa, comisionados por el gobierno español, don Ramón Osés y don Santiago Irazzarre para escuchar la propuesta nacional sobre la independencia; ante la revolución promovida en Veracruz en contra de Iturbide, decidieron esperar en el castillo su desenlace.

Entre tanto el emperador Iturbide, deslealmente traicionado, abdicó el 19 de marzo de 1823 y el 10 de mayo embarcó en la fragata Rawllins en el puerto de la Antigua, rumbo al destierro.

Mientras tanto las fricciones con Lemaur se multiplicaban dando por tierra con la armonía que en un principio existió entre Veracruz y Ulúa, lo que a veces significó humillaciones de este jefe al pretender dictar leyes en menoscabo de nuestra soberanía. Convirtió el castillo en un lugar seguro para los comerciantes a quienes dio asilo, prohibiendo que se izara el pabellón nacional en los baluartes de Veracruz y que se disparara un tiro de cañón si no era autorizado por el señor del castillo, haciendo pasar por descortesés a las autoridades del puerto nacional, quienes no podían contestar los saludos de los buques de guerra extranjeros, al arribar a Sacrificios.

Así, en abril el Capitán de Navío don José María Aldana se hizo cargo nuevamente de la comandancia de Marina que se había situado en Alvarado y el Capitán de Fragata don Pedro Sáinz de Baranda se encargó de las balandras "Chalco" y "Chapala", con las que estableció un apostadero en Campeche.

Vista de Veracruz desde el Castillo de San Juan de Ulúa en el siglo XIX.



Vista desde un globo de la ciudad de Veracruz. Su puerto y el Castillo de San Juan de Ulúa.



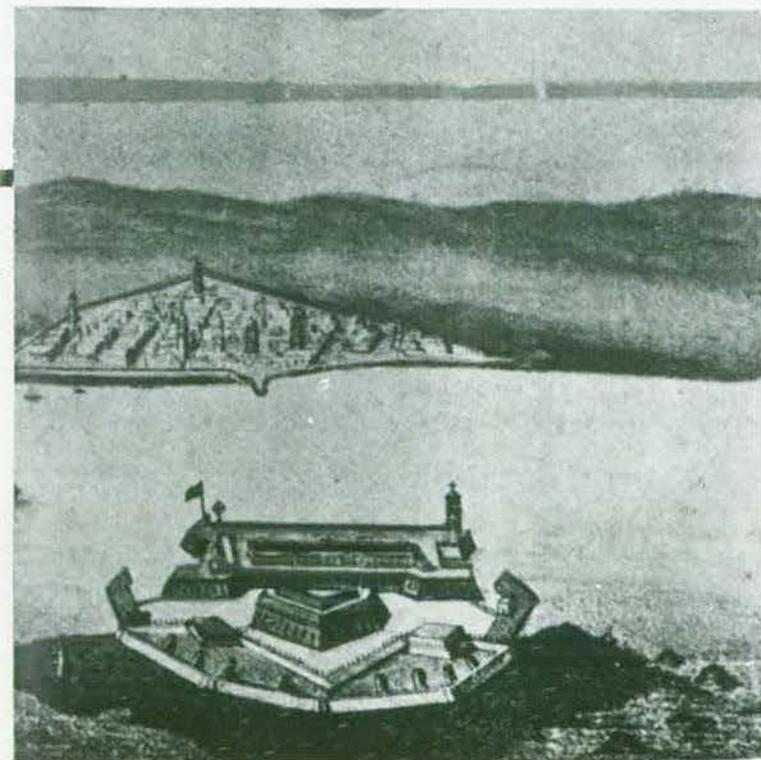
En agosto el general Victoria comunicó al comandante Aldana las imperiosas órdenes del gobierno para que se alistaran los escasos buques que formaban la escuadrilla nacional, con el fin de emprender una acción enérgica en contra de los barcos españoles que se presentaran con auxilios para Ulúa, ya que el firme propósito del gobierno era de hacerlo capitular y borrar la amenaza constante que con sus cañones ejercía sobre la plaza.

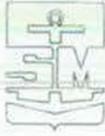
Pero la mayor preocupación para el Comandante Aldana era poder conseguir la gente de mar que se necesitaba para tripular convenientemente los buques que hacían el bloqueo, para

ello se dirigió al jefe político de la provincia, haciéndole ver las medidas de reclutar gente y la formación de matrícula que según el reglamento, demandaban de más tiempo que el previsto por el gobierno, y exigido por las imperiosas necesidades que se atravesaban, indicó que el único medio efectivo para hacer el reclutamiento con la prontitud requerida, era el de efectuar una leva en la plaza de Alvarado, medida ajena a sus facultades por corresponder al jefe político del ilustre Ayuntamiento.

La situación se agravó aún más a causa de un incidente ocurrido en Sacrificios, debido al abuso cometido por la tripulación de un bote de Ulúa en agravio de un pescador que vivía en la isla. Para capturar el bote se envió la balandra de guerra "Chapala", pero el brigadier Lemaury intervino negando la jurisdicción de la plaza sobre la isla, aduciendo que todos los puntos anexos a Ulúa, incluyendo Sacrificios y su fondeadero, debían permanecer bajo el dominio de la fortaleza. El gobierno negó tales derechos pues, al ocupar el castillo los españoles en virtud de la fuerza, no podían extender sus dominios más allá del alcance de sus cañones, encontrándose Sacrificios en esa situación, bajo los fuegos del fortín establecido en Mocambo sobre las playas inmediatas a la isla.

A pesar de la intervención de los comisionados españoles en el incidente no se llegó a ningún advenimiento, ya que ni Lemaury cedió en sus pre-





“Y de todas las palabras gratas en prosa o verso las más gratas son: ¡Actúa mientras aún es tiempo!”

— F. P. Adams

“¡Me he perdido, pero estoy haciendo un tiempo récord!”

— Un piloto, en algún lugar sobre el Pacífico

tensiones ni el gobierno mexicano pasó por ellas.

