



**REVISTA**

**SECRETARIA DE MARINA**

**AÑO - 2 / NÚM. 10 / DICIEMBRE - 82 - ENERO - 83**





# DIRECTORIO

## CONSEJO EDITORIAL



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



**LIC. FORTINO ACOSTA Y BRAVO**  
SECRETARIO PARTICULAR  
DEL C. SECRETARIO



**ALMIRANTE C.G. D.E.M.N.  
JOSE M. MONTEJO SIERRA**  
SUBSECRETARIO  
DE MARINA



**CAP. DE NAV. C.G. D.E.M.N.  
ALEJANDRO MALDONADO  
MENDOZA**  
JEFE DE LA SECCION SEGUNDA  
DEL ESTADO MAYOR  
DE LA ARMADA



**ALMIRANTE C.G. D.E.M.N.  
MARIO ARTIGAS  
FERNANDEZ**  
OFICIAL MAYOR



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



**ALMIRANTE C.G. D.E.M.N.  
MIGUEL ANGEL GOMEZ  
ORTEGA**  
COMANDANTE GENERAL  
DE LA ARMADA



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

### PORTADA INTERIOR

Uno de los logros de los Astilleros Rodríguez, en materia de Construcción Naval, es el barco "ATUN VI", que viene a fortalecer la flota naval mercante de nuestro país.

### CONTRA PORTADA INTERIOR

El Gobernador de Nuevo León, Lic. Alfonso Martínez Domínguez y el Almirante C.G. Mario Artigas Fernández, Presidente de la Asociación de la Heroica Escuela Naval, encabezaron la Guardia de Honor ante el monumento de los Héroes de 1847 y 1914, que la mencionada Asociación donó a la Ciudad de Monterrey, con motivo de su XXIII Asamblea Anual Ordinaria, entre otros.

Las aseveraciones y opiniones expresadas en los escritos publicados en esta revista son de la exclusiva responsabilidad de los autores, REVISTA DE LA SECRETARIA DE MARINA Y ARMADA DE MEXICO, publicación bimestral editada por la Secretaría de Marina, Independencia No. 101-26. 2o. Piso, México 1, D.F., Teléfono 521-49-95, Número de Registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros 731-81, registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de segunda clase. Registro DGC No. 0600982, características 219511212. Fecha de publicación 1o. de Diciembre de 1982. Fecha de entrega 29 de Noviembre de 1982.



### CONTRAPORTADA

El Presidente de la República, Lic. José López Portillo recibe el diploma como recuerdo de ésta, su última travesía en su Investidura de Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas de nominada operación "Barlovento 82".

# CONTENIDO

EPOCA IV - N° 10 - DICIEMBRE - 82 - ENERO - 83

CARTA DEL DIRECTOR  
TEMA DE ACTUALIDAD

3



MARINOS NOTABLES  
"CAP. DE NAV. BLAS GODINEZ  
BRITO"  
Vicealm. Mario Lavalle A.

50



VAMOS A BORDO  
RESUMEN  
Noticias del Sector Marítimo

4

LEVEN ANCLAS  
PETROLEO EN EL MAR  
2a. PARTE.  
John P. Craven  
Inf. Gráfica Instituto Mexicano  
del Petróleo

54



PROA A NUESTRO INVITADO  
JOSE PAGES REBOLLAR  
Calderón Vázquez.

14



EL COMODORO ROBERTO  
LAURENCIO Y LA H. ESC.  
NAVAL MILITAR  
Schaufelberger Campos

58



PAISES MARITIMOS  
CANADA  
Embajada de Canadá

19

NAUTICAS NOTICIAS MUNDIALES  
RESUMEN  
Servicios Informativos

59



EVENTOS ESPECIALES  
Lic. Fortino Acosta y Bravo  
Servicios Informativos  
Cap. de Nav. Luis Schaufelberger C.

29



SUBMARINAS



SEÑALES SUBMARINAS  
CORRESPONDENCIA

64



ARTE  
"YA ME VOY AL OLVIDO"  
Sra. Griselda Alvarez  
Ponce de León  
Gobernadora del Estado de  
Colima

41

UNIDAD DE EDICIONES  
GUBERNAMENTALES

68



REPORTAJE  
ASTILLEROS DE TAMPICO  
Cal-mur

42



FRASES DE ULTRAMAR




Diseño: Alfonso Rosales Trejo  
Redacción: Ma. del Carmen González Mancilla  
Inf. Gráfica: Souza Mayo Hnos.

# CARTA DEL DIRECTOR

## APRECIABLE LECTOR:

El proceso de elaboración de esta su Revista de la Secretaría de Marina nos obliga a entregar a nuestros impresores, el material (originales) con suma anticipación, lo cual representa un problema insoslayable en cuanto a la vigencia de noticias.

Sin embargo, como usted lo sabe, una revista no compite en el ámbito de la prensa diaria ni con



el área del medio televisivo. Esta revista al igual que sus compañeras oficiales "revisa" las noticias ya publicadas y solo destaca las que lo ameritan. Tal síntesis se da a conocer dos meses más tarde dado que nuestra publicación es bimestral en proceso y distribución; por ejemplo este No. 10, corresponde a los meses de Diciembre-Enero.

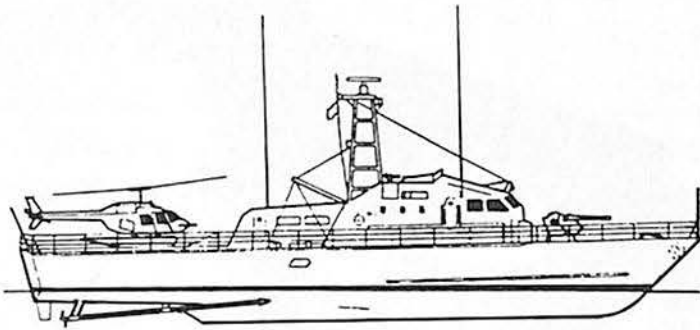
La carta ha sido escrita en Octubre 22. En consecuencia, al cierre de edición no es posible dar la importancia que merecen los acontecimientos del día 1o. de Diciembre. La toma de posesión presidencial del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado y el Gabinete de Trabajo que colaborará durante el Sexenio 82-88.

En un país como el nuestro, en donde se goza de las garantías que establece la Constitución de 1917. Las instituciones permanecen y los gobernantes se suceden al cumplimiento de su mandato, como lo establece la ley respetada y hecha respetar por los mexicanos y como salvaguardas de la soberanía están el Ejército y la Armada de México.

Un saludo de bienvenida para quienes se han preparado en el devenir histórico de nuestros días, como hombres idóneos que formarán el Gabinete Presidencial de trabajo del período 82-88 hacemos uso del lema de la Heroica Escuela Naval Militar "PARA SERVIR A MEXICO".



## NOTICIAS DEL SECTOR MARITIMO



### EVALUACION SOBRE LA SITUACION MARITIMA DEL PAIS

Durante una reunión de trabajo, el pasado 28 de octubre los integrantes de la Comisión de Marina de la H. Cámara de Senadores, después de comentar y evaluar la situación marítima nacional, acordaron realizar en un futuro cercano una serie de actividades tendientes a penetrarse con esta importante área del quehacer de nuestro país.

Para llevar a cabo sus propósitos, la Comisión presidida por el Senador Rafael Armando Herrera Morales, inició una gestión con una gira de trabajo por el estado de Veracruz, visitando las instalaciones del puerto, el Velero Buque Escuela "Cuauhtémoc," el Guardacostas GH-01 "Virgilio Uribe," así como la Heroica Escuela Naval Militar.

Entre los proyectos de la Comisión, se encuentra el análisis detallado de la Ley de Navegación y comercio marítimo y los reglamentos que de ella emanan, para estar en posibilidad de legislar sobre aspectos que auspicien el desarrollo de la Marina Mercante y del Sistema Portuario Nacional.



*Los integrantes de la Comisión de Marina de la H. Cámara de Senadores a bordo del Velero Buque Escuela "Cuauhtémoc".*



De igual forma, los aspectos relativos a las condiciones que guardan las islas, sus riquezas naturales y el mejor aprovechamiento de los recursos contenidos en la Zona Económica Exclusiva, es otro de los puntos que interesan a la Comisión de Marina.

Esta Comisión está integrada por: Rafael D. Herrera Morales, -Presidente- Juan S. Millán Lizárraga, Alberto Villanueva Sansores, Rigoberto Ochoa Zaragoza, Heladio Ramírez López, Salvador Barragán Camacho, Faustino Alba Zavala, Javier Ahumada Padilla, Mario Hernández Posada, Myrna Esther Hoyos de Navarrete, Guillermo Mercado Romero, Armando Trasviña Taylor y José Salcido Gómez.

*Los miembros de la Comisión de Marina del Senado de la República, a bordo del Guardacostas GH-01 "Virgilio Uribe".*

## DESPACHOS ENTREGADOS A MARINOS EN CENCAP

El Vicealmirante C.G. Miguel Portela Cruz, Comandante de la III Zona Naval, acompañado del Director del plantel, Contralmirante C.G. DEMN. Venancio Delgado Yépez, entregó despachos a 108 marinos (entre ellos 4 mujeres) egresados del Centro de Capacitación de la Armada de México, el pasado mes de septiembre en la Ciudad de Veracruz.

El Teniente Cornelio Medina Montero, Subdirector de la Escuela de Maestranza, pronunció unas palabras a nombre del Director del Centro de Capacitación. Asimismo, el Cabo Romualdo Santiago Villalbazzo habló por parte de los egresados, exhortó a sus compañeros a trabajar con lealtad por México.

Los elementos recién egresados serán destinados a las diversas unidades de intendencia de la Armada en toda la República, así como para cubrir las diferentes comisiones que diariamente demanda este servicio.



# CONSTRUCCION EN SERIE DEL "TONATIUH"

El Departamento de Construcción Aeronaval de la Dirección General de Reparaciones y Construcciones Navales, construye cinco aviones tipo "Tonatiuh" que se pondrán en funcionamiento próximamente.

El avión prototipo denominado "TONATIUH", que significa "Dios del Sol" entre los Aztecas, fue fabricado por la Secretaría de Marina como resultado de un convenio de colaboración que suscribió con la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica (ESIME) del Instituto Politécnico Nacional, en febrero de 1978 en el Hangar de la Estación Aeronaval del Aeropuerto de la Ciudad de México "Benito Juárez".

La Secretaría de Marina aportó los recursos humanos, físicos y financieros y la ESIME la tecnología. El "TONATIUH" es el resultado del proyecto del ingeniero César Trujillo.



El actual "TONATIUH" cuenta con una capacidad para cuatro plazas, motor de 235 caballos de potencia

y un peso bruto de mil 250 kilos, los futuros aviones serán mejorados en sus características básicas.

## ECONOMIA EN LA MODERNIZACION DEL SISTEMA DE SEÑALAMIENTO MARITIMO

Para modernizar las vías marítimas y fortalecer las actividades portuarias del país, se han realizado inversiones que han permitido agilizar el sistema y obtener ahorros hasta de 500 por ciento en los costos de operación y mantenimiento.

El Director General de Señalamiento Marítimo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ingeniero Francisco Canabal Paullada, señaló lo anterior y explicó que el sistema operaba con gas butano y

acetileno, lo que requería un gasto de 205 mil pesos anuales por guía; y, ahora, con los nuevos cargadores solares que se utilizan en la mayoría de ellas, se invierte un promedio de 41 mil pesos.

En la actualidad se encuentran funcionando 834 señales, de las que 142 son faros, 485 balizas, 200 boyas y 7 plafones luminosos.

El funcionario precisó que en virtud del notable incremento que ha

alcanzado el transporte marítimo, tanto de personas como de bienes comerciales en los litorales mexicanos, esta dependencia determinó el aumento y la modernización de las ayudas en la navegación, con el propósito de garantizar la seguridad de todo lo que se transporta.

Aseguró que para ello, y continuando con la labor emprendida hace cinco años, durante el presente se ha aplicado un presupuesto de 121 millones de pesos en estas obras.



# RADAR DE BUQUES EN EL PUERTO DE COATZACOALCOS

El pasado 16 de Octubre, se inició en el Puerto de Coatzacoalcos, un sistema de control por radar para maniobras de buques, totalmente computarizado, único en América Latina.

El ingeniero José Juan Velarde Bonnin, Subsecretario de Puertos y Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, fue el encargado de poner en servicio este sistema que será operado por 48 controladores de tráfico marítimo capacitados en escuelas náuticas mercantes de la SCT, bajo la supervisión de la Dirección General de Señalamiento Marítimo, de la misma dependencia.

Las instalaciones constan de una torre de control de 21 mts. de altura, posee también equipos de vigilancia de tráfico, maniobras y accesorios de alarma para prevenir el fondeo en zonas restrictivas.



# LA ARMADA DE MEXICO PREMIO A CONSCRIPTOS DEL S. M. N.

Como una distinción al empeño y disciplina demostradas durante la presentación de su servicio, un contingente de aproximadamente 150 conscriptos del Servicio Militar Nacional, fueron premiados por la Armada de México con un viaje que se realizó del 29 de octubre al 3 de noviembre pasado .

Al mando del grupo estuvo el Capitán de Corbeta I.M. José Efraín Martínez Blancas, acompañado por oficiales de la Armada quienes a bordo del Transporte "Durango" realizaron la travesía Acapulco-Manzanillo-Acapulco

Durante su estancia en el Puerto de Acapulco visitaron al Comandante de la 14a. Zona Naval, Vicealmirante C.G. Roberto Maupomé Ruíz, al Comandante de la Fuerza Naval del Pacifico, Vicealmirante C.G. DEMN Eugenio Villalobos Méndez, al Presidente Municipal del Puerto, Amin Zarur Mendéz y las instalaciones de los Astilleros de Marina.



*Conscriptos del Servicio Militar Nacional que fueron premiados por la Armada de México.*



A bordo del buque se instruyó al personal en la rutina que se lleva a bordo, reforzándose con academia y prácticas deportivas.

Ya en el puerto de Manzanillo, se reunieron con el Comandante de la Zona Naval, Vicealmirante C.G.P.A. DEMN Vidal Preciado Ruíz y con el Presidente Municipal de la Entidad, Prof. Alberto Larios Gaytán.

De igual forma, hicieron un recorrido por la Ciudad desfilando por las principales avenidas. Posteriormente visitaron las instalaciones de la Zona Naval, el Instituto Oceanográfico y los Astilleros.

*Elementos del Servicio Nacional Militar durante su visita a la Compañía de Infantería de Marina.*

# CON LA NUEVA LEY ADUANERA SE CREA UNA ZONA PERMANENTE PARA LA VIGILANCIA EN LA LINEA DIVISORIA INTERNACIONAL Y LOS LITORALES

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público informó que con la nueva Ley Aduanera que entró en vigor el pasado 1o. de julio, se creará una zona permanente para la vigilancia, por parte de la Armada de México, consistente en 200 millas de mar patrimonial (Zona Económica Exclusiva) y 20 kms, tierra adentro paralelos a los litorales como marca la ley. Fuera de estas áreas, para poder actuar será necesario una orden de la autoridad aduanera

competente.

Esta ley se realizó mediante un convenio entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Marina, misma que permitirá una ampliación en el resguardo marítimo.

La Secretaría de Marina tiene los recursos materiales necesarios para cuidar eficientemente nuestras costas, por lo tanto impartirá un curso de capacitación para el personal de

esa dependencia, lo cual permitirá, conjuntamente con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, combatir y disminuir el contrabando de diesel y especies marinas.

Asimismo, el convenio establece que en el momento de una operación de gran importancia, la Secretaría de Marina permitirá que personal de Resguardo Aduanal Mexicano aborde los barcos para la vigilancia necesaria.

## EL PRIMER MANDATARIO ENCABEZO LA CEREMONIA DE PUESTA DE QUILLA DE UN BARCO

El Presidente José López Portillo, el pasado 30 de agosto, encabezó la ceremonia de la puesta de quilla del barco número 114 del primero de dos buques de 45,350 toneladas de peso muerto que se construyen para Petróleos Mexicanos, correspondiente al bloqueo número 117, doble fondo del cuarto de máquinas, con un peso de 210 toneladas.

El Primer Mandatario estuvo acompañado, del Lic. Julio Moctezuma Cid, Director de Petróleos Mexicanos; los Directivos de Astilleros Unidos, S.A., Coronel Jorge Carrillo Olea e Ing. Mario Hernández Samaniego, entre otros invitados.

Esta maniobra de la puesta de quilla fue efectuada por medio de cuatro grúas con capacidad de 100 toneladas cada una y colocado el bloque dentro del dique de construcción de 270 m. de eslora por 36 m., de manga y diseñado para la construcción de buques en Semi-tandem.



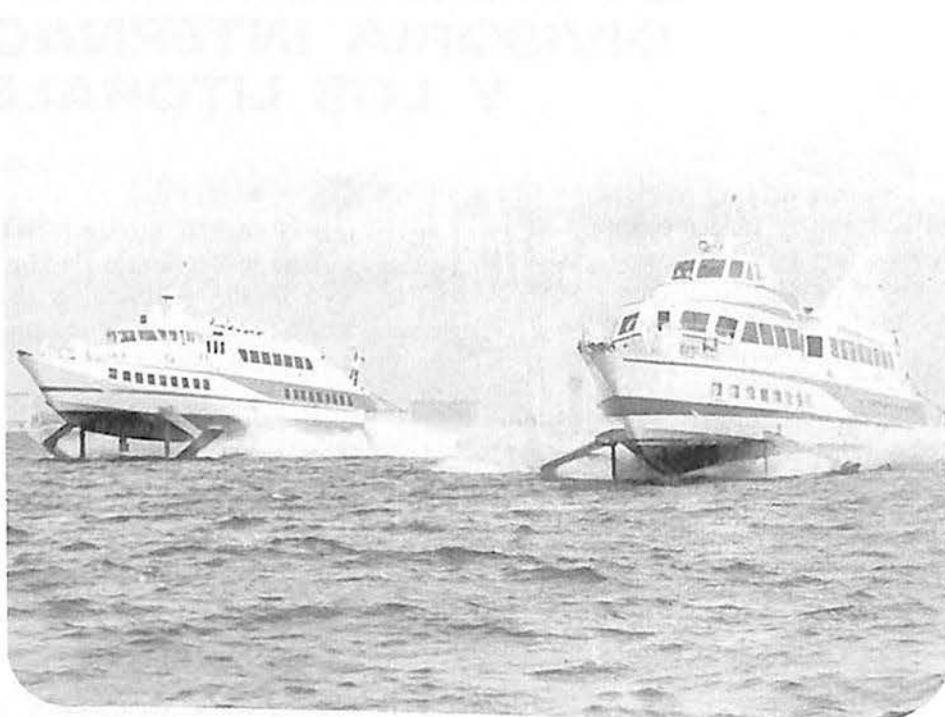
La entrega de este buque tanque está programada para 1984, el cual tendrá una eslora de 202 m., una

manga de 28.40 y un calado de 12.45 m., con una capacidad de carga de 50,200 metros cúbicos.

## LOS ALISCAFOS "NICTE-HA" Y "XEL-HA" IMPULSAN EL TURISMO NAUTICO

El pasado 23 de octubre, el Primer Mandatario puso en servicio en Cancún, Quintana Roo, el Aliscafo "Nicté-ha" que, junto con el "Xel-Há" unirán el archipiélago mexicano del Caribe, con la finalidad de impulsar el turismo náutico del país.

Posteriormente, el Presidente de la República, acompañado por la Doctora Rosa Luz Alegría, Secretaria de Turismo, entre otros miembros de su comitiva, en el Muelle "El Caracol" dio el banderazo de salida a los autobuses pertenecientes al servicio multimodal, que transportaron de la zona hotelera a los pasajeros que hicieron uso de los Aliscafos que recorrieron el circuito Cancún -Isla Mujeres- Cozumel, ruta que se denomina "Triángulo del Caribe".



Momentos después, el Jefe de la Nación, abordó el "Xel-Há" con rumbo a Cozumel, donde declaró inauguradas las obras de remodela-

ción de las instalaciones del Hotel "Presidente Caribe".

Finalmente, la comitiva presidencial retornó a Cancún y se trasladó

al Centro de Convenciones, donde el Primer Mandatario develó una placa conmemorativa de la histórica reunión Norte-Sur.

## EL PRESIDENTE JOSE LOPEZ PORTILLO PUSO A FLOTE EL BUQUE GRANELERO "ATLAHUA"

El Presidente José López Portillo, durante su gira de trabajo que realizó por la entidad, puso a flote el buque granelero "Atlahua" que en Náhuatl significa "Dios del Mar", construido en los astilleros Conagusa, en Guaymas, Sonora, el pasado 10 de noviembre.

El enorme buque granelero se deslizó luego que el Primer Mandatario rompió en su quilla la tradicional botella, mientras 10 globos se alzaban al cielo en medio de la algarabía del pueblo de Guaymas que se congregó en las instalaciones de Construcciones Navales de Guaymas, S.A.



En la ceremonia de botadura del primer barco mercante más grande que se ha construido en el país, el Jefe del Ejecutivo afirmó: "Los mexicanos están aprendiendo a hacer las cosas en grande, con independencia de la crisis y de las circunstancias", y agregó, esta es la última ocasión en que como Presidente vengo a saludarlos y a agradecerles el esfuerzo que conmigo han cumplido. Ningún otro lugar hubiera escogido mejor que éste para despedirme de ustedes, frente a esa colosal obra que las manos de los sonorenses, que las manos de los mexicanos están realizando, aprendiendo como es Sonora, y puedo afirmarles, la Revolución que tanto debe Sonora está en marcha, tiene más amplios cauces y garantizada su sobrevivencia, su energía creadora.

Asimismo, el Director de Astilleros Mexicanos, Jorge Martínez y Gómez del Campo informó que esta

unidad tiene 22 mil toneladas de capacidad, y en su cubierta fueron colocadas cinco enormes grúas, cada una con capacidad de carga de 16 toneladas, además seis bodegas con una capacidad de carga superior a la de dos mil trailers.

También dijo que un segundo barco de este tipo se está construyendo en Guaymas, que junto con la anterior podrían ser las naves prototipo que utilizará México, porque son ideales para la capacidad de calado de nuestros puertos y para la comunicación interna.

Agregó que esta embarcación es el puntal de la flota naval mercante que México requiere para transportar 236 millones de toneladas de mercancía en esta década.

Ante el Lic. López Portillo dijo:

la botadura de un barco y en especial el "Atlahua", significará la unión de grandes esfuerzos, trabajos, peligros, coordinaciones, etc. Este ha sido un gran paso; de barcos camaroneros y atuneros de cerco, en donde Conagusa tiene un renombre mundial por sus magníficos productos, que a futuro competirán en la exportación.

Finalmente el Director de Conagusa, Martínez Gómez del Campo, agradeció al Presidente López Portillo, el apoyo que durante su gestión brindó a la empresa que dirigió, que supo responder al compromiso y colocó en el mar el barco que requirió de 4 mil 500 toneladas de acero procesado y 82 Kms., de soldadura, también el esfuerzo desarrollado por la obras mexicanas y los técnicos españoles que participaron en la obra, y exclamó "La solución somos todos", porque todos hicimos este barco.

