



Boletín Naval

LA REGATA BICENTENARIO 2010 SERA UN IMPORTANTE ACONTECIMIENTO PARA MEXICO Y PARA LA MARINA NACIONAL AL HERMANARSE EN EL PUERTO DE VERACRUZ A LAS MARINAS DE VARIOS PAISES COMO CHILE QUE YA HA CONFIRMADO SU PARTICIPACION EN ESTE GRAN EVENTO CON EL BUQUE VELERO ESMERALDA.

No. 52 Año XVI

Directorio

Asociación de la Heroica Escuela Naval Militar A. C.

Cadete Mariano Francisco Saynez Mendoza
Presidente

Brigada Veracruz

Cadete Sergio Javier Lara Montellano
Presidente

Cadete José María González Sánchez
Vicepresidente

Cadete Fernando Estrada y Aguilar
Secretario

Cadete Francisco Antonio Martínez de A.
Tesorero

Cadete Víctor Pasquel Urieta
Vocal de Acción Cultural

Cadete Antonio Tiburcio Mújica
Vocal de Acción Social

Cadete Alan Cruz Pacheco
Vocal de Acción Recreativa

Editor

Cadete Víctor Pasquel Urieta

Editor fundador

Cadete Vicente Vázquez Pérez

Consejo Editorial

Cadete José María González Sánchez
Cadete Fernando Estrada y Aguilar
Cadete José Jesús Lizarraga Hernández
Cadete Víctor Pasquel Urieta
Cadete Aníbal Urrutia Ruiz
Cadete Francisco Estrada Palacios
Cadete Saul Bandala Camarero

Asesor

José Pérez de León y Cruces
Cadete Mario Lavallo Argudin



Boletín Naval

CONTENIDO

DIRECTORIO Y CONTENIDO.....	2
EDITORIAL.....	3
CARTA DEL CADETE PRESIDENTE.....	4
FUNDACION DE LA HENM.....	5
MEXICO Y LOS CONVENIOS INTERNACIONALES.....	9
HALLAZGO DEL CUERPO DE SAINZ DE BARANDA.....	12
LAMERIDIANA.....	13
IMPRESIONES DE MI ESTANCIA EN MOSCU.....	14
REGATA 2010 3° PARTE.....	18
POESIA "CUANDO YO ME RETIRE".....	19
ORIGEN DE LA PALABRA CADETE.....	20
RESEÑA HISTORICA DE LA PIRATERIA.....	21
QUE TIEMPOS AQUELLOS.....	26
TIBURONES.....	28
FOTO DEL RECUERDO.....	31
EL DIAMANTE ORGANIZACIONAL.....	32
LA ASTRONOMIA EN MEXICO.....	33

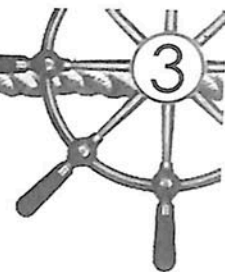
Diseño gráfico y Editorial
Ing. Marco Antonio Pasquel Meléndez

Impresión Litográfica Rey
Tiraje 400 ejemplares

Boletín Naval, órgano oficial de difusión de la Brigada Veracruz de La Asociación de La Heroica Escuela Naval Militar

Se distribuye en la sociedad veracruzana y miembros de las Brigadas Trozos y Ranchos de la AHENM A.C.

Los artículos publicados expresan la opinión de los autores sin que tengan que coincidir con el punto de vista del Consejo Editorial



EDITORIAL

UNA DE LAS IMPRESIONES MAS IMPORTANTES AL ARRIBO DE UN JOVEN A LA ESCUELA NAVAL COMO CADETE NOVEL, ES LA LECTURA DE LA PLACA SITUADA A LA ENTRADA, QUE ES UN LEGADO DE LA INSPIRACION DEL INSIGNE CONTRALMIRANTE GUSTAVO RUEDA MEDINA QUE RESUME. LA MISION Y OBJETIVO PRINCIPAL DE ESTE HEROICO PLANTEL Y QUE POR TRADICION Y COSTUMBRE, ES OBLIGACION DE LOS CADETES APRENDERLA RETENERLA Y CONSERVARLA EN SU MENTE, DESDE SU INGRESO A LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR.



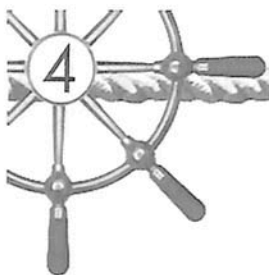
**ESTA ES LA HEROICA ESCUELA NAVAL DE MEXICO;
NOBLE, POR LA PUREZA DE SUS TRADICIONES;
HEROICA, POR LOS HECHOS GLORIOSOS DE SUS
HIJOS.**

**SU MISION ES FORMAR OFICIALES PARA LA
ARMADA, CON LOS CONOCIMIENTOS BASICOS
Y LA SANA EDUCACION INHERENTES A LA
PROFESION NAVAL.**

**LOS PREPARA CAPACITANDO A LOS CADETES
PARA SU LUCHA CONTRA LOS ELEMENTOS
EN LA MAR; FORTALECIENDOLES CUERPOS,
MENTES Y ESPIRITUS; INCULCANDOLES LOS
MAS ELEVADOS CONCEPTOS DE: HONOR, DEBER,
LEALTAD Y ESPIRITU DE JUSTICIA, PARA QUE
LLEGUEN A SER CIUDADANOS HONESTOS,
CAPACES DE LLEVAR CON DIGNIDAD, ACIERTO
Y SEÑORIO LAS MAYORES RESPONSABILIDADES
COMO GUIAS Y CAPITANES AL SERVICIO DE SUS
COMPATRIOTAS.**



SECRETARIA DE MARINA
CENTRO DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA



CARTA DEL CADETE PRESIDENTE

SERGIO JAVIER LARA MONTELLANO

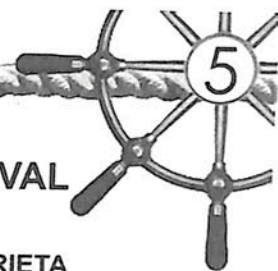
ESTIMADOS LECTORES

EL COSTO DE LA EDICIÓN DEL BOLETÍN NAVAL SE CUBRE CON UN PORCENTAJE DE LAS GANANCIAS QUE OBTIENE LA BRIGADA VERACRUZ DE LA ASOCIACIÓN DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL, A TRAVÉS DE DIFERENTES ACTIVIDADES, QUE SE REALIZAN SIN AFÁN DE LUCRO, COMO LO SON LOS VIERNES SOCIALES, DESAYUNOS CADETEROS Y OTROS EVENTOS.

LO ANTERIOR PERMITE QUE ESTA REVISTA SE EDITE GRACIAS TAMBIÉN A LOS SOCIOS QUE ASISTEN A ESTOS EVENTOS, A LA DISPONIBILIDAD DEL CONSEJO EDITORIAL EN LA RECOPIACIÓN REVISIÓN Y CONFORMACIÓN, A LA COLABORACIÓN CON ARTÍCULO DE ALGUNOS DE LOS MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN Y A LOS QUE TIENEN A BIEN ADQUIRIR ESTE BOLETÍN CON LA CUOTA DE RECUPERACIÓN.

SE CONFIRMA QUE LA UNIÓN HACE LA FUERZA Y ESPERO SE CONTINÚE EN ESE MISMO SENTIDO PARA QUE EL BOLETÍN NAVAL SE SIGA EDITANDO COMO HASTA AHORA COMO UNA POSITIVA TRADICIÓN DE LA BRIGADA VERACRUZ TAL COMO LO ESTIPULA EL INCISO "C" DEL ART. 52 DEL REGLAMENTO DE LA ASOCIACIÓN DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR.





ANTECEDENTES DE LA FUNDACIÓN DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR

RESUMEN CADETE VICTOR PASQUEL URIETA

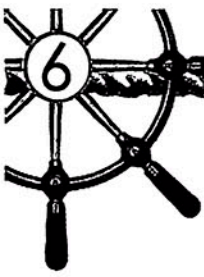
Ante la falta de personal de mando para la Armada Nacional, después de que el Presidente de la República, General Porfirio Díaz, decretó la creación de una Escuela Flotante y dos Escuelas Prácticas de Vela en enero de 1896, el Brigadier de la Armada José María de la Vega, con gran visión de marino militar y como Jefe del Departamento de Marina, de la entonces Secretaría de Guerra y Marina, presentó una iniciativa para la creación, de una Escuela Naval Militar, el 19 de abril de 1897 al General Felipe G. Berriozábal, Secretario de Guerra y Marina, el documento constaba de argumentos que analizaban la situación del momento.

Resumen de la Iniciativa:

- Obtener sin erogarse mayores gastos, dentro de algún tiempo, individuos de reconocida idoneidad, que con sus conocimientos teóricos y prácticos, sean útiles a la Nación.
- El departamento a mi cargo cree necesario atender primero a la formación de personal y después la adquisición del material, porque este último, se adquiriría rápidamente con mayor o menor gasto pecuniario, lo que no podría hacerse respecto al primero sino después de mucho tiempo y trabajo y en la contratación de extranjeros en el servicio, son altos los sueldos que se les tiene que pagar.
- Actualmente está en Veracruz, el Arsenal Nacional que lleva a cabo las reparaciones de nuestros buques de guerra y mercantes nacionales y extranjeros; que se completaría con un dique flotante, y los productos del Arsenal comenzarán a crecer y serán una fuente de recursos para el erario.
- En el Arsenal está la Escuela Teórico-Práctica para Maquinistas de la Armada y Marina Mercante, a cargo del jefe del Arsenal, con siete profesores y quince alumnos que tienen casi un año de estudios.
- Acordada por usted la adquisición, en Inglaterra, de un vapor que en el Golfo de México, sirva de transporte y existiendo en el Pacífico el "Oaxaca", con igual objetivo puede la Secretaría movilizar, en un momento dado, de manera económica, las fuerzas militares en ambos litorales.
- Cubierta esta atención, los cañoneros "Libertad", "Independencia" y "Democracia", no se utilizaran ya en

el transporte y se dedicarían a la práctica, marinera y militar de sus oficiales y tripulación.

- Se ha comprado, en Londres, un buque de vela para la Escuela de Clases y Marinería, del que egresará la tripulación para los barcos del Estado, cuyo reclutamiento es hoy tan difícil siendo los sueldos en la Marina Mercante mayores que en la de Guerra sin el enganche por tiempo fijo, ni el rigorismo de la ordenanza, natural es que opten por la primera, salvándose este inconveniente con el ingreso como Grumetes, cuya edad sea de trece a dieciocho años y el compromiso de servir a la Nación por doce años. los individuos adquirirían el hábito del servicio militar, obteniendo ascensos en su escala.
- El "Zaragoza", próximamente hará su viaje de circunnavegación habiéndose construido para la instrucción y práctica de los jóvenes que terminado sus estudios teóricos para oficiales, habrán de dedicarse a navegar continuamente a la vela en el Golfo de México, para proporcionar a los aspirantes de 1ª el conocimiento de las costas y puertos de la República lo que no se obtiene con viajes largos hechos a máquina.
- Por lo anterior puede asegurarse que existen la mayor parte de los elementos de base para que en ocho o diez años se pueda formar un cuerpo de marinos de guerra que preste eficaces servicios al Supremo Gobierno y compense los gastos que en él haya hecho.
- Los jefes superiores de la Armada en sus opiniones han estado de acuerdo en dotar a México, a futuro de una Marina de Guerra con cruceros rápidos y torpederos, que sirvan para vigilar sus costas y ocurrir al lugar en que se puedan necesitar, sin pretender transformarnos en potencia marítima.
- En 1890 sometí a su respetable consideración un proyecto para el arreglo y fomento de la Armada, bajo las siguientes condiciones:
La creación de una Escuela Naval Militar en la que se impartiría la Educación teórica y práctica a los jóvenes en las carreras de marinos o maquinistas de guerra o mercantes.
- La adquisición de un buque cuyo motor fuera el viento, con su máquina auxiliar, como escuela práctica para los que terminaban sus estudios.



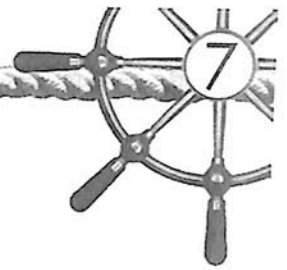
- La compra de un buque de vela para escuela de clases y marinería.
- La compra de dos vapores para transportes militares en ambos litorales.
- La traslación del Arsenal de Campeche, a Veracruz, que se complementaria con un dique flotante.
- Que los comandantes de los tres cañoneros atendieran la instrucción de sus tripulantes.
- Usted, señor Secretario, se sirvió disponer ya, que en lugar de la adquisición de dos buques escuelas de aplicación, se comprara uno de vela para la escuela de marinería, lo que ya se ha verificado, y otro de vapor para transporte en el golfo de México, sin tener a bien acordar aun la manera de instruir y formar los aspirantes para la Armada.
- Juzgo oportuno, recordar que según el Plan de Estudios del Colegio Militar de 1883 a 1891, se exigían siete años de estudios a los aspirantes a la Armada, concluidas las asignaturas salían a practicar dos años a bordo del "Zaragoza" y al terminar presentaban examen profesional para obtener despacho de Subtenientes de Marina.
- Este sistema presentaba el inconveniente que los candidatos salían de edad ya madura como oficiales, que continuaban en el servicio solo por compromiso sin el empeño y decisión que son necesarios en el oficial por lo que ha costado tanto el mantenimiento y reposición del material por descuido de aquellos a quienes estaba encomendado a su cuidado.
- La simple comparación del número de materias técnicas que se cursaban en la primera época con las que en la actualidad se exigen es bastante para probar la deficiencia de los conocimientos que se piden al oficial de la Marina de Guerra.
- Los cursos se harían en tierra con excepción del segundo semestre preparatorio, que se haría a bordo del "Zaragoza" ya que el Supremo Gobierno cuenta en Veracruz con un edificio (la antigua Comandancia Militar) el que con un gasto igual al que importe la compra de un buque, podría adecuarse para instalar en él la Escuela Naval Militar, con las ventajas siguientes:
 - No se gravaría el presupuesto.
 - La instrucción de los alumnos se uniformará, sea que se

dediquen al cuerpo de oficiales de guerra o al de maquinistas, llenándose la necesidad de tener donde estudiar de los particulares que quieran ser pilotos, quienes estarán en aptitud de formar las reservas de la Marina de Guerra.

- Los alumnos después del primer semestre preparatorio pasarán a practicar el segundo, a bordo del "Zaragoza" para comprobar su vocación, y aptitud para dedicarse a la Marina.
- Se llevará a cabo una reforma que ni en las naciones de Europa, Asia y América, que tienen Marina de Guerra, se ha podido implantar y es la de crear unidad y espíritu de cuerpo entre oficiales de guerra y los maquinistas, con lazos de verdadero afecto y compañerismo.
- Se detendrá, por cinco años la salida de nuevos oficiales de la Armada pero con el personal que existe se cubren todas las plazas actuales.
- Para llevar a cabo esta idea, es preciso que no se varié en ninguna de las partes para que de buenos resultados siendo necesario que usted señor Secretario, se sirva acordar que se ceda a la Marina el edificio que en Veracruz perteneció a la Comandancia de Armas, para dedicarlo a la Escuela Naval Militar y el que con poco gasto puede arreglarse para su nuevo objeto y que se supriman en el Colegio Militar los profesores de Marina y plazas de alumnos que estudian para aspirantes y que pasaran a dicha Escuela.
- La objeción que se hace para que el plantel se ubique en Veracruz, consiste en el temor de que no haya número bastante de jóvenes que se atrevan a ir allí, por temor del vómito, debiendo el marino vivir en las costas, por exigirlo así la índole de la profesión, y procurar aclimatarlo a ello desde su tierna edad no cuando sea ya adulto.
- En vista de todo lo expuesto y salvo el mejor parecer de usted me permito proponer a su respetable consideración lo siguiente:

PRIMERO.-Que se remita a la Cámara de Diputados, por conducto de la Secretaria de Hacienda, el presupuesto de Marina para el año fiscal de 1897 a 1898.

SEGUNDO.-Que si el C. Presidente de la República se sirve aprobar el adjunto proyecto de ley, se le dé la debida publicidad y que se tomen las determinaciones para llevarlo



a efecto.

El General Felipe G. Berriozábal, después de analizar la iniciativa vio las posibilidades de que se pudiera fundar la Escuela Naval Militar, que tanta falta le hacía al país, así decidió ponerla a la consideración del Presidente de la República, el General Porfirio Díaz.

