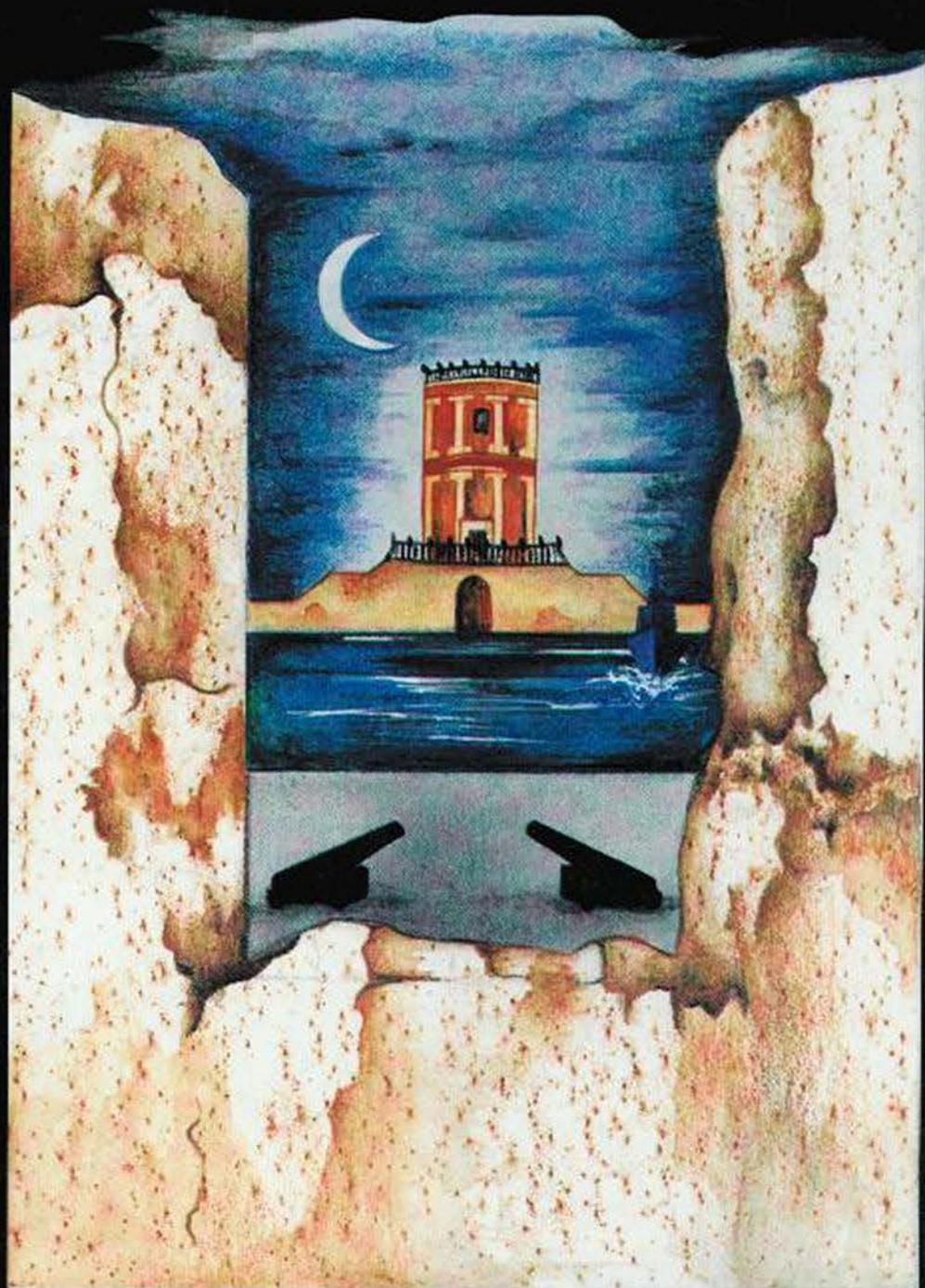


Revista
Secretaría
AÑO 14 / No. 98 / ABRIL 96
de Marina
Armada de México



A UN OLMO SECO

Al olmo viejo, hendido por el rayo
y en su mitad podrido,
con la lluvias de abril y el sol de mayo
algunas hojas verdes le han salido.

¡El olmo centenario en la colina
que lame el Duero! Un musgo amarillento
le mancha la corteza blanquecina
al tronco carcomido y polvoriento.

No será cual los álamos cantores
que guardan el camino y la ribera,
habitado de pardos ruiseñores.

Ejército de hormigas en hilera
va trepando por él, y en sus entrañas
urden sus telas grises las arañas.

Antes que te derribe, olmo del Duero,
con su hacha el leñador, y el carpintero
te convierta en melena de campana,
lanza de carro o yugo de carreta;
antes que rojo en el hogar, mañana,
ardas de alguna mísera caseta,
al borde de un camino;
antes que te descuaje un torbellino
y tronche el soplo de las sierras blancas;
antes que el río hasta la mar te empuje
por valles y barrancas,
olmo, quiero anotar en mi cartera
la gracia de tu rama verdecida.

Mi corazón espera
también, hacia la luz y hacia la vida,
otro milagro de la primavera.

Por: Antonio Machado
(Sevillano 1875-1939)



Presentación

La historia universal, la historia de un planeta, de un continente, de un país o de un simple y sencillo puerto o ciudad.

La historia de un hombre o de una mujer.

El escenario y los actores. Ellos son los creadores de los argumentos.

Hechos trascendentes o intrascendentes; personajes importantes o secundarios.

Sucesos antiguos, modernos o contemporáneos; igual los individuos y las sociedades humanas.

Aquellos detalles...

Ningún aspecto tan bello como los navales.

Ahora veremos la H. Escuela Naval Militar y la defensa del puerto de Veracruz, en conmemoración.

A buen viento, buena mar, decimos los navegantes. Hoy tenemos algo al respecto.

En la tierra, en el aire y en el mar... es indispensable identificarnos... saber quién es quién. Por eso debemos informarnos sobre las asignaciones y nuevos nombramientos.

Un Estado de Derecho es un Estado hecho de leyes, sobre todo de leyes aplicadas sin distinción. Una mirada marítima legislativa a lo hecho en México.

Porciones de tierra rodeadas enteramente de agua, es como se define a las islas. ¿Qué sabemos de las que son nuestras?

La Armada de México ante los derrames de hidrocarburos en el mar.

Mérito. El mejor: Simple y llanamente ¡Servir a la patria!

Tiempo para recordar. Promoción AM-96.

Estadísticas.

Lo que lleva nuestro nombre es un monumento. La fundación del municipio de José Azueta. Un bonito ejemplo. Lo hemos documentado.





CONTENIDO

• PRESENTACION	1
• DIRECTORIO	2
• SECCION ESPECIAL Aniversario de la Heroica Defensa del Puerto de Veracruz Por: <i>Teniente de Corbeta AIN. L.C.L.</i> Ilija Julieta Marbán Flores	3
• EVENTOS ESPECIALES Suelten amarras que está anunciado buen tiempo Por: <i>Director de Divulgación</i> Nemesio Rivera Linares	6
• NOTICIAS NAVALES Información del Ambito Naval	9
• PERSONAL NAVAL Nuevas Asignaciones	11
• LEGISLACION MARITIMA Síntesis histórica y somero análisis de la legislación mexicana - Primera parte - Por: <i>Contralmirante J.N.L.D.</i> Renato de J. Bermúdez Flores	12
• APORTACIONES Las islas también son nuestras Por: <i>Contralmirante S.N.M.C.</i> Jorge Ignacio Malo Castillo Dir. Gral. del CEMENAV	16
• REPORTAJE Contingencia marítima, un reto y deber de todos Por: <i>Mro. AIN. T.C.S.</i> Arturo Zarco Magaña	21
• EXAMENES DE PROMOCION Lograr objetivos exige esfuerzos... ¡Aprovecha tu tiempo libre!	25
• DOCUMENTO La creación del Municipio de José Azqueta	29

TIEMPO SIN TIEMPO

Hay hombres que viven un tiempo sin tiempo:
para ellos no existe el sol, la lluvia ni la familia.
Hay hombres que trabajan un tiempo sin tiempo:
noche a noche velan por la construcción de su país.
Hay hombres que se entregan un tiempo sin tiempo: Por: *Yerika A. Copca Gutiérrez*
lealtad, valor y servicio es la consigna del marino. Técnica Mixta

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 SECRETARIA DE MARINA-ARMADA DE MEXICO 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 64 11 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

DIRECTORIO

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

Almirante C.G. DEM
Félix Jaime Pérez y Elías
Subsecretario de Marina

Almirante C.G. DEM
Alejandro Maldonado Mendoza
Oficial Mayor

Vicealmirante C.G. DEM
Miguel Angel Núñez Ehuán
Jefe del Estado Mayor General
de la Armada

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

Contralmirante AN. PA. DEM
Ernesto Camargo Suárez
Subjefe del Estado Mayor General
de la Armada

Capitán de Fragata C.G. DEM
René White Herrera
Jefe de la Subdirección de
Inteligencia de la Sección II

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. Ilija Julieta Marbán Flores
COORDINACION EDITORIAL
1er. Mtre. Yerika A. Copca Gutiérrez
REDACCION
David Agustíniano L.,
Arturo Zarco M., Eduardo Durán V.
CONTROL DE DATOS
Rocío Curiel Lugo
DISEÑO Y PRODUCCION EDITORIAL
Carmen Martínez O., Manuel Ramírez R.,
Beatriz Pérez P., Marco A. Vega H.,
Claudia Mena G., Pedro Luna T.
FOTOGRAFIA
Joel Sosa Benito
Joaquín Miranda F., Alejandro Landeros H.

Revista
Secretaria
de Marina
Armada de México

AÑO 14 / EPOCA VI / NUM. 98
ABRIL 1996

LXXXII Aniversario de la Heroica Defensa del Puerto de Veracruz

Por: *Teniente de Corbeta AIN L.C.C.*
Ilija Julieta Marbán Flores

En la Heroica Escuela Naval, crisol donde se han forjado los Oficiales de la Armada de México, se agitaban abanicos o lo que se tuviera a la mano para men-
guar el intenso calor que caracteriza al Puerto de Veracruz.

A pesar de las altas temperaturas, familiares, amigos y demás presentes permanecieron en su lugar.

Para los Cadetes de nuevo ingreso no había ni sol, ni sed, ni cansancio, sólo marcialidad y gallardía, cualidades con que se incorporan en el Patio de Honor del heroico plantel.

21 de abril, 21 cañonazos. Así se recibió al Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León, y se inició la ceremonia conmemorativa del LXXXII aniversario de la Heroica Defensa del Puerto Veracruz y se procedió a la protesta de bandera del personal de Cadetes de nuevo ingreso.

UNA HAZAÑA QUE DEJO HUELLA

Acompañaron al Presidente de la República el Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina; el Gobernador de Veracruz, Lic. Patricio Chirinos



En el monumento erigido a los héroes del 21 de abril, se montó guardia de honor en memoria del Cadete Virgilio Uribe y del Teniente José Azueta.



Desde las alturas también fue conmemorado el LXXXII Aniversario de la H. Defensa del Puerto de Veracruz.

Calero, así como autoridades navales, militares y civiles.

El Dr. Ernesto Zedillo, en su intervención en la solemne ceremonia, recordó que "hace 82 años las armas de la Escuela Naval Militar ofrendaron su disciplina, su unidad y su heroísmo en defensa de la patria... Hace 82 años, sin vacilar un instante, los jóvenes estudiantes empuñaron las armas para defender su escuela y su patria, respondiendo a la arenga del Comodoro Manuel Azueta".

La hazaña de aquel 21 de abril dejó huella en la historia e independencia del país, por su heroica intervención ante la agresión de fuerzas extranjeras. Por tal motivo, se rememora al Cadete Virgilio Uribe y al Teniente José Azueta, quienes perdieron la vida en tan cruenta batalla.

TRASCENDENCIA Y PERMANENCIA

"En este acto se muestran los

binomios inseparables de pasado y futuro, y de trascendencia y permanencia", manifestó el Alto Mando, Almirante José Ramón Lorenzo Franco en su discurso que pronunció en la ceremonia.

