

Revista
Secretaría
AÑO 14 / No. 93 / NOVIEMBRE 1995.

de Marina

Armada de México



CARTA A MI HIJO

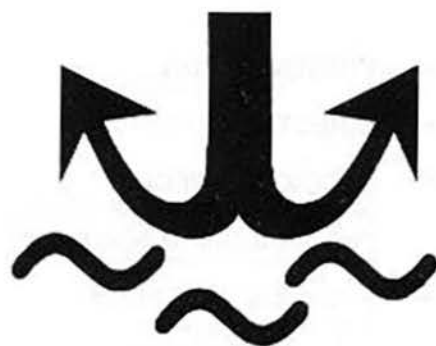
Querido "Grumete":

Espero que al recibir la presente misiva te encuentres bien de salud, en unión del resto del personal que integra la tripulación de mi pequeña embarcación.

Mi querido y pequeño "grumete", te ha de extrañar que el viejo Capitán te dirija estas cuantas líneas, pero, es necesario que sepas que desde el momento que causaste alta en mi embarcación, tengo un deber que seguir y que cumplir contigo, y acorde con esto, pienso que ha llegado el momento de que empiece tu largo aprendizaje como "grumete" en esta academia naval que es la vida, para que un día llegues a estar lo suficientemente capacitado y poseas todas esas grandes cualidades que hagan de ti un excelente marino, capaz de dirigir tu propia nave, tu propia tripulación y tu propio destino.

Y creo que debes de comenzar teniendo pleno conocimiento de lo que llegará a ser tu responsabilidad, tu más grande deber y sobre todo un compromiso para con aquellos quienes llegarán a ser tu propia tripulación, tus propios grumetes, ya que en un futuro no muy lejano llegarás a ser también "EL VIEJO CAPITAN" de una gran embarcación como lo es ahora la mía. Sobre todo, debes saber que la nave que tú elijas para emprender la larga travesía por el inmenso océano de la vida, debe estar lo suficientemente bien cimentada, con buenos principios morales, y debes asegurarte de que siempre cuente a bordo con los más elevados conceptos de **honor, deber, lealtad y espíritu de justicia** que caracterizan a todos los caballeros del mar. El **honor**, para que llegue a ser el uniforme del que jamás habrás de desprenderte, en el que portarás las insignias y medallas que obtendrás en tu largo andar por los mares, el que dignificará tu esencia y tus virtudes, el que te protegerá de las armas de la corrupción y los vicios, y que no permitirás, bajo ninguna circunstancia, que desvíen tu rumbo trazado. El **deber**, para que este sentimiento sea el velamen que dé el impulso, la fuerza y la pujanza necesaria a tu embarcación llevándola a puerto seguro, desafiando los mares de indecisión, los arrecifes de apatía y los vientos de desaliento que cruzarán por tu derrota intentando frustrarla. La **lealtad**. Este sentimiento es, ¡Oh! ¡mi querido grumete!, quizá la más importante de todas las virtudes que debes tener, porque será como la jarcia que sujeta los palos y el velamen de tu nave, siempre fuerte, firme y bien aparejada, pues es el poderoso vínculo de unión entre el viejo Capitán y su tripulación y viceversa, al que sus grumetes anhelan y tratan siempre de emular. Es por eso que debes tener la suficiente habilidad para instruirla e inculcársela a tus grumetes, para evitar que esta jarcia falte y se rifen o se desorienten las velas, provocando precipitaciones que acarrearían inseguridad, incapacidad y lo más importante, la pérdida de confianza de quienes deberían sentirse orgullosos los grumetes; y por último, el **espíritu de justicia**, que debe ser como el sable del mando, de acero templado, pero al mismo tiempo flexible, que no llegue a significar nunca el dominio, el poder o la ambición que podrían enajenar a tu noble espíritu, que sea para saber ejercer tu autoridad, siempre fundamentada en la justicia. Debes aprender a ser justo, pero humano y generoso, distinguírte por la

Presentación



Quizá, es clásico suponer que el nivel de educación escolar que prevalece entre los elementos de los organismos militares de nuestro país es, en términos generales, bajo.

Sin embargo, esta suposición es falsa, ya que en la mayoría de las instituciones militares nacionales se cuenta con cursos y programas de capacitación escolar y militar a todos los niveles.

Prueba de ello es que en una institución como la Armada de México se puede estudiar ingeniería naval, medicina, enfermería y obtener una capacitación militar a nivel profesional.

A propósito de esto, amigo lector, encontrarás, en la Sección Especial, información de la que es considerada la máxima casa de estudios de la Armada de México, el Centro de Estudios Superiores Navales, que el 30 de noviembre cumplió 25 años de servicio.

Eventos Especiales te presenta un artículo que te permite conocer todo lo acontecido en torno a la reciente inauguración de la sala de prensa "Ricardo Peña Navarrete", ubicada en la Unidad de Comunicación Social.

El diario quehacer de nuestra institución está contenido en Noticias Navales, donde podrás encontrar los hechos relevantes ocurridos durante el mes de noviembre.

En el número 91 de esta revista apareció la primera parte de un escrito que especifica el papel legislativo que tiene nuestra Armada en la preservación del medio marítimo, en la presente publicación te ofrecemos la segunda y última.

Las nuevas asignaciones en los mandos de la Armada de México son algo que a todos debe de interesar; por ello, en Personal Naval presentamos los más recientes cambios ocurridos hasta el momento.

El movimiento de nuestras unidades de superficie, aéreas y terrestres arroja resultados que no pueden pasar inadvertidos para ninguno de nosotros. Debido a esto, te invitamos a consultar tales logros en la presente publicación.

Brisas Marinas te ofrece, como siempre, temas diversos e interesantes. En esta ocasión publicamos el texto **Es Mahan...**

La aeronáutica naval es otra de las disciplinas militares en las que la Armada de México participa. En conocimientos marineros puedes consultar la segunda parte del glosario de términos del tema citado.





CONTENIDO

- PRESENTACION 1
- DIRECTORIO 2
- SECCION ESPECIAL 3
XXV Aniversario del CESNAV
Por: Alba Quiroz Maldonado
- EVENTOS ESPECIALES 8
La Última Noticia
Por: Tercer Maestre AIN. T.C.C.
David Agustinián López
- NOTICIAS NAVALES 11
Información del Ambito Naval
- PERSONAL NAVAL 14
Nuevas Asignaciones
- LEGISLACION MARITIMA 15
Ubicación de la preservación del medio marino dentro del Derecho Positivo Mexicano, en el que la Secretaría de Marina tiene injerencia como autoridad y como una dependencia del Ejecutivo Federal -Segunda y última parte-
Por: Teniente de Fragata J.N.L.D.
Juan Jorge Quiroz Richards
- BRISAS MARINAS 20
¿Es Mahan válido todavía?
-Primera Parte-
Por: Thomas H. Etzold
Traducido por: Capitán de Corbeta C.G.
Cornelio Espinoza Hernández
- EN LA MAR 23
Movimientos de Unidades
- CONOCIMIENTOS MARINEROS 28
Glosario de Términos Aeronáuticos

DIRECTORIO

Almirante C.G. DEM
José Ramón Lorenzo Franco
Secretario de Marina

Almirante C.G. DEM
Omar Díaz González Roca
Subsecretario de Marina

Almirante C.G. DEM
Félix Jaime Pérez y Elías
Oficial Mayor

Almirante C.G. DEM
Gandhi Zilli Viveros
Inspector y Contralor General de Marina

Almirante C.G. DEM
Alejandro Maldonado Mendoza
Jefe del Estado Mayor General de la Armada

Contralmirante C.G. DEM
Jerónimo Bringas Murrieta
Subjefe del Estado Mayor General de la Armada

Capitán de Navío C.G. DEM
Eduardo Zúñiga Martín del Campo
Jefe de la Sección IV del Estado Mayor General de la Armada

Teniente de Navío A.I.N. L.C.C.
Edna Martha López-Araiza Genis
Jefe de la Unidad de Comunicación Social

DIRECTOR DE DIVULGACION

Nemesio Rivera Linares

SUBDIRECTOR

Tte. Ila Julieta Marbán Flores

COORDINACION EDITORIAL

1er. Mtre. Yelika A. Copca Gutiérrez

REDACCION

David Agustinián L., Arturo Zarco M.,

Alba Quiroz M., Eduardo Durán V.

CONTROL DE DATOS

Rocio Curiel Lugo

DISEÑO Y PRODUCCION EDITORIAL

Carmen Martínez O., Lorenzo Hernández G.,

Beatriz Pérez P., Claudia Mena G.,

Marco A. Vega H., Manuel Ramírez R.,

Pedro Luna T.

FOTOGRAFIA

Joel Sosa Benito

Joaquín Miranda F., Alejandro Landeros H.

Revista
Secretaría
de Marina
Armada de México

AÑO 14 / EPOCA VI / NUM. 93
NOVIEMBRE 1995

Las aseveraciones y opiniones en los artículos publicados en esta revista son responsabilidad exclusiva de los autores. Autorizada la reproducción total o parcial de esta publicación, con la correspondiente mención de la fuente. La REVISTA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO es el órgano oficial de difusión de esta dependencia, editado por la *Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina*: Eje 2 Oriente tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 861, colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México 04830, D.F. Teléfono 679 6411 ext. 4339. Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros: 731-81. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0600982, características 219511212. ISSN-0185-3600. Tiraje: 2 000 ejemplares.

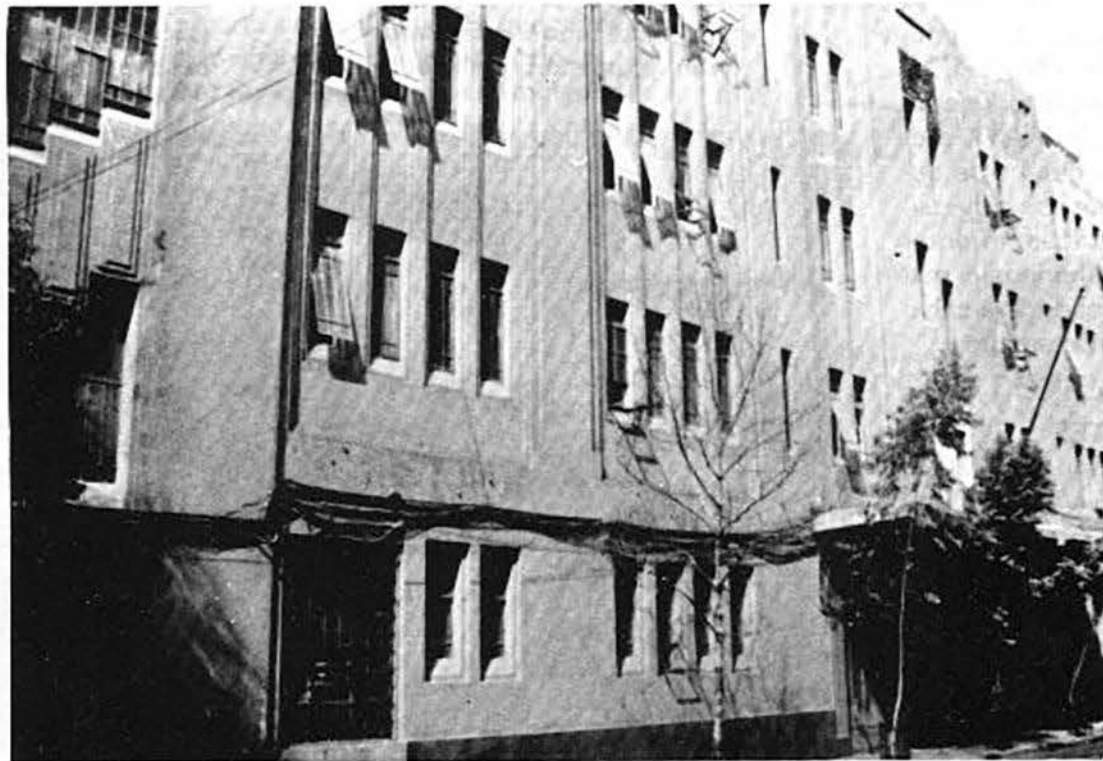
Impreso en los talleres de Servicios URITEX: Calle 4 Núm. 36 Int. 4-A
Col. San Pedro de los Pinos C.P. 01180 Teléfono 515 52 33

XXV ANIVERSARIO DEL CENTRO DE ESTUDIOS SUPERIORES NAVALES

Por: Alba Quiroz Maldonado

Nuestro país vive actualmente tiempos difíciles, que requieren de unidad y solidaridad nacional, pero ante todo de personas capaces de enfrentar los grandes retos nacionales

Vicealmirante Manuel Zermeño del Peón
Director del Centro de Estudios Superiores Navales



Fachada de una de las antiguas sedes del CESNAV.