El gobierno ordenó ocupar la isla pero el jefe de Ulúa se adelantó, al observar los preparativos que se hacían, y arboló el pabellón español en ella.

Para evitar un rompimiento el gobierno ordenó que se hicieran nuevas reclamaciones a Lemaury, pero éste se obstinó en sostener lo que él consideraba un derecho y no cedió en sus pretensiones, sino por el contrario, exigió que el fortín levantado en Mocambo fuera demolido. Ante eso el coronel don Eulogio Villaurrutia, que había quedado interinamente al mando de Veracruz cuando el general Victoria se trasladó a Jalapa, no sabiendo qué hacer reunió a la diputación provincial, para que ella decidiera si debía cumplir la orden del gobierno de ocupar Sacrificios a pesar de hallarse en la isla los españoles. La diputación acordó que una comisión del Ayuntamiento pasara a Ulúa para tratar de convencer a Lemaury de lo injusto de su actitud y de los grandes males que con ello acarrearía al puerto. El jefe español no cedió y contestó que sólo desocuparía la isla si antes se destruía el fuerte de Mocambo, como ya lo había dicho. Pero era natural que el gobierno mexicano no permitiera estas imposiciones de Lemaury por ser lesivas al honor nacional. Gran parte del pueblo veracruzano, sintiéndose

ultrajado por las exigencias del general español, se reunió en la plaza de armas el 21 de diciembre de 1823 y pidió que fuera cerrada la puerta del muelle, por la que tenían acceso los de la fortaleza, cortando toda comunicación con Ulúa, además solicitó que se activaran los trabajos de fortificación en el puerto. El coronel Villaurrutia vaciló, pero accedió ante la presión y ese mismo día se cerró la puerta del muelle y se comenzó a colocar una batería para cuatro morteros a orillas del arroyo de Tenoya, y una más en la muralla entre el baluarte Santiago y el muelle.

Los del castillo, al observar estos preparativos y encontrar cortada la comunicación con la plaza, procedieron a montar toda la artillería gruesa de Ulúa en el frente que daba al puerto, cubriendo con blindajes los almacenes, las habitaciones interiores y desarmando el faro. Finalizados estos preparativos el 24 de septiembre, intimaron a la ciudad al día siguiente a las diez de la mañana, en el sentido de que si antes de la una de la tarde no se procedía al desarme de las fortificaciones que se habían emplazado, no se les permitiría tomar viveres frescos y se rompería el fuego sobre la plaza. Nuevamente fue una comisión del Ayuntamiento a Ulúa, pero no hubo arreglo posible, y al sonar la hora fijada el castillo rompió el fuego sobre la inerme ciudad de Veracruz.

Vista de las murallas que rodeaban Veracruz. Son fácilmente apreciables los médanos de arena que en determinadas épocas las cubrieron en extensas zonas.



(Viene de la Pag. 39 FIESTAS PATRIAS)

ajenos a México participa-
ron; siendo en este caso todo el
equipo del canal 2 de la C.B.S.,
y la Guardia Civil que ahí se en-
contraba.

Un hecho normal, casi inad-
vertido por propios en la cere-
monia del "Grito" en la ciudad
de México o en cualquier lugar
del territorio nacional mexicano;
asistiendo a esta misma ceremo-
nia en la ciudad de Chicago, el
acontecimiento multiplica
la emoción que embarga a cada
uno ante un escenario rodeado
por edificios que manifiestan la
prepotente y consolidada econo-
mía del país vecino, la entona-
ción del himno nacional se revi-

taliza, el "Grito" se hace uno
sólo y 20,000 personas vibran
con la sinceridad del origen,
uniendo primero su pensamiento
al evocar a México, en cada es-
trofa del himno nacional mexi-
cano —nosotros nostálgicos en
esos momentos—, agradecemos
al Presidente de México, Licen-
ciado José López Portillo el ha-
ber participado en las fiestas
patrias mexicanas en la ciudad
de Chicago, Illinois.

Y para despedirnos, en estas
páginas dejamos plasmado en el
mismo idioma, el canto que nos
heredó Francisco González Bo-
canegra y que Jaime Nunó mu-
sicalizara, el Himno Nacional
Mexicano.

HIMNO NACIONAL

MEXICANO

Mexicanos al grito de guerra
El acero aprestad y el bridón
Y retiemble en sus centros la
[tierra
Al sonoro rugir del cañón.

Ciña, ¡oh Patria! tus sienes de
[oliva
De la paz, el arcángel divino,
Que en el cielo tu eterno destino,
Por el dedo de Dios se escribió.
Mas si osare un extraño enemigo
Profanar con su planta tu suelo,
Piensa, ¡oh Patria querida!, que
[el cielo
Un soldado en cada hijo te dio.

¡Patria! ¡Patria! tus hijos te
[juran
Exhalar en tus aras su aliento,
Si el clarín con su bélico acento
Los convoca a lidiar con valor.

Para ti las guirnaldas de oliva,
¡Un recuerdo para ellos de gloria!
Un laurel para ti de victoria;
Un sepulcro para ellos de honor.

Mexicanos al grito de guerra
El acero aprestad y el bridón
Y retiemble en sus centros la
[tierra
Al sonoro rugir del cañón.



Colección Científica Time Life

EL AGUA

Leopold Davis y los Redactores de Time Life

México. Time Life. 1979. 198

Págs.