El 21 de abril de 1897 la iniciativa fue aprobada por el Presidente de la República, General Porfirio Díaz y una vez aprobada y acordada la iniciativa, quedó fundada la Escuela Naval Militar mediante el decreto Presidencial No. 154 de fecha 23 de abril de 1897. Con el siguiente texto:

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el Decreto que sigue:

Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed: que en atención a las dificultades que se han presentado para obtener un buque ya construido que reúna las condiciones adecuadas para instalar la Escuela Naval Flotante a que se refiere la ley de 8 de enero de 1896, y considerando que mientras se toman las medidas conducentes para llenar este requisito, es de absoluta necesidad atender a la formación del personal que en lo sucesivo preste sus servicios en la Armada y en la Marina Mercante, aprovechando para ello los elementos que en la actualidad existen para impartir la instrucción científica práctica a los jóvenes que quieran formar el contingente de oficiales, maquinistas y pilotos que demandan los expresados servicios; en uso de las facultades que me concede el artículo 6º, de la Ley de 30 de mayo de 1896, y único de la del 17 de diciembre del mismo año, he tenido a bien decretar lo siguiente:

ARTICULO 1º. Mientras se adquiere por la Nación un buque con las condiciones apropiadas para instalar a bordo la Escuela Naval Flotante, de que trata la fracción "A" del Artículo 1º. De la Ley de 8 de enero de 1896, se establece en Veracruz, un plantel en el que se impartirá la instrucción científica, militar y accesoria a los jóvenes que se dediquen a las carreras de oficiales de guerra y maquinistas de la Armada, el que se denominará Escuela Naval Militar.

ARTICULO 2º. Dependerá directamente de la Secretaría de Guerra y Marina, la que expedirá el reglamento respectivo en él que constaran las condiciones de la admisión de los alumnos, el Plan de Estudios, la duración

de estos y demás requisitos para normar su marcha interior.

ARTICULO 3º. En la misma Escuela, podrán obtener su instrucción los jóvenes que quieran seguir las carreras de pilotos y maquinistas de la Marina Mercante, los que se sujetarán a las prevenciones del citado reglamento.

ARTICULO 4º. El personal, sueldos y gastos de la Escuela Naval Militar, serán los que señale la Ley de Presupuestos de 1897 a 1898.

ARTICULO 5º. Se refunde en ella la Escuela Teórica-Práctica de Maquinistas que existe en el Arsenal Nacional.

ARTICULO 6º. Todos los gastos que sean necesarios para el arreglo del edificio en que deba instalarse la Escuela, compra de muebles, libros, instrumentos, enseres y útiles indispensables, se aplicarán al sobrante que tengan las diversas partidas de la consignaciones de Marina, existentes en el presupuestos del presente año fiscal.

ARTICULO 7º. La Escuela Naval Militar se inaugurará el 1º. De julio próximo.

ARTICULO 8º. Se destina el buque de vela últimamente comprado por el Gobierno, al servicio de la Escuela Práctica de Clases y Marinería y su régimen interior será también reglamentado por la Secretaría de Guerra y Marina.

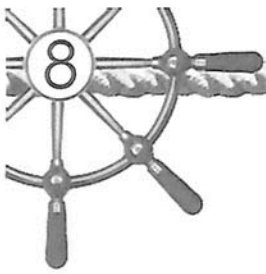
ARTICULO 9º. Los viajes de prueba y la práctica que deban tener los alumnos de la Escuela Naval Militar, ya sea que se dediquen a la carrera de Marina o a la de maquinistas, se harán a bordo de la corbeta-escuela "Zaragoza", o de los buques de guerra del Estado y en el Arsenal Nacional, según lo disponga el Ejecutivo de la Unión.

ARTICULO 10º. Los alumnos que en el Colegio Militar siguen la carrera de Marina y los que estudian en la Escuela Teórica-Práctica de Maquinistas, pasarán a continuar los cursos de las asignaturas que les correspondan en la Escuela Naval Militar, sin que esto les cause interrupción en el tiempo de servicios.

ARTICULO TRANSITORIO. Se derogan todas las leyes, circulares y disposiciones que se opongan a lo que en el presente decreto se ordena.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de México, a 23 de abril de 1897.- Porfirio Díaz.



Una vez emitido el decreto presidencial de la creación de la Escuela Naval Militar, el Brigadier De la Vega, tuvo el gran apoyo que le dio entonces el Capitán de Fragata Manuel E. Izaguirre, para acondicionar el local que se designó para el plantel, según otro decreto de fecha 10 de mayo del mismo año de 1897.

El decreto por su parte decía que el nuevo plantel, deberá ocupar una casa de madera donde se instalan las oficinas de los Juzgados Militares de la Comandancia de la Plaza situado en la calle de Landero y Cos, al costado sur de "Pescadería".

En el mismo año de su creación se procedió a demoler parcialmente el antiguo edificio de madera, levantando una nueva construcción de material.

Un reglamento provisional marca en lo básico que la Escuela Naval Militar, es un centro de instrucción para los jóvenes que se dediquen a las carreras de oficiales de Guerra y Maquinistas de la Armada, y a las de Pilotos y Maquinistas de la Marina Mercante.

La inauguración de la Escuela Naval Militar, se llevó a cabo el 1° de julio de 1897.

El Director del Plantel, Cap. de Navío Manuel E. Izaguirre dio parte de la inauguración al Secretario de Guerra y Marina: "Tengo la honra de comunicar a usted que en



Brigadier José María de la Vega

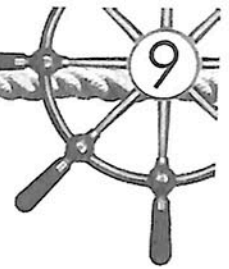
cumplimiento de sus superiores órdenes, quedó hoy inaugurada esta Escuela Naval Militar, que es una nueva protección que tanto el C. Presidente de la República, como usted, se sirven impartir a la incipiente Armada Nacional, y en la que procuraré seguir sus respetables instrucciones acerca de los hábitos de moral, patriotismo, honradez y aplicación que debo inculcar a mis alumnos y secundar así, el programa del Primer Magistrado y de usted, en la reorganización del Ejército y la Armada".

ESTIMADO LECTOR:

SI DESEAS COLABORAR CON ARTICULOS PARA SU PUBLICACION EN EL BOLETIN NAVAL COMUNICATE A LAS OFICINAS DE LA ASOCIACION DE LA HEROICA ESCUELA NAVAL MILITAR BRIGADA VERACRUZ.



TEL. 9325365



MEXICO EN LA RELACION QUE IMPONEN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

Cap. de Alt. y Arq. A. Saúl Bandala C.

La armonización de la relación entre todos los países del mundo se logra a través de acuerdos sobre diferentes temas que van desde asuntos de cooperación o asistencia comercial, técnica, etc., hasta convenios sobre la seguridad, protección, prevención de la contaminación, etc., pasando por los diferentes niveles, formas y denominaciones que esos acuerdos pueden tener como tratados, tanto multilaterales como bilaterales.

Para el desarrollo de este trabajo solo nos limitaremos al tema de los **Convenios y Protocolos Internacionales**. Es necesario aclarar que **la única Dependencia de Gobierno responsable de la firma de estos compromisos, es la Secretaría de Relaciones Exteriores actuando a nombre de México**, como país parte en ese convenio en particular.

Ya que no es posible que la **Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE)** tenga dominio sobre el contenido especializado de cada convenio, otras Secretarías y Dependencias de Gobierno asesoran a la SRE para definir y defender los intereses nacionales, así tenemos la participación activa de la **Secretaría de Marina (SEMAR)** para los temas de Prevención de la Contaminación, Rescate y Salvamento Marítimos, y los relacionados con su área de responsabilidad; de la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)** asesorando sobre temas de Aviación Civil, Seguridad de la Vida Humana en el Mar, Diseño y Construcción de Buques, Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, y temas afines; de la **Secretaría de Salud (Salud)** para todo lo relacionado con la Organización Mundial de la Salud (OMS); **Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS)** en asuntos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT); con estos ejemplos salta a la vista que en cada caso existe relación directa entre nuestra estructura administrativa nacional y los organismos internacionales de los que México es miembro.

Es muy importante tener presente, que la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó que **un Convenio Internacional se ubica directamente por debajo de la Constitución Política de México**, y prevalece sobre cualquier Ley emanada de los tres niveles de Gobierno, lo que incluye Decretos, Disposiciones, Acuerdos, etc., por lo que su cumplimiento debe ser previsto e instrumentado mediante la promulgación, **al pié de la letra**, del Convenio como Ley, seguido de la generación de las Leyes Reglamentarias correspondientes, que deben facilitar su correcta interpretación y contener la descripción detallada de la forma en que éste debe aplicarse; asimismo deben contener las penas y sanciones que se impondrán por los delitos que origine su trasgresión u omisión.

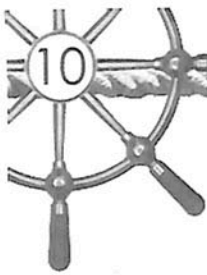
En algunos países el procedimiento para la implantación de un Convenio Internacional consiste en que el Poder Legislativo revise el documento, y si es necesario, modifique el texto para adaptarlo a algún requerimiento nacional; pero como el Instrumento ya fue **adoptado y aceptado a través de sus Representantes acreditados**, ésta nueva versión deberá ser enviada al Organismo Internacional correspondiente para cotejarla con el texto del Convenio original, y en caso de no contravenir la esencia del mismo, devolverán esa propuesta aprobada por el Organismo para su aplicación en ese País específico.

Con objeto de enfocar nuestra atención en el tema marítimo, nos concentraremos en el **cumplimiento de los Convenios que México tiene vigentes en la Organización Marítima Internacional (OMI)**, a la cual pertenece



prácticamente desde su fundación en 1948 y definitivamente desde su primera reunión de Asamblea el 6 de enero de 1959. La Organización actualmente cuenta con 168 Estados Miembros, 3 Miembros Asociados, 35 Organizaciones Gubernamentales Internacionales (OIG's) y 63 Organizaciones No Gubernamentales (ONG's). Se proporciona esta información para enfatizar la importancia de la OMI, que siendo una de las 14 Agencias especializadas de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), agrupa prácticamente a todas las naciones marítimas y no obstante que algunas que carecen de costas, cuentan con buques bajo su bandera nacional, o tienen intereses marítimos.

La OMI ha impulsado la adopción de unos 40 convenios y protocolos de cumplimiento obligatorio para todos los países que forman parte de ella; además cuenta con más de 800 Instrumentos como códigos, recomendaciones, directrices, etc., varios de los cuales son parte integral de los convenios o de los protocolos, y por esta razón son también de carácter obligatorio; los demás Instrumentos, que no están



incluidos en un convenio o protocolo tienen menos peso legal, pero la mayoría de los estados miembros los integran a su legislación nacional y así se generaliza su implantación a nivel internacional; el no participar en este acto voluntario puede tener repercusión comercial negativa en la actividad marítima internacional de ese país.

Durante la administración del Presidente Carlos Salinas de Gortari, se siguieron al pie de la letra las teorías neoliberales con objeto de **integrar a México en el proceso de globalización**; él, en particular, tenía un gran interés personal en incluir a nuestro país como miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), por esta razón, México se vio obligado a firmar un gran número de Convenios Internacionales, que eran requisito para formar parte de ese "club" de países ricos; esto se hizo sin tomar en cuenta que era muy difícil para México instrumentar presupuestalmente lo necesario para dar debido cumplimiento a los compromisos contraídos. Después de varios años el resultado salta a la vista; México por una parte, perdió la oportunidad de ser objeto de los apoyos que proporcionan los verdaderos países ricos, como becas internacionales a estudiantes, así como la aplicación de algunos créditos y programas de financiamiento, tratos preferenciales, etc., que solo se otorgan a países en desarrollo.

Por la otra parte, tanto la falta de voluntad real para dar cumplimiento a ese gran número de compromisos contraídos, como el no haber destinado presupuesto oportunamente, resultó en que no se crearon las Leyes Reglamentarias como instrumentos necesarios dentro de la legislación nacional, para poner en práctica las ineludibles obligaciones y compromisos que el país había contraído; es decir no se creó el marco legal para la aplicación de los diferentes convenios, en los que se define su correcta interpretación y se establecen las sanciones por incumplimiento o trasgresión de ese convenio convertido en ley a partir de su aceptación.

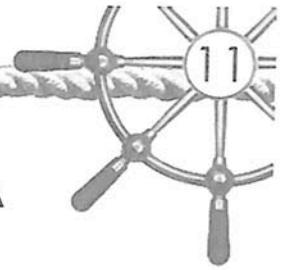
En el medio marítimo y portuario existen varios ejemplos en los que no se cumple plena y eficazmente con convenios internacionales de la OMI y de la OIT, esta realidad es actual aunque nuestro país se comprometió desde hace mucho tiempo a cumplir con ellos sin restricción de tipo alguno. Estos incumplimientos van desde porcentajes mínimos que tienen que ser cubiertos en cuanto a inspección de buques, de auditorías que tienen que ser realizadas, de directorios no actualizados, de disponibilidad continua de puntos de contacto especializados y debidamente capacitados, hasta problemas de estructura para el cumplimiento de los compromisos internacionales

contraídos.

Conclusiones :

Es indispensable adaptar la política neoliberal y las teorías de globalización a nivel nacional, de manera que se devuelva al Gobierno el control necesario para lograr el equilibrio entre la actividad económica y la política social, condición indispensable para el desarrollo integral de México; analizar y adecuar un proyecto integral de desarrollo del sector considerando opciones incluyentes de participación operativa del capital privado, apegado a la normatividad que para el efecto señale y apoye el Gobierno de México, con el propósito de incentivar las diferentes facetas del transporte marítimo, como pueden ser: obtener financiamiento blando y trato fiscal adecuado para competir en ese sector a nivel internacional; motivación de la inversión para la adquisición de terrenos para la instalación de la industria principal dedicada a la construcción naval, espacios para la industria auxiliar y de apoyo, fabricación nacional de equipos y facilidades para la importación de aquellos que no se fabriquen en México, etc., que en conjunto conduzcan a una solución factible, sustentable y rentable en el mediano y largo plazo. Este esquema debe ser aplicado a todas las actividades relacionadas con el sector marítimo, como lo son la construcción naval, antes mencionada, la pesca, nuevos proyectos de desarrollo marítimo y portuario, mantenimiento de obras portuarias y dragado, así como en la dirección, administración, operación y protección de puertos e instalaciones portuarias, etc., integrando en todos los niveles a personal profesional con carreras afines al área marítima, que ostente y demuestre una sólida formación académica y experiencia en los diferentes campos de especialidad. Es la única opción para reactivar la actividad marítima en el área del comercio internacional. Para que todo esto se dé, es necesario trabajar muy duro por México dentro de un marco de eficiencia y honestidad.





HALLAZGO DE LOS RESTOS DEL C. CAPITAN DE FRAGATA DON PEDRO SAINZ DE BARANDA Y BORREYRO

POR CADETE ADOLFO J. FEST SALMERON

Al poco tiempo de recibir mi primer mando territorial como comandante del sector naval de Lerma, dependiente de la Quinta Zona Naval en ciudad del Carmen Campeche; un 8 de julio de 1986, recibí una llamada del jefe de la sección segunda, del Estado Mayor Naval, Enrique Sangri Namur donde se me ordenaba **localizar los restos de Sainz de Baranda**, después llegó el radiograma, para reafirmar, la orden me entusiasmó la idea de cooperar para rescatar del olvido al insigne marino, recordé que cuando ingresé a la Heroica Escuela Naval Militar como cadete un 11 de enero de 1954, un cadete ahora también Almirante Retirado Álvaro Sandoval Peralta, me sentenció: usted va ser un marino de banda a banda como Pedro Sainz de Baranda.

Digo rescatar del olvido, porque el también Vicealmirante IMN Don Mario Lavalle Argudín fue pionero con su obra **"la epopeya olvidada"** con su esfuerzo tenaz logró que los restos mencionados ya estén en la rotonda de los hombres ilustres de la capital; desde el 20 de marzo de 1987.

Este relato es inédito y espero que emocione a quien lo lea, pues a esto yo llamo estar en el lugar adecuado en el momento preciso.

Para emprender la búsqueda formamos un grupo de trabajo: con personal del Sector y algunos cadetes del **Trozo Lerma** de nuestra querida Asociación, integrado el grupo conmigo al frente, nos fuimos al origen de la historia escrita; nos trasladamos a Mérida Yucatán donde fue sepultado el 16-XII-1845 nuestro **Héroe Nacional**.

El C. Cadete Pedro Ocampo Calderón radicado desde su retiro en Campeche me acompañó a hurgar en la hemeroteca del diario de Yucatán en su capital. Nos topamos con pared, pues el bibliotecario nos salió con que: "se han extraviado todos los tomos de la época que ustedes buscan"

De ahí nos fuimos al panteón de Santiago Xcoholte donde fue sepultado, localizamos el sitio, y de donde fue exhumado en la celebración del primer centenario de su nacimiento, por su hijo general Pedro Baranda Quijano Gobernador de Campeche más tarde **Campeche de Baranda** y depositado en su catedral.

Fuimos todo el grupo a la hermosa Catedral de Torres, y ya con el permiso del señor Obispo Fernández para buscar de las diez de la noche a las cinco de la mañana, con la conolición de que no deberían haber rastro, ni huella de profanación.

El trabajo de levantar lápidas de la nave central y hurgar entre túneles subterráneos, leer etiquetas de osamentas (tres centurias atrás) atadas con fibra de henequén. Recuerdo que el Obispo nos encargó encontrar un lugarcito, pues quería como último deseo descansar ahí...y se le cumplió, pues en la nave central, había un

lugar para él. Nosotros seguíamos la búsqueda, y hasta metimos un detector de metales sin resultados positivos. (Alguien arrió con las lapidas de mármol, de pisos y muros).

