

301  
F

La Arma  
de es. 91  
E. 1

79

81

SECRETARIA DE MARINA  
ARMADA DE MEXICO

EXPERIENCIAS ADQUIRIDAS DURANTE LOS 47 AÑOS DE  
SERVICIOS ININTERRUMPIDOS EN LA  
ARMADA DE MEXICO AL SERVICIO DE LA NACION.



SECRETARIA DE MARINA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
BIBLIOTECA CENTRAL

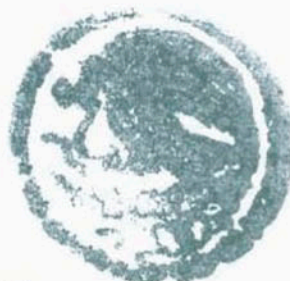
EXPERIENCIAS ADQUIRIDAS DURANTE LOS 47 AÑOS DE  
SERVICIOS ININTERRUMPIDOS EN LA  
ARMADA DE MEXICO AL SERVICIO DE LA NACION.

AMPLIACION DE CONCEPTOS  
RESUMEN

I. ¿QUE HACE UN OFICIAL DE LA ARMADA?

1. Independientemente de de las funciones naturales que cumple un oficial naval a bordo de los buques de la Armada de México, las cuales son dirigidas básicamente al manejo eficiente de las unidades a flote, tanto administrativamente como operativamente, al estar cumpliendo las misiones ordenadas por la leyes y reglamentos, el oficial se va involucrando de manera directa del conocimiento de todas aquellas leyes y disposiciones que el Congreso de la Nación emite, y de las reglamentaciones de ellas derivadas, relativas al mantenimiento del derecho y del orden público en el área jurisdiccional de la Armada de México.

Además de lo anterior, debe estarse preparando permanentemente en el conocimiento del Derecho Internacional en el ámbito marino el que permanentemente está evolucionando a través de la Organización Marítima Internacional de la que México forma parte activa. Parte principal desde luego de este organismo, es la regulación de todo lo que se mueve en el mar y se usa para su explotación, tanto de los recursos marítimos renovables como los no renovables. Siendo una parte muy importante en la que la humanidad ha puesto supremo interés, la conservación de los mares evitando su contaminación y de los acuerdos multilaterales y bilaterales de los países para evitar primero y como último recurso llevar a cabo planes de contingencia para actuar en casos de desastres naturales y derrames de hidrocarburos como los del Ixtoc en el Golfo de México y los de Exxon Valdés en Alaska.



- Auxiliar a la población civil en los casos de desastres o emergencias, actuando por sí o conjuntamente con otras autoridades.
  - Otras más
3. Para atender todas estas acciones la Armada de México debe actuar en conjunto. Con sus recursos humanos y materiales poniendo en marcha toda su estructura donde interviene desde el marinero hasta el almirante. Todo esto conlleva el trabajo de equipo desde ordenar, planear y ejecutar las operaciones con el apoyo logístico correspondiente.

El oficial naval, desde sus primeras comisiones comienza a adquirir la experiencia en el ejercicio de sus acciones; a empaparse de los marcos legales de su ámbito de acción, desarrollando la habilidad del mando dentro de la legalidad. Aprende el manejo de personal, del material operativo que se pone bajo su responsabilidad y ejercita sus facultades para aplicar la justicia, disciplina y adquiere todas las virtudes que son cualidades propias a observar en el cumplimiento del deber.

Aparejado a lo ya mencionado, para fortalecer y adquirir la excelencia en su desarrollo, debe seguir un camino en las aulas con los cursos básicos técnicos para la operación del material a su cargo y los de mando, estado mayor y otras especializaciones de acuerdo a las necesidades de la Armada en un momento dado. Se escoge personal adecuado para efectuar cursos en el extranjero a fin de capacitarse y estar al día en las técnicas y tácticas para actualizarse tecnológicamente y otros para aprender los procedimientos operativos que se utilizan en todas las armadas occidentales y que son estándar en prácticamente todas, lo que las capacita a operar en conjunto a pesar de las diferencias en idioma, costumbres, etc. Estos conocimientos adquiridos en el extranjero, son puestos en práctica y transmitidos a los que por otras razones no pueden salir del país a adquirirlos.

