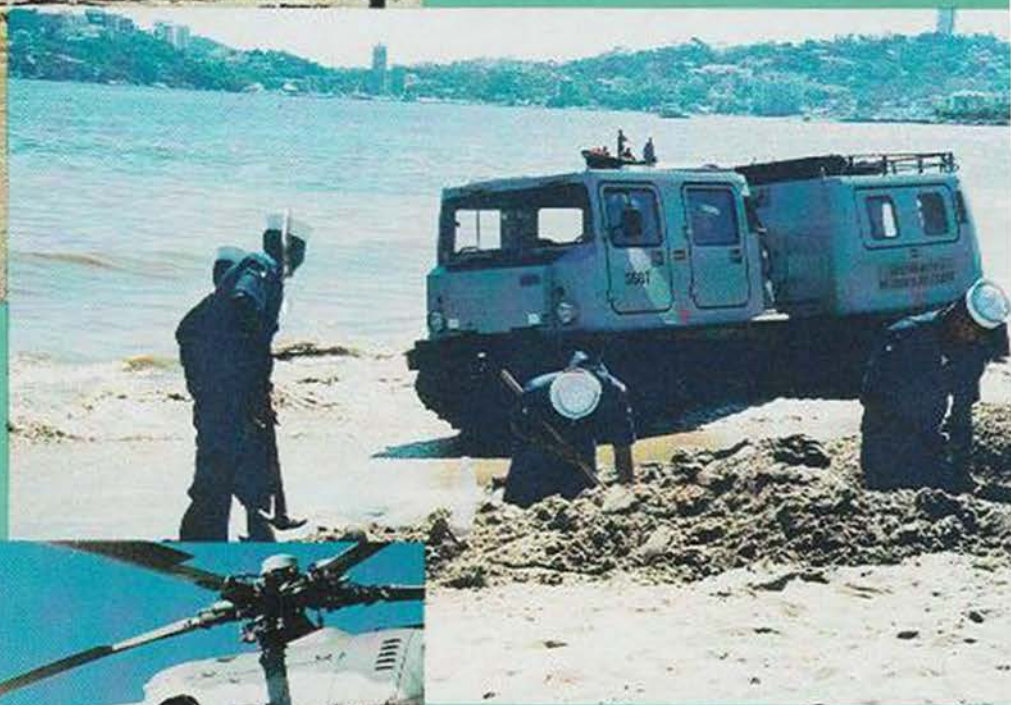


Revista Secretaría

AÑO 17/ EPOCA VI / NUM. 117 / NOVIEMBRE 1997

de Marina Armada de México



REVOLUCION

La revolución de razas sorprendió a la América cuando señoreaba en sus dominios, llegó con el descubrimiento que hicieron marinos europeos de estas tierras prodigiosas, rompiendo el equilibrio de esa hora.

Revolución de razas, mezcla huraña, sacramentos vertidos, a sangre y fuego, sobre la raza americana, quien soportó la afrenta estoicamente.

Agresiva lesión la del extraño, que no reconoció supremacía, rodaron las cabezas, cuerpos, almas, implantando su cruel soberanía.

Revolución de ideas y de credos, lo blanco de su organización se volvió negro, la religión cambió de rumbo en dura prueba. Los ídolos de barro fueros derrumbados, sanguinario proceder dejó su huella en la revolución de razas que aun duele.

Los Dioses del Averno se eligieron en combatientes de uno y otro lado, por eso el caos se convirtió en guerra, eterna revolución por estas tierras, que perdieron su pureza e inocencia, inmolando a sus Dioses, a su recia cultura, a su soberanía de dueños absolutos de estos cielos eternos que por derecho les siguen perteneciendo.

Con el tiempo se fueron los dolores, se olvidaron oprobios, sinsabores y la tierra floreció año con año, olvidando lo duro del sendero aprendió a vivir la doble vida, la mezcla del encuentro concebido, que se llama hoy en día mestizaje.

En esa revolución de ideas mezcladas, destacó una mujer revolucionaria, que contra todo lo establecido, marcó el rumbo de la mujer con más conciencia, en ese tiempo en que las mujeres se preparaban para el matrimonio, en la excelencia de la Corte Virreinal, o simplemente en la nobleza de la estirpe española, o bien en la clase popular. Ninguna mujer osaba ser sabihonda, la intervención de las mujeres llegaba hasta donde los hombres permitían.

Pero sucedió que Juana de Asbaje, noble de nacimiento, se inquietó por aprender más de lo debido, sostenía polémicas con grandes personajes de la Corte, de la Milicia y de la Iglesia.

Fue enviada al Convento de las Carmelitas Descalzas, después ella pidió ir con las Jerónimas, donde en la soledad de su claustro, poseyó una extensa cultura, en las artes del buen decir y escribir, amén de todas las ciencias a su alcance.



SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

PRESENTACION

LA VIDA ES LO MÁS PRECIADO QUE UNA PERSONA POSEE, ES POR ESO QUE, AL EFECTUAR OPERACIONES DE BÚSQUEDA, RESCATE Y SALVAMENTO EN LA MAR, LA SECRETARÍA DE MARINA-ARMADA DE MÉXICO, CUMPLE CON UNO DE SUS OBJETIVOS PRIMORDIALES SALVAGUARDAR LA VIDA HUMANA EN LA MAR.

EN NUESTRO PAÍS, UN GRAN NÚMERO DE PERSONAS SE DEDICAN A LA PESCA, ESTOS MARINOS, AL IGUAL QUE NOSOTROS —MARINOS DE PROFESIÓN— CONSTANTEMENTE ENFRENTAN LAS DIFICULTADES ORIGINADAS POR FENÓMENOS NATURALES Y QUE EN MUCHAS OCASIONES LOS LLEVAN A NAUFRAGIOS EN ALTA MAR Y DONDE LA AYUDA OPORTUNA REPRESENTA EN MUCHAS OCASIONES LA DIFERENCIA ENTRE VIVIR O MORIR.

PARA LA ARMADA DE MÉXICO, ES UN ORGULLO PODER COOPERAR EN ACTIVIDADES DE RESCATE DE NAUFRAGOS Y AÚN MÁS, CUANDO ÉSTA SE REALIZA CON ÉXITO; PARA ELLO NUESTRA INSTITUCIÓN ESTÁ ORGANIZADA, DE TAL MANERA QUE PUEDE ACTUAR EN CUESTIÓN DE MINUTOS PARA AUXILIAR A LA POBLACIÓN CIVIL QUE ASÍ LO REQUIERA EN CASOS Y ZONAS DE DESASTRE.

PARA CUMPLIR CON ESTA LOABLE MISIÓN, EL ALTO MANDO DE NUESTRA INSTITUCIÓN, CREA NUEVOS ESTABLECIMIENTOS NAVALES Y NO DUDA EN PONER A DISPOSICIÓN, TANTO UNIDADES DE SUPERFICIE COMO AERONAVALES DEBIDAMENTE COORDINADAS, PARA EL BIEN DE LA PATRIA Y DE NUESTROS COMPATRIOTAS.



CONTENIDO

- **PRESENTACION** 1
- **DIRECTORIO** 2
- **NOTICIAS NAVALES** 3
Información del ámbito naval
- **APOYO A LA POBLACION CIVIL** 7
Un rescate en alta mar
Por: *Capitán de Fragata C. G.*
Leandro Guillermo GONZALEZ RIVERO
- **PERSONAL NAVAL** 12
Nuevas Asignaciones
- **HISTORIA Y CULTURA NAVAL** 13
Breve ensayo histórico sobre la evolución de la
Secretaría de Marina (1821-1850)
-Segunda parte-
Por: *Contralmirante J. N. L. D.*
Renato de la J. BERMUDEZ F.
- **CONSTRUCCIONES NAVALES** 16
Unidades habitacionales de la Armada de México
- **SUPLEMENTO** 18
Adquisición de un buque de guerra
-Primera parte-
Por: *Dirección General de Construcción
y Mantenimiento Naval*
- **REMEMBRANZAS** 21
La aviación mexicana durante la revolución
-Primera parte -
Por: *Teniente de Corbeta S.D.N. Prof.*
Leticia RIVERA CABRIELES
- **EN LA MAR** 23
Movimiento de Unidades

Portada: Aplicación del Plan de Auxilio a la Población Civil SM-AM'97
en los estados de Oaxaca y Guerrero

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*
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
- Almirante C.G. DEM*
Miguel Angel Núñez Ehuán
Jefe del Estado Mayor General
de la Armada
- Almirante C.G. DEM*
Victoriano Rodríguez Avila
Inspector y Contralor General de Marina
- Contralmirante AN. PA. DEM*
Ernesto Camargo Suárez
Subjefe Operativo del Estado Mayor
General de la Armada
- Capitán de Fragata C.G. DEM*
René White Herrera
Jefe de la Subsección de
Inteligencia de la Sección Segunda
del Estado Mayor General
- Capitán de Fragata C.G. DEM*
Jorge Antonio Velasco Caballero
Jefe de la Unidad
de Comunicación Social
- SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES**
Antonio Rosas Coria
COORDINACION EDITORIAL
Guadalupe Cárdenas Noble
REDACCION
David Agustiniño L., Flor del A. Morales C.,
Wilbert J. Vargas S., Popocatepetl Rios L.
CONTROL DE DATOS
Rocio Curiel Lugo
DISEÑO Y PRODUCCION EDITORIAL
Carmen Martínez O., Beatriz Pérez P.,
Marcó A. Vega H., Pedro Luna T.
FOTOGRAFIA
Joel Sosa Benito
Joaquín Miranda F., Alejandro L. Huerta.

Revista
Secretaría
de Marina
Armada de México

AÑO 17/ EPOCA VI / NUM. 117
NOVIEMBRE 1997

Información del ámbito naval

CONFERENCIA DE MEDICOS NAVALES



Durante la conferencia, el doctor Biagi proporcionó datos exactos sobre la fiebre hemorrágica del Ebola.

El pasado 23 de octubre de 1997, en el **Club Naval Norte** se llevó a cabo la conferencia *Fiebre Hemorrágica del Ebola*, impartida por el doctor Francisco Biagi Filizola.

El doctor Biagi Filizola, dio inicio a la conferencia proporcionando datos sobre la *Fiebre Hemorrágica de Ebola*; indicando que este mal se originó en 1928, en África occidental y se le da este nombre por ser el río Ebola su principal fuente de contagio.

El primer caso que se tiene registrado, tuvo lugar en Kivu, provincia de Zaire oriental y en la actualidad esta enfermedad es considerada letal. Sus principales causas de contagio pueden ser: la sangre y los fluidos seminales, sus primeras reacciones se manifiestan a través de fiebres altas y tos.

Desde el punto de vista del doctor Biagi, la única forma de evitar el contagio es informar a la población del riesgo, además de adiestrar a los

médicos en el tratamiento de pacientes infectados.

De igual manera se dieron algunas recomendaciones a los marineros que trabajan en puertos, pues en caso de que lleguen a encontrar personas infectadas deben reportarlas para ser tratadas inmediatamente y de esta manera evitar el contagio.

Al finalizar la conferencia el Presidente del Colegio de Médicos

4

Navales, Contralmirante Ret. S.N. M.C. Manuel Mondragón y Kalb, felicitó al doctor Biagi Filizola por transmitir sus amplios conocimientos al personal de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, muy

en especial a los Cadetes de la **Escuela Médico Naval**.

Durante este acto fueron reconocidos como miembros honorarios

por su labor médico-humanitaria los doctores: Manuel Jiménez Shejab, Joaquín Pichardo García, Armando Hernández Nieto y Damián Comejo Velázquez.

La mesa directiva del Colegio de Médicos Navales agradeció al doctor Biagi el compartir sus conocimientos con el personal de la Secretaría de Marina-Armada de México.



CLAUSURA DEL CURSO BASICO DE ADIESTRAMIENTO 1997

El 29 de octubre de 1997, se dio por concluido el *Curso Básico de Adiestramiento* para Cadetes y Alumnos de reciente ingreso a las escuelas del sistema educativo naval.

Este curso tiene como objetivo que los alumnos logren asimilar los conceptos de honor, deber, lealtad y espíritu de justicia, para alcanzar así el éxito en las tareas y exigencias que el servicio naval requiere.