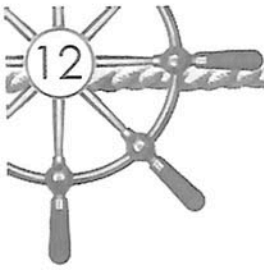
A las dos semanas y media accidentalmente fui a un pequeño comercio, de juntas y empaques para autos adentro de la ciudad amurallada y el dueño al verme uniformado me atendió con caballerosidad campechana y luego me dijo con tono lugareño : "yo- tengo- lo que-usted- busca" ha .. Pensé que suerte encontrar mi refacción; "no, yo tengo además lo que usted anda buscando". Se metió a la trastienda y sacó una foto doble postal que inclinada se leía del lado izquierdo pegado a un portón lateral sobre el grueso muro en una placa de mármol color negro. "aquí yacen los restos del insigne marino campechano Capitán de Fragata Don Pedro Sainz de Baranda y Borreyro. Participante de la Batalla de Trafalgar y consolidador de la independencia nacional 23 de noviembre de 1825. 16-XII-1845 +". Mucho agradecí la información y "le dije **"te presto la foto"**.. Con ella y mi refacción salí henchido de emoción. Y esa noche nos fuimos al sitio... Y descubrimos una caja metálica oxidada con la osamenta reinhumada y con mucha humedad. Volvimos a colocar las lápidas pegadas con xascab (cemento maya).y de inmediato se dió parte del hallazgo a la honorable superioridad. quedando pendiente para lo que se ordenara.

Pusimos dos semanas a ventilar los restos con aire acondicionado, para que recobraran su rigidez, y (para darle una digna presentación a los restos, mandé hacer una caja de cedro, y la cubrí con una bandera mía que aún conservo; y **guardia de honor permanente**.

Con la asistencia de un antropólogo del INAH, un crepúsculo matutino, en la sacristía de la Catedral le ayudé a sacar con mucho cuidado los restos y alinearlos sobre una gran mesa, y al colocar el fémur izquierdo en su lugar en el esqueleto, vi en la parte interna un orificio chiquito redondo, hurgue en él y me encontré una posta, **si una posta**. De las heridas que recibió en la Batalla de Trafalgar en 1805; o sea que con esa posta vivió el resto de su vida, sin darse cuenta y sin rayos x en la época.

Esperamos órdenes. Pero para entonces ya los campechanos hacianse y hacian preguntas, pues a los únicos que tenía informados era a la Superioridad y al C. Gobernador Abelardo Carrillo Zavala, muy identificado con la Armada. El 23 de noviembre de ese año celebramos la heroica fecha con sus restos presentes desde su lugar de honor, cubiertos con una bandera de seda y custodia permanente; pues nada se podía hacer oficial, pero estábamos orgullosos del histórico hallazgo. Volviéndole a colocar en la Catedral.

Mientras en México-Capital ya estaban preparando un



magno programa, que comenzaría el "13 de marzo de 1987":

- Re inhumación de los restos, entregados al señor Obispo, y éste al Sr. Gobernador que los colocó dentro de sobrio cofre de bronce labrado con datos históricos y se les dió en custodia a cadetes del trozo Lerma. Y por el vetusto portón de Catedral salieron asidos de las andas con vitrina, y ahí se cubrieron con una bandera nacional bordada.
- Entre una gran cantidad de campechanos y visitantes, se trasladaron a pie hasta la calle 57 casa # 3 donde **nació el niño y marino a los 11 años**. Los oradores resaltaron datos de familiares de los cuales estuvieron presentes una veintena de ellos entre otros su **bisnieto** Licenciado, Perfecto Baranda Berron (muy parecido a él en su corpulencia) su "**chozno**", hijo de su bisnieto el Lic. Pedro Baranda García. Se efectuó el relevó de escolta por oficiales de la Armada.
- Entre demostraciones de respeto y euforia popular por las calles abandonamos la ciudad amurallada por la "puerta de mar", cruzándola él por última vez y arribamos al recinto del Congreso Campechano; que en pleno nos aguardaba y en **sesión solemne**: se develó su nombre, se declaró "1987 año de Pedro Sainz de Baranda y Borreyro" (existe timbre postal conmemorativo); los oradores resaltaron al: hombre, primer marino profesional, líder, político, padre, empresario, patriota, y héroe nacional; se tocó su himno (compuesto por 2 campechanos profesores: Pérez Alonso y Gutiérrez Rodríguez), que describen en canto su ejemplar vida; rematando con el Himno Nacional...
- Conduciéndolo por las calles donde algún día jugueteaba de chamaco, llegamos hasta el "Instituto Campechano, sitio donde él formó podríamos decir la **primera Escuela Náutica-Naval** tratando, de enseñar el arte de navegar y combatir en la mar; ahí también se le hicieron reconocimientos; unos jóvenes presentaron su obra "un capitán de 18 años a bordo del Santa Ana en Trafalgar", se menciona la obra teatral "el libertador" (que plasma su vida-obra.. y se entonó el himno campechano.
- Tomando la carretera Campeche Lerma, arribamos al "Fuerte de San Luis", una joya arquitectónica amurallada; ahí le correspondió a la Armada hacer los honores de ordenanza correspondientes a su grado; resaltando los oradores: su carrera de marino naval, sus aspiraciones de hacer de su patria una **futura potencia marina**. Y la maniobra Naval en San Juan de Ulúa en Veracruz,



con que nos

dio plena **soberanía nacional**.

- Ya en el muelle del puerto de Lerma, con música y con dos oradores en emotivo discurso expresaron sentimiento de unidad nacional.
- Presenciamos su embarque, con los honores de ordenanza en el buque patrulla "Campeche". Día soleado, mar calma esmeralda y bajo las notas de las golondrinas, hasta que la patrulla hizo rendes vouz, con el buque "Pedro Sainz de Baranda y Borreyro"; se perdió en el horizonte y de ahí a Veracruz. Con destino final la rotonda de los hombres ilustres, en México capital.....**misión cumplida sin novedad**.....
- Quiero agradecer a "**todos**", los que participaron en esta histórica faena de unidad nacional, y de justicia para un **hombre-héroe** que resumo y concluyo de la forma siguiente:

*****LOOR A**: Don Miguel Hidalgo y su tripulación al zarpar con México en busca de nuestra independencia, el 15 de Septiembre de 1810...a los próceres Iturbide, Victoria y Guerrero al arribar a puerto, consumando la independencia nacional el 27 de septiembre de 1821...al insigne marino Capitán de Fragata Pedro Sainz de Baranda y Borreyro, que con sus tripulaciones, su táctica y estrategia naval, consolidó nuestra independencia total en la mar heredándonos una nación, libre y soberana desde el 23 de noviembre de 1825.***

Recordemos las palabras del General José Joaquín de Herrera Ministro de Guerra y Marina, ante el primer congreso mexicano, el 7 de noviembre de 1823; que con el tiempo se volverían proféticas. "**A la marina solo toca consumir esta grande obra y consolidar por siempre la independencia nacional**"

Recibirás eternamente los honores de ordenanza de una marina de guerra orgullosa de su progenitor, en el cual tu gallardetón de mando nunca se arriara y tu insignia ondeara en el altar de los héroes.



La Meridiana

Recopilación Cadete Victor Pasquel Urieta

En la Armada de México el término meridiana conlleva dos significados: uno referido al aspecto astronómico y otro a una situación existencial. Desde el punto de vista astronómico se refiere a la altura del Sol con respecto al horizonte, cuando pasa por el meridiano del lugar donde se ubica el observador. En este caso es la altura máxima que alcanza el Sol en ese lugar. De ahí que observar o tomar la meridiana signifique que con el empleo de un instrumento de medición de ángulos, que es el sextante, se obtenga la altura del Sol en el instante que pasa por el meridiano del lugar, o sea, al mediodía verdadero. Esta observación es muy útil para el marino porque permite determinar con gran exactitud la latitud del lugar. En el otro aspecto se entiende como Meridiana, a la acción de beber un vaso de licor a la hora del paso del Sol por el meridiano del lugar. Esta concepción, con el correr de los años se ha modificado, aunque sin perder su esencia. Actualmente se toma como una convivencia de amigos al mediodía donde, desde luego, está presente el licor. Los orígenes de este significado, tienen dos versiones, una que indica que esto se remonta a los tiempos de la navegación a vela, cuando en la Armada Británica se daba una ración diaria de ron a las tripulaciones y debe su nombre a "Old Grog", apodo del almirante Edward Vernon (1684-1757)(introdutor de la bebida), quien fue el primero que ordenó distribuir a los marineros del "H.M.S. Greyhound" en Port Royal, Jamaica, medio "gill" de esta bebida, que era una mezcla de ron de Jamaica y agua. El sobrenombre le vino por su capote de mal tiempo que era de cordellate, paño basto denominado "grogam" en ingles, aludiendo a los granos grandes que aquel tejido formaba. El grog, hasta la fecha es muy popular en algunos países europeos, aun con la gente no identificada con el mar, aunque cabe destacar que la mezcla ha variado y actualmente es una bebida hecha con agua caliente, aguardiente o ron, azúcar y limón. Antes que esta costumbre la abrogara el 31 de julio de 1970 el Almirante ingles Michael Le Fonu, el personal de maestranza y marinería recibía los 365 días del año, navegando o en puerto una ración de 2 ½ onzas de ron como parte de sus alimentos de mediodía. Los Oficiales no recibían esa ración pero podían adquirir sus bebidas en el bar localizado en la cámara de jefes y oficiales.

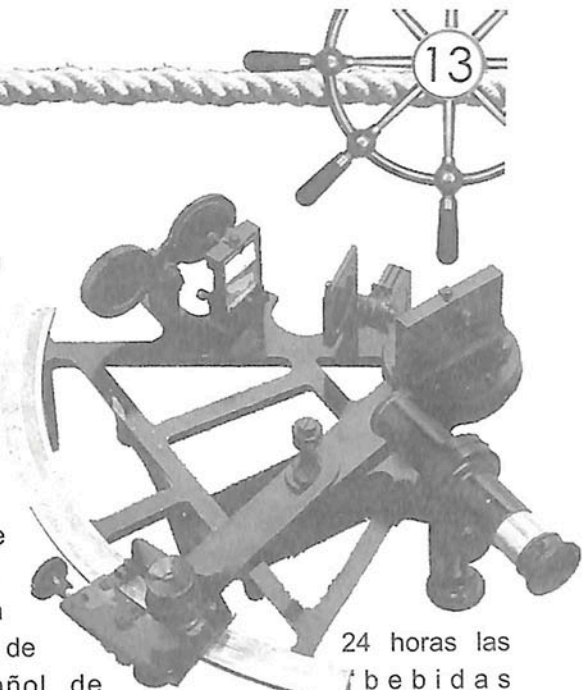


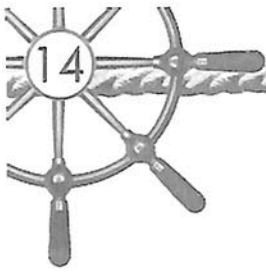
El suministro de las raciones seguía un procedimiento que era supervisado por el Oficial de Día, el cual conservaba

durante su turno de 24 horas las llaves del pañol de bebidas espirituosas". El inventario de licores y cervezas era registrado en un libro ex profeso tan importante como el Diario de Navegación, en el cual se anotaba el nombre de la maestranza y marinería de cada rancho y el responsable del mismo. A las 11:00 horas el Contraмаestre sonaba el silbato y el Oficial de Día, con sus ayudantes abría el pañol donde los encargados de cada rancho entregaban la lista de sus requerimientos, indicando también quien no tenía derecho a la ración de licor, ya sea por minoría de edad, incapacidad médica o medida disciplinaria. Los marineros tenían que ingerir su ración de ron durante la comida, los maestros podían guardarlo para otra hora, pero tomarlo el mismo día. En ambos casos el licor debía consumirse sin regalarse o venderse si no lo deseaban tenía que tirarse. Aunado a lo anterior practicaban la costumbre de que el día del cumpleaños de un tripulante, el festejado recibía una sorbidita del licor de algunos compañeros que quisieran invitarle.

La otra versión indica que la meridiana debe su origen a la costumbre en la marina española de reunir a todos los Oficiales que iban a bordo de un buque de guerra, para la observación de la meridiana, por la gran importancia que tenía la misma para llevar un registro de la posición del buque, celebrando este evento con una copa de jerez.

Cabe destacar que en la Armada de México la práctica de observar la meridiana, a pesar de los avances tecnológicos para determinar con exactitud la posición geográfica del buque, se sigue llevando a cabo como un acto, tradicional, pero a bordo de nuestras unidades no se ingieren bebidas alcohólicas porque no le permiten sus normas, pero la celebración de la meridiana rebasó cualquier connotación astronómica y su significado sugiere el de un periodo de agradable convivió con los compañeros, al calor de unas copas en puerto después de la dura navegación ¡Salud!





IMPRESIONES DE NUESTRA ESTANCIA EN MOSCÚ

Por Cadete Enrique Navarrete Mejía

Cuando recibí la noticia de que me nombraron Agregado Naval en Moscú, mi esposa y yo quedamos en shock por un tiempo. No es fácil imaginar cómo le irá a uno en un país desconocido donde todo es diferente, empezando con el clima, la gente, las costumbres, la comida y el idioma muy diferente al español; afortunadamente tuvimos la oportunidad de estudiarlo unos meses y lo entendíamos y hablamos lo suficiente para darnos confianza ante ese panorama tan incierto.

Al terminar la segunda Guerra Mundial, Sir Winston Churchill dijo que Rusia era un enigma, envuelto en una adivinanza y cubierta de misterio, lo que describe muy bien a ese país.

El primer shock al llegar a Moscú fue con la gente de migración por su trato hosco y agresivo, y al ver el lúgubre aeropuerto con su austera instalación de la época comunista. Todo aunado a la sensación de temor por estar frente a lo desconocido, preparándose para lo mejor pero esperando lo peor.

Al fin llegamos al departamento que tenía asignado el Agregado Naval que se encontraba en el piso quince en un conjunto de edificios destinados a personal diplomático con una guardia permanente que vigilaba nuestras entradas y salidas.

En realidad, eran dos departamentos unidos para hacer uno solo, lo que después entendimos ya que, según el estilo en la época comunista, cada departamento constaba de una cocina, un baño partido, o sea, la regadera y lavabo en un lado y el WC en otro y dos ó tres recámaras, por lo que nuestro departamento tenía instalada la sala, el comedor y una salita de TV en lo que habían sido recamaras.

También supimos que durante el comunismo, primero le asignaban un departamento a una familia, después cuando hubo más necesidades, vivía una familia en cada recámara y la cocina y el baño era compartido hasta por tres familias que ni se conocían. A la secretaria que tenía le tocó vivir en esa situación y me platicaba las desventuras que vivió bajo el comunismo; por ejemplo cuando tenía que hacer una cola de dos horas para que le dieran un par de zapatos de cualquier número o para comprar un pedazo de carne y al llegar solo le tocaba un hueso.

Todavía nos tocó ver situaciones que prevalecían durante

el comunismo y que no habían cambiado, como las tiendas, centros de recreo comunitarios y la actitud de la gente en la calle, temerosa de hablar con extraños.

Al principio todo era novedad y algunas cosas eran de impacto negativo, otras al contrario eran increíbles por su belleza, por su arquitectura y su grandeza. De esta manera pasamos los primeros meses en Moscú entre el asombro, la admiración, el enojo o la compasión, pero no se podía permanecer ajeno a este nuevo mundo para nosotros, aunque mucho más viejo que México pues ya cumplía Moscú 850 años de fundada.

Cada día era una nueva experiencia lo mismo se veía a los ancianos hurgando entre la basura para sacar algo de comer o pidiendo limosna en las calles, que los coches más modernos y ostentosos de los llamados "nuevos rusos" o los políticos y mafiosos, que había acaparado la riqueza después de la Perestroika y que hacían alarde de ello gastando en joyas, ropas finas y vinos.

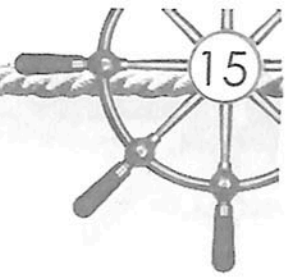
A fines de octubre tuvimos la alegría de ver la primera nevada, no imaginamos que el invierno y la nieve durarían ocho meses. La temperatura bajó a cero grados, para no volver a subir hasta fines de abril, por eso cada día, antes de salir a la calle, teníamos que checar la temperatura exterior para decidir que ropa llevar; aunque adentro de la casa hubiera 15 ó 20 grados, afuera podía haber 15 ó 20 bajo cero.

Al poco tiempo empezamos a descubrir sus monumentos,



museos, iglesias ortodoxas, parques y jardines, sus teatros y restaurantes, y sobre todo las tiendas.