Conservar y defender la soberanía de un país son dos aspectos que implican una gran responsabilidad y compromiso de servicio para las Fuerzas Armadas mexicanas. Consciente de esto, la Armada de México ha trazado dentro de su estructura lineamientos que le ayuden a cumplir su misión.

Para lograr esto, es necesario que los miembros que integran la institución cuenten con un nivel de formación que les permita tomar decisiones y efectuar acciones que beneficien a nuestro país.

Por ello, la Armada de México, a través de su máxima casa de estudios, el *Centro de Estudios Superiores Navales* (CESNAV), prepara hombres que no se dejan vencer por las adversidades, que saben afrontar como buenos marinos el mal tiempo para conducir a salvo la nave a puerto seguro.

ANTECEDENTES

Siendo Director General de la Armada el Vicealmirante C.G. Manuel Zermeño Araico, se creó en 1950 el primer proyecto en el que se contemplaba la creación de una escuela superior de guerra naval. En él se plasmaron las bases reglamentarias que rigen actualmente al CESNAV.

Sin embargo, la creación del *Centro de Estudios Superiores Navales* fue posi-

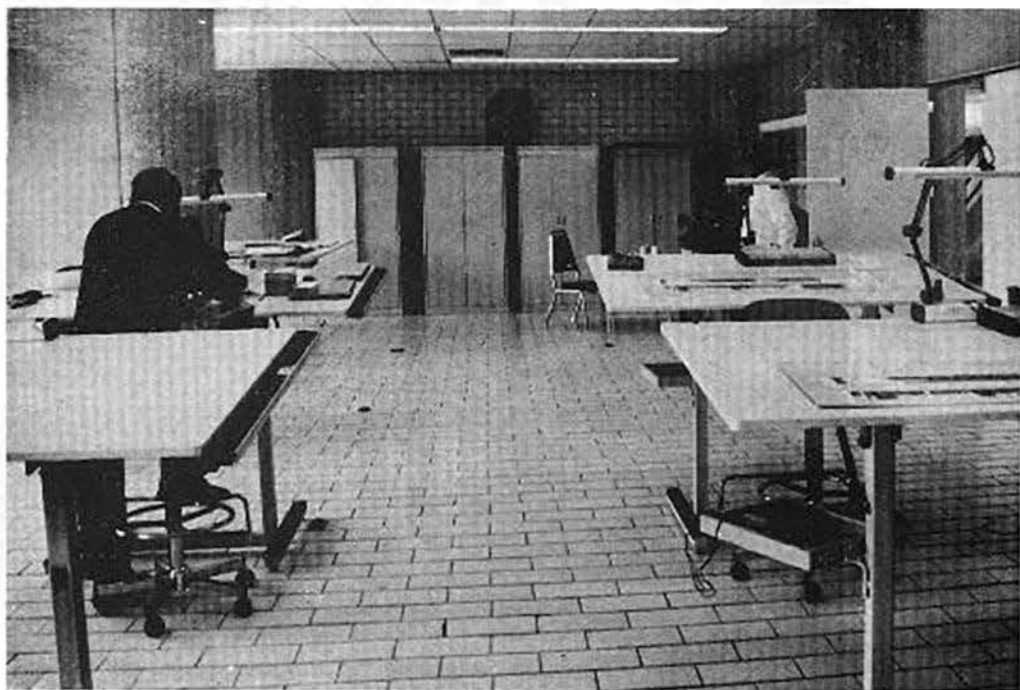
ble hasta marzo de 1970, gracias a la participación entusiasta del entonces Secretario de Marina, Almirante Antonio Vázquez del Mercado, y al Comandante General de la Armada Almirante Federico Romero Ceballos; a ellos se atribuye la consolidación jurídica -12 de septiembre de 1970-, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 30 de noviembre de ese mismo año.

Al ser formado el CESNAV, le fue encomendada la misión de proporcionar y fomentar los conocimientos y doctrinas sobre los principios fundamentales que gobiernan la conducción de la guerra naval y la aplicación del poder marítimo, como expresión del poder

nacional, con el fin de preparar a los Oficiales, Capitanes y Almirantes en el desempeño del Mando, las funciones del Estado Mayor, de Mando Superior y Ramas de las Ciencias Navales.

De su fundación a la fecha el CESNAV ha sido dirigido por 18 honorables miembros de la Armada de México, cuyo objetivo común ha sido transmitir conocimientos, valores, actitudes y habilidades que eleven el nivel intelectual y militar de los cursantes.

Para llevar a cabo su cometido era necesario crear la infraestructura adecuada. En un principio - 1970 - el CESNAV se encontraba ubicado en el Centro de Capaci-



La sede actual del CESNAV cuenta con amplias y cómodas aulas.

tación para empleados de la Secretaría de Marina "Francisco Philibert Rivas". Más tarde fue trasladado al club de la Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar donde estuvo hasta mayo de 1971. Posteriormente fue ubicado en Paseo de la Reforma No. 40.

Sin embargo, el 19 de septiembre de 1985 la ciudad de México registró uno de los más devastadores sismos de su historia, en el que resultó dañado y tuvo que cambiarse nuevamente al edificio de la pista olímpica de remo y canotaje "Virgilio Uribe", en donde permaneció hasta junio de 1988. Después fue reubicado en el antiguo edificio de bombe-

ros, en el Centro Histórico capitalino.

Preocupado por la inestabilidad de este plantel educativo, el entonces Secretario de Marina, Luis Carlos Ruano Angulo, decidió que se llevara a cabo la construcción del actual *Centro de Estudios Superiores Navales*, ubicado en calzada de la Virgen número 1800, colonia exejido de San Pablo Tepe-tlapa de esta ciudad.

CURSOS

En el *Centro de Estudios Superiores Navales* se imparten los cursos de Mando Superior y Seguridad Nacional, Estado Mayor General, Mando, Informática, Comunicaciones y Electrónica. Asimismo

se imparten cursos especiales en Técnicas de la Comunicación y Logística Naval, Especialización en Administración de Recursos Humanos e Idioma Inglés.

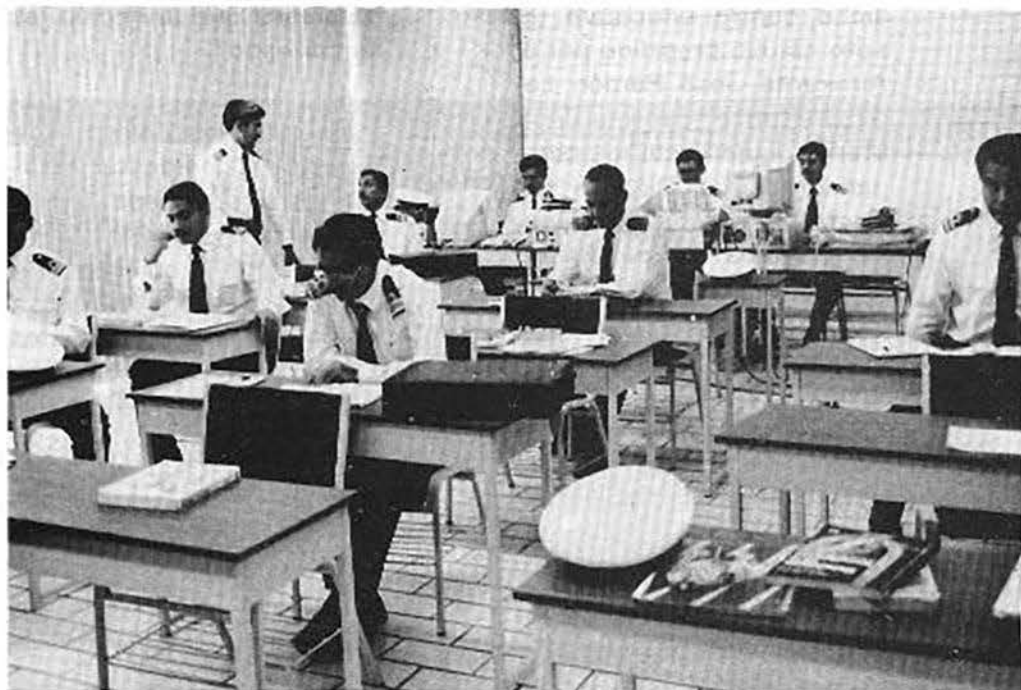
Mando Superior y Seguridad Nacional. Tiene como objetivo conocer y aplicar las metodologías de planeamiento estratégico para participar en la elaboración y conducción de un plan general de Seguridad Nacional.

Estado Mayor General. Su finalidad es conocer y aplicar los conocimientos, principios, doctrinas y procedimientos del arte de la guerra y de la administración militar para desempeñarse en un Estado Mayor General.

Mando. Su misión es proporcionar la preparación necesaria al personal para el ejercicio del Mando y auxiliar de Estado Mayor.

Informática. Su cometido es analizar, diseñar e instalar sistemas de información automatizada que contribuyan a facilitar el proceso de la toma de decisiones en la conducción de las operaciones navales.

Comunicaciones y Electrónica. Tiene como fin aplicar los conocimientos administrativos y técnicos de las comunicaciones y guerra electrónica a bordo o en tierra.



El CESNAV ofrece a sus estudiantes modernas instalaciones y equipo, así como un profesorado altamente calificado.

CURSOS ESPECIALES

Técnicas de la Comunicación

y *Logística Naval*. Su objeto es aplicar los conocimientos de logística naval y la metodología en la solución de problemas en el desempeño de su servicio, para apoyar a los mandos en las áreas operativas y administrativas.

Especialización en Administración de Recursos Humanos. Proporciona los conocimientos, técnicas e instrumentos de la administración de recursos humanos para formar especialistas capaces de desempeñarse en Estados Mayores, instalaciones y dependencias como asesores, planificadores e investigadores.

Por su parte, la enseñanza del *Idioma Inglés* proporciona a los alumnos las bases necesarias para intercambiar información con Armadas extranjeras.

Cabe mencionar que los cursos también son impartidos a integrantes del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, así como a elementos de otras dependencias de nuestro país e integrantes de Armadas extranjeras.

DESAYUNO CONMEMORATIVO

A 25 años de su instauración, la Secretaría de Marina-Armada de México conmemoró el 30 de noviembre pasado el primer cuarto de siglo de vida de su máxima casa de estudios.