El Almirante Ingeniero Mecánico Naval Vicente Nicolás López Uruñuela, Director General de Edu-

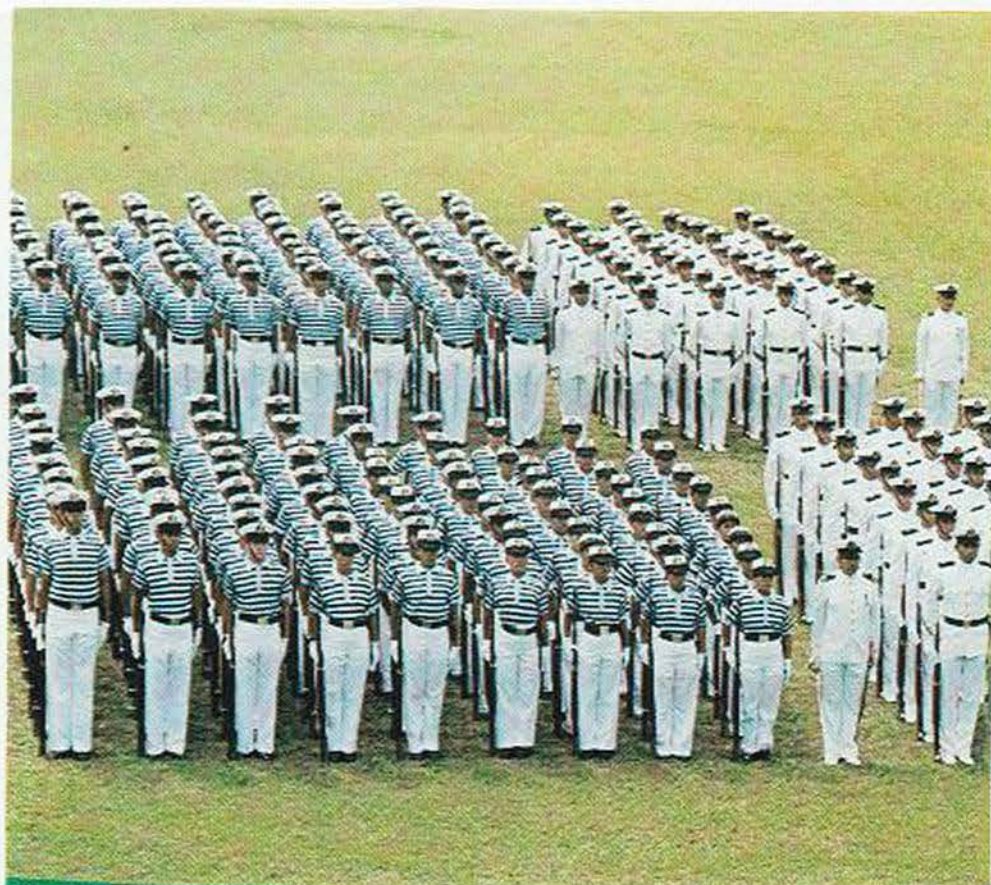
cación Naval, pronunció el discurso oficial al dirigirse a los 494 estudiantes (403 hombres y 91 mujeres) de la **Heroica Escuela Naval Militar, Escuela Médico Naval** y Alumnos

de las **Escuelas Navales de Enfermería, Mecánica de Aviación, Intendencia y de Maquinaria**, que terminaron satisfactoriamente el curso y les dijo:

A partir de este momento todos ustedes honrarán a su patria para cumplir con la palabra empeñada. Este es el imperativo de conducta que la nación reclama a quienes tienen la noble misión de velar por su soberanía. Tienen el compromiso de prepararse para servir a México con intachable honestidad y con estricta responsabilidad.

Por su parte, el Cadete de la **Escuela Médico Naval**, José Jesús Vázquez Benítez, a nombre de sus compañeros, señaló:

... al haber terminado el Curso de Adiestramiento Básico con éxito y satisfacción para todos, logramos concientizarnos de la responsabilidad que atañe el haber escogido el servicio a la patria a través de la Armada de México, con el gran honor de pertenecer a una institución que salvaguarda la lealtad y el amor a los valores nacionales.



Alcanzar el éxito en las tareas y exigencias que el servicio naval requiere, es el principal objetivo de este curso.



El Almirante C.G. DEM. Gustavo Orozco Peralta, durante la clausura del Curso de Adiestramiento Básico.

La ceremonia fue presidida por el Almirante Cuerpo General Diplomado de Estado Mayor Gustavo Orozco Peralta, Comandante de la I Región y III Zona Naval Militar y representante en esta ocasión del Alto Mando de la Armada de México, acompañado por el Almirante Ingeniero Mecánico Naval Vicente Nicolás López Uruñuela, Director General de Educación Naval, Almirante Ingeniero Mecánico Naval Saúl Rosas Morales, Inspector de Máquinas de la III Zona Naval Militar y el Vicealmirante Cuerpo General Diplomado de Estado Mayor Benjamín Macías Galván, Director de la Heroica Escuela Naval Militar, así como invitados civiles y autoridades navales y militares del estado de Veracruz.



Cumplir con la palabra empeñada, es el imperativo de conducta que la nación reclama a quienes tienen la noble misión de velar por su soberanía.

CREACION DE SUBSECTORES NAVALES

El pasado 1 de octubre de 1997, por acuerdo del Almirante Secretario de Marina José Ramón Lorenzo Franco, se crearon los **Subsectores Navales de San Felipe, B.C.**, y los **Cabos, B.C.S.**, con el fin de extender la jurisdicción naval militar de la **Secretaría de Marina-Armada de México**.

La existencia de los Subsectores Navales se fundamenta en el Artículo 31 de la Ley Orgánica en vigor que dice: "Los Subsectores son

áreas geográficas en las que existen Fuerzas, Unidades y Establecimientos navales. Están al mando de un Comandante de la categoría de Capitán del Cuerpo General".

El **Subsector Naval de San Felipe, B.C.**, depende del mando territorial de la **II Zona Naval Militar** y tiene jurisdicción sobre la costa este de la península de Baja California entre el paralelo 28 y la desembocadura del río Colorado en su parte navegable.

Por su parte, el **Subsector Naval de los Cabos, B.C.S.**, depende de la **IV Zona Naval Militar** y cuenta con una jurisdicción entre el paralelo 24-15 norte en Boca Flor de Malva en el lado oeste de la península de Baja California y San José del Cabo en la parte sur de la misma.

Quedando como Comandantes los ciudadanos Capitanes de Navío Cuerpo General Feliciano Martínez Linos y Ezequiel Ramiro Bordonave, respectivamente.

INICIO DE CURSOS EN LA ESCUELA DE INFANTERIA DE MARINA

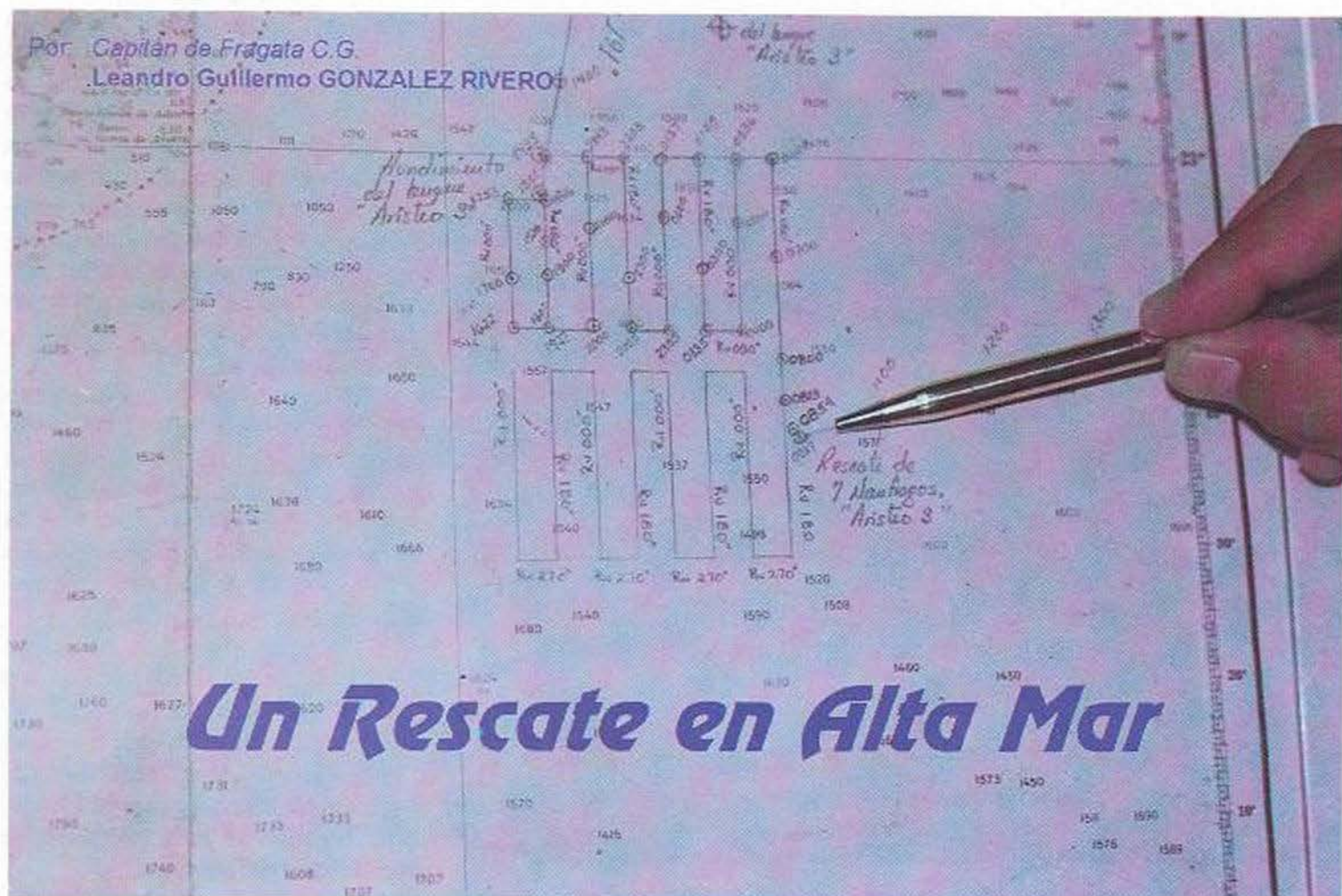
El 1 de noviembre de 1997 dieron inicio los cursos en la **Escuela de Infantería de Marina**, de acuerdo a lo establecido por el Alto Mando el pasado 1 de mayo del año en curso.

La creación de la **Escuela de Infantería de Marina**, se encuentra dentro del programa de actualización

de la **Armada de México**, asimismo para dar cumplimiento con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La **Escuela de Infantería de Marina**, bajo la dirección del Capitán de Navío de Infantería de Marina

Diplomado de Estado Mayor Tito Salazar Yáñez, utilizará momentáneamente las instalaciones de la **Heroica Escuela Naval Militar** con sede en Antón Lizardo, Veracruz, para capacitar durante ocho meses a 22 Oficiales del Cuerpo General y proporcionarles un adiestramiento individual y colectivo. ⚓



El esquema del patrón de búsqueda utilizado por el cañonero C-78 Zamora.

En un punto intermedio del sur del Golfo de California, entre San José del Cabo y Mazatlán, Sinaloa, en la situación geográfica latitud $23^{\circ} 10.0'$ norte y longitud $108^{\circ} 38.0'$ oeste, a las 17:40 horas del 13 de octubre de 1997, el barco camaronero de nombre *Aristeo S* comenzaba a hundirse, escorándose por estribor, luego de que una ola lo atravesó y lo inundó.

La nave camaronera navegaba a toda máquina desde aquella misma mañana del día que salió del puerto de San José del Cabo rumbo a Mazatlán. Los vientos que entonces soplaban del noreste frente a la costa occidental de Baja California Sur alcanzaron al mediodía una velocidad de entre los 10 a 20 nudos, levantando olas de 3 a 6 pies. El cielo iba de medio nublado a des-

pejado. No existe, pues, en esta zona marítima donde abunda el crustáceo, peligro de navegar. Los remanentes del huracán "Olaf" se encontraban muy lejos, en el norte del estado de Jalisco.

Antes de las 17:00 horas, conforme el camaronero avanzaba, la marejada había comenzado a elevar sus ondas. Ante esta sensación, el patrón de la embarcación, Evaristo Cruz Lamas ordenó a su motorista Ramón Rodríguez Isebis, disminuir el andar de la máquina, a tres cuartos de velocidad. Se maniobró luego para empapar el buque con respecto al oleaje, que ya apretaba más. De pronto apareció aquella ola, bariendo casi todo el equipo de pesca, que cayó al mar, y todo se llenó de agua a bordo, colgando algunos chinchorros por la banda de estribor.