De manos del Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León, se otorgaron espadines y el honor de recibirlos correspondió a los Cadetes Lucio Cristóbal Lugo Reyes, Fernando Farías Laguna y Jorge

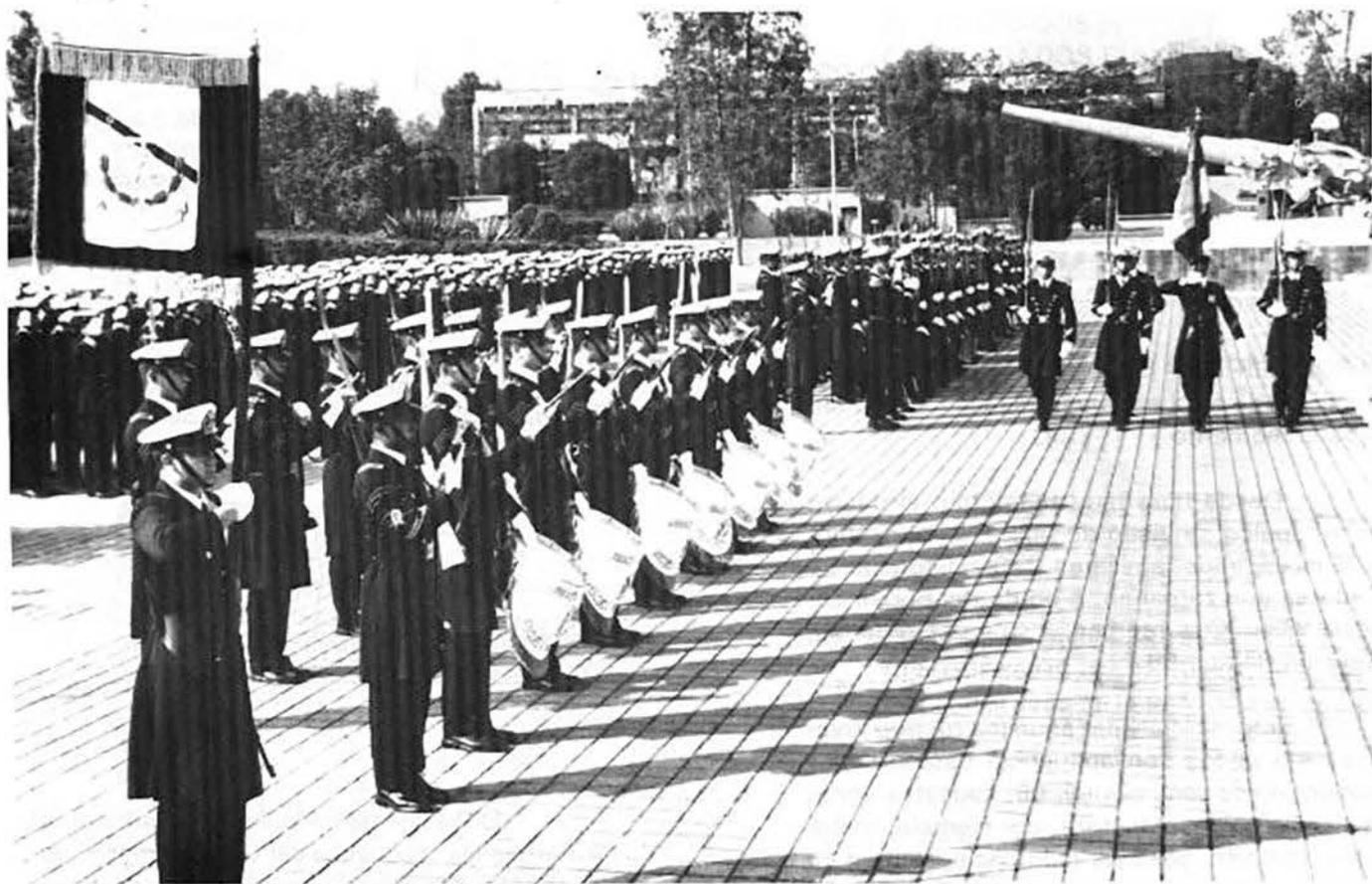
Alberto Sánchez, en representación de sus compañeros de nuevo ingreso.

Espíritu de sacrificio y amor a la patria son características que debe poseer toda persona que incursiona en la vida castrense y que se reafirma al jurar lealtad a la nación y al lábaro patrio.

Toca a la Armada de México "la grata responsabilidad de formar a esta generación de Cadetes para integrarse en el futuro como Oficiales al servicio de la Armada, servicio que demandará entrega absoluta y responsabilidad para el ejercicio del mando, valores que se sustentan en el cumplimiento del deber como intrínseca de la doctrina naval, que fortalece el espíritu de servicio a su patria, sin dudas ni vacilaciones, porque somos una nación con verdadera identidad nacional", puntualizó el Secretario de Marina, José Ramón Lorenzo Franco.



Aplomo y orgullo muestra este Cadete al recibir el espadín de manos del Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León.



Una generación más dispuesta a luchar, pero con las armas de la ciencia.

HERENCIA EJEMPLAR

En la ciudad de México no pasaron inadvertidas las celebraciones de tan importante gesta histórica.

En el monumento erigido a los héroes, el Subsecretario de Marina, Félix Jaime Pérez y Elías, presidió la ceremonia acompañada por distintas personalidades.

Por su parte, el Vicealmirante Francisco J. Gómez Estrada, Director General de Construcción y Mantenimiento, exhortó a las futuras generaciones ahí presentes a emular a los héroes del 21 de abril, quienes "... con su certera decisión heredaron a

México un gran ejemplo, admirable en el valor y reconocible en el honor, al morir en defensa de la patria".

Acto seguido, en la explanada principal de la Secretaría de Marina, el Almirante Félix Jaime Pérez y Elías tomó protesta a los Cadetes de nuevo ingreso a la Escuela Médico Naval.

El Director de la Escuela Médico Naval, Capitán de Corbeta Eleazar Lara Padilla, se dirigió a los jóvenes Cadetes y les manifestó que ahora les "toca hacer historia. Esta vez con las armas que la ciencia médica ha puesto en sus manos: los conocimientos adquiridos en las aulas y

en los hospitales, para aplicarlos en beneficio de los militares y derechohabientes de la Armada de México, con el mismo sacrificio que llevó a Azueta y a Uribe a entregar sus vidas".

Con estos actos terminaron las conmemoraciones del 21 de abril de 1914.

Las generaciones de jóvenes Cadetes, comprometidos con su escuela y su patria, dan ejemplo de lealtad, heroísmo y valentía; ejemplo que no sólo los que pertenecen a la vida castrense deben seguir, sino todo ciudadano que está dispuesto a luchar por la soberanía e independencia de su país.

Suelten amarras que está anunciado buen tiempo



Por: *Director de Divulgación*
Nemesio Rivera Linares

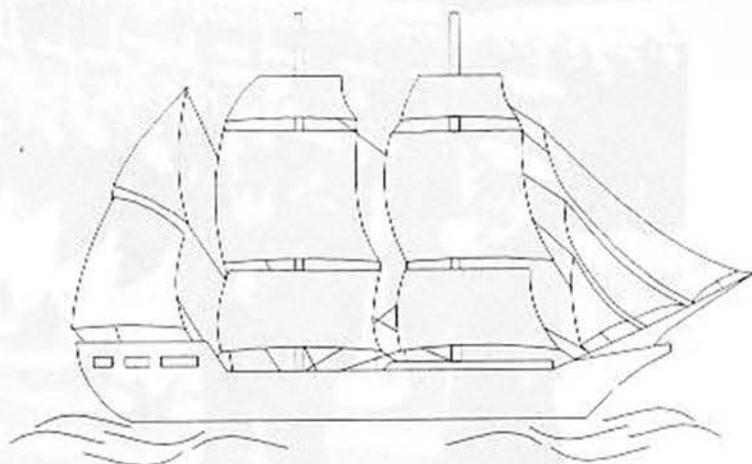
Aquel 23 de abril era el día anhelado; sólo faltaba el momento.

Desde hora muy temprana, el puerto de Acapulco se vistió de fiesta, se engalanó, para recibir a los familiares y amigos de los 51 Cadetes que zarparían, a bordo del Buque Escuela Velero Cuauhtémoc, a su crucero de instrucción Báltico 96.

Imposible olvidar aquellos rostros juveniles -no pocos con apariencia casi infantil-, conjunción de sentimientos tan opuestos como la alegría, euforia y tristeza, por ejemplo. Imposible, también, soslayar la impaciencia que en vano se esforzaban por ocultar los Cadetes del décimo semestre de la carrera de Cuerpo General (Ingeniero en Ciencias Navales) de la Heroica Escuela Naval Militar. Estaban a punto de convertir su sueño en realidad, estaban de fiesta, iban a iniciar una travesía en persecución de su objetivo académico: capacitarse para servir mejor a la patria.

BUEN VIAJE

En la cubierta del Cuauhtémoc y en representación del Alto Mando de la Armada de México, el Vicealmirante Alvaro Sandoval Peralta, Presidente de la Junta de Almirantes, recordó a los 51 Cadetes que "se capacitarán en el arte de la navegación, en el dominio de los elementos naturales y en la maniobra de la embarcación, actividades que cultivarán su disciplina, su alto sentido de responsabilidad y profesionalismo, fortaleciendo su carácter. Pero lo fundamental y más importante de todo será el desarrollo de su espíritu mariner, que sin duda reforzará su vocación, adquiriendo la experiencia que necesita un verdadero hombre de mar".



El Presidente de la Junta de Almirantes exhortó a los tripulantes del Cuauhtémoc a que continúen cumpliendo con la gran responsabilidad que los caracteriza y les expresó que "su esfuerzo se ha visto reflejado en la actuación de los jóvenes Oficiales embarcados a bordo de las unidades operativas de la Armada".

Se dirigió también a la dotación del Velero, a la que dijo que "no es necesario recordarle la misión tan importante que el pueblo y gobierno de México le han confiado en su próxima visita a los pueblos hermanos de Europa y de la costa del Báltico, pues sabemos que ha logrado que su buque, representando digna y orgullosamente a México en su peregrinar por los mares del mundo, se ha ganado el título de "Embajador y Caballero de los Mares", por lo tanto, se encuentra preparada para transmitir el mensaje de amistad, buena voluntad y fraternidad en los puertos y mares del mundo".

Transmitió, a continuación, al Capitán de Navío C.G. DEM. Joaquín Zetina Angulo, Comandante del buque, y a la dotación de "tan excelsa nave", el mensaje de buena ventura del

ciudadano Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Secretario de Marina, quien manifestó sus "mejores deseos para ustedes que hoy emprenden esta travesía".

Luego, el Vicealmirante Alvaro Sandoval Peralta, en nombre de los Almirantes, Capitanes, Oficiales, Clases y Marinería y familiares congregados para verlos partir, deseó a los Cadetes un feliz viaje, que se cumplan los objetivos trazados, que este inolvidable crucero les sea lleno de gratas experiencias, plétórico de satisfacciones, que enriquezcan su acervo profesional.

Finalmente aludió al Capitán Zetina Angulo y a la dotación del Cuauhtémoc: "zarpen tranquilos, comiencen a virar cadena, suelten amarras que está anunciado buen tiempo para su travesía y este su puerto de destino final está en espera de su arribo. Los vientos, como todos los de su trayectoria en la Armada de México, les serán bonanciables y habrán de conducirlos a puertos seguros y destinos felices. Buen viaje".

SABREMOS CUMPLIR.

En su oportunidad, el Capitán de Navío Joaquín Zetina Angulo, Comandante del Buque Escuela



Vicealmirante Alvaro Sandoval Peralta (izquierda) y Capitán de Navío Joaquín Zetina Angulo (derecha). El primero, transmitió a los viajeros el mensaje de buenaventura y el segundo, Comandante del Buque Escuela Velero Cuauhtémoc, afirmó que "sabremos cumplir la misión".

Velero Cuauhtémoc, aseguró que éste "cumplirá con su misión, exaltando el espíritu marinerero de los futuros Oficiales de la Armada de México y con el juramento de su dotación de brindar hasta su último esfuerzo para continuar siendo una noble cuna, donde se fortalezcan las mentes y espíritus de los Cadetes, persiguiendo el objetivo de instruirse para servir mejor a la patria".

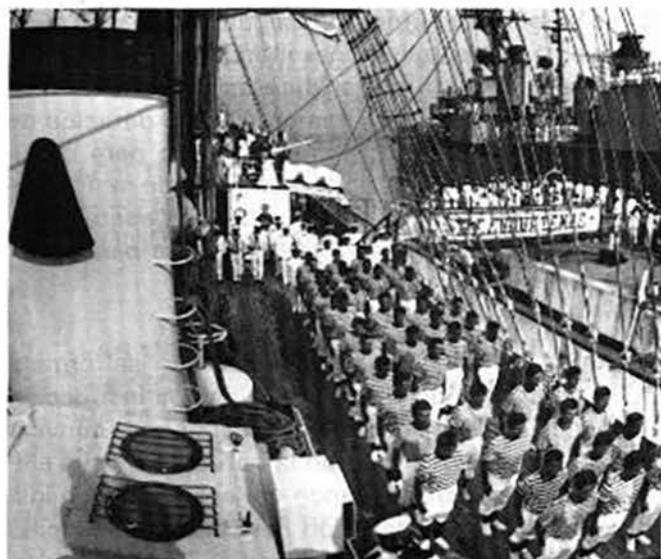
Añadió que en la travesía "se formará el carácter del Cadete mediante la instrucción y prácticas marineras, enseñándoles a convivir en forma armónica con la naturaleza y sus elementos, incrementando, en el personal en instrucción y la dotación del buque, los valores que constituyen el fundamento de la profesión naval, como el amor al mar, el entusiasmo marinerero y la consagración total al servicio de la Armada de México".