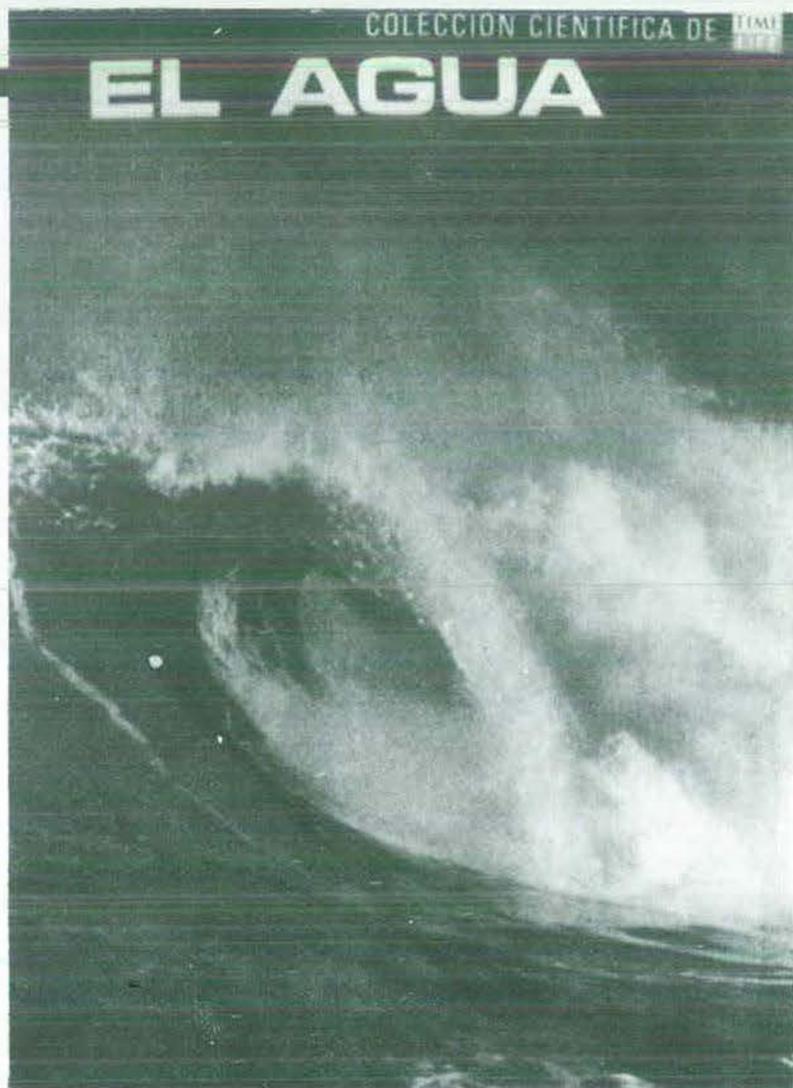
Profusamente ilustrado a colores. Empastado.

Esta obra nos habla de la naturaleza del agua, lo que puede hacer y cómo la usa el hombre. Cada uno de sus capítulos se completa con un ensayo gráfico, que puede leerse independientemente. Así, por ejemplo, el capítulo 2 "Un ciclo accionado por el sol", explica el ciclo hidrológico; el ensayo gráfico que le sigue, "El largo viaje del mar al mar", ofrece una perspectiva diferente del mismo incesante viaje que hace el agua del mar a la atmósfera para luego regresar a la tierra retornando finalmente al mar.

LA HISTORIA DEL AGUA es, en muchos aspectos, la historia de la vida misma. Es la sustancia más importante de los seres vivos en la tierra. El hombre no sólo depende de ella para apagar la sed, sino para obtener energía, transporte y riego.

A medida que la moderna tecnología exige más agua, hay que idear maneras de aprovechar los nuevos recursos a fin de hacer aprovechable el agua que el hombre ha contaminado.

Como todos los libros de esta editorial, las ilustraciones de esta obra son en su mayoría a color y muchas de ellas fueron preparadas especialmente para facilitar una mayor comprensión de los diversos temas que expone.



Barloventar o Barloventear: Ganar distancia contra el viento al navegar la bolina. Navegar la bolina, mediante bordos sucesivos, para ganar puntos distantes hacia el origen del viento (v. Barlovento).

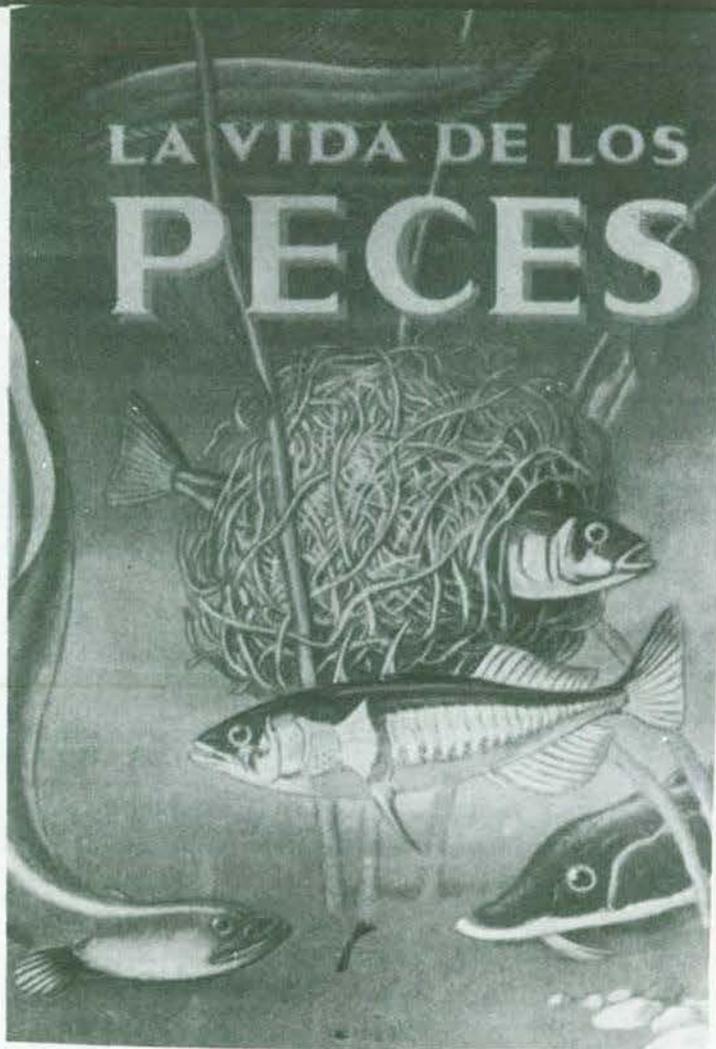
Bastimento: Sinónimo de barco, buque, embarcación o nave. Provisiones, víveres o vituallas. Ant. Edificio. Bastida (v. Tenedor de bastimentos).