Eran las 17:30 horas, mientras los pescadores intentaban quitar los chinchorros y el equipo para adrizar el barco, lo que no fue posible lograr por la llegada de otra ola que ocasionó una mayor escora y el motor se apagó. La embarcación hacía agua; una vía no detectada impedía taponarla y achicar. Se procedió a arriar el bote de salvamento y dar llamada de auxilio a dos buques camaroneros, sin precisar a que distancia estos se hallaban, indicando su posición e informando que era todo lo que podían decir. El barco estaba dando vuelta.

Todo ocurrió en 10 minutos antes de que los pescadores se convirtieran en naufragos. A las 17:40 horas abandonaron el buque y saltaron al bote con los salvavidas puestos. El motorista fue el último



Después de una intensa búsqueda en donde se emplearon unidades aeronavales y de superficie, los naufragos fueron avistados por el C-78 Zamora.

hombre en dejar el barco, lanzándose al mar y auxiliado posteriormente por su ayudante, Anastacio Elías Barrón, el cual se arrojó también al agua desde el bote con un cabo, para ayudarlo a subir a bordo.

El *Aristeo S* se pantoqueó y semihundido, poco a poco la fuerza del viento lo fue alejando del bote salvavidas. Las aguas se agitaban. El cielo se enrojecía con una obscura puesta de sol. Pronto llegaría la noche.

BUSQUEDA Y SALVAMENTO DE LA ARMADA DE MEXICO

Mientras tanto, la comandancia de la *Segunda Región Naval*, cuya sede es también la de la *VIII Zona Naval Militar* en el puerto de Mazatlán, Sinaloa, mantenía una estrecha comunicación con la *IV Zona Naval*

Militar de la Paz, B.C.S. y la *Fuerza Naval del Pacífico* en Acapulco, transmitiendo órdenes del Alto Mando por conducto del Estado Mayor General de la Armada para ejecutar una búsqueda y rescate de la triulación del buque camaronero *Aristeo S* de la Cooperativa Mitzi, S.A. de C.V. de Mazatlán.

A las 21:00 horas, zarparon simultáneamente los cañoneros *Manuel Gutiérrez Zamora C-78* perteneciente a la Cuarta Flotilla con base en La Paz, B.C.S., y el *Sebastián José Holzinger C-01* encuadrado en la Octava Flotilla con base en Mazatlán, Sinaloa, así como el helicóptero *Marina Rescate MR-354*, adaptado como ambulancia aérea y el avión *Marina Patrulla MP-316* para iniciar la búsqueda de los naufragos.

Con los patrones de búsqueda en sus puentes de mando, los comandantes de los buques se dieron a la tarea con ahínco, pues una de sus funciones fundamentales como miembros de la Armada es efectuar operaciones de rescate y salvamento en la mar. Ambos cañoneros navegaban con rumbo a la situación geográfica del naufragio del buque camaronero.

En un principio la búsqueda se dificultó por las condiciones de la fuerza del viento y el estado de la mar, las cuales no eran favorables a la navegación, pues esos fenómenos naturales provocan ecos falsos en el radar y se dificulta también la visibilidad.

A bordo del *Gutiérrez Zamora C-78*, el Comandante había considerado necesario que la separación de las derrotas en el área de búsqueda se efectuara a corta distancia, con la finalidad de tener una máxima probabilidad de contacto.

Mientras tanto, los naufragos en el bote salvavidas sufrían. Algunos de ellos se pusieron nerviosos. Era normal que algo así sucediera, pues aunque los pescadores, son marinos cuyas vidas son una monótona composición de peligros y naufragios, soledad y angustia; reflexionaban sobre su situación, y su pensamiento volaba hacia sus familiares. Siempre con la esperanza de ser salvados.

Las horas nocturnas pasaban en alta mar. Platicando lograron controlar su inquietud. Pero la marejada continuaba muy fuerte. En dos ocasiones, debido al oleaje, el bote casi campaneaba. El agua se metía y era achicada con la camiseta de los hombres. Lograron avistar algunos barcos, que identificaron como camaroneros, muy cerca de ellos. Desde los buques lanzaban luces de bengala, señales que no eran co-



Los pescadores rescatados abordan el cañonero de la Armada de México, ya con la seguridad de sentirse a salvo.

respondidas de la misma forma por los naufragos, éstos sólo gritaban sin lograr ser escuchados. Observaron que un tiburón nadaba pegado al bote. Con miedo en todo el cuerpo, transcurrió la noche.

Por fin amaneció. Era el día 14 de octubre. Resultaba bonito ver la mañana. Pero los pescadores no contaban con medios de sobrevivencia en el bote. A veces suele suceder. Y el hambre se hizo sentir cuando sus estómagos gruñeron por primera vez desde que comenzaron a naufragar.

En las primeras horas en el horizonte vieron aparecer una avioneta y un helicóptero, les hicieron señales con las manos y con los chalecos salvavidas que se habían quitado para usarlos ahora de gorros, sin recibir respuesta. Las aeronaves pasaron a la distancia, alejándose más allá de donde habían aparecido.

Por la tarde los naufragos alcanzaron a ver dos barcos, uno mercante y uno de guerra, también les hicieron señales sin ser vistos. Fue cuando comenzaron a sentir desesperación, sobre todo porque no contaban con agua ni alimentos. Dos o tres hombres no se aguantaron la sed y bebieron sus propios orines. Sin embargo, hubo suerte también. Una caguamita llegó sola al costado del bote. Uno de los pescadores la cogió con las manos. Todos mitigaron su sed succionándole la sangre.

Esa noche la marejada amainó. Otro barco de guerra apareció, aunque un poco distante, ante sus ojos. Al verlo se habían alegrado, y con gusto se dieron a remar con las manos hacia él, sin alcanzarlo. Después la desesperación se hizo evidente. Se miraban unos a otros con ojos llorosos. Todos platicaban, sin embargo, se preguntaban varias veces si los estarían buscando. Uno de

los pescadores, que sabía que el Señor del Mar da el hambre y la hartura, con su plática mantuvo la fe y el ánimo en el bote, se daban ánimos, valor y esperanza, terminaban rezando y pidiéndole a Dios, a la Virgen de Guadalupe y a todos los santos para que pudieran ser salvados.

A BORDO DEL CAÑONERO C-78 ZAMORA

El buque cañonero de la Armada de México se desplazaba a 7 u 8 nudos; la proa rompía el mar calmo con suavidad. En ambas bandas, tomados a la batayola, los oficiales y marineros escrutaban con su mirada las aguas, su profundidad y su prolongación, hasta donde su vista alcanzaba, incluso con binoculares de larga vista. El capitán González había recibido información del cañonero C-01 Holzinger, el cual dentro del área de búsqueda había localizado al Aristeo S, que se encontraba semihundido en un 90 por ciento, sobresaliendo un metro la proa en

situación latitud 22° 57.2' norte y longitud 108° 52.6' oeste.

Los mismos datos, minutos antes se los había reportado el avión MP-316. Tomando rumbo hacia dicha situación, el *Zamora* arribó a ese punto a las 15:00 horas. En ese lugar se encontraba una boya color naranja e hilos de cables destorcidos. El comandante de la unidad ordenó proceder a verificar la dirección del viento y la corriente para determinar el abatimiento de la embarcación de los naufragos y delimitar así, las áreas de búsqueda. Una vez coordinados el *Zamora* y el *Holzinger*, se comenzó a efectuar el patrón de búsqueda correspondiente.

Horas que se tornaron largas, navegando a prudente velocidad, la tripulación del *Zamora* continuaba buscando. Buscaba, buscaba, sin ver ninguna señal de los pescadores perdidos en el mar. No se deseaba ver un cuerpo humano a flote. Esa noche como todas las noches y días de búsqueda, la tripulación no descansaba.



NAUFRAGOS A LA VISTA

El 15 de octubre por la mañana los siete naufragos del *Aristeo S*: el patrón Evaristo Cruz Lamas de 38 años, los maquinistas Ramón Rodríguez Isebis de 56 años y Anastasio Elías Barrón de 43 años junto con los tripulantes Bernardino Rojas Pérez, de 55 años; Angel Jesús Salcido Castro, de 28 años; Juan Carlos Sánchez Lizárraga, de 34 años y José Luis Hernández Medina, de 33 años de edad, acababan de chuparle toda la sangre a la caguamita. Siempre uno debe encontrar un recurso para sobrevivir, una materia por insignificante que parezca puede ayudar para seguir viviendo. Algunos que han sobrevivido a tan terribles sucesos, piensan que el hambre es soportable cuando no se tienen esperanzas de encontrar alimentos.

Pero a lo lejos, en el mar relampagueante que el sol desde lo alto hacia brillar, los naufragos vieron un barco de guerra, les dio mucha alegría observarlo. Todos empezaron a hacerle señas con los chalecos salvavidas y todos igualmente se preguntaban si los alcanzarían a ver. Fue cuando de repente el cañonero C-78 *Zamora* puso la proa hacia el bote de los naufragos. Y todos los naufragos comenzaron a llorar de gusto y de alegría. Se abrazaron y se dieron las manos. Se pusieron juntos de rodillas y todos dieron gracias a Dios y a la virgen de Guadalupe...

A las 8:23 horas el Oficial de Guardia del cañonero *Zamora* había

detectado por radar una embarcación, informando al Comandante, quien procedió a maniobrar para identificar el objeto. Minutos después, la supuesta detección se comprobó al avistarse la embarcación menor de los naufragos.

Sí, aquel era el bote sin motor con siete pescadores a bordo que se mantenía desde hacía cuarenta horas a la deriva, desplazándose según se calculaba, en dirección sur-sureste, a una velocidad promedio de un nudo y abatido por la corriente que lo arrastró a unas 30 millas náuticas de la situación original del naufragio.




EL RESCATE

En situación latitud 22° 39.2' norte y longitud 108° 32.7' oeste, el buque cañonero Zamora se fondeó. Uno de sus botes fue arriado. El casco blanco de la embarcación menor del *Aristeo S* fue alcanzado por el del *Zamora* que, tomado con un cabo lo remolcó hasta el cañonero, al que abordaron los náufragos por la escala de cuerdas a babor. En unos minutos estaban a salvo en cubierta.

Luego de ser atendidos por personal de sanidad naval de la Armada de México y diagnosticarles una condición estable y buen estado de salud, el Comandante del buque cañonero *C-78 Gutiérrez Zamora*, expresó a los náufragos que para él

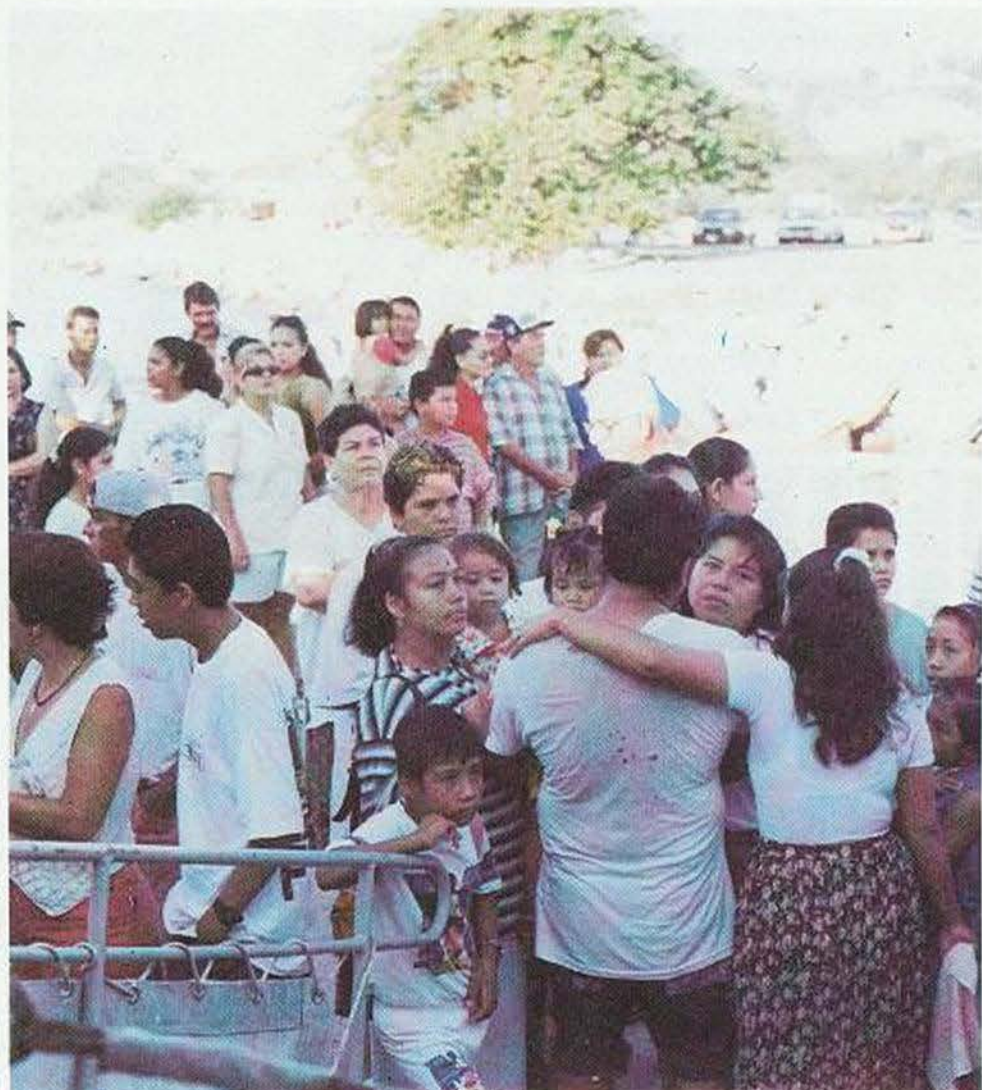
era un honor externar el sentimiento de orgullo y satisfacción de la dotación que integra esta unidad de la Armada de México, por la experiencia de rescatar con vida y buena salud a siete compatriotas de nuestra flota pesquera, misión que se llevó a cabo con éxito gracias a las órdenes acertadas de nuestros mandos navales, a la valiosa cooperación de todos los que intervinieron, así como la fuerza de voluntad de los pescadores rescatados por sobrevivir a pesar de las condiciones adversas en que se encontraron.