Luego de anunciar que el personal que tripula "este majestuoso bajel" participará en la regata Cutty Sark Báltico 96 con disciplina, valor, destreza y con gran sentido de responsabilidad... "como nos enseñaron las tripulaciones que nos precedieron", el Capitán Zetina expresó: "Señor Vicealmirante Sandoval Peralta, tenga usted por seguro que este buque y su dotación portarán con orgullo el pabellón mexicano en todos los países que visitemos y sabremos cumplir la misión que el Mando nos ha encomendado, poniendo en alto el nombre de nuestro país y el de la Armada de México ante los ojos del mundo, esperando retornar a este mismo puerto sin novedad y con la satisfacción del deber cumplido".

VAMOS DE ESTRENO

A propósito del deber cumplido, de pronto apareció en cubierta el Teniente de Navío Contra-maestre de Vela, Daniel Rosas Cruz, quien ha estado en todas las travesías del Buque Escuela Velero Cuauhtémoc, en calidad de instructor de maniobras y fue parte muy activa en el cambio de jarcia.

Ya "le andaba" por zarpar y antes de hacerlo recordó: "he visto pasar por aquí a do-



A punto de zarpar, los 51 Cadetes que del 23 de abril al 30 de octubre pondrán en práctica los conocimientos teóricos hasta ahora aprendidos en la Heroica Escuela Naval Militar.



Lágrimas infantiles, ahora de tristeza por la separación, pero mañana serán de júbilo al regreso de una misión cumplida. Mejor estímulo para luchar y vencer en la adversidad no puede existir.

ce generaciones, desde Cadetes y más tarde Guardiamarinas hasta Tenientes de Navío".

Tras mencionar que esta travesía durará seis meses y siete días (23 de abril-30 de octubre) el Contra maestre Rosas Cruz expresó: "es cierto, vamos de estreno, porque éste será el primer viaje del velero después de su cambio de jarcia. Vamos seguros porque hemos efectuado prácticas en altamar y el barco está bien".

TESTIMONIOS

El Cadete guatemalteco Sergio Rodas Rodríguez comentó en breve charla: "será un viaje muy bonito porque aprenderemos en la práctica más de lo que aprendimos en las aulas. Esperábamos este momento desde hace mucho tiempo; sabemos que el trabajo será duro, pero no habrá problemas, dado que haremos que todos estemos convencidos de que la travesía será una convivencia fraternal".

A su vez, el Cadete Constantino Zamu-

dio, de Oaxaca, expresó: "nos sentimos bien porque aprenderemos mucho a bordo; pero a la vez nos sentimos tristes o nostálgicos porque dejamos a nuestros familiares. Todo sea en beneficio de nosotros mismos. Vamos a aprovechar el viaje para poner en práctica los conocimientos teóricos aprendidos en la Escuela Naval y, puesto que esto es algo que nos tocó vivir, algo que nosotros mismos escogimos, algo que anhelábamos, vamos a disfrutarlo".

HASTA PRONTO

Lo que siguió no era para disfrutarse, aunque tampoco para sufrirse; sólo había que vivirlo a plenitud y quedar en espera del regreso para, entonces sí, disfrutarlo al máximo. Había llegado el momento de la partida.

Manos en alto, separadas por la distancia del buque a la patrulla en que familiares y amigos acompañaron a los Cadetes por espacio de una hora, pero estrechamente unidas por imperceptibles aunque muy sensibles lazos afectivos, intercambiaban mensajes de despedida y, en el lenguaje del amor, repetían: "¡hasta pronto!".

INFORMACION DEL AMBITO NAVAL

Exposición Conmemorativa

El 21 de abril de 1914, tropas de Infantería de Marina de Norteamérica descendieron de los cañoneros Praire, Florida y Utha y se apoderaron de los edificios de la aduana, de correos y telégrafos del Puerto de Veracruz.

Ante tal invasión, reforzada por nuevos desembarcos, los Cadetes de la Escuela Naval iniciaron la heroica defensa de la ciudad y puerto, apoyados por voluntarios de la población civil, también dispuestos a luchar y a morir por la patria. Su resistencia fue a tal grado eficaz y certera, que llegó incluso a obligar a los invasores a reembarcarse.

Sin embargo, una bala expansiva del enemigo dio en la frente del Cadete Virgilio Uribe, cuyo cráneo quedó destrozado y en estado de coma fue trasladado al Hospital Militar, donde expiró más tarde.

Otro caído fue el Teniente José Azueta, quien prefirió permanecer en su sitio de combate cuando los demás integrantes de la artillería hicieron un cambio estratégico, hecho que explicó así: "allí está mi padre (señalaba la escuela y se refería al Comodoro Manuel Azueta) y aquí debo quedar yo".

Desde el lugar donde se encontraba, causó estragos en las filas enemigas, armado con una ametralladora, hasta que resultó



Aspecto general de la exposición que la XVIII Zona Naval, montó para conmemorar la Heroica Defensa del Puerto de Veracruz.

herido en una pierna, lo que no le impidió seguir disparando.

Una segunda bala, en la pierna sana, le hizo caer y una tercera más, en el brazo izquierdo, motivaron que fuera llevado a su domicilio, donde habría de dar nueva muestra de heroísmo:

Dos cirujanos enemigos, enviados por el Almirante Fletcher para atenderlo, fueron valientemente rechazados. Al enterarse de su presencia e intenciones, se cubrió el rostro y dijo: "que se lar-

guen esos perros, no quiero verlos". José Azueta falleció el 10 de mayo de 1914, luego de haber sido condecorado por su heroísmo.

EXPOSICION PICTORICA

Para conmemorar el LXXXII Aniversario de la Heroica Defensa del Puerto de Veracruz, por parte de la Escuela Naval, la XVIII Zona Naval, con sede en el Puerto de Acapulco, montó una exposición pictórica, en el centro de la ciudad guerrerense.

Condecoración al agregado militar de Estados Unidos

En solemne ceremonia, llevada a cabo en las oficinas del Almirante Secretario de Marina, José Ramón Lorenzo Franco, se condecoró al Agregado Naval y Aeronaval de la Embajada de los Estados Unidos de América en nuestro país, Capitán de Navío Eldon Stephen Wilson.

En el acto, celebrado el día 29 de abril, se otorgó al Capitán Eldon la Distinción Naval Segunda Clase. Esta condecoración se otorga a los Agregados Militares que mantiene un acercamiento estrecho con la Armada de México y como una muestra de amistad.

Estuvieron presentes los Almirantes Félix Jaime Pérez y Elías, Subsecretario de Marina; Alejandro Maldonado Mendoza, Oficial Mayor; Gandhi Zilli Viveros, Inspector y Contralor General de Marina, así como el Jefe de Estado Mayor, Vicealmirante Miguel Angel Núñez Ehuán, les acompañaron, también, otros militares estadounidenses.



Condecoración con la Distinción Naval Segunda Clase al Capitán de Navío Eldon Wilson, agregado militar norteamericano en nuestro país.

Detención de indocumentados en nuestro territorio

El pasado 3 de abril elementos de la Secretaría de Marina, en operaciones de vigilancia en los estados costeros de Oaxaca y Chiapas, detectaron la introducción ilegal de 46 personas de procedencia extranjera que no contaban con los documentos correspondientes para permanecer en nuestro país.

Elementos del Cañonero Lerdo de Tejada C-47 detuvieron, frente al poblado de Boca del Cielo, a dos embarcaciones menores con motor fuera de borda en las que se transportaban a ocho hondureños, siete salvadoreños y un guatemalteco.

Asimismo, personal de Infantería de Marina adscrito a la XXII Zona Naval, con sede en Puerto Madero, Chiapas, en inmediaciones del poblado Boca del Cielo, detuvo a 13 salvadoreños, cuatro hondureños, tres guatemaltecos y un norteamericano. Finalmente, en las inmediaciones de playa Colotepec, Oaxaca, elementos del Sector Naval de Puerto Angel, detuvieron a nueve indocumentados de nacionalidad salvadoreña.

Por otra parte, el día 17 de abril elementos de Infantería de Marina interceptaron dos lanchas

operadas por guatemaltecos, en las inmediaciones de la Laja Tendida y El Paraíso, poblaciones pertenecientes al municipio de Venustiano Carranza, Chiapas.

En la citadas embarcaciones fueron encontrados 13 guatemaltecos y ocho hondureños, los cuales carecían de la documentación que les permitiera permanecer en nuestro territorio. Los indocumentados fueron puestos a disposición del Agente del Ministerio Público de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; mientras que las embarcaciones quedaron bajo la custodia de elementos de Infantería de Marina.

NUEVAS ASIGNACIONES

Por acuerdo del C. Almirante Secretario de Marina, con fecha primero de abril de 1996, el personal que a continuación se indica tomó posesión de sus nuevos cargos:

MANDOS SUBORDINADOS

COMANDANTES DE BASES AERONAVALES

Contralmirante AN. PA. DEM.
José Luis Hesless Pavón
Comandante de la Base Aeronaval de
La Paz, B.C.

COMANDANTES DE CAÑONEROS CLASE "AUK"

Capitán de Corbeta C.G.
Gregorio Martínez Núñez
Comandante del Cañonero
"Melchor Ocampo" (C-84)
La Paz, B.C.

Capitán de Corbeta C.G.
Jesús A. Martínez Medellín
Comandante del Cañonero
"Ignacio M. Altamirano" (C-80)
Ensenada, B.C.

COMANDANTE DE PATRULLA CLASE "AZTECA"

Capitán de Corbeta C.G.
Jesús Fonseca Castillo
Comandante de
la Patrulla "Isla Cozumel" (P-53)
Isla Mujeres, Q. Roo

COMANDANTES DE BATALLONES DE INFANTERIA DE MARINA

Contralmirante I. M. DEM.
Francisco J.P. Codina Provencio
Comandante del Octavo
Batallón de Infantería de Marina
Mazatlán, Sin.

Capitán de Navío I.M.
Juan Guerra Sánchez
Comandante del Décimo Séptimo Batallón
de Infantería de Marina
México, D.F.

DIRECTOR GENERAL

Contralmirante C.G. DEM.
Casimiro A. Martínez Pretelín
Director General de
Comunicaciones Navales
México, D.F.

DIRECTOR DE AREA

Capitán de Fragata C.G.
Juan G. Fierro Rocha
Director de Hidrografía de la Dirección
General de Oceanografía Naval
México, D.F.

SUBDIRECTOR DEL PLANTEL

Capitán de Navío C.G. DEM.
Absalón Ruíz Rosas
Subdirector de Estudios de la Escuela de
Clases y Marinería
El Salado, Ver.

SUPERINTENDENTES DE ASTILLEROS

Capitán de Navío I.M.N.
José G. Rodríguez Flores
Superintendente de Rep. Naval del Astillero
de Marina Número 18
Acapulco, Gro.

Capitán de Fragata S.I.E.O.P.
Francisco H. Reyes Rodríguez
Superintendente de Mantenimiento del
Astillero de Marina Número 3
Coatzacoalcos, Ver.



SINTESES HISTORICA Y SOMERO ANALISIS DE
LA LEGISLACION NAVAL MEXICANA

Por: *Contralmirante J.N.L.D.*

Renato de J. Bermúdez Flores

- Primera parte -

Al referirnos al concepto de Legislación Naval, estamos haciendo mención a los diversos ordenamientos jurídicos que rigen a la Armada de México, que también se le conoce, indistintamente, como Marina Militar o Marina de Guerra, en oposición a la Marina Mercante o Comercial. El término naval, en nuestro medio castrense, ha cobrado ya carta de naturalización como sinónimo de Armada, de Marina Militar, de Fuerza Armada Marítima o de Marina de Guerra; de allí que empleemos la acepción 'Legislación Naval' para referirnos específicamente al conjunto de normas jurídicas que regulan la organización, el funcionamiento y la conservación de la institución militar, denominada oficialmente Armada de México.

Esta institución marítimo-militar, no obstante que cumplió más de 170 años de existencia, es poco conocida y en multitud de ocasiones se le confunde o se le asocia, formando parte integral del ejército terrestre. Por tal motivo, su marco jurídico es casi desconocido y se ha llegado a pensar que definitivamente no existe, o bien, que es idéntico al de la fuerza armada de tierra o ejército "strictosensu"; lo anterior acontece porque, hasta hace poco tiempo, ambas Fuerzas Armadas formaban parte de una sola Secretaría de Estado, la desaparecida Guerra y Marina.¹

Por otra parte, existe el antecedente histórico de que los asuntos relacionados con el medio marítimo, durante mucho tiempo, fueron secundarios en la política general del país y así tenemos que la Marina en general, y la Armada en lo particular, durante

el período de 1824 a 1895, estuvieron casi en el olvido total; ningún gobierno se preocupó por impulsarlas para que tuvieran la importancia que requerían, fundamentalmente para acrecentar o al menos mantener el comercio hacia Europa y el que se había establecido con las Filipinas, que se perdió de manera definitiva. Fue tal el abandono en que se sumió la actividad marítima nacional, durante más de cien años (1824-1940), que se llegó a extremos tales, de que puertos de gran importancia en la época de la Colonia, tal y como fue San Blas de Nayarit, cayeron en el más completo desamparo, hasta su total destrucción.²

Se olvidó, y finalmente se perdió, el recuerdo de la acción naval que consumó materialmente la Independencia Mexicana, esto es, la acción militar realizada el 23 de noviembre de 1925, para obtener la rendición del Castillo de San Juan de Ulúa, lograda ésta por el bloqueo marítimo impuesto sobre la guarnición española, que efectuaron los buques nacionales, aún cuando éstos eran muy modestos y escasos.³

Para confirmar nuestra afirmación, sobre la inexistencia de interés en las cosas del mar y de sus leyes, así como el abandono imperante en la materia marítima, es necesario recordar que durante los trabajos preparatorios para la elaboración de la Constitución de 1857, la comisión encargada de los asuntos de Guerra y Marina casi no mencionó a la marina de guerra, ya que aproximadamente en un año de labores se ocuparon de la misma sólo en cinco ocasiones. Desde luego que la principal razón

¹NAVAL, conforme al lexicón, significa lo relacionado con las naves, ya sean de guerra o mercantes.

que se puede esgrimir era la de que definitivamente la Armada no existía.