4. Independientemente de los estudios, la diversidad de comisiones en las que puede servir un oficial naval son muchísimas, por lo que señalaremos solamente algunas que den idea de los ámbitos donde se puede mover y cuales son las experiencias conocimientos que puede atesorar:

- Embarcado a bordo de los buques de guerra.
- Embarcado a bordo de dragas.
- Embarcado en buques hidrográficos.
- Embarcado en buques oceanográficos.
- Comisionados buques extranjeros en viajes de práctica.
- En comisiones especiales en tierra.
- En las Direcciones Generales. (Personal, Ingeniería, Administración, Armas Navales, Comunicaciones, Infantería de Marina, Aeronáutica, etc.)
- En las Dependencias de tierra como ayudantes de los mandos, en los estados mayores, secciones logísticas, de planes, etc.

Desde luego, esto puede suceder cuando el oficial es subordinado, o cuando ejerce el mando directo de las unidades o dependencias navales, y de acuerdo al la importancia de estas serán de la jerarquía adecuada. (De oficial a almirante).

## **II. EXPERIENCIAS EN AULAS Y EN ASIGNACIONES ESPECIALES.**

- 1 En mi época de oficial, sin tomar en cuenta las comisiones oficiales de la carrera mencionadas anteriormente, fue la de formar parte de la tripulación de dos buques hidrográficos en los cuales adquirí conocimientos en ese renglón, destacándose a bordo del Buque Hidrográfico Sotavento que fue destacado a la bahía de Magdalena en Isla Margarita Baja California Sur, con el fin de localizar el lugar donde se debería situar el Puerto de San Carlos, localizar y balizar la entrada a dicho puerto y trazar en primera intención la carretera que une este con Villa Constitución, B.C.S., para esto se requirió el estudio de puertos

para determinar las características esenciales de su facilidad de acceso desde y hacia la mar, como de sus enlaces con las vías de transporte y comunicación terrestre, ya que las mercancías deben proceder de una ruta y salir por la otra. Para determinar así mismo las distintas partes que forman una instalación portuaria y que son fundamentalmente las siguientes:

- 1) Obras exteriores o de abrigo.
  - 2) Obras interiores o de atraque.
  - 3) Instalaciones complementarias de las cuales las de mayor importancia son:
    - a) Construcciones, almacenes y edificios de servicios.
    - b) vías férreas, patios de carga y descarga.
    - c) Suministro de fuerza y alumbrado.
    - d) Redes de alimentación de agua dulce y combustible
    - e) Medios de carenado, diques y varaderos.
- 2 Durante mi época de oficial, también tuve la oportunidad de ser designado como observador por parte de la Federación Mexicana Deportiva en la Décimo Octava Olimpiada en Tokio Japón en 1964, lo que posteriormente determinó que fuera comisionado en la Oficina de Enlace Deportivo de la Secretaría de Marina con el Comité Organizador de los Decimonovenos Juegos Olímpicos en México D.F., donde la Marina tuvo a su cargo el apoyo y en gran parte la organización de los eventos de Vela, remo, canotaje, esgrima y las ceremonias de inauguración y clausura de los Juegos.

Así mismo fui nombrado como Jefe del evento de vela en el Puerto de Acapulco del cual fui directamente el responsable de su organización en su parte deportiva y logística y por parte de la Armada de planear los apoyos de personal y equipo, como de llevar a cabo la planeación correspondiente.

- 3 Desde antes de los terribles acontecimientos del Ixtoc, México como parte del consenso internacional de naciones, ya formaba parte de lo que es ahora la Organización Marítima Internacional (OMI) que regula todos los asuntos



internacionales marítimos. En esa época estaban muy activos con los tratados internacionales para evitar la contaminación de los mares.

México, firmó un acuerdo con los Estados Unidos (convenio) para combatir los desastres naturales y a los derrames de hidrocarburos en la mar. Los organismos representantes en cada país y responsables de su coordinación y ejecución, eran la Armada de México (El Comandante General de la Armada fue nombrado coordinador por México) y El U.S. Coast Guard por parte de los Estados Unidos.

En esos días (como se menciona en mi currículum) yo tenía el cargo de Comandante del Sector Naval de Matamoros y era el responsable de coordinar con mí contra parte del Coast Guard en la ciudad de Corpus Chirsti, todos los eventos que pudieran suceder en el Golfo de México área de acción que nos correspondía.