## CCXVII ANIVERSARIO DEL NATALICIO DEL GENERAL JOSE MA. MORELOS Y PAVON



*El Secretario de Marina, Almirante Ricardo Cházaro Lara y el Gobernador del Estado de Morelos, Dr. Lauro Ortega Martínez encabezaron la ceremonia con la que las autoridades de la entidad, conmemoraron el CCXVII aniversario del natalicio del General José María Morelos y Pavón, que se llevó a cabo el pasado 30 de septiembre en la Cd. de Cuautla, Morelos.*

## ULTIMAS ACTIVIDADES DE LA SRA. LUZ DEL ALBA IZA DE CHAZARO, COMO VOCAL TITULAR DE LA UNIDAD DE PROMOCION VOLUNTARIA DE LA SECRETARIA DE MARINA

*La Sra. Luz del Alba Iza de Cházaro Lara, clausuró los cursos del Centro de Adiestramiento, ubicado en Tecamachalco.*

*Durante el acto la Sra. Cházaro, Vocal Titular de la Unidad de Promotoras Voluntarias, estuvo acompañada por la Sra. Cruz Alicia Hernández de Amado, esposa del Director de Seguridad Social de la Armada de México, quien acertadamente coordina las actividades de dicho centro.*

*Posteriormente inauguró la exposición anual que incluye: cocina, corte y confección, juguetería, repostería y cultura de belleza.*



*La señora Luz del Alba Iza de Cházaro y el Grupo de Damas Promotoras Voluntarias visitaron el Asilo de Ancianos "Mariano Gálvez", donde proporcionaron una serie de atractivos obsequios y les brindaron a los ancianitos unos momentos de distracción con la presentación del Conjunto "Armada".*

*Después de asistir a la sesión de la Cámara de Diputados, la señora Luz del Alba y el Grupo de Damas Promotoras Voluntarias, -invitadas de honor-, visitaron las instalaciones del Nuevo Palacio Legislativo.*

*Posteriormente, recorrieron el Archivo General de la Nación, donde admiraron los antecedentes históricos y culturales de nuestro país.*



## DESPEDIDA DE LAS PROMOTORAS VOLUNTARIAS

El pasado mes de noviembre, la señora Luz del Alba Iza de Cházaro, ofreció una comida de despedida y agradecimiento a más de 150 Promotoras Voluntarias de la Secretaría de Marina por su valiosa ayuda y colaboración realizada durante el período en que ella estuvo al frente del Grupo como Vocal Titular.

Durante el discurso de despedida la Sra. Cházaro Lara, agradeció a las Promotoras el gran apoyo que ofrecieron a las obras que se hicieron en el presente sexenio. Recordó el primer bazar que organizaron y los magníficos bailes de carnaval, así como los tees, rifas y diferentes eventos. La tarea de adquirir la Cámara Hiperbárica, ropa y televisores para el Centro Médico Naval.

Dijo que lo que más le llena de satisfacción era el haber formado este Grupo: "Quiero que la armonía y cariño continúe con la próxima que venga a ocupar mi puesto".

Felicitó públicamente a las señoras Ma. Antonieta de Gómez Ortega y Alicia Palazuelos de Piana por la labor que desempeñaron en el Centro Médico Naval. A la señora Frida Reguero y Bessie de Flores Gómez que estuvieron al frente de la Guardería.

De igual forma, felicitó a la Sra. Cruz Alicia de Amado, Martha Gómez de López Bravo y Sonia Vidal, quienes atendieron el Centro de Adiestramiento. A Elsa Pignol de Alcalá, Josefina Segovia de Flores y Judith de Rizo por su intenso trabajo en las Colectas de la Cruz Roja.

*La Sra. Luz del Alba de Cházaro, en los momentos de felicitar a la Sra. Ma. Antonieta Gómez de Gómez Ortega.*



*La Sra. Luz del Alba, al hacer uso de la palabra durante la despedida que les brindó al Grupo de Promotoras Voluntarias.*

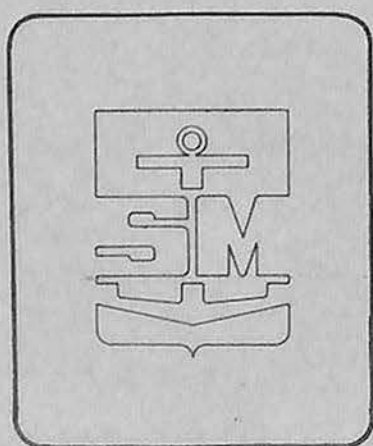
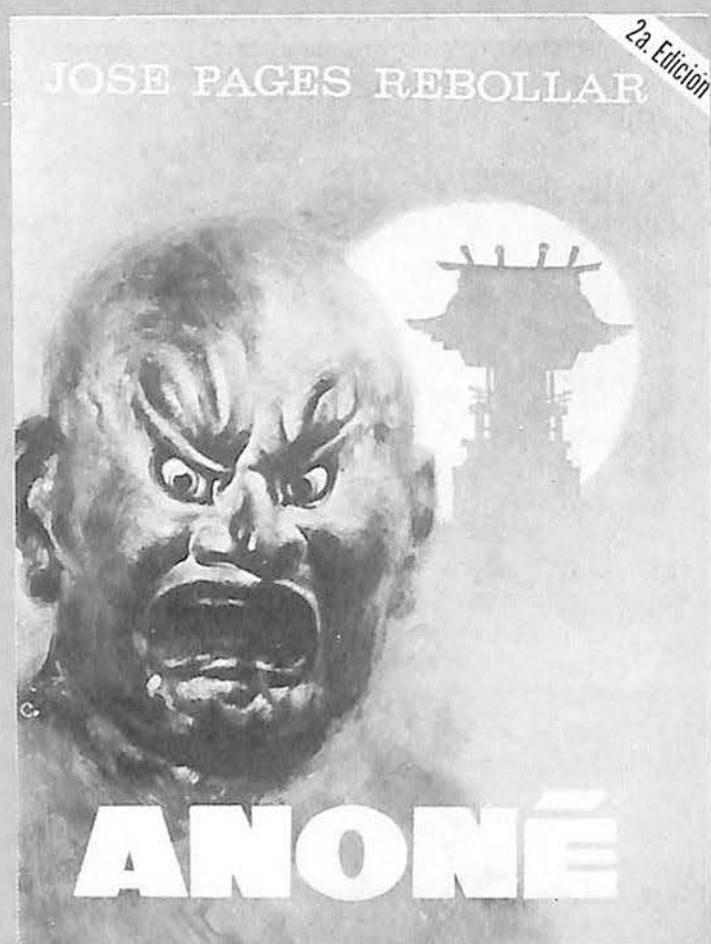
Subrayó que algo que siempre recordará con especial cariño va a ser el Programa "La Juventud y el Mar".

Doña Luisita de Rodríguez Malpica, para Doña Luz Rivera de Corral, Josefina Rivera de Pérez y Cecilia Montero Vda. de Gómez "mi eterno reconocimiento".

Al finalizar mencionó que para



# PROA A NUESTRO





# INVITADO

## JOSE PAGES REBOLLAR

AL: MARIO SOJO ACOSTA. NUM. 1541. MEXICO, D. F. SEPT. 12 DE 1979. \$10.00

# IMPACTO

NO SE INFILTRA  
RMBITO NACIONAL  
AVES LOS PELIGROS  
OMIA MEXICANA  
ECESIDAD INICIAL:  
HAMBRE



- ¡Anoné!
  - Anoné, es un libro mío que quiere decir escuchame . . .
  - Anoné, ¿en qué idioma es?
  - En japonés: escuchame, ponte atención, tengo algo que decirte. Tu llegas a Japón y escucharas mucho "Anoné" y quiere decir tengo algo que decirte.
- Es maravilloso . . .

José Pagés Rebollar, hombre de gran trascendencia periodística, se inició como aprendiz de fotógrafo y ahora ocupa la Subdirección de la Revista "Siempre".

Para José Pagés, México es un inmenso mar salpicado de islas, mismas que representan vocabularios indistintos que impiden la comunicación, y para que una revista encauce la comunicación necesita "aglutinar todas las voces que habla

José Pagés Rebollar, nació con tinta en la sangre, ha fundado más de dos revistas, algunas secciones dentro de la revista "Siempre" . . . dándonos su opinión "tremenda y terrible, al mismo tiempo, apasionada y sutil. Es como



*José Pagés Rebollar, hombre de gran trascendencia periodística, Subdirector de la revista "Siempre"*

México y hacerla una; tiene que hablar la voz del norte, la voz del centro, la voz del sur".

"La revista Siempre se inició con Lombardo Toledano, quien fue su fundador, con Ibarrola, Nemesio García Naranjo, Indalecio Prieto, que había venido de España . . ."

una novia que de repente la llevas a un baile, después se enoja y dice que ya no la quieres y le tienes que hacer nuevo romance. Haz de cuenta que vive, y después del tiempo nos maneja a nosotros y ya no la podemos conducir" . . .

"Siempre" ha tomado tanta fuer-

za que marca sus necesidades y exige alimentación constante, además mantiene un comportamiento definido en función "de lo primero que tu le diste como guía".

La trascendencia de "Siempre" en la vida de José Pagés Rebollar como periodista . . . "es algo mágico". Al sentarme ante una máquina, puedo obtener como resultado una simplicidad, pero cuando sale al público plasmada en "Siempre" se convierte en un poderoso argumento.

No por uno, sino por la fuerza de "Siempre", la gente te ve distinto, te ve raro por ser un hombre selecto dentro de esa revista tremenda.

El periodista al escribir en "Siempre" se gradúa como tal, si no . . . "no estaría en ella". No por el simple hecho de ser el hijo del director iba a estar aquí, antes tuvo que probarme a través de teclear, si no sirviera para esto ya me hubiera dedicado a otra cosa".

El director José Pagés Llargo, independientemente de ser el padre de Pagés Rebollar, es su mejor amigo, su mejor compañero, por lo que . . . "no puedo reposar "Siempre" en manos extrañas a consecuencia de esto, porque Pagés la hizo a través un poco de su forma de ser". Se tiene que traer escritores, novelistas, etc., para hacer una revista de caracteres internacionales.

En la vida de José Pagés las situaciones simáticas y desagradables son dos elementos que se combinan . . . Miguel de Cervantes a través de Don Quijote, le decía a Sancho, "no te preocupes nos ha ido mal, pero no hay cosa que dure tanto tiempo de angustia y menos, mucho tiempo de gloria". Así pues me fui a los 13 años a vivir al exterior y estuve ocho años sin regresar a México y cuando me faltaba dinero tenía que hacerla de pianista o poeta, había que hacerle de todo".

"Fue una experiencia muy interesante el ver escribir por ejemplo a Sartre en el café de "Fleur". Durante 5 horas fui discípulo de Sartre en



*"Nunca ha existido la paz desde que el hombre tomo conciencia"*

la Sorbona, veías escribir al hombre tranquilamente, había gente que venía de Estados Unidos y de otras partes lejanas a ver solamente a Sartre y después llegaba Simone de Beauvoir que era su mujer, quien había escrito "El Mandarín" en ese momento ve tu a saber que estaba escribiendo, tal vez "El ser y la Nada", o un drama tremendo sobre la filosofía existencialista . . . ves pasar por la calle a todo tipo de gente, de repente ves a un tipo que no lo habías visto desde hace 20 años y vuelves a tomar una copa con él. París tiene esa virtud . . ."

En 1969 regresa a México, ya había escrito varios artículos para "Siempre", presenció la guerra de los seis días . . . Israel . . . "Tel Aviv había cubierto toda la franja".

También estuve en Corea, en Bolivia, en Necahuazu con el "Che Guevara" y en Cuba específicamente en Guantánamo tocando Hanoi. Estos reportajes dejaron huellas en el corazón, en el alma, en lo más profundo de mi ser. La experiencia de ver a un pueblo de civil y al otro día completamente vestido de verde olivo, es inolvidable".

Para José Pagés ninguna guerra es justificable, no existe la paz: "Nunca ha existido la paz desde que el hombre tomó conciencia, desde que uno mató a otro.

"A partir del momento en que uno aventó una piedrita y éste le contesta con una piedrota que ahora se convierte en bombas nucleares".

Todo esto es resultado de la ambi-

ción del poder y así seguiremos hasta que nos decidamos "llegar al mar y rescatar todos sus privilegios, todo el tesoro que concierne a la alimentación de los pueblos".

Volviendo al tema sobre la Revista "Siempre", les dire: la armonía que se mantiene dentro de ella es a través "del efecto del corazón". Cuando se arma una revista de este tipo, primero se tiene que pensar en la armonía a partir de los principios sentimentales, de lo motivos que inspire el corazón no de los motivos intelectuales, ni éticos. "Cada uno de nuestros colaboradores es casi un familiar nuestro, es nuestro hermano, de otra forma no "se puede comprender la existencia de esta Revista".

Uno de los elementos importantes en la elaboración y presentación de la revista es la portada que va siempre en función a la noticia del momento, principalmente sobre los sucesos nacionales. "Nos importa más México que el exterior. El Director es el que dicta la portada, así como el editorial".

"El director José Pagés Llergo posee el sentido periodístico, ya que empezó vendiendo revistas y periódicos en los Angeles, California y llegó a ser jefe de redacción en el primer periódico de habla hispana en los Estados Unidos que se llama "La Opinión de los Angeles".



En vista de que la política exterior de México se ha complicado con el problema del petróleo, el licenciado don Ramón Beteta, sub-Secretario de Relaciones Exteriores, decide ponerse las pantalones.

Foto tomada en un error, a la hora del baño, durante la última hora del Festival de la Ciudad.



Fue escalando poco a poco y después fundó "Hoy", "Mañana", "Siempre", "Impacto", "América", etc., y trae a México el modelo grande a nivel de "Life". "Una vez le pregunté a mi padre el porqué de este modelo y me dijo: por una razón fundamental, porque aquí la gente no sabe leer, ni puede leer a 6 puntos como "Time", es por ello que es necesario la letra de 10, 12 y 14 puntos mínimo".

*El director de esta revista, Lic. José Luis Calderón Vázquez, durante la entrevista a Pagés Rebollar.*



## UN MEXICO NUEVO

# PEMEX

## ESTRENA EL DEBATE PLURIPARTIDISTA

El tiraje de "Siempre" oscila entre 150 y 200 mil ejemplares. "Solamente los japoneses con el Ahaji Shin Bura tiran 10 millones de ejemplares diarios. Ellos ya no imprimen sobre celulosa, sino sobre plástico porque lo pueden volver a fundir."

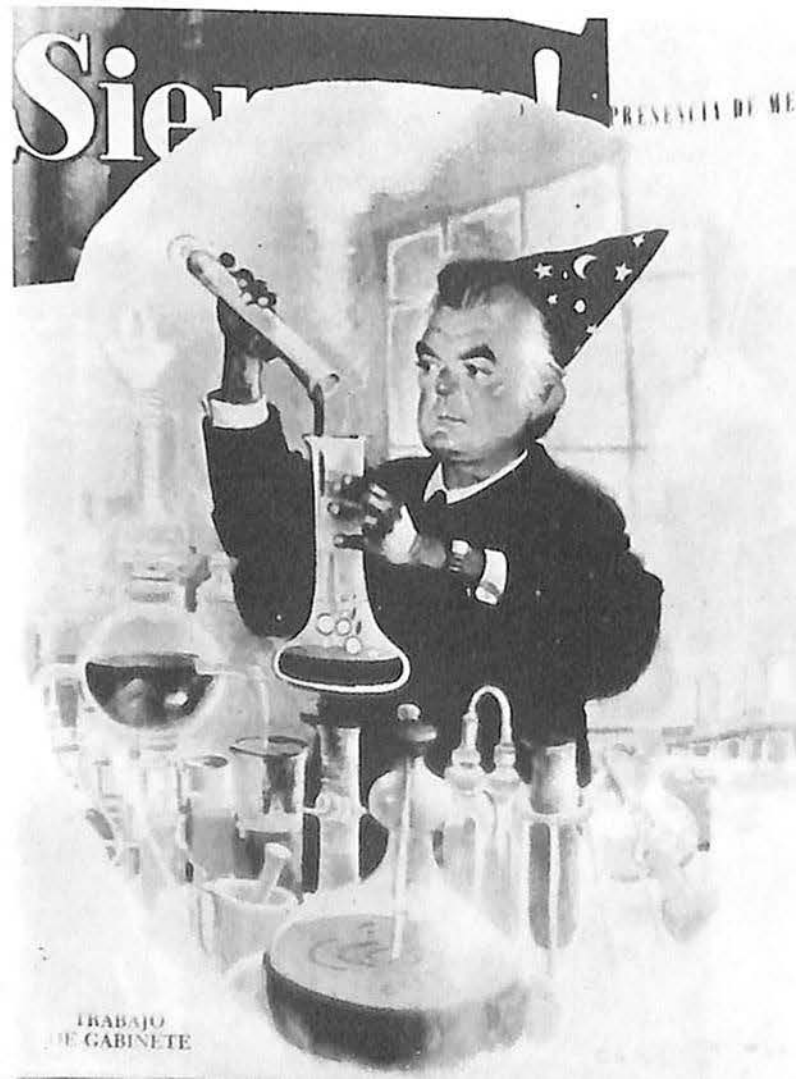
"Siempre" para el año 2000 tiene que evolucionar conforme a las necesidades de actualidad. "Se tiene que modernizar, pero siempre cultivando la conciencia de que las cosas viejas son muy importantes y cautivantes. La televisión es la velocidad de la información en un segundo, pero la palabra escrita la puedes consultar cuantas veces quieras, en cambio, un documento televisivo sólo lo puedes repetir si tienes una videocassettera, pero no todos los mexicanos podemos gozar de esos privilegios".

"Anteriormente, en la época del Cardenismo una de las revistas de

mayor importancia fue "Roto Foto" que la fundó mi papá; aquí la fotografía era lo más importante, los encargados de sacar las placas eran fotógrafos suicidas, como los Casasola, parte de los Maya y el "Gordo" Díaz."

"El que tenía valor era el fotógrafo porque los otros hacían el pie, a veces lo hacía Lombardo Toledano, pero gracias a los Casasola comprendemos la trayectoria de la formación mexicana a través de la fotografía, no a través de la letra porque no se ha escrito actualmente la verdadera historia de la Revolución Mexicana, la comprendemos a través de la imagen".

Y yo quiero que me entiendan por lo que hice, es mi herencia, a mis hijos, a mi familia y a mi patria dejo mis artículos, libros, mis errores en palabra escrita y, regresando al libro que escribí dire que los invito a leerlo y los invito a escribir, porque todos "tenemos algo que decir... ¡Anoné!".



# PAISES MARITIMOS



*Comando  
Marítimo*



*Grupo de  
Defensa Aérea*



*Emblema de las  
Fuerzas Canadienses*



*Comando  
de Comunicaciones*



*Comando  
Móvil*

# REAL ARMADA DE CANADA



*El Honorable Ministro de la Defensa Nacional,  
J. Guilles Lamontagne.*

El 4 de mayo de 1910 se creó la Real Armada Canadiense, contando así el país, por primera vez en su historia con una Armada.

Durante los años de 1920 a 1930, la Real Armada Canadiense contaba con dos destructores, cuatro barcos dragaminas y 336 oficiales y tripulación.

Para 1939 la escuadra contaba ya con 6 destructores, 5 dragaminas, 2 barcos de entrenamiento y una tripulación de 1770 hombres.

En el año de 1949, el gobierno de Canadá anunció un programa para la construcción de destructores escolta antisubmarinos.

El primero que se comisionó fue el "St. Laurent HMCS" en 1955, seguido por 6 barcos de la misma clase.

Destructores Escolta de la clase "Restigouche" se construyeron 7 barcos, de la clase "Mackenzie" 4, de los cuales 2 fueron construidos para portar helicópteros.

Más tarde, los únicos barcos en construcción fueron los submarinos existentes a la fecha.

En 1968 se ordenó la construcción de 4 destructores capaces de operar con dos helicópteros.

El primero de febrero de 1968, la Real Armada Ca-

nadiense dejó de existir bajo este nombre y fue integrada dentro de las Fuerzas Armadas Canadienses, dependientes del Departamento de Defensa Nacional.

Antes de su integración, la Armada tenía dos Comandos (uno en cada costa); el Ejército tenía cuatro (organizados sobre una base geográfica), y la Fuerza Aérea tenía cinco (organizados sobre una base funcional). En 1966, éstos dieron paso a seis Comandos Funcionales con Cuarteles Generales localizados como a continuación se indica:

Comando Marítimo	- Halifax N. S.
Comando Móvil	- St. Hubert. P. Q.
Comando de Defensa Aérea	- North Bay, Ontario
Comando de Transporte Aéreo	- Territorio de Ontario
Comando de Comunicaciones	- Ottawa, Ontario
Comando de Entrenamiento	- Winnipeg, Manitoba

En 1975, el número de Comandos estaba reducido a cuatro. El Comando de Defensa Aérea y el Comando de Transporte Aéreo se combinaron para formar el Comando Aéreo, con base en Winnipeg. Al mismo tiempo, el Comando de Entrenamiento fue disuelto y reemplazado por el Sistema de Fuerzas de Entrenamiento Canadiense localizadas en Trenton, Ontario.



*El HMCS  
"Algonquin"  
maniobrando  
en el Caribe  
(HSC 79-674).*

## **LAS FUERZAS ARMADAS CANADIENSES**

Las Fuerzas Armadas Canadienses están organizadas dentro de la Jefatura de la Defensa Nacional de la siguiente manera:

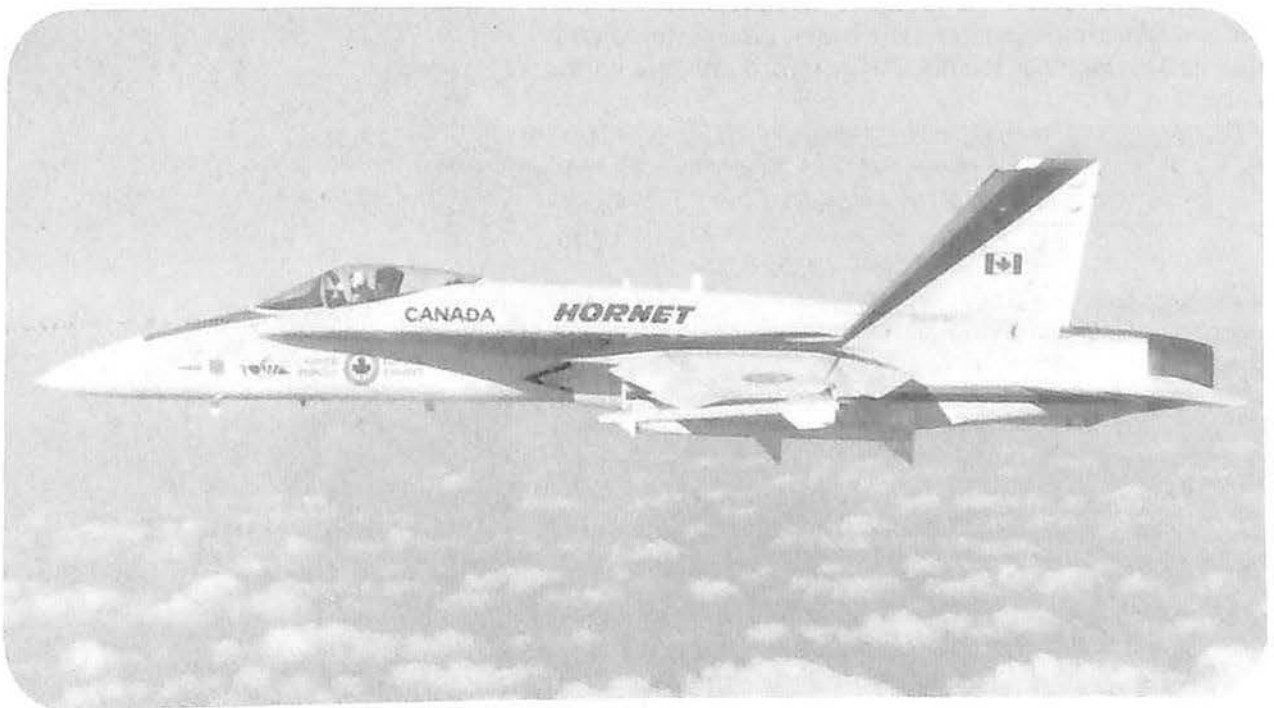
Comando Marítimo, Comando Móvil, Comando Aéreo y Comando de Comunicaciones.