El lugar preferido de los extranjeros era Izmaizlova, una



especie de Tepito gigante donde se podía encontrar, sobre todo artesanías como las clásicas matriozhkas y huevos de Faberge, antigüedades, pinturas, vestidos típicos regionales y cristal cortado. Además estaban los centros comerciales como la plaza Manezh, el GUM y el ZUM, con tiendas de artesanías, ropa, joyería y restaurantes, donde se podía pasar el día sin comprar nada.

La época de frío y de nieve, nos daba la oportunidad, de admirar hermosos paisajes y obliga a todos a cuidarse, ya que presenta peligros y molestias para la vida diaria. Todas las mañanas amanecía el coche con una capa de nieve, a veces de 10 cm., que había que quitar antes de salir, las calles quedaban cubiertas de nieve en la mañana, antes de que pasara el camión que echa las sales para disolverla, lo que ocasionaba que el coche patinara; las banquetas cubiertas de hielo hacían que uno patinara al menor descuido, con el riesgo de quebrarse una pierna o un brazo.

Después de varias nevadas, se forman unas estalactitas de hielo que cuelgan de los techos y llegan a medir hasta dos o tres metros; el peligro es en la primavera cuando empiezan a desprenderse y caen sobre alguna persona, como le sucedió a una vecina peruana quien quedó desmayada y tirada sobre la nieve hasta que por casualidad la fuimos a rescatar.

En invierno salíamos de vacaciones o de fin de semana cuando menos cada dos meses, debido a la depresión que causaba vivir con el frío, el tiempo nublado y los días que duraban muy poco (de las nueve de la mañana a las cuatro de la tarde), en contraste con el verano en que amanecía a las tres de la mañana y se ocultaba el sol después de las once de la noche durante la estancia en Moscú, visitamos varios países europeos y en Rusia visitamos San Petersburgo, Kaliningrado y un puerto llamado Guelenzhik en el Mar Negro, al que asistí a una exposición de aviación y que resultó una experiencia para conocer la vida de los rusos en la provincia, muy parecido a cómo vivían durante el régimen comunista y muy diferente a las condiciones de la ciudad capital.

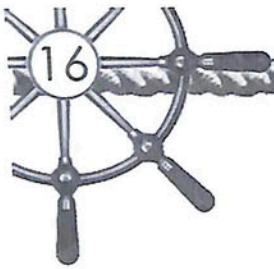
En San Petersburgo, llamada Leningrado hasta 1991, pudimos admirar sus palacios como el de verano, llamado Peterhoff, o el palacio de invierno que alberga al museo del Ermitage, construido en 1754 por el arquitecto italiano Bartolomeo Francesco Rastrelli; el primero con gran lujo y adornado, con maderas, piedras, estatuas y fuentes, pinturas y esculturas, salones decorados con ámbar, malaquita o

lapislázuli, telas y gobelinos de diversas partes del mundo, hermosos jardines; el segundo, contiene una la colección de pinturas de todos los géneros y épocas, el cual fue iniciado por la Zarina Catalina II "La Grande" en 1770, además de muchas esculturas, griegas y romanas. San Petersburgo es conocida como ciudad museo por la cantidad de bellezas que posee, fue construida en 1703 por el Zar Pedro el Grande para ser la capital de Rusia; destacan los monumentos de su fundador y los Zares que gobernaron, así como de caballos, grifones, esfinges y gárgolas en los edificios. Las catedrales de San Isaac, la iglesia de "La sangre derramada" llamada así por haber sido asesinado a las puertas de esta iglesia el Zar Alejandro II, y la de la virgen de Kazán, destaca por su belleza, el castillo de verano en Tzarskaye Zelo, construido por Rastrelli.

Moscú cuenta con lugares impresionantes, ya que fue sede de la capital en la época del zarismo, antes de San Petersburgo. Aquí se encuentra la Plaza Roja, la catedral de San Basilio, símbolo de Moscú, construida en el siglo XVI; el palacio del Kremlin, sede actual del



gobierno, la catedral de Cristo Salvador, destruida en tiempos de Stalin y reconstruida a fines de los 90's; sus teatros, reconocidos mundialmente como el Bolshoi, que representa lo mejor del ballet ruso; sus museos, como el Pushkin y la galería Tretiakovskaya, el museo del Kremlin, que muestra la grandeza de la época zarista,

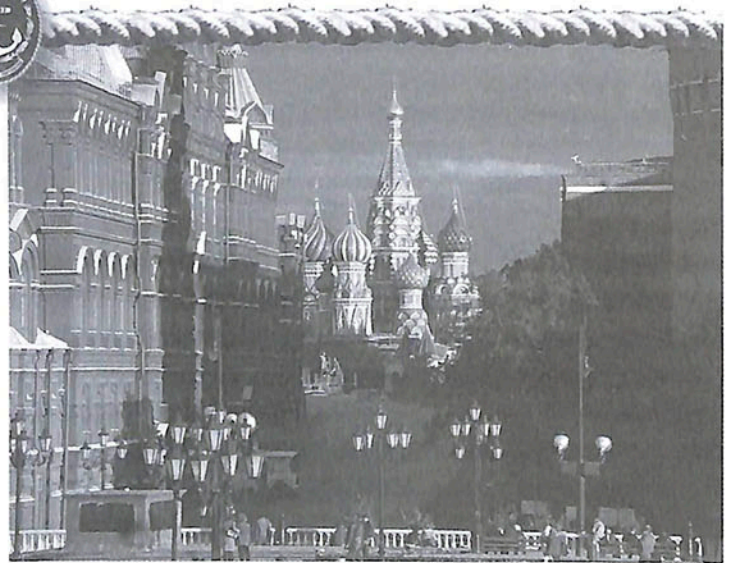


entre vestidos y calzado, joyas, carruajes, coronas, y artículos de lujo usados por los jefes de la iglesia ortodoxa.

Cada viaje resultó una odisea, pero siempre fue gratificante salir de la rutina y de la nieve, y ver por unos días el mundo civilizado. Por ejemplo, quedarse maravillado de ver el pasto verde en Inglaterra, porque habían pasado dos meses viendo solo la blancura de la nieve; entrar a un restaurante en Madrid y disfrutar del murmullo de la gente, como si fuera Veracruz, comparado con el silencio en los de Moscú, o a un supermercado y ver la fruta fresca y barata, los chiles jalapeños o los chicharrones que no existen en Moscú.

En la Asociación de Oficiales Navales extranjeros (FNOA) formada por los agregados, había de muchos países, como: Francia, España, Inglaterra, Polonia, Alemania, Italia, Yugoslavia, Grecia, Suecia, Finlandia, Noruega, Turquía, India, Vietnam, Indonesia, China, Corea, Estados Unidos, Venezuela y Brasil. El idioma común era el inglés y un poco el ruso, así, sucedían cosas como estar reunidos un americano, un mexicano, un japonés, un italiano y un chino hablando en ruso, o en otra ocasión un oficial ruso dando instrucciones en inglés a todo el grupo, mientras que el agregado canadiense le traducía al agregado chino del inglés al ruso para que entendiera, ya que éste no hablaba inglés pero sí hablaba en ruso.

Con esta Asociación efectuamos un viaje a Kaliningrado, donde se encuentra la Flota del Báltico. Originalmente este lugar fue lo que se llamaba una ciudad cerrada, a la que no cualquiera tenía acceso, igual que otras ciudades que se dedicaban a la construcción de artefactos militares que se mantenían en secreto; ahora ya se puede visitar, pero los rusos que ahí viven necesitan pasaporte y un permiso especial para ir a otra ciudad porque Kaliningrado, aunque es parte de Rusia, forma un enclave en Polonia para tener una salida al mar Báltico. En febrero, fuimos con este grupo a un lugar de recreo cerca de Moscú, llamado Zavidovo, totalmente cubierto de nieve, con una temperatura de 20 grados bajo cero, donde pudimos sentir el verdadero frío, caminar sobre el río congelado y patinar en hielo, ver de cerca las estalactitas de hielo de tres metros, pasear en trineo con un viento que congelaba hasta las lágrimas y construir un muñeco de nieve, así como conocer el club del "Oso polar", en el que todos se metían al sauna y luego salían a bañarse en las aguas del río o a revolcarse en



la nieve; al mismo tiempo pudimos disfrutar del calor humano de la convivencia en una Dacha con ingleses o italianos o de una comida con todo el grupo, cantando villancicos de varios países.

Eran comunes las invitaciones a cenar a casa de alguno de ellos, donde había que ir preparado para cualquier sorpresa con su comida tradicional y sus costumbres, ya fuera muy condimentada o picosa como la de India o Indonesia, muy abundante como la de los chinos o turcos, o muy ceremoniosa como con los japoneses, quienes servían el té a los amigos con su protocolo. Por supuesto, a cada invitación había que corresponder de la misma forma.

A pesar del miedo y la desconfianza con que se llega a Rusia, con el paso del tiempo se acostumbra el cuerpo al frío de la temperatura y al trato de los rusos y empieza uno a querer esa tierra ajena y sentirse parte de ella sin darse cuenta; las sorpresas al llegar, se vuelven cotidianas, o sea que sin querer, uno se va "arrusando" y actuando igual que los moscovitas. Empieza uno a salir con su bolsita de plástico, porque sabe que no hay en las tiendas; se le hace que 0 grados es una temperatura agradable; se toma una copa de vodka de un trago sin pestañear y no se le ocurre combinarla con jugo; no te molesta que la cajera de la tienda te aviente el cambio ni el mal olor de las dependientas; te acostumbras a tomar champán con el desayuno y piensas que sería bueno que exportaran a tu país la cerveza "Báltica"; no te sorprende que tengas que pagar 15 dólares por una salchicha alemana o unos huevos fritos en un restaurante americano, y 50 dólares por una comida china o mongola; tampoco te inmuta ver las arbitrariedades de la policía, y si por casualidad te toca ver un accidente o un muerto en la calle, volteas para otro lado y te guardas tus comentarios.

Las estaciones del año son diferentes que en México. La primavera prácticamente no existe, es la época del deshielo de las nieves, empiezan a aparecer muchos animales muertos que escondía la nieve, las calles se cubren de ríos



de lodo y sólo hasta fines de mayo empiezan a florecer las plantas y los jardines, y se empieza a ver algunos pájaros. El verano es la estación más alegre de los rusos, los comercios aprovechan a pintar sus fachadas para limpiar la mugre que dejó el deshielo y las gentes salen a pasear con la familia a los parques, jardines o cualquier lugar que tenga agua para meterse a bañar; los días tienen su mayor duración de luz solar a fines de junio y en algunos lugares del norte, como San Petersburgo no se pone el sol durante dos semanas, lo que llaman “noches blancas”, esto hace que la gente siga paseando y en las calles hasta media noche como si fuera de día. Luego, el otoño en septiembre que dura menos de un mes, con su colorido de las hojas de los árboles de amarillos, rojos y anaranjados, antes de empezar a tirarlas en menos de una semana.

Antes de lo que uno espera, regresa el invierno con el frío, la nieve y algunas granizadas, nublados durante semanas y la depresión que provoca saber que durará de seis a ocho meses. En esta época muere mucha gente en las calles, ya sea por quedarse borrachos y dormidos o por algún accidente que no permita moverse y resguardarse del frío intenso de la noche; por ejemplo, en enero muchos días la temperatura menor era de 25 bajo cero, y la mayor de 15 bajo cero; en esos días comprueba uno que no se siente nada con tanto frío... no sientes las orejas, la nariz, ni las manos, ¡no se siente nada!

Moscú tiene muchos lugares interesantes y hermosos para visitar y divertirse, como teatros, museos, jardines, el metro y las plazas. Generalmente íbamos al teatro Bolshoi o del Kremlin, ya fuera para ver el ballet, bailes regionales, la ópera o escuchar orquestas sinfónicas; junto con los museos de pintura y escultura como el Pushkin o el Tretyakovskaya, que eran los paseos obligados cuando llegaban visitas de México.

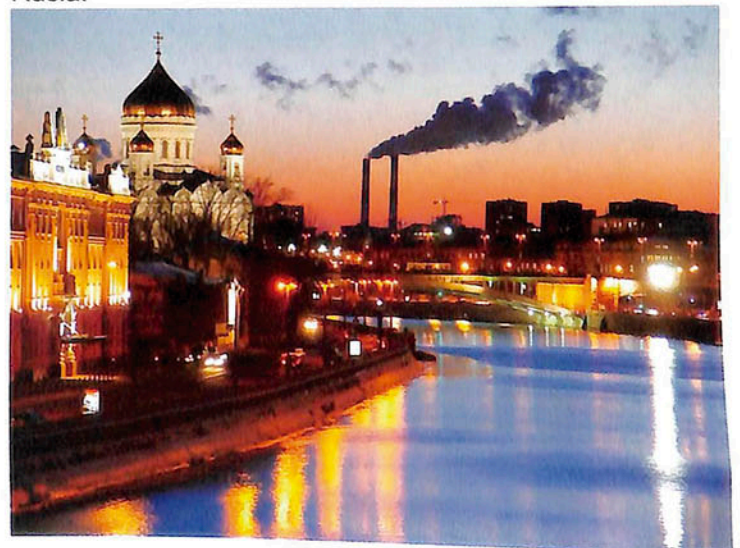
Después de vivir un tiempo en Rusia se empieza a tener sentimientos encontrados, lo mismo ama uno este país por

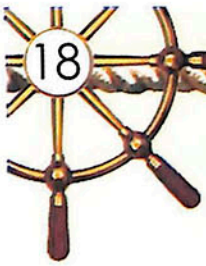
toda la belleza y tantas cosas extraordinarias que se viven en él, alegría por el paisaje y por los espectáculos, que tristeza por la forma de vida que tiene la mayoría, por los rezagos del comunismo.

Estando de viaje en Roma me pude percatar que tan profundamente impacta Moscú en el corazón y el alma de quien vive en Rusia; al encontrar a unos argentinos de paseo con nosotros y platicando de otros lugares, de repente les recomendé que no dejaran de visitar Moscú y San Petersburgo por ser lugares preciosos; entonces me di cuenta que no se me había ocurrido recomendarles otro lugar, sino lo que ya era mi hogar en ese momento. Una corresponsal americana del Moscow Times describía de manera realista los sentimientos que produce vivir en Moscú, antes de irse a otro país: “En que otro lugar se despierta uno adivinando si el gobierno caerá, si la moneda se devaluará otra vez, si sobrevive el presidente o si los bancos cerrarán hoy? En donde más el tiempo cambia de 25 grados bajo cero a más 10 grados en solo dos días? ¿Dónde más puede uno ir de la alegría a la desesperación una y otra vez solo tratando de hacer las compras de la comida diaria?”

A pesar de que al final de nuestra estancia estábamos ansiosos por abandonar esas heladas tierras, al mismo tiempo sentíamos pena de tener que dejar las estepas rusas, pero sobre todo los amigos entrañables que tuvimos durante esos dos años.

Finalmente, en junio de 2000 regresamos a México con la alegría de volver a ver a la familia y de estar nuevamente en la tierra propia, aunque sin poder olvidar cada una las experiencias vividas en ese país tan extraordinario que es Rusia.





REGATA BICENTENARIO 2010 3ª PARTE

Por Cadete Eugenio Fernandez Strawell

La regata 2010 tendrá como marco, las actividades que se llevaran a cabo del 23 al 28 de junio del 2010 como parte de los festejos del Bicentenario de la Independencia de nuestro país en el Puerto de Veracruz.

Esta tendrá como inicio, el arribo de los buques que con antelación participaran en la Regata "Velas Sudamérica 2010" y que posteriormente iniciaran la "Gran Regata Internacional de la Independencia de México" con itinerario, la Guayra Venezuela, Santo Domingo y el Puerto de Veracruz.

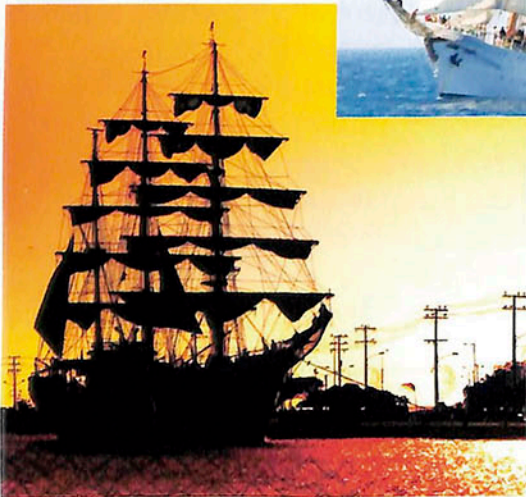
En ambos eventos participará el buque Escuela Velero Cuauhtémoc por parte de México. El recibimiento al arribo de los buques será enmarcado por aproximadamente 200 embarcaciones menores y la participación de la Secretaria de Marina Armada de México será muy importante en todas las actividades que durante 6 días llevaran a cabo las tripulaciones de



GLORIA



Colombia



MÉXICO
Regata
Bicentenario
2010

Guayas



Ecuador

esos buques que adornaran durante seis días la bahía de Veracruz.

El intercambio de conocimientos amistades, criterios, experiencias y anécdotas entre los marinos de todos los países y la ciudadanía mexicana será muy importante, más aún, cuando por primera vez en nuestro país se reencuentran en un solo puerto buques veleros de varios países del mundo.