Durante ese tiempo participé activamente en ejercicios tanto en territorio y aguas nacionales como el los Estados Unidos aplicando el Plan Binacional México - Estados Unidos de Contingencias. A esas actividades previas al accidente del Ixtoc, se debió la pronta respuesta de ambas naciones hacia el derrame de hidrocarburos.

- 4 Durante mis estudios en el Colegio de Guerra Naval de los Estados Unidos, que fue fundado el 17 de agosto de 1956 en Newport R.I. USA., y tuvo por objeto llenar la necesidad reconocida en las marinas del mundo libre de tener un curso mutuo de alta educación profesional para que los oficiales asistentes llegaran mas preparados a las responsabilidades de los altos mandos de sus armadas, me dio la oportunidad de familiarizarme con los métodos, prácticas y doctrinas de la marina de los Estados Unidos. Los estudios cuyo alcance es comparable a los de los colegios de guerra de otros países, se designaron para adaptarse a los muy singulares requerimientos de un grupo internacional.

El Colegio me impartió un curso para incrementar mis conocimientos profesionales proporcionándome:

- a) Antecedentes sobre políticas nacionales e internacionales, teorías sobre la estrategia, prácticas modernas de administración, análisis y técnicas para la toma de decisiones.
- b) Completo conocimiento de la importancia, rol y empleo del poder naval.
- c) El conocimiento de la organización de las Fuerzas Armada Norteamericanas, sus métodos, prácticas y doctrinas, haciendo énfasis en las fuerzas y misiones navales.
- d) Antecedentes de las leyes internacionales y asuntos internacionales de interés para los hombres de mar.

Participé en tres viajes de campo que tenían el objetivo siguiente:

- Visitar los lugares donde se asienta el gobierno de los Estados Unidos. Visitar los principales complejos militares. Conocer a distinguidos líderes civiles y militares. E incrementar mi conocimiento sobre la cultura y geografía de los Estados Unidos.
- Un viaje particular a alguna parte de los Estados Unidos de mi preferencia.
- Un viaje de estudios Militar e Industrial para proporcionarnos la oportunidad de relacionar los principios administrativos estudiados en su aplicación en la industria y en las instalaciones militares. Dándonos al mismo tiempo la oportunidad de aumentar nuestros conocimientos de la cultura, economía y geografía de los Estados Unidos.

- 5 En mi currículum también aparece el curso de NATIONAL SECURITY MANGEMENT que efectué en el Colegio Industrial de las Fuerzas Armadas en Washington, D.C., curso que fue desarrollado para que los militares tanto en activo como en retiro y los civiles interesados, entiendan la interrelación de una fuerte Seguridad Nacional con los aspectos políticos, económicos, sociales y el factor humano que le da sustancia y fuerza a la sociedad.

El curso intenta enfatizar sobre la administración de la defensa y las estructuras organizadas, los procesos de toma de decisiones, herramientas para administrativas para el empleo en el uso de los recursos de la nación, incluidos los recursos requeridos por la defensa nacional.

El curso está dividido en cuatro unidades que tratan cada uno en general lo siguiente:

Unidad I La estructura de la Seguridad Nacional. El Ambiente de la Seguridad Nacional. El mundo en ebullición. Administración: Conceptos y Práctica.

Unidad II Elementos de la Economía de Defensa. Recursos Humanos para la Fuerza de la Nación. Recursos Naturales y de Energía. El Sector Industrial. Transportes: Líneas vitales de la nación. Servicios: Electricidad, Gas, Telecomunicaciones.

Unidad III Políticas Económicas para la Fuerza de la Nación. Estabilización de la Economía en Emergencias. Política Económica Exterior de los Estados Unidos. Organización de la Defensa y su Administración. Requerimientos para la Defensa Nacional. Casos de Estudio y Sistemas Militares de Análisis.

Unidad IV Recursos Humanos para la Defensa. Ciencia, Tecnología, Investigación y Desarrollo. Sistemas de Adquisiciones. Administración de la Logística.



6 Para poder regularizarme al curso de Estado Mayor Naval impartido en el Centro de Estudios Superiores Navales, se me solicitó elaborara una tesis relativa al PODER MARÍTIMO NACIONAL, misma que escribí, haciendo el estudio correspondiente a:

a) Los factores determinantes que integran dicho poder.