Las Fuerzas Canadienses están divididas en dos: Fuerzas Canadienses de Europa y Fuerzas Canadienses de la Región del Norte.

## **COMANDO MARITIMO**

El Comando Marítimo tiene por misión dar apoyo a las Fuerzas Marítimas en las operaciones militares requeridas para cumplir con los compromisos de la defensa de Canadá como sigue:

1. Vigilancia y control del territorio marítimo de Canadá; áreas adyacentes al océano y al archipiélago ártico.
2. Defensa de Norteamérica en cooperación con las Fuerzas de los Estados Unidos.



*Fuerzas  
Canadienses,  
Comando  
Aéreo  
CF-18 Hornet.*

La milicia también queda bajo el control del Comando Móvil.

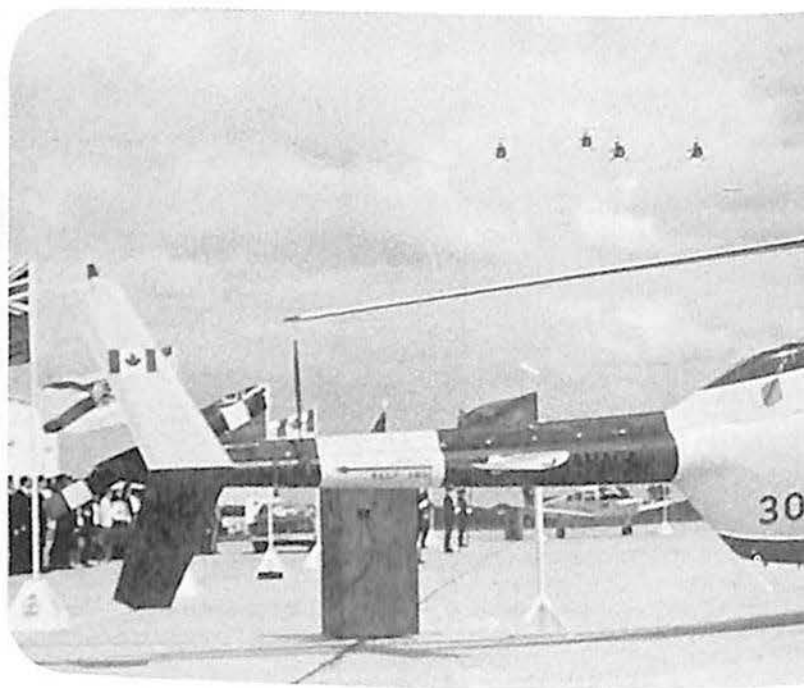
Uno de los papeles más importantes que desempeña este Comando, es la preparación de operaciones de control de los Comandos Aéreos del grupo aéreo de táctica 10.

Durante 1981, muchas iniciativas fueron tomadas en el entrenamiento dentro del Comando:

1. La formación de escuelas de combate para proporcionar los recursos necesarios para la conducta básica en el entrenamiento para el combate de armas.
2. Conducir con éxito los ejercicios RENDEZ VOUS 81 y SOVEREING VIKING.
3. Terminación de un estudio para desarrollar un concepto moderno en un entrenamiento de armas de pequeño calibre.
4. Iniciación del desarrollo de entrenamiento del Estado Mayor de un Comando con miras a una modernización y mejoramiento.

## COMANDO AEREO

Se formó el 2 de septiembre de 1975, su misión es la de proveer las reservas de las operaciones de funcionamiento de las fuerzas aéreas para cumplir obligaciones con su país, compromisos regionales e internacionales.



Las funciones principales del Comando Aéreo son las siguientes:

- Grupo de Defensa Aérea, compuesto por unidades del anterior Comando de la Defensa Aérea, tiene por función la de mantener la vigilancia del espacio aéreo de Canadá.
- Grupo de Transporte Aéreo, con jefatura en Tren-



*Un avión CC-130 del Escuadrón de Transporte de 435, de Edmonton, Alta, vuela en formación sobre Alberta Farmland.*





*Un helicóptero CH-139 Jet Ranger, en la ceremonia de inauguración del grupo 14 de entrenamiento de Winnipeg, Man.*

ton. Ontario provee ayuda aérea a las Fuerzas Canadienses.

- Grupo Marítimo Aéreo, con jefatura en Halifax, fue creado el 2 de septiembre de 1975 como un componente del Comando Aéreo. Este grupo es el responsable de la administración de los recursos aéreos, comprometido en patrullas marítimas, vigilancia marítima y antisubmarinos de guerra.
- Grupo de Táctica Aéreo 10, con jefatura en St. Hu-

bert, Quebec, comprometido con el apoyo cerrado de la Armada.

- Grupo de la Reserva Aérea, se creó el 1o. de abril de 1976. Este grupo abarca cuatro alas aéreas de reserva; una en Montreal, dos en Toronto, cuatro en Dakota y cuatro en Edmonton.

## COMANDOS DE COMUNICACIONES

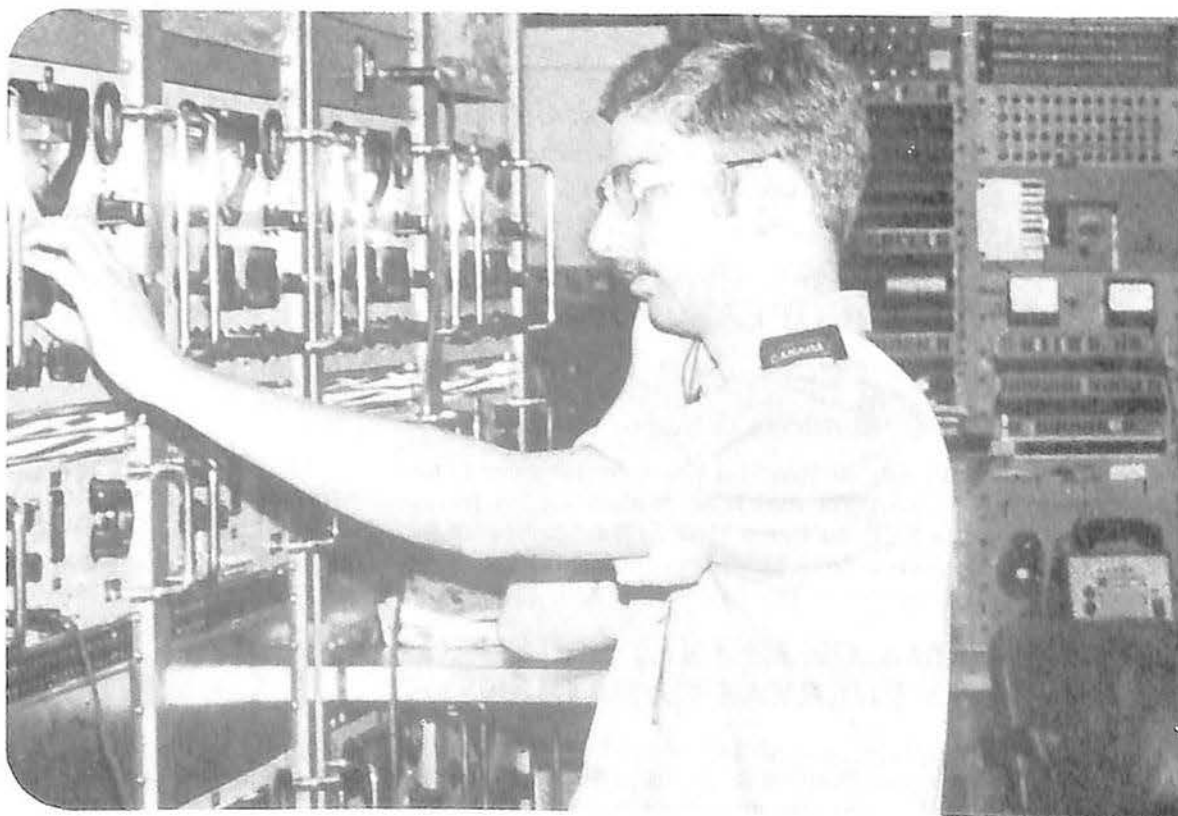
Con jefatura en Ottawa, manejan, operan y mantienen comunicaciones estratégicas para las Fuerzas Canadienses, y en emergencias para las provincias federales del gobierno.

Para cumplir con su misión, utiliza 3450 empleados del personal de la Fuerza regular y 1,070 civiles.

## FUERZAS CANADIENSES EN LA REGION DEL NORTE

El objetivo de las Fuerzas Canadienses en el Norte es el de apoyar a las autoridades civiles, preservando el control para contribuir el desarrollo del norte y mantener la seguridad del país.

Algunos de los establecimientos militares localizados dentro de esta región son:



*Un operador aporta las reglas apropiadas en un receptor con el fin de captar una señal.*

1. Centro de Operaciones del Norte de Yellowknife.
2. Destacamento del Centro de Operaciones del Norte en Whitehorse.
3. Estación de Fuerzas Canadienses en Ynuvik.
4. Fuerzas Canadienses en la Estación de Alert.
5. Destacamento de Comando Aéreo en Frobisher Bay.



*Escolta de honores, marcha con los uniformes antiguos de la Armada por última vez.*

## FUERZAS CANADIENSES EUROPEAS (FCE)

Estas fuerzas se localizan en la Región Forestal "Black" al sur de Alemania. Su misión es combatir en tierra y aire por la defensa de Europa Central.

Cuentan con un Hospital Europeo que tiene como función la provisión de ayuda médica en las formaciones de la FCE en tierra y aire. En tiempos de paz proporciona servicios a hombres y mujeres canadienses.

## SISTEMA DE ENTRENAMIENTO DE LAS FUERZAS CANADIENSES

Su centro de operaciones se localiza en Trenton, Ont. Tiene como función la de proporcionar un entrenamiento individual a los miembros de las Fuerzas Cana-

dienses en apoyo directo de los Comandos Operacionales.

## COLEGIOS MILITARES CANADIENSES (CMC)

Existen tres sistemas de Colegios Militares Canadienses.

- The Royal Military College of Canada [RMC] en Kingtin, Ont.
- The Royal Roads Military [RRMC] en Victoria, B. C. y
- The College Militaire [CMR] en Saint Jean, Que.

El objetivo de estos colegios es el de preparar Oficiales para el servicio efectivo o como Oficiales Comisionados. Todos los programas están acreditados y los cursos de instrucción proporcionan al alumno educación científica y militar.

## ALGUNAS DE LAS UNIDADES DE LAS FUERZAS CANADIENSES SON: DESTRUCTORES-ESCOLTA-CLASE - ANNAPOLIS

Los destructores-escolta, de la Clase Annapolis están equipados con Hangar y cubierta de aterrizaje para operaciones de helicópteros anti-submarinos. También están equipados con un sistema de sonar de profundidad variable.

### CARACTERISTICAS:

Desplazamiento		300 toneladas (plena carga)
Dimensiones	Eslora	371 pies
	Manga	42 pies
	Calado	14.4 pies
Maquinaria:	Turbina de engranaje: 30,000 SHP	
Velocidad:	28 nudos	
Calderas:	2 de tubos de agua	
Armamento:	2 Montajes de 3" con cañones gemelos, torpedos y triple mortero antisubmarinos	
Dotación:	210 oficiales y tripulación.	



*Un buque operacional navegando durante el ejercicio "Caribops 81".*

## **BARCOS DE APOYO CLASE CAPE**

Los barcos de apoyo de la Clase "Cape", son el "Cape Scott" y el "Cape Bretin", construidos en Vancouver, B.C., en 1944 y comisionados como buques de mantenimiento en la Armada Real.

### **CARACTERISTICAS:**

Desplazamiento: (standard) 8,580 toneladas  
(Plena carga) 10,000 toneladas

Dimensiones: eslora 441 pies  
manga 57 pies  
calado 20 pies

Maquinaria: Triple expansión, 1 eje 2500 SHP

Calderas: 2 Foster Wheeler  
Velocidad: 11 nudos

## **BARCOS DE APOYO DE LA FLOTA SUMERGIBLE**

Los buques de apoyo para las Fuerzas Canadienses son de construcción italiana y apoyan a buzos y al sumergible SDL-1

### **CARACTERISTICAS:**

Desplazamiento: 2350 toneladas.  
Eslora total: 244 pies, 10 pulgadas  
Eslora media: 233 pies, 7 pulgadas  
Manga: 39 pies 4 1/2 pulgadas  
Calado: 17 pies 1 1/4 pulgadas  
Velocidad: 10 1/2 nudos

## **BUQUE GATE**

Es un buque de tipo rastreador usado por la Reserva de Entrenamiento de la reserva Naval en ambas costas y en los Grandes Lagos.

### **CARACTERISTICAS:**

Desplazamiento: 429 toneladas (plena carga)

Dimensiones: manga 26 pies. Eslora 125.5 pies  
calado 13 pies

Velocidad: 11 nudos

Dotación; 23 oficiales y tripulación

## DESTRUCTORES ESCOLTA CLASE MACKENZIE

Estos destructores fueron diseñados primordialmente para la guerra anti-submarina.

### CARACTERISTICAS:

Desplazamiento: 2880 toneladas (plena carga)

Dimensiones: Eslora 366 pies  
Manga 13.5 pies  
calado 13.5 pies

Maquinaria: Turbina de engranaje 30,010 SPH

Velocidad: 28 Nudos

Calderas: 2 de tubos de agua

Dotación: 210 oficiales y tripulación

Sumergido: 2,420 toneladas

Dimensiones: Eslora 295 pies, 6 pulgadas  
Manga 26 pies, 6 pulgadas  
Calado 18 pies

Dotación: 65 oficiales y tripulación

## DESTRUCTORES PORTAHELI- COPTEROS CLASE DDH-280

Dotados con Helicópteros A/S, designados primordialmente como barcos de guerra anti-submarinos, con una mejora de autodefensa capacitados para apoyar las operaciones en tierra.

### CARACTERISTICAS:

Desplazamiento: 4700 toneladas (Plena carga)



*Un Cadete en el control del submarino HMCS Okanagan durante un viaje de familiarización.*

## SUBMARINOS CLASE "O"

Los Submarinos Clase "Oberon" se construyeron en Gran Bretaña. Son capaces de desarrollar altas velocidades bajo el agua.

### CARACTERISTICAS:

Desplazamiento: (superficie) 2,200 toneladas.

Dimensiones: Eslora 426 pies  
Manga 50 pies  
Calado 14 pies, 6"

Maquinaria: Cuatro turbinas de gas

Velocidad: Superior a 27 nudos

Dotación: 285 oficiales y más de 30 hombres entrenados.

# EVENTOS ESPECIALES

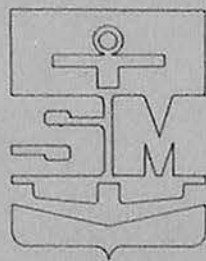
“BARLOVENTO  
OPERACION  
82”



EL PRIMER MANDATARIO  
INAUGURO LAS OBRAS  
DE AMPLIACION DE LOS  
ASTILLEROS RODRIGUEZ



XXIII ASAMBLEA ANUAL  
ORDINARIA DE LA ASOCIACION  
DE LA HEROICA ESCUELA  
NAVAL MILITAR





*Saludos de ordenanza al cañón  
al C. Presidente de la República.*

El Presidente José López Portillo, encabezó el pasado mes de octubre la operación denominada "Barlovento 82" a bordo del Velero Buque Escuela "Cuauhtémoc". Y viene a formar el noveno viaje marítimo de su administración.

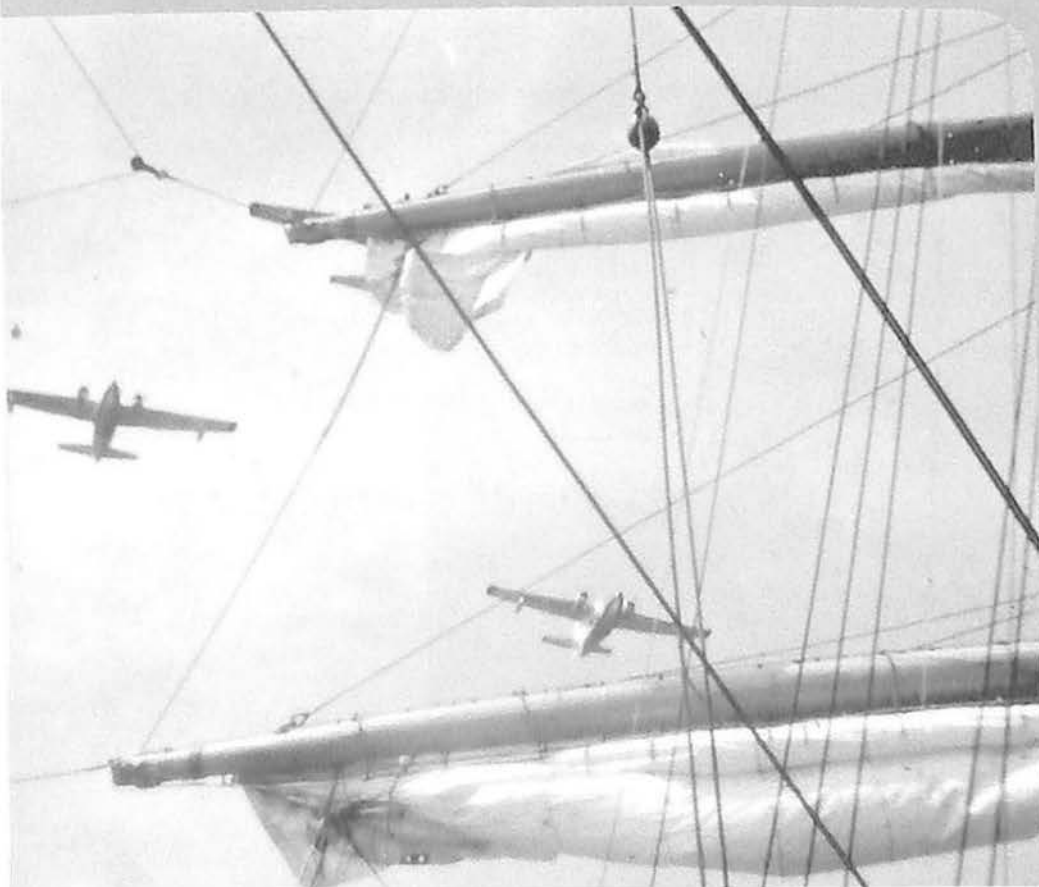
"Barlovento 82" es el primer crucero a vela que realiza un Presidente de México. La travesía se inició en Puerto Progreso, Yucatán, donde ofrecieron al Primer Mandatario una verbena popular en la plaza principal y concluyó al tercer día en el Puerto de Veracruz.

El objetivo principal de la Operación fue que el Jefe de la Nación conociera de cerca el funcionamiento del Velero Buque Escuela y conviviera con elementos de la Armada de México.

El "Cuauhtémoc" es un velero tipo Bricbarca, construido en los astilleros y talleres de Celaya, localizados en Bilbao, España. El diseño fue realizado por los técnicos del Estado Mayor de la Armada, por lo que cuenta con los avances más modernos de la tecnología marítima.

Las misiones encomendadas al

Velero Buque Escuela, son los viajes de prácticas de los Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar que durarán seis meses, el viaje equivale al último semestre de preparación práctica de los Guardiamarinas, recorriendo los mares del mundo; y la formación del carácter del Cadete Naval, mediante la instrucción y prácticas marineras, enseñándole así a convivir en forma armónica con la naturaleza y sus elementos, desarrollando e incrementando en el personal en instrucción y en la dotación del buque los valores que cons-



*Aviones de la Armada de México  
escortaron el inicio de  
Operación "Barlovento 82"*

*El Almirante Ricardo Cházaro Lara  
y el Lic. José López Portillo,  
en amena charla.*

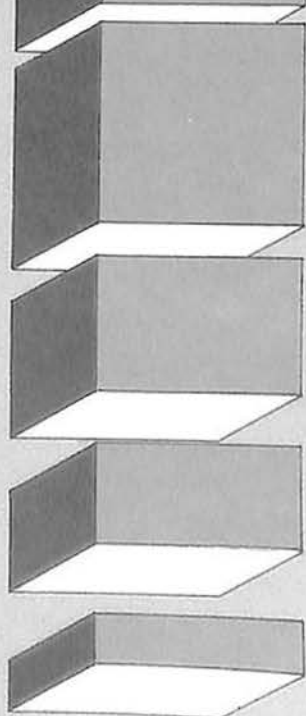
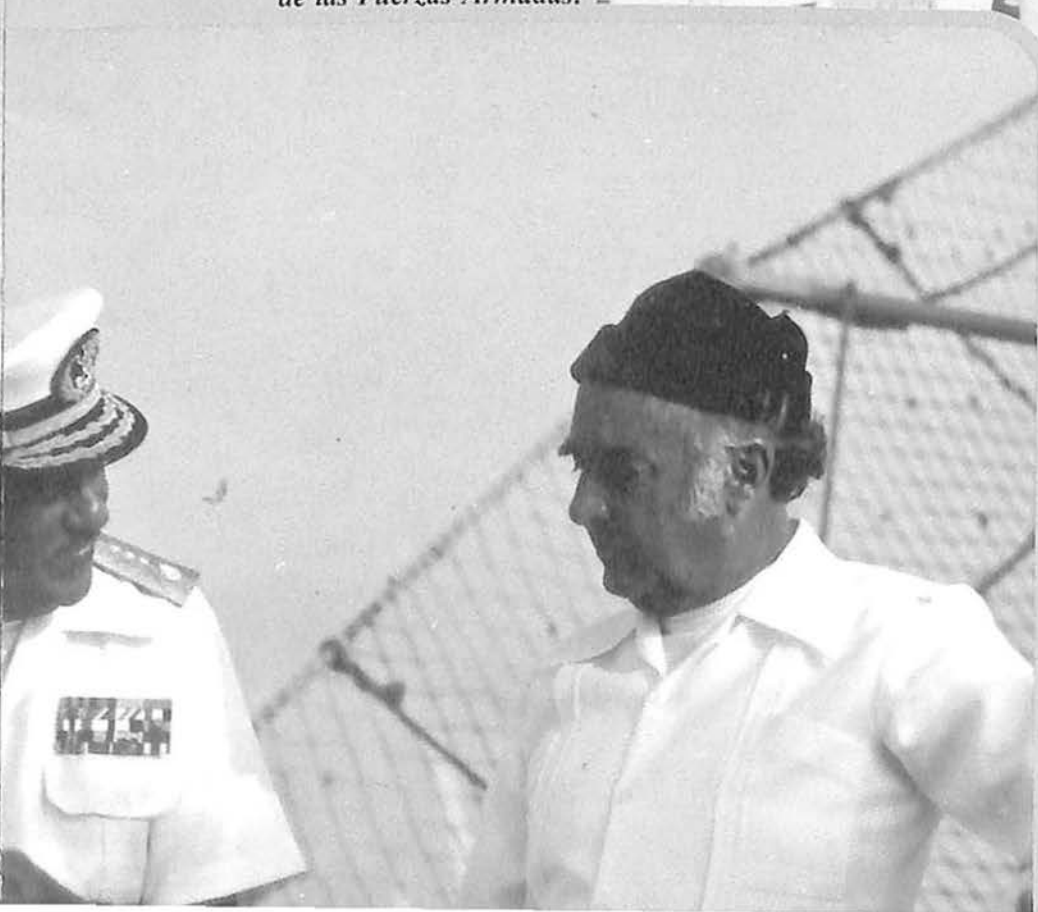
# RACION "BARLOVENTO 82"

tituyen el fundamento de la profesión naval, tales como el amor al mar, la mística naval y la consagración total al servicio de la Armada y a los ideales de la Patria; aunado todo ello a la tarea de enseñar con dignidad y señorío el Pabellón de México por los mares y puertos del mundo, transmitiendo, al mismo tiempo, el mensaje de amistad.