La comisión organizadora a tenido a bien designar titular del Consejo Coordinador Nacional de los festejos del Bicentenario al Lic. Bernardo de la Garza, en sustitución de Sr. Rafael Tovar y de Teresa.





“CUANDO YO ME RETIRE”

POR CADETE VICTOR PASQUEL URIETA

CUANDO YO ME RETIRE
FORMARÉ CON MI MENTE
UN MAR DE PENSAMIENTOS
Y DE MUCHOS RECUERDOS
EN DONDE LIBREMENTE
PUEDA YO NAVEGAR
Y MILLONES DE ESTRELLAS
SERÁN MUDOS TESTIGOS
DE LO QUE YO IMAGINO
EN MI LOCO VAGAR.

CUANDO YO ME RETIRE
EN MIS NOCHES TRANQUILAS
CUANTAS VECES YO QUIERA
MIRARÉ EL FIRMAMENTO
CON MIRADA APACIBLE
Y EN HERMOSOS RECUERDOS
YO VERÉ RENACER
LAS VIVENCIAS PASADAS
QUE MIS HIJOS Y NIETOS
NO PODRÁN COMPRENDER.

CUANDO YO ME RETIRE
LEVANTARÉ MI FRENTE
CADA ALEGRE MAÑANA
QUE PUEDA CONTEMPLAR
Y AL ESCUCHAR LOS TRINOS
DE CANTARINAS AVES
CON SUS ALEGRES NOTAS
Y CON MI FANTASÍA
SERÁ TOQUE DE DIANA
MI DIARIO DESPERTAR.

CUANDO YO ME RETIRE
NAVEGARÉ EN LAS CARTAS
DE MIS BELLOS RECUERDOS
SIN RUMBO Y SIN COMPÁS
Y AFIANZARÉ EL TIMÓN
FORJADO DE EXPERIENCIAS
Y ENFILARÉ MI BUQUE
CON CALMA Y CON PACIENCIA
HACIA PUERTOS MEJORES
Y EN BUSCA DE LA PAZ.

CUANDO YO ME RETIRE
DEAMBULARÉ EN LAS CALLES
MUY TRANQUILO Y A SOLAS
RECORDANDO LOS MARES
Y SUS TRANQUILAS OLAS
Y EN OTRAS OCASIONES
EN LAS PLAYAS SERENAS
CON MI ESPOSA A MI LADO
YO SERÉ EL DIOS NEPTUNO
Y ELLA, HERMOSA SIRENA.

Y ASÍ EN MI LOCO OCÉANO
Y OLEAJES DEL RETIRO
CUANDO EL TIEMPO FENEZCA
Y DE MI VIDA EXISTA
Y TAN SOLO UN SUSPIRO
FIRMARÉ LA BITÁCORA
AL FIN DE MI CAMINO
Y EN CAJÓN DE RECUERDOS
GUARDARÉ YO LAS CARTAS
DE MI PROPIO DESTINO.



ORIGEN DE LA PALABRA CADETE

Por cadetes Fernando Estrada y Aguilar
Victor Pasquel Urieta

En México, cuando se escucha la palabra "Cadete" se le relaciona comúnmente con, alumno de una Escuela Militar y particularmente con los alumnos del Heroico Colegio Militar o la Heroica Escuela Naval Militar.

Pero pocos saben que el término "Cadete" se deriva del francés "Cadet" (Jefe), derivado del gazcon "Capdet" que a su vez se deriva del latín "Capitelum" que significa Cabezita, que viene de "Caput" Cabeza, (capo)

En Francia la designación de "Cadet" se daba a los segundos hijos de los nobles, que al no contar con los derechos que por herencia le correspondían al primogénito, se optó por instalarlos en colegios de infantería o caballería creados ex profeso posteriormente pasaban a servir a algún regimiento y ascendían a oficiales sin pasar por los grados inferiores.

Esta forma de reclutamiento y formación funcionó hasta mediados del siglo VIII pero se presentaron problemas relacionados con la heterogeneidad en la formación y en el adoctrinamiento y capacitación militar de los cadetes.

El Márquez de Lovyois Ministro del Rey Sol (Luis XIV) reglamentó esta situación creando seis compañías de cadetes llegando a contar con 4000 plazas, designándoles en cada batallón un oficial para instruir a los cadetes en los preceptos militares y materias básicas relativas y al término de esta instrucción se incorporaban como oficiales en diferentes unidades.

Por lo anterior, surge la necesidad de la creación de una escuela para la concentración preparación y adoctrinamiento uniforme adecuado de los cadetes.

Estas Escuela Militares para Cadetes se fueron creando y evolucionando en los diferentes países europeos y, posteriormente en los incipientes países de América hasta adoptar la conformación actual.

Actualmente la definición gramatical de "cadete" es "Estudiante de una Escuela (o academia) Militar. En el caso particular del Heroico Colegio Militar de México los cadetes son de extracción civil y después de cursar sus estudios en el Colegio egresan con el grado de subteniente ascendiendo posteriormente en el transcurso del servicio activo, desde ese grado, hasta el máximo grado de General de División.

En forma similar los cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar son de extracción civil y después de sus estudios de formación Naval Militar en la Escuela, egresan con el grado de guardiamarina, ascendiendo sucesivamente hasta

llegar al grado máximo de Almirante; independientemente de su preparación profesional. Los grados de la Armada de México y los del Ejército Mexicano son equivalentes para efectos reglamentarios, disciplinarios y legales.

Armada de México

Guardiamarina

Tte. de Corbeta

Tte. de Fragata

Tte. de Navío

Cap. de Corbeta

Cap. de Fragata

Cap. de Navío

Contralmirante

Vicealmirante

Almirante

Ejército Mexicano

Subteniente

Teniente

Capitán Segundo

Capitán primero

Mayor

Tte. Coronel

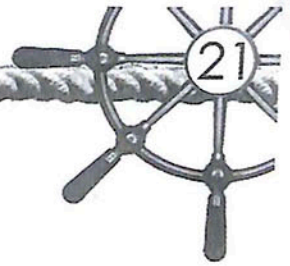
Coronel

General Brigadier

General de Brigada

General de División





RESEÑA HISTORICA DE LA PIRATERIA

Por Cadete Jesús Martínez Medellín

Una definición de piratería que da Rappeneau, consiste en cometer, con espíritu de lucro y propia cuenta actos de violencia ilícita contra las personas y de depredación contra los bienes, en lugares de altamar no pertenecientes a ningún estado; y que comprometen la seguridad de la navegación.

Las definiciones de piratería determinadas en la Tercera Convención del Mar efectuada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 en su artículo 101 cualquiera de los actos siguientes:

Todo acto ilegal de violencia, de detención, o de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada dirigidos:

Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

Contra un buque, un aeronave, personas o bienes, en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Toda participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice conozca de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata, y

OTRAS DEFINICIONES

Normandos.- "Hombres del Norte", Primeros piratas que surgieron del Norte de Europa, estableciéndose en las Islas del Mar Egeo, donde adoptaron tradiciones de los piratas griegos.

Vikingos.- "Reyes del Mar", Navegantes escandinavos que entre los siglos VIII y XI realizaron incursiones piráticas por las islas del Atlántico y por casi toda Europa occidental. Otros Vikingos fueron expedicionarios y colonizadores que se dedicaban principalmente a la cría de ovejas.

Corsarios.- Los piratas que robaban en una embarcación armada, con permiso de un gobierno, por lo cual podían saquear barcos de países enemigos. Piratería legalizada, principalmente por Inglaterra, y algunas naciones cuando estaban en guerra.

La actividad de corsario nació en el Mediterráneo y se remonta a los tiempos homéricos, pero es a partir del siglo XVI, y sobre todo en América, adquiere, un carácter legendario con hombres que se han hecho muy famosos. Los corsarios tenían en su poder documentos que

autorizaban al barco a llevar a cabo tales actos que recibían el nombre de "Letter of marque" o "Patente de Corso".

Según el Derecho internacional Corsario es, aquel que, en caso de guerra entre dos estados, se dedica, con autorización de uno de éstos, a perseguir y capturar los barcos mercantes y militares del otro. Situación válida hasta el 16 de abril de 1856, en que se abolió la práctica de las patentes de Corso en la Declaración de París.

Forbantes .- Del francés *hors ban*: fuera del bando. Los piratas que antes de ser piratas eran corsarios, cuando la nación que los empleaba y daba protección con la Patente de Corso, los retira y continuaban con sus actividades piratería ya fuera del amparo de algún Pabellón.

Filibusteros.- Del inglés *free-booter*: libre merodeador. Los filibusteros fueron los primeros piratas que merodeaban las costas de las Antillas. Actuaron durante los siglos XVII y XVIII.

Bucaneros.- Fueron en un principio cazadores de cerdos en las islas de las Antillas, y al extinguirse éstos fueron arrojados de las islas, uniéndose a los filibusteros, convirtiendo la piratería inicial en piratería de alta mar y de saqueo de ciudades del interior durante los siglos XVII y XVIII.

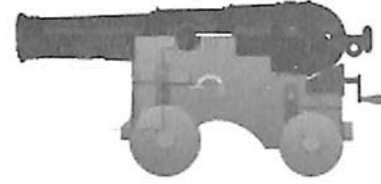
Negrero.- Que atacando poblaciones costeras de África, secuestraban y vendían a los prisioneros como esclavos, práctica común entre África y América en los siglos XVII y XVIII por demanda de trabajadores en las minas de México y plantaciones del sur de Estados Unidos. Existieron piratas que secuestraron chinos, hindúes, filipinos, pero al no ser bien pagados por su poca fortaleza en las pesadas jornadas, dejaron de comercializarse.

PIRATAS EUROPEOS:

Arios del Norte de Europa.- Primeros piratas que en 2000 a.C., provenientes de Escandinavia, llegaron al litoral griego e Islas del Mar Egeo.

Griegos.- Grecia, por la extensión de sus costas y gran cantidad de islas, y amplios conocimientos de navegación históricamente ha sido vivero de piratas.

Franceses e Ingleses.- Amparándose en la pugna con España, se dedicaron, a apresar galeones españoles que traían las riquezas de América. La gran época de la piratería francesa coincide con el descubrimiento de América, Inglaterra concedía patente de corso a los piratas ingleses audaces y crueles.



PIRATAS MUSULMANES:

Sarracenos.- Musulmanes de los desiertos de Arabia que, durante el siglo VII, conquistaron el Norte de África y parte del Mediterráneo que, al tratar de conquistar Europa los derrotó el ejército francés.

Berberiscos.- Aventureros violentos que se dedicaron a la piratería y que abrazando la religión musulmana pirateaban bajo la protección del Imperio Turco.

Turcos.- Sus actos de piratería fueron parte de la lucha por la dominación de Europa contra los cristianos.

PIRATAS ASIATICOS:

Hindúes.- Actuaron siempre a poca distancia de las costas de Malabar, atacando los navíos europeos y del gran mongol, que mantenían tráfico comercial con la India.

Árabes y Persas.- Dominaron durante la Edad Media el Océano Indico occidental. Atacando los barcos europeos que mantenían tráfico comercial con la India a la entrada del Mar Rojo.

De la Malasia.- Tenían sus guaridas en Sumatra e Islas Celebres, Borneo y Mindanao, y vivían en las desembocaduras de los ríos, se distinguieron por su crueldad causando estragos en las costas de Filipinas, fueron combatidos por los ingleses, españoles y holandeses, pero no fueron extinguidos.

Chinos.- Estos piratas surgieron de la más remota antigüedad, teniendo presencia en todos los tiempos, excepto en la Edad Media en que fueron dominados por los piratas japoneses.

PIRATAS EN AMERICA: Antes del descubrimiento de América no se tiene antecedentes. Después ante las riquezas que eran transportadas por los españoles surgieron, los piratas ingleses, franceses y holandeses. Después de su independencia, algunos países, emplearon corsarios para defensa de sus costas, algunos de ellos fueron Estados Unidos y Chile.

CRONOLOGIA DE LA PIRATERIA

2000 A.C. Inicia con la llegada al litoral Griego e Islas del Mar Egeo de navegantes del Norte de Europa. La Grecia al tener gran costa y muchas islas, fue un vivero de piratas. Los primeros piratas chinos recorren sus costas.

82 a.C. Mitrídates VI, rey del Ponto, utilizó a los piratas del Mediterráneo contra Roma.

67 a.C. Pompeyo Magno emprendió una expedición contra los piratas del Mediterráneo que privaban de víveres a Roma. Mandó escuadras a diferentes sectores y

se reservó los accesos a Cilicia, guarida de los piratas. Con la caída del imperio romano la piratería dejó de existir en esos mares.

793 d.C. Primera incursión vikinga, por merodeadores noruegos a Lindisfarne, en la isla de Holy reino anglosajón de Northumbria

911 d.C. Los Vikingos daneses atacaron ciudades del Imperio que había sido gobernado por la dinastía Carolingia.

1000 d.C. Los piratas de Dalmacia dueños del Adriático, hostigaron el tráfico, vital de Venecia y el Imperio Bizancio.

1458 d.C. Se crea la Liga Hanseática, agrupación de comerciantes de Alemania del norte, de Países Bajos, Inglaterra y zona del mar Báltico. Para protegerse contra los piratas.

1269 d.C. Argel se convirtió en el primer centro de actividades de piratería.

1293 d.C. Primera patente de corso emitida en Inglaterra, para la repartición del valor de la presa, entre la Corona y los Corsarios.

En siglo XVI En Berbería, costa del norte de África, destacaron tres hermanos corsarios, conocidos como Barbaroja, que, desde Argel, asolaron las costas del Mediterráneo italianas y españolas; El rey Carlos I envió una expedición, en el Andrea Doria, que derrotó al más famoso de los Barbaroja:

1521 Ataques de los corsarios franceses Jean Anjo y Fleury al tráfico comercial con América.

1522 El corsario francés Jean Florin se apoderó del tesoro de Moctezuma enviado por Hernán Cortés al emperador Carlos V.

1553 El pirata francés François Leclerc, saqueó el puerto de Santa Cruz de la Palma.

1558-1603 El reinado de Isabel I, fue la época de oro de los corsarios ingleses.

1560 John Hawkins inició en Inglaterra el negocio de esclavos, de África a las Indias Occidentales.

1567 Francis Drake en la nave, la Judith, transporta esclavos al golfo de México. Fue el corsario más importante de su tiempo. La reina Isabel le concedió el título de sir, llegó a ser alcalde de Plymouth y miembro del Parlamento británico en los años 1584 y 1585.

1568 Primer acto pirático contra el puerto de Campeche,



Una definición de piratería que da Rappeneau, consiste en cometer, con espíritu de lucro y propia cuenta actos de violencia ilícita contra las personas y de depredación contra los bienes, en lugares de altamar no pertenecientes a ningún estado; y que comprometen la seguridad de la navegación.

La definiciones de piratería determinadas en la Tercera Convención del Mar efectuada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 en su artículo 101 cualquiera de los actos siguientes:

Todo acto ilegal de violencia, de detención, o de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada dirigidos:

Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

Contra un buque, un aeronave, personas o bienes, en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Toda participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice conozca de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata, y

OTRAS DEFINICIONES

Normandos.- "Hombres del Norte", Primeros piratas que surgieron del Norte de Europa, estableciéndose en las Islas del Mar Egeo, donde adoptaron tradiciones de los piratas griegos.

Vikingos.- "Reyes del Mar", Navegantes escandinavos que entre los siglos VIII y XI realizaron incursiones piráticas por las islas del Atlántico y por casi toda Europa occidental. Otros Vikingos fueron expedicionarios y colonizadores que se dedicaban principalmente a la cría de ovejas.

Corsarios.- Los piratas que robaban en una embarcación armada, con permiso de un gobierno, por lo cual podían saquear barcos de países enemigos. Piratería legalizada, principalmente por Inglaterra, y algunas naciones cuando estaban en guerra.

La actividad de corsario nació en el Mediterráneo y se remonta a los tiempos homéricos, pero es a partir del siglo XVI, y sobre todo en América, adquiere, un carácter legendario con hombres que se han hecho muy famosos. Los corsarios tenían en su poder documentos que

autorizaban al barco a llevar a cabo tales actos que recibían el nombre de "Letter of marque" o "Patente de Corso".

Según el Derecho internacional Corsario es, aquel que, en caso de guerra entre dos estados, se dedica, con autorización de uno de éstos, a perseguir y capturar los barcos mercantes y militares del otro. Situación valida hasta el 16 de abril de 1856, en que se abolió la práctica de las patentes de Corso en la Declaración de París.

Forbantes .- Del francés *hors ban*: fuera del bando. Los piratas que antes de ser piratas eran corsarios, cuando la nación que los empleaba y daba protección con la Patente de Corso, los retira y continuaban con sus actividades piratería ya fuera del amparo de algún Pabellón.

Filibusteros.- Del inglés *free-booter*: libre merodeador. Los filibusteros fueron los primeros piratas que merodeaban las costas de las Antillas. Actuaron durante los siglos XVII y XVIII.