El vigésimo quinto aniversario fue conmemorado



Con motivo del XXV Aniversario del CESNAV, se llevó a cabo un desayuno, presidió el Almirante Secretario, José Ramón Lorenzo Franco, le acompañó el Vicealmirante, Manuel Zermeño del Peón, Director del CESNAV.

en un desayuno llevado a cabo en las instalaciones de dicho centro educativo. El acto estuvo presidido por el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina, quien estuvo acompañado por el Director del *Centro de Estudios Superiores Navales*, Vicealmirante Manuel Zermeño del Peón y los Almirantes Félix Jaime Pérez y Elías, Alejandro Maldonado Mendoza, Oficial Mayor y Jefe del Estado Mayor General, respectivamente, así como de otras autoridades navales.

Durante el desayuno, el Director del plantel manifestó que "el objetivo del plantel es lograr mediante la superación académica, la formación de mejores oficiales que con su preparación y de-

dicación cumplan satisfactoriamente con la misión y funciones que la nación les ha confiado".

Asimismo indicó que "el más valioso de los recursos con que puede contar una nación son, sin duda, sus hombres, quienes con valor y decisión, encauzan sus energías y capacidades al logro de las grandes metas nacionales". De tal forma, "que mediante el estudio y la práctica superan sus limitaciones hasta alcanzar la excelencia", para "reafirmar sus valores nacionales y su amor y lealtad a la patria".

Durante su intervención subrayó que la Armada de México ha superado múltiples obstáculos gracias al

"decidido apoyo del Alto Mando" y reconoció públicamente "la ayuda de personas físicas y organizaciones gubernamentales y privadas que de alguna manera enriquecen los cursos de este centro". Sin embargo, manifestó que aún falta mucho que hacer y camino que andar; "por eso, hoy nuevamente todos los que trabajamos en este centro de estudios renovamos con plena convicción nuestro compromiso con México, a través de esta institución, ya que estamos comprometidos en la construcción de una gran nación y la grandeza de un país que tiene como fundamento la integridad de sus hombres". Por eso, a 25 años de haber sido creado, el *Centro de Estudios Superiores Navales* sigue traba-



En la estancia principal del Centro de Estudios Superiores Navales se llevó a cabo el desayuno ofrecido en honor al XXV Aniversario de este plantel militar.



Entrega de la medalla conmemorativa de los XXV años del CESNAV, al Almirante Secretario

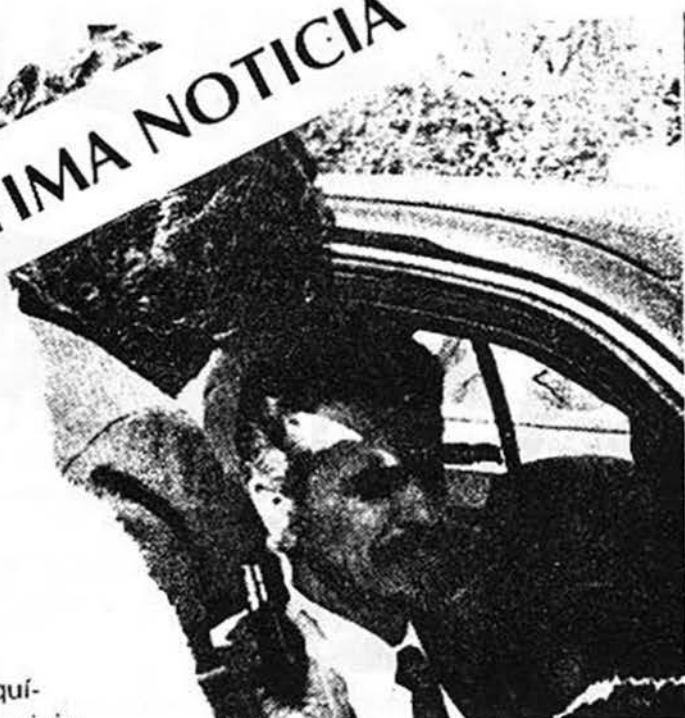


SECRETARÍA DE MARINA
 OFICINA DE HISTORIA
 Y CULTURA NAVAL
 BIBLIOTECA CENTRAL

jando por la superación del personal naval.

Por último, entregó al Almirante Secretario la medalla conmemorativa de los 25 años de la creación del establecimiento educativo.

LA ULTIMA NOTICIA



El periodismo es un oficio singular; antiquísimo, como el más viejo de los testamentos. Y tan contemporáneo que tiene un porvenir seguro, eternamente. Apantallador. Influyente. Electrónico.

Aquella ilusión de vida y de personalidad que nos encanta cuando la perspectiva de la actividad humana nos parece apasionante, hermosa, emana de su dinámica, de su profundidad y de sus formas; entonces nos avocamos a una aventura sin límites, pero nos percatamos de la responsabilidad que implica el informar.

El periodista es como la imagen de un Atlas, o más: debe ser. El mundo en que vivimos es el fardo con el que carga. Por los diversos medios de comunicación y difusión transmite mensajes de todo tipo. Hechos y sucesos que toda materia viviente genera, a veces pueden ser noticia. Todos los hogares hoy pueden percibirlos. El horror, el drama, la comedia, la tragedia, el

espectáculo. En una palabra, u ocho: la historia de la vida en la tierra.

La noticia, primordialmente este género periodístico, se nutre de datos recientes, lo nuevo, fresco; conmovedora y sin piedad puede surgir en cualquier momento. Día a día para el hombre el destino es como un iceberg. El misterio de lo desconocido. Lo imprevisto. Ver y oír. Redactar-editar. La preocupación. El reportero bajo presión y tensión. El tiempo y el espacio. Con versatilidad narrativa... Al efecto veamos lo que ha ocurrido, simple y llanamente, en nuestro territorio Naval.

El Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina, inauguró la Sala de Prensa *Ricardo Peña Navarrete*, el 10 de no-

Ve

Un nuevo... de hasta 70 km... se acerca a las costas de México, lo que provocó un cambio drástico en la temperatura. La SCT informó que como medida de prevención, los caminos de las costas de Tamaulipas y Veracruz fueron cerrados para la circulación de todo tipo de vehículos. Las autoridades estimaron que el tráfico marítimo-portuario del litoral se verá afectado por el mal tiempo.

Ac

Por: Tercer Maestre AIN. T.C.C.
David Agustiniano López

viembre de 1995, como un reconocimiento póstumo a la destacada labor periodística de este reportero que contribuyó a la difusión de las actividades que realiza la Armada de México.

¿Qué, cuándo, quién, cómo?... son el esqueleto de la nota. La noticia es la noticia. Y cosa insólita: el reportero, impregnado de vértigo universal, se transfigura, se convierte en lo que sustancialmente busca. Ironía sublime.

México, D.F. 10 de julio de 1995. El reportero Ricardo Peña Navarrete y el camarógrafo Gilberto Medina fallecieron hoy al desplomarse el helicóptero en el que viajaban sobre el edificio No.78 de la calle Lago Hielmar, en la colonia Ampliación Popo. El piloto Sergio Espinoza también murió de inmediato.

A las 14:15 horas, el aparato

Twin Star, matrícula XBDEX de la empresa Televisa se vino abajo debido a una "falla técnica" en el rotor principal, lo que aparentemente provocó su pérdida de altura, ocasionando un choque sobre el costado izquierdo de la nave, al intentar un aterrizaje forzoso en la azotea de la construcción.

Ricardo Peña, de 40 años de edad, había recibido recientemente el Premio Nacional de Periodismo 1995 en su categoría de noticia.

El reportero, sin la labor preliminar ni las desilusiones de una carrera obscura, era noticia, tendido, sangrante, muerto. ¿Qué habría podido igualar la plenitud de aquel momento?

El hombre que había cubierto la guerra Irán-Irak en 1980; el enviado a la República de El Salvador para informar sobre los males intestinos de ese país; el periodista que entrevistó a algunos monstruos de la política mundial y que se metió a la selva de Chiapas para saber qué ocurría ahí, ahora era un cadáver. Es verdad. El destino, vestido de mala suerte, lo retiraba del mundo. Una noticia abrumadora.

En la ceremonia que tuvo lugar en la Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, antes de develar la placa de la sala de prensa, el Alto Mando de la Armada de México, dirigiéndose a la fuente periodística, dijo:

"Este recinto de trabajo representa el vínculo de comunicación de la Armada de México

con la prensa nacional, para fortalecer los lazos de amistad que nos unen, y representa además el medio de expresión donde podrán ustedes desarrollar las labores cotidianas en un ambiente de ejercicio pleno y de respeto a la libertad de expresión".

Apenas hacía cuatro meses cuando en acción como reportero y corresponsal Ricardo Peña realizaba su quehacer cotidiano... entonces su ojo, el de la cámara... la mirada recorre, envuelve y se apropia de lo fundamental, de la materia que va a dar cuerpo a la nota, al artículo, al reportaje o a la entrevista; con una multitud de imágenes perceptibles por principio sólo para el reportero y el camarógrafo; la técnica relación íntima que luego

La sala de prensa de la Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina representa el vínculo de comunicación de la Armada de México con la prensa nacional, señala el Almirante José Ramón Lorenzo Franco.



el medio masivo ha de compartir, sin delicadeza, con su público. En la inmaculada realidad, se observa que el cuento de la vida humana está hecho de ingredientes que pueden elevar a la gloria a un hombre o a una mujer, nutrir el ego o destrozarse cualquier alma.

"Enfrentar la muerte de Ricardo

-indicó la señora Catalina Pulido de Peña al pisar la sede de la Armada de México- demandó mucha entereza que no hubiera sido posible sin la solidaridad, el aliento y la ayuda de quienes le quisieron y le quieren: sus amigos. La Secretaría de Marina constituyó para él una instancia dadora de cariño y experiencias valiosas que se patentizan en este acto invaluable".

Convertido el ser en una noticia ¿es la ideal concesión cualquiera que sea su forma? ¿No os parece cruel? No. Nunca lo es. Posee la más profunda humanidad. El dolor es efímero, así la noticia. La comunicación tiene un límite de perdurabilidad.

El recuerdo puede ser un monumento.

El planeta puede estar haciéndose pedazos, en virtud de las actitudes y conductas humanas, y la fuerza del periodismo adquiere una potencia de rotación y traslación que puede sobrellevar cataclismos. ¿No es el 50. poder? Arriesgarse cuando hay algo importante. Quizá mueras. No temas. Tanto sabes. Salir en la pantalla, ¿qué importan las



Momento en que el Alto Mando de la Armada de México, en compañía de la señora Catalina Pulido de Peña, devela la placa de la Sala de Prensa "Ricardo Peña Navarrete"

palabras? Algunas personas necesitan halagos. Lo que se hace por la sociedad y las instituciones. Estamos para unir esfuerzos. En la línea o fuera de ella. El monitor... demasiado a la derecha lo has colocado. Palabras justas. Nada rebuscado, sólo capta la imagen. Dificultades para creer. Una exclusiva. Sin vulgarizar el mensaje ni envilecer el oficio.

El programa con el que se inauguró la sala de prensa había previsto la proyección del último reportaje que sobre las actividades de la Armada de México había hecho Ricardo Peña, enviado especial de 24 Horas. Se transmitió primero el 31 de junio y luego el primero de julio.

El video comenzó a correr. El protagonista era el buque-escuela Cuauhtémoc, en el centro de reparaciones navales del astillero de Salina Cruz, Oaxaca. El reportero tomando nota, entrevistando, narrando la estancia del velero en el dique seco. El último contacto. La iluminación del recuerdo hizo soltar lágrimas... de amor, de amistad y una profunda meditación de los colegas. Fue llamado, cree uno de ellos.