Para ilustrar nuestra aseveración está el discurso pronunciado por don Francisco Zarco, en la sesión celebrada el 9 de octubre de 1856, con motivo de la discusión de la fracción XI del artículo 64, de la Constitución de 1857, referente a la expedición de las patentes de corso y la reglamentación del derecho marítimo, quien expuso: "Si se quiere hablar de nuestros negocios marítimos interiores, dígame que la facultad de reglamentar la Marina de Guerra, de proteger y desarrollar la Mercante, de reformar las ordenanzas de la Armada, todo está en sus facultades y merece la atención del cuerpo legislativo, pues México tiene muy buenos elementos y si carece de buques, es por el abandono de los gobiernos que llega a tal punto que en más de tres años, aunque hay un ministerio que se llama de Marina*, no se ha despachado un solo asunto de este ramo, excepto el modo de hacer ejercicios de cañón que trata una circular expedida hace pocos días".⁴

En síntesis, todo lo relacionado con la Marina durante más de un siglo cayó al más profundo de los olvidos; de allí que actualmente su marco normativo se desconozca, resultado: su necesaria investigación y la difusión de la misma. El presente trabajo pretende lograr esos objetivos, dar a conocer entre el personal naval el resultado de la investigación realizada sobre el tema y, por otra parte, difundir los antecedentes históricos de los ordenamientos legales que nos rigen, con el objeto de conocer mejor los motivos que los inspiran.

Bajo esa premisa, el presente artículo se divide en tres partes: la primera se refiere a los precedentes, la etapa colonial; en segundo término, los datos obtenidos sobre la legislación naval en el siglo pasado y, por último, los diversos ordenamientos vigentes en el presente siglo, así como unos breves comentarios sobre su contenido.

PRIMERA PARTE: EPOCA COLONIAL

Nuestro país, durante la etapa llamada de la Colonia y cuando se denominó oficialmente Nueva España,

estuvo regido por la legislación Militar y Naval española, época en que estuvieron vigentes diversas ordenanzas y que eran el conjunto de preceptos que determinaban el régimen para el gobierno de las tropas y asuntos militares, referentes a la jerarquía, la disciplina y los actos del servicio. Ordenamientos que necesariamente influyeron para la elaboración de la legislación naval y militar mexicana del siglo pasado.

Desde luego, resulta necesario precisar que fueron numerosas las Ordenanzas españolas de Marina y del Ejército que tuvieron vigencia en la Nueva España; pero, por su gran impacto en nuestros ordenamientos castrenses del siglo XIX, cabe mencionar la llamada Ordenanza del Ejército de Carlos III, del año de 1768 y la segunda Ordenanza General de Marina de 1793, toda vez que estos dos ordenamientos legales sirvieron de base para la elaboración de las primeras ordenanzas militares y navales publicadas en nuestro país en los años de 1852 y 1892, respectivamente.

Aparte de las diversas normas contenidas en las ordenanzas españolas, existían también las disposiciones de las Leyes de Indias, documento jurídico que contenía, entre otros, los diversos ordenamientos que regulaban las diferentes actividades militares y marítimas que se desarrollaban en las Indias (América) y entre ellas nuestro país.

Refiriéndonos específicamente a nuestro tema, tenemos que las disposiciones legales para la marina en general y que aparecen contenidas en la compilación mencionada, las encontramos, principalmente, en el Libro III, título: 13, bajo los rubros de los corsarios y piratas; Libro IX, título 5, del Juez Oficial y Cónsul, que van a los puertos al despacho de las flotas y armadas; título 15, de los Generales, Almirantes y Gobernadores de las flotas y armadas; título 17, del proveedor y provisión de las armadas y flotas; de los Capitanes, Alféreces, Sargentos y Soldados y de las conductas y alojamientos; título 30, de las Armadas y Flotas de la carrera de Indias. En tanto que los preceptos legales que se refieren a la actividad marinera, propiamente de guerra, (las

*El orador se refería a la Secretaría de Guerra y Marina.

Armadas), aparecen contenidas en el Libro Noveno de la Recopilación, título 15, bajo el rubro genérico de los "Generales, Almirantes y Gobernadores de las flotas y armadas de la carrera de las Indias", Leyes 1; 6; 61; 74; y 75; título 17, Ley 19; título 20, Leyes 11 y 86; título 21, Ley 13; título 23, Ley 5; título 30, Ley 1; título 33, Ley 36; título 36, diversas leyes y título 45, Ley 36.

Los ordenamientos antes mencionados, en forma sintetizada, se refieren al mando de los barcos, mando de la tropa embarcada, disciplina a bordo, acciones de defensa contra naves piratas, requisitos para formar parte de la tripulación de un buque y otorgamiento de una fianza para ello, guarnición del puerto de la Vera Cruz (Veracruz), aduana en dicho puerto, obligaciones de los proveedores de la Armada, funciones del escribano Mayor de la Armada, como federatario público; exámenes de los pilotos mayores, para comprobar su capacidad de navegar hacia las Indias (América); la práctica de la visita a naves mercantes, por los buques de guerra españoles en aguas americanas; control del tráfico de armamento hacia las Indias; establecimiento de reglas técnicas para el uso de las velas (velamen); la creación del monopolio del Puerto de Acapulco, referente al comercio hacia las filipinas y otros muchos temas más.⁵

SEGUNDA PARTE: ETAPA INDEPENDIENTE

Recién independizadas, las ordenanzas españolas tuvieron vigencia absoluta, principalmente porque la mayoría de los oficiales navales mexicanos eran novohispanos, "formados" en los buques españoles o eran de esta última nacionalidad y abrazaron la causa independentista; pero, desde luego, resulta necesario precisar que si, sobre las acciones bélicas en las que intervino la Armada de México en sus albores hay poco escrito en la historia del país, respecto a su legislación parece no existir nada; de allí la dificultad que hemos tenido para informarnos sobre su marco jurídico.

Para crear todavía mayor confusión, es pertinente recordar y asentar que en una época, desde luego posterior a la consumación de la Independencia, tuvimos marinos de origen estadounidense y posteriormente ingleses, quienes lógicamente se regían por sus normas o costumbres y las aplicaron para instruir y capacitar (formar) a las tripulaciones e imponer la disciplina.⁶

Los escasos historiadores marítimos mexicanos afirman que, definitivamente, los ordenamientos legales casi no existían y con el objeto de apoyar su aseveración mencionan que el General de División don Joaquín de Herrera, al rendir un informe sobre las actividades de su ministerio, solicitaba que el Congreso se abocara a la promulgación de las leyes relativas a la Marina de Guerra, la cual hasta entonces se había regido por las ordenanzas españolas.⁷

El historiador naval, don Juan de Dios Bonilla, asienta que durante el gobierno de don Antonio López de Santa Ana se promulgó una Ley de Cuadros y Efectivos para la Armada, designando en ella el número de buques, las plantillas del personal para las embarcaciones y para las dependencias en tierra. Asimismo, continúa el mismo autor, durante la etapa del imperio de Maximiliano, éste, que era marino militar (austriaco), promulgó algunas disposiciones que ordenaban que la gente de las costas que ejerciera actividades relacionadas con el mar estaba obligada a servir en los buques de guerra.

Este ordenamiento, nos informa el historiador citado, fue derogado mediante el decreto del 8 de septiembre de 1877, por considerarlo anticonstitucional; ello, por ser contrario a las garantías constitucionales, toda vez que no disponía con igualdad la obligación de servir en la Marina; puesto que se consideró que todos los mexicanos, tenían tal obligación y no sólo los costeños.⁸

Respecto a la legislación marítima atribuida a Maximiliano o a su gobierno, en los antecedentes históricos de la Secretaría de Marina y que aparecen en el Manual General de Organización de dicha dependencia del Ejecutivo Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de septiembre de 1988, encontramos anotado lo siguiente: "Durante el imperio de Maximiliano se estableció el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina que reglamentó todos los servicios marítimos del país, se expidieron leyes, reglamentos y decretos, de los que aún se conservan en vigor algunas disposiciones. En esta época se logró un marco jurídico muy completo en lo relativo al mar, pues estaban considerados todos los servicios de Marina tanto de guerra como mercante, detallándose con precisión y amplitud todos los casos relativos a pagos, gratificaciones, alimentos, licencias, construcción

de buques, minas para proteger el comercio marítimo nacional y otras materias". Excepto la afirmación formulada con respecto a la vigencia normativa, totalmente falsa, el dato histórico transcrito nos revela el gran interés de dicho personaje por las cuestiones marítimas del país.

Merecen mención especial en materia de legislación naval los decretos del 22 de agosto de 1839, por los cuales se confirmaron y reestructuraron las unidades de milicia activa de composición mixta, destinados al servicio de guardacostas y que, a nuestro juicio, son el antecedente del desaparecido Cuerpo de Infantería Naval y, en la actualidad, de la Infantería de Marina.

De los ordenamientos legales citados, el decreto de 1823 dispuso la subsistencia de los escuadrones y compañías de guardacostas, dividiéndolos en siete en la costa del norte (Golfo de México) y otro número igual, en la costa del sur (Océano Pacífico), con un total de 2475 elementos; el de 1826, estableció ocho compañías fijas en diversos puertos del país y, por último, en 1836 se ordenó el establecimiento de trece batallones de guardacostas con un total de 6500 efectivos y con matriz en Tampico, Tuxpan, Alvarado, Acayucan, Tabasco, Isla del Carmen, San Blas, Colima, Zacatula, Acapulco, Ometepepec, Tehuantepec y Jamiltepec. También tenemos que señalar que por decreto del 15 de enero de 1842 se formó el batallón de Guardacostas de Mazatlán, con los efectivos de Colima y el contingente que proporcionaría el departamento de Sinaloa, cuyo primer comandante fue Don Joaquín Górris, y su Primer Ayudante, Don Mariano Campuzano.⁹

Durante el gobierno del presidente Don Ignacio Comonfort, en el año de 1857 y como resultado del Plan de Ayutla, reformado en Acapulco, mediante el decreto del 29 de abril de 1857, que versaba sobre el arreglo provisional del Ejército y de la Marina de la República Mexicana, en el aspecto de organización y funcionamiento de la Armada se resolvió la supresión de las Comandancias principales de Marina de los departamentos del norte (Veracruz) y del sur (Mazatlán), transfiriendo sus funciones a los Comandantes Generales de los Estados, reduciendo el número de efectivos, así como de embarcaciones, para quedar en servicio solamente cuatro, dos en el sur, Mazatlán y San Blas y otras tantas en el norte,

Veracruz y Tampico. Se dispuso que los demás buques pasaran a depender del ministerio de Hacienda, destinados al servicio de las aduanas marítimas.¹⁰

BIBLIOGRAFIA

- 1 DICCIONARIO PORRUA: historia, Biografía y Geografía de México.
Voz: Secretaría de la Defensa Nacional. A esta Secretaría de Estado, desde 1821 hasta 1937 se la designó Secretaría de guerra y Marina. Edit. porrúa, S.A., Tercera Edición, México 1975.
- 2 CARDENAS DE LA PEÑA, Enrique: Semblanza Marítima del México Independiente y Revolucionario. Edición Secretaría de marina, México 1968. Vol. I, p. 241
- 3 LAVALLE ARGUDIN, Mario: Bloqueo y Capitulación del Castillo de San Juan de Ulúa, La Armada en el México independiente, Instituto de Estudios históricos de la Revolución Mexicana, Ed. Secretaría de marina, México 1985. P-63.
* El orador se refería a la Secretaría de Guerra y marina.
- 4 ZARCO, Francisco: Historia del Congreso Extraordinario Constituyente 1856 - 1857. El Colegio de México. Edición Fondo de Cultura Económica. México 1956. p. 669
- 5 De Palacios Prudencio, Antonio. Notas a la recopilación de Leyes de indias. UNAM. Primera edición. México 1979. p. 189 y sig.
- 6 OLAVARRIA Y FERRARI, Enrique y otro. México a través de los siglos Tomo II, Editorial Cumbre. p. 173
- 7 Secretaría de Guerra: memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de guerra y marina, Documento leído a las Cámaras del Congreso Nacional, México 1823.
- 8 BONILLA, Juan de Dios. Apuntes para la historia de la marina Nacional. Edición litorales, México 1946. p. 90.
- 9 Relación histórica del Ejército y sus cuerpos. Leyes y Decretos de la Secretaría de Guerra. Apéndice al tomo primero. Años 1821 1891. Imprenta del gobierno. México 1897. ps. 25,29, 33, 78 y 93.
- 10 Ibidem. ps. 250 al 257.