Bucaneros.- Fueron en un principio cazadores de cerdos en las islas de las Antillas, y al extinguirse éstos fueron arrojados de las islas, uniéndose a los filibusteros, convirtiendo la piratería inicial en piratería de alta mar y de saqueo de ciudades del interior durante los siglos XVII y XVIII.

Negro.- Que atacando poblaciones costeras de África, secuestraban y vendían a los prisioneros como esclavos, práctica común entre África y América en los siglos XVII y XVIII por demanda de trabajadores en las minas de México y plantaciones del sur de Estados Unidos. Existieron piratas que secuestraron chinos, hindúes, filipinos, pero al no ser bien pagados por su poca fortaleza en las pesadas jornadas, dejaron de comercializarse.

PIRATAS EUROPEOS:

Arios del Norte de Europa.- Primeros piratas que en 2000 a.c., provenientes de Escandinavia, llegaron al litoral griego e islas del Mar Egeo.

Griegos.- Grecia, por la extensión de sus costas y gran cantidad de islas, y amplios conocimientos de navegación históricamente ha sido vivero de piratas.

Franceses e Ingleses.- Amparándose en la pugna con España, se dedicaron, a apresar galeones españoles que traían las riquezas de América. La gran época de la piratería francesa coincide con el descubrimiento de América, Inglaterra concedía patente de corso a los piratas



1908 En España se abolieron las patentes de Corso, firmando la Declaración de París.

1986 La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) publica el informe Delitos de Informática, y aparece el término de copia ilegal, después conocida como copia pirata.

1988 Se crea la Business Software Alliance (BSA), para el combate de la piratería de software. Ya que el 40% del software en el mundo es ilegal.

1992 La Asociación Internacional de Derecho Penal en un coloquio en Wurzburg, a los delitos informáticos. Dio recomendaciones que contemplaban que en la medida en que el derecho penal tradicional no sea suficiente, deberá promoverse la modificación de la definición de los delitos existentes.

1994 La Organización Mundial de Comercio (OMC), suscribe un convenio para reforzar las políticas para aplicar normas de protección de marcas y patentes, iniciando en 1996 en las naciones más desarrolladas y 2006 en las de menos desarrollo.

1995 Aprende el FBI al pirata informático Kevin David Mitnick acusado por robo de software, y alteración de información, que causo daños por varios millones de dólares a diferentes compañías. Se le dió libertad condicional el 21-ene para trabajar en una Cia. de seguridad en informática y ayudar a las Cias. contra el tipo de actividades que el practicaba.

1995 En su 65º periodo de sesiones, la Organización Marítima Internacional (OMI) determino que se publiquen el 31-jul, informes mensuales de piratería, que se notifiquen a la OMI, y trimestralmente se acompañen por un análisis por regiones

1999 (May) La OMI en su 71º periodo de sesiones el tema principal fue la piratería y revisión de las circulares 622 y 623 relativas a recomendaciones a los gobiernos, propietarios y armadores, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques.

Piratas tradicionales: en la actualidad todavía existen algunos piratas tradicionales. Estos roban y asaltan en la mar a buques mercantes pequeños que son robados con su carga y está colocada en algún mercado negro, según el informe de La Organización Marítima Internacional

(OMI), del 1 de enero de 2000 el total de reportes de piratería ascendía a 1,621 casos.

LOS NUEVOS PIRATAS SE PUEDEN CLASIFICAR EN:

Piratas cibernéticos: Piratas informáticos ("HACKERS") y que navegando en Internet accesan sistemas y bases de datos sin autorización. Y los que bajan de Internet música, videos, programas de cómputo, etc... "Warez" es una palabra que se emplea para lo distribuido ilegalmente en la red.

Piratas digitales: Violando los derechos de autor, formulan copias ilegales de programas de cómputo (piratas de software), videojuegos, discos compactos de audio y video, películas en DVD o VHS.

Piratas de marcas y patentes: Los que violando las leyes reguladoras de los derechos de marca y/o patentes, duplican productos con los logotipos de marcas reconocidas por su calidad.

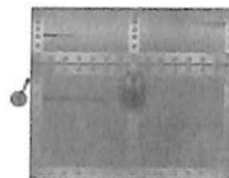
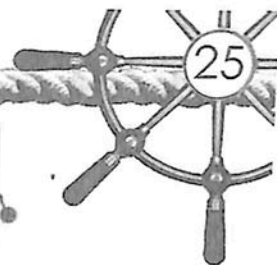
Piratas de servicios: Los que violando las concesiones otorgadas a otros prestan servicios sin autorización por ejemplo, en el transporte (taxis y micros piratas), misas católicas (por supuestos sacerdotes), transmisiones de una estación de radio. Otros roban la señal de algún servicio como lo es, el de acceso a Internet, servicios de televisión (telecable, señal codificada o vía satélite).

Piratas clonadores: Que falsifican todo tipo de documento como lo son: un título o cedula profesional, diplomas, pasaportes, visas, notas y facturas, libros, tarjetas de crédito.

Piratas intelectuales: Los que en una competencia o investigación, roban las ideas de otros.

Piratería domestica.- Se efectúa en Internet al bajar música, videos o software de forma ilegal.

La "piratería tradicional" al igual que la "piratería actual", se desarrolla en los lugares donde existe la riqueza y gente audaz que al carecer de los medios económicos para su subsistencia encuentra el camino fácil y altamente redituable de la piratería, otros ávidos de riqueza encuentran en esta actividad un medio rápido de hacer fortuna. Aunque la comunidad mundial rechaza estas actividades y la ha combatido a través del tiempo, no la ha podido exterminar, pero si disminuir pues, existiendo una gran cantidad de mecanismos legales y autoridades dedicadas a su combate, observándose que cuando



mayor es la riqueza en algún lugar, mas es la piratería, llegando a sobrepasar en ocasiones a las autoridades, como sucedió después del descubrimiento de América, en "La época de oro de los Piratas", cuando apresaban galeones españoles con oro y plata de las Indias en su ruta a España, creándose para combatir a los piratas la Armada del Mar Océano y posteriormente la Armada de Barlovento, que estas no pudieron terminar con la piratería y está se redujo al disminuir la riqueza en el tráfico marítimo.

Donde existan fuentes de riqueza habrá piratas de algún tipo y también una sociedad que crea procedimientos para combatirla.

¡Te invitamos a participar!

Curso de Verano 2009 CADETE C-07

Museo Naval Interactivo Cañonero Guanajuato C-07

Temáticas sobre:

- "BIODIVERSIDAD MARINA"
- "CONOCIMIENTOS MARINEROS"
- "CODIGO INTERNACIONAL DE BANDERAS"
- "HUMEDALES Y MANGLARES"
- "JERARQUÍAS Y GRADOS DE LA MARINA"
- "SEPARACIÓN DE BASURA RECICLADO Y LAS 3 B"
- "TECNICAS Y USO DE LAS ACUARELAS"
- "CUIDADO DE ANIMALES DOMESTICOS"
- Y "ESTRUCTURAS AERODINAMICAS"

Talleres de:

- "NUDOS MARINOS"
- "ADOPTA UN ARBOL"
- "COSTRUCCION DEL MASTIL DEL BARCO"
- "CRIATURAS DEL MANGLAR"
- "GRADOS Y JERARQUÍAS EN LA ARMADA DE MÉXICO"
- "SEPARACION DE BASURA"
- "FIGURAS DE PAPEL RECICLADO"
- "PINTADO A LA ACUARELA"
- "ARMEMOS NUESTRO PELICANO"
- "ESTRUCTURAS AERODINÁMICAS"

¡Visitarás el manglar en una ruta sobre el río!

!Tendremos muchas actividades de destreza!

¡Para finalizar **QUEDATE A DORMIR EN EL BARCO** y vive la experiencia de un **ZAFARRANCHO DE COMBATE** a bordo!



INFORMES Y
CONTRATACIONES

(229) 9335671
(229) 2248168
(229) 2248169

FECHAS:

- DEL 6 AL 18 DE JULIO
- DEL 20 DE JULIO AL 1 DE AGOSTO
- DEL 3 AL 15 DE AGOSTO

HORARIOS:

MATUTINO: 10:00-14:00 HRS.
VESPERTINO: 15:00-19:00 HRS.

COSTO \$1,200 POR NIÑO

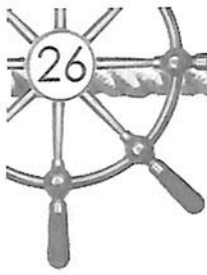
EDADES:
DE 7 A 12 AÑOS
(AMBOS SEXOS)

CUPO LIMITADO

contacto@c07.com.mx

jorge@c07.com.mx





¡QUE TIEMPOS AQUELLOS! LA COCINA

Por Cadete Víctor Pasquel Urieta

Todos los que tenemos la fortuna de contar con 60 o más años de edad, hemos tenido el privilegio de haber sido testigos de múltiples cambios y adelantos en el aspecto cultural, económico, social y ambiental, tanto a nivel mundial como en nuestro entorno particular y cotidiano.

De muy jóvenes, casi niños, sobre todo en las ciudades o poblaciones en donde el progreso y la modernidad tardaron en llegar, tuvimos la oportunidad de presenciar el uso de artículos y utensilios en las cocinas, de los cuales, al paso del tiempo, algunos han dejado de usarse tales como las ollas de barro utilizadas para conservar el agua fresca en los lugares en donde aun se carecía de refrigerador o de corriente eléctrica y también para cocinar algunos alimentos como los frijoles, caldo de olla, pozole, o para

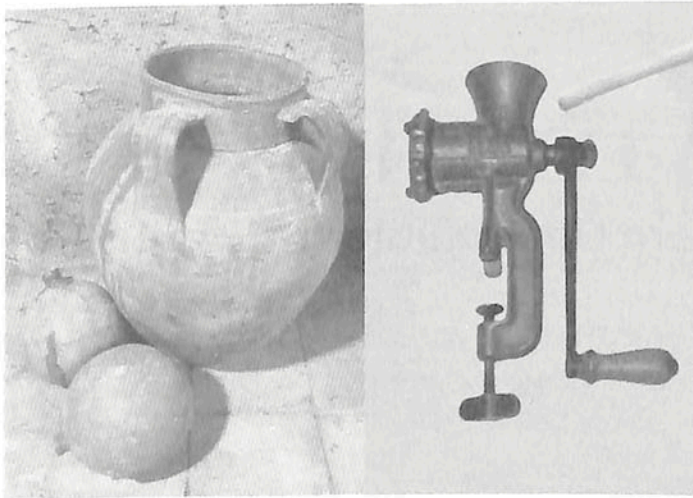
pan que surgía de los hornos de ladrillo en forma de iglú donde con leña se elaboraba el pan depositado en charolas manipuladas con unas palas largas de madera para introducirlas o sacarlas del horno, igualmente se usaban jarros y vasijas de barro para tomar el café, el té ó el chocolate. Para lavar los trastes se usaba el estropajo natural que ya seco se cortaba de su enredadera y se acondicionaba para ese fin.

Casi todos estos implementos de la cocina paulatinamente están siendo sustituidos, conforme avanza la modernidad, por otros de funcionamiento eléctrico que facilitan el trabajo en la cocina en beneficio de las amas de casa. Así es como han surgido, la estufa, la licuadora, extractores, batidoras, wafleras tostadores de pan, exprimidores, hornos eléctricos, estufa, refrigeradores, cuchillos y sierras eléctricas, hornos de microondas, ollas express a cual más sofisticados y algunos con controles digitales.

Actualmente una gran mayoría de las amas de casa compran alimentos ya elaborados en los súper mercados o bien enlatados o congelados de fácil elaboración y utilizan únicamente los hornos de microondas y hornos eléctricos para calentarlos, las tortillas ya ni se diga, se compran en los súper mercados y en las tortillerías.

No se acostumbra tampoco hervir la leche de vaca y el chocolate cotidianamente, ni el café de olla estos productos se compran líquidos o en polvo y su preparación es rápida e instantánea.

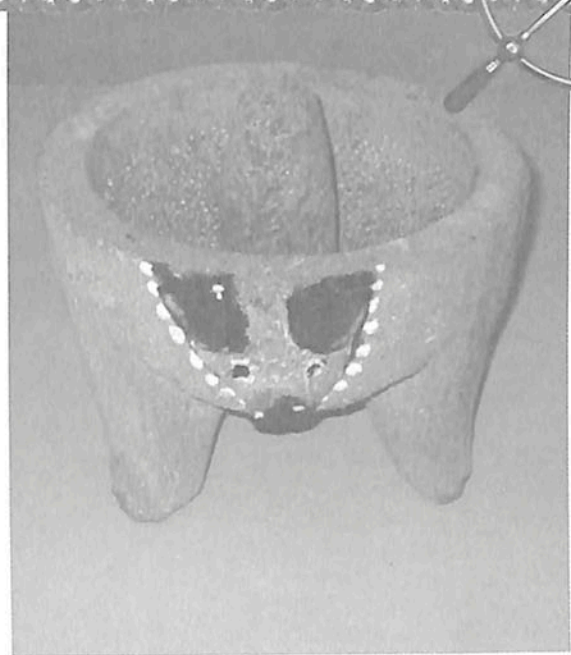
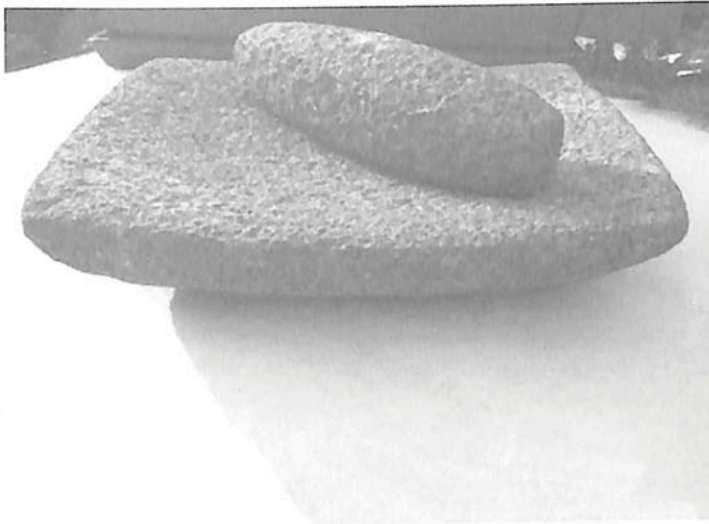
No todo tiempo pasado fue mejor, pero recordamos con nostalgia muchas cosas de nuestra niñez como lo era, comer o tomar alimentos mas naturales que en la



hervir la leche y el chocolate; los metates de piedra con su mano del mismo material para amasar el nixtamal para elaborar las tortillas, cuando no se contaba con molino manual o bien para moler algunos ingredientes para alimentos como el mole; el molcajete con su piedra usado para elaborar las salsas o moler las especias y condimentos usados en las comidas; el comal de barro para cocer las tortillas que eran hechas a mano utilizando como base, hojas de la mata del plátano; el molinillo para batir el chocolate; cucharas cucharones palas y rodillos de madera eran utensilios obligados en cualquier cocina mexicana.

EL anafre que a base de carbón y las hornillas y hornos de ladrillo que a base de leña, servían para cocinar los alimentos. Fuera de las panaderías era común el aroma a





actualidad y menos impregnados de fertilizantes, pesticidas y otros productos químicos que ahora se usan en exceso para lograr mejor producción en menos tiempo en alimentos como las carnes, la leche, huevos, frutas y verduras además de los saborizantes conservadores y otros mas, que tanto daño, en ocasiones, han causado a la salud de la humanidad, por ser el origen de varias enfermedades o padecimientos como lo es el cáncer; y resulta muy difícil hallar en el mercado alimentos que no contengan químicos dañinos para el organismo.

La gran demanda de alimentos frescos y bebidas llamados "Chatarra", que han invadido el mercado apoyada por la publicidad engañosa no con el afán de que las persona; se alimenten adecuadamente, sino con el interés, por parte de las empresas, de obtener mayores ganancias sin importar la salud de las personas; su consumo no depende únicamente de esas empresas, sino primordialmente, de la mala costumbre que se trasmite a los

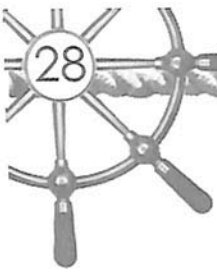
niños y a la juventud de ingerir alimentos que perjudican su salud o que a futuro les causan enfermedades como la obesidad, la diabetes y el temible cáncer en sus diversas manifestaciones y corresponde a los padres de familia preocuparse y ocuparse de que sus hijos acostumbren una sana alimentación para no lamentar daños posteriores a su salud.

La aplicación de la electricidad y la electrónica en la fabricación de utensilios e implementos para su utilización en la cocina, ha facilitado la elaboración de alimentos, ahorrando tiempo en la cocina, pero los que vivimos en aquellas épocas de cocinas rudimentarias, aun añoramos y buscamos el lugar y la ocasión para saborear las tortillas de masa efectivamente de maíz hechas a mano y en comal, el café o frijoles de la olla, un chocolate o un atole de masa en jarro de barro, un mole no de lata sino preparado con productos naturales, saborear las natas, producto de la leche de vaca llamada bronca al hervirla diariamente para su conservación los elotes asados en leña o carbón, comer un pollo o gallina o los blanquillos de rancho, saborear las frutas como los mangos, las naranjas, las ciruelas, las mandarinas recién cortadas del árbol, probar un jarro de agua fresca recién sacada del pozo o bien en algunas poblaciones, comprar el pan en alguna panadería donde todavía el horno sea de ladrillo y la cocción del pan a base de leña.