La mejor manera de presentar la información. Honestidad. La prensa, la radio, el cine, la televisión se complementan. Lo de medio vacío o medio lleno no es un laberinto de tacto o estrategia. El auditorio sabe lo que quiere. Preguntas constantes; y nada que lo obligue a uno a contestar. Aprovechar la libertad de expresión, eso es todo.

El hombre a quien se honraba en la Secretaría de Marina de repente resucitó como una noticia. Los periodistas asistentes se agolparon, como el rito de la búsqueda lo requiere, tras las palabras declaradas y la fotografía que se haría pública. El periodismo en acción. Bello.

Los periodistas se agolpan, tal como el rito de la búsqueda de la nota lo requiere, tras las palabras y la imagen del Secretario de Marina.



Desde el más allá Ricardo debió haberse sentido complacido y dichoso. No en todo podía haber tristeza. Ni alegría. Tampoco envidia. Esto tiene un significado especial. Si verdaderamente nos observa desde donde se encuentra, entonces él tiene una exclusiva que no podremos ver sino hasta que llegue nuestro turno. En lograr la noticia, varias veces antes se adelantaba. Por ello recibió varios premios y reconocimientos otorgados por diversas asociaciones periodísticas. Tenía simpatía por la Marina. Ese acercamiento con esta institución le mereció la Condecoración a la Distinción Naval 2a. Clase. Sus actos, como de marino, seguía el concepto del deber y la bienaventurada sencillez de un legendario concepto de la profesión.

El privilegio del reportero es tener la oportunidad de dar a conocer la historia. Esa voz. Libre del peso mortal de los asuntos de la tierra, adiós!... El video ha cambiado, amigo mío, y ha llegado también a su fin. Los familiares y amigos han de serte ya un tanto extraños. Ricardo Peña Navarrete, descansa en Paz. 1955-1995.

INFORMACION DEL AMBITO NAVAL

LA COMISION DE DIPUTADOS DE MARINA SE REUNE CON EL ALMIRANTE SECRETARIO

El día 7 de noviembre, el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina, ofreció un desayuno a la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados.

El evento tuvo lugar en las instalaciones sede de la Secretaría de Marina.



Durante el convivio el Almirante José Ramón Lorenzo Franco manifestó su apoyo a las acciones realizadas por los legisladores navales.

XVI JUNTA ANUAL DE DIRECTORES DE ESTABLECIMIENTOS MEDICOS

El pasado 16 de noviembre el Secretario de Marina, Almirante José Ramón Lorenzo Franco, inauguró en el Centro Médico Naval la XVI Junta Anual de Directores de Establecimientos Médicos.



La XVI Junta Anual de Directores de Establecimientos Médicos permite planear un mejor servicio para los marinos militares.

VISITA PROTOCOLARIA DE LA REPUBLICA DE COREA

El día 16 de noviembre, en la sede del Cuartel General, el Secretario de Marina, Almirante José Ramón Lorenzo Franco recibió en su oficina a la delegación naval de la República de Corea, al mando del Contralmirante Chung Byung-Doo



En torno a una mesa amistosa, las delegaciones navales de México y Corea intercambiaron impresiones en las oficinas del Secretario de Marina.

LXXXV ANIVERSARIO DEL INICIO DE LA REVOLUCION MEXICANA

Bajo una mañana nublada y fresca, el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, Ernesto Zedillo Ponce de León, presidió la ceremonia conmemorativa del LXXXV aniversario del inicio de la Revolución Mexicana en el Monumento a la Revolución.

El Secretario de Gobernación, Emilio Chuayffet, dijo ante el Presidente que México tiene rumbo. En el terreno económico existe una alianza que habrá de lograr el crecimiento y, en lo político, la propuesta a los actores sociales para establecer una que aproveche a las fuerzas emergentes de la que, sugirió, "nadie puede excluirse o permanecer ajeno".

En el Monumento a la Revolución, donde descansan los restos de Francisco I. Madero, Venustiano Carranza, Plutarco Elías Calles y Lázaro Cárdenas, Emilio Chuayffet exhortó a discutir "los problemas actuales de nuestras circunstancias y las cuestiones esenciales del

Estado" con toda libertad, procurando alejarnos de los pesimistas que quieren agravarlos y de los satisfechos que quieren disimularlos.

Asimismo, definió a la Revolución Mexicana como una corriente histórica cuyos objetivos esenciales son la reafirmación de la soberanía y el perfeccionamiento de la democracia y la conquista de la justicia social. Destacó que la mexicana es una sociedad en transición y que quienes no lo entiendan así acaban en la trágica política de que lo peor es lo mejor. "Quien que suceda lo pésimo porque suponen que su previsto final feliz vendrá más rápido".

Al final de la ceremonia, el Presidente de México, Ernesto Zedillo, impuso condecoraciones de Perseverancia de Primera, Segunda y Cuarta Clase a elementos de la Armada de México, Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos.

El personal de la Armada de México que fue condecorado por el Presidente Zedillo

Vicealmirante C.G. DEM Manuel Zermeño del Peón	Perseverancia Excepcional de Tercera Clase (40 años de servicio)
Contralmirante I.M. DEM Nemesio Román Matus	Perseverancia de Primera Clase (35 años de servicio)
Vicealmirante J.N. L.D. Fernando Antonio Perez Sánchez	Perseverancia Segunda Clase (30 años de servicio)
Capitán de Navío S.I.I.A.P. Miguel Huerta Barragán	Perseverancia de Segunda Clase (30 años de servicio)
Capitán de Frgata A.I.N. Rutilo Petriz Fernández	Perseverancia de Segunda Clase (30 años de servicio)
Capitán de Corbeta C.G. Alfredo Teliz Rodríguez	Perseverancia de Cuarta Clase (20 años de servicio)
Capitán de Corbeta A.N. P.A. Mauricio Martínez Monroy	Perseverancia de Cuarta Clase (20 años de servicio)

ASCENSOS

El pasado 20 de noviembre fueron otorgados ascensos a los marinos militares de conformidad con la Ley de Ascensos de la Armada de México.

El ascenso al personal naval de Vicealmiran-

tes, Contralmirantes y Capitanes de Navío fue acordado por el comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, Ernesto Zedillo Ponce de León, mientras que los ascensos restantes fueron acordados por el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina.

IMPOSICION DE CONDECORACIONES A PERSONAL NAVAL

El 20 de noviembre pasado, la explanada principal del *Cuartel General* fue el escenario en el que se llevó a cabo la imposición de Condecoraciones a 508 elementos de esta dependencia:

Dos al Valor Heroico, dos de Perseverancia Excepcional, siete al Mérito Deportivo Naval y 497 de Perseverancia de Primera a Sexta Clase.

La ceremonia estuvo encabezada por el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Alto Mando de la Armada de México, así como de otras autoridades navales.



Durante la imposición de condecoraciones se otorgaron las distinciones al Valor Heroico, Perseverancia Excepcional y al Mérito Deportivo Naval.

CLXX ANIVERSARIO DE LA CONSOLIDACION DE LA INDEPENDENCIA NACIONAL

A 170 años de la Consolidación de la Independencia y dentro del marco conmemorativo del IV Aniversario de la Armada de México, el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, en compañía del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Oscar Espinoza Villareal, así como de otras otras autoridades navales y civiles rindieron homenaje el pasado 23 de noviembre a la memoria del Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro, en la Rotonda de los Hombres Ilustres del Panteón de Dolores de esta ciudad.



Guardia de honor en recuerdo al héroe que consolidó nuestra independencia

NUEVAS ASIGNACIONES

Por acuerdo del C. Almirante Secretario de Marina, con fecha primero de octubre de 1995, tomó posesión de sus nuevos cargos, el personal que a continuación se indica.

**MANDOS SUBORDINADOS
COMANDANTE DE BUQUES
CLASE "TANQUE"**

Contralmirante C.G. DEM.
José M. Ruiz Alcantara
Comandante del "Faja de Oro" A-42
Manzanillo, Col.

DIRECTORES DE HOSPITALES NAVALES

Capitán de Fragata SN. MC. MED. INT.
Raúl del Alba González
Director del Hospital Naval de
Chetumal, Q. Roo

Capitán de Fragata SN. MC. MED. INT.
Pedro Ricardo Alcalá Guerrero
Director del Hospital Naval de
Campeche, Camp.

Teniente de Navío SN.MC. DERM.
Armando Raúl Sosa González
Director del Hospital Naval de
La Paz, B.C.

**SUBDIRECTORES DE INSTITUTOS
DE SEGURIDAD SOCIAL**

Contralmirante I.M.N.
Pedro Pineda Navarro
Subdirector de Vigencia y Derechos
del Instituto de Seguridad Social
para las Fuerzas Armadas Mexicanas.
México, D.F.

UBICACION DE LA PRESERVACION DEL MEDIO MARINO DENTRO DEL DERECHO POSITIVO MEXICANO, EN EL QUE LA SECRETARIA DE MARINA TIENE INJERENCIA COMO AUTORIDAD Y COMO UNA DEPENDENCIA DEL EJECUTIVO FEDERAL

- Segunda parte -

Por: *Teniente de Fragata J.N.L.D.*
Juan Jorge Quiroz Richards

X.- Ejercer las atribuciones fiscales en materia de administración, determinación, liquidación, cobro, recaudación y fiscalización de las contribuciones y aprovechamientos que se le destinen o en los casos que señalen las leyes respectivas, conforme a lo dispuesto en el Código Fiscal de la Federación;

XIII.- Vigilar el cumplimiento y aplicación de la presente Ley, interpretada para efectos administrativos, y aplicar las sanciones y ejercer los actos de autoridad en la materia que no estén reservados al Ejecutivo Federal.

XV.- Expedir en cada caso, respecto de los bienes de propiedad nacional a que se refiere esta Ley, la declaratoria correspondiente, que se publicará en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 86.- "La Comisión" tendrá a su cargo:

III.- Establecer y vigilar los cumplimientos de las condiciones particulares que deben satisfacer las aguas residuales que se generen en bienes y zonas de jurisdicción federal; y aguas residuales vertidas directamente en aguas y bienes nacionales o en cualquier terreno, cuando dichas descargas puedan contaminar el subsuelo o los acuíferos, y en los demás casos previstos en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente;

IV.- Autorizar, en su caso, el vertido de aguas residuales en el mar y en coordinación con la Secretaría de Marina cuando provengan de fuentes móviles o de plataformas fijas;

VI.- Promover o realizar las medidas necesarias

para evitar que basura, desechos, materiales, sustancias tóxicas y todos los productos de los tratamientos de aguas residuales contaminen las aguas superficiales o del subsuelo y los bienes que señala el artículo 113; y

VII.- Ejercer las atribuciones que corresponden a la Federación en materia de prevención y control de la contaminación del agua y de su fiscalización y sanción, en los términos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, salvo que corresponda a otra dependencia conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Artículo 87.- "La Comisión" determinará los parámetros que deberán cumplir las descargas, la capacidad de asimilación y dilución de los cuerpos de aguas nacionales y las cargas de contaminantes que éstos puedan recibir, así como las metas de calidad y los plazos para alcanzarlas, mediante la expedición de Declaratorias de Clasificación de los Cuerpos de Aguas Nacionales, las cuales se publicarán en el Diario Oficial de la Federación, lo mismo que sus modificaciones, para su observancia.

Las declaratorias contendrán:

I. La delimitación del cuerpo de agua clasificado:

Artículo 88.- Las personas físicas o morales requieren permiso de "La Comisión", para descargar en forma permanente, intermitente o fortuita aguas residuales en cuerpos receptores que sean nacionales o demás bienes nacionales incluyendo aguas marinas, así como cuando se infiltren en terrenos que sean bienes nacionales o en otros terrenos

cuando puedan contaminar el subsuelo o los acuíferos.