Continuará...

Las islas también son nuestras.

Por: *Contralmirante S.N.M.C.*
Jorge Ignacio Malo Castillo
 Dir. Gral. del CEMENAV

No es un plagio, la intención es homenajear al Contralmirante Gustavo Rueda Medina parafraseando el título de este artículo con el de su leído y sentido libro.

La República Mexicana está ceñida por el océano Pacífico, el golfo de México y nuestro mar Caribe. Tradicionalmente aprendemos, y repetimos, que tiene poco más de 10,000 kms. de litorales, pero ese poco más se convierte en aproximadamente 11,000 kms. si consideramos los litorales de nuestra islas que, con nuestro clásico espíritu altiplanista, ignoramos hasta en datos oficiales.

El litoral marítimo en general y particularmente el litoral isleño es una riqueza natural que, debidamente explotada, incrementa el potencial del estado poseedor de ésta, considerada por algunos como una bendición, ya que en su franja costera abundan recursos de origen animal (peces, moluscos, crustáceos, aves, mamíferos marinos), y de origen vegetal, como las algas, cada vez más utilizadas en alimentación animal, elaboración de productos farmacológicos, en la obtención de complementos para la nutrición humana y en la historia de cosméticos.

Pueden ser además utilizados como puertos de abrigo, o para otros fines, dependiendo de su situación geográfica y sus características físicas; la generación de energía eléctrica es cada día más cara y más difícil. La necesidad de deshechar el uso de recursos naturales no renovables, cada vez más escasos, nos obliga a voltear los ojos hacia los litorales isleños, ricos en mareas vivas y corrientes marítimas, alternativas viables hasta la fecha completamente desaprovechadas.

Mucho se ha escrito sobre las islas, las posibilidades que ellas nos brindan como re-

servas ecológicas, en la industria turística, en la pesca, como centros penitenciarios, asiento para observaciones meteorológicas, eslabón en el rastreo por radar de embarcaciones o aeronaves, presencia del poder naval para salvaguardar la soberanía nacional, centros de entrenamiento, etcétera.



Nuestra riqueza marítima es vasta; imagen de un conjunto de pequeñas islas asentadas en nuestra mar.

Quizá éste no sea el tiempo ni el espacio oportunos para abordar tan delicado tema, pero aparte de los nativos, somos los elementos de la Armada los mexicanos que más contacto tenemos con nuestras islas y sus ha-

bitantes y esta experiencia enriquece nuestra vida profesional, ya de por sí rica en vivencias.

Hablar de alguna isla en particular sería una actitud egoísta, generalizar implica el riesgo de herir susceptibilidades, ya que cada isla tiene sus particularidades, pero no podemos dejar de mencionar a la Isla del Carmen, la mayor y más habitada de nuestras islas, cuna de muchos y egregios marinos, asiento durante muchos años de la *Quinta Zona Naval*, sujeta a los vaivenes de las riquezas y desgracias de las maderas preciosas, del palo tinte, el camarón y del petróleo, hacedora de barcos de madera y carpinteros de ribera. ¡Cuántas historias se tejieron alrededor de las pangas de las que dependía hasta hace muy poco!. Ya casi dejó de ser isla, pero los carmelitas seguirán siendo isleños, eternos rivales de los campechanos y yucatecos, seguirán, bautizando a sus hijos como José del Carmen, María del Carmen, Irma del Carmen, Sofa del Carmen o Carmelita; seguirán siendo marinos o viviendo de actividades relacionadas con el mar que, a pesar de los enormes y modernos puentes, aún la rodea en su totalidad.

Rueda Medina escenifica su relato novelesco en Isla Mujeres, nombre que alborota la imaginación, pero al arribar desencanta porque si algo no hay en la isla son mujeres. Sin embargo, no por eso desalienta el vivir o llegar a ella y disfrutar de sus bellezas naturales, típicas del mexicano, convertida hace años en el único portaviones que ha tenido nuestra querida Armada, cuando albergó una plataforma aeronaval en donde nuestros arrojados pilotos sudaban la gota gorda en sus aproximaciones, con viento atravesado, a esa franja de tierra con una manga tan estrecha que de una orilla se ve la otra y el ronco estruendo de los motores de los Albatros rompía la monotonía de los días de los lugareños.

Isla Mujeres apacible, tranquila, adormilada por el suave vaivén de sus cómodas y frescas hamacas yucatecas, ideales para hacer la digestión de un sabroso pescado a la *tikinichik* o de unos condimentados caracoles

recién sacaditos del mar. Al "quitarse" de ella, algo de nosotros se queda ahí, aunque en Mujeres no haya mujeres.

Cerca, bastante cerca, otra isla caribeña nos sale al paso, Cozumel. Sus aguas cristalinas permiten ver cómo el ancla se afirma en un fondo vivo que da pena herir en donde corales, moluscos y una mirada de multicolores peces viven en singular armonía. Con el pretexto de cumplir con el protocolo militar, siempre éramos abordados por los pilotos adscritos a la base de Cozumel de la Fuerza Aérea Mexicana, hermanos de armas con los que, quizá por estar en condiciones muy similares, se establecen relaciones muy amistosas que son aprovechadas ya que nos sirven gustosos de cicerones para adquirir a precios regalados queso holandés de bola, mantequilla australiana, queso del gallito, talco inglés, tan apreciado por las damas, aquella estupenda tela singapur, fresca e inarrugable, ideal para uniformes de gala, cortes de casimir inglés y ¡por qué no!, alguna botella de auténtico whisky escocés y después de la compra, con la que se eleva la gráfica al llegar a casa, una buena paseadita acompañados por los pilotos de la FAM que, por cierto, no se rajan en eso de darle gusto al gusto.

Saliendo del Caribe y paso obligado hacia el golfo de México en nuestra derrota, nos cruzamos con Islas Pérez, Arcas y Alacranes en donde los fareros, antes nuestros, y los elementos de comunicaciones, cariñosamente conocidos como taca tacas, cumplen sus deberes importantísimos en forma inédita y poco reconocida. Hay que dejarles agua, bastimentos, refacciones, combustibles, lubricantes y el correo, para ellos indiscutiblemente lo primordial ¡El Socorro! Sí señores, brincamos al Pacífico, muchas veces no tan pacífico como lo puede asegurar el Everman, dueño y señor de la Isla Socorro, cuyas laderas han sido violentamente sarandeadas por multitud de feroces huracanes.

Socorro, escenario de la tragicomedia del General León Osorio, que costó un hidroavión Catalina y a punto estuvo de costarle la vida

a su tripulación y al equipo médico que pretendía operarlo de una bien simulada hemorragia gástrica.

Deshabitada desde su descubrimiento en tiempo de la Colonia, los elementos de la Armada y sus familiares, en un tiempo, han sido los únicos habitantes de Socorro y Clarión, la isla mexicana más alejada de tierra firme. Cuántos chamacos, hijos de marinos, que retozaron a sus anchas convertidos en auténticos Cruzoes en sus pedregosas e inclinadas extensiones, son ahora ciudadanos de bien e inclusive altivos marinos. Para todos los navegantes ¡tigres del Pacífico!, ir a Socorro significa algo, allá muy en lo profundo de sus corazones.



Para muchos navegantes la Isla Socorro significa algo profundo en sus corazones.

Zarpar desde algunos de nuestros puertos del Pacífico, llevando en transporte una cuerda de reos al penal de Islas Marías, es un acontecimiento imborrable. Se escuchan las historias más espeluznantes, se observan rostros patibularios y se hace conciencia de la miseria humana.

María Madre, isla que desde principio de siglo ha sido penal, es, en medio de todo, un

lugar hermoso, de las pocas islas mexicanas que cuentan con suficiente agua y en una situación geográfica privilegiada. Es poseedora de una feraz vegetación y de una rica vida animal terrestre y marina. Cuántos de nuestros barcos tuvieron como mascota una impresionante boa de la isla y cuántas familias de los puertos, desde donde se hacen la comunicación, presumen con sus loros cabeza amarilla de gran tamaño. En tiempos en que se podía, de ahí nos llegaba la mejor carne de caguama y los mejores y más reconstituyentes huevos de ese quelonio.

Aquí, como en ningún otro lugar, la popular frase "la jaula aunque sea de oro no deja de ser prisión" tiene un significado tan profundo, a pesar de sus bellezas naturales, a pesar de la relativa libertad, a pesar de las visitas de sus seres queridos y de que algunos "colonos" viven con sus familias, a pesar de tener un trabajo, la mayor parte de las veces al aire libre y modestamente remunerado. A pesar de todo eso, y más, flota en la atmósfera, como una inversión térmica defecha, un ambiente de pesadumbre, de tristeza, ¡de falta de libertad!

Nuestros infantes de Marina viven entre ellos, pero no conviven con ellos. Les corresponde defender la soberanía Mexicana de las islas Madre, Cleófas y Magdalena, y del islote de San Juanico, dueño de nada envidiable reputación de tortura y muerte.

Quienes han tenido la oportunidad de conocer, como visitantes, las celdas de castigo, verdaderas mazmorras de Torquemada. Al dejar la isla hacen el mejor propósito de enmienda de su vida.

En el golfo de California, ese mar tan mexicano, tan nuestro hay un buen número de islas, algunas desiertas y otras semihabitadas por pescadores y tiburoneros nómadas que llevan consigo sus pestíferos campamentos siguiendo las manchas de su presa; la mayoría carentes de agua, pero ricas en especies. Volátiles pelícanos, gaviotas, patos buzos,

tijeretas compiten por la comida y en la majestuosidad de sus vuelos acrobáticos; en sus pedregosas playas los lobitos marinos se desplazan torpemente buscando refugio nocturno, cansados de un agitado día de pesca. Veleros y toda clase de embarcaciones con la bandera de las barras y estrellas.

Casi siempre tripulados por jubilados gringos, hacen su agosto todo el año disfrutando de abundante y variada pesca, de parajes exóticos en bahías, radas y ensenadas naturales en donde el desierto bajacaliforniano besa el mar.

La tribu seri (me niego rotundamente a utilizar la palabra etnia) hombres y mujeres altos y majestuosos encontraron refugio en la Isla Tiburón, en donde viven dedicados a la pesca y a la manufactura de figurillas de palo fierro. Ellos, los pocos que quedan, como otras tantas tribus de indios mexicanos condenados a ser absorbidos por la "civilización" o a desaparecer cuando sincrónicamente, acaban con el palo fierro, base de su economía.

Al otro lado de la península, hacia el oeste y en la inmensidad del océano Pacífico, está Isla Guadalupe. No podía faltar este nombre en una isla mexicana, ella es patrimonio de la humanidad no sólo de México, ya que es el único lugar en el mundo en donde vive el elefante marino, bestia asombrosa con reminiscencias prehistóricas, cuyos machos emiten feroces y roncós sonidos tratando de espantar al intruso que se acerca a su harem aparentando una capacidad de lucha que está muy lejos de tener; criatura enorme, bella dentro de su fealdad, completamente indefensa, que desplaza su gran mole con la mayor rapidez que le permite su torpeza terrestre, ante la menor sospecha de peligro, hacia el mar, origen de su existencia y su única defensa.

Quiero terminar este periplo insular en Bahía Magdalena, una de las bahías naturales más grandes, profundas y mejor protegidas ya

que a unas 9 ó 10 millas del litoral peninsular, una muralla de 3 islas conforman un verdadero mar interior de gran extensión, santuario de la ballena azul que tras un largo viaje desde mares árticos llega a principios de enero a parir en este lugar que su instinto escogió como maternidad.

Observar la naturaleza y a sus criaturas rebasa toda capacidad de asombro y el mejor ejemplo es ver en esta hermosa bahía a los ballenatos nadando al lado de sus enormes madres que orgullosas levantan sus horizontales colas azotándolas contra la tranquila superficie marina, levantando grandes surtidores de la helada agua azul verdosa.



Las islas siempre serán, en la geografía de México, un refugio sin igual de vida animal y vegetal.

La isla situada más al norte es Isla Magdalena, pobremente habitada, pero que hace muchos años albergó una factoría alemana que obtenía colorantes extraídos de un molusco marino abundante en sus inmediaciones. La fábrica desapareció con el advenimiento de las anilinas; de esta isla se extrajo y se trasladó en chalanes la roca que se utilizó para hacer el muelle del Puerto de San Carlos, primer puerto

que se construyó en la era postre-volucionaria por donde se saca la producción agrícola del Valle de Santo Domingo.

La isla situada más al sur tiene un nombre muy apropiado: Isla Creciente, ya que aparece y desaparece según la baja o la plea mar.

La isla Margarita, situada entre las islas Magdalena y Creciente, tiene la forma de un gran cacahuete con longitud de 18 kilómetros y 6 de ancho, en su parte más angosta. Ocupada por el gobierno mexicano durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, ante la creciente ambición norteamericana de poseerse de Bahía Magdalena para alojar su flota del Pacífico, dotada desde un principio de una batería de costa y una pista de aterrizaje, fue un bastión de la soberanía nacional y asiento de la Segunda Zona Naval edificada al socaire de los cerros Los Gemelos que, según reza la leyenda lugareña, fueron refugio de los piratas que asolaron la península.