Al final, los pescadores fueron recibidos por sus familiares y amigos en el puerto de Mazatlán, Sinaloa. 

Misión cumplida.

A bordo del cañonero Zamora personal de la Armada de México y los pescadores rescatados.

Familiares y amigos de los pescadores que habían naufragado y permanecido durante casi dos días en altamar, los esperan en un muelle de Mazatlán.



NUEVAS ASIGNACIONES

Por acuerdo del C. Almirante Secretario de Marina, con fecha 16 de octubre de 1997, al personal que a continuación se indica le fue designado nuevo cargo.

MANDOS SUBORDINADOS COMANDANTES DE CORBETAS

Capitán de Corbeta C.G.
Luis F. Ortega Velázquez
Comandante de la corbeta
Demócrata C-101

Por acuerdo del C. Almirante Secretario de Marina, con fecha 1 de noviembre de 1997, al personal que a continuación se indica le fue designado nuevo cargo.

MANDOS SUBORDINADOS COMANDANTES DE FLOTILLAS

Capitán de Navío C.G. DEM.
José G. Martínez Berriel
Comandante de la Primera Flotilla
Class Admirable

COMANDANTES DE PATRULLAS

Capitán de Corbeta C.G.
Javier Abarca García
Comandante de la patrulla
Papago P-05

Capitán de Corbeta C.G.
Carlos Aceves Jiménez
Comandante de la patrulla
Tolteca P-24

Capitán de Corbeta C.G.
Gil M. Larios Gutiérrez
Comandante de la patrulla
Cabo Corzo P-43

Capitán Corbeta C.G.
Rafael Rodríguez Rosas
Comandante de la patrulla
Punta Morro P-60

Teniente de Fragata C.G.
Pedro Rosales Corona
Comandante de la patrulla
Totonaca P-28

Teniente de Fragata C.G.
José M. Gallardo Nájera
Comandante de la patrulla
Galleguilla P-96

Teniente de Fragata C.G.
Roberto Méndez Hermida
Comandante de la patrulla
Arrecife Sisal P-91

Teniente de Fragata C.G.
Mario Aguilar Palma
Comandante de la patrulla
Laguna de Kana P-72

COMANDANTES DE BUQUES OCEANOGRÁFICOS

Capitán de Corbeta C.G.
Elías R. Bonilla Alcántara
Comandante del buque oceanográfico
Alejandro de Humboldt H-03

JEFE DE OPERACIONES DE ESCUADRONES AERONAVALES

Capitán de Fragata C.G. P.H.
Augusto Cruz Morales
Jefe de Operaciones del Primer
Escuadrón de Ala Móvil de
Exploración y Transporte

Capitán de Corbeta AN. PA.
Genaro García Wong
Jefe de Operaciones del Escuadrón
Aeronaval de Reconocimiento

SUBDIRECTORES JEFES DE ESTUDIOS

Contralmirante I.M.N.
José Antonio Román González Bulnes
Subdirector Jefe de Estudios de la
Escuela de Clases y Marinería

SUBINSPECTORES DE MAQUINAS

Contralmirante I.M.N.
Gerardo Cruz Aquiles
Subinspector de Máquinas de la
Primera Región Naval y III Zona
Naval Militar, Veracruz, Ver.





BREVE ENSAYO HISTORICO SOBRE LA EVOLUCION DE LA SECRETARIA DE MARINA (1821-1850)

Por: *Contralmirante J.N.L.D.*
Renato de J. BERMUDEZ F.

- Segunda parte -



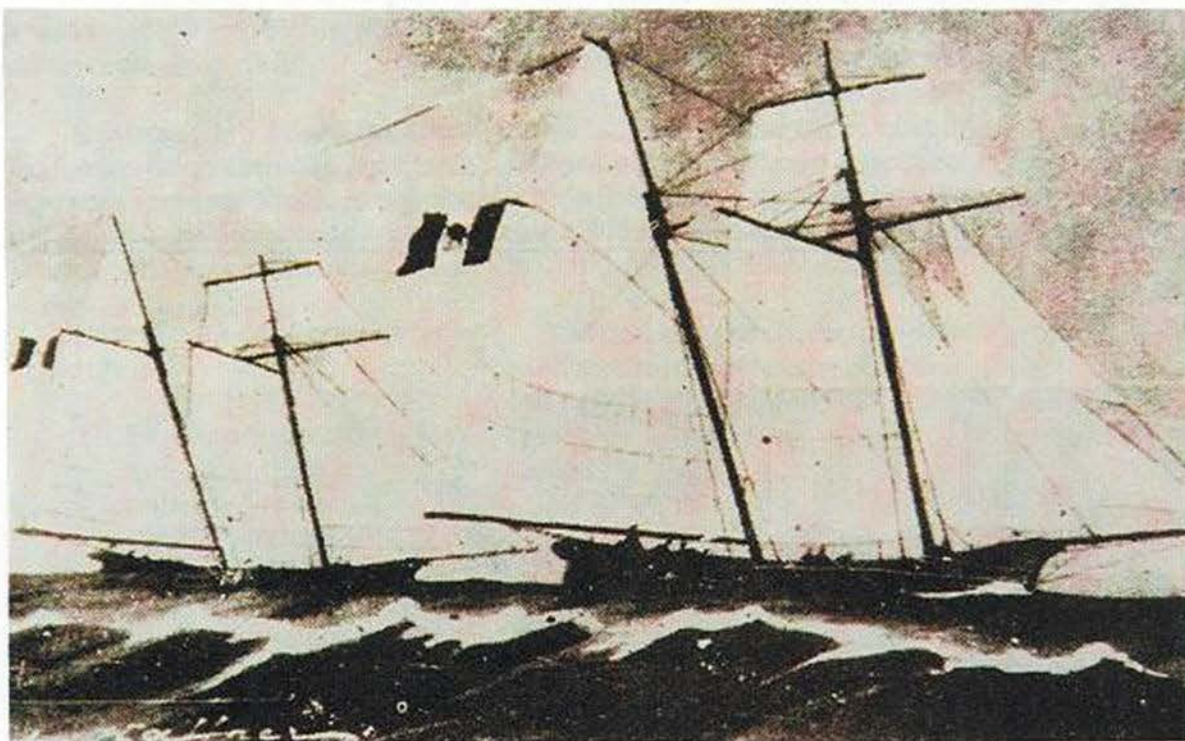
*Toma de la fortaleza de San Juan de Ulúa,
por las tropas francesas en 1838.*

En el año de 1829, se separa del servicio naval mexicano el Comodoro Porter y aparece como Jefe de la Mesa de Marina el Capitán de Fragata don José María Tosta, personaje importante de nuestra Armada, toda vez que había intervenido en los preparativos para el bloqueo de San Juan de Ulúa en 1823, época en la que fungió como Comandante de Marina en Veracruz; posteriormente, tuvo el mando del Navío Congreso Mexicano (antes Asia) en

el viaje que se realizó de Acapulco a Veracruz y en donde se embarcaron los primeros aspirantes de Marina. Fungiendo el Capitán Tosta como Jefe de la Mesa, gestionó y obtuvo que se suspendiera la orden de salida del país de los dos directores de las academias navales, Córdoba y Tepic, ya que por ser españoles así deberían hacerlo; por otra parte, promovió el proyecto de la primera Ley de Organización Naval, de 1830, ordenamiento en donde se dispuso

el establecimiento de la Sección de Marina, dentro de la Secretaría de Guerra, misma que quedaría a cargo de un oficial facultativo; en tanto que se establecía, que la Fuerza Naval Nacional se compondría de seis bergantines-goletas, de las cuales cuatro estarían destacados en el mar del Norte (golfo de México) y dos en el del Sur (océano Pacífico).

Por otra parte, en esta misma ley se disponía que las instalaciones



Las goletas *Iguala* y *Anáhuac*, formaban parte de los 11 buques que en el año de 1847 integraban la Fuerza Naval Mexicana.

navales de San Blas de Nayarit, fueran trasladadas al puerto de Acapulco, cuando se tuviera la cantidad requerida para solventar los gastos correspondientes; en tanto acontecía esto, se dispuso que el hospital de Marina establecido en dicho puerto, se sujetara a las disposiciones que regían para los hospitales militares de Acapulco y Veracruz, este último de gran tradición marinera.

En el aspecto administrativo del despacho de embarcaciones y no teniendo información precisa, presumimos que la división marítima nacional en este año, continuó siendo la misma del año de 1823; esto es, Veracruz y San Blas, como principales departamentos marítimos del país, y las Capitanías de Puerto señaladas con anterioridad, agregándose el puerto de Muruata en Michoacán, que fue abierto a la navegación de altura.

De 1830 a 1838, aparentemente se pierde la información respecto a la Sección de Marina en la Secretaría de Guerra; sin embargo, hay diversos hechos tanto bélicos como

de otra índole en donde participa la Marina Nacional, tal y como son el motín en la goleta *Topacio*, la compra de la goleta *Correo Mexicano*, los combates contra la Armada tejana y quizás el hecho más conocido: la guerra contra los franceses, misma que popularmente es conocida como "la Guerra de los Pasteles" y en donde nuestros marinos se cubren de gloria al defender Veracruz y San Juan de Ulúa, participando en ella entre otros Blas Godínez, Luis Valle, Pedro Díaz Mirón, Fernando Davis, Gregorio Grau y otros oficiales, clases y marinería, así como tropas de Infantería de Marina.

En esta época funge brevemente como Jefe de la Sección Central de Marina el Capitán de Fragata don Francisco García, quien fuera el principal promotor de la enseñanza naval en nuestro país; ya que a él le correspondió dirigir con muchas limitaciones, la academia naval que nace en Perote y concluye en Córdoba en 1836 y de donde egresó uno de los marinos más prestigiados y a la vez olvidados de nuestro país: don Tomás Marín.

En el mismo periodo que nos ocupa, tenemos que los buques nacionales de guerra son entre otros: las goletas *Independencia*, *Correo Mexicano*, *General Bravo*, *Urrea*, y *Vencedor del Alamo* y los bergantines *Iturbide* y *Libertador*. Se adquiere la corbeta de guerra *Maryland*, misma que entre nosotros se denominó *Iguala*; también tenemos el dato de que don José Aldana, quien fuera el primer Jefe del Departamento Marítimo de Veracruz en la etapa independiente, precisamente en 1823, actúa como Comodoro, comandando la escuadrilla nacional del Seno Mexicano o Mar del Norte, que entre otras actividades combate a los piratas de Campeche y que no eran otros, que los barcos tejanos *Invencible* y *Brutus*, los que se habían dedicado a hostilizar a nuestros barcos en el área de Campeche y Yucatán.

En el año de 1841 encontramos la siguiente información: se contrata en los astilleros estadounidenses la construcción de dos goletas de guerra, mismas que serían destinadas a incrementar el número de las que constituían la Flotilla del

Golfo, la que se encontraba bajo el mando del Capitán de Fragata don Tomás Marín y cuya misión era combatir contra las fuerzas del estado de Yucatán, que se había separado de la federación; la flotilla al mando de Marín estaba compuesta por las goletas *Guadalupe*, *Regenerador* y *Moctezuma*. Por otra parte, tenemos el dato de que apareció un escalafón, aparentemente elaborado por el Capitán de Fragata don José María Espino, posiblemente encargado de la Sección de Marina y en donde aparecen registrados siete Capitanes de Fragata, de los cuales, cuatro habían sido alumnos de la Academia Naval de Tlacotalpan, ellos fueron: Tomás Marín, Francisco Anaya, Pedro Ruiz y Baranda. Así como el propio Espino y otro de los de esta jerarquía, lo era el profesor de todos ellos, don Francisco García.