Artículo 89.- "La Comisión", para otorgar los permisos, deberá tomar en cuenta la clasificación de los cuerpos de aguas nacionales a que se refiere el artículo 87, las normas oficiales mexicanas correspondientes y las condiciones particulares que requiera cumplir la descarga.

Artículo 90.- "La Comisión", en los términos del reglamento, expedirá el permiso de descargar aguas residuales en el cual se deberá precisar, por lo menos, la descripción y ubicación de la descarga en cantidad y calidad, el régimen al que se sujetará para prevenir y controlar la contaminación del agua y la duración del permiso.

Artículo 92.- "La Comisión", en el ámbito de su competencia, podrá ordenar la suspensión de las actividades que den origen a las descargas de aguas residuales:

I.- Cuando no se cuente con el permiso de descarga de aguas residuales en los términos de esta Ley;

Artículo 119.- La Comisión sancionará, conforme a lo previsto por esta Ley, las siguientes faltas:

I.- Descargar en una forma permanente, intermitente o fortuita aguas residuales en contravención a lo dispuesto en la presente Ley en cuerpos receptores que sean bienes nacionales, incluyendo aguas marinas, así como cuando se le infiltren en los terrenos que sean bienes nacionales o en otros terrenos cuando puedan contaminar el subsuelo o el acuífero, sin perjuicio de las sanciones que fijen las disposiciones sanitarias y del equilibrio ecológico y protección al ambiente;

XIV.- Arrojar o depositar, en contravención a la ley, basura, sustancias tóxicas peligrosas y lodos provenientes de los procesos de tratamiento de aguas residuales, en ríos, cauces, vasos, aguas marinas y, además, depósitos o corrientes de agua del subsuelo.

LEY FEDERAL DEL MAR

Con la Ley Federal del Mar se ha logrado culminar

la segunda etapa de un intenso trabajo y esfuerzo emprendido por México, tanto a nivel internacional como interno, para contar con un régimen jurídico integral que permita el aprovechamiento racional de las cuantiosas riquezas marinas y submarinas que existen anexas a sus litorales.

La primera etapa había concluido el 18 de marzo de 1983, cuando México ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, previa aprobación que solicitó al H. Senado de la República el Presidente Miguel de la Madrid en uno de sus primeros actos de gobierno.

A lo largo de tres décadas, el tema del aprovechamiento de los recursos del mar ha estado inscrito, con carácter prioritario, en nuestro Plan Nacional de Desarrollo y en la agenda de la política exterior del país. Por ello, México encontró en la Tercera Conferencia sobre el derecho del mar, convocada por la Organización de las Naciones Unidas en 1970, la oportunidad de contribuir a que la codificación y desarrollo progresivo de esta materia se oriente hacia una distribución justa de la riqueza marina entre todos los países.

Este empeño significó un paso adelante en la consecución de un nuevo orden jurídico y económico a nivel mundial.

Una de las reivindicaciones más importantes de los países en desarrollo ha sido la recuperación de la soberanía de sus recursos naturales, a fin de que éstos se destinen al bienestar de la población. En este sentido, el derecho de las naciones costeras de establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, consagrado en la Convención de las Naciones Unidas, constituye una conquista fundamental.

Nuestro país fue protagonista importante en la formulación del actual régimen internacional del mar y pionero en el establecimiento de la Zona Económica Exclusiva (1976), cuando se adicionó un párrafo al Artículo 27 de la Constitución Política Mexicana. Con la entrada en vigor de la Ley Federal del Mar, México es el primero en adecuar íntegramente su derecho interno al nuevo marco internacional en la materia.

La Ley Federal del Mar responde a la imposterable necesidad de armonizar nuestro derecho positivo con el nuevo orden jurídico internacional en la materia, teniendo siempre como referencia el Plan Nacional de Desarrollo, que reconoce que los recursos de la Zona Económica Exclusiva del país constituyen una fuente productiva de la mayor relevancia.

La ley significa un avance en nuestro régimen jurídico al regular, por primera vez, el derecho de paso inocente de embarcaciones extranjeras por nuestro mar territorial, en forma tal que garantice el respeto a la soberanía mexicana.

Esta ley busca asegurar la jurisdicción nacional sobre las islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas y contiene disposiciones destinadas a fomentar y regular el aprovechamiento de minerales disueltos en las aguas y la energía hidráulica y solar.

La ley prevé también el desarrollo de las zonas costeras y de la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, el impulso a la recreación y el turismo en esas áreas, así como el establecimiento de comunidades pesqueras.

LEY DE NAVEGACION

CAPITULO II AUTORIDAD MARITIMA

Artículo 6o.- La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

Ultimo Párrafo: El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la Zona Económica Exclusiva.

Artículo 8o.- Ultimo Párrafo: La Armada de México y las policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando lo solicite, en aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina, dentro del marco de su competencia.

Artículo 35.- Fracc. II inciso c) Dragado, siempre que cumplan con los requisitos necesarios para la realización de la obra de construcción o mantenimiento.

CAPITULO VII

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA

Artículo 66.- En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

La Secretaría de Marina hará cumplir, en aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a derrames deliberados y aplicará las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio del Mar por vertimiento de desechos y otras materias.

LEY ORGANICA DE LA ARMADA DE MEXICO

Artículo 2º.- Son funciones de la Armada de México, entre otras:

X.- Intervenir en la prevención y control de la contaminación marítima, dentro de su área de responsabilidad, en coordinación con las dependencias competentes y de conformidad con los ordenamientos legales aplicables.

TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES PARA PRESERVAR EL MEDIO AMBIENTE MARINO, FIRMADOS POR EL GOBIERNO DE MEXICO

En julio de 1958, México firma el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburos, aprobado el 12 de mayo de 1954 en Londres, Inglaterra, y puesto en vigor el 26 de julio de 1958.

En mayo de 1966, México se adhiere a la convención sobre Plataforma Continental, aprobada en Ginebra, Suiza, el 29 de abril de 1958, entró en vigor el 10 de junio de 1964. Su objetivo es definir los derechos de los países costeros para explorar y explotar los recursos naturales de la Plataforma Continental.

En septiembre de 1966, México se adhiere a la convención sobre alta mar, que se verificó en Ginebra, Suiza, el 29 de abril de 1958 y que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962. Su fin es codi-

ficar las normas del derecho internacional referentes a alta mar.

En agosto de 1975, México firma el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, aprobado el 29 de diciembre de 1972 en las ciudades de México, Londres, Moscú y Washington. Entró en vigor el 30 de agosto de 1975. El objetivo es controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y alentar la concertación de acuerdos respecto a determinadas zonas geográficas.

En julio de 1976, México se adhiere al Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, aprobado en Bruselas, Bélgica, el 29 de noviembre de 1969 y que entró en vigor el 6 de mayo de 1975. El objetivo que persigue es permitir que los países tomen medidas en alta mar, en caso de un accidente marítimo que pueda originar contaminación por hidrocarburos, y verificar que tales acciones no lesionen el principio de la libertad de navegación.

En diciembre de 1982, México firma la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada en la ciudad de Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 y la ratifica el 18 de marzo de 1983. Su finalidad es establecer un nuevo y amplio orden jurídico para los mares y océanos, y, en lo que tiene que ver con las disposiciones ambientales, aplicar normas al respecto.

En marzo de 1983, México firma el Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, aprobado en la ciudad de Londres, el 2 de noviembre de 1973 y que entró en vigor el 30 de marzo de 1983. Su finalidad es permitir que los países tomen las medidas que se estimen necesarias en alta mar, en caso de siniestros marítimos que entrañen un peligro grave e inminente para su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación por sustancias derivadas de los hidrocarburos.

En marzo de 1984, México se adhiere al Tra-

tado sobre Prohibición de emplazar Armas Nucleares y otras de destrucción masiva en los fondos marinos y oceánicos, aprobado el 11 de enero de 1971 en las ciudades de Londres, Moscú y Washington; éste entró en vigor el 18 de mayo de 1972. Persigue excluir los fondos marinos y oceánicos de la carrera de armamentos, como un paso hacia el desarme, la reducción de las tensiones internacionales y el mantenimiento de la paz mundial.

En octubre de 1986, México firma el Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la región del Gran Caribe, aprobado en la ciudad de Cartagena, Colombia el 24 de marzo de 1983 y que entra en vigor el día 11 de octubre de 1986.

En octubre de 1986, México firma el Protocolo de Cooperación para Combatir los Derrames por Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe, el cual es producto de la Convención para la Protección y el desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, de Cartagena de 1983, aprobado en la misma ciudad de Cartagena, Colombia, el 24 de marzo de 1983; entró en vigor el 11 de octubre de 1986. Su finalidad es facilitar un marco para la cooperación regional y la prestación de asistencia en caso de algún incidente de derrame de hidrocarburos en la región del Gran Caribe.

Es en el año de 1989, cuando México firma el Convenio de Basilea, de Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos, adoptado en el mes de marzo en la ciudad suiza de Basilea y aprobado por unanimidad por los 116 Estados participantes en la Convención, incluido México. El propósito fundamental del Convenio es controlar los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y brindar protección particular a los países en desarrollo, así como promover su disposición final adecuada.

El 5 de junio de 1992, México aprueba el programa Agenda XXI, junto con el resto de los países que asisten a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) celebrada en Río de Janeiro, Brasil. El programa contiene medidas que se pretende se adopten en todas las áreas relacionadas con el desarrollo sostenible del planeta, desde este momento hasta el siglo XXI.

El 5 de junio de 1992, México firma el Convenio sobre Diversidad Biológica, en el seno de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) celebrada en Río de Janeiro, Brasil. El Convenio fue aprobado por 152 países, incluyendo a México, con la abstención de Estados Unidos, y requiere de la ratificación de al menos 30 países para su entrada en vigencia. La finalidad del Convenio es la conservación de la diversidad biológica, el uso sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa de los

beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos.

El 5 de junio de 1992, México firma la Declaración de Río, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD) celebrada en Río de Janeiro, Brasil. La Declaración es aprobada por todos los países asistentes y reemplaza a la proyectada Carta de la Tierra que Consta de 27 principios sobre medio ambiente y desarrollo.

LOS VERTIDOS DE PETROLEO MAS IMPORTANTES EN ACCIDENTES DE BUQUES PETROLEROS ENTRE LOS AÑOS DE 1979 Y 1990 EN DIFERENTES REGIONES DEL MUNDO*

FECHA	PETROLERO	ZONA AFECTADA	PETROLEO VERTIDO
JULIO DE 1979	ATLANTIC EXPRES	TOBAGO	276.000 TONELADAS
AGOSTO DE 1983	CASTELLO BELVER	SUDAFRICA	256.000 TONELADAS
MARZO DE 1978	AMOCO CADIZ	FRANCIA	228.000 TONELADAS
DICIEMBRE DE 1972	SEA STAR	GOLFO DE OMAN	120.000 TONELADAS
FEBRERO DE 1980	IRENES SERENADA	GRECIA	102.000 TONELADAS
MAYO DE 1976	URQUIOLA	ESPAÑA	101.000 TONELADAS
FEBRERO DE 1977	HAWAIIAN PATRIOT	HAWAII	99.000 TONELADAS
NOVIEMBRE DE 1979	INDEPENDENTA	TURQUIA	95.000 TONELADAS
ENERO DE 1975	JACOB MAESK	PORTUGAL	84.000 TONELADAS
DICIEMBRE DE 1985	NOVA	IRAN	71.000 TONELADAS
MARZO DE 1989	EXXON VALDEZ	ALASKA	36.000 TONELADAS

* Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) Nairobi, Kenia 1992.