Isla semidesértica y montañosa con un pequeño oasis, conocido como "El Ranchito", el agua adquiere un valor inusitado, se dota a cada familia diariamente con 200 litros de agua salobre que se utiliza para el baño, arranque, lavado de trastes, etcétera, y 20 litros de agua potable, obtenida por evaporadores, para el consumo humano.

La energía eléctrica motogenerada se suspende a las 20:00 horas. Toda la población se entera cuando hay un parto o una emergencia durante la noche en la enfermería, porque hay que activar los motogeneradores para darla de luz.

En el pueblo naval, a unos 2 kilómetros de la zona, en donde vivían los Infantes de Marina con familia, habitó, prácticamente toda su vida, una mujer que fungía como partera, curandera, casamentera, sobadora, "enderezaba" chamacos que venían mal acomodados, levantaba mulleras, etcétera, toda una

personalidad en Puerto Cortés, bien vista y hasta respetada por todo mundo inclusive por los Comandantes más rigurosos, Doña Juana Angulo quien desde donde esté, seguirá añorando a la Isla Margarita que en su vida fue todo su mundo.

Existió en Alcatraz, a unos 6 kilómetros al norte de Cortés, una empacadora de sardina y macarela. Sus operarios, gente blanca cuyas mujeres preferían el color negro y andaban con la cabeza cubierta, a todas luces de origen europeo, hacían recordar escenas mediterráneas, griegas o sicilianas, poco afectos al baño y en contacto permanente con pescado, despedían un olor característico que se percibía a distancia.

La playa occidental de Margarita, expuesta al mar abierto, daba la apariencia de paisaje de la era cuaternaria por su soledad infinita; restos impresionantes de cadáveres de ballenas, focas, tortugas y troncos de árbol desnudos por la acción de la mar que los arrastró desde lejanas e ignotas tierras, cubiertos por girones de sargazos y algas que parecen haber sido colocados por un imaginativo escenógrafo; la mar revienta con furia contra la rocosa costa en olas de más de 5 metros, produciendo un estruendo estremecedor que se deja escuchar a muchos kilómetros de distancia, todo esto enmarcado en una vorágine de un atardecer del Pacífico, con una explosión de amarillos, anaranjados, rojos, púrpuras y morados en todas sus tonalidades que con embriagadora velocidad dan paso al negro de la noche.

Todo marino tiene, entre otras muchas cualidades y defectos, espíritu aventurero, que queda parcialmente satisfecho cuando conoce a estos connacionales sencillos, recios y tenaces que llevan una vida difícil, en lucha constante con la naturaleza que, así como da, quita, mexicanos que en la medida de sus posibilidades contribuyen, muy lejos de las comodidades y del confort urbano, no sólo al sostén de la patria, sino también a demostrar que ¡LAS ISLAS TAMBIEN SON NUESTRAS!

CONTINGENCIA MARITIMA, UN RETO Y DEBER DE TODOS

Por: Arturo Zarco Magaña *

Flanqueado por dos enormes extensiones acuáticas -el océano Pacífico y el golfo de México-, la naturaleza ha dotado a nuestro país de importantes mantos petrolíferos que han generado en nuestra nación una de las más importantes actividades económicas, de hecho la más trascendente.

Debido a la actividad petrolífera, la nación mexicana ha desarrollado toda una infraestructura submarina que ha generado para los mexicanos una gran fuente de vida. Aunado a esto, nuestra ubicación geográfica ha determinado que seamos participantes de las actividades relacionadas con el tráfico de diversos productos por la vía marítima.

Sin embargo, durante la exploración, explotación o tratamiento de los recursos minerales de los fondos marinos que se llevan a cabo en instalaciones mar adentro, se pueden gestar incidentes que provoquen el derramamiento de hidrocarburos o substancias nocivas que ponen en peligro el ecosistema marino.

Preocupado por salvaguardar y conservar los recursos naturales del ambiente marino -fauna y flora marina-, el gobierno mexicano publicó en el Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1955 el *Convenio Internacional Para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos*. Más adelante, y con el fin de atender los asuntos relacionados con la contaminación del mar, es crea-



Reunidos en el Sector Naval de Ciudad del Carmen, autoridades navales y civiles ultiman detalles para poner en práctica el simulacro de contención de hidrocarburos.

da -el 24 de enero de 1959- en la Secretaría de Marina una Comisión Técnica.

Posteriormente, en 1972, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) -de la cual formaba parte México-, crea el *Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias*.

De esta manera, y ante un contexto nacional e internacional que reclamaba la implantación de medidas adecuadas para evitar daños a los recursos marítimos, el gobierno mexicano acuerda el 24 de agosto de 1978 la creación de la Comisión Intersecretarial de Saneamiento Ambiental, a la que le encargó conocer lo concerniente a la planeación y conducción de la política de saneamiento ambiental, la investigación, estudio, prevención y control de la contaminación, el desarrollo urbano, la conservación del equilibrio ecológico y la restauración y mejoramiento del ambiente. La existencia de ésta, queda avalada por la notificación publicada en el Diario Oficial de la Federación del día 25 de ese mismo mes.

Finalmente, el 15 de abril de 1981, siendo presidente de la República José López Portillo, el Diario Oficial de la Federación publicó *El Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Substancias Nocivas en el Mar*. Este se funda porque consideraron indispensable establecer un programa nacional que estableciera las medidas técnico-sanitarias conducentes a prevenir una intervención adecuada y oportuna para proteger de la contaminación grave al medio marino.

A partir de este momento, *El Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Substancias Nocivas en el Mar* adquiere carácter permanente.

Al frente de este plan, queda designada la Se-

* Agradezco el apoyo brindado por la tripulación de la Patrulla P-07 Tepehuán y del personal del Sector Naval de Cd. del Carmen, Campeche.



Una vez tapiado, el binomio Antares-P24 lleva el hidrocarburo hacia el ECONOPEMEX..

cretaría de Marina-Armada de México, quien es la encargada de coordinar y ejecutar el Plan y es también responsable de las acciones que se tomen para combatir cualquier tipo de contaminación por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en las costas, mar territorial y zona económica exclusiva.

Asimismo, el artículo Quinto del Diario Oficial indica que "La Secretaría de Marina establecerá los mecanismos necesarios para coordinar la colaboración prevista en el Plan a que se refiere este acuerdo de las dependencias y entidades del sector público, así como de organismos Estatales, Municipales y de la población civil en general, de modo que la vigilancia y control de los efectos de la contaminación provocada en derrames contingentes de hidrocarburos o de otras sustancias nocivas vertidas al medio marino, sean más eficaces".

Teniendo todo este marco jurídico y contextual a la zaga, y consciente de la importancia que tiene proteger nuestro ambiente marino, el Alto Mando de la Secretaría de Marina-Armada de México, Almirante José Ramón Lorenzo Franco ha designado que en los diversos puntos de jurisdicción de la institución se lleven a cabo maniobras en las que se pongan en práctica simulacros que tiendan a mejorar la eficiencia y eficacia del Plan.

EL PRIMER PASO

Ante ello, el Comandante del Sector Naval de Ciudad del Carmen, Campeche, Contralmirante Martín Fernández Zetina y el Segundo Comandante, Contralmirante Eduardo Alfonso Lizárraga llevaron

a cabo -de acuerdo con el plan local de contingencia- las gestiones necesarias, para poner en práctica el Plan Nacional de Contingencia en la entidad.

La labor fue difícil, la realización de dichas prácticas había quedado literalmente en el olvido. De esta manera, la primera parte de su misión consistió en "romper la inercia". Para ello, convocó a las autoridades gubernamentales y civiles que debían participar en los operativos.

Así, el Sector Naval emprendió la tarea de incitar y convencer a los diferentes sectores que integran a la población de participar en un operativo que pusiera en práctica los diversos medios que se podrían utilizar en caso de existir una situación de alerta real.

De esta manera, el pasado 24 de abril se reunieron en las instalaciones del Sector representantes de Petróleos Mexicanos (PEMEX); Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP); Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.); Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural (SAGAR); Secretaría de Salud (S.S.A.); Secretaría del Trabajo y Previsión Social (S.T. y P.S.), e industrias privadas, con el fin de poner en marcha el Plan Nacional de Contingencia Ambiental.

En esta reunión, las diversas instituciones, coordinadas por la SEDEMAR, indicaron con qué recursos contaban y de qué manera podían apoyar el operativo. Después de un par de horas de diálogo, la mesa coordinadora dispuso que todo estaba listo para que al siguiente día se efectuara un simulacro de derrame de hidrocarburos.

Así, a la mañana siguiente, la Secretaría de Marina a través del Sector Naval de Ciudad del Carmen puso en marcha el Plan de Contingencia.

RESPUESTA LOGÍSTICA AL DERRAME

Aún no se asomaba el alba, cuando el Comandante del Sector Naval de Ciudad del Carmen, Campeche, Contralmirante Martín Fernández Zetina recibió un mensaje telefónico de la Coordinación Técnica Operativa (CTO) de Petróleos Mexicanos, en que se le informaba que a ocho millas al norte de Xicalango se había registrado un incidente de derrame de hidrocarburo.

En ese momento, la llamada era de aviso. Sin embargo, sólo pasaron unos minutos cuando el Comandante del Sector recibía otra llamada, en la que la CTO de PEMEX indicaba que la barcaza "Juárez" que se encontraba en el lugar de los hechos, había reportado a control marino su incapacidad para combatir y controlar el derrame, el cual había sido producido por causa accidental, al ser dañado el oleoducto de 36" de diámetro Nohoch-A que va a Dos Bocas, Tabasco.

Ante ello, el coordinador local del Plan de Contingencia, Comandante del Sector Naval, Contralmirante Martín Fernández Zetina decidió poner en marcha el Plan de Contingencia y estableció comunicación vía telefónica con los integrantes del organismo de contingencia (SEMARNAP, S.C.T., SECUD, Secretaría de Salud, Secretaría del Trabajo y Previsión Social; la paraestatal PEMEX, así como Centros de Investigación y Educativos y Empresas privadas).

Con el fin de resolver la contingencia, la Armada de México, desplegó de inmediato a la zona del siniestro al buque oceanográfico *H-06 Antares*, las patrullas *P-07 Tepehuán* y *P-24 Tolteca*, así como dos lanchas rápidas tipo *Piraña* y PEMEX envió a los buques *ECONOPEMEX* y *Ducker Tide* y la lancha PEMEX 154.

Al arribar las embarcaciones al teatro de operaciones, la mancha de hidrocarburo se encontraba dividida en tres grandes partes y, según especialistas a bordo, cada una de ellas medía 700 metros de largo por 100 de ancho y estimaron que una de ellas impactaría directamente en la playa norte de Isla del Carmen.

Asimismo, determinaron que las condiciones climatológicas eran favorables y, por lo tanto, se podían realizar los operativos de recuperación sin problemas. Así, una vez determinadas las condiciones, el Coordinador en el lugar del incidente, Capitán de Fragata Raúl Jerónimo Ruiz, quien viajaba a bordo de la patrulla *Tepehuán*, inició la movilización de embarcaciones de la Armada de México y PEMEX.

Mientras tanto, y con el objeto de que las maniobras no fueran perturbadas, la capitanía de puerto boletinaba a embarcaciones que se encontraran

en el área, indicándoles que tuvieran precaución y se alejaran, para no entorpecer las acciones.

La primera acción de los buques *H-06 Antares* y *Ducker Tide* fue desplegar sus barreras de contención de hidrocarburos. Para llevar a efecto esta acción, el personal de las embarcaciones -tanto de la Armada como de PEMEX- inició un gran despliegue de maniobras.

Una vez en mar las barreras, uno de sus extremos era sujeto por el carrete del buque, mientras que el otro era tomado por una embarcación menor, la cual remolcaba y le daba dirección a la barrera, debido a su mayor facilidad de maniobra. Así, el operativo daba paso a la conformación del binomio buque-embarcación menor. De esta manera, los binomios *H-06 Antares*-patrulla *P-24 Tolteca* y *Ducker Tide*-lancha PEMEX 154 realizaban la primera formación de líneas de barrera; daba la impresión de estar viendo una "U" gigante.

Esta maniobra permitió cercar la mayor cantidad posible de hidrocarburo derramado deteniendo con ello su esparcimiento. Una vez tapiado el hidrocarburo, se llevó a cabo la acción de barrido. Para efectuar este operativo, el buque *ECONOPEMEX*, situado de frente a los buques, abrió su proa, formando un ángulo de aproximadamente 75 a 90 grados, dando la apariencia de haber sido partido por la mitad.

Una vez abierta la proa, a manera de recipiente, las embarcaciones conducen el hidrocarburo hacia el *ECONOPEMEX*. A medida que ingresa el hidrocarburo a la proa abierta, éste se vierte en el buque. Conforme ingresa el flujo de hidrocarburo-agua, su sistema de recuperación comienza a separar el hidrocarburo, enviándolo a sus barriles, mientras que el agua es devuelta al mar.