En 1845 aparece en la Sección de Marina don Juan Velázquez de León, posiblemente Intendente, a quien le corresponde firmar una relación en donde se anotan los buques de guerra que existen en los departamentos de Marina en los mares del Norte y del Sur, así como sus comandantes y así tenemos el dato de que existían registrados como buques nacionales los vapores *Guadalupe* y *Moctezuma*; bergantines *Veracruzano Libre* y *Mexicano*; goletas *Aguila* y *Libertad*; pailebotes *Morelos*, *Guerrero* y *Victoria*, los cuales estaban en el mar del Norte, en tanto que en el Sur, solamente aparecen dos goletas la *Anáhuac* y la *Sonorense*; estos 11 buques constituían toda la Fuerza Naval, misma que habría de intentar enfrentarse dos años más tarde, al ejército estadounidense, durante la guerra de intervención de 1847.

De esta época podemos afirmar que aun cuando la información respecto a la actividad administrativa es escasa, la de los operativos béli-

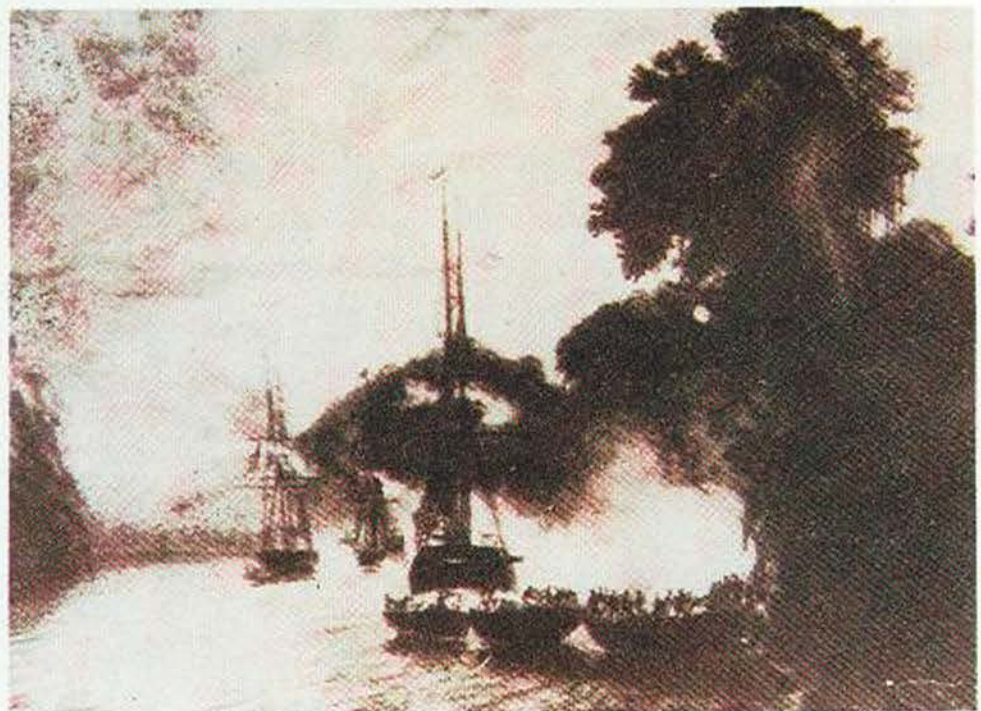
cos resulta relevante, y así tenemos que en los años 1842 a 1847 se registran las siguientes acciones navales: se desplazó el Escuadrón del Pacífico de la Marina norteamericana, con el objeto de vigilar las aguas mexicanas e igual sucede en el golfo de México con el Escuadrón de Caza; la Fuerza Naval mexicana tiene varios enfrentamientos con los buques tejanos; los Estados Unidos se anexan Texas; Tomás Marín participa en diversos combates contra los tejanos, principalmente en el sureste; los buques norteamericanos atacan diversos puertos y se apoderan entre otros del de Monterrey en la Alta California; se defiende Veracruz y Sebastián Holzinger realiza la temeraria acción de sostener la bandera nacional, cuando el asta es destruida por un disparo de cañón.

Respecto al hecho realizado por Holzinger en la defensa del Baluarte Santa Bárbara, resulta conveniente asentar que durante esta misma acción, tuvo un destacado com-

portamiento el Subteniente de la guardia nacional, Francisco A. Vélez, quien entonces contaba con 16 años de edad. Asimismo, durante la defensa de Alvarado, el primer aspirante de Marina Juan Foster quien dirigió una pieza de artillería contra el enemigo, le mereció el elogio de Tomás Marín. Foster pasó después al Ejército y en 1888 fungiendo como Subsecretario de Guerra y Marina, brindó gran apoyo al Capitán Carlos B. Gómez, para realizar algunas reformas que requería la Armada y que fueron verificadas en ese año.

En este período, y por incumplimiento en el pago, los vapores *Moctezuma* y *Guadalupe*, adquiridos en 1842 a la casa Inglesa William Laird And Sons, de Birkhead, Inglaterra debieron ser devueltos, lo que sucedió en 1846; evitando así, tal vez su pérdida, en la guerra contra los estadounidenses. ⚓

Continuará...



Entre 1842 y 1847 la Fuerza Naval Mexicana sostuvo varios enfrentamientos con los buques tejanos, principalmente en el sureste del país.

UNIDADES HABITACIONALES DE LA SECRETARÍA DE MARINA

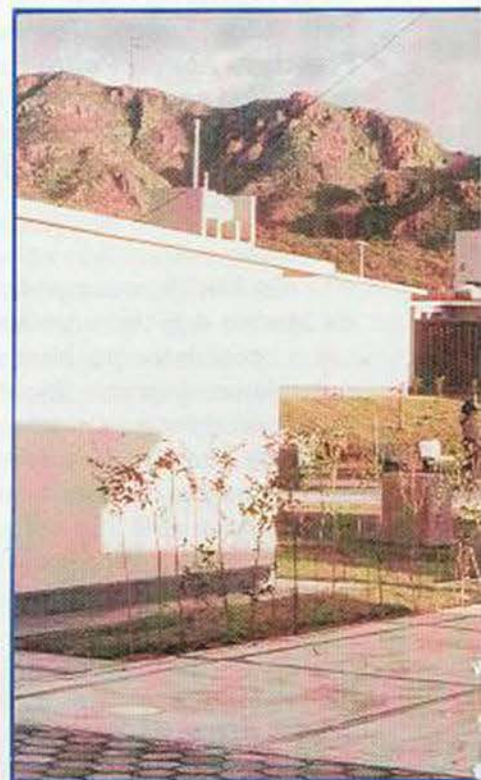
Dentro de los programas de desarrollo de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, tiene primordial importancia dar impulso a la vivienda. Es por ello que a través de la **Dirección General de Instalaciones**



Unidad habitacional de la I Zona Naval Militar, en Tampico, Tamps.



Vista de la unidad habitacional de la VIII Zona Naval Militar, en Mazatlán, Sin.



Panorámica de la unidad habitacional de la VI Zona Naval Militar, en Guaymas, Son.

El Sector Naval de Isla Mujeres cuenta también con su unidad habitacional.

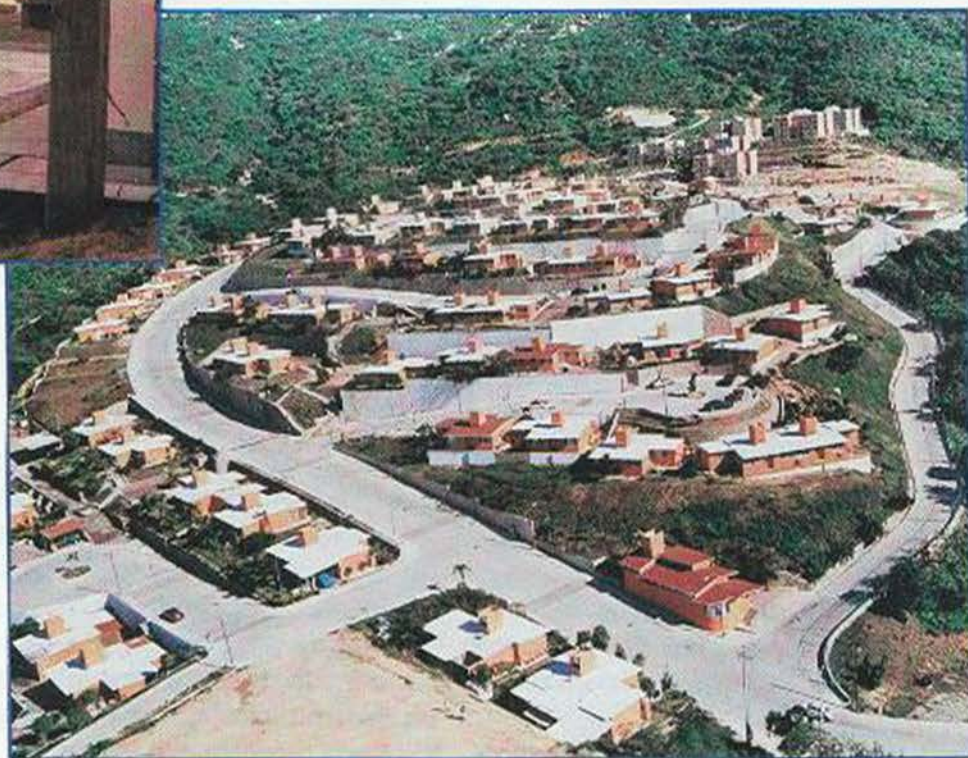
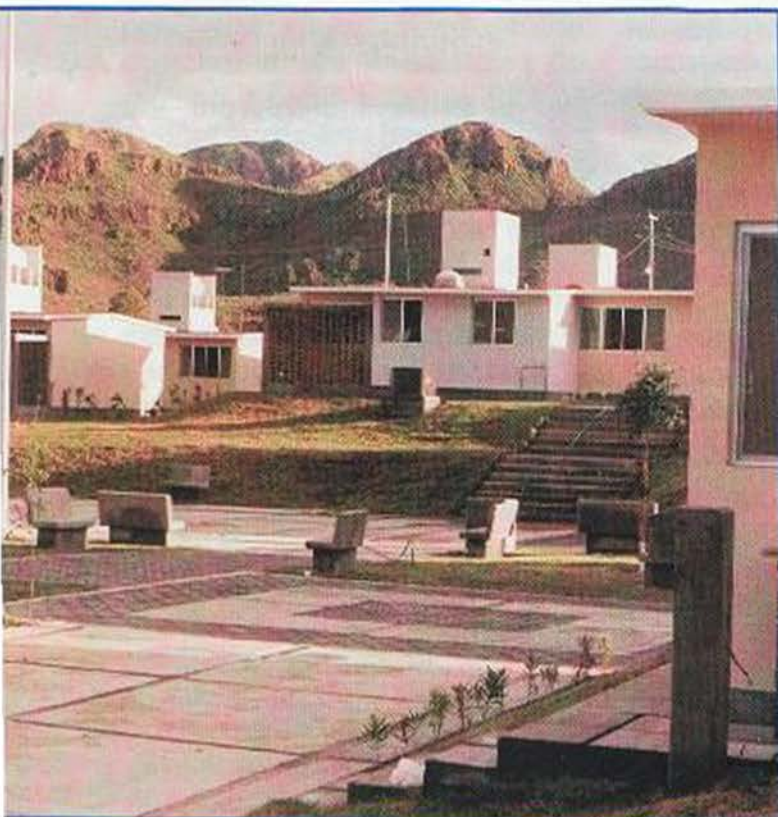


ACIONALES DE LA A-ARMADA DE MEXICO

aciones se lleva a cabo la construcción y remodelación de unidades habitacionales en las diferentes Zonas y Sectores Navales del país, para contribuir al bienestar del personal naval.



Edificio Prototipo E-89 utilizado en las unidades habitacionales de la Secretaría de Marina-Armada de México.



Unidad habitacional de la XVIII Zona Naval Militar, en Acapulco, Gro.

Adquisición de un buque de guerra

Por: Dirección General de Construcción y Mantenimiento Naval



Un buque de guerra resulta eficiente cuando cuenta con plataforma y sistema de armas con un nivel óptimo.