- Situación geográfica.
- Configuración física incluyendo en esta por su relación con ella, los productos naturales y el clima.
- Extensión Territorial.
- Carácter de los habitantes
- Clases de gobierno incluyendo las instituciones nacionales que haya.

b) Factores componentes del Poder Marítimo.

- Los elementos activos marítimos. (La marina militar; la marina mercante; Los puertos e instalaciones; Los astilleros de construcción y los de reparación; establecimientos y agencias comerciales; y el elemento humano)
- Los elementos de la riqueza nacional que tienen relación directa con las actividades conectadas con el mar.
- Los principios geográficos de posición.

7 El último curso que efectué fue el de Seguridad Nacional, en **El Colegio de Defensa Nacional** de la Secretaría de la Defensa Nacional. Curso que habla por si mismo. Fui integrante de la Tercera Generación de dicho Colegio.



### III EXPERIENCIAS EN EL EJERCICIO DEL MANDO.

- 1 Ya mencionamos el bagaje que trae consigo un oficial naval. Pero lo importante es cuando ese oficial naval y ostenta un grado que le permita ejercer el mando subordinado o superior. En estas condiciones su campo es bastísimo tanto en el planeamiento de operaciones como el de llevarlas a cabo. También juega una importantísima parte la Toma de Decisiones que es fundamental en nuestra profesión.

No me voy a referir a mis vivencias netamente militares porque no representan ningún interés para el lector de este escrito. Las mismas comisiones que he tenido y aparecen en el currículum como Mandos Especiales, explican claramente su sentido. Voy a referirme a mis mandos regulares donde se aplican acciones que requieren de conocimiento de leyes y de otros medios ajenos a lo meramente militar. Quiero decir con esto que la sola existencia de la Secretaria de Marina, vincula a la Armada en el ámbito de competencia con las Secretarías de Estado y la Administración Pública Paraestatal.

- 2 Cada comandante de Región o Zona Naval, debe estar perfectamente familiarizado con estas vinculaciones, ya que gracias a ellas puede la Armada de alguna manera actuar legalmente en infinidad de acciones donde se podría considerar ilegal su participación.

Ejemplo:

El artículo 28 de la Ley Orgánica de la Administración Federal le marca sus atribuciones a la Secretaría de Relaciones Exteriores. En esas atribuciones la Secretaría de Marina reconoce ocho vinculaciones de las que requiere estar permanentemente enterado de su evolución para que pueda actuar inconsecuencia. Tomemos el inciso IV que se refiere a su intervención en las cuestiones relacionadas con los límites territoriales del país y aguas internacionales. La Secretaría de Marina DEBE estar al tanto de la evolución de los temas referidos, ya que le corresponde velar por la integridad del

territorio nacional y sus aguas territoriales y lo correspondiente a la Zona Económica Exclusiva.

Con todos los años de Mando Superior (14 años) he participado en:

a) El mantenimiento del estado de derecho y del orden público traduciéndose esto en los siguientes rublos:

- Ataque al tráfico ilegal (por en ámbito marítimo como el terrestre) de drogas, psicotrópicos, armas e indocumentados tanto como para su penetración a territorio nacional como en el tránsito otros países. Hacer especial énfasis en el narcotráfico que es considerado como una amenaza para la Seguridad Nacional.

Tengo la satisfacción de haber conducido exitosamente la captura del buque "Sea Point" al sur de la Península de Baja California, al cual se le encontró la mayor carga de cocaína jamás incautada hasta esa fecha y fueron 2492 kilogramos.

- Ataque a los actos de piratería que se ha dado a pesqueros mexicanos y evitar que estos se extiendan a yates, veleros, cruceros o buques de recreo en alta mar así como el robo de embarcaciones en los puertos turísticos y pesqueros.
- Combatir a las organizaciones criminales que pretenden pernear a los diferentes sectores públicos y privados de la sociedad y que por tener acceso a la última tecnología le dificulta al Estado combatirlos. Cortar sus rutas marítimas que pretendan establecer para el logro de sus fines.

b) En la protección de los recursos naturales renovables, evitando la pesca ilegal y la depredación de las especies tanto en Alta Mar como la ribereña.