Mientras se operaban los equipos en alta mar, se llevaron simultáneamente operaciones en tierra. Al respecto, el Contralmirante Fernández Zetina indicó que las labores deben hacerse al mismo tiempo, ya que "debíamos prever que alguna cantidad de hidrocarburos impactara en la playa, para ello; establecemos grupos de tarea que combatan el derrame en esas áreas"

Así, personal del Sector Naval, apoyado por

estudiantes de las diferentes escuelas de Ciudad del Carmen y personal civil, emprendían labores de recolección con equipos de limpieza y recolección en las playas.

Las unidades de tarea en la playa de la planta de rebombeo de Atasta, playa Xicalango y playa Norte efectuaron recolección y limpieza de hidrocarburos en forma mínima, en virtud de que la mancha del contaminante llegó muy diluida a la costa.

La participación de la población civil fue uno de los aspectos de mayor relevancia en el simulacro, ya que es deber no sólo de la Armada de México y los organismos contemplados por el Plan de Contingencia. Afortunadamente, para el bien de la fauna marina y de la población misma, la participación de la ciudadanía fue calificada por el Comandante del Sector como positiva. Sin embargo, en el simulacro la intervención del gobierno municipal dejó mucho que desear, a lo cual dijo: "Hubo una falla por ahí, en cuestión de la participación del gobierno municipal, no participó en la forma que debía"

De esta manera, a las 19:00 horas concluía el simulacro del *Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburo* y el reporte final indicaba que la abertura en el ducto había sido de "aproximadamente 15 pulgadas de diámetro, habiéndose derramado en promedio 1800 barriles y que se estimaban 25 días para su reparación". Por su parte, las labores de confinamiento, recuperación y limpieza en la mar y en las playas tuvieron como resultado la recolección de un total de 600 barriles. De acuerdo con este simulacro, no se registraron pérdidas humanas ni mayores daños.

Por último, el Contralmirante Zetina apuntó: "Estamos satisfechos con la organización de esta práctica y la participación de todas las dependencias, ya que con ella vamos a obtener mayor capacitación para el personal de la Armada y PEMEX, además de las otras instituciones y creo que esto viene a despertar la conciencia de la población civil."

CONCLUSIONES

El simulacro proporcionó, a las unidades operativas de playa y grupos operativos en la mar, la oportuni-



A través de las paredes de su proa, el ECONOPEMEX realiza el proceso de recuperación de hidrocarburo.

dad de aprender nuevas técnicas y poner en práctica los principios básicos de pericia náutica.

La existencia de un plan debidamente organizado y estructurado facilita las operaciones de respuesta y representa un elemento clave, que permite transformar un eventual desastre en una situación de daños moderados.

El objetivo es estar preparado para responder con rapidez y eficacia a este tipo de contingencias y, por otra parte, lograr la concientización y cooperación de todos, para proteger nuestro medio ambiente marino.

Se comprobó que tener al personal capacitado, equipos y materiales no es suficiente si no se contempla el aspecto de organización que debe existir en todo plan. Sin embargo, debemos recordar que este operativo fue un simulacro y que precisamente su finalidad era la de poner en práctica los diferentes dispositivos con que se cuentan para utilizarlos en una situación real.

Para finalizar, desde un punto de vista evaluatorio, el simulacro fue positivo, ya que se rompió con la inercia de no hacer estas prácticas, y se despertó la conciencia de la población civil, que, en términos generales, respondió con gran presteza. Además el personal de las diversas instituciones tuvo la oportunidad de poner en práctica sus conocimientos teóricos, hecho que los ayudará a resolver una situación real de una forma mucho más satisfactoria, y esto muestra también que la realización de este tipo de operativos debe ser más constante.

Lograr objetivos exige esfuerzos...

¡Aprovecha tu tiempo!

SEGUNDO MAESTRE TIPO 1

EQUIVALENCIA:
CUERPO GENERAL MAQUINAS
MAQUINARIA NAVAL AUXILIAR.

ELIGE LA OPCION QUE CONSIDERES
CORRECTA

- | | |
|---|--|
| <p>1 LAS VALVULAS DE CUELLO VAN INSTALADAS EN LAS ELECTROBOMBAS.
F V</p> <p>3 LAS VALVULAS DE COMPUERTA SON DEL TIPO AUTOMATICA.
F V</p> <p>4 LAS TURBOBOMBAS AUXILIARES SON CONOCIDAS COMO ELECTROBOMBAS.
F V</p> <p>5 EL PROPOSITO DE LAS JUNTAS DE EXPANSION DE MAMPARO SON PARA OBTENER FLEXIBILIDAD.
F V</p> <p>6 LA TURBOBOMBA AUXILIAR REFORZADA DE AGUA DE ALIMENTACION, DESCARGA DIRECTAMENTE AL CONDENSADOR DE VAPOR AUXILIAR.
F V</p> <p>7 EL SISTEMA DE LUBRICACION DE LOS TURBOVENTILADORES DE TIRO FORZADO, ES FORZADA.
F V</p> | <p>8 LAS VALVULAS DE CUELLO DE DOBLE ASIENTO, VAN MONTADOS SOBRE EL MISMO VASTAGO.
F V</p> <p>9 LOS DISCOS CONICOS DE UN PURIFICADOR CENTRIFUGO SIRVEN DE SOBREPESO PARA SU OPERACION.
F V</p> <p>10 LA VELOCIDAD DE ROTACION DE UN PURIFICADOR DE TAZA TUBULAR ES DE 7,200 R.P.M.
F V</p> <p>11 LOS TURBOVENTILADORES DE TIRO FORZADO ASPIRAN AIRE DIRECTAMENTE DE LA CALDERA.
F V</p> <p>12 LA ELECTROBOMBA DE CONDENSADO, SU LINEA DE ASPIRACION DE AGUA ESTA CONECTADO DIRECTAMENTE AL POSETO CALIENTE DEL CONDENSADOR DE VAPOR.
F V</p> <p>13 EN TODAS LAS TURBOBOMBAS AUXILIARES VAN INTEGRADOS LOS GOBERNADORES DE SOBREVOLUCIDAD CON EL FIN DE CONTROLAR EL EXCESO DE REVOLUCIONES.
F V</p> <p>14 EL OBJETIVO PRINCIPAL DE LA EMPAQUETADURA ES PERMITIR SALIDEROS DE AGUA Y VAPOR.
F V</p> |
|---|--|



- 15 LAS TURBOBOMBAS AUXILIARES SU FUENTE DE PODER ES EL VAPOR.
F V
- 16 LOS TURBOVENTILADORES DE TIRO FORZADO SE UTILIZAN PARA MOVER LIQUIDOS VISCOSOS.
F V
- 17 LAS VALVULAS REDUCTORAS POR PRESION NAUTICA ESTAN DISEÑADAS PARA REGULAR FLUIDOS GASEOSOS.
F V
- 18 LAS VALVULAS DE DESAHOGO SIRVEN PARA REGULAR UNA PRESION.
F V
- 19 LOS PURIFICADORES CENTRIFUGOS SON MAQUINAS DE BAJA VELOCIDAD.
F V
- 20 LA FUNCION IDEAL DEL MANOMETRO, ES INDICAR LAS CONDICIONES INMEDIATAS DEL FLUIDO DE LA MAQUINA EN SERVICIO.
F V
- 21 LA FUNCION PRINCIPAL DE UN TACOMETRO ES MEDIR LA PRESION EN LIBRAS POR PULGADAS CUADRADAS.
F V
- 22 LOS TURBOVENTILADORES DE TIRO FORZADO SON APARATOS AUXILIARES.
F V
- 23 LAS JUNTAS DE EXPANSION VAN INSTALADAS EN TUBERIAS DE AGUA FRIA.
F V
- 24 EL PROPOSITO PRINCIPAL DE UN TURBOVENTILADOR DE TIRO FORZADO ES MEJORAR LA CALIDAD DEL VAPOR.
F V
- 25 LAS UNIONES DE EXPANSION DEL TIPO DE FUELLE VAN INSTALADOS EN TUBERIAS PARA ALTAS PRESIONES.
F V
- 26 LOS SERVOMOTORES DE VAPOR CUENTAN CON UN DISPOSITIVO DE FRENO DE :
A) FRICCION
B) AUTOMATICO
C) AIRE
- 27 EL SERVOMOTOR DE VAPOR SIN GOBIERNO A MANO CUENTA CON UN DISPOSITIVO EN LA CAÑA DEL TIMON PARA CASOS DE:
A) ALTAS REVOLUCIONES
B) EMERGENCIA
C) DISPARO
- 28 EL FUNCIONAMIENTO DEL MECANISMO SEGUIDOR VUELVE AL PUNTO MEDIO PERMITIENDO EL CIERRE DE LA:
A) CARGA
B) MAQUINA
C) VALVULA
- 29 LA MAQUINILLA DEL TIMON SE CONTROLA DESDE EL PUENTE POR MEDIO DE UN:
A) CILINDRO
B) TELEMOTOR
C) PILOTO
- 30 EL MECANISMO DE CONTROL DE UN TELEMOTOR CONSTA DE UN:
A) EJE VERTICAL
B) EJE HORIZONTAL
C) EJE INCLINADO
- 31 EL EMBRAGUE DEL GOBIERNO A MANO O DEL SERVOMOTOR SE EXPANDE POR MEDIO DE UN VOLANTE QUE MUEVE UN:
A) SINFIN

- B) DIAFRAGMA
C) VASTAGO
- 32 LAS MAQUINILLAS DE CUBIERTA O CHIGRES SE USAN PRINCIPALMENTE PARA LA MANIPULACION DE LAS:
- A) CARGAS
B) TRASLADOS
C) BODEGAS
- 33 LAS MAQUINILLAS O CHIGRES SE UTILIZAN PARA LA MANIPULACION DE LA CARGA CON CAPACIDADES:
- A) EXACTAS
B) VARIABLES
C) LIGERAS
- 34 EL OBJETO PRINCIPAL DEL MOLINETE DE UN BUQUE ES EL DE LEVAR LAS:
- A) ANCLAS
B) BOLLAS
C) PLUMAS
- 35 EL SERVOMOTOR HIDRAULICO DE VAPOR CONSTA DE EMBOLOS BUSO DE SIMPLE EFECTO QUE TRABAJAN CON ACEITE A:
- A) GRAVEDAD
B) GOTEO
C) PRESION
- 36 LOS COLADORES DE ACEITE GENERALMENTE SE INSTALAN EN LA TUBERIA DE ALIMENTACION A LA BOMBA EN LA PARTE DE:
- A) ASPIRACION
B) LOS COJINETES
C) ENGRANES
- 37 AL PURIFICADOR UN ACEITE LUBRICANTE SE LE APLICA CALOR PARA OBTENER UNA TEMPERATURA DE:
- A) 200 GRADOS F.
- B) 180 GRADOS F.
C) 300 GRADOS F.
- 38 LOS PURIFICADORES DE ACEITE CENTRIFUGA TRABAJAN:
- A) 10,000 R.P.M.
B) 5000 R.P.M.
C) 3000 R.P.M.
- 39 LOS PURIFICADORES CENTRIFUGOS DE ACEITE LUBRICANTE CUENTAN CON UNA SERIE DE:
- A) ASIENTOS
B) DISCOS
C) MOTORES
- 40 LOS PURIFICADORES DE ACEITE CENTRIFUGOS, PARA SU CORRECTA OPERACION REQUIEREN DE UN CEBADO DE:
- A) AGUA
B) AIRE
C) VACIO
- 41 LA FUNCION PRINCIPAL DE UN ACEITE LUBRICANTE ES EVITAR EL:
- A) DESGASTE
B) PESO
C) RUIDO
- 42 LOS GOBERNADORES DE SOBREVOLOCIDAD DE UN MOTOR DE COMBUSTION INTERNA SIRVEN PARA:
- A) EVITAR VIBRACION
B) EVITAR EL ESCAPE
C) CONTROL DE VELOCIDAD
- 43 LOS GOBERNADORES DE SOBREVOLOCIDAD DE CONTRAPESO APROVECHAN LA FUERZA:
- A) MECANICA
B) CENTRIFUGA
C) HIDRAULICA

- 44 LOS PIROMETROS SON APARATOS DE MEDICION PARA:
- A) PRESION
 - B) ALTA TEMPERATURA
 - C) ALTAS VELOCIDADES
- 45 LOS BACUOMETROS SON APARATOS DE MEDICION PARA INDICAR:
- A) VACIO
 - B) TEMPERATURA
 - C) PRESION
- 46 LOS DISPOSITIVOS DE SOBREVOLUCIDAD DE UN TURBOGENERADOR AUXILIAR ES CON EL FIN DE PROTEGERLO DE:
- A) BAJAS TEMPERATURAS
 - B) EXCESO DE REVOLUCIONES
 - C) DE CARBONILLA
- 47 LA CAJA DE VALVULA DE LA BOMBA ALTERNATIVA DE ALTA PRESION SON DEL TIPO DE:
- A) GOMA
 - B) METALICAS
 - C) VAQUELITA
- 48 LA BOMBA DE ACEITE DEL TURBOGENERADOR AUXILIAR ES DEL TIPO DE:
- A) ENGRANES
 - B) IMPELENTE
 - C) HELICE
- 49 LA PRESION DE ADMISION DE VAPOR A LAS TOBERAS DEL TURBOGENERADOR AUXILIAR ES DE:
- A) 500 LBS/PULG. CUADRADAS
 - B) 700 LBS/PULG. CUADRADAS
 - C) 200 LBS/PULG. CUADRADAS



La *Revista*
Secretaría
de Marina es para todos.