La evolución del armamento, a nivel mundial, obliga a las diferentes marinas de guerra plantearse tres cuestiones fundamentales en relación a la construcción de las unidades que han de constituir su fuerza naval.

- 1.- En primer término se han de definir las características básicas de las unidades constituyentes de los programas navales que van a incorporarse en cualquier Armada, en función, naturalmente, de la política marítima y los condicionamientos geoestratégicos.
- 2.- Concretar, especificar y adquirir esas unidades en los plazos normales de una construcción naval.
- 3.- Mantener esas unidades en un grado de eficiencia aceptable.

La primera cuestión, correspon-

de al Alto Mando, por lo tanto en este escrito se van a considerar las derivadas que resultan de los otros dos apartados.

Definiremos al buque de guerra como una plataforma autopropulsada que transporta un sistema de armas.

Esta ha de moverse en un medio hostil y complejo, eternamente variable o aleatorio, para ello ha de reunir condiciones que se basan en una tecnología que no puede improvisarse, y que es la integración de otras específicas y verificadas.

En algunas ocasiones el concepto no se adecúa a la realidad y los resultados que se obtienen cuando la inversión se produce son sorprendentes. Por ejemplo: puede disponerse de una plataforma sofisticada, compleja y muy cara, que lleva un sistema incapaz de cumplir sus objetivos mínimos o a la inversa.

- Primera parte -

En la futura construcción de un buque de guerra pueden considerarse una serie de etapas o fases, tales como:

- 1.- Análisis y determinación de las características básicas, como proyecto conceptual.
- 2.- Anteproyecto.
- 3.- Proyecto de contrato.
- 4.- Desarrollo del proyecto.

PROYECTO CONCEPTUAL

En función de los requisitos operativos y las condiciones geopolíticas y tácticas que son fijadas por el mando, se lleva a cabo un análisis en cuanto a las posibilidades que existen de plasmar en un sistema de armas el cumplimiento de estos.

Ahora bien, fijado lo anterior se deberán definir las características básicas de la plataforma que ha de llevar el sistema de armas, de aquí vendrá la delimitación respecto a los tradicionales nombres de los buques (cruceiro, destructor, escolta, patrullero, fragata).

Las características responden a los conceptos de:

- 1.- Poder ofensivo.
- 2.- Capacidad defensiva.
- 3.- Capacidad de guerra electrónica.
- 4.- Comunicaciones.
- 5.- Desplazamiento.

- 6.- Velocidad.
- 7.- Autonomía.
- 8.- Dotación.

Lo anterior forma los pilares sobre los que se apoya la concreción de cada uno de los apartados; se trata pues de definir los elementos que cumplan con el poder ofensivo o defensivo que un buque necesita.

ANTEPROYECTO

El concepto abstracto de la primera etapa se plasma en un proyecto que conceptualmente es realizable, es en esta fase donde debe de comenzar el proceso del costo del buque.

Debe hacerse hincapié en la conveniencia de extender un acuerdo o acta de carácter formal entre los dos organismos implicados fundamentalmente en el proyecto y su ejecución, es decir, el Estado Mayor como definidor de lo que necesita y desea tener y la oficina de construcción naval como ejecutora de lo requerido.

PROYECTO DE CONTRATO

Cualquiera que sea el futuro contratista, el proyecto ha de ser concertado con la especificación concreta del buque.

De la honestidad de las precisiones hechas va a depender la calidad del producto terminado, es decir, del barco.

El proyecto contractual tiene que reunir condiciones ineludibles como:

- 1.- Ser realizable.
- 2.- Ser equilibrado y exhaustivo en las especificaciones de todos los contribuyentes del barco.
- 3.- No debe tener frases o párrafos genéricos o ambi-

guos, tales como: "se empleará material de la mejor calidad".

- 4.- Estar racionalmente ordenado y clasificado, en grupos y subgrupos para permitir la evaluación completa del presupuesto.
- 5.- Citar equipos requeridos con especificaciones técnicas, concretos con marca, modelo, tipo etcétera.

DESARROLLO DEL PROYECTO

El desarrollo del proyecto es, evidentemente, la última fase y se lleva a cabo en el astillero constructor. La carencia de especificaciones da lugar a graves problemas en la construcción, así como la falta de comunicación al efectuarse algún cambio cuando aparece una nueva idea que aplicar.

En general, hay que añadir que las modificaciones producen, no sólo un aumento en el costo de la obra en sí, sino también en el plazo de tiempo, que a su vez encarece el proyecto y, naturalmente, retrasa su disponibilidad.

Lo anterior debe considerarse como objetivo tendencial, es decir sin rigidez, pues es comprensible que en el desarrollo de un proyecto de buque de guerra de por sí complejo, surgirán modificaciones o cambios convenientes, pero el estudio y aprobación de estos han de ser llevados con ese criterio restrictivo y evitando a ultranza que den lugar a retrasos en el plazo de disponibilidad del buque.

Esbozadas, de forma general, las cuatro fases características en la adquisición y construcción de un buque de guerra, pasemos a considerar los modos en que ésta puede llevarse a cabo en función de los diferentes factores que intervienen.

Uno de ellos en primer lugar, el punto menos considerado y quizá el más importante es el tiempo. El desarrollo del proyecto de un buque de guerra puede llevar aproximadamente cinco años.

Primera fase:	
Proyecto conceptual	1 año.
Segunda fase:	
Anteproyecto	1 año.
Tercera fase:	
Proyecto de contrato	2 años
Cuarta fase:	
Desarrollo del proyecto (planos de producción)	1-2 años.

Otro factor que influye es el aspecto tecnológico; la capacidad industrial de un país cuenta decisivamente en el desarrollo de un proyecto naval. Es evidente que en la actualidad es difícil alcanzar una autonomía total, aunque también es cierto que un elevado porcentaje de los elementos constituyentes de un buque de guerra pueden ser nacionales. Esto último juega un papel importante, pues la experiencia de haber construido embarcaciones mide la capacidad de los astilleros.

En cuanto a lo económico, se debe tratar lo relacionado al costo del buque. En la actualidad se hace difícil que el cálculo presupuestal sea digno de confianza; sin embargo, es innegable que existe la necesidad de conocer esto, aunque después, difiera notablemente el balance de la inversión inicial. En otras palabras, cualquier Armada debe ser consciente del costo real de un barco y analizar todos los factores que encierra un compromiso mercantil de tal magnitud.

Por último, un aspecto que ha de tenerse en cuenta es, sin duda, la organización que se establece en la definición del proyecto, en cuanto

a su revisión e inspección por parte de un organismo naval.

Sentadas las bases, veámos las formas en que pueden realizarse las fases que responden al objetivo del punto 2, es decir, concretar, especificar y adquirir una unidad naval.

Para ello, se debe considerar lo siguiente:

- 1.- El anteproyecto de un buque se efectúa por los órganos técnicos de una institución naval. Este se plasmará después en el proyecto de contrato, previa discusión con el futuro contratista, para su evaluación y presupuesto.
- 2.- El anteproyecto debe efectuarse en la oficina técnica del astillero constructor y presentado al organismo naval para su estudio, análisis, corrección, desarrollo del proyecto de contrato y, finalmente, aceptación.
- 3.- Una vez seleccionado y aceptado por los organismos técnicos de la institución naval, el anteproyecto del buque, éste se encarga al astillero constructor.

Vamos a analizar cada uno de estos puntos con sus inconvenientes y ventajas para que en la toma de decisiones, no se extreme la opción a tomar en cada caso.

En el punto uno se parte de la base de que el Estado Mayor ha definido las características básicas del buque (comunicaciones, velocidad y autonomía).

A partir de ello, el organismo técnico de una institución naval, debe ejercer el análisis y la concreción de las características. Esto debe realizarse conjuntamente, tomando

en cuenta quién ha de utilizarlo, hasta llegar a la definición precisa que permita iniciar y desarrollar el anteproyecto en sí, a partir del cual se redacta en concreto con especificaciones detalladas; permitiendo así que el futuro adjudicador presupueste con detalle la construcción.

Habrá que considerar que entre más precisas sean las especificaciones existirá mayor exactitud en la cantidad calculada.

Las ventajas e inconvenientes que se pueden presentar aquí, son:

Tiempo.- Es primordial, ya que los trámites a seguir son lentos y dilatados. Su acortamiento incide directamente en la bondad de la especificación. Por lo tanto, la previsión al llevar a cabo una nueva construcción debe anticiparse al máximo e iniciarse con un mínimo de cinco años (por supuesto, dentro de los límites del tipo de buque).

Si no se tiene un margen amplio de desarrollo, de las tres primeras fases, se puede asegurar que la ejecución de la obra traerá consigo enormes retrasos y modificaciones.

Tecnología.- Es natural e imperativo que quien vaya a adquirir un buque, conozca los adelantos en el campo del armamento, pues de esta

forma podrá exigir la instalación de éstos en su buque.

El primer paso, es contar con una capacidad técnica de los organismos propios y si se carece de ella, adquirirla.

Económico.- El costo de un proyecto oscila entre el 7 y el 10 por ciento del total. Por lo tanto, en este punto no hay ambigüedad alguna respecto a su conveniencia. Naturalmente, se supone que se han realizado ya las dos primeras fases.

Apoyo.- Se ha de considerar el mantenimiento del buque, con la documentación que forzosamente han de manejarse en el anteproyecto así como al personal que tuvo contacto con ello, ya que este es el factor de mayor trascendencia con la eficacia operativa de la embarcación.

Factor psicológico.- El buque de guerra es la habitación permanente de su dotación durante un periodo considerable. La reacción ante la proliferación de etiquetas, placas e instrucciones en un idioma extranjero no suele ser estimulante de sentimientos nacionales y patrióticos. Estas podrían aceptarse en equipos o sistemas que por su complejidad y costo son multinacionales. ⚓

Continuará...



La experiencia y capacidad técnica de los astilleros, es factor primordial para la correcta construcción de un buque.

LA AVIACION MEXICANA DURANTE LA REVOLUCION

-Primera parte-

Por: Teniente Corbeta S.D.N. Prof.
Leticia RIVERA CABRIELES

El desarrollo histórico de la Aviación Mexicana tuvo como origen los proyectos planteados durante las gestiones gubernamentales de Porfirio Díaz, León de la Barra y Francisco I. Madero.

Desde entonces existía en el ejército la preocupación por organizar seriamente las actividades concernientes a la aviación, con este objeto en 1909 se fundó la Sociedad Impulsora de la Aviación; y a fines de 1910, habiendo logrado sobrevolar por primera vez la ciudad de México, Alberto Braniff y un grupo de amigos fundaron el Club Aéreo de la ciudad de México en el que figuraba como Presidente honorario el General Porfirio Díaz.

Durante el interinato de León de la Barra, el Mayor Nicolás Martínez presentó un proyecto a la Secretaría de Guerra y Marina para organizar una escuadrilla de aviones y una unidad de globos de observación. Habiéndose aprobado el proyecto, se decidió crear la Escuela Militar de Aviación que funcionaría en los llanos de Balbuena; sin embargo cuando De la Barra dejó la presidencia, nada de esto se había llevado a cabo.

Con el gobierno maderista, llegaron a México los integrantes de la "Moisant International Aviators" para dar una exhibición aérea, la cual, generó el ambiente propicio para que Madero decidiera comprar aviones y formar a los cinco primeros pilotos mexicanos.

Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Horacio Ruiz Gaviño y los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez fueron enviados a la Moisant Aviation School de Nueva York, en donde se graduaron como Pilotos de Aeroplanos.

Así pues, Madero apoyó la formación de los que serían pilares de la Fuerza Aérea Mexicana, proyecto que no vería culminado por los trágicos sucesos de 1913.

Estos primeros lineamientos evidenciaron la importancia que se daría a la organización de la aviación como cuerpo del ejército.

El cuartelazo motivó que en el norte del país surgiera el ejército constitucionalista que, al mando de su primer jefe, Venustiano Carranza, desconoció el poder de Victoriano Huerta, a través del Plan de Guadalupe.

La serie de batallas que se llevaron a cabo durante 1913 y 1914 entre el ejército constitucionalista y el ejército federal, culminaron con la derrota de este último, la renuncia de Huerta a la Presidencia de la República y la toma del gobierno por Carranza.

El Plan de Guadalupe, dado a conocer el 26 de marzo de 1913 por el Gobernador de Coahuila, Venustiano Carranza, proclamó la legalidad constitucional contra la usurpación de Victoriano Huerta.

Uno de los primeros estados de la República en secundar el movimiento legalista de Carranza fue Sonora, en donde varios militares como Alvaro Obregón, Benjamín Hill y Plutarco Elías Calles se dispusieron a combatir a Huerta.