Batla: Vagon descubierto y de bordes muy bajos. Barco cuadrilongo parecido a un cajón flotante, de bordas poco elevadas, que se utiliza en servicios auxiliares en los puertos y arsenales. Embarcación plana dedicada al transporte de mercancías en aguas tranquilas de ríos y puertos.

Carena: Reparación o arreglo del casco de una nave, para que vuelva a navegar. La operación —llamada también recorrido— se efectúa en grada, dique o a flote, tumbando entonces la nave. (v. Aguja, centro y dique de carena; media carena).

Dar lado y carena. v. Lado.

Carquesio: ant. Cofa o plataforma para soportar la gavia. Esta misma, utilizada como puesto de observación en los antiguos combates navales. Pieza de madera, unida a la parte superior del mástil en las embarcaciones de antaño, por la cual se pasaba una polea para el manejo de la antena.



Libros de Oro del Saber
LA VIDA DE LOS PECES
 George S. Fitcher. México. No-
 varo. 1979. 48 Págs.
 Profusamente ilustrado a color.
 A la Rústica. \$36.00

Este pequeño libro de oro describe la vida de los peces en forma sencilla y contiene un gran número de ilustraciones a color, lo cual facilita la comprensión del tema.

Algunos de sus capítulos, tales como:

- ¿Qué es un pez?
- ¿Cómo respiran los peces?
- ¿Las escamas de los peces nos cuentan historias?

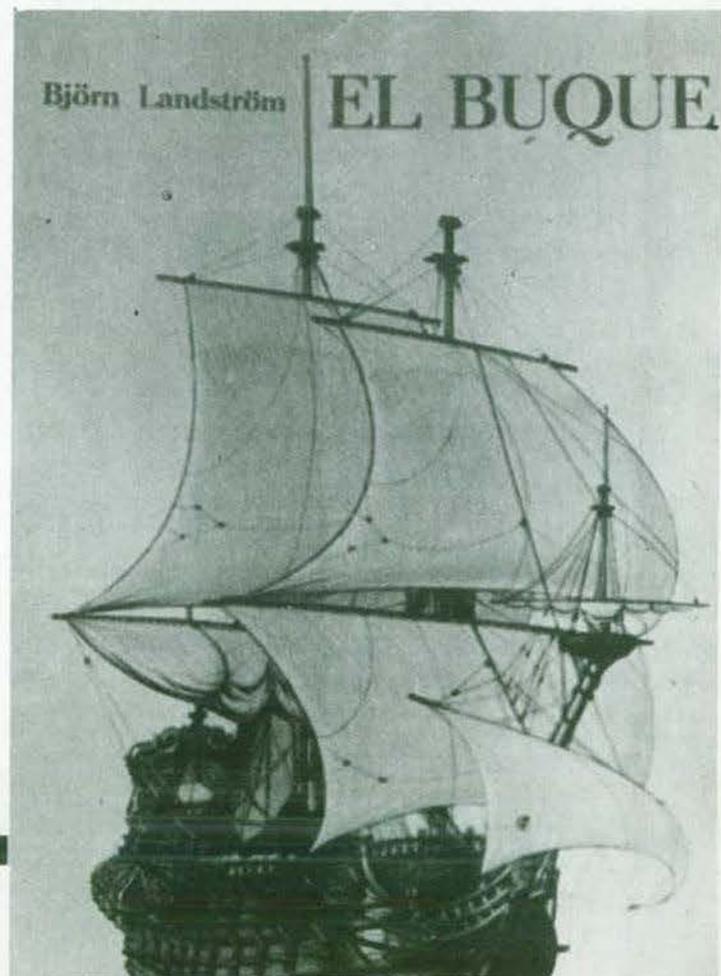
- ¿Del huevo al pez?
- ¿Los peces viajan?, etcétera.

Explican sencillamente lo que se indica en ellos. La forma elemental y clara de sus descripciones, permite a los jóvenes y niños captar fácilmente los conocimientos que este libro trata de transmitir.

EL BUQUE

B. Landstrom. Barcelona. Juventud. 1973. 318 Págs.
 Profusamente ilustrado. Empastado. \$1,020.00

Bjorn Landstrom conoce todos los tipos de buques y posee el secreto de comunicar vívidamente su erudición cautivando al lector con excelentes ilustraciones a color realizadas por él mismo, que unidas al texto forman un todo muy instructivo. El buque constituye uno de los



libros más completos que muestra la historia ilustrada de la navegación y es una apasionante experiencia para los que tienen afición a los buques y al mar.

A través de las páginas de este libro se realiza un viaje de 6000 años por todos los mares del mundo y se van encontrando desde las embarcaciones de la reina Hatshepsut y las balsas de papiro del Nilo hasta las grandes unidades modernas, como: rompehielos, portaaviones, balleneros, submarinos atómicos, etc., y entre estos dos extremos hay un nutrido desfile de buques importantes en la historia de la Marina.

Leer El Buque es obtener un tesoro de conocimientos marítimos y vivir una grata aventura que dejará satisfechos a los lectores interesados en estos temas marítimos.



LAS EXPEDICIONES RA

T. Heyerdahl. Barcelona. Juventud. 1979. 336 Págs.

Ilustrado a color. Empastado \$970.00

T. Heyerdahl, el inquieto antropólogo europeo, ha realizado varias expediciones atravesando el Océano Pacífico y en todas ellas ha hecho descubrimientos sensacionales.

Habiendo descubierto que los predecesores de los incas y los antiguos habitantes de ciertas regiones de Polinesia adoraron a un mismo dios solar, llamado Kon-Tiki, dedujo que los primeros pobladores de las islas del Pacífico fueron americanos de los tiempos preincaicos. También encontró que las civilizaciones aborígenes del México y del Perú

con sus pirámides, su escritura jeroglífica y sus momias, pudieron haber recibido su inspiración de las culturas similares de Egipto y del mundo Mediterráneo.