El "Cuauhtémoc" tiene sus antecedentes en el siglo pasado, en el velero "Ignacio Zaragoza", era un bergantín tipo corbeta, que en 1895 realizó un viaje de circunnavegación alrededor del mundo.

La navegación a vela es una de las

*El Primer Mandatario, acompañado por el Comandante General de la Armada de México y el Comandante del "Cuauhtémoc", durante su última travesía como Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas.*





*Sala de Recepción del Velero  
Buque-Escuela Cuauhtémoc.*

*El Presidente de la República recibe  
el certificado de Singlaturas  
de la Armada de México abordo  
del Cuauhtémoc.*

artes náuticas más antiguas que se conocen, hace 5,500 años las embarcaciones a vela ya surcaban las aguas del Río Nilo, eran de papiro impulsadas por una vela cuadra que solo permitía navegar con el viento por la popa, estas son las primeras embarcaciones de las que se tiene noticia. Llevaban un trapo rectangular o cuadrado, colocado por delante del palo, al que se le llamaba vela cuadrada o redonda, impulsó durante miles de años y hasta la actualidad lo sigue haciendo a los buques mercantes, pesqueros, de recreo y de guerra, sin que se conociera otro tipo de vela hasta el Siglo IX cuando aparece en el Mediterráneo la vela latina, probablemente introducida por los árabes.

Al concluir la Edad Media los barcos empiezan a construirse de dos y tres palos cada uno con su vela correspondiente, y a fines del Siglo XV surge una nueva vela cuadrada, muy pequeña que en sus orígenes se le llama "Gavia", se coloca en lo alto del palo mayor.

Posteriormente, a las velas cuadradas se les añadieron más prolongaciones -alas y rastreras- para aumentar la superficie vélica y sobre las gavias se largaron los juanetes y sobrejuanetes, así como las velas de stays; la evolución de este aparejo ha llegado hasta nuestros días y ejemplo de ello es nuestro majes-

tuoso Velero Buque Escuela "Cuauhtémoc".

La historia de la navegación a vela es desde entonces el inicio de la lucha por ganar "Barlovento", es decir, por avanzar en contra del viento y no sólo a favor.

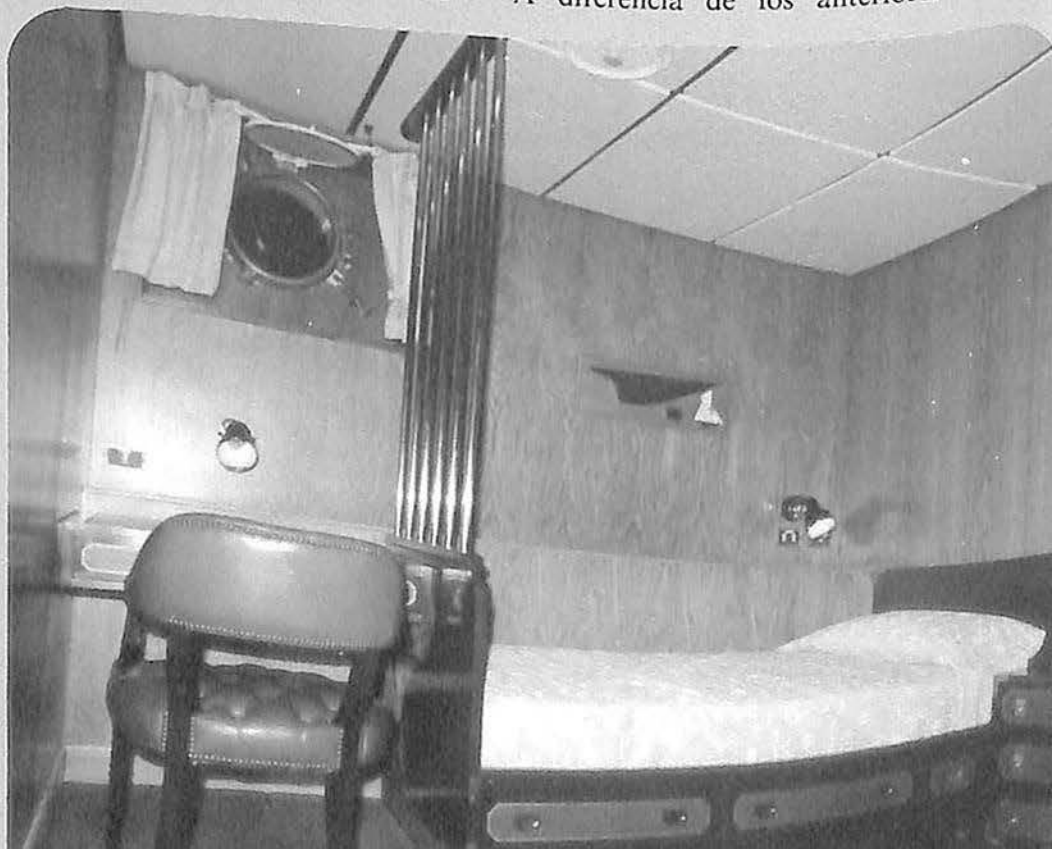
En cada país, en cada época, los veleros reciben nombres diferentes, algunos de los cuales se han mantenido hasta nuestros tiempos

En "Barlovento 82" el Velero Buque Escuela navegó utilizando las

velas, y sus motores de propulsión de mil caballos de fuerza, que le permiten desarrollar una velocidad hasta de 10 nudos por hora.

El "Cuauhtémoc" al mando del Capitán de Navío C. G. DEMN. Manuel Zermeño del Peón, realizó su travesía a México, desde el Puerto de las Palmas, en las Islas Canarias a Santo Domingo, siguiendo la misma ruta que trazara el navegante Cristóbal Colón en 1512.

A diferencia de los anteriores







viajes marítimos que ha realizado el Señor Presidente, Operación "Barlovento 82" hizo su travesía Progreso - Veracruz sin escala alguna, recorriendo así 400 millas náuticas a una velocidad de 7 nudos por hora.

Hablando de los Puertos que tocó el "Cuauhtémoc", diremos que: el Puerto de Progreso - Yucalpetén, dispone de todos los medios de comunicación: amplia red de carreteras, ferrocarriles y un aeropuerto internacional en Mérida, que lo in-

tegran con el resto del país, también cuenta con el servicio regular de líneas navieras de cabotaje y altura.

Por su importancia estratégica, en el Puerto de Yucalpetén se encuentra la sede de la Novena Zona Militar apoyada por los efectivos materiales y humanos del Sector Naval Militar de Progreso, en cuyos mandos recae la responsabilidad de mantener en forma permanente y efectiva la vigilancia en la zona marítima terrestre de la parte norte de la península y el conocimiento y

control de la presencia, posición y movimientos del tráfico marítimo del Canal de Yucatán.

Por otra parte, el Puerto de Veracruz, cuenta con muelles fiscales, de cabotaje, marginales, de turismo, petróleo, mieles y de la Armada. Todos ellos son de propiedad federal.

Cabe mencionar que los astilleros de Veracruz se encuentran instalados en San Juan de Ulúa, dotados con talleres y elementos especializados para la reparación, carena y trabajos en general.

Cuenta con tres diques secos con capacidad para barcos de hasta 155 metros de eslora, 19 metros de manga y 6.10 metros de calado.

"Barlovento 82" es el último viaje que realiza el Lic. José López Portillo como Primer Mandatario de la República Mexicana. Al llegar al Puerto de Veracruz dio por terminada la Operación, en la que comprobó los avances logrados en el proceso de modernización del equipo de la Armada de México y la importancia que tiene para el país contar cada vez con mejores recursos para la vigilancia del mar patrimonial.

*Camarote principal del Comandante.*

Foto: Coord. Gral. de C. Soc. Presidencia de la República



*El Presidente López Portillo a su arribo al Puerto de Veracruz y dar terminada la operación.*

# EL PRIMER MANDATARIO INAUGURO LAS OBRAS DE AMPLIACION DE LOS ASTILLEROS RODRIGUEZ

Foto: Coord. Gen. de C. Soc. Presidencia de la República



El Presidente José López Portillo, inauguró las obras de ampliación de Astilleros Rodríguez, filial de la Paraestatal Astilleros Mexicanos, en la Bahía de Todos los Santos, Ensenada, B.C., el pasado 20 del mes de octubre.

Las obras de ampliación de los Astilleros Rodríguez, lo convierten en uno de los talleres navales más modernos del mundo, capaz de responder a las necesidades de la flota pesquera nacional que opera en el Pacífico, así como a la de Estados Unidos dedicada a la pesca de atún.

El Primer Mandatario acompañado por el Almirante Ricardo Cházaro Lara, Secretario de Marina; el Director General de Astilleros Mexicanos, Jorge Martínez Gómez del Campo; el Gobernador de la Entidad, Roberto de la Madrid y varios miembros de su gabinete, hizo funcionar el sincroelevador submarino, que opera con 16 "Winches" con capacidad de carga de 3,840 toneladas y una amplia zona de recuperación, construidos sobre 40,000 metros cuadrados de superficie ganados al mar.

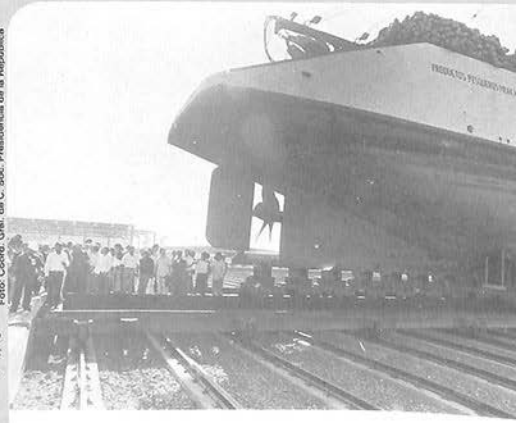
Con el sincroelevador los barcos son sacados de la Bahía, en un portento de ingeniería mexicana, y colocados en un carro de transferencia que se desliza sobre rieles y los traslada al área de trabajo.

Los Astilleros Rodríguez pueden atender simultáneamente 4 barcos de 750 toneladas (60 metros de eslora) y 4 barcos de 1250 toneladas de capacidad de carga (90 metros de eslora). Además, en sus atracaderos reparará 10 barcos más.

Asimismo, proseguirá con su tarea de construir barcos atuneros de

*El primer Mandatario recibe explicaciones sobre el funcionamiento de los Astilleros.*

Foto: Coord. Gen. de C. Soc. Presidencia de la República



*Astilleros Rodríguez, uno de los talleres navales más modernos del mundo.*



Foto: Coord. Gral. de C. Soc. Presidencia de la República

vara, sardineros y palangreros. Cabe mencionar que los astilleros ahorrarán al país divisas por 1,500 millones de pesos, sustituyendo importaciones tanto en la fabricación de las embarcaciones, como en su reparación.

El Licenciado Jorge Martínez, Director General de Astilleros Mexicanos, informó al Presidente de la República que las perspectivas económicas de Astilleros Rodríguez, son obtener anualmente un ingreso prome-

dio de 460 millones de pesos por la reparación de barcos, y 1,800 millones de pesos por la construcción de 12 barcos sardineros de 100 pies de eslora y 1,500 toneladas de acero, atuneros de vara y palangreros. Con esto, Astilleros Rodríguez, asegura su rentabilidad y confirma su papel de promotor de bienestar socio-económico de Ensenada. Asimismo, subrayó que los Astilleros Rodríguez harán frente no sólo a la demanda de reparación de las em-

barcaciones que integran la flota del pacífico, también a la flota estadounidense y de otras naciones que operan en la zona.

El Jefe del Ejecutivo recorrió las instalaciones de los Astilleros y conoció la "grúa pórtico" de 25 toneladas de capacidad de carga, la subestación eléctrica de 2,000 kv. el taller electromecánico, la casa de máquinas, la zona de servicios hidroneumáticos perimetrales.

*El Almirante Ricardo Cházaro Lara, recibe un presente durante la comida ofrecida por el C. Gobernador de Nuevo León.*

*El Jefe del Ejecutivo durante su recorrido por los Astilleros.*

Foto: Coord. Gral. de C. Soc. Presidencia de la República



*El Presidente de la República develó la placa de la inauguración de Astilleros Rodríguez.*



# **XXIII ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA DE LA ASOCIACION DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR**



*Comida ofrecida por el Gobernador  
del Edo. de Nuevo León.*



*Ceremonia de develación del monumento.*



*El Capitán Zepeda Torres,  
orador oficial durante  
la Ceremonia de develación  
del obelisco.*



*Monumento a los Héroes  
de 1847 y 1914, donado  
por la Asociación  
de la H. Escuela Naval  
Militar a la Ciudad  
de Monterrey, N.L.*



*En un ambiente de alegría se desarrolló la comida ofrecida por los familiares del Director del "Quinteto de Marina", Abelardo Gómez.*

Del 21 al 23 del pasado mes de octubre, se llevó a cabo la XXIII Asamblea Anual Ordinaria de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, que tuvo como sede la Ciudad de Monterrey, Nuevo León

Las actividades se iniciaron el día 21, con la visita protocolaria que la Junta Directiva Nacional hizo a las autoridades gubernamentales, municipales y militares de la localidad.

En el teatro Monterrey del IMSS el Gobernador de la Entidad, Lic. Alfonso Martínez Domínguez, procedió a la inauguración de los trabajos correspondientes a la XXIII Asamblea Anual Ordinaria de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar, a la que asistieron las autoridades municipales, militares, invitados especiales y los asambleístas con sus familias.

Por la tarde, el Director del "Quinteto" de la Secretaría de Marina, Abelardo González, ofreció una comida en un rancho cercano a

la ciudad, en las faldas del imponente cerro de la "Silla," la cual estuvo amenizada por el grupo musical "Quinteto de Marina" y por la alegría de los allí presentes.

Por la noche, el H. Ayuntamiento de la Cd. de Monterrey ofreció una cena en el patio de honor del Palacio Municipal, la cual fue presidida por el Lic. Pedro Quintanilla Coffin, Alcalde de la Ciudad. Durante la cena se declararon clausurados los trabajos correspondientes a la "Semana del Mar" que organizaron el personal de la Secretaría de Marina en colaboración con el H. Ayuntamiento local que se realizaron como antecedente a la celebración de la XXIII Asamblea.

Las actividades del día 22 se iniciaron con la ceremonia de develación del Monumento a los Héroes de 1847 y 1914, a la cual asistieron el Gobernador del Estado, Lic. Alfonso Martínez Domínguez; el Presidente Municipal de la Ciudad de Monterrey, Lic. Pedro F. Quintanilla Coffin; el Comandante de la 7a. Zo-



*Desayuno de la Fraternidad  
en el Hotel Ancira*

na Militar, General de División Salvador Revueltas Olvera; el Oficial Mayor de la Secretaría de Marina y Presidente de la A.H.E.N., Almirante C.G. DEMN. Mario Artigas Fernández; y el Vicepresidente de la misma, Vicealmirante C.G. DEMN David Zepeda Torres, quien fue el encargado de pronunciar el discurso oficial de la Asociación; así como demás integrantes de la Directiva Nacional, los Asambleístas acompañados por sus esposas e invitados especiales del Municipio.

Más tarde, los visitantes hicieron una visita al Planetario del grupo Alfa. Después se les ofreció una comida en el restaurante "La Fé", amenizado por artistas de la localidad.

Por la noche, la Banda Sinfónica de la Secretaría de Marina ofreció un Concierto de Gala en el Teatro Monterrey del I.M.S.S., al que asistieron el Presidente Municipal de la Ciudad de Monterrey acompañado por la Directiva Nacional e invitados del Municipio.

El sábado 23, el Presidente Municipal, el Secretario de Marina, los miembros de la Junta Directiva, así como los invitados especiales y los asambleístas, disfrutaron del ya tradicional "Desayuno de Fraternidad".

El C. Almirante Ricardo Cházaro Lara, clausuró ese mismo día los trabajos correspondientes a la XXIII

Asamblea Anual Ordinaria de la Asociación de la Heroica Naval Militar.

El último evento de esta Asamblea fue una cena-baile en el Club de Leones Monterrey Poniente al cual asistieron el Presidente Municipal de Monterrey y funcionarios del Gobierno del Estado.

Durante la Sesión Plenaria efectuada en el Teatro Monterrey del I.M.S.S., se acordó, por unanimidad de los allí presentes, que la XXIV Asamblea se llevará a cabo en la segunda quincena del mes de octubre de 1983, en la bella Ciudad y Puerto de Acapulco, Gro.

*Disfrutando de platillos típicos  
de cocina mexicana, los asistentes  
a la XXIII Asamblea.*



## *YA ME VOY AL OLVIDO*

*Ya me voy al olvido, hasta el olvido,  
vuelvo otra vez a mi región desierta,  
ya voy sola otra vez, sola y abierta,  
gaviota en cruz sin mar y sin sentido.*

*Emigrada de sal, buscando nido  
en las orillas de otra playa muerta,  
espuma de temblor, ribera incierta  
blanco y rojo en el pecho malherido.*

*Amor, polvo de soles, ¿dónde creces?  
¿en qué horizonte se ha de hundir mi vuelo?  
Estoy sola otra vez, como otras veces,*

*Soy el límite gris de mar y cielo  
-gaviota pertinaz- mientras los peces  
muerden mi corazón en el anzuelo.*

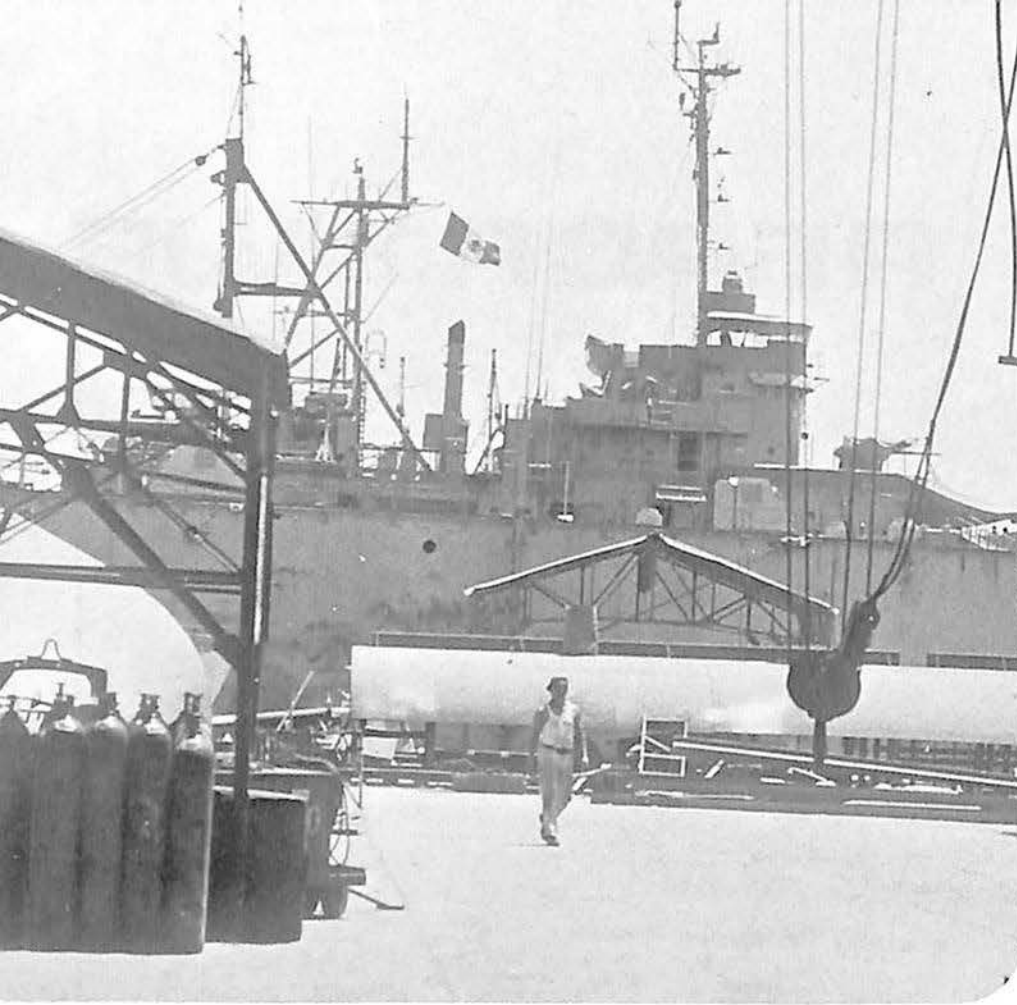
*Del Libro Desierta Compañía de  
GRISELDA ALVAREZ*

### **AGRADECIMIENTO:**

A la Sra. Griselda Alvarez Ponce de León, Gobernadora del Estado de Colima, agradecemos a través de estas líneas su colaboración para con la Revista "Secretaría de Marina", al hacernos llegar su material poético que debido a la gran calidad de éste hemos venido y seguiremos publicando.

**EL DIRECTOR**





- Bueno, como consecuencia del contrato de la construcción de los atuneros, tuvimos la necesidad de ampliar el astillero, con muchos problemas, pero hemos logrado abarcar dos hectáreas más de expansión, ya contamos con lugar para hacer el varadero pero para estar en condiciones ideales necesitamos unas 5 ó 6 hectáreas más.
- ¿Este astillero está preparado para brindar cualquier tipo de reparación, por ejemplo, las que en un momento dado requiera el nuevo velero "Cuauhtémoc"?
- Sí contamos con los planos de varada de los barcos que se han adquirido últimamente, por si hay que someterlos a revisión. Aquí subimos a barcos grandes como el "Guerrero", el "Pánuco" que está actualmente en reparación, pero pronto estará a flote y comenzaremos a trabajar sobre una draga japonesa.