Una de las primeras medidas de estos militares fue organizar tropas y conseguir armas. Entre los diversos enviados por los militares sonorenses a Estados Unidos a conseguir armas a cualquier precio y de cualquier forma, estuvieron el Coronel Santiago Camberos y el Capitán Joaquín Bauche Alcalde, quienes fueron a San Diego y Los Angeles tratando de obtener ayuda para la causa y armamento. Todo en el mayor secreto posible ya que el gobierno norteamericano, que apoyaba a Huerta, había decretado el embargo total de armas.

Entre las muchas gestiones realizadas por Camberos y Bauche fue el contactarse con el señor Van Graffith, presidente del Aeroclub de California quien los puso en contacto con el piloto francés Didier Masson. Además de contratar a Masson como piloto, le proporcionaron dinero para que comprara un avión, lo pasara por la frontera y participara en la campaña que se había iniciado contra Huerta y que todo hacía presagiar sería larga. Didier Masson compró un biplano *Martin Pusher* equipado con motor Curtiss de 75 hp. que podía llevar a dos personas y 10 libras extras de carga.

Masson tuvo que hacer las cosas a su manera, dada la situación imperante y, con su mecánico James McDean y el Capitán Joaquín Bauche Alcalde, vivió una auténtica aventura de contrabandismo para hacer pasar el avión a través de una frontera muy vigilada. Fueron detenidos, les requisaron el avión y finalmente, Bauche, con un grupo armado, secuestró las carretas que transportaban el avión y a su vigilante logrando a punta de pistola pasar la frontera en Nogales, Sonora.

Didier Masson y James McDean demostraron siempre una gran disposición para cumplir con sus cometidos y desde el día siguiente de su llegada a Nogales, 1 de abril de 1913, ya estaban trabajando en el armado y puesta a punto del aparato en el cual volaron hasta Hermosillo.

Alvaro Obregón desplegó una gran actividad consciente de que la iniciativa sería un factor decisivo en la campaña. El día 1 de mayo se había instalado en Empalme, junto a Guaymas poniéndole sitio a este importante puerto, de gran valor estratégico para continuar el avance hacia el sur empleando el ferrocarril. El mando huertista, precisamente por ello, había fortificado la plaza que además contaba con la presencia de los buques de guerra: *Vicente Guerrero*, *José María Morelos*, *Tampico*, *Oaxaca* y *Demócrata*, cuyos cañones eran decisivos en la defensa y para mantener alejadas a las tropas sitiadoras para no ser víctimas de su importante fuerza de fuego.

Durante los días 10, 11, y 12 de mayo las tropas de Obregón derrotaron en los combates de Santa Rosa a Miguel Gil, Comandante huertista que había desencadenado una contraofensiva tratando de reconquistar Hermosillo.

Una nueva contraofensiva, ahora al mando de Pedro Ojeda, fue vencida también por Obregón en Santa Rosalía los días 21 y 26 de mayo.

Para aprovechar los efectos morales y materiales de estas victorias, Obregón decretó una movilización general para lanzar un ataque masivo sobre Guaymas. Sin embargo, al hacer un balance realista del potencial de ambos contendientes comprendió que no podría tener éxito ya que los federales contaban con dos fuertes muy bien defendidos que eran casi inexpugnables y con los barcos cuya artillería era muy eficaz. Así es que se decidió dejar sitiada la plaza y seguir el avance hacia el sur.

El avión *Martín Pusher*, bautizado *Sonora* quedó instalado en la Estación Moreno desde donde Didier Masson realizaba vuelos de exploración para observar los movimientos del enemigo.


Como Didier Masson realizó varios vuelos sobre la bahía se percató de la vulnerabilidad de los barcos de guerra, decidió entonces utilizar la dinamita para ver si podía hacerles algún daño. Con las instrucciones de Masson los mecánicos del ferrocarril hicieron un soporte en el avión en donde llevar las bombas. McDean preparó unos artefactos explosivos a base de dinamita y remaches de acero.

El día 30 de mayo de 1913 Didier Masson y Joaquín Bauche se hicieron al aire en el biplano *Sonora* y se dirigieron hacia la bahía donde estaban surtos los cinco barcos de guerra, sobrevolaron los barcos con gran expectación de Oficiales y Marinería. En sendas pasadas dejaron caer sus cargas sin dar en el blanco y, lo que resultó aun peor, sin explotar siquiera. Sin embargo, causaron

un enorme revuelo en la cubierta de los buques.

En vista de que no lograron que los barcos huertistas abandonaran la bahía, Obregón ordenó a Masson que siguiera con los vuelos de observación sobre los movimientos marítimos y terrestres para que tuviera informado a su Estado Mayor de toda posible novedad. Igualmente, ordenó al piloto que lanzara volantes con propaganda constitucionalista sobre las poblaciones y columnas enemigas. Para colmo de males, en un aterrizaje se rompió la hélice por lo que tuvieron que dejar de volar.

Didier Masson estaba decepcionado del poco éxito de sus misiones. En esta situación llegó a El Fuerte la comitiva del Primer Jefe, Venustiano Carranza, de la que formaba parte el Capitán de Artillería Gustavo Salinas Camiña, uno de los cinco primeros que se habían graduado en la Moisant. Masson que deseaba abandonar el campo animó a Salinas Camiña, a recibir la instrucción necesaria para dominar el aeroplano. Dada la pericia mostrada como piloto, Venustiano Carranza lo asignó al Cuerpo del Ejército del Noroeste a las órdenes del General Alvaro Obregón. Así, Didier Masson pudo regresar a Estados Unidos dejando inconclusa su misión.

Desde ese momento Gustavo Salinas formó parte de las tropas del General Alvaro Obregón y a las órdenes de su Estado Mayor realizó múltiples vuelos de observación y de corrección del fuego de artillería, también lanzó proclamas sobre pueblos y ciudades. 

Continuará...



MOVIMIENTO DE UNIDADES

ESTADISTICAS OPERATIVAS EN APOYO A LA POBLACION CIVIL
OCTUBRE DE 1997

HURACAN "PAULINA"	SALINA CRUZ, OAX.	PTO. ANGEL OAX.	ACAPULCO, GRO.	TOTAL
EFFECTIVOS QUE PARTICIPARON				
ALMIRANTES	5	2	7	14
CAPITANES	29	2	54	85
OFICIALES	258	27	459	744
CLASES Y MARINERIA	1 977	160	2 199	4 336
PERSONAL DESTACADO				
SERVICIO SANIDAD NAVAL		12	28	40
TOTAL DE EFFECTIVOS	2 269	203	2 747	5 219
ESTADO DE FUERZA DEL MATERIAL				
UNIDADES TERRESTRES				
VEHICULOS DE TRANSPORTE (COMANDOS)	10	1	8	19
VEHICULOS ANFIBIOS			15	15
VEHICULO TODO TERRENO (ORUGA)			2	2
VEHICULOS GAMMA GOAT			4	4
VEHICULOS MINI COMANDO		1	1	2
VEHICULOS DE REDILAS	2	1	2	5
AMBULANCIAS	1	1	4	6
VEHICULOS DE VOLTEO	2	1	2	5
AUTOBUSES	2		2	4
PIPAS		3	3	6
TOTAL DE VEHICULOS	17	8	43	68
UNIDADES AERONAVALES				
HELICOPTERO MI-8 MR-360			1	1
HELICOPTERO MI-8 MR-363			1	1
HELICOPTERO MI-8 MR-364			1	1
HELICOPTERO MI-8 MR-350	1			1
HELICOPTERO MI-8 MR-359	1			1
HELICOPTERO MI-8 MR-351		1		1
HELICOPTERO MI-8 MR-352			1	1
HELICOPTERO FENNEC MR-157			1	1
HELICOPTERO FENNEC MR-158			1	1
HELICOPTERO BOLKOW MR-255	1			1

HURACAN "PAULINA"	SALINA CRUZ, OAX.	PTO. ANGEL OAX.	ACAPULCO, GRO.	TOTAL
UNIDADES AERONAVALES				
AVION SABRE LINER MTX-01			1	1
AVION TURBOCOMMANDER MT-222			1	1
AVION BARON MP-603			1	1
AVION BONANZA MP-25			1	1
AVION AVIOCAR MP-311			1	1
AVION ANTONOV MP-316			1	1
TOTAL DE UNIDADES AERONAVALES	3	1	12	16
UNIDADES DE SUPERFICIE				
B.T. POTRERO DEL LLANO A-42			1	1
B.T. LAS CHOAPAS A-45			1	1
CAÑONERO CLASE AUK C-77			1	1
CAÑONERO CLASE AUK C-72	1			1
CAÑONERO CLASE HOLZINGER C-03			1	1
B.T. CLASE USUMACINTA A-11	1			1
DESTRUCTOR NETZAHUALCOYOTL E-11			1	1
PATRULLA CLASE AZTECA P-05	1			1
PATRULLA CLASE AZTECA P-12			1	1
PATRULLA CLASE AZTECA P-13			1	1
PATRULLA CLASE AZTECA P-31			1	1
PATRULLA CLASE ARRECIFE P-90			1	1
TOTAL DE UNIDADES DE SUPERFICIE	3		9	12
OPERACIONES				
DE SUPERFICIE	5	1	4	10
AEREAS	25	144	176	345
TERRESTRES	46	116	176	338
TOTAL DE OPERACIONES REALIZADAS	76	261	356	693
ACTIVIDADES REALIZADAS				
COMUNIDADES ATENDIDAS	38	200	133	371
PERSONAS RESCATADAS Y EVACUADAS	2 284	2 100	1 211	5 595
FAMILIAS EVACUADAS	62		20	82
CONSULTAS MEDICAS IMPARTIDAS	86	3 821	9 065	12 972
ATENCION DE HERIDOS		398	175	573
TRANSPORTE DE HERIDOS		4	34	38
TRANSPORTE DE CADAVERES			24	24
MEDICAMENTOS ENTREGADOS (KGS)		2 479	7 800	10 279
DESPENSAS REPARTIDAS	1 455	3 786	4 941	10 182
VIVERES TRANSPORTADOS VIA TERRESTRE (KGS)	21 000	46 880	101 320	169 200
DESPENSAS TRANSPORTADAS VIA AEREA	94 265	42 354	32 050	173 195
AGUA TRANSPORTADA VIA MARITIMA (TONS.)	200		3 186	3 386

HURACAN "PAULINA"	SALINA CRUZ, OAX.	PTO. ANGEL OAX.	ACAPULCO, GRO.	TOTAL
AGUA DISTRIBUIDA (LTS.)	6 684	315 101	1 173 157	1 494 942
ARTICULOS VARIOS TRANSPORTADOS (PZAS)	916	1 062	4 223	6 201
ARTICULOS VARIOS TRANSPORTADOS (KGS)		12 381	17 296	29 677
ARTICULOS VARIOS TRANSPORTADOS VIA MARITIMA (KGS)	341 000	65 382	8 300	414 682
ARTICULOS VARIOS TRANSPORTADOS VIA AEREA (TONS.)	6	264.3	74.7	345.0
TRANSPORTE DE PLANTA POTABILIZADORA Y MOTOGS.	3	5		8
ROPA DE CAMA REPARTIDA (JUEGOS)		20	2 070	2 090
TRANSPORTE DE MEDICAMENTOS (CAJAS)	100	700	301	1 101
TRANSPORTE DE MATERIAL DE CONSTRUCCION (LAMINAS GALVANIZADAS EN KGS.)		3 500	25 791	29 291
TRANSPORTE DE MATERIAL DE CONSTRUCCION Y FONTANERIA EN KGS.		1 600		1 600
TRANSPORTE DE MATERIAL DE CONSTRUCCION (LAMINAS DE CARTON EN PACAS)		150		150
VEHICULOS RESCATADOS			28	28
RESCATE DE CADAVERES EN LA MAR			10	10
REMOCION DE ESCOMBROS Y BASURA (TONS.)	273	571	646	1 490
TRANSPORTE DE PERSONAL CIVIL EN APOYO				
VIA AEREA	13	430	362	805
VIA TERRESTRE	18	22	18	58
TOTAL DE PERSONAS TRANSPORTADAS	31	452	380	863