Si así hubiera sido, alguna especie de nave antigua debió realizar la hazaña, que parece imposible de cruzar el Atlántico y llegar hasta el Golfo de México. Lo anterior fue objetado por otros especialistas, alegando que en aquella época, los aborígenes peruanos sólo poseían balsas con las que era imposible cruzar los océanos.

Heyerdahl, en ambos casos, construyó balsas primitivas siguiendo los modelos históricos antiguos y empleando en la construcción de los mismos, materiales enteramente similares a los que usaron los antepasados.

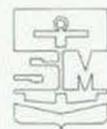
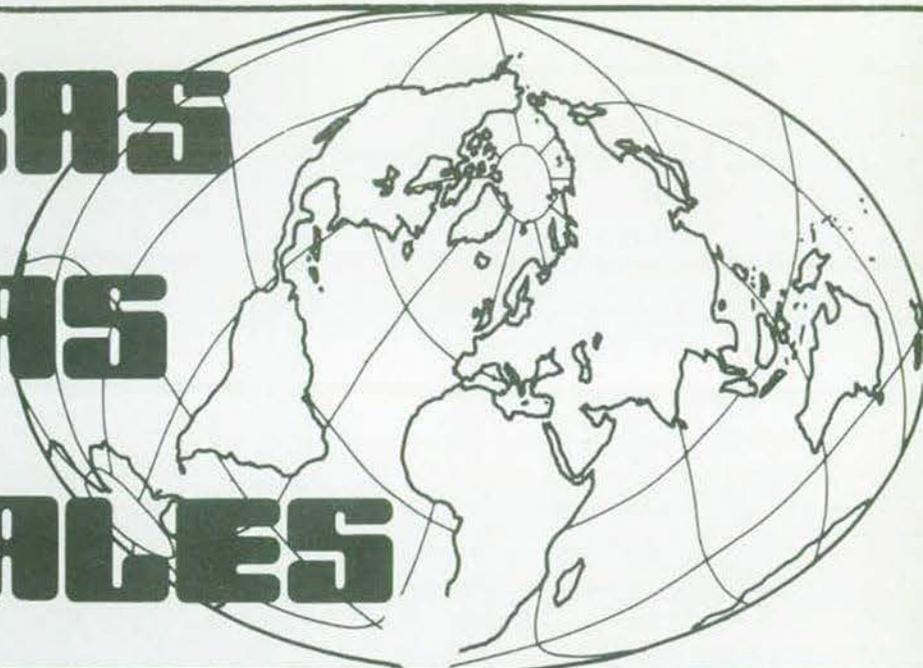
En el primero de los casos cruzó el Océano Pacífico en la balsa Kon-Tiki partiendo del Perú y

arribando a Polinesia y en el segundo, con la segunda balsa RA, cruzó el Atlántico, partiendo de Marruecos y alcanzando las Islas Barbados, a sólo 300 millas de la costa de América del Sur.

Este libro describe las expediciones RA de las cuales la primera no fue posible concluirla por la inclemencia del tiempo y la segunda que se realizó con todo éxito, habiendo recorrido 3,270 millas en 57 días; lo anterior demostró la factibilidad de que en la antigüedad pudieran haberse efectuado viajes similares.

Boga: Acción de bogar o remar; o sea, de impulsar con los remos una embarcación (v. arrancada y banco de boga; ciaboga).

NAUTICAS NOTICIAS MUNDIALES



El presidente Ronald Reagan, a la izquierda, y el presidente mexicano José López Portillo, intercambian saludos al arribo del mandatario norteamericano a la ciudad de Cancún, México, lugar donde se efectuó la Reunión Norte-Sur.

DIFUNDIRAN LAS MARAVILLAS DEL MAR DE CORTES

La Paz, B. C. S.—Importante promoción en todo el mundo se dará a los centros turísticos de Baja California Sur a través de un documental de escenas submarinas que filman buzos expertos del Canal 6 de televisión de Chicago, Estados Unidos.

Nueve experimentados buzos camarógrafos se encuentran en la región de Los Cabos y en La Paz, a fin de filmar escenas del precioso mundo submarino.

Para realizar este documental han recorrido gran extensión del fondo submarino, captando

escenas de enormes colonias de tortugas, delfines, pez vela, dorado, gallo merlín, elefantes marinos y muchos otros.

Además el mundo se enterará del maravilloso espectáculo de la cascada de arena, que se localiza a más de 60 metros de

profundidad y donde caen ininterrumpidamente toneladas de arena en un espectáculo impresionante.

Los buzos William Stern y Michael Weiner, de reconocida fama mundial, afirmaron que este documental es uno de los mejores que hayan filmado en su larga carrera profesional.

LA ARMADA ESTADOUNIDENSE AUMENTARA SUS PERTRECHOS EN EL OCEANO INDICO

Washington.—El Departamento de Defensa de Estados Unidos aumentará pronto sus existencias de armas, municiones y otros suministros en la zona del Océano Indico, medida que permitirá a una brigada de la Armada luchar por un período de tiempo dos veces mayor en cualquier crisis allí.

Tres barcos están siendo cargados en una terminal militar cerca de Southport, Carolina del Norte, y zarparán este mes para unirse a otros siete navíos de almacenamiento estacionados cerca de la Isla de Diego García, a unas 2 mil 300 millas del Golfo Pérsico, dijeron funcionarios de la Armada norteamericana.

Los funcionarios que pidieron no ser identificados, dijeron que el material a bordo de los tres barcos adicionales podrá aumentar en 15 o 30 días el período de tiempo en el que una brigada de la Marina, llevada a la región en un caso de emergencia, podrá luchar sin ser reabastecida desde Estados Unidos.

Esto se considera crítico porque las primeras semanas de lucha podrían decidir el resultado de cualquier batalla e impedir que cualquier otra fuerza hostil se apodere de los yacimientos petrolíferos del Golfo Pérsico.