- ¿Los barcos atuneros son aportación mexicana?
- Pues hasta cierto punto, porque en barcos atuneros no teníamos ninguna experiencia. El diseño se negoció con una compañía que se llama RADOS Internacional, el Sr. Rá-

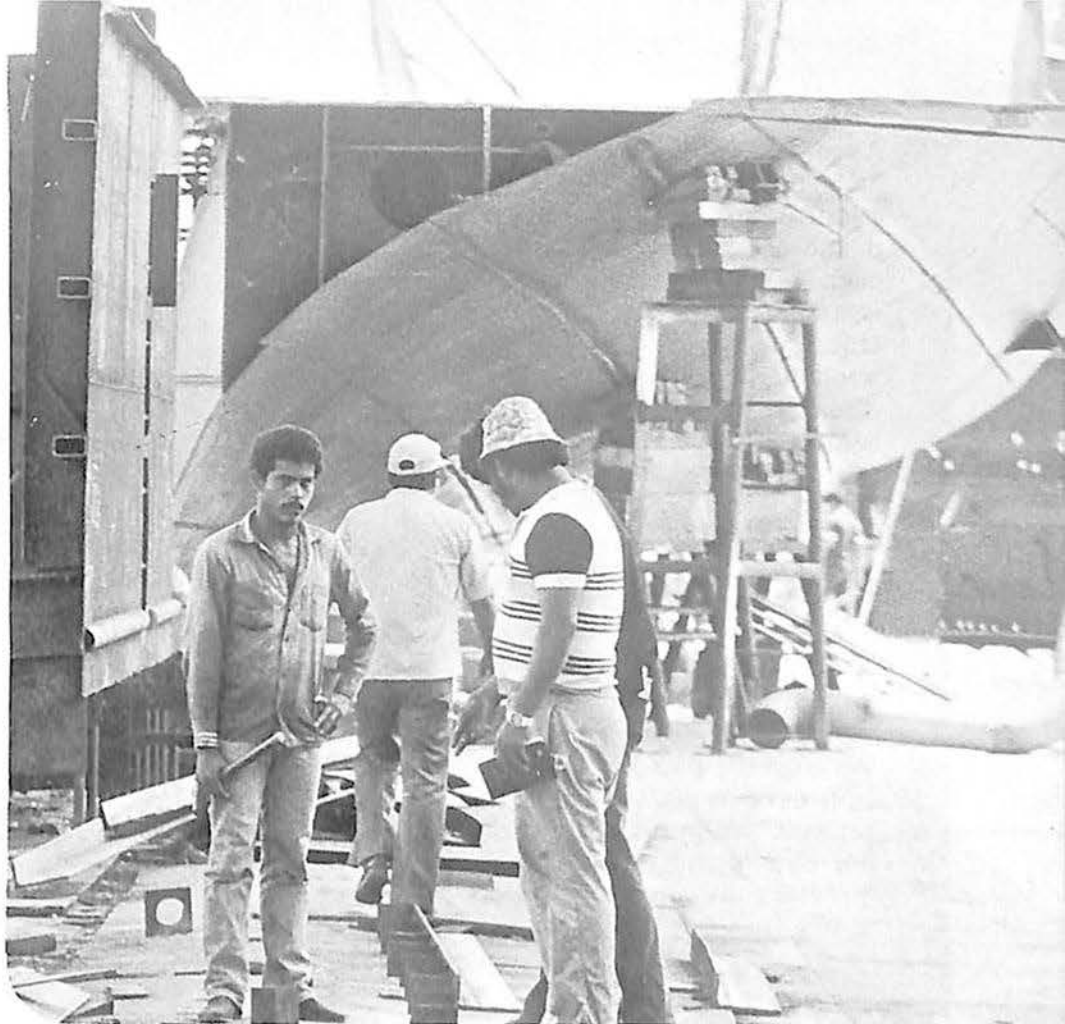
dos es arquitecto naval que se supone es el mejor diseñador de atuneros en Estados Unidos. Nosotros nos encargamos de construir los barcos, al principio tuvimos fallas, pero; las hemos ido eliminando poco a poco ya que estamos adquiriendo experiencia sobre ellos.

- El motivo de haber firmado el contrato de construcción para los atuneros es el de mantener en práctica constante la mano de obra, con el objeto de especializarla y lograr el desarrollo de esta industria, para que en lo futuro no tengamos la necesidad de adquirir más barcos en el extranjero.
- Por ejemplo; tenemos una avanzada especialización sobre los buques patrulla "Azteca". El diseño se compró a Inglaterra hace 6 años, por lo que los derechos ahora le pertenecen a la Armada de México, es decir, si algún país contruye este tipo de patrullas deberá pagar regalías a la Armada.
- El diseño corresponde a los datos que dio el Estado Mayor de la Armada en combinación con la Dirección de Construc-



ciones Navales. Describieron el tipo de buque patrulla que necesitábamos, las medidas y la características, con esos datos se contrató al Sr. Törnicroft, que es uno de los diseñadores más afamados de Inglaterra, donde nos construyeron 21 buques patrulla y aquí en México hemos construido 10 más; unos en Veracruz y otros en Salina Cruz, y te puedo asegurar que los mejores construidos son los mexicanos porque allá se comercializaron y aquí ocupamos los mejores materiales y la mejor mano de obra.

- ¿Dentro del Plan de desarrollo de construcción de este astillero, se encuentra algún tipo especial de buque?
- Bueno, el año pasado se hizo un plan de desarrollo de cada astillero. Este astillero (Tampico) realizó un proyecto para construir 4 barcos del tipo "Halcón", de los que nos acaban de hacer en España. Ya estamos preparados para la construcción de este tipo de barcos que son de 1,200 toneladas de capacidad; los barcos atuneros son más grandes que los dragaminas.



El dragaminas mide 68 metros de eslora y estos miden entre 70 y 72 metros.

Se puede decir que el atunero es un barco de lujo por la característica de no poderse armar en 10 ó 15 días sino se demora de 4 a 6 meses. El personal embarcado cuenta con

todas las comodidades, es un barco sofisticado, con clima acondicionado. Esto es porque luego dura hasta 4 meses en la mar sin ver tierra. Existen barcos más grandes que tienen alberca y más comodidades que ningún otro barco, con excepción de los de lujo, además los tripulantes de un barco atunero ganan bastante bien por lo pesado de los viajes, deben existir dos tripulaciones para cada barco porque a los 4 meses se van y no vuelven.

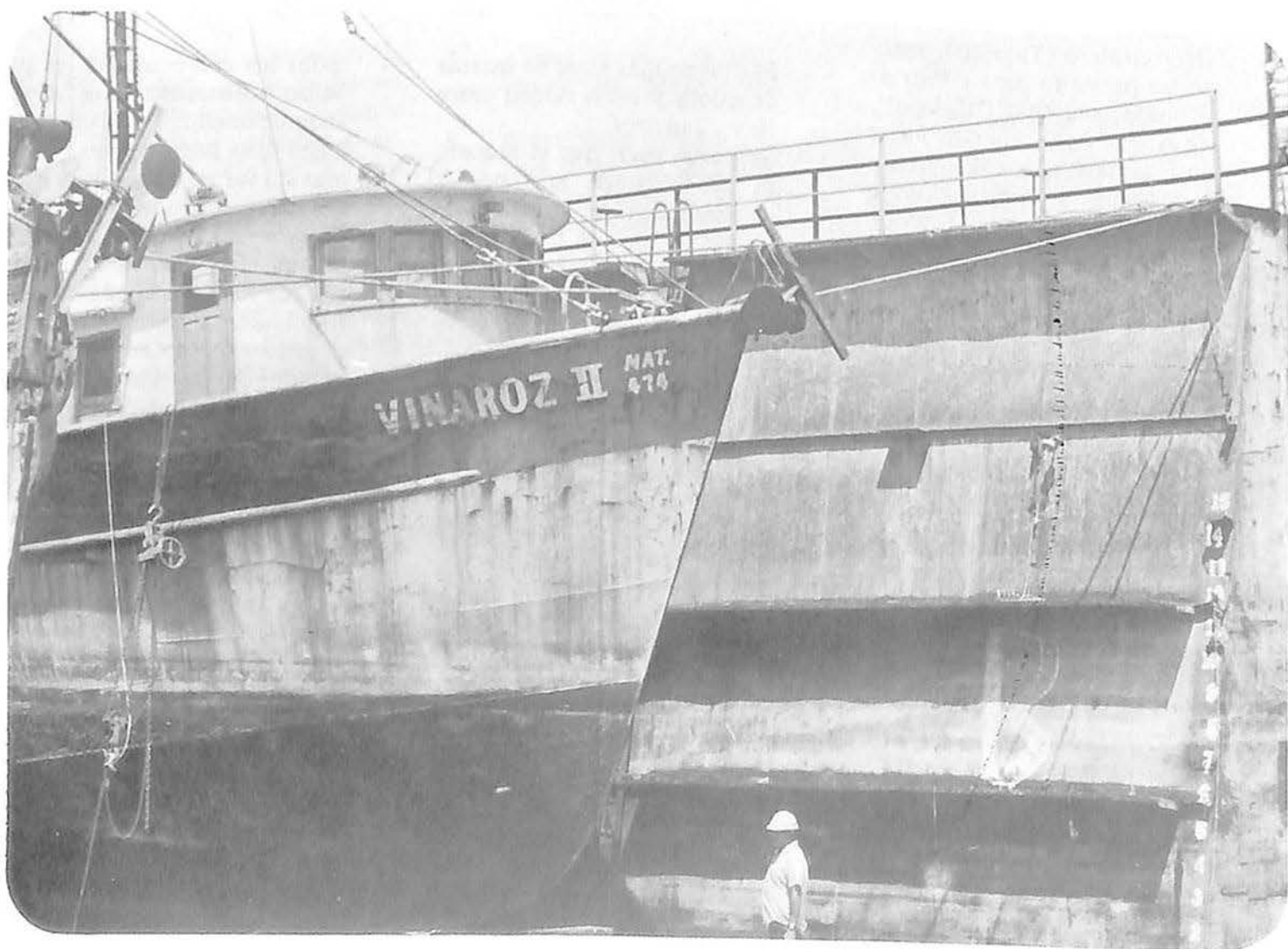


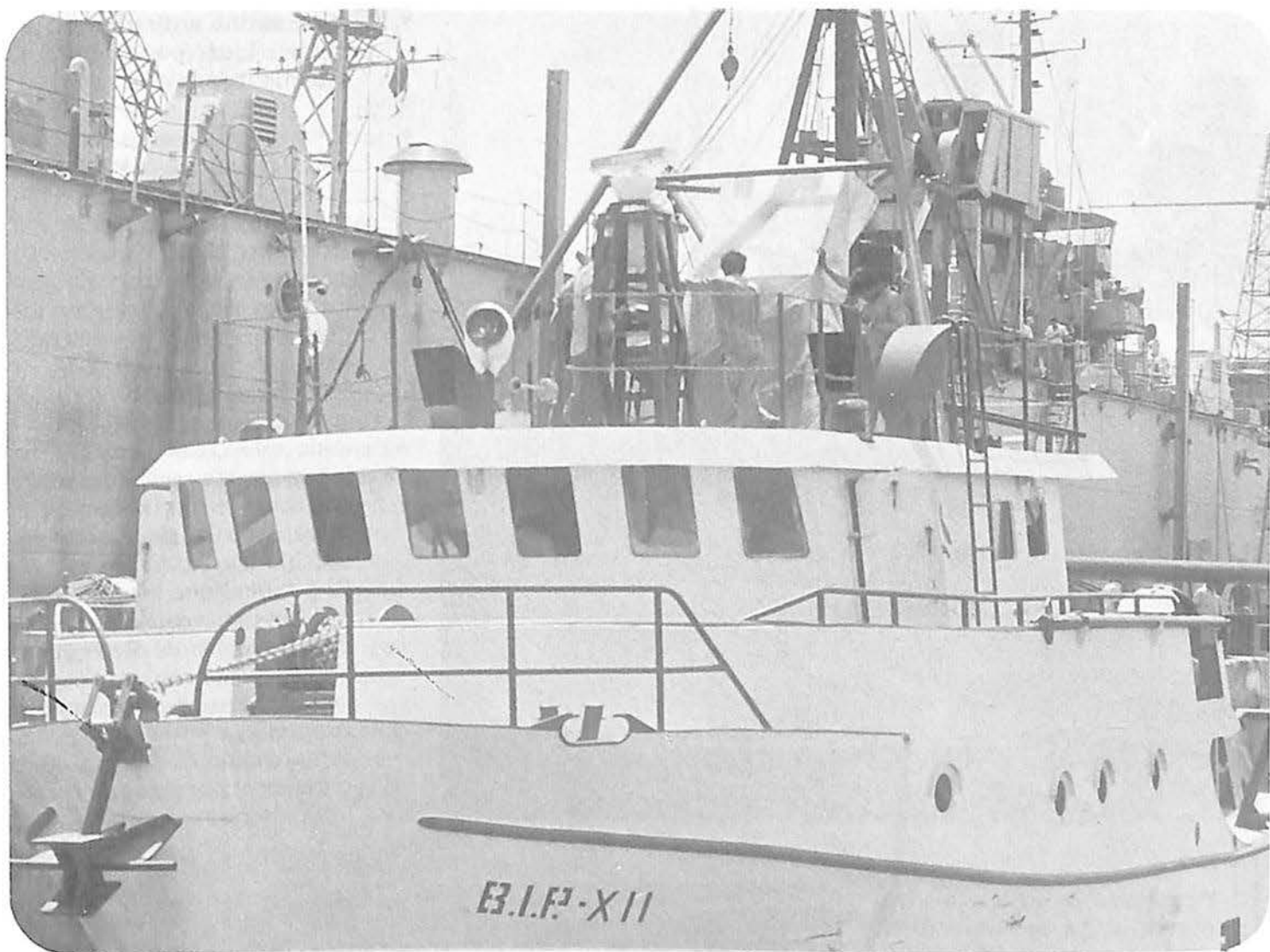
- El astillero Tampico, a pesar de haber construido 30 embarcaciones, no se encuentra ni al 80 por ciento de su capacidad de construcción. Uno de sus limitantes que le impidió trabajar a toda su capacidad fue la mano de obra calificada, lo que trajo como consecuencia el no aceptar varios contratos, únicamente se comprometió con Banpesca para construirle 10 barcos, ahora afortunadamente no se tiene ese problema.

Apenas en este sexenio se le ha dado un verdadero auge a la construcción naval, anteriormente no existía ninguna escuela donde se impartiera la carrera de Ingeniero en Construcción Naval. Se pensó implantar este tipo de carreras en la H. Escuela Naval, pero se descartó por muchos motivos, por ello se creó en la Universidad de Veracruz la carrera de Ing. Naval.

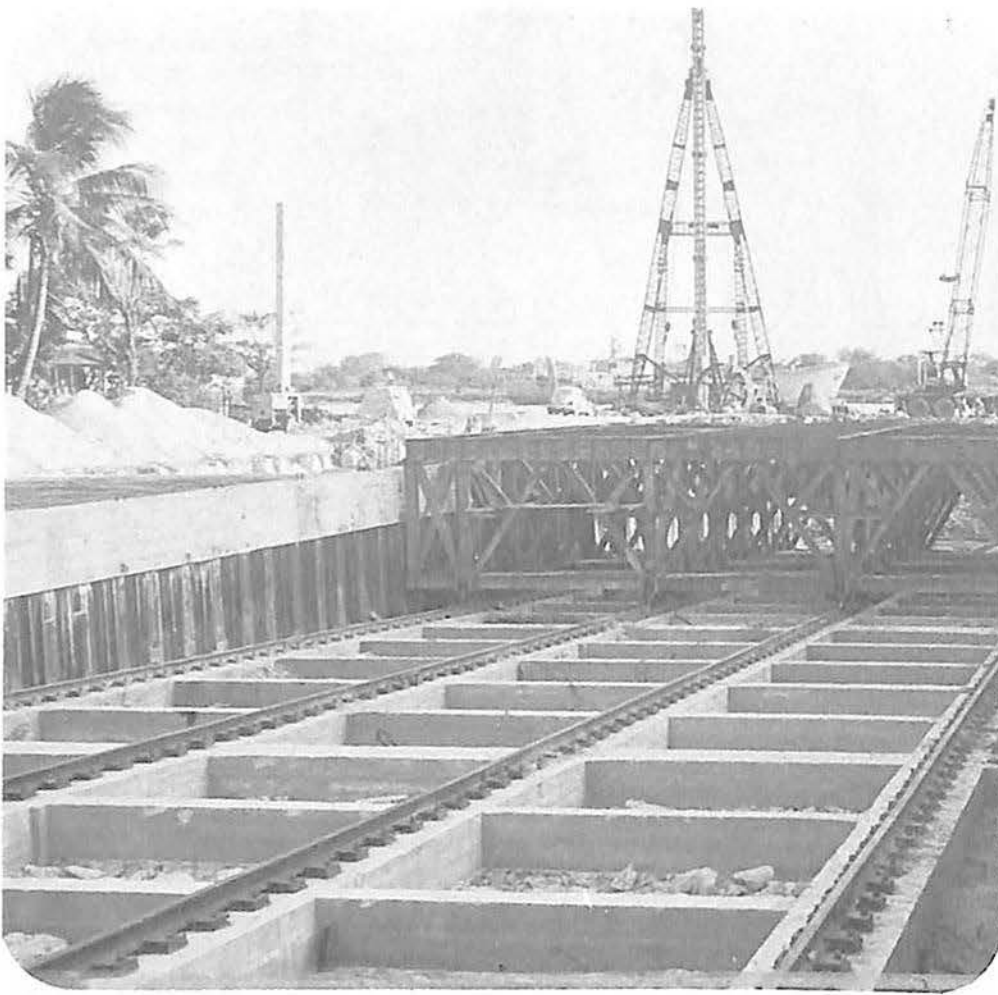
La mayoría de los ingenieros que laboran en los astilleros se prepararon en Estados Unidos, Inglaterra e Italia.

Para ningún país la construcción naval es negocio, prácticamente siempre es subsidiada por el gobierno con el fin de que esté constantemente abierta una fuente más de trabajo.





- ¿Ingeniero, hay alguna aportación extranjera a la construcción naval mexicana, digamos del Japón?
- No podemos decir que existe alguna aportación, sino experiencias. Inclusive yo estuve 2 años de Agregado Naval en Japón y tuve muchas experiencias sobre la construcción, me dediqué gran parte de ese tiempo a la observación de las novedades. En la actualidad, en los astilleros, se está usando un tipo de política de construcción, es decir se están unificando criterios.
- ¿Qué tan importante es esta política?



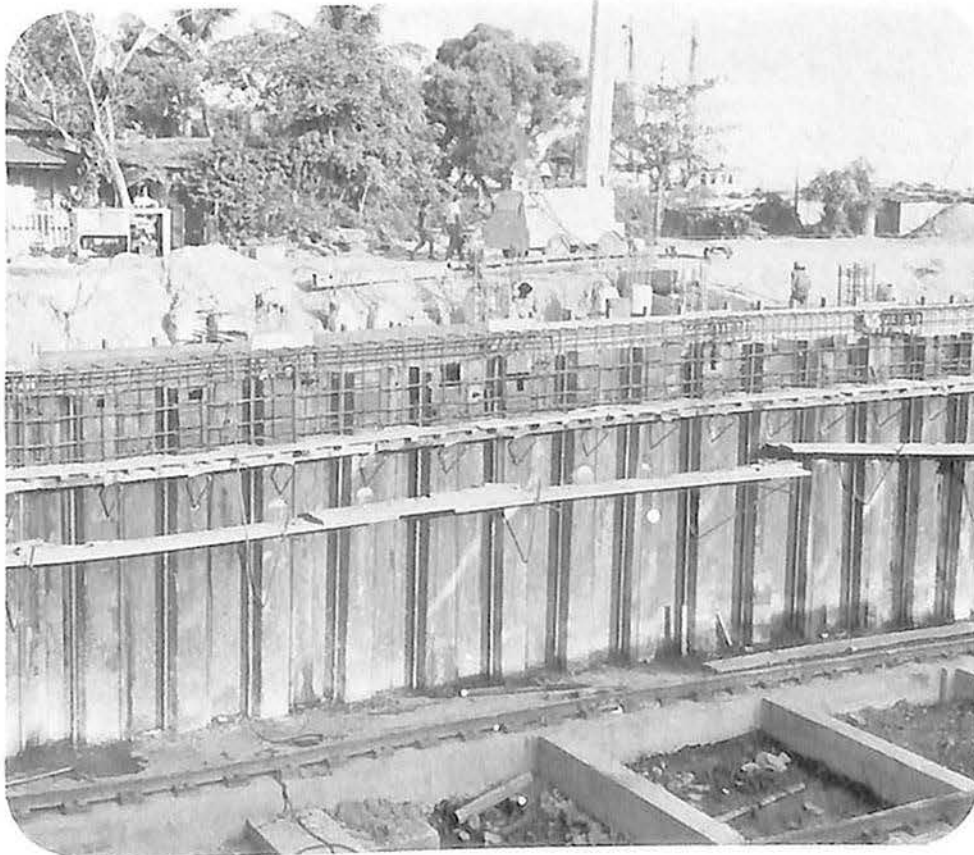
- ¿Qué medios utilizaría para difundir, ideas por lo menos, sobre la industria naval?
- Creo que un medio muy importante está en la Revista de Marina, incluir una sección sobre la unificación de la terminología marina, es decir, en esta sección se escribirían los diferentes nombres con los que se le conoce a una determinada pieza por ejemplo, y subrayar el término más adecuado. Esto sería muy importante sobre todo porque colaboran en esta revista personas que saben demasiado sobre el ramo, las palabras técnicas del vocablo marino.  
El personal que labora en los astilleros son gente especializada. El Centro de Reparación No. 1, cuenta con dos tipos de personal aparte del militar, o sea, el personal civil está comprendido en dos aspectos, el personal transitorio y el personal de planta.

- Para nosotros es de suma importancia, ya que no existen escuelas especializadas en la construcción naval. La Secretaría de Educación se ha preocupado por difundir la construcción naval, en Tampico existen 2 Tecnológicos y otros en el Distrito Federal que envían a sus alumnos aquí para sus prácticas. Los astilleros son un tipo de escuela para los jóvenes que estudian esta especialización.
- ¿Que se puede hacer para mejorar cada vez más la industria naval?
- Crear escuelas especializadas sobre la industria naval, cierto que en estos últimos años se le dio un gran impulso, inclusive, se le dedicó mucho dinero, pero lo principal que se tenía que haber realizado, era la creación de escuelas que únicamente preparan personal especializado en la industria naval.



El Capitán de Navío I.M.N. Alfonso Aragón Balarezo, Subdirector del astillero, nos introduce a la forma en que se distribuye al personal dentro de la construcción naval.