Todo esto nos lleva a concluir que tanto tiempos pasados como actuales tienen su lado positivo, pero siempre lo natural, es mucho mejor que lo elaborado, con productos artificiales o de dudosa procedencia.



SECRETARIA DE MARINA
 UNIDAD DE HISTORIA
 Y CULTURA NAVAL
 BIBLIOTECA 5697-10



TIBURONES

Por cadete Jorge Juárez Sarvide

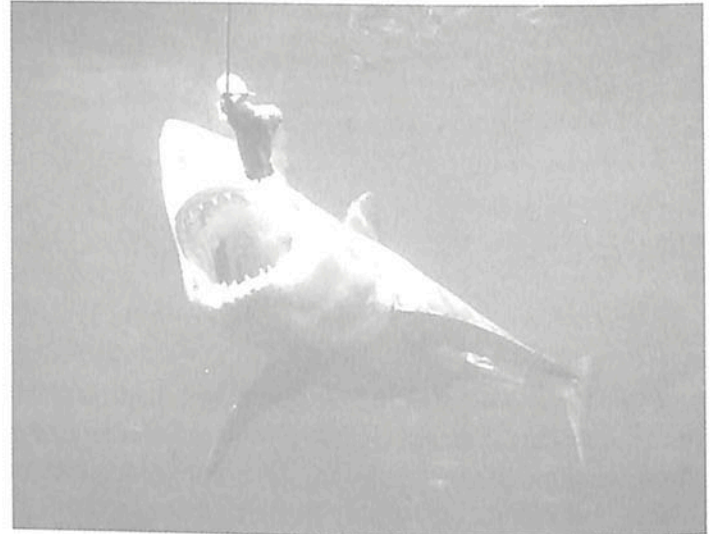
Los tiburones pertenecen a las especies marinas más antiguas del planeta; estos datan de hace 400 millones de años (período Devónico). Este período es llamado "la edad de los peces", ya que en éste aparecieron algunos de los peces que son antecesores de las formas actuales (Fingerman, 1972). Los tiburones están comprendidos en el grupo de los Gnatostomos, que abarca a todos los vertebrados desde los placodermos, de los cuales derivaron los tiburones, hasta los mamíferos (Remane, 1980).

¿QUE ES UN TIBURON?

Las características típicas que definen a un elasmobranquio son: tener un endoesqueleto cartilaginoso a menudo calcificado, y el cráneo, la columna vertebral y el esqueleto de las aletas son cartilagosos, aunque a veces la calcificación les da gran rigidez. El extremo anterior del cráneo está a menudo alargado en un rostro, sostenido por varios elementos cartilaginosos. La piel consta de pequeñas escamas placoides formadas por ectodermo y mesodermo que tiene una placa basal subepidérmica y de un diente situado sobre esta que atraviesa la epidermis. La parte externa está cubierta por una capa de esmalte, la parte central está formada por dentina y una placa basal (Remane, 1980). Este tipo de escama placoide recubre todo el cuerpo de los elasmobranquios, aunque en algunos están muy reducidas como en los holocéfalos, pero pueden ser transformadas en grandes espinas. En los bordes de las mandíbulas se forman poderosos dientes de diversas formas y tamaños los cuales son sustituidos desde el interior. Las aletas pectorales son horizontales y durante el nado están extendidas.

Poseen órganos bioeléctricos capaces de percibir cambios por variaciones en la salinidad, temperatura y movimientos del agua, los cuales generan pequeñas corrientes eléctricas. Se ha observado que estos organismos pueden detectar campos eléctricos débiles (de 0.01 microvolt por centímetro), mediante las ampulas ó ampollas de Lorenzini, localizados en la cabeza, y que les permite percibir los cambios en el medio. Su estructura es parecida al sistema de la línea lateral en los peces óseos, que sirve para la percepción térmica y mecánica. Adicionalmente presentan vesículas de Savi que son unas cavidades separadas de la superficie de rostro; o cuya función específica se desconoce. (Hodgson, et al, 1967)

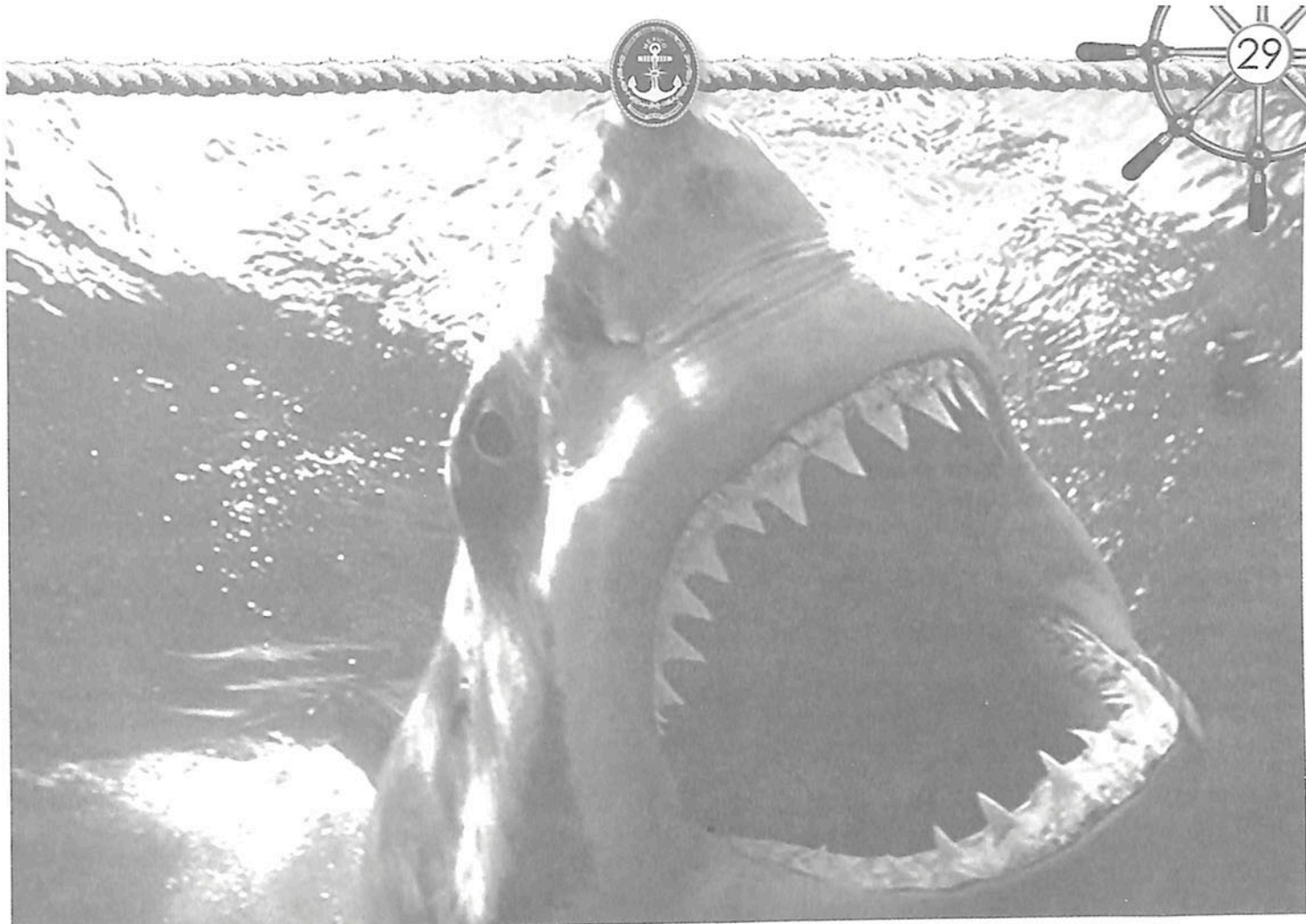
Poseen 5 hendiduras branquiales o, aunque algunas veces presentan seis ó siete en algunas especies. Y no tienen estructura alguna que los cubra. La primera hendidura branquial es pequeña y está transformada en un espiráculo. El sistema digestivo presenta una válvula en espiral en el intestino para poder aprovechar al máximo los alimentos. El sistema circulatorio presenta un cono arterial con numerosas válvulas. No existen pulmones ni vejiga natatoria. (Vilje, op. cit.; Fingerman, op. cit.)



En cuanto a la reproducción los espermatozoides pasan al exterior a través del uréter primario (conductos de Wolf), en forma de paquetes de espermatóforos que son depositados en las hembras mediante los órganos copuladores llamados "claspers" que es la aleta abdominal modificada en dichos órganos. Los óvulos viajan a través de los conductos de Müller, cuyos embudos ciliados suelen estar fusionados en un orificio impar por debajo del intestino anterior. Los huevos son grandes ricos en vitelo y con por una cáscara rígida formada por la glándula nidamental del oviducto; y que presenta diversos tipos de prolongaciones. El embrión se desarrolla en un saco vitelino y filamentos branquiales externos.

La presencia de los tiburones hasta nuestros días se debe muy probablemente a su eficiencia como depredadores, la mayoría de las especies son depredadores que ocupan el nivel más alto en la pirámide alimenticia, actuando como denso-reguladores de las poblaciones de peces, crustáceos, cefalópodos e incluso mamíferos marinos (Gruber and Stout, 1983, Castillo, 1990). Existen tiburones muy grandes que no representan riesgo alguno para el hombre, ya que la base de su alimentación es el plancton, el cual es filtrado a través de sus branquias, como el tiburón ballena y el tiburón canasta, los cuales pueden alcanzar hasta 15 m y pesar varias toneladas. No así el resto de los tiburones los cuales depredan inclusive sobre otros tiburones. El más voraz y grande en este tipo es el tiburón blanco, que puede llegar a medir hasta 12 m. Su alimentación tiene una gran variedad: focas, tortugas marinas, grandes peces y ocasionalmente ataca al hombre. Algunas especies se alimentan en la superficie como son el mako, pariente cercano del tiburón blanco y el tiburón zorro.

Las adaptaciones reproductoras más importantes que ha tenido este grupo son la fertilización interna y la



producción de pocas crías cuyo tamaño es considerable y que al nacer ó eclosionar son completamente auto-suficientes.

En la década de los 80's la comunidad científica enfocada al estudio de los tiburones, centró sus actividades en el conocimiento de los ciclos de vida (reproducción, edad y crecimiento) de las principales especies de interés comercial debido al aumento en la explotación de este recurso.

Los primeros resultados permiten ver que los tiburones poseen un perfil biológico que se caracteriza por presentar bajos potenciales reproductivos, lentas tasas de crecimiento y una madurez sexual tardía.

SU PESCA:

Ni sus hileras de dientes cortantes, ni su perfecta forma hidrodinámica les han permitido escapar de los pescadores. Se cree que en México se consume tiburón desde tiempos prehispánicos, y a finales del siglo pasado ya se exportaba una cierta cantidad de aletas desde La Paz, en Baja California Sur. Sin embargo el tiburón siguió siendo objeto de una pesquería eventual pero en 1930 empezó a incrementarse su captura en los estados costeros de Sonora y Sinaloa.

En la década de los cuarenta el aceite del hígado de tiburón, rico en vitamina A, constituía un producto de gran demanda en el mercado mundial. Diez años después la vitamina A sintética les dio una tregua a los tiburones, aunque no por mucho tiempo ya que en los años setenta empezó a despertarse interés en el mundo occidental por el consumo de las aletas, utilizadas desde tiempos remotos

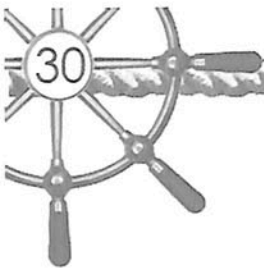
por los chinos para preparar platillos exquisitos.

El tiburón tiene múltiples usos. Su carne se consume fresca, o salada y seca como un sucedáneo del bacalao; su piel, que ha servido como lija, ahora alcanza un buen precio pues se utiliza para confeccionar artículos de cuero; sus dientes se usan en adornos, armas o rituales; del hígado también se extrae el "squalene" (sustancia usada en la industria de los cosméticos y en farmacología); y la córnea se ha usado experimentalmente para trasplantes a humanos. Y al esqueleto cartilaginoso algunas personas le atribuyen propiedades curativas.

Sobre del cartilago de tiburón existen fuertes controversias. Se habla del polvo, cápsulas y pastillas hechas con el cartilago como remedio contra el cáncer, y también se le conceden propiedades para combatir la artritis reumatoide, el lupus y la osteoporosis.

De las 350 especies de tiburón que existen en el mundo, aproximadamente 100 viven en aguas mexicanas, y de esas unas 40 se utilizan comercialmente, aunque algunos autores aseguran que son trece las que más se capturan. Entre ellas se cuentan el tiburón chato, la cornuda, el cazón de ley y el tigre. El tiburón nocturno y el tiburón oscuro.

La lenta tasa de crecimiento y el bajo potencial reproductivo de los tiburones, y su indiscriminada y abundante captura resulta preocupante, aunque según algunos expertos ninguna especie de tiburón en México esta en peligro de extinción. Muchos tiburones son capturados sin haber tenido la ocasión de reproducirse; con frecuencia las áreas de reproducción coinciden con las áreas de captura, al acercarse algunas de las especies de tiburón para parir sus



crías o poner sus huevos, los pescadores aprovechan la oportunidad para capturar cientos de ejemplares. Hembras preñadas que son sacadas a cubierta abortan sus crías en ese momento.

Los pequeños tiburones requieren que ciertas etapas de su desarrollo transcurran cerca de la costa, y están muy expuestos a los depredadores y a los cambios ambientales. Peligros semejantes corren los huevos de las hembras ovíparas, que pueden ser víctimas de descargas industriales o de asentamientos humanos. Por eso urgen estudios sobre sus características biológicas y de comportamiento reproductivo necesarios para recomendar medidas adecuadas para asegurar su perpetuación. Por lo pronto sería oportuno dictar algunas vedas con objeto de proteger las etapas de reproducción de las especies cuyos hábitos ya se conozcan, y cuidar sus áreas reproductivas.

Aunque la pesca del tiburón en México es principalmente ribereña, también existe presión sobre estos animales mar adentro, especialmente por parte de los buscadores de aletas. Muchos tiburones todavía están vivos en el momento en que los suben a cubierta, de inmediato les cortan las aletas dorsales, lo que se conoce como *finning*, y se les devuelve al mar, donde irremediablemente mueren porque no pueden nadar. Es decir que a la crueldad del procedimiento se suma la pérdida de toneladas de carne, piel y cartílagos, pues los pescadores consideran más lucrativo continuar su faena tras las aletas de alto precio en el mercado que perder tiempo en procesar y almacenar el resto de los tiburones ya pescados.

Tanto en el Océano Pacífico como en el Golfo de México el tiburón se pesca solamente durante ciertas épocas del año, debido a que se desplaza según sus hábitos migratorios. En el Pacífico los puertos principales de desembarque del tiburón son Puerto Madero (Chiapas), Guaymas (Sonora), San Francisquito (Baja California) y Mazatlán (Sinaloa); y en el Golfo de México, Alvarado (Veracruz), Ciudad del Carmen (Campeche) y Progreso (Yucatán).

Es importante que cada tiburón capturado se aproveche totalmente, para ello es necesario facilitar la comercialización de los elementos que no tengan una fácil salida para las comunidades pesqueras, como podrían ser a veces la piel o hasta el propio cartílago. Y fijar a los pescadores una cantidad de tiburones adultos que pueden capturar, que esta pesca se realice después de la temporada reproductiva. Sin embargo, en México no está reglamentada en ningún aspecto hasta ahora la captura de este recurso, aunque el biólogo Leonardo Castillo Geniz del Programa de investigaciones biológico-pesqueras del recurso tiburón del Instituto Nacional de la Pesca, menciona que pronto estará implementada la



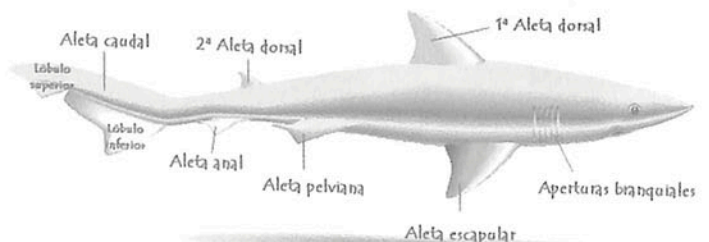
"Norma mexicana para la regulación de la pesca de tiburón". El mismo biólogo asegura que las especies que deberían estar incluidas en el CITES de México, en el capítulo de "Especies de protección especial" son el tiburón blanco, el tiburón ballena y el tiburón peregrino.