Aerofoto de la Plataforma Petrolera cimentada en una construcción de 410 bloques, sobre el área de pesca llamada Banco de Jorge en Nueva Inglaterra, 150 millas aproximadamente al suroeste de Nantucket, Mass.; se puede observar el servicio de helipuerto con que cuenta. La explotación de dos recursos en el mar la pesca y el petróleo.

REUNION SOBRE TECNOLOGIA PESQUERA

Trinidad, Bolivia.—La situación actual de la explotación pesquera en América Latina, es uno de los temas que comenzaron a analizar expertos de ocho países reunidos en esta ciudad tropical del noreste boliviano.

Delegados de Colombia, Ecuador, Guatemala, México, Perú, República Dominicana, Venezuela y Bolivia asisten a la primera reunión sobre tecnología pesquera de la Comisión Continental de Pesca (COPESCAL).

ASISTIO A LAS FIESTAS PATRIAS EL JEFE DE MATERIAL NAVAL DE EE. UU.

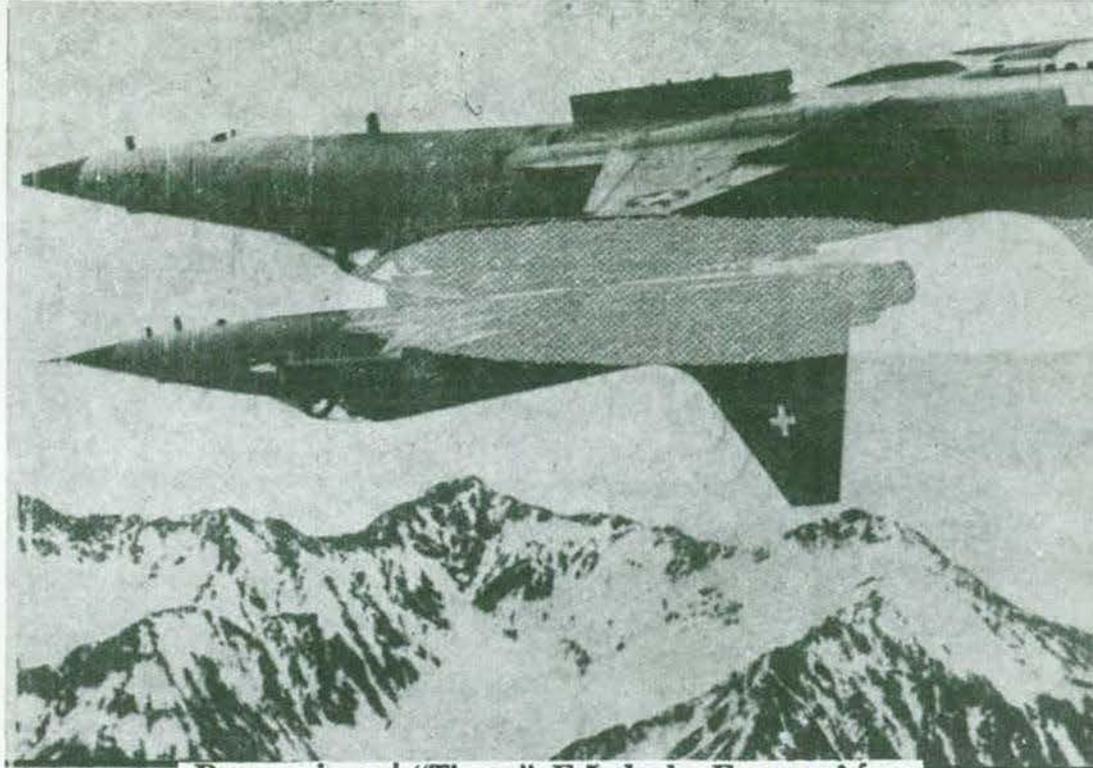
A su arribo a la ciudad de México y con el fin de asistir a las fiestas patrias que se celebraron el pasado día 15 de septiembre el Almirante John G. Williams, Jefe de Material Naval de Estados Unidos, señaló: "Nuestro país como ustedes también tuvo que pelear para lograr su independencia, de ahí que existan vínculos comunes

entre las dos naciones”.

Asimismo, indicó que asistió a la ceremonia del Grito de la Independencia con mucho orgullo, aceptando la invitación de las autoridades mexicanas con mucho agrado.

Por su parte, el Vicealmirante C.G. de M.N. Héctor Ramírez de Arellano, Jefe del Estado Mayor de la Armada de nuestro país, al recibir al Almirante Williams y en representación del Secretario de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara, mostró su agradecimiento por haber aceptado la invitación.

Finalmente, el Secretario de Marina, deseó al visitante estadounidense una feliz estancia en nuestro país.



Dos aviones 'Tigers' F-5 de la Fuerza Aérea Suiza vuelan de cabeza sobre los Alpes suizos durante el pasado verano, filmando la película "Animales Predatorios".

PRIMER AREUNION INDICATIVA DE ACTIVIDADES REGIONALES RELACIONADAS CON LA OCEANOGRAFIA

Se realizó la Primera Reunión Indicativa de Actividades Regionales Relacionadas con la Oceanografía en la Universidad Autónoma de Baja California Sur en La Paz, B.C.S.

El evento, se llevó a cabo del 15 al 17 de octubre pasado, y fue organizado por la Comisión Intersecretarial de Investigación Oceanográfica (C.I.I.O.) de la Secretaría de Marina, la Secretaría de Programación y Presupuesto, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial, la Secretaría de Educación Pública, el Departamento de Pesca, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, la Universidad Nacional Autónoma de México, el Instituto Politécnico Nacional y la Universidad Autónoma de Baja California Sur.

Los principales objetivos que se persiguieron con esta Primera Reunión fue la de recabar información oceanográfica de la región, en la que se incluyeron

programas y actividades de desarrollo, así como recabar información sobre las necesidades de los usuarios, a fin de sistematizarla y difundirla entre la comunidad científica y docente especializada, e igualmente en el Congreso Nacional de Oceanografía.