- ¿La diferencia que existe entre el personal de planta y el transitorio es el grado de especialización?
- Muchas veces resulta que el transitorio es más capaz que el que está de planta. Esto es, el personal de planta se divide en diferentes áreas de trabajo y en cada una de ellas hay personas muy calificadas. Ahora hay ciertas áreas como la maniobra, mucha gente de aquí pasa a otros talleres, pues están familiarizados con la mecánica del trabajo, aunque directamente no estén haciendo el otro tipo de trabajo más que maniobra pero su deseo de superación hace que se le cambie a otro taller para

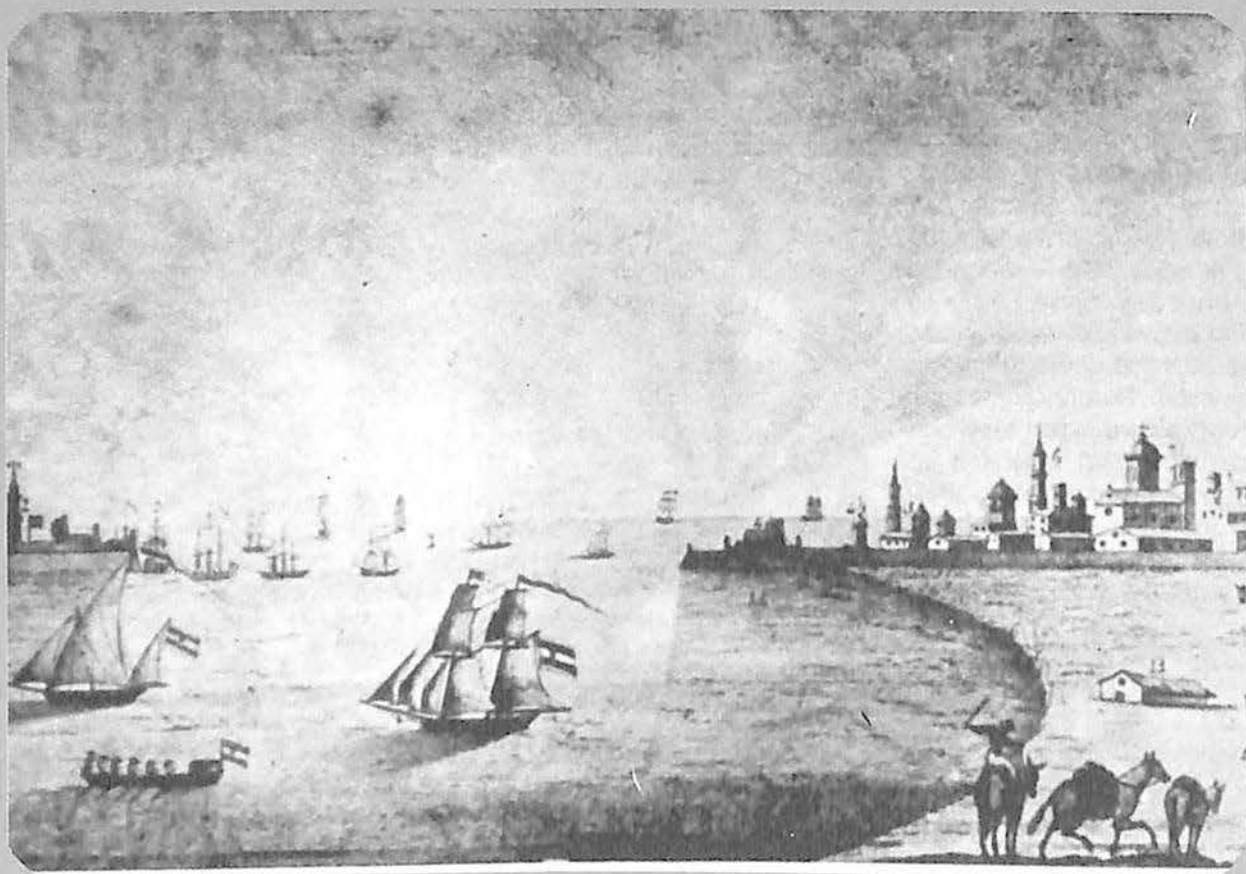


mostrar su aptitud en la especialidad que más le agrade.

- ¿Existe alguna diferencia, en la instrucción del personal para construir barcos mercantes y barcos de guerra?
- La idea primordial del astillero es la construcción de barcos de guerra, ya que es más sofisticado que un barco mercante, por lo que para 1988 se espera llegar a hacer barcos de guerra, claro que en este astillero se puede construir cualquier tipo de barcos.

El desarrollo y crecimiento de nuestro país exige el desarrollo constante de la tecnología y de la construcción naval, el Centro de Reparaciones No. 1, ubicado en Tampico, cumple cabalmente con el compromiso que tiene con el Gobierno de México...

# MARINOS NOTABLES



*Aspecto de Veracruz amurallado y castillo de San Juan de Ulúa*

Este destacado marino que sirvió con valentía en la Armada Nacional, nació en la Habana, Cuba, el 3 de febrero de 1804. Fueron sus padres, don Manuel Godínez y doña Lorenza Brito. En aquella paradisíaca isla transcurrieron los días de su infancia; su juventud la pasó en México. Inclinado a trabajar en los barcos, presta sus servicios en la Marina Mercante donde adquiere los conocimientos de la náutica y el arrojo necesario para alcanzar el puesto de Tercer Piloto. Así, armado con estos bagajes y la decisión de sus años mozos, solicita ingresar a la Marina de Guerra como Segundo Teniente, lo que se le concede con fecha 11 de mayo de 1825.

El 25 de mayo del mismo año se embarca como Segundo Comandante de la Goleta de Guerra "Hermon" (también denominada "Herman" y "Hernani"). Un mes después causa alta en la goleta "Iguala" que opera

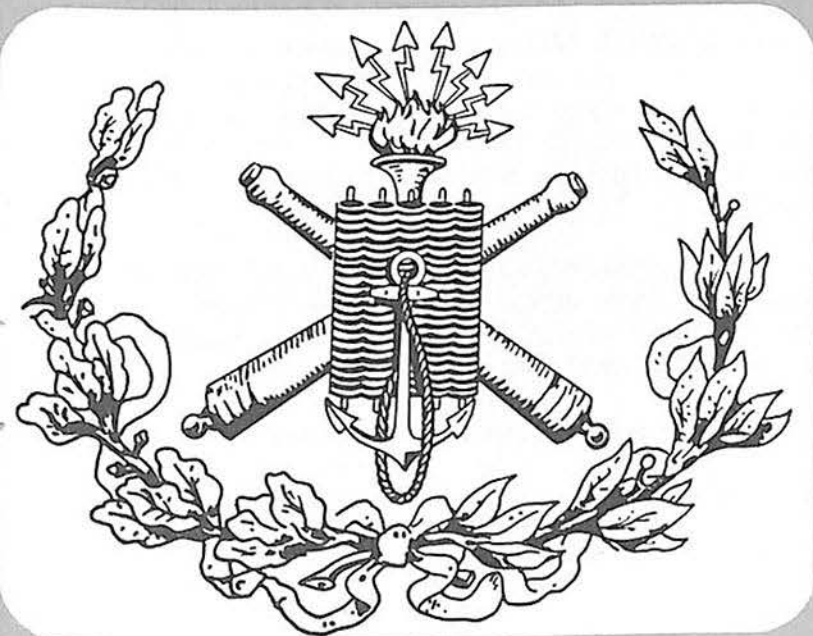
ba en el bloqueo de San Juan de Ulúa. En septiembre se incorpora al depósito de oficiales y posteriormente pasa al Departamento de Marina de Veracruz. El 31 de diciembre se le nombra Comandante de la goleta de guerra "Luciana".

Estando atracado en Acapulco el navío "Asia" que al incorporarse a la República recibió el nombre de "Congreso Mexicano" se destina a Blas Godínez para formar parte de su dotación, zarpando el 26 de febrero de 1826 para efectuar una larga y azarosa travesía con destino al puerto de Veracruz.

El 14 de noviembre de 1834 se le designa Comandante del Depósito y el 6 del mes siguiente se le da el mando de la Goleta "Veracruzano".

Con fecha 12 de enero de 1835 entrega el mando del

# CAPITAN DE NAVIO BLAS GODINEZ BRITO

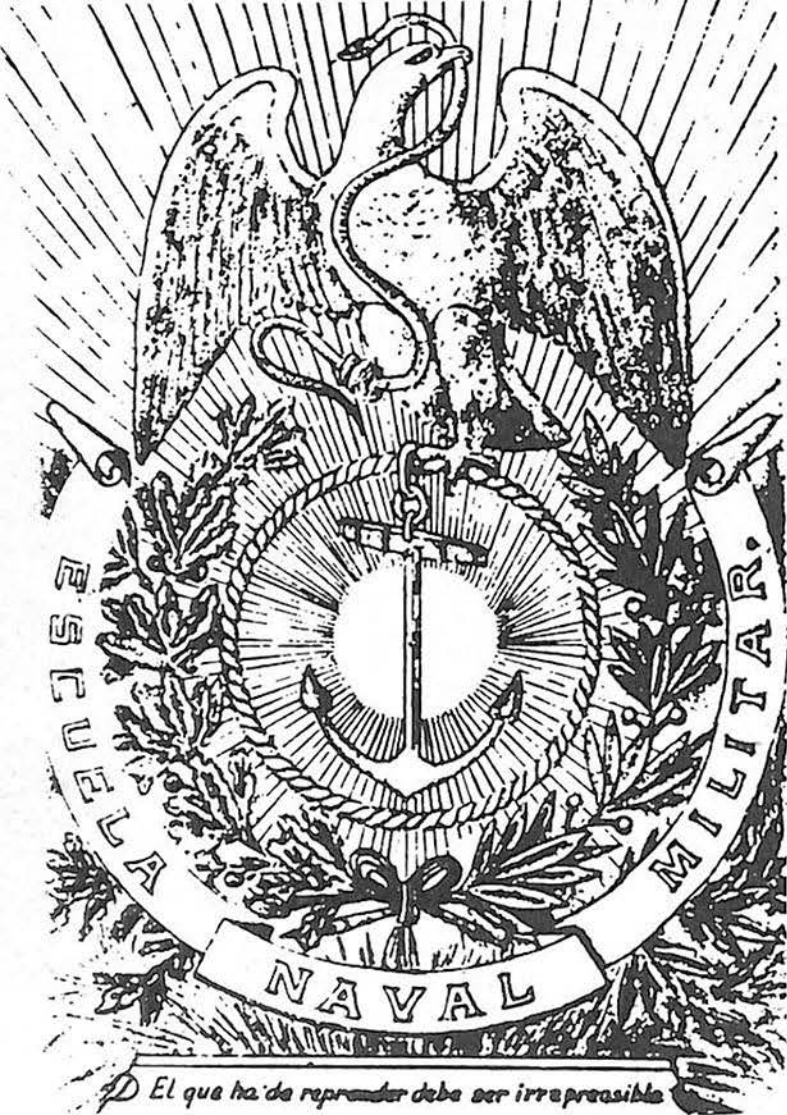


*Escudo del Colegio Militar, cuando contenía el ancla, representativa de los aspirantes a marino.*



*Las fuerzas Francésas atacan al fuerte de San Juan de Ulúa y combaten en el puerto de Veracruz, el 27 de noviembre de 1838.*





*Primer escudo de la Escuela Naval Militar.*

“Veracruzano” y se le asigna interinamente el cargo de Comandante del Departamento del Mar del Norte.

El 10 de enero de 1837 se le nombra Comandante del bergantín “Vencedor”, el que, en unión de otros buques de la escuadrilla, hizo dos meses de cruceros en aguas de Texas, capturando algunas presas.

Con motivo de la declaración de guerra de Francia, el 16 de abril de 1838, pasaron al castillo de San Juan de Ulúa las tripulaciones y guarniciones de los escasos buques de guerra nacionales a prestar sus servicios en aquella fortaleza. Blas Godínez es nombrado Capitán de Puerto de Isla del Carmen pero, en vista de la grave situación en que se hallaba Ulúa, solicita seguir formando parte del la guarnición del castillo lo cual le es concedido, celebrando el Gobierno dicha determinación.

El 27 de noviembre se le da el mando de la línea exterior de Ulúa. Se sitúa en el baluarte San Miguel batiéndose heroicamente contra la escuadra francesa que ataca dicho fuerte, siendo herido de gravedad en este desigual encuentro, pierde mano y pierna izquierdas.

Desde el día de la capitulación de San Juan de Ulúa,

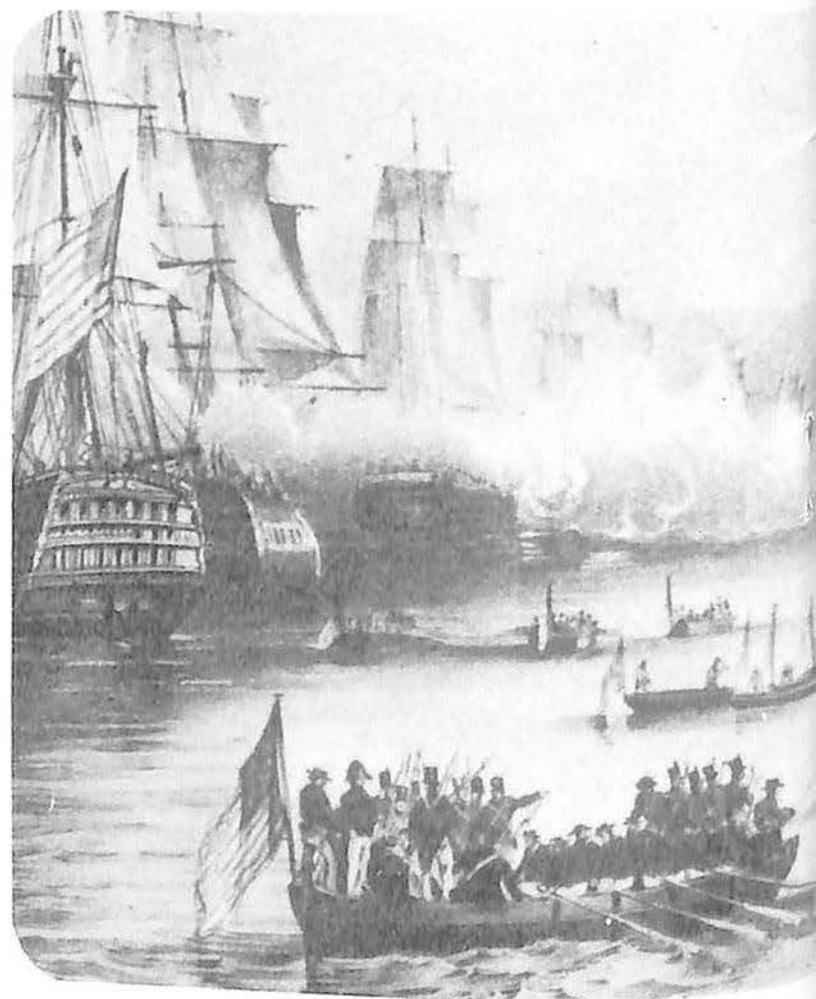
el 28 de noviembre de 1838, hasta el 3 de marzo del año siguiente, Godínez no percibe sueldo alguno.

Terminando el conflicto con Francia, el Gobierno nombra a Godínez, el 9 de noviembre, Capitán de Puerto en Tabasco. Un año después, el 7 de julio, deja el puesto a causa del pronunciamiento ocurrido en aquel Departamento y se presenta el 16 de septiembre en el Departamento del Mar del Norte.

El 3 de abril de 1841 se reúne la junta en el Departamento de Veracruz para opinar si era justo que se diera al interesado su gratificación por los días que dejó de percibir sus haberes desde que fue quitado de la Capitanía de Tabasco, fallando dicha junta en favor del interesado.

El 22 de septiembre de 1842 se encarga de la Mayoría General del Departamento de Marina en Veracruz, que desempeña hasta febrero de 1843 al dársele el mando del bergantín “General Santa Anna”.

En 1847, durante la primera invasión norteamericana al Puerto de Veracruz -sin que fueran obstáculos sus mutilaciones— combate al enemigo, al frente del baluarte Santiago; manifestando entereza, gran valor y honor.





*Las tropas norteamericanas combaten dentro de la ciudad de Veracruz.*



*Desembarco de tropas norteamericanas en 1847.*

Entre los años de 1850 y 1853 radica en Orizaba, donde desempeña el cargo de Administrador de Correos. Luego vive en Huatusco y de allí pasa a la ciudad de Córdoba.

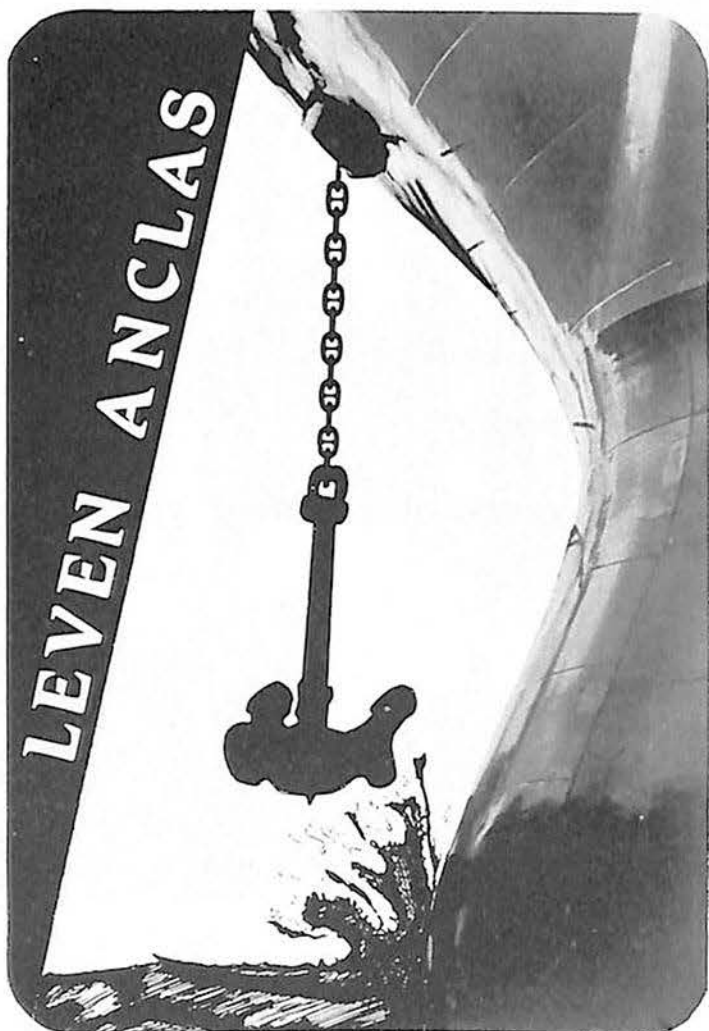
En abril de 1858 se le concede la propiedad del empleo de Capitán de Navío. Marcha a Tampico, donde se le nombra provisionalmente Comandante de Marina del Mar del Norte, mientras continúa el estado de defección en Veracruz.

Este destacado jefe naval fallece en la ciudad de Orizaba, el 10 de marzo de 1879.

Justo es rescatar del olvido a los que han derramado generosamente su sangre en defensa de nuestra soberanía y servido con dignidad y gloria a la República, como el Capitán Blas Godínez Brito.

**NOTA DEL AUTOR:**

No fue posible encontrar ni en archivos, ni en las fichas de la Armada fotografías, lo cual no resta méritos a los beneficios que este ilustre marino brindó a la Armada de México.



# PETROLEO EN EL MAR

(Segunda Parte)

## COMPOSICION PETROLERA Y EFECTOS BIOLOGICOS

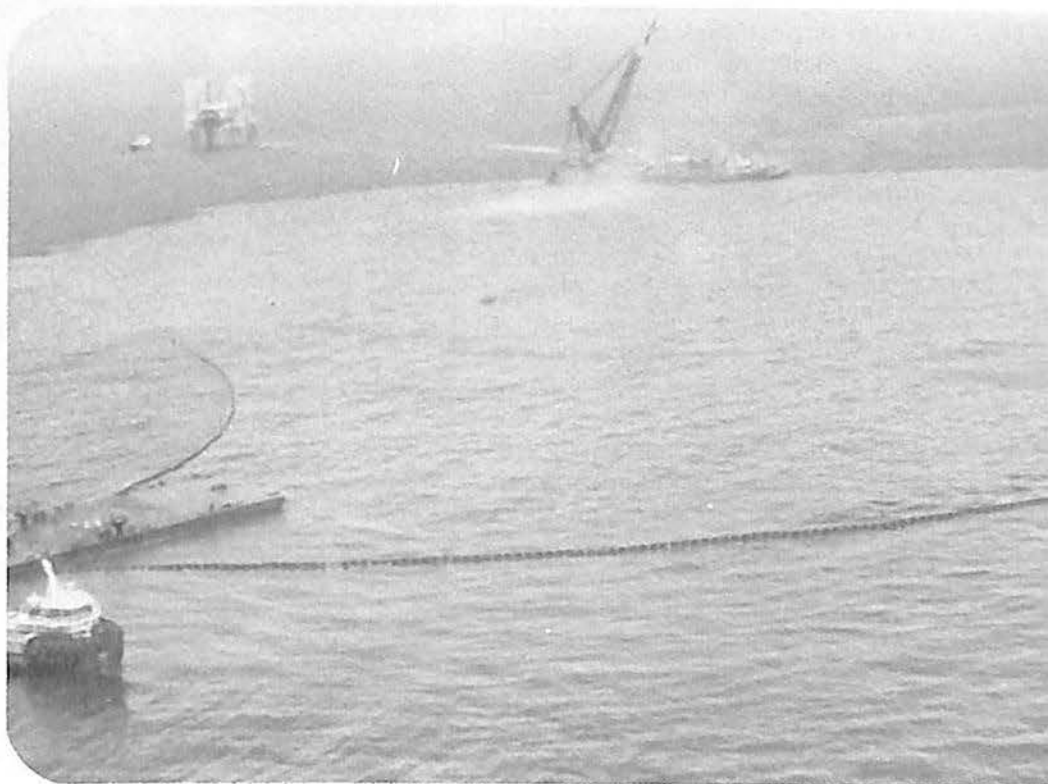
A fin de evaluar los efectos biológicos de la contaminación petrolera, analizaremos en esta parte la composición del crudo y la relativa toxicidad de sus fracciones.

El crudo es una de las mezclas más complejas de productos naturales, que se extiende a lo largo de una cantidad enorme de pesos y estructuras moleculares. Los hidrocarburos saturados de baja ebullición hasta hace poco, se habían considerado como inofensivos para el medio marino. Sin embargo, se ha demostrado que estos hidrocarburos producen, a bajas concentraciones, anestesia y narcosis, y que una concentración mayor, produce daños en las células y la muerte en una gran variedad de animales inferiores, y que puede ser especialmente dañino a las larvas y otras formas jóvenes de la vida marina. Los hidrocarburos saturados de alta ebullición aparecen en forma natural en muchos organismos marinos y, probablen-

te, no son directamente tóxicos, aunque bien pueden interferir con la nutrición, y probablemente con la recepción de claves químicas que son necesarias para la comunicación entre muchos animales marinos. Los hidrocarburos olefínicos probablemente no existen en el crudo, pero son abundantes en los productos petroleros, por ejemplo, en la gasolina y en los productos de la desintegración. También son producidos por muchos organismos marinos y pueden servir a funciones biológicas, como la comunicación. Sin embargo, su papel biológico no se entiende cabalmente. Los hidrocarburos aromáticos son muy abundantes en el petróleo, y representan la fracción más peligrosa. Los aromáticos de baja ebullición (benceno, tolueno, xileno, etc.) son venenos muy activos, tanto para el hombre como para todos los otros organismos. La mayor tragedia del accidente del "Torrey Canyon", fue que los detergentes



que se utilizaron para dispersar el derrame del petróleo, habían sido disueltos en aromáticos de baja ebullición. Su aplicación multiplicó el daño a los organismos costeros. Sin embargo, debe hacerse notar, que el envenenamiento de la vida marina ocurriría aún con detergentes o dispersantes no tóxicos que se aplicaron en solventes no tóxicos, ya que ellos dispersan los materiales tóxicos del petróleo crudo. Se cree que los hidrocarburos aromáticos de alta ebullición son venenos a largo plazo. La investigación actual sobre los hidrocarburos carcinógenos en el humo del tabaco ha demostrado que, la actividad carcinógena no está como anteriormente se pensaba limitada al bien conocido 3.4 benzo-pireno. Un rango más amplio de hidrocarburos aromáticos alquilados de 4 y 5 aros, puede actuar como potente iniciador de tumores.