 ARMADA DE MAR
 COMANDO EN JEFE
 ESTACION DE HISTORIA
 Y DOCUMENTACION

INUNDACIONES EN EL LITORAL DEL GOLFO DE MEXICO	TUXPAN, VER	ALVARADO, VER	FRONTERA, TAB.	CD. DEL CARMEN, CAMP.	CHAMPOTON, CAMP.	TOTAL
EFFECTIVOS PARTICIPARON						
CAPITANES	1	1				2
OFICIALES	1	3	2	2	3	11
CLASES Y MARINERIA	9	48	55	41	13	166
PERSONAL DESTACADO						
SERVICIO SANIDAD NAVAL		2	4			6
TOTAL DE EFFECTIVOS	11	54	61	43	16	185
ESTADO DE FUERZA DEL MATERIAL						
UNIDADES TERRESTRES						
VEHICULOS DE TRANSPORTE (COMANDOS)		3		1	1	5
VEHICULOS GAMMA GOAT		1	2	1		4
VEHICULOS DE REDILAS	2	1		1	1	5
AMBULANCIAS				1		1
TOTAL DE VEHICULOS	2	5	2	4	2	15
UNIDADES DE SUPERFICIE						
CAÑONERO CLASE ADMIRABLE C-55	1					1
CAÑONERO CLASE ADMIRABLE C-54	1					1

INUNDACIONES EN EL LITORAL DEL GOLFO DE MEXICO	TUXPAN, VER	ALVARADO, VER	FRONTERA, TAB.	CD. DEL CARMEN, CAMP.	CHAMPOTON, CAMP.	TOTAL
PATRULLA CLASE LAGUNA P-70	1					1
PATRULLA CLASE ARRECIFE P-92			1			1
EMBARCACIONES MENORES	2		1	2	2	7
TOTAL DE UNIDADES DE SUPERFICIE	5		2	2	2	11
OPERACIONES						
SUPERFICIE	2		2			4
TERRESTRES		1	1			2
TOTAL DE OPERACIONES REALIZADAS	2	1	3			6
ACTIVIDADES REALIZADAS						
COMUNIDADES ATENDIDAS			8			8
PERSONAS RESCATADAS Y EVACUADAS	2	350	53			405
FAMILIAS EVACUADAS					2	2
ARTICULOS VARIOS TRANSPORTADOS					2	2
VEHICULOS RESCATADOS	1					1
TRANSPORTE DE PERSONAL CIVIL EN APOYO						
VIA MARITIMA			3			3
TOTAL DE PERSONAS TRANSPORTADAS			3			3

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE OCTUBRE DE 1997

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	6	16 371	2 273	130	12	00		
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	3	5 385	829	44	55	30		
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	6	12 547	1 690	101	15	01		
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	5	8 162	1 190	67	11	05		
4TA. FLOTILLA	2	4 262	607	35	01	00		
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE	2	4 716	811	40	01	00		
6TA. FLOTILLA	10	15 143	2 406	136	03	00		
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	3	5 650	1 099	57	02	02		
8VA. FLOTILLA	9	19 720	2 215	136	11	00	02	07
2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	4	9 284	1 042	66	06	03		

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
14VA. FLOTILLA	1	1 718	173	12				
16VA. FLOTILLA	2	6 644	775	41				
ESC. FUERNAVPA	7	10 135	1 487	80	06	00		
20VA. FLOTILLA	3	2 488	649	35	05	00		
NO ENC. PACIFICO	14	14 317	2 453	192	46	03	03	00
NO ENC. GOLFO	16	19 646	3 683	254	06	04		
TOTALES	93	156 188	23 382	1 426	180	48	05	07

OPERACIONES	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESC.	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADiestRAMIENTO	INVESTIGACION
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE			1	1	5	4	
2DA. FLOTILLA		3	1	2	1		1
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		5		4	1	2	
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA		4	1	3	1		
4TA. FLOTILLA		2	2	6			
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE		1		2	1		
6TA. FLOTILLA	2	7	5	6	7		
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	1	1	1	2	1		
8VA. FLOTILLA		11	5	3	6		
2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA		5	3	3	3	1	
14VA. FLOTILLA	3						
16VA. FLOTILLA		2	3	1	1		
ESC. FUERNAVPA		9	7	3			
20VA. FLOTILLA	1	6	1				
NO ENC. PACIFICO	9	26	17	3			1
NO ENC. GOLFO		17	1	6	5	4	2
TOTALES	16	99	48	45	32	11	4
EFFECTIVOS PARTICIPARON	530	2 495	1 075	1 756	1 023	1 407	132

HORAS POR TIPO DE OPERACION	APOYOS	P.V.C.	BUSQ. Y RESC.	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADIENTRAMIENTO	INVESTIGACION
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE			48	96	1 126	1 003	
2DA. FLOTILLA		567	34	176	35		17
2DA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE		828		321	164	377	
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA		615	3	11	561		
4TA. FLOTILLA		168	80	359			
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE		294		117	400		
6TA. FLOTILLA	18	831	2	945	610		
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	270	144	24	30	631		
8VA. FLOTILLA		1 064	201	52	898		
2DA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA		279	122	79	560	2	
14VA. FLOTILLA	173						
16VA. FLOTILLA		283	296	186	10		
ESC. FUERNAVPA		564	806	117			
20VA. FLOTILLA	69	531	49				
NO ENC. PACIFICO	596	1 140	240	9			468
NO ENC. GOLFO		1 271	10	79	1 777	127	419
TOTAL DE HORAS POR TIPO DE OPERACION	1 126	8 579	1 915	2 577	6 772	1 509	904

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS
OCTUBRE DE 1997

UNIDADES AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS
PRIESCPAT	6		11 270	100:40
SEGESCPAT	1		2 181	9:05
TERESCPAT	2		8 618	57:30
CUARESCPAT	2	2	29 663	245:55

UNIDADES AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS
QUINESCPAT	3		2 922	19:30
PRIESCBUSALV		1	320	2:40
TERESCBUSALV		2	4 188	36:15
ESCAERTRANS	5		29 295	108:40
ESCAEREC	4		7 093	51:10
ESCAVNAV	9	4	32 173	255:15
PRIESCEMB		3	3 931	39:40
SEGESCEMB		2	580	5:55
PRIESCAMET		5	25 332	214:55
SEGESCAMET		2	6 724	52:05
TERESCAMET		1	4 457	34:15
CUARESCAMET		3	10 628	81:50
ZN-1	2		3 212	22:50
ZN-20	1		3 624	25:55
TOTALES	35	25	186 211	1364:05

OPERACIONES	ADIENTRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESCPAT	5	16		3	1
SEGESCPAT	2	1		1	1
TERESCPAT	1			10	
CUARESCPAT	8	9	4	9	
QUINESCPAT	2			4	
PRIESCBUSALV				1	
TERESCBUSALV	1	5		4	
ESCAERTRANS	4			16	
ESCAEREC	25			1	
ESCAVNAV	285				
PRIESCEMB	2			1	2
SEGESCEMB	1	2			
PRIESCAMET	2		1	8	

OPERACIONES	ADiestRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
SEGESCAMET	2		3	7	1
TERESCAMET	1	5		2	
CUARESCAMET	1			3	
ZN-1	3			2	2
ZN-20		4	1	2	
TOTALES	345	42	9	74	7
EFFECTIVOS PARTICIPARON	156	40	22	132	18

HORAS POR TIPO DE OPERACION	ADiestRAMIENTO	P. V. C.	BUSQUEDA Y RESCATE	APOYOS	ANTINARCOTRAFICO
PRIESCPAT	7:40	72:15		7:35	13:10
SEGESCPAT	1:05	0:40		4:00	3:20
TERESCPAT	1:45			55:45	
CUARESCPAT	9:00	46:55	78:15	111:45	
QUINESCPAT	7:50			11:40	
PRIESCBUSALV				2:40	
TERESCBUSALV	3:00	18:00		15:15	
ESCAERTRANS	9:15			99:25	
ESCAEREC	47:25			3:45	
ESCAVNAV	255:15				
PRIESCEMB	1:35			3:35	34:30
SEGESCEMB	0:35	5:20			
PRIESCAMET	1:10	1:30	7:20	204:55	
SEGESCAMET	0:35		16:50	28:05	6:35
TERESCAMET	0:55	26:40		6:40	
CUARESCAMET	1:10			80:40	
ZN-1	6:10			6:20	10:20
ZN-20		16:30	4:15	5:10	
TOTAL DE HORAS POR TIPO DE OPERACION	354:25	187:50	106:40	647:15	67:55

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
DETENCIONES							
NACIONALES				14		5	19
VEHICULOS				2		1	3

**ESTADISTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRAFICO
OCTUBRE DE 1997**

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTAL
ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
MARIG. EMPQ. (KGS.)		6 978.080		5.400			6 983.480
MARIG. GREÑA (KGS.)		6.450		3 801.000			3 807.450
MARIG. SEMILLAS (KGS.)				2.250			2.250
MARIG. PLANTAS (PZAS.)				2 356			2 356
COCAINA EMPQ. (KGS.)					73.355		73.355
VALORES							
MONEDA NACIONAL		1 115.00					1 115.00
VEHICULOS							
AEREOS		3					3
GASOLINA (LTS.)		1 420					1 420
PRENSA MECANICA				1			1
ARMAMENTO							
ARMAS LARGAS		2		1			3
ARMAS CORTAS		1					1
CARTUCHOS		15		22			37
CARGADORES		2		1			3
DETENCIONES							
NACIONALES		13		1			14
ERRADICACION							
PRODUCTO							
MARIG. PLANTIO (HA)					7 (3.4098)		7 (3.4098)
MARIG. ALMACIGO (HA)					1 (0.00003)		1 (0.00003)
INCINERACION							
MARIG. EMPQ. (KGS.)		7 050.700					7 050.700
MARIG. GREÑA (KGS.)				3 080.000			3 080.000
MARIG. PLANTAS (PZAS.)				106 464			106 464
APOYOS A OTRAS DEPENDENCIAS							
ASEGURAMIENTOS							
MARIG. EMPQ. (KGS.)		4 138.235					4 138.235
VEHICULOS							
TERRESTRES		2					2
DETENCIONES							
NACIONALES		2					2
CUSTODIA							
MARIG. GREÑA (KGS.)						168.318	168.318
HEROINA (KGS.)						2.9	2.9
INCINERACION							
MARIG. EMPQ. (KGS.)		533.700					533.700
MARIG. PLANTAS (PZAS.)						55	55
AMAPOLA PLANTAS (PZAS.)						4	4
COCAINA EMPQ. (KGS.)		0.560					0.560
HEROINA (KGS.)						161.151	161.151

Las ideas y los hombres se impusieron a balazos, no se escuchaban razones, ni se aplicaban las leyes vigentes divulgadas, imperaba la mayoría desatada, con razón o sin ella. El hombre tras el hombre "el mal de la humanidad".

Ahora estamos en nueva época, revolución política, todo computarizado, viajes al cosmos, enfermedades controladas, casi todas, controlar la vida sobre la muerte, producir vida, clonos, probeta, inseminación artificial. Muerte del corazón, muerte del alma, muerte de los principios, vivir muriendo, morir viviendo.

¿Cuál será el otro paso? ¿Que otra revolución viene?

Mientras, vivamos con honestidad, paz y amor. Esta época que nos toca vivir hagámosla más placentera, gocemos de esta vida con nuestros semejantes. Defendamos la poesía, que es un mensaje directo al corazón, pues mientras cante la Lira, habrá esperanza para todo el mundo.

Dejó armada la revolución de ideas, para cambiar el orden de las cosas, señaló en toda su filosofía aplicada a su extensa obra literaria, destacando la poesía, que la mujer vino al mundo para tener los derechos iguales a los de los hombres; que el sexo no se mide por intelecto, ni sabiduría, ni por fuerza, ni por debilidad, así pues dejó el camino abierto para las mujeres posteriores a ella, ese camino que hemos tenido que andar con infinidad de obstáculos y antagonismos, aun ahora, todavía en las ramas de la política, justicia, milicia, no se ha podido igualar en número al de los hombres, sin embargo, ahora ya no se acepta el dicho de: "detrás de un gran hombre hay una gran mujer", ahora podemos decir sin temor a equivocarnos que: "al lado de un hombre, hay una mujer, ni un paso atrás, ni un paso adelante, juntos porque así se gana la revolución".

Pasaron años, siglos y demás, todo parecía seguir su curso natural, pero otra vez la religión, el poder, la avaricia, la desigualdad, la opresión del fuerte sobre el débil, rompió el equilibrio de otra época, se desató el caos "La Revolución armada, en México", que arrasó por completo la campiña, se abandonaron arados y cultivos, salieron a relucir armas de guerra, se armaron los unos y los otros, padres, hermanos, hijos y demás.

Por: Guadalupe NOBLE MARTINEZ



En alta mar la Armada de México realiza inspecciones a barcos pesqueros con el fin de evitar el tráfico de estupefacientes, transporte de indocumentados y la pesca ilegal.