Asimismo, hubo diversas expresiones sobre las actividades, programas y proyectos relacionados con la investigación básica (Oceanografía, Física y Química); proyectos relacionados con la investigación de los recursos renovables, los no renovables y la capacitación de los recursos humanos.

Para finalizar, también se abordó el tema de la contaminación, la administración y control de los recursos arqueológicos, así como las actividades humanas relacionadas con el medio marino.

SE INAUGURO IMPORTANTE REUNION OCEANOGRAFICA

La Paz, B.C.S.—Fueron inaugurados los trabajos de la Primera Reunión Indicativa de Actividades Regionales, relacionadas con la Oceanografía. A di-

cha inauguración se llevó a cabo en el auditorio de Baja California Sur, con la presencia del licenciado Enrique Ortega Romero, oficial mayor del gobierno del Estado y representante del gobernador del Estado Alberto Alvarado Arámburu, del Almirante C.G. Fernando de Piana Lara, director general de Oceanografía y del Vicealmirante I.E. Gilberto López de Lira, Vocal Ejecutivo de la Comisión Intersecretarial de Investigación Oceanográfica de la Secretaría de Marina.

El objetivo de esta convención es recabar información oceanográfica de la región, incluyendo



programas de desarrollo de quienes la generan y a la vez recoger planteamientos de necesidades que presentan los usuarios de dicha información. Todo esto con el fin de sistematizarla y difundirla entre la comunidad científica y docente especializada en la rama de la investigación de los recursos marinos.

En su intervención el Vicealmirante I.E. Gilberto López Lira informó que se busca en esta reunión coordinar las investigaciones para evitar duplicidad de trabajo y aprovechar en forma más racionalizada los recursos oceanográficos para beneficio del país y en este caso, con las

instituciones de investigación de la entidad, en beneficio del Estado.

MEXICO, PRINCIPAL CLIENTE DE LOS ASTILLEROS DE BILBAO

Bilbao, España. — México es en la actualidad el mejor cliente de Astilleros Celaya y Astilleros del Cadagua, ambos en las proximidades de Bilbao.

En Astilleros Celaya se construye actualmente un buque escuela para la Armada mexicana que lleva el nombre de Cuauhtémoc y que se espera sea botado a finales del presente año.

Este mismo astillero construye también, en colaboración con una empresa similar marítima de AXPE, tres barcos arrastres para el organismo mexicano BANPESCA.

Por su parte, en Astilleros del Cadagua se construyen en la actualidad cuatro buques atuneros con destino a diferentes armadores mexicanos. Dos de estos barcos están en período de grada y los otros dos en talleres. Los cuatro son de alta tecnología y disponen de un sistema de congelación distinto del convencional.



(Viene de la PAG. 45 CONSTRUCCIONES NAV.)

... Isla Socorro, Col. Esta obra fue la concreción de un esfuerzo conjunto de intercambio de servicios entre Caminos y Puentes Federales de Servicios Conexos y la Secretaría de Marina. Para llevarla a cabo se combinaron recursos humanos, materiales, técnicos y financieros de ambas instituciones.

Laboratorios de electrónica han sido construidos en Ensenada, B.C.N., y en Isla Mujeres, en 1979. En 1980 fue reparado el Arsenal Nacional en el puerto de Veracruz, Ver.

Una obra que la aviación naval ha recibido es la reparación del hangar de la Estación Aeronaval en Isla Mujeres, Q.R., realizada en 1980.

La infantería de marina ha visto mejoradas sus instalaciones en las islas y en las costas: en 1979 se construyó un alojamiento en Isla Socorro, otras obras son un cuartel en Celestun y Sisal,

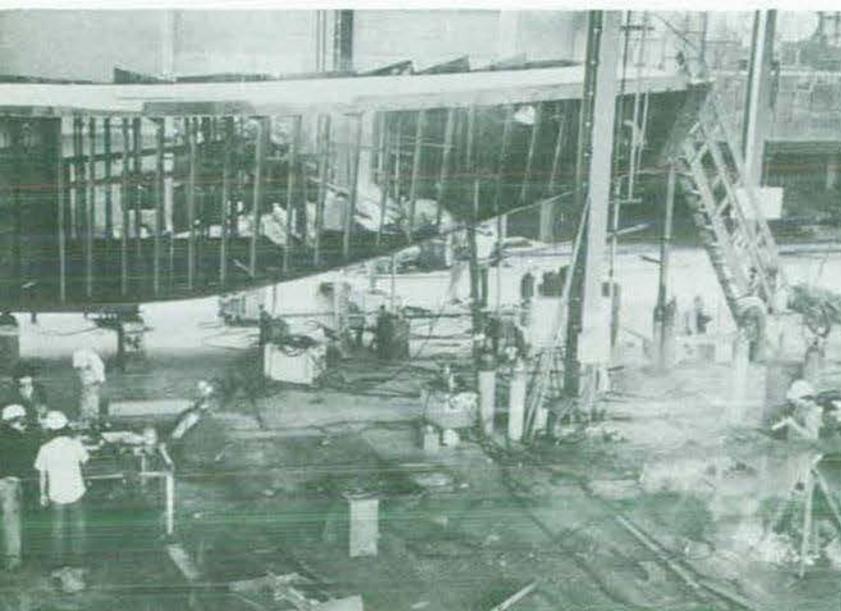
Yuc., construidos en 1978. Otro alojamiento fue construido en San Blas, Nay., en 1979.

Otras obras son la construcción de un pañol de mantenimiento de armamento en Manzanillo, Col., realizada en 1978. La construcción de la planta desaladora vital para la permanencia del personal en Isla Socorro, Col., fue realizada en 1980.