A pesar de los extensos litorales con los que contamos, la pesca no ha tenido el desarrollo deseado. Existe multiplicidad de funciones e insuficiente coordinación entre las diversas Secretarías de Estado y las autoridades de los tres niveles de gobierno que están involucradas en esta actividad. Falta de cultura y educación con los temas relacionados con el medio marino en la población ribereña dedicada a la actividad pesquera que provoca una inadecuada explotación de los recursos del mar.

La legislación existente, en muchos casos, ha sido rebasada por la sobreexplotación de los recursos marítimos naturales renovables y no renovables, además de las inconsistencias de leyes y reglamentos con las normas nacionales e internacionales.

Los usos y costumbres de esta población ribereña que por generaciones ha capturado especies migratorias como la tortuga, han obligado a mantener una veda permanente, la cual hemos sido un pilar mundial para su conservación. Existe una sobreexplotación de las especies por la violación de las vedas y tallas mínimas de las especies capturadas lo cual hace imperativo la revisión a fondo del sistema de regulación de los permisos federales de pesca y el control de su transportación vía terrestre hacia los centros de distribución.

La actividad pesquera del país enfrenta varios problemas añejos a los que no se les ha dado solución, como son:

- Infraestructura portuaria deficiente, para la reparación y construcción de buques pesqueros.
- Instalaciones deficientes de refrigeración, lo que provoca que miles de toneladas al año se quemen para hacer harina, pudiendo ser una alternativa barata para la alimentación del pueblo.
- Equipos inapropiados y en mal estado para la pesca. Requiérase modernizar los sistemas de pesca que

- garanticen no depredar especies diferentes a las que se pretende sacar con los lances de las redes.
- Escaso crédito e inversión de capital para la actividad pesquera.
  - Mal manejo económico de las embarcaciones pesqueras.

c) Intervención en las actividades para evitar el Deterioro Marino.

Hemos observado y efectuado estudios concienzudos en los principales puertos del país exponiendo los problemas provocados por la expansión industrial y desarrollo urbano, que ha ocasionado un aumento en la presencia de niveles contaminantes. Dichos estudios se han puesto en manos de los funcionarios de los gobiernos estatales correspondientes y se han hecho del conocimiento de la federación para que se tomen las medidas adecuadas y resolver el problema. Todo esto con poca o muy poca respuesta por las autoridades con capacidad y la autoridad correspondiente.

Se ha hecho el levantamiento del censo de las fuentes contaminantes cuyos orígenes son varios, estos dependen de la zona en que se trate pudiendo ser:

- Desechos petroleros.
- Desechos industriales.
- Desechos pesqueros.
- Desechos provenientes de actividades agrícolas, sedimentándose posteriormente o bien pasan a formar parte de los tejidos de los organismos a diferentes niveles de las cadenas tróficas.

En los puertos hemos puesto especial interés en llevar a los niños de las escuelas de los niveles de primaria y secundaria, la consientización sobre lo que se refiere a la Protección al Medio Ambiente Marino. Año con año cientos de niños en nuestros puertos reciben en sus propias escuelas a nuestros

oficiales que les llevan los últimos conocimientos y orientación en este aspecto.

Se hacen prácticas de limpieza de hidrocarburos en el mar y se invitan a autoridades federales estatales y municipales a participar en ellos. Frecuentemente, al menos dos veces al año se llevan prácticas en la mar donde se involucran todas aquellas Secretarías de Estado, Paraestatales, dependencias de los Gobiernos, Municipios y Portuarias para que participen de manera conjunta y global a fin de mantener personal y equipos listos para las contingencias.

- d) Investigación hidrográfica de nuestras costas y aguas marinas, oceánicas y locales.

Como obligación, los mandos superiores, deben velar por la seguridad de la vida en la mar, del libre y seguro tránsito de embarcaciones por nuestras áreas de responsabilidad. Por lo que se requiere de vigilancia de las corrientes oceánicas (patrones de circulación superficial) cuya aplicación es indispensable para el rescate de naufragos y/o embarcaciones a la deriva; localización y seguimiento de derrames de hidrocarburos y otros contaminantes; determinación de transporte sedimentario y dinámica de costa para el mantenimiento de canales de acceso a puertos; infraestructura portuaria y de protección de costa, así como repercusiones económicas en la optimización de las rutas de navegación por corrientes de marea y oleaje. Todo esto además requerido para su aplicación directa a las operaciones de vigilancia y protección de la actividad turística en las zonas costeras.