## ANÁLISIS DEL PETRÓLEO Y LEYES EN VIGOR.

La gran complejidad del crudo tiene una consecuencia interesante: la variedad en la composición de los distintos crudos y productos petroleros es tan grande, que cada petró-

leo tiene sus propios rasgos de composición que son típicos, y persisten como una huella dactilar. Se han ampliado los grandes esfuerzos efectuados por muchas compañías de petróleo, para utilizar esta característica para correlacionar o distinguir los petróleos producidos por los diferentes horizontes productores de petróleo o para correlacionar petróleos con sus sedimentos de origen. La técnica de huella dactilar está en la actualidad poniéndose a disposición del público, y llevará a obtener una correlación mejorada y, con frecuencia, conclusiva de cualquier derrame petrolero de producto de un campo particular o de una embarcación particular. Las técnicas analíticas son sencillas y deberán servir enormemente para hacer cumplir la ley.

## EFFECTOS A LARGO PLAZO DE LA CONTAMINACIÓN PETROLERA

Los efectos inmediatos y a corto plazo de la contaminación petrolera son obvios, y se conocen bastante

*Diferentes equipos para el control de la contaminación en el agua de mar.*

bien por su tipo, aunque no en toda su amplitud. El ensuciamiento de la costa y el daño a las poblaciones de aves, ha recibido una documentación abundante. Tal como antes se mencionaba, apenas estamos reconociendo la forma en que se ensucia la alta mar, aún cuando la cantidad de alquitrán que se encuentre en la superficie marina sea superior a la vida de las plantas de la superficie. La toxicidad a corto plazo se ha discutido anteriormente para cada una de las fracciones petroleras individuales. En contraste con esto, podemos considerarnos más bien ignorantes con relación a los efectos a largo plazo y bajo nivel de la contaminación del crudo. Es de temer que gran parte de éstos serán mucho más serios y mucho más duraderos, que los efectos a corto plazo que son más obvios.

En combinación, la gran complejidad de la cadena de alimentación marina y la estabilidad de los hidrocarburos en los organismos marinos, nos llevan a una situación potencialmente peligrosa. La cadena alimenticia de tales organismos terrestre,



*Descontrol en los eyectores de los pozos petroleros.*

que son importantes para la nutrición humana, es muy sencilla. El hombre se alimenta ya sea de plantas o de productos animales, de ganado que ha sido creado a base de alimentación de plantas. El alimento humano que deriva del mar, se encuentra en un punto mucho más remoto de su origen en las plantas. Son muy pocas las plantas marinas que se utilizan directamente para la nutrición humana y, salvo por los mariscos, consumimos muy pocos animales marítimos que se alimentan directamente de plantas marinas. La mayor parte de los animales marinos obtienen su alimento de otros animales de su especie, que ya se encuentran muy lejos de la fuente original de las plantas. Hemos estudiado el destino de los compuestos orgánicos en la cadena de alimentación marina y descubierto que los hidrocarburos, una vez que se incorporan a un organismo marino en particular, son estables, sin importar su estructura, que pasa a través de un gran número de miembros de la cadena de alimentación marina sin alterarse. De hecho, la estabilidad de los hidrocarburos en los organismos marinos es tan grande, que el análisis de hidrocarburos sirve como una herramienta en el estudio de las fuentes de alimentación de los organismos marinos. En la cadena de alimentación marina, los hidrocarburos no solamente pueden retenerse, sino que en realidad pueden concentrarse. Esta situación es muy parecida a la de los pesticidas clorados que son tan refractarios como los hidrocarburos. Estos pesticidas se concentran en la cadena de alimentación marina hasta el punto en que pueden alcanzar niveles tóxicos. Es probable que el tratamiento de los derrames petroleros con detergentes o dispersantes, o la dispersión natural del petróleo en las tormentas, produzca minúsculas gotas de petróleo en el rango, del tamaño de partículas que son digeridas y asimiladas por muchos organismos marinos. Una vez que son asimiladas, el petróleo pasa a través de la cadena de alimentación marina y finalmente, llega a organismos que se utilizan para el consumo humano. Una de tales consecuencias sería la incorpo-

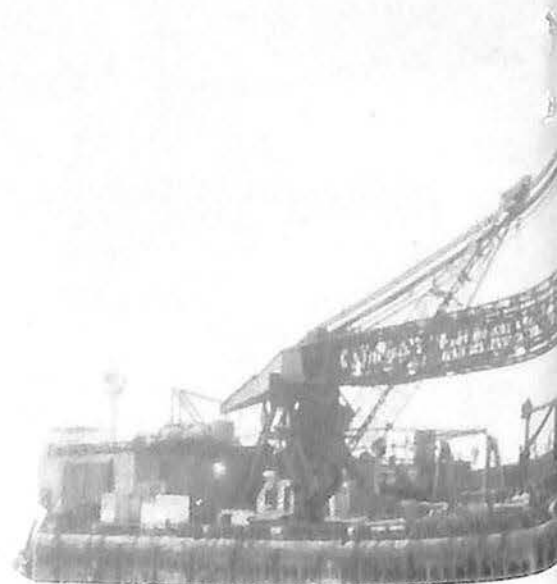


*Equipo recolector de aceite Vikoma-Seaskimmer.*

ración de materiales en la alimentación y que producen un sabor desagradable. Un efecto mucho más serio, es la acumulación potencial en la alimentación humana de venenos a largo plazo derivados del crudo; por ejemplo, de compuestos carcinógenos.

Otra preocupación es el posible daño a largo plazo de contaminación a la ecología marina. Muchos procesos biológicos que son importantes para la supervivencia de los organismos marinos, y que ocupan posiciones claves en sus procesos de vida, son mediados por concentraciones extremadamente bajas de mensajeros químicos en el agua del mar. Hemos demostrado, que los animales de rapiña marina se ven atraídos a su presa por compuestos orgánicos en concentraciones inferiores a un nivel de una parte por cada mil millones. Tal atracción química --y de manera similar su repulsión-- tiene un papel muy importante en encontrar el alimento, en escapar de los animales de rapiña en los recorridos que normalmente hacen muchas especies comercialmente importantes de peces, en la selección de medios para la vida y

en la atracción sexual. Hay buenas razones para creer que la contaminación interfiere con estos procesos de dos maneras; entorpeciendo los receptores del gusto y dando una imagen falsa de los estímulos natu-



rales: esta última posición lleva a respuestas falsas. Las fracciones de crudo que pueden interferir con tales procesos son los hidrocarburos aromáticos y saturados de alta ebullición, y todo el rango de hidrocarburos olefinicos. Es obvio que una interferencia muy sencilla--y aparentemente inocua-- a un nivel de concentración extremadamente bajo, puede tener efectos desastrosos sobre la supervivencia de cualquier especie marina, y sobre la de muchas otras especies a las que está unida tal especie a través de la cadena de alimentación

## MEDIDAS CONTRA GRANDES DERRAMES DE PETROLEO

La introducción de crudo al mar y a la cadena de alimentación marina por medio de dispersantes o de componentes tóxicos, constituye un riesgo que no debe tomarse a la ligera.

El hundir un derrame de petróleo tratándolo con minerales hidrofóbicos (por ejemplo, tiza tratada con ácido esteárico o refractarios tratados con silicones) puede ser mejor: sin embargo, no se sabe si el petróleo permanece en el fondo del mar, o si

regresa a las aguas intermedias o poco profundas donde pueda entrar a la cadena de alimentación. Tampoco sabemos lo suficiente respecto al efecto del petróleo en las comunidades del fondo del mar. Las únicas soluciones aceptables para manejar los grandes derrames, es quemar el petróleo donde sea posible, o su recuperación rápida también en aquellos en que sea factible.

El hombre ha agotado rápidamente sus reservas naturales de petróleo. Por lo tanto, es poco probable que el transporte oceánico del petróleo aumente en un orden de magnitud considerable. A pesar de esto, existen buenas razones para anticipar un aumento en la seriedad de la contaminación petrolera del mar. El transporte petrolero marítimo, a través de aguas más difíciles, indudablemente aumentará (esto es, transporte de petróleo de Alaska a través del estrecho de Bering). La producción petrolera se desplazará cada vez más hacia las plataformas continentales y las reservas de petróleo en aguas muy profundas (esto es Sigsbee Deep, Golfo de México) donde hay muchas posibilidades. Ambos llevarán un riesgo mayor de accidentes. Los productos petroleros y el petróleo sintético (productos de la hidrogenación del carbón, aceites de esquistos), que son mucho más tóxicos que el crudo, formarán una parte cada vez mayor del petróleo transportado, utilizado y derramado.

Estamos convencidos del gran valor de la producción de alimentos marítimos para la humanidad. En el futuro, una cantidad cada vez mayor de la nutrición humana deberá derivarse del mar. La acuicultura (agricultura del mar) será muy im-



*Equipo recolector de aceite Mop-oil*

portante para el hombre. Sin embargo, si no cuidamos los recursos biológicos presentes del mar, podemos causar un daño irreversible a muchos organismos, a la cadena de alimentación marina, y podemos, finalmente, destruir el rendimiento y el valor de la alimentación que esperamos recuperar del mar.



*Equipo auxiliar en el control de derrames de aceites en el agua de mar.*

*La tecnología en la exploración, explotación y refinación del petróleo, ha avanzado a grandes pasos, pero no está exenta de fallas humanas y/o mecánicas.*



# EL COMODORO ROBERTO LAURENCIO VALENCIA Y LA HEROICA ESCUELA NAVAL

Desde el año de 1937, siendo Director de la Escuela Naval en Veracruz, el C. Comodoro Roberto Laurencio Valencia, comenzó a elaborarse la idea sobre la edificación de una nueva Escuela Naval que resolviera en forma más conveniente los problemas inherentes a la educación naval.

Bajo la dirección del Comodoro Laurencio Valencia y el Cuadro de Oficiales Instructores de la Escuela Naval, se inició una serie de reuniones para discutir el asunto e iniciar los estudios de colocación, teniendo en cuenta las futuras necesidades de la educación naval en México, la tradición de la misma Escuela ligada a la de las cuatro veces Heroica Veracruz y la disponibilidad de terrenos aptos en un paraje de la costa próxima al puerto de Veracruz, que reuniera características adecuadas para un fondeadero protegido y la posibilidad de obras que lo mejoraran.

Así planteado el problema, la na-



turalaleza de las costas próximas al puerto dio una inmediata contestación en el fondeadero de Antón Lizardo, situado a unas 24 millas al Este sensible del Puerto de Veracruz y rodeado de una serie de islotes y

bajos que lo protegen dejando amplios canales libres a la navegación para tomar y dejar el fondeadero que siempre ha sido utilizado como refugio desde que existe la navegación en nuestras costas.

Durante el año de 1938, se aprovechó parte del tiempo destinado al viaje de prácticas de la Escuela Naval para hacer una visita al terreno, efectuar los estudios y levantamientos del lugar incluyéndose la parte hidrográfica.

Como número final de las actividades del personal de la Escuela Naval en Antón Lizardo en esa ocasión, se vació en concreto al centro del lindero Norte de los terrenos escogidos, una mojonera situada y que contenía en un interior una acta en la que se mencionaba el hecho acaecido el 24 de junio de 1938.

Con motivo de la celebración del cincuentenario de la Escuela Naval de Veracruz que tuvo lugar el día 10. de junio de 1947, se dio a la publicidad la existencia de un anteproyecto para la nueva Escuela, que por disposición directa del Lic. Miguel Alemán Valdés, Presidente de la República, se estaba elaborando.

La Compañía de Construcciones que dirigía el Sr. Coronel Ingeniero José Méndez Salazar, recibió la orden de preparar un proyecto para la Escuela Naval el mes de mayo de 1947, presentando al mes siguiente los primeros planos CRISTALIZANDO LA IDEA, y que fueron aprobados por el Señor Presidente de la República por el Señor Subsecretario de Marina y por la Dirección General de la Armada, habiéndose celebrado la ceremonia de la colocación de la primera piedra de las obras por el Señor Presidente de la República el día 24 de Enero de 1948.





- ACTUALIDADES DE LA MARINA NORTEAMERICANA
- MODERNO AVION APROPIADO PARA LA VIGILANCIA DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA
- MOVIMIENTOS DE AGUA A TRAVES DE LOS FONDOS MARINOS
- PARQUES MARINOS PARA PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE MARITIMO
- EL "DISCOVERY"
- SALON NAVAL DE PARIS
- SE CONSTRUIRA EL AÑO PROXIMO EN LAS COSTAS FRANCESAS EL MAYOR FARO DEL MUNDO

## ACTUALIDADES DE LA MARINA NORTEAMERICANA

La Marina Norteamericana ha seleccionado al F-14 "Tomcat" como el principal avión cazabombardero de ataque para la flota de Estados Unidos, informaron fuentes del Pentágono el pasado mes de agosto.

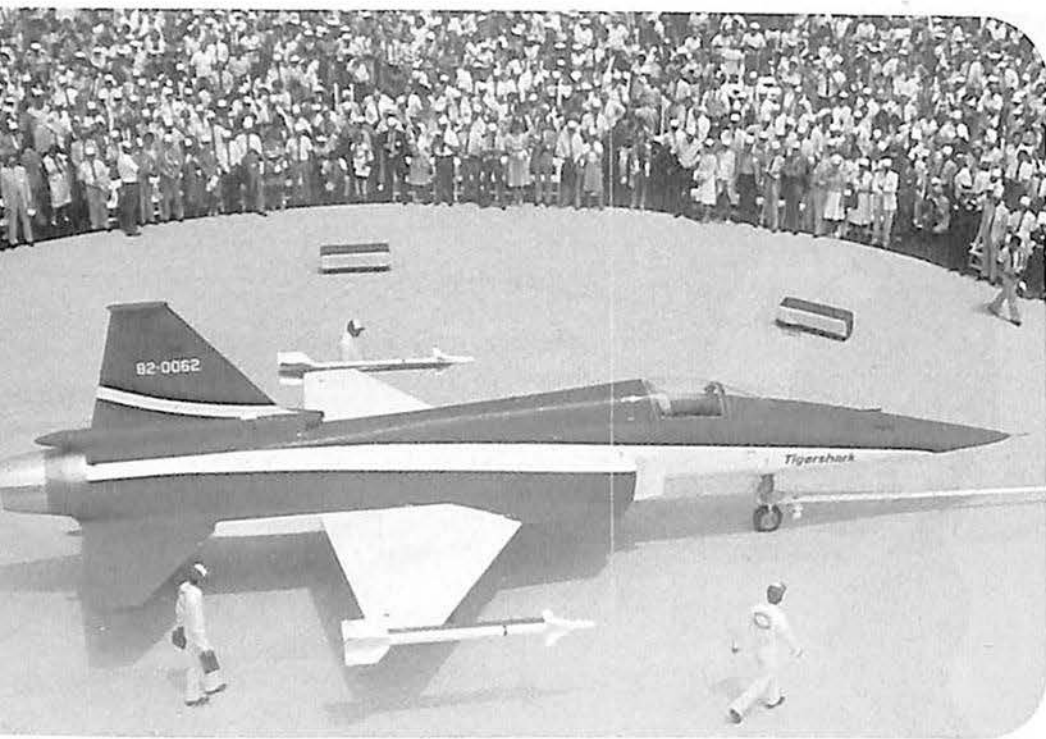
El Secretario de la Marina Norteamericana, John Lehman, justificó esta decisión basándose en las cualidades del aparato fabricado por la compañía Grumman, ya que sus costos se reducirán en la medida en que se construyan más aeronaves del mismo tipo.

En tanto la trasnacional Northrop puso en exhibición en la Ciudad de los Angeles un nuevo caza interceptor denominado Tigre F-56, el que se intentará vender en 42 países a un costo de nueve millones de dólares.

*Caza Bombardero "F-14"*







Caza "Tiburón-Tigre" F-56"

Según estudios, hay un mercado potencial en occidente para unos 2 mil 500 aviones de este tipo.

El "Tiburón Tigre" está equipado con motor F-404, fabricado por la General Electric y puede portar

seis misiles aire-tierra Sidewinder.

Por otra parte, se informó que el legendario portaviones norteamericano "Intrepid", héroe de cien batallas y el buque de guerra más famoso en los anales de la Marina Norteamericana, se ha salvado de ser convertido en chatarra.

El "Intrepid", de 300 metros de eslora combatió al enemigo, sembrando la muerte y la destrucción en los 31 años que estuvo en servicio activo. Cuando fue retirado de servicio en 1970 parecía inevitable su desguace, pero un grupo de veteranos de la Marina, lucharon por la supervivencia del héroe de la guerra, y recogiendo donativos salvaron a la postre al "Intrepid" del soplete, el cual fue restaurado y ahora se haya en la parte oeste de Manhattan en el Río Hudson como museo de navegación marítima, aérea y espacial.

## MODERNO AVION APROPIADO PARA LA VIGILANCIA DE LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

Muchas naciones del mundo están adquiriendo el aerotransporte Hércules C-130 para patrullar sus "zonas económicas exclusivas" de 200 millas de costa.

Este aparato ha sido seleccionado para misiones de patrullaje costero por la Guardia Costera y el Servicio de Rescate y Recuperación de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, por la Fuerza Aérea del Brasil, Indonesia y Japón.

Charles L. Ray, vicepresidente de mercadotecnia de la Lockheed Georgia, Company, fabricante de este versátil avión de turbohélice y bajo consumo de combustible, dijo que "La vigilancia de zonas económicas exclusivas requiere de una Plataforma aerotransportada desde la cual se puedan patrullar grandes superfi-



Aerotransporte C-130 "Hércules"

cies en un tiempo relativamente corto y frecuente. Además las operaciones de búsqueda y rescate requieren de una capacidad para localizar, auxiliar y rescatar a sobrevivientes en el menor tiempo posible. Nuestro nuevo avión . . . C-130H-MP está diseñado para hacer estos trabajos en forma efectiva y económica”.

El Hércules viene equipado con motores Allison de largo alcance y un cómodo ambiente de cabina, cuenta con sistemas muy precisos para búsquedas marítimas incluyendo radar y avanzados sistemas, computarizados de navegación.

El avión C-130H-MP tiene capacidad para los vuelos de patrulla a largo alcance. Volando a una altura

de patrullaje de 5,000 pies (1524 metros), el Hércules tiene un alcance de 2,517 millas (4,661 km).

La Compañía que fabrica este avión se empeñó en que la protección contra la corrosión fuera una de las principales consideraciones de diseño en el nuevo avión de patrulla marítima.

## MOVIMIENTOS DE AGUA A TRAVÉS DE LOS FONDOS MARINOS

Los experimentos realizados en los océanos Atlántico, Pacífico e Indico, que incluyen desde mediciones del hoyo más profundo que se haya perforado en el fondo marino, hasta golpear éste con un martillo a control remoto, han hecho surgir nuevos conocimientos respecto al fondo marino que cubre el 70% de la superficie de la tierra.

Gran parte del fondo de los océanos, gotea como un cedazo, permitiendo que el agua se filtre hasta 5 Kms. en partes de la base rocosa de los océanos. El agua se sobrecalienta y luego brota, cargada de minerales

Este proceso es tan universal y extenso que los científicos creen que

un volumen de agua equivalente a todos los océanos de la tierra circula por medio de la zona más caliente del fondo marino, cada 8 ó 10 millones de años.

La mayor parte de esta agua brota a lo largo de las cordilleras oceánicas; como la Cordillera del Pacífico Oriental, en forma de geisers cargados de minerales. También circula agua en otras áreas de la corteza oceánica, llevando calor subterráneo al fondo de los océanos.

Grandes cantidades de material extraído de rocas continentales por la acción corrosiva de los elementos naturales, son transportados en solución por los ríos hacia los océanos. Sin embargo muchas de estas

sustancias, como el magnesio, no se acumulan allí. Parece que el circulante las deposita dentro de la corteza oceánica, cuya composición química se ve alterada con esto.

Un “indicador que puede llevar al descubrimiento de más erupciones en el fondo marino en una forma rara de helio (helio 3) emitida por manantiales calientes. Al medir este isótopo a profundidades sucesivas, el Dr. Harmon Craig, de la Institución de Oceanografía Scripps, en la Jolla, California, ha pedido rastrear el flujo de helio desde su origen, que supuestamente es un área no descubierta de erupciones en la Cordillera del Pacífico Oriental, a 15 grados latitud sur.

## PARQUES MARINOS PARA PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE MARITIMO

Como parte de las iniciativas adoptadas en Italia, para proteger el medio ambiente marítimo y las formas de vida en el Mediterráneo, ya están en función dos parques marinos, y otros cinco en fase de proyecto.

Se trata de áreas marítimas vecinas a la costa, en las cuales se prohíbe toda actividad depredatoria y contaminante desde la pesca a la navegación, pasando por la extracción de moluscos o de algas.

La zona comprendida en esta faja de mar se convierte en un oasis re-

servado a los habitantes del mar que pueden ser observados durante las visitas guiadas en una parca con fondo de vidrio y con los implementos mínimos de los submarinos, durante sus incursiones.

El primer parque marino fue habilitado hace diez años en el área de Trieste, al norte de la península, sobre el mar Adriático, en la zona están prohibidas la pesca y la navegación.

El segundo parque es una faja de mar de 500 metros alrededor de la Isla de Montecristo.

Los cinco parques marinos proyectados se encontrarán en el Argentario, en Circeo, Portofino, en la Isla de Ustica y en el Puerto Cesáreo de Puglia.

Se han recibido solicitudes de diversas regiones italianas, para crear parques marinos, en particular de las Islas del Centro y Sur de Cerdeña.

Todos estos puntos están comprendidos en un proyecto de ley presentado en el parlamento, y del cual las diversas leyes ya existentes en defensa del medio ambiente marino esperan buenos resultados.

# EL "DISCOVERY"

El "Discovery", legendario buque en el cual el Teniente Robert Falcón Scott, viajó a la Antártica hace ya casi 80 años, es uno de los grandes atractivos de los históricos muelles londinenses.

El célebre "Discovery" está siendo restaurado para devolverle su apariencia original. Un grupo de expertos se encargan de renovar la embarcación en la zona de muelles de T. Katharine, donde se encuentran otras naves que el público puede abordar y que pertenecen a la Colección Nacional de Buques Históricos.