Teniendo presente el programa de construcción de Zonas Navales en las áreas portuarias, han sido construidas las Zonas Navales en Tampico, Tamps. en 1979 y en Frontera, Tab. en 1980. Ambas instalaciones cuentan con edificios administrativos para la Comandancia de Zona, Cuartel de Infantería, Almacenes, Talleres y demás instalaciones logísticas para la operación de una Zona Naval que representa la presencia física del Estado Mexicano para salvaguardar la soberanía nacional a lo largo de ambos litorales.

Por lo que respecta a la función de dragado, se ha realizado en la jurisdicción de los Mandos Territoriales de las Zonas Navales de Tampico, Tamps., Frontera, Tab. y Cd. del Carmen, Camp., dragado de construcción en apoyo a las actividades sustantivas de la Dirección.

Construyendo y/o manteniendo las instalaciones de la Secretaría de Marina, la Dirección de Construcción de Obras y de Dragado participa en forma proporcional para cumplir con las metas y objetivos del programa de defensa de la integridad, la independencia y la soberanía nacional en los mares, costas y ríos navegables, tiene encomendada la Secretaría de Marina para alcanzar el desarrollo económico y social por el cual el país lucha.





El "Hawkeye" modelo E-2C vuela sobre el Centro Espacial Kennedy, Florida, antes del lanzamiento del "Columbia", para identificar barcos y aviones que en el área se encuentren, como medida de prevención.

SEÑALES

PATRONATO PRO-
UNIVERSIDAD VERA-
CRUZANA, A. C.

Por este conducto agradecemos a usted, infinitamente, la atención que tuvo para con nosotros al enviarnos el número 2 de la Revista de la Secretaría de Marina.

Le reiteramos nuestra más alta y distinguida consideración.

Atentamente,

Sergio Dorantes Guzmán
Gerente.

Una organización como la que usted preside, merece todas las atenciones de los organismos oficiales y por lo mismo, dicha Institución continuará recibiendo nuestra publicación.

**SECRETARIA DE
ASENTAMIENTOS HUMANOS
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección General de Caminos
y Puentes Federales de
Ingresos y Servicios Conexos**

SUBMARINAS



Agradecemos al Director de la Revista de la Secretaría de Marina, la gentileza que ha tenido al enviar el No. 2 de ésta, la cual difunde ampliamente las actividades de la Secretaría que dignamente preside el Almirante Ricardo Cházaro Lara, Secretario de Marina; aspectos muy plausibles de la política patriótica del C. Lic. José López Portillo, Presidente de la República en beneficio de todos los mexicanos. Nuestro deseo muy sincero por el éxito de su publicación.

Ing. Bernardo Flores Salazar
Gerente Técnico.

Nos es grato recibir los parabienes y que el cometido de nuestra publicación se cumpla, la difusión de las actividades del Sector Marítimo que atinadamente ha sido impulsada por nuestro Presidente José López Portillo y llevada a cabo por el C. Secretario de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara.

SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS

Dirección General de Ganadería

Agradecemos cumplidamente, por este conducto, la atención al envío de la Revista que esa Secretaría de Marina edita y que corresponde al año 1, no. 2 de los meses de agosto y septiembre del año en curso, misma que por su interesante contenido y buena elaboración, será de gran utilidad en esta Dirección General.

Dr. Roberto Ulibarri Nava
Subdirector General.

Nuestra redacción se encuentra trabajando con una serie de artículos en los cuales se da a conocer la magnitud de las investigaciones y aportaciones científicas que en el Sector Marítimo se están llevando a cabo en nuestro país. Gracias por sus conceptos y le aseguramos que continuará recibiendo nuestra publicación.

SECRETARIA DE PATRIMONIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

Centro de Documentación
de la Dirección General
de Información

El Centro de Documentación de la Dirección General de Información tiene mucho interés en recibir periódicamente la Revista de la Secretaría de Marina y Armada en México.

Por lo anterior, le suplicamos de la manera más atenta tenga a bien incluirnos en su lista de envíos regulares y remitirnos información a la calle de Astrónomos No. 28, Col. Escandón, México, D. F.

Doy a usted las más cumplidas gracias por la atención

que sirva prestar al presente y aprovecho la oportunidad para reiterarle la seguridad de nuestra consideración más distinguida.

Lic. Lourdes Acevedo Bock
Jefe del Centro de
Documentación.

La finalidad de nuestra publicación (como el de todas las del ramo), es la difusión de las actividades y eventos que se llevan a cabo en nuestra correspondiente dependencia, por ello, constituye para nosotros un logro, el que nos incluya en su Organismo como un material digno de formar parte del acervo del Centro de Documentación de la Dirección General de Información.

Con nuestro saludo, la seguridad de que recibirá una dotación de ejemplares de nuestra Revista.

AGRADECIMIENTO

C. Miguel Marín Bosch
Secretario Particular del
Secretario de Relaciones
Exteriores

Hacemos patente nuestro agradecimiento al C. Lic. Jorge Castañeda y Alvarez de la Rosa, Secretario de Relaciones Exteriores y a su equipo de colaboradores que han hecho posible el que nuestra Revista de la Secretaría de Marina llegue a todas las representaciones diplomáticas en aquellos países con los cuales sostenemos relaciones.

Un saludo al C. Miguel López Azuara, Director General de Información y Difusión de esa Secretaría de Relaciones Exteriores; así como a todos los que intervienen en tan noble labor como es la de mantener informados a nuestros compatriotas que trabajan en el extranjero para México.

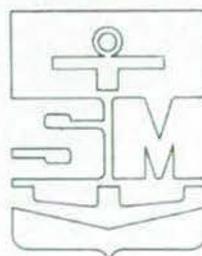
FRASES DE ULTRAMAR

“Cada uno debe encontrar su paz en su propio interior, y la paz, para ser verdadera, debe ser ajena a las circunstancias exteriores”.

— M. Gandhi

“La felicidad no es una estación a la que se llega, sino una manera de viajar”.

— M. Runbeck



“Es grande ser grande, pero más grande es ser humano”.

— W. Rogers

“La verdadera alegría no deriva de la comodidad de las riquezas o del aplauso de los hombres, sino de hacer algo que valga la pena”.

— W. Grenfell