Se invita a todo el personal de esta Secretaría a colaborar con artículos, anécdotas, etcétera para nuestra revista.

La erección del municipio de José Azueta

Por: J. Bustos A.

MEMORIA:

El 23 de diciembre de 1953 apareció publicado en el Diario Oficial del Estado de Guerrero el decreto por el cual, con fecha uno de enero de 1954, se erige el municipio de José Azueta, con cabecera en Zihuatanejo.

En el propio decreto se indica que para efectos de funcionamiento legal, el H. Congreso del Estado, nombra un Consejo Municipal que duraría un año y que oportunamente, tendría la obligación de convocar a elecciones para elegir el ayuntamiento constitucional correspondiente.

Lo anterior tuvo para Zihuatanejo, un valor social relevante, pues habiendo sido este lugar una comisaría del municipio de La Unión, sus limitaciones para el desarrollo como población portañera eran muchas.

En efecto, el día uno de enero de 1954 el gobernador de Guerrero, Alejandro Gómez Maganda arribó a Zihuatanejo para dar posesión, como presidente del Consejo Municipal al señor Darío E. Galeana Farfán y a sus seguidores.

Es interesante saber que durante la gestión del licenciado Gómez Maganda y a su propuesta, al H. Congreso Local y aprobarla, el propio gobernador estimó necesario dar un nombre al naci-

te municipio, y por tal motivo, se estimaron algunos considerandos respecto a dicha denominación.

Entre ellos se anotan los siguientes:

- Que el nombre correspondiera a un personaje de la historia de México.
- Que preferentemente se tratará de un guerrerense.
- Que en igualdad de circunstancias, su edad fuera temprana en ocasión de su reconocimiento como prócer nacional.
- Que además, el nombre correspondiera al de un marino.

Así se seleccionó el nombre del Teniente José Azueta Abad para dárselo a este nuevo municipio.

El ciudadano Alejandro Gómez Maganda, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Guerrero, a los habitantes del mismo hace saber:

Que por la Secretaría del H. Congreso Local, se me ha comunicado lo siguiente:

En el decreto se especifica únicamente: Municipio de José Azueta.

El H. XL Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Guerrero, en nombre del pueblo que representa, y

Considerando Primero.- Que el puerto de Zihuatanejo del Municipio de La Unión y Distrito de Montes de Oca, ha alcanzado gran desenvolvimiento económico y manifiesta gran porvenir turístico y es lugar donde concurren por necesidades comerciales y agrícolas de la región, los habitantes de un gran número de comunidades.



Considerando Segundo.- Que el puerto de Zihuatanejo está considerado en el programa del C. Presidente de la República, don Adolfo Ruíz Cortines en su plan *Marcha Hacia el Mar*, que vendrá

a transformarlo en un centro turístico de gran significación y por lo tanto corresponde a la Entidad cooperar en su transformación política.

Considerando Tercero.- Que Zihuatanejo cuenta con más de 1,500 habitantes y además con un gran número de poblados y rancherías que en la práctica reconocen su jurisdicción política, con la circunstancia de que éstas se encuentran retiradas de su actual cabecera municipal que es La Unión.

Considerando Cuarto.- Que en Zihuatanejo es urgente realizar algunas obras materiales, careciéndose de la capacidad legal para contratar con las instituciones correspondientes los créditos que las sufraguen.

Considerando Quinto.- Que el Estado tiene una deuda de gratitud insatisfecha con uno de sus más jóvenes valores, nativo del puerto de Acapulco, que llegó en forma heroica al sacrificio de su vida en defensa de la Patria, muriendo el 10 de mayo de 1914 durante la batalla por el Puerto de Veracruz, siendo su nombre José Azueta y ostentando el grado de Teniente de las Fuerzas Navales al servicio de la Nación.

Considerando Sexto.- Que la administración actual emanada de la voluntad soberana del pueblo de Guerrero e intérprete fiel de sus aspiraciones debe saldar esa deuda honrando su ilustre memoria.

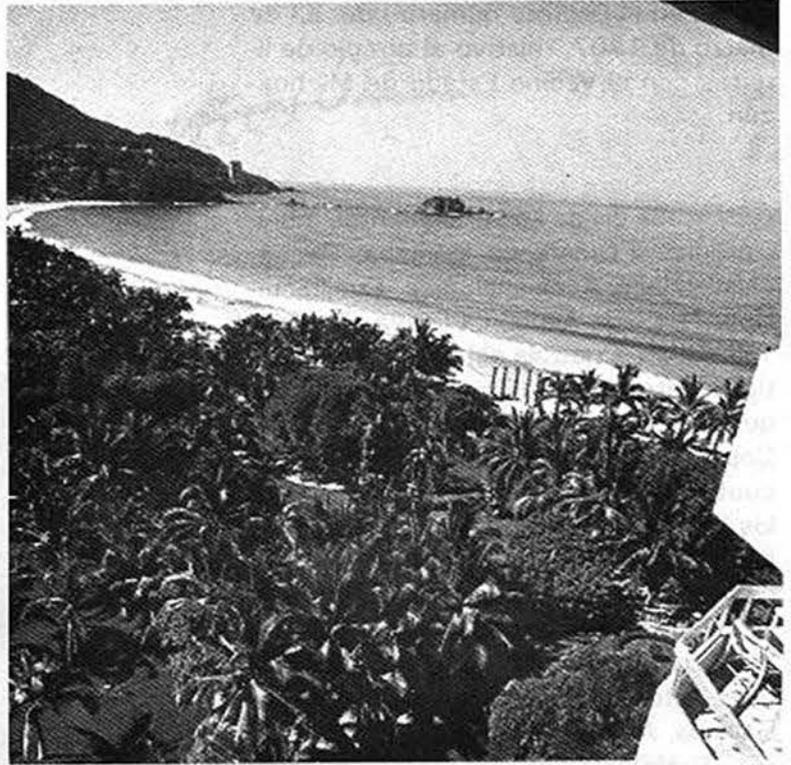
Considerando Séptimo.- Que es deseo expreso de los habitantes de Zihuatanejo, así como de los pueblos circunvecinos, el de constituirse en un nuevo municipio y que precisamente en el reconocimiento bien meditado de que no solamente se han reunido los requisitos de unión material, sino que además en el orden moral, esos pueblos tienen la capacidad para ser erigidos en municipio.

Considerando Octavo.- Que independientemente de las consideraciones anteriores, no se lesionan además, los intereses económicos, geográficos, estadísticos, políticos, etc., del Municipio de La Unión.

Considerando Noveno.- Que la erección de un nuevo municipio entraña una reforma a la Constitución Política del Estado, desde el momento que implica una modificación al texto del artículo 20 que es el precepto donde se enumeran los municipios en que se divide.

Considerando Décimo.- Que como tal reforma requiere, para quedar incorporada a la Constitución que, como lo ordena el artículo 112 de la misma, la apruebe el Congreso del Estado y la mayoría de los Ayuntamientos, y por lo mismo, sólo puede derivar de una decisión en tal sentido del órgano integrado por la asociación, en forma sucesiva, de este congreso y de los ayuntamientos.

Considerando Décimo Primero.- Que fue enviado a los ayuntamientos del Estado el expediente que contiene la reforma proyectada y la mayoría ha expresado ya su conformidad, estando por lo tanto satisfechos los requisitos Constitucionales, el H. XL Congreso del Estado ha tenido a bien expedir el siguiente



Decreto Número 50

Artículo único.- Se reforma el artículo 20 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Guerrero para quedar en los siguientes términos:

Artículo 20.- El territorio del Estado comprende el que le señaló la Ley de su creación con la modificación con-



NO AHONDES, PATINA

Sé buena,
no sondes mi calma;
también el alma, como la arena,
es un poco de playa junto al mar...

Pues que lo sabes
revolotea como las aves,
fija tu tienda sin hundirla mucho
mientras el mar dentro del alma escucho...

Nieve en primavera,
nieve en la ribera
íntima del mar.
Lluvia suave, leve,
¡qué encanto de nieve
para patinar!

Divina,
no ahondes, patina.

Patinando todo se convierte
en vuelos:
los mares, los cielos,
la vida, la muerte.

¿Recuerdas las mágicas
pausas, las trágicas
notas del mar?

¡Un manto de armiño
lo ha hecho callar!
Callar como a un niño
después de llorar.

Una mano de armiño
para patinar.

Divina,
no ahondes, patina.

¿Mirando nevar
querrías soñar
orillas del mar?

La barca dorada,
los remos de fuego,
la isla soñada
donde iremos luego.

Por: Alvaro Armando Vasseur
(Uruguayo, 1878)



El documento más antiguo conocido en relación con el uso de banderas marítimas es una orden promulgada en 1277 y en virtud de la cual todos los buques ingleses que salían hacia Flandes debían izar una con las armas reales.

En 1606, apareció la primera bandera de la Unión, y que llegaría a convertirse en la bandera británica definitiva. Los buques ingleses y escoceses la largaban en el tope del palo mayor; al mismo tiempo, los primeros llevaban también una bandera blanca con la cruz de san Jorge en rojo en el palo trinquete, y los segundos la bandera de san Andrés, de fondo azul y con una aspa o cruz en diagonal.



Banderas de almirante de 1596: a la izquierda, la de almirantes de la flota, a la derecha, la de contralmirante del tercer escuadrón.



La bandera de la Unión o Union Jack, izada en el torrito de un navío de guerra.



Gallardete de comodoro.



Gallardetes de tope de palo: a la izquierda, el gallardete común o de la Unión (1661-1864), a la derecha, el gallardete de comisión.



Vaina de lona donde se introduce el palo asta.



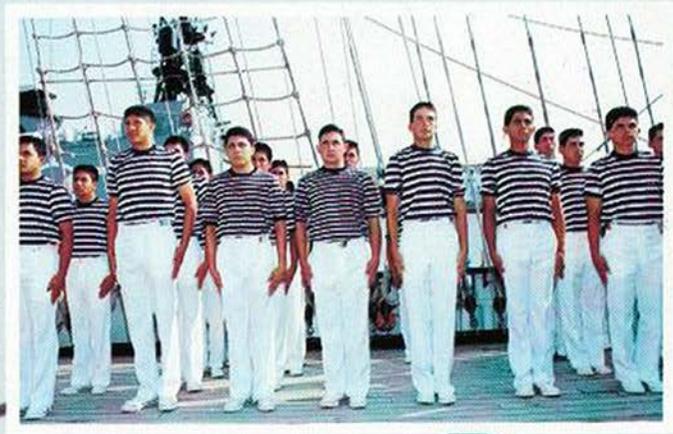
Cubo culebrado alrededor del asta.



Con rabiza y cazonete.



Ganchos Ingfield.





BALTICO 96

Del 23 de abril al 30 de octubre de este año, 1996, 51 cadetes del quinto año de la carrera de cuerpo general (Ingeniero en Ciencias Navales) de la heroica Escuela Naval, participarán en la travesía denominada "Báltico 96", a bordo del Buque Escuela Veleró Cuauhtémoc.

Como parte de un intercambio académico con otras armadas extranjeras, en esta ocasión intervendrán en la travesía un guardiamarina de la República Federal de Alemania, uno de España, uno de Uruguay, uno de Venezuela, cuatro Alféreces de Navío de Guatemala y cuatro subtenientes de la Defensa Nacional de nuestro país.

El objetivo del viaje, según declaración del comandante del Buque Escuela Veleró Cuauhtémoc, Capitán de Navío Joaquín Zetina Angulo, consiste en que "el personal de cadetes del último semestre de la Escuela Naval efectúe el Curso de Navegación a Vela a bordo del buque", así como "exaltar el espíritu marinero de los futuros oficiales de la Armada de México y con el juramento de brindar hasta su último esfuerzo para hacer de él una digna cuna donde pueda continuar fortaleciendo las mentes y espíritus de aquellos que se embarquen en su seno persiguiendo el objetivo de instruirse para servir mejor a su patria...".

El crucero "Báltico 96" constará de este itinerario:

Acapulco (zarpe), México-Balboa, Panamá-New York, USA-Portsmouth, Inglaterra-Rostok, Alemania-San Petersburgo, Rusia-Manehamm, Finlandia-Turku, Finlandia-Copenague, Dinamarca-Kaliningrado, Rusia-Lisboa, Portugal-Las Palmas Gran Canaria, España-La Guaira, Venezuela-Balboa, Panamá-Acapulco, México, completando un total de 18,699 millas náuticas, durante 6 meses y siete días.

Después de trece años de navegación por los mares del mundo, enarbolando orgullosamente el pabellón mexicano, el también llamado, "Embajador y Caballero de los Mares" transmitirá a los países que visite un mensaje de amistad y buena voluntad del pueblo y gobierno mexicanos, valiéndose para ello de los eternos embajadores de México: los marinos de su Armada.