¿ES MAHAN VALIDO TODAVIA?

- Primera parte -

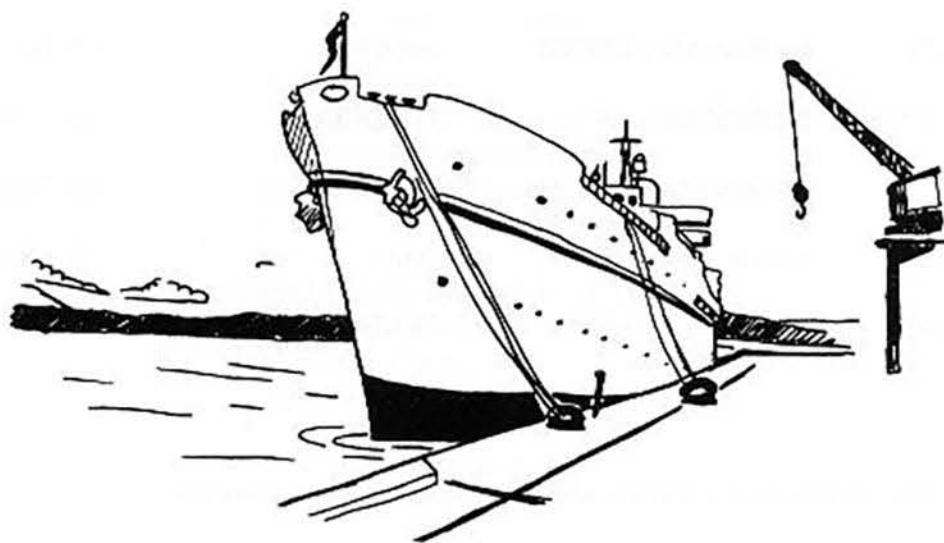
Por: Thomas H. Etzold

Traducido por: *Capitán de Corbeta C.G.*
Cornelio Espinoza Hernández

Alfred Thayer Mahan se ha convertido en uno de esos hombres cuyos escritos se han citado más que leído y se han referenciado más que reflexionado. Una gran parte de las discusiones concernientes a Mahan en particular, y a la teoría naval en general, descansan en una menos que adecuada familiaridad con sus escritos más relevantes. Existe también una tendencia a discutir la validez de Mahan, dentro del contexto naval actual, en sus propios términos y de investigar mediante analogía directa y aplicaciones mecánicas de conceptos provenientes de otra era tanto tecnológica como política.

Para contestar la pregunta acerca de la validez de Mahan en alguna forma útil, es necesario replantear la pregunta ¿es la teoría naval clásica todavía utilizable y apta considerando todos los cambios tecnológicos y polí-

ticos habidos desde Mahan hasta nuestros días? ¿Qué necesitamos, si es que necesitamos algo, de la teoría naval hoy en día? De cualquier teoría, ya sea acerca del poder naval o de los orígenes del cosmos, uno necesita varias cosas. La buena teoría ayuda en hacer distinciones entre lo importante y lo no importante, entre lo universal y lo particular, en cualquier problema o asunto que se esté resolviendo. De esta manera, la teoría buena y utilizable ayuda a refinar nuestro juicio para mejorar la habilidad para entender los tiempos pasado, presente y futuro. En parte, esto nos ayuda a salvar las inevitables limitaciones de la experiencia personal que constituye el mayor obstáculo para realizar análisis correctos en materia de guerra y política. También es esencial tener en mente que los "operativos" necesitan esta ayuda tanto como los Oficiales de Estado Mayor o como los





intelectuales que trabajan en asuntos de Defensa. La buena teoría no insiste en que uno se enfoque en lo universal a expensas de lo particular, sino en que uno conozca la diferencia.

A fin de allanar algunas de las dificultades que rodean al status de Mahan como una referencia no leída durante mucho tiempo, puede ser de ayuda encapsular sus enseñanzas más importantes para proporcionar una suerte de "breviario Mahan". Mahan expresó ideas avanzadas en dos áreas, una concierne a la relación entre el poder marítimo y la grandeza nacional, y la otra enfocada a la guerra y estrategia navales.

Con referencia al poder naval y la grandeza nacional, Mahan arguyó que un análisis del encumbramiento y caída de las grandes potencias en el curso de la historia reveló que el dominio de los mares ha sido un factor determinante para la victoria en la guerra y para la prosperidad en tiempos de paz. La habilidad de un estado o nación para avanzar en sus intereses de manera significativa a través del uso o dominio de los mares depende, según uno de los más famosos pasajes de Mahan, de su posición geográfica, conformación física, extensión de sus territorios, número de su población, carácter de su gente y carácter de su gobierno. Aunque cada uno de estos términos adquiere un significado especial en el análisis de Mahan, su significado general es

fácil de observar sin emplear una cualificación tan larga: Mahan dice que no todos los estados poseen los ingredientes primarios de la capacidad para utilizar el mar ventajosamente. Más que eso, él se da cuenta de que no todos los estados pueden llegar a ser potencias marítimas para alcanzar el status de gran potencia y para poder desarrollar su destino nacional. Sobre este último punto, Mahan ha sido mal interpretado frecuentemente; muchos comentaristas, al paso de los años, han alegado que Mahan creyó que ningún estado podía convertirse en una verdadera gran potencia sin también ser una potencia marítima de primera clase.

Al separar los componentes externos, en lugar de los internos, de la grandeza en el mar, Mahan habló de colonias, comercios y bases - su "santa trinidad". De acuerdo con las circunstancias políticas, estratégicas y económicas de su época, esos componentes estaban sostenidos por:

- Un saludable comercio marítimo exterior.
- Terminales confiables de intercambio comercial, como fuentes de materiales y como mercados.
- Los medios para proteger las líneas de comunicación y los términos de intercambio comercial en dichas terminales por medio de la fuerza.

Los principios y prescripciones de Mahan concernientes a la guerra naval han presentado algo más que problemas confusos a los comentaristas y analistas navales de estos días. En parte ésta es su propia falla. Sus escritos, como los de aquellos otros prolíficos autores, son ocasionalmente contradictorios. En adición, sus observaciones se encuentran dispersas a través de un gran cuerpo de trabajo, en lugar de estar limpiamente ordenadas en uno o dos ensayos.

Para discutir a Mahan en lo referente a estrategia y guerra naval, es de gran ayuda distinguir bien las dos categorías de obser-

vaciones en sus escritos, una prescriptiva y la otra descriptiva. En su teoría prescriptiva Mahan dijo que las armadas y las naciones *deberían*: construir en tiempos de paz, concentrar la flota de combate en tiempos de crisis y/o guerra; y en guerra, entablar combate con las fuerzas navales principales del adversario. Se requiere agregar más puntos y aclarar el significado de las prescripciones de Mahan. El asentó que las naciones deberían construir sus flotas en momentos de paz debido a que en sus días los problemas de disponibilidad de tiempo eran severos. Más aún, el patrón de guerras durante el siglo XIX fue de conflictos cortos, intensos y de resultados bien definidos. De esta forma, bastante sensibilizados, Mahan se dio cuenta de que las naciones tenían que combatir con lo que tuvieran a la mano en el momento en que surgiera el conflicto, al menos en el caso de los principales combatientes navales.

Las prescripciones de Mahan, para concentrar y entablar combate, estuvieron relacionadas con, y de hecho dependieron de, aspectos específicos de la tecnología de aquellos tiempos y de su particular visión de lo que constituía el propósito de la guerra naval. En sus tiempos, solamente los buques grandes podían enfrentar a otros buques grandes con alguna posibilidad de éxito. El peso del blindaje de esos grandes buques de fines del siglo XIX y el peso y alcance de su armamento los hicieron virtualmente invulnerables a los buques menores. Más aún, Mahan creyó que el propósito de la guerra naval era ganar el mando



de los mares, una condición que en tiempos de guerra sólo era posible lograr hundiendo o retirando a los buques principales del enemigo.

En su teoría descriptiva, Mahan asentó lo que debería seguir necesariamente al enfrentamiento para determinar quién mandaría en la mar en una guerra en particular. El ganador, por supuesto, poseería el mando del mar y sería, por lo tanto, capaz de utilizar la mar de maneras estratégicamente decisivas: transportando tropas, bloqueando las costas y bahías del enemigo y cualquier otra cosa que la imaginación pudiera vislumbrar. El perdedor, sin embargo, sería incapaz de utilizar el mar de manera estratégicamente decisiva. En lugar de esto, el perdedor sería obligado a un menor uso de los mares, si acaso, tales como "guerras de corso", ataques para crear intranquilidad, defensa de costas y bahías y las funciones de la "flota menor".

Aquí es necesario agregar unas palabras para clarificar las confusiones de los puntos por tratar. Primero, la "flota menor" (fleet in being) fue el término de Mahan para la armada de menor tamaño, el perdedor de la competencia para ganar el mando de los mares ya fuera o no, a causa de un combate naval decisivo. Es posible, por ejemplo, que las potencias entraran en conflicto en una condición que no dejara lugar a dudas acerca de quién poseía las mayores fuerzas navales.

Continuará...

MOVIMIENTO

Poder mostrar los logros que una institución obtiene como resultado de su tarea diaria es, la mayoría de las veces, fácil cuando se utilizan únicamente las palabras, que pueden expresar mucho y sin embargo, señalar, en el plano de lo real, poco.

Las actividades humanas ligadas con la mar exigen al marino dar lo máximo de sí, pues las condiciones climáticas imperantes en estas áreas del planeta son impredecibles.

Debido a ello el ánimo, la labor, el esfuerzo y la entereza empe-

DE UNIDADES

ñada en la vigilancia de la mar no puede ser contabilizada en términos que demuestren ese gran compromiso humano de un marino militar mexicano con su patria.

Aún así te mostramos, en las siguientes estadísticas operativas, los resultados derivados de la tarea que día con día realiza, a lo largo y ancho de nuestros litorales, el personal naval de la Secretaría de Marina-Armada de México.

ESTADISTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRAFICO DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1995

	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTALES
ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
MARIG. EMPQ.				124 KGS.			124 KGS.
MARIG. GREÑA		0.01 KGS.				0.563 KGS.	0.573 KGS.
MARIG. PLANTA			41034 PZAS.				41034 PZAS.
MARIG. SEMILLA			3.77 KGS.				3.77 KGS.
COCAINA EMPAQ.		2899.223 KGS.					2899.223 KGS.
VEHICULOS							
MARITIMOS		2		2			4
AEREOS							
TERRESTRES						1	1
ARMAMENTO							
ARMAS LARGAS							
ARMAS CORTAS							
CARTUCHOS							
GRANADAS							
DETENCIONES							
NACIONALES		11	1	3		4	19
EXTRANJEROS							
ERRADICACION DEL PRODUCTO							
MARIG. PLANTIO (HA)				8 (4)			8 (4)
MARIG. ALMACIGO							
INCINERACION							
MARIG. EMPAQ							
MARIG. GREÑA		2.5 KGS.					2.5 KGS.
MARIG. SEMILLA							
MARIG. PLANTAS				68760 PZAS.			68760 PZAS.
COCAINA EMPAQ.							

ESTADISTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRAFICO DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1995

	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTALES
APOYOS * CUSTODIA							
MARIG. EMPAQ.	78.1 KGS.			215.3 KGS.			293.4 KGS.
MARIG. GREÑA							
MARIG. PLANTAS							
MARIG. SEMILLA							
COCAINA EMPAQ.				840.71 KGS.		0.725 KGS.	841.435 KGS.
AMAPOLA PLANTA							
AMAPOLA SEMILLA							
GOMA DE OPIO							
HEROINA						0.467 KGS.	0.467 KGS.
INCINERACION							
MARIG. EMPQ.	1248.65 KGS.	2211.029 KGS.					3459.679 KGS.
MARIG. GREÑA							
MARIG. SEMILLAS		12.1 KGS.					12.1 KGS.
MARIG. PLANTAS							
AMAPOLA PLANTAS							
AMAPOLA SEMILLAS							
HACHIS							
COCAINA EMPAQ.	14.645 KGS.	686.004 KGS.					700.649 KGS.
HEROINA	0.155 KGS.						0.155 KGS.
GOMA DE OPIO							
METANFETAMINAS							
PASTILLAS							
ASEGURAMIENTOS							
MARIG. EMPQ.							
MARIG. GREÑA		0.05 KGS.					0.05 KGS.
HACHIS							
COCAINA EMPAQ.							
EFEDRINA		4.760 KGS.					40760 KGS.
CARTUCHOS		50					50
DETENCIONES							
NACIONALES		2					2
EXTRANJERAS							
VEHICULOS							
MARITIMOS							
TERRESTRES							

* APOYOS A OTRAS DEPENDENCIAS

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICE DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1995

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS		PERSONAS DETENIDAS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
1RA. FLOTILLA	3	2928	555	32	2	0				
2DA. FLOTILLA	2	5731	671	33	4	1				
3RA. FLOTILLA	6	10525	1233	74	2	0				
ESC. 3A. FLOTILLA	4	6798	813	55	16	0				
4TA. FLOTILLA	3	6042	639	37	10	1				
6TA. FLOTILLA	8	16295	2042	137	11	0				
7MA. FLOTILLA	7	15860	2059	119						
8VA. FLOTILLA	9	15018	1696	106	20	2				
9NA. FLOTILLA	3	1720	252	15						

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1995

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS		PERSONAS DETENIDAS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
14VA. FLOTILLA	2	4832	463	36	0	1				
16VA. FLOTILLA	1	1264	114	11						
18VA. FLOTILLA	6	3886	659	45	12	1				
20VA. FLOTILLA	5	3691	707	49	42	2				
NO ENC. PACIFICO	13	10766	1772	123	48	1	0	1	1	4
NO ENC. GOLFO	12	3754	637	54	1	2				
TOTALES	84	109110	14312	928	168	11	0	1	1	4

OPERACIONES	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESC.	LOG. ARMADA	ANTINAR- COTICOS	ADIESTRAMIENTO	INVESTIGACION
1RA. FLOTILLA	1	2		1			
2DA. FLOTILLA		2		1	2		
3RA. FLOTILLA	2	4		4	2		
ESC. 3A. FLOTILLA		5	1	3	2		
4TA. FLOTILLA	2	4					
6TA. FLOTILLA	2	9	3	5			
7MA. FLOTILLA	1	5	8	6			
8VA. FLOTILLA	1	12	3	2			
9NA. FLOTILLA		2			1		
14VA. FLOTILLA	1		1	2	2		
16VA. FLOTILLA				1			
18VA. FLOTILLA	2	9		2			
20VA. FLOTILLA		10	1	2			
NO ENC. PACIFICO	6	8	1	13		1	4
NO ENC. GOLFO	2	4	1	12	3		1
TOTALES	20	76	19	54	12	1	5
EFFECTIVOS PARTICIPARON	790	2830	750	2190	560	113	149

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1995

AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS	OPS. ADIESTRA.	P.V.C.	APOYOS	ANTINARCO.
1ER. ESCUADRON								
2DO. ESCUADRON	5		11310	70:05	2		3	
3ER. ESCUADRON	7		11421	105:00	5	10	5	
4TO. ESCUADRON	4	4	16425	59:10	2	4	3	3
5TO. ESCUADRON	1		3244	23:10	2	1	2	
6TO. ESCUADRON	1		4455	15:10	3	2	3	2
ESCAVNAV	5	4	12338	70:00	4	7	3	3
PRIESCAEREMPAMA		2	6242	47:00	1		2	
ESCBUSALV		3	6810	55:00	2	4	4	
PRIESCAERAM		1	5815	49:00		4	2	

AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS	OPS. ADIESTRA.	P.V.C.	APOYOS	ANTINARCO.
TERESCAERAM		3	10705	56:00		3		3
SEGESCAERAM		3	12029	47:00		3	3	4
TOTALES	23	20	100794	596:35	21	38	30	15
EFFECTIVOS PARTICIPARON					24	43	34	30

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1995

	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTALES
OPERATIVOS							
OPS. ANTINARCO.	9	1	4	3	5	16	38
OPS. VIG. REC. MARIT.	21	32	29	17	11	19	129
OPS. ADIESTRA.			1	1	2	3	7
OPS. PAT. VIG.	33	17	6	23	45	51	175
OPS. APOYO POB. CIVIL	3		5	18		7	33
OPS. REALIZADAS	66	50	45	62	63	96	382
EFECC. PARTICIPARON							
OPS. ANTINARCO.	81	36	122	97	133	321	790
OPS. VIG. REC. MARIT.	326	172	251	187	231	218	1385
OPS. ADIESTRA.			76	58	121	201	456
OPS. PAT. VIG.	727	311	197	635	583	772	3225
OPS. APOYO POB. CIVIL	337		225	376		241	1179
KMS. RECORRIDOS	3765	15392	3625	12678	9592	33346	78398
INSPECCIONES							
AVIONES		2		7		2	11
FERROCARRILES		62					62
VEHICULOS	16	217	3	81	61	219	597
EMBARCACIONES	12	65	16	37	11	208	349
TERRENOS	1	31		5	9	13	59
PERSONAS	67	2131	132	311	71	688	3400
INCENDIOS			2				2
APOYOS							
ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
JAIBA (KGS.)		155	56	1759		160	2130
CAMARON (KGS.)							
PESCADO (KGS.)							
ALMEJA (KGS.)							
OSTION (KGS.)		48	2000				2048
LANGOSTA (KGS.)		2635					2635
ABULON (KGS.)							
PULPO (KGS.)							
CARACOL (KGS.)							
TORTUGAS (KGS.)							
TORTUGAS (PZAS.)						42	42
HUEVOS DE TORTUGA				8447		41480	49927
HUEVOS DE TORTUGA SEMBRADOS				17243		2837	20080
HUEVOS DE TORTUGA RECOLECTADOS				1872	65331	470	67673
CRÍAS LIBERADAS				26574	48998	16952	92524
AVES (COTORROS)				100			100

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA DEL MES DE NOVIEMBRE DE 1995

ARTES DE PESCA	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTALES
REDES	16					3	19
CHINCHORROS		2					2
ATARRAYAS		17		17		11	45
TRASMAYOS			68			36	104
VISORES							
COMPRESORES		1					1
TANQUE OXIGENO							
ARPONES							
EMBARCACIONES							
LANCHAS		3	3	1		3	10
MOTORES F/BORDA		3	3	1		2	9
GASOLINA							
ARMAMENTO							
ARMAS LARGAS				1			1
ARMAS CORTAS				11			11
CARTUCHOS							
DETENCIONES							
NACIONALES		5		5		2	12
EXTRANJEROS						21	21
VEHICULOS						2	2
BICICLETAS							

*Por tu participación
¡Gracias!*

CONTEOS
de Población y Vivienda **95**



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA MARITIMA
BIBLIOTECA CENTRAL

INEGI

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA
GEOGRAFIA E INFORMATICA

GLOSARIO DE TERMINOS

- Segunda parte -



AERONAUTICOS



ATERRIZAJE POR INSTRUMENTOS.- Aterrizaje efectuado por instrumentos de navegación sin visibilidad exterior.

AUTONOMIA DE PLANEO.- Alcance máximo de un avión con motores parados.

AUTONOMIA DE VUELO.- Tiempo máximo que puede volar un avión con combustible propio.

AVIACION.- Arte de la navegación aérea en máquinas voladoras más pesadas que el aire y de sustentación aerodinámica.

AVIADOR.- Persona que gobierna un avión en vuelo.

AVIONETA.- Avión ligero o de pequeñas dimensiones para uso particular; también se usa para entrenamiento primario civil o militar.

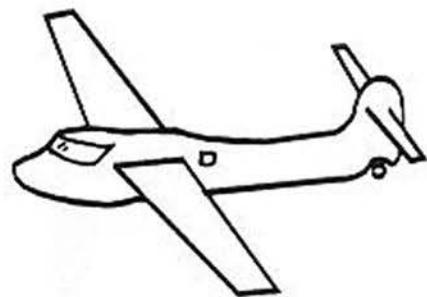
BANQUEO.- Inclinación lateral de un avión.

BAROMETRO.- Instrumento que sirve para medir la presión atmosférica.

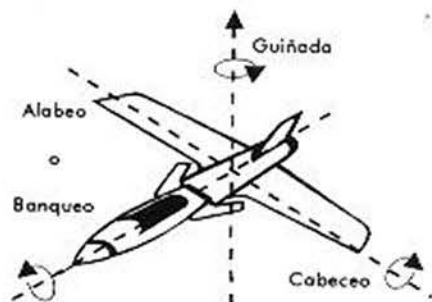
BASTON DE MANDO.- Palanca de control de los alerones y los elevadores.



AUTONOMIA



AVIONETA



BANQUEO

BIPLANO.- Aeroplano que tiene dos alas superpuestas o en tándem.

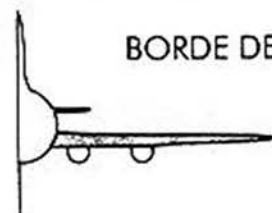


BIPLANO

BOCINA.- Instrumento sonoro que funciona con electricidad y que se usa para advertir al piloto la presencia de una falla.

BOMBA AUXILIAR.- Bomba que se coloca en un sistema cerrado con el fin de aumentar la presión del líquido en una parte dada de un circuito en una aeronave.

BORDE DE ATAQUE.- Canto u orilla del ala que se presenta al viento.

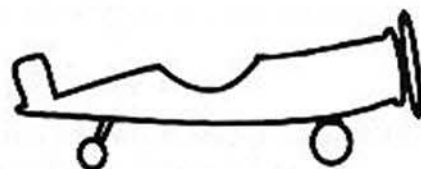


BORDE DE ATAQUE

CABINA.- Parte del fuselaje de una aeronave que sirve de alojamiento a los tripulantes o a los pasajeros.

CAMPO DE ATERRIZAJE.- Lugar acondicionado para el movimiento, despegue y aterrizaje de aeronaves.

CARENA O CARENADO.- Cubierta exterior o forma que se da a un cuerpo para que disminuya su resistencia a la penetración o al avance. Se le llama carena también a la parte inferior del interior de un casco o fuselaje.



CABINA

CARGA ALAR.- El peso bruto de un aeroplano completamente cargado, dividido por el área de la superficie de sustentación. Esta área cuando se hace el cálculo de referencia debe incluir la de los alerones, pero no la de los estabilizadores y elevadores.

COMPROBADOR DE MAGNETOS.- Mesa de pruebas especial para comprobar magnetos, consistente en un aparato para cargar imanes y otro para hacer mover el magneto a distintas velocidades para comprobar la chispa.

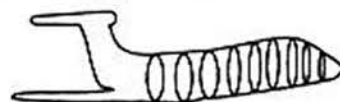
CONO DE VIENTO.- Manga de tela cónica, que se coloca en un eje movable, a efecto de indicar la dirección del viento.



CONO DE VIENTO

CONTROL DOBLE O DUAL.- Dispositivo que permite a dos personas llevar los mandos de un aeroplano.