- e) Migración y asentamientos humanos irregulares.

Los beneficios que traen consigo todas las actividades vinculadas con el turismo en el Sector Marítimo, se ven afectadas por las consecuencias propias de la existencia de grandes grupos de población flotante y el crecimiento anárquico de las poblaciones costeras, provocadoras de

resultados no deseados. Sin embargo cuando se planean estos desarrollos turísticos, no se toma en cuenta a esta población y no se le ubica con las regulaciones apropiadas, para que los asentamientos sean desde un principio regulares y cuenten con los servicios adecuados.

Los desarrollos turísticos referidos, han traído consigo paralelamente el deterioro del medio ambiente y de la zona arrecifal, por el tránsito intenso de las embarcaciones a motor; actividades turísticas no planificadas en las islas nacionales, crecimiento de infraestructura turística de baja intensidad sobre acantilados, la contaminación de las costas y depredación de la fauna marina, de las cuales algunas especies marinas están en vías de extinción.

Lo anterior son aspectos estudiados y consignados por los mandos superiores de la Armada, pero sin viabilidad de resolución por carecer en algunos casos de autoridad para evitarlos o por falta de personal y equipo para impedirlos. Esto exige una participación más coordinada y estricta de las dependencias vinculadas con el Sector Marítimo.

3 Una de las acciones mas reconocidas por la sociedad en relación a las actividades de la Secretaría de Marina – Armada de México, es la aplicación del Plan General “**MARINA**” de Auxilio a la Población en Casos y Zonas de Emergencia ó Desastre. Los daños ocasionados por los huracanes ponen en movimiento el Plan mencionado que exige una gran cantidad de recursos tanto humanos como materiales. Actuándose en la forma siguiente:

- Se le da prioridad a la vida humana interviniendo en el lugar mismo con todo el personal y equipo que sea posible movilizar. Generalmente el uso del helicóptero, embarcaciones menores, lanchas y vehículos terrestres y anfibios son los primeros que entran en acción.
- En segundo lugar se le da prioridad a la posibilidad de activar los servicios. Agua y electricidad. Para esto se

asegura que el agua potable no se haya contaminado y proporcionar ayuda al personal de Comisión Federal de Electricidad, principalmente con Helicópteros, para levantar las líneas de energía abatidas. Contando con estos servicios primordialmente, lo demás se recupera fácilmente.

- En tanto no se resuelve lo anterior, se proporciona a la gente:
  - Rescate
  - Evacuación
  - Transporte
  - Distribución de víveres
  - Distribución de agua embotellada
  - Atención Médica
  - Refugios con alimentación
  - Distribución de ropa
  - Distribución de medicamentos
  - Distribución de materiales de construcción
  - Equipos de fumigación
  - Tiendas de campaña
  - Equipos diversos. Etc.
- Todo lo anterior es posible gracias a los operativos de las embarcaciones a flote, vehículos anfibios y embarcaciones que establecen puentes fluviales para llegar a poblados cercanos a la costa y de difícil acceso terrestre.
- Se transporta vía marítima plantas de energía eléctrica al área afectada y se colabora en la limpieza de carreteras y calles hasta donde es posible y solo cuando las prioridades han sido alcanzadas.
- Desde luego a través de la red meteorológica se emiten los boletines y avisos correspondientes con la anticipación debida, para prevenir a los habitantes de las comunidades costeras, ante la presencia de las perturbaciones



atmosféricas. Todo esto se encuentra bajo la supervisión del comandante correspondiente quién ya con antelación elaboró los planes de contingencia debidos.

- 4 Por último, para no extenderme más en esta pretendida ampliación de conceptos, me quiero referir a los conocimientos que este debe de tener y mantener al día, son los referentes al texto oficial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el DERECHO DEL MAR, firmada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 y todo lo derivado de ésta (320 artículos, nueve anexos y cuatro resoluciones conexas) que debe saber todo oficial para poder llegar a la toma de decisiones de acuerdo a derecho y en beneficio de la Nación.

Sería motivo de un estudio completo de mencionar, pero aquí se reúne todo lo que desde siempre los marinos han tratado de reglamentar sobre el derecho internacional aplicado a la mar.

Mayo del 2003

Almirante CG. DEM. Ret.  
ALVARO SANDOVAL PERALTA