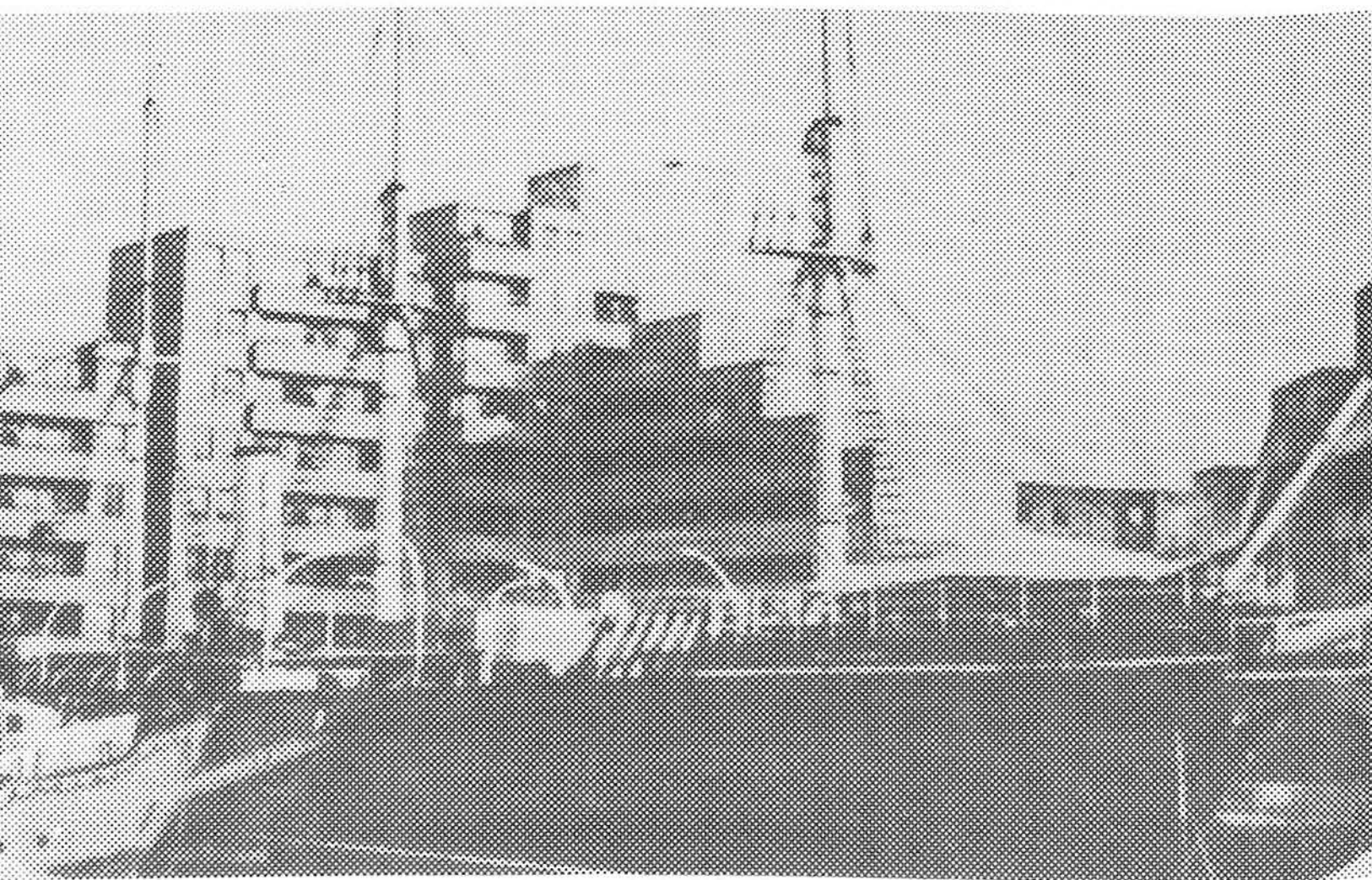
Fue contruido especialmente para

la "Expedición Nacional a la Antártica" (1901 - 1904) y puesto bajo el mando del entonces Teniente torpedero de la Real Marina de Guerra, Robert Falcón Scott, quien acompañado de varios voluntarios, entre ellos Wilson y Shackleton partió hacia el Polo Sur, estableciendo su cuartel de invierno en Mc Murdo Sound, a unos 3,200 kms. al sur de Nueva Zelanda, donde la embarcación permaneció apresada por los hielos por espacio de dos años.

En 1912, el "Discovery" fue vendido a una empresa de provisiones que lo utilizó ininterrumpidamente durante 15 años, pero en 1925 fue

cargado nuevamente con instrumentos científicos y llevado a la Antártica por segunda vez. Su tercera y última expedición a las tierras frías fue en 1929, cuando en calidad de préstamo sirvió como laboratorio a exploradores y científicos Ingleses, Australianos y de Nueva Zelanda quienes organizaron el viaje.

Durante muchos años el "Discovery" permaneció anclado en el Río Támesis, cerca del Puente de Waterloo. Hace dos años el Ministerio de la Defensa cedió el buque a la Custodia Marítima que, junto con el Museo Marítimo, se encarga de su renovación y restauración.



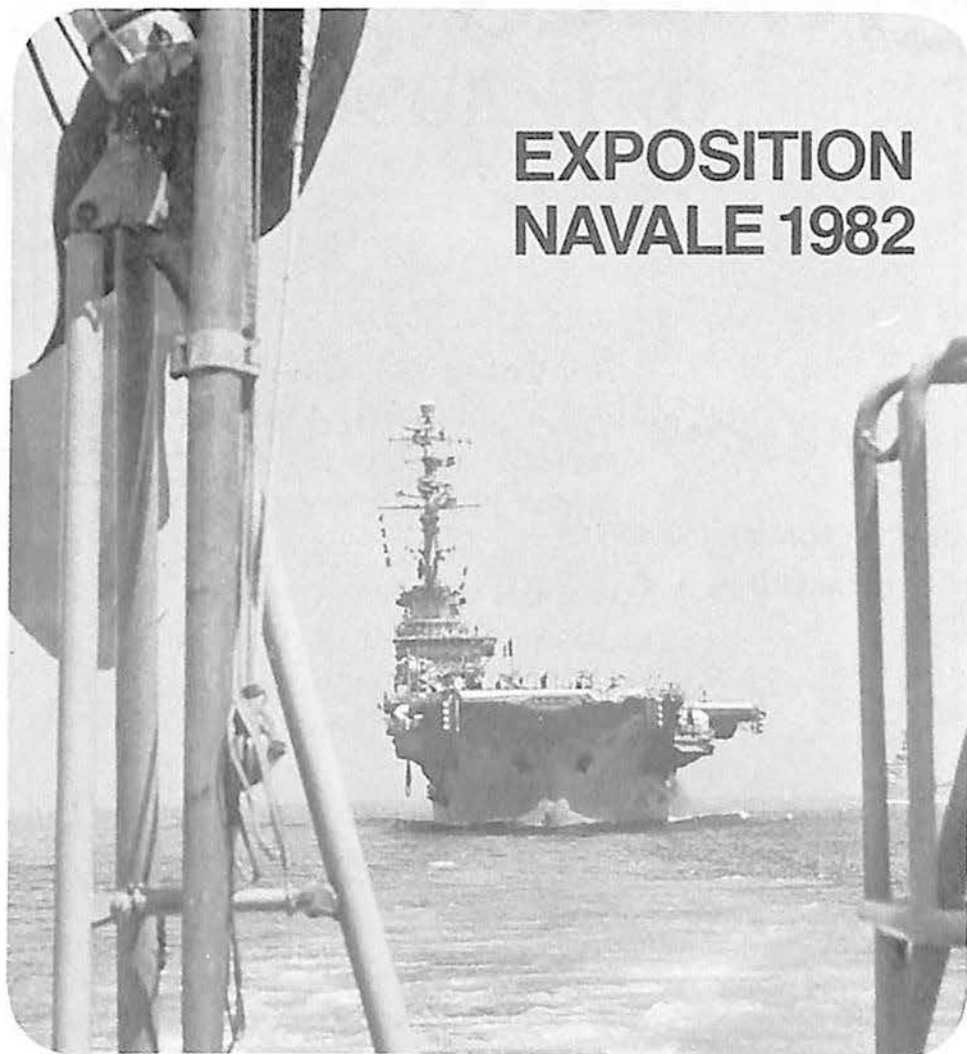
*El barco "Discovery" una de las primeras naves que llegó a la Antártica, en 1903, está siendo restaurado para devolverle su apariencia original.*

## SALON NAVAL DE PARIS

Durante la Exposición Naval de París 1982 que se realizó del 26 al 30 de octubre pasado en el Salón Naval de París; se exhibieron los máximos avances técnicos referentes a la navegación.

Las fabricaciones de la industria y de los astilleros navales de Le Bourget, corresponden a una amplia línea de producción que va desde unidades navales ligeras de patrulla costera, hasta los buques de combate y de apoyo de gran tonelaje, así como desde los helicópteros embarcados hasta los aviones de patrulla marítima de gran radio de acción, todo ello pasando por los equipos individuales y los sistemas de armas y medios de capacitación, de entrenamiento y de apoyo logístico indispensables.

Lo más sobresaliente de esta exposición fue la exhibición de buques de superficie, energía y propulsión, helicópteros, sistema de armas, detección, telecomunicaciones, navegación, submarinos y aviones, entre otros.



## SE CONSTRUIRA EL AÑO PROXIMO EN LAS COSTAS FRANCESAS EL MAYOR FARO DEL MUNDO

A 25 millas de la Isla Quessant, costa oeste francesa, se construirá el año próximo el mayor faro del mundo, de 230 mts. de altura, con el propósito de mejorar la navegación en la entrada del Canal de la Mancha y evitar eventuales catástrofes petroleras.

El faro entrará en funcionamiento en el año de 1985 y transformará

el canal en "una verdadera autopista", según los autores del proyecto, estará equipado de una luz de posición, de una baliza de radar de 30 millas de alcance, de un radiofaro de 200 millas de alcance y de una bocina para la bruma de dos millas de alcance.

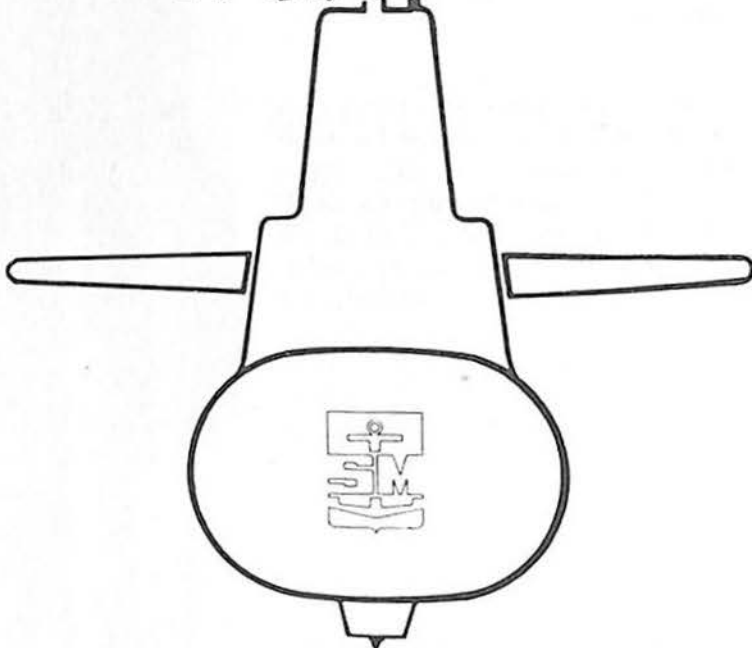
El costo de la vigilancia del tráfico marítimo en esta región es muy elevado para Francia, que se vio

obligada a invertir entre los años 1978 y 1980, 334 millones de francos.

La construcción de este faro es un capítulo más en la larga historia de los centinelas del mar, historia que se remonta a la antigüedad. Pues el Faro más antiguo del mundo es el de Alejandría, construido 270 años antes de Jesucristo y considerado como la Séptima Maravilla del Mundo.

# SEÑALES

# SUBMARINAS



ASOCIACION DE INFANTES  
DE MARINA, A. C.

LIC. JOSE LUIS CALDERON  
VAZQUEZ

Muy señor mío:

Con motivo de los interesantes artículos que contiene la revista "Secretaría de Marina", editada por ustedes, deseo, si para ello no hay inconveniente, me sea enviada dicha revista y se me informe de los requisitos que se deben llenar para obtenerla en lo futuro.

Considerando que nuestra Asociación está íntimamente ligada con las actividades de la Secretaría de Marina, juzgo conveniente hacer llegar a nuestros socios la lectura de tan importante revista.

ATENTAMENTE

Cap. de Corbeta I.M.C.  
MAXIMILIANO VIEYRA OVIEDO  
PRESIDENTE

Nos satisface que nuestro trabajo se tome en cuenta para que otras gentes conozcan a través de él las actividades de ésta Institución.

EL DIRECTOR

SECRETARIA DE AGRICULTURA Y RECURSOS HIDRAULICOS  
DIRECCION GENERAL DE GANADERIA

Tenemos en nuestro poder un ejemplar de su revista correspondiente al No. 8 Año II del bimestre Agosto-Septiembre del año en curso, misma que por su interesante contenido será de gran utilidad para la biblioteca de esta Dirección General.

ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR GENERAL  
Dr. Enrique Salinas Aguilera

Nos satisface saber una vez más que ésta, su revista "Secretaría de Marina" sea de interés general y sobre todo nos enorgullece que la tenga en la Biblioteca, a disposición de nuestros lectores que como usted se interesan en nuestro trabajo.

ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR



FRASES DE ULTRAMAR

—Todo arte consiste en dar el ser a algo.- Aristóteles.

GOBIERNO DEL ESTADO  
LIBRE Y SOBERANO  
DE PUEBLA  
SECRETARIA PARTICULAR

C. Lic. José Luis Calderón Vázquez

Por acuerdo del C. Lic. Guillermo Jiménez Morales, Gobernador Constitucional del Estado de Puebla, acuso recibo de un ejemplar de la revista "Secretaría de Marina", que tuvo la gentileza de enviarme, agradeciendo a usted su atención.

Reitero a usted mi atenta y distinguida consideración.

ATENTAMENTE  
Lic. Gabriel Reyes Cardoso  
Secretario Particular del  
C. Gobernador

Es agradable tener conocimiento de que la revista es bien acogida en diversas partes de nuestra República, ya que a través de ella podemos llegar a la gente que nos interesa.

ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR

---

FRASES DE ULTRAMAR

—En la guerra, la fortuna es variable. Por eso, el guerrero prudente no debe menospreciar al enemigo.—  
Goethe.



## ENCUENTRO

*¿A dónde vas marinero?  
Al Buque Escuela "Cuauhtémoc"  
donde quiero ser "gaviero"  
pero iniciado en el remo...*

*¿Vas a presentar examen?  
Mi intención es de aprobar,  
de maniobrar un velamen,  
con poco profundo amor al mar...*

*¿Tu espíritu, es marinero?  
Tengo alma de Veracruz,  
llevo de guía y consejero  
al propio Cristo Jesús...*

*¿Tienes valor, marinero?  
Por valor y por coraje,  
provisto de algún "bichero"  
ni colisión, ni abordaje...*

*¿Van a puertos mexicanos?  
Guardia en "Babor y estribor"  
cruzaré mares y océanos,  
con Bandera Tricolor...*

*Se despidió el marinero,  
entusiasmado en el viaje,  
audaz, fornido, sincero;  
¡Y repelente al ultraje!*

Jorge Oliveros Correa



# REVISTA A NUESTROS COLABORADORES SECRETARIA DE MARINA

A todos los colaboradores que nos han brindado su valiosa ayuda durante la elaboración y formación de la Revista "Secretaría de Marina", a través de estas líneas queremos hacer patente nuestra admiración y respeto, dado que sin su apoyo no hubiese sido posible informar y difundir las actividades de nuestra Institución.

Así pues, al Almirante Ricardo Cházaro Lara, Secretario de Marina; a los Almirantes C.G. DEMN José Manuel Montejó Sierra, Subsecretario del Ramo; Miguel Ángel Gómez Ortega, Comandante General de la Armada; Mario Artigas Fernández, Oficial Mayor; al Vicealmirante C.G. DEMN Héctor Ramírez de Arellano, Jefe del Estado Mayor de la Armada; al Almirante I.M.N. Humberto Martínez Nájera, Director de la Dirección General de Reparaciones y Construcciones Navales; al Almirante C.G. DEMN Fernando Piana Lara, Director General de Oceanografía; al Vicealmirante I.M.N. Mario Lavalle Argudín, Director de los Servicios Históricos de la Secretaría de Marina, al Capitán de Corbeta Felipe Rosas Isaías, Director de la

Biblioteca de Marina, al Lic. Fernando Flores Gómez, Director General de la Dirección de Administración; al Contralmirante I.M.N. Ret. Víctor Faugier Córdoba, Jefe de la Oficina de Deportes; al Capitán de Navío José Bulnes, Subdirector de Construcciones Navales; al Lic. Fortino Acosta y Bravo, Secretario Particular del C. Secretario; a los Capitanes de Navío Gerardo Olavarrieta León, José Luis Muñoz Mier, Pedro Pineda Navarro, Jorge Vargas Lozano; al Lic. José A. Barreto Macías; al Lic. Juan Caballero; al Doctor Manuel Carrión Tizcareño; Francisco Rocha y a las Embajadas de Estados Unidos, Brasil, Canadá, Inglaterra, Francia y España. Los periódicos "El Universal", "Novedades", "El Nacional", "Excelsior", "Sol de México", "El Herald", "Avance", Revista "Siempre" y a la Coordinación General de Comunicación Social de la Presidencia de la República, GRACIAS por su ayuda y valiosa colaboración.

ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR

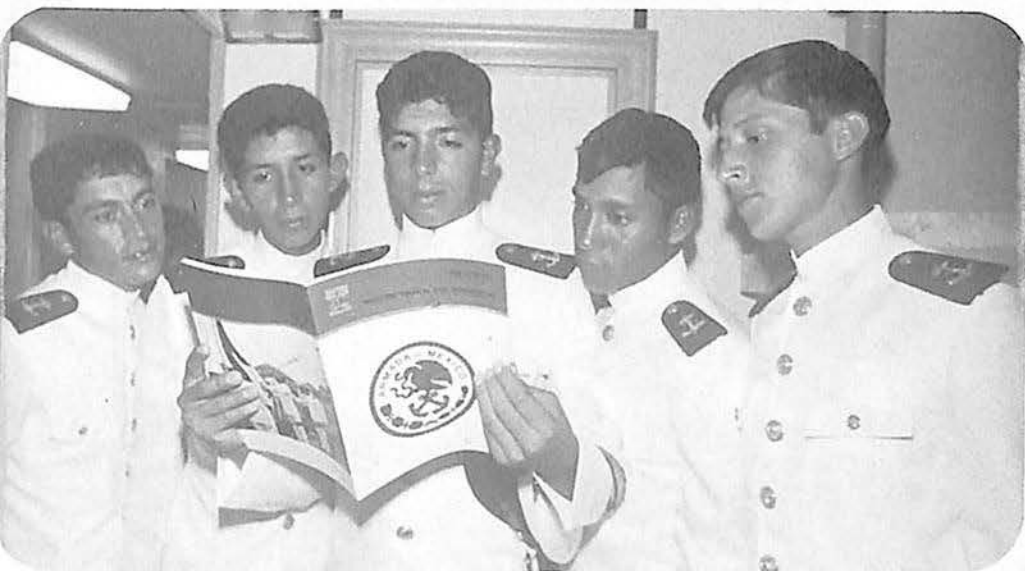
---

## FRASES DE ULTRAMAR

—Un pueblo oprimido tiene derecho a levantarse y a romper sus cadenas en cuanto pueda.— Henry Clay.



—Lo único que necesita el despotismo es el miedo, la virtud no le hace ninguna falta y el honor sería peligroso.— Montesquieu.



*Por medio de estas líneas, agradecemos a los Cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar, el enviarnos su correspondencia. Esperamos sus subsecuentes opiniones que nos servirán de apoyo y superación de nuestra Revista. He aquí unos de ellos.*

Fe de Erratas en la Revista No. 9 con fecha de publicación 1o. de octubre del presente.

En la página 48 el pie de la fotografía, lado superior izquierdo dice:

”comienzo de maniobras para izar las velas”.

Debe decir:

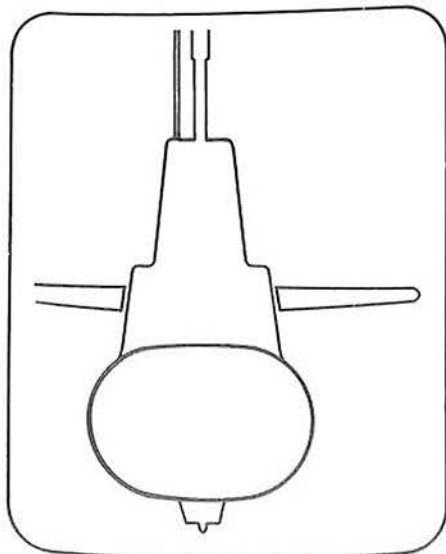
”comienzo de maniobras para arriar aparejos”.

En el mismo número en la entrada de la nota de la página 50 dice:

“... Vicealmirante C.G. DEMN Salvador Gómez Belmont...”

Debe decir:

“... Vicealmirante C.G. DEMN Salvador Gómez Bernard...”



---

## FRASES DE ULTRAMAR



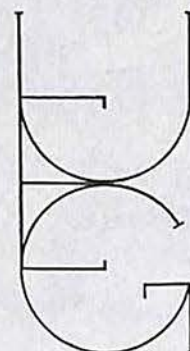
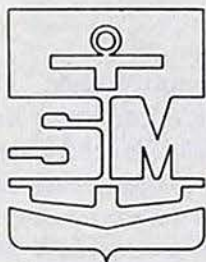
—La Historia sólo puede escribirse bien en un país libre.-  
Voltaire.

—El hombre que escribe bien, escribe, no como los demás,  
sino como él mismo.- Montesquieu.

---



# PRESENTAMOS AL PERSONAL QUE LABORA EN LA UNIDAD DE EDICIONES GUBERNAMENTALES



**LIC. JOSE LUIS  
CALDERON VAZQUEZ**  
Jefe de la Unidad



**ING. JULIO CESAR  
GARCIA RUIZ**  
Jefe Depto. Editorial



**CAP. DE NAVIO C.G.  
LUIS SCHAUFELBERGER  
CAMPOS**  
Subjefe de la Unidad



**LIC. FRANCISCO  
LOPEZ CANALES**  
Jefe Ofna. Personal



**C. ALFONSO  
ROSALES TREJO**  
Jefe Ofna. de Diseño

**LIC. JUAN ANTONIO  
HERNANDEZ BOONE**  
Jefe Depto. Admvo.



**LIC JOSE GERMAN  
VAZQUEZ GONZALEZ**  
Jefe Ofna. Difusión



**LIC. SANTIAGO  
LUCAS CHUMACERO**  
Jefe Ofna. Relaciones  
Públicas



**LIC. MA. DEL CARMEN  
GONZALEZ MANCILLA**  
Jefe Ofna. Redacción

## *DISEÑO*

**RAUL SOLIS PEREZ**

**CARLOS ENRIQUE  
FERREIRA DE LEON**

**2o. MAESTRE S.E.  
MA. DE LOS ANGELES  
LOPEZ JIMENEZ**

**EMILIO ORTEGA ARELLANO**  
(Auxiliar)

**MARTIN HERRERA DE LA VEGA**  
(Auxiliar)

## *REDACCION*

**MA. DE LOS ANGELES ALEXANDRA  
HENRIQUEZ ALBARRACIN**

**MARINERO OFTA.  
OFELIA RAMOS SOLIS**

**CABO DE S.E. IMP.  
MA. ARCELIA MARQUEZ  
VALDIVIA**

## *SECRETARIAS*

**SILVIA HERNANDEZ MORALES**

**MA. DE LOS ANGELES  
SCHAUFELBERGER PIRRON**

**ANA LUISA CANDELARIA  
CHACON COSGAYA**

**MARINERO OFTA.  
JULIETA ELENA  
HERNANDEZ REYES**

**MA. DEL CARMEN DELGADILLO  
ROJAS**

## *CORRESPONDENCIA*

**MA. EUGENIA SOCORRO  
SANTAELLA SERRANO**

**MARINERO C.G.  
MARCO ANTONIO  
HERNANDEZ MIRANDA**

**MARINERO C.G.  
OSCAR GUSTAVO  
PEREYRA HERNANDEZ**

**JOAZ VALENCIA  
MACAL**

## *FOTOGRAFIA*

**2. MAESTRE S.E.  
JORGE GONZALEZ  
VARGAS**

**SOUZA MAYO HNOS.**