CUADERNA.- Armadura transversal que da forma a la sección del fuselaje o a la sección del casco de un flotador.



CUADERNAS

CUERDA AERODINAMICA MEDIA.- Cuerda media obtenida dividiendo el cuadrado de la envergadura por la superficie.

DEFLECTORES.- Aditamento de lámina para forzar la entrada de aire para enfriamiento de los cilindros en los motores.

DERIVA.- Desviación de la dirección que sigue un vehículo aéreo con relación a su eje longitudinal, por efecto del viento transversal en que vuela.

DESPEGUE.- Acto de separarse una aeronave de la superficie de despegue o de lanzamiento.

DESPLOME.- Esta condición se presenta cuando el ángulo de ataque del ala es mayor del máximo para sustentación. Es una pérdida de velocidad que origina la pérdida de sustentación y el control del aeroplano.

DESVIO.- Desviación de la aguja magnética de la brújula por la acción de las partes metálicas del avión.

DISTANCIA INTERALAR.- Separación entre los planos superior e inferior de un biplano.

EFICIENCIA DE LA HELICE.- El valor de la tracción proporcionada por una hélice realmente en relación con potencia absorbida.

ELEVADOR.- El que permite subir o bajar el vehículo aéreo. También se le llama mando de altura.

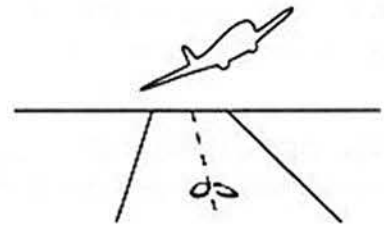
EMBRAGUE.- Dispositivo por medio del cual pueden acoplarse o desacoplarse dos ejes o partes giratorias mientras giran o quedan sin girar.

ENTRENADOR LINK.- Artefacto para practicar vuelo ciego en tierra o vuelo por instrumentos.

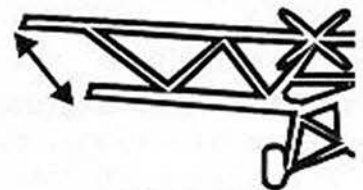
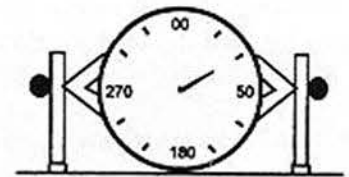


CUERDA AERODINAMICA MEDIA

DESPEGUE

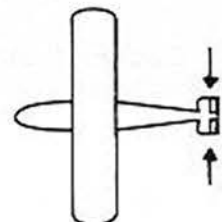


DESVIO



DISTANCIA INTERALAR

ELEVADOR



ESCOTILLA.- Abertura rectangular más o menos grande que se deja en las cubiertas o en los mamparos de una aeronave para permitir el paso.



ESTABILIZADOR HORIZONTAL.- Parte del aeroplano que le da estabilidad horizontal y donde se montan los elevadores o timón de profundidad.

ESTABILIZADOR
HORIZONTAL

FRENO.- Mecanismo que sirve para detener el movimiento de un cuerpo.



FUSELAJE.- Cuerpo del avión de forma alargada donde generalmente se transporta a los pasajeros y tripulantes así como la carga.

FUSELAJE

FUSELAJE MONOCOQUE.- Fuselaje o cuerpo del aeroplano formado por un casco o cascarón hecho de una sola pieza. Puede llevar o no costillas de forma, pero no largueros.

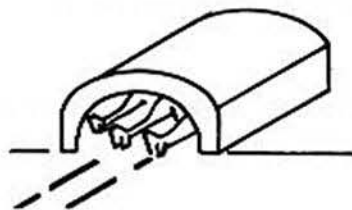


GOBERNADOR DE LA HELICE.- Artefacto por medio del cual se regula la velocidad de un motor de avión (RPM), cambiando el ángulo de las palas de la hélice.

GORRA DE VUELO.- Yelmo de cuero o tela que usan los aeronautas.

GORRA DE VUELO

HANGAR.- Cobertizo donde se guardan los aviones y se les efectúan los servicios de reparación y mantenimiento necesarios.

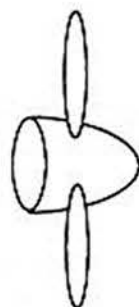


HANGAR

HELICE HIDRAULICA.- Tipo especial de hélice que usa presión hidráulica para la actuación de sus palas.

HELICE DE PERFILAMIENTO COMPLETO.- Hélice cuyas palas pueden ponerse en posición de la menor resistencia, con esto se disminuye la resistencia del aire y se evita que la hélice gire, estando parado el motor en vuelo.

HELICE DE PASO AJUSTABLE.- Tipo especial de hélice cuyo paso se puede ajustar solamente en tierra.



HELICE
DE PASO
AJUSTABLE

HELICE DE PASO REGLABLE.- Tipo especial de hélice que está dotada de medios para controlar el paso o ángulo de ataque

en sus palas. Esto puede llevarse a cabo manual, eléctrica o hidráulicamente.

HELICE REVERSIBLE.- Propulsor cuyas aspas están dotadas de un mecanismo especial que permite cambiar su ángulo de ataque de modo que la tracción producida por la hélice al girar esté dirigida hacia atrás en vez de hacia delante. Su empleo presenta la ventaja de permitir frenar rápidamente la aeronave en aterrizajes hechos en campos pequeños, hacer virajes en tierra sobre una rueda sin auxilio de los frenos.

HELICE TRACTORA.- Hélice que va colocada delante del motor, tirando de él en el sentido del movimiento de la aeronave.

HELICOPTERO.- Vehículo aéreo más pesado que el aire, de sustentación aerodinámica producida por el giro de una o varias hélices de eje aproximadamente vertical.

INDICADOR DE PRESION DE ADMISION.- Instrumento que indica la presión existente en la cámara distribuidora de los motores de aviación.

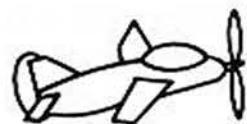
INDICADOR DE VELOCIDAD ASCENSIONAL.- Instrumento de vuelo que indica la relación de ascenso y descenso de una aeronave en pies por minuto o en metros por minuto.

LARGUERO.- Miembro estructural del fuselaje que corre a lo largo de él.

LASTRE.- Peso que se pone en una aeronave para equilibrarla, generalmente de plomo.

LEVANTAMIENTO AERODINAMICO.- Es el originado por el movimiento de un cuerpo aerodinámico en el aire.

MAGNETO.- Generador de electricidad, producida por la rotación de un circuito entre los polos de un imán.



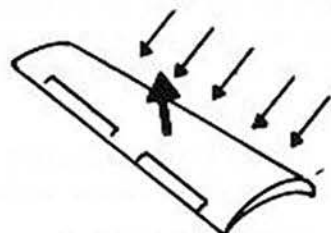
HELICE TRACTORA



HELICOPTERO



LARGUERO



LEVANTAMIENTO

rectitud con que debes dirigir a tu tripulación, igualdad que has de guardar en tus pareceres, siempre actuando con la razón en tus procedimientos, pero nunca con demasiada exageración que se llegue a confundir el respeto con el miedo. Si usas estos conceptos con inteligencia, habilidad, equidad y hombría, tendrás el temple, la pericia que te permitan desempeñar las responsabilidades propias de tu cargo y resistir los embates de las tempestades y de los malos tiempos.

La primera misión que tendrás que cumplir, el día en que decidas desembarcarte de mi nave porque ya te sientas lo suficientemente capacitado, será la de saber escoger a tu fiel acompañante, quien será el duro contramaestre que debe tener toda embarcación, para que juntos lleven bajo su tutela el buen adoctrinamiento de los grumetes, con una educación basada en los buenos principios morales, para que sepan moderar las pasiones, cultivar las virtudes y reprimir los vicios. Así tendrán una perfecta enseñanza de la férrea pero a la vez flexible disciplina, que es fundamental y necesaria si se desea forjar buenos marinos capaces para luchar contra los elementos en la mar de la vida y poder pasar bajo cualquier dura prueba que les impongan las adversidades, pero sobre todo, que tengan los conocimientos básicos inherentes a esta difícil profesión.

Como ves, todo se basa en costumbres y tradiciones marineras, y ésta, siempre ha sido la más noble y vieja de ellas, que un día como éste, pero hace mucho tiempo, a mí también como a ti, siendo un joven grumete y siguiendo la tradición ancestral, me las legó e inculcó un viejo Capitán como yo. Ahora me corresponde a mí inculcarte y heredarte como el tesoro más preciado.

Es por eso, mi pequeño grumete, que quiero que comprendas que en este inmenso e inexplorado océano de la vida, tendrás que aprender a conocer los diferentes tipos de mares con los que te encontrarás en tu larga travesía, que no todos son calma y bonanza; tendrás que saber cómo, cuándo, y dónde izar o aferrar tus velas para poder cazar los buenos vientos que te harán llegar a puerto seguro o capotear los malos vientos y tempestades que tratarán siempre de hacerte zozobrar. Por eso quiero que te esfuerces en adquirir y asimilar los consejos de tu viejo Capitán.

No me resta más que decirte, **QUERIDO HIJO**, que desearte, a la usanza marinera, que tengas buenos vientos y buena mar! Sincera y cariñosamente, tu padre.

EL VIEJO CAPITAN

Todo instructor debe conocer dos cosas fundamentales:

- Un hombre es un ser humano y no una máquina.
- Ningún hombre es enteramente igual a otro.



Coronel Fuller.

* El presente artículo obtuvo el segundo lugar en el Concurso Nacional 1995 "Carta a mi hijo" promovido por Novedades Editoras, S. A. de C.V.

**El Capitán de Corbeta C.G. José Manuel García Torres es egresado de la Heroica Escuela Naval Militar y actualmente desempeña el cargo de Segundo Comandante abordo del C-61 "Vicente Suárez".

CARACTERÍSTICAS DEL CAÑONERO "SEBASTIAN JOSE HOLZINGER"

Clase:	Holzinger
Tipo:	Cañonero
Numeral:	C-01
Flotilla:	Octava
Puerto base:	Mazatlán, Sin.
Construcción:	Astillero de Marina Núm. 20 Salina Cruz, Oax. Año 1991
Nombre:	Capitán de Navío "Sebastián José Holzinger"
Eslora:	74.40 m.
Manga:	10.50 m.
Puntal:	5.50 m.
Calado:	3.18 m.
Desplazamiento:	1,213 toneladas
Propulsión:	Diesel Mecánica 2 Motores M.T.U. Modelo 20V 956 TB 92. Potencia máxima 6169 HP. A 1500 RPM.
Autonomía:	9 Días
Dotación:	72 Elementos
Velocidad máxima:	15 Nudos
Artillería y Equipo Electrónico:	1 Montaje Bofors de 40 mm. Modelo 1943 Director de Tiro por computadora Sistema Anticolisión y Procesador Marca ARPA Modelo Nucleus 5000 R.







El servicio de las armas requiere de hombres comprometidos con su patria, que además cuenten con un alto sentido del deber, el valor, la honestidad y, algo muy importante en nuestros días, el estudio y la capacitación constante a nivel superior.

La Armada de México cuenta desde hace veinticinco años con el *Centro de Estudios Superiores Navales* (CESNAV).

El **CESNAV** a lo largo de su existencia ha tenido diversas sedes; su recinto final está en calzada de la Virgen número 1800, colonia Exejido de San Pablo Tepetlapa, de la ciudad de México.

En el **CESNAV** se imparten los cursos de Mando Superior y Seguridad Nacional, Estado Mayor General, Mando, Informática, Electrónica y Comunicaciones, entre otros.