Convendría, por lo tanto, ofrecer respaldo a los estudios de tiburón, especialmente los relacionados con especies comerciales, a fin de conocer el impacto de las pesquerías y otras presiones humanas. Las leyes adecuadas que garanticen el buen uso de este recurso en el presente, permitirán a los tiburones proseguir su historia evolutiva.

En México se prefiere la carne del cazón a la del tiburón, pero se denomina cazón a cualquier tiburón que mida menos de 1.5 m. Esta equivocada clasificación incluye no sólo a tiburones adultos de especies que no sobrepasan esa talla, sino también a las formas juveniles de tiburones de mayor tamaño. En este último caso al pescar "cazones" de las especies que aún no han llegado a su término de crecimiento, y a su edad reproductiva, se está poniendo en peligro el equilibrio natural de las poblaciones.

ESPECIES DE ALTO VALOR COMERCIAL

- Carcharhinus acronotus*.....Cazón cangüay,
- Carcharhinus brevipinna*.....Tiburón picudo
- Carcharhinus falciformis*.....Tiburón sedoso,
- Carcharhinus leucas*Tiburón chato, toro, xmoa
- Carcharhinus limbatus*.....Tiburón volador,
- Galeocerdo cuvier*.....Tigre, tintorera, rayado
- Ginglymostoma cirratum*.....Tiburón gata, *Mustelus canis*.....Cazón mamón
- Rhizopinionodon longurio*.....Cazón bironche,
- Rhizopinionodon terranovae*.....Cazón de ley
- Sphyrna lewini*.....Tiburón martillo, *Sphyrna mokarran*.....Cornuda, martillo grande
- Sphyrna tiburo*.....Cazón cabeza de pala, cachucha



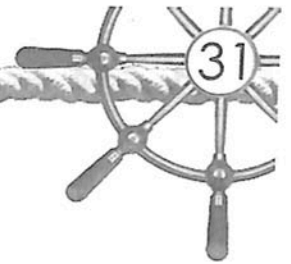
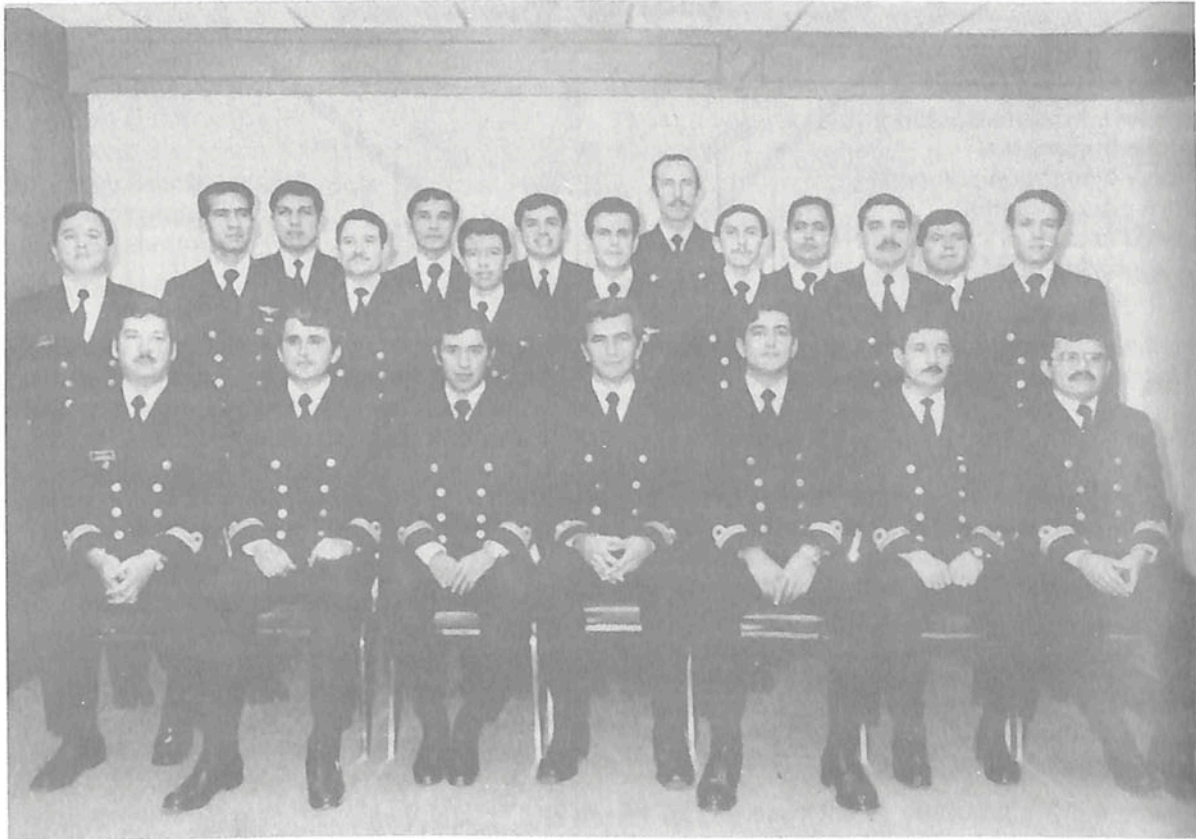
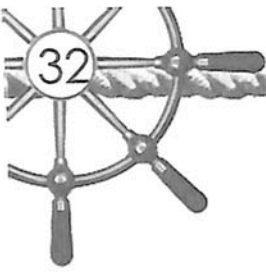


FOTO DEL RECUERDO



Uno de los cursos que realizan los oficiales de la Armada de México egresados de la Heroica Escuela Naval Militar es el curso de Mando Naval y de Infantería de Marina en el Centro de Estudios Superiores Navales. En esta fotografía aparecen los integrantes de la XVI promoción que lo realizaron en el año de 1979:

Tenientes de Navío CG Luis A. Rodríguez Alonso, Bruno Ismael Varas Reyes, Nestor Evencio Yee Amador, Juan Manuel Villa Mejía, Bernardo E. Narvaez Hensley, José A. Meixueiro Ramírez, Víctor Pasquel Urieta, Ernesto Gallardo Gómez, José C. Bautista Aguilar, Francisco E. Castillo Torres, Jesús A. Buentello Medina, Santos H. Gómez Leyva, Marcelo C. Pérez Cervantes, Rafael Valdez Lizárraga, José S. Valdez Álvarez, Esteban Melgarejo Gómez, Nemesio J. Portillo Romero, Joaquín Montero Mortera Tenientes de Navío I.M. Rafael Vences Sánchez, Fernando Vásquez Zavala, Ignacio García Ramos.



EL DIAMANTE ORGANIZACIONAL

Cadetes José J. Lizarraga y Hdez y Aníbal A. Urrutia Ruíz

1. Los Procesos:

- Su Mapeo y medición.
- Su simplificación.

2. La Gente (oficios y su organización):

- Equipos con Multihabilitades.
- Y con capacidades facultadas para la toma de decisiones.

3. Los Sistemas de Administración y de Medición e Incentivos:

- Medición y evaluación enfocada a resultados para el cliente.
- Medición enfocada al trabajo en equipo y resultados para el negocio.

5. Los Sistemas de Información:

- Bases de datos consistentes, centralizadas e interrelacionadas.
- Sistemas centralizados de recolección, procesamiento y distribución de la información



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
MOLITORA SANTIAGO

4. Los Valores y la cultura:

- Autoestima y Motivación.
- Normas de Calidad.

Según Michael Hammer & James Champú, podemos observar los cambios que ocurren cuando una organización rediseña sus procesos, los oficios, ciertamente cambian, como cambia la gente que los realizan, las relaciones que tienen con sus directores o dirigentes, sus trayectorias profesionales, la forma en que se mide y se recompensa el rendimiento de los empleados, el papel de los directivos y hasta lo que ocurre en la mente de los empleados. En suma, cuando se rediseñan los procesos de las organizaciones se cambia prácticamente todo en ella, porque todos estos aspectos (gente, oficios, administración y valores) están vinculados entre sí. Se les denomina, los aspectos del diamante del Sistema Organizacional o conocido también como el Diamante Organizacional.

El primer punto son los procesos de la Organización, la forma en que se lleva a cabo el trabajo;

El segundo punto son los oficios y las estructuras organizacionales;

El tercero son los sistemas de administración, medición del trabajo e incentivos;

El cuarto es la cultura: las cosas que valoran los empleados y en las cuales creen;

Y el quinto son los sistemas de recolección, almacenamiento, procesamiento y distribución de la información necesaria para el eficaz funcionamiento y el eficiente desempeño de la organización.

Los enlaces son claves. El primer punto del diamante, los procesos, determina el segundo punto, los oficios y las estructuras. La forma en que se realiza el trabajo determina la naturaleza de los oficios, y cómo se

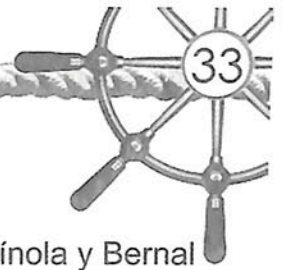
agrupan y organizan las personas que los ejecutan. Los procesos fragmentados que se encuentran en las organizaciones tradicionales llevan a oficios o tareas estrechamente especializados y a organizaciones basadas en departamentos funcionales. Los procesos integrados llevan oficios multidimensionales que se organizan mejor en equipos de procesos.

De igual manera, las personas las personas que desempeñan oficios multidimensionales y están organizadas en equipos tienen que incorporarse, evaluarse y pagarse por medio de sistemas de administrativos apropiados. En otras palabras, diseños de los oficios y las estructuras, están determinados por los de los procesos, que a su vez llevan al tercer punto del diamante, el tipo de sistemas administrativos que debe tener una organización.

Los sistemas administrativos – como se les paga a los empleados, las medidas por las cuales se evalúa su desempeño, etc.- Son los principales formadores de los valores y las creencias de los empleados, cuarto punto del diamante. Por valores y creencias entendemos las cuestiones y preocupaciones que la gente de la organización considera importantes, y a las cuales presta atención significativa.

Finalmente, los valores y las creencias dominantes en una organización tienen que sustentar el eficaz funcionamiento y el eficiente desempeño de los diseños de los procesos.

El hecho es que toda empresa u organización tiene un diamante organizacional, aún en las tradicionales, se puede pensar en la mejora continua y/o el rediseño de los procesos como el cambio de un diamante que ha perdido su lustre y su brillo, por otro nuevo y mejor.



La Astronomía en México.

cadete Armando R. Espínola y Bernal

Esta antigua ciencia, ya era practicada por las diversas civilizaciones, que habitaron Mesoamérica, desde antes del preclásico maya, que florecía, en los inicios de nuestra era. Estelas calendáricas y glifos, comprueban la observación de las posiciones cambiantes del Sol, la Luna y los astros. Hay arqueólogos que incluso afirman, que los primeros calendarios, son de la época olmeca, varios siglos antes de Cristo. Notables muestras de dichas culturas, y su relación con la astronomía, nos fueron legadas para que en la posteridad supiéramos como aplicaron dichos conocimientos, en su desarrollo. Todo tenía incidencia, para vivir mejor, bajo la pauta de sus creencias, religiones, y ritos, generalmente edificaban obras, que se destinaban para observar el firmamento y la superficie terrestre, a la mayor distancia posible, con propósitos de defensa, agricultura, ganadería, pesca, manejo del agua etc. Así como con empleo religioso.

La cultura maya, se distingue en la observación astronómica, dimensión del tiempo, y su aplicación para cumplir sus metas de desarrollo. Entre muchos monumentos, me refiero al de Tulúm, Quintana Roo. Una edificación que forma parte de un sistema de templos-observatorios, en todo el litoral oriental de la península y sus islas. El manejo de la astronomía, y su incidencia en la dinámica de los elementos de la naturaleza, determinó para los mayas, el lugar por donde vendría el extraño (ó enemigo). La exploración marítima de Francisco Hernández de Córdoba, y de Juan de Grijalva en su oportunidad, comprueban la certeza, con que los mayas, pronosticaron lo acontecido. El encuentro de las culturas se gestó, en lo que ahora es el Caribe mexicano.

En todas las épocas, la profesión de marino, ha tenido la necesidad de identificar y observar los elementos de la naturaleza, que le puedan auxiliar a la solución de sus diversas responsabilidades. Es la astronomía, y a las ciencias asociadas a ella, que forman un conjunto inductor, que el navegante debe conocer, y aprovechar para sobrevivir. Los grandes descubrimientos, del siglo XV y XVI, se lograron gracias al arrojo y valor de los hombres, que empleando los elementos de la naturaleza y su dinámica, lograron comprobar la teoría que la Tierra es redonda, esférica, e influenciada por la dinámica del cosmos.

Tengo el privilegio de pertenecer a la época del compás magnético, cronómetro, sextante, y la gran variedad de tablas astronómicas de sol, estrellas y su

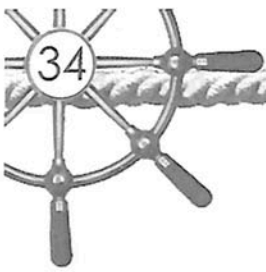
solución logarítmica, no obstante, he entendido la gran ventaja que la ciencia proporciona a través de la cibernética, y ciencias contemporáneas, que de una manera instantánea proporcionan información, siempre y cuando, no falle la fuente de poder o energía, por lo que el navegante moderno, debe adaptarse a las circunstancias elementales valiéndose de elementos naturales, así como los de tecnología de punta.

Es lamentable, la notable limitación, que el pueblo de México padece en lo que a educación y cultura corresponde, ello impide abordar información simple que pudiera aprovecharse para colaborar, con la inquietud de solución de el sinnúmero de problemas causados por la resultante del cambio climático, ya que en forma popular externamos nuestra inadaptabilidad por haberse alterado el equilibrio climático al que estábamos acostumbrados. Las consecuencias de esta calamidad, alcanzaran niveles de desastre, si no aplicamos una doctrina enérgica, cuya aplicación mitigue el daño futuro, que cubrirá a toda la sociedad del globo terráqueo, sin distinción.

Trataré algo, para datar el nacimiento de la Sociedad Astronómica de México que fundó Don Luis G. León, en 1902. A su muerte, en 1913 su viuda la pudo sostener, hasta 1924. Desde entonces hasta 1938, la Astronomía la practicaban, en sus observatorios privados, un pequeño grupo en el que destacaban Joaquín Gallo, Francisco J. Escalante, Evaristo Vivanco, Eligio Ortega y Luis Enrique Erro, que más tarde fundaría el observatorio astronómico de Tonantzintla de la UNAM. Con el respaldo del entonces Departamento del Distrito Federal se construyó la sede de SAM en el parque de la colonia Álamos.

Sobre el esfuerzo privado, que se organiza para elevar el conocimiento de la Astronomía, y ciencias concurrentes, me refiero a la Sociedad Astronómica AC a la que concurren entusiastas ciudadanos, de notable experiencia y capacidad, cuya meta es saber más, para transmitir el conocimiento en los diversos foros de educación y cultura, de este selecto grupo, me privilegia conocer a tres personas de las que al final, asentare un currículum muy breve; una de ellas, se desarrolla en el medio naval (retirado), aquí en el Distrito Federal, y no sería difícil identificarlo, el segundo, falleció en 1990, y el tercero, a sus 102 años de edad se mantiene lúcido, y sólo afectado por la pérdida del sentido del oído, vive en la Colonia del Valle.

El gobierno mexicano con participación de E.U.,



está por finiquitar la obra de un observatorio astronómico, en la Sierra Negra de Puebla, cerca del Citlaltepétl o Pico de Orizaba, el próximo 10 de mayo, día internacional de la astronomía, los medios de difusión, externaran información sobre las características de infraestructura, a tono de modernidad y tecnología de punta, que servirá para enlazar el sistema nacional, e internacional de rastreo y dinámica, del hemisferio celeste, que mejorara la información, sobre la conducta de la naturaleza cósmica, que afecte al deteriorado Planeta Tierra.

Alberto González Solís. 29 de agosto de 1906, Santa María la Redonda D.F. desde muy joven, aceptado, en la academia de San Carlos, donde estudio Arte Pictórico, Dibujo, etc., no se graduó, por necesidades económico-familiares posteriormente, adquirió conocimientos sobre óptica avanzada, y fotografía. En 1939 ingresó a la Sociedad Astronómica, desempeño como astrónomo aficionado, llegó a ser decano de la sociedad. En 1970, se integró a un taller de óptica, y se especializó en manufactura de cristales y espejos deflectores, e instrumental de observación astronómica, especialmente telescopios, elaborando así mismo, los manuales de operación, mantenimiento, y relación de tablas de aplicación, gráfico, nomográfica. Acompañado siempre por su esposa Sarita (+), fueron incansables viajeros, a todos los lugares, donde hubiese algún evento de observación astronómica. Posteriormente ingresó a la Sociedad Nacional de Planetarios, participando en lo correspondiente a desarrollo. En 2002 se retiró casi en su totalidad, de las actividades científicas, por causa de salud. Desde el 1º de marzo de 2006, es Presidente Honorario Vitalicio de la SAM. En la fecha, tiene 102 años, lúcido, saludable y amistoso. Igual que a sus dos hijos, lo trato desde 1937.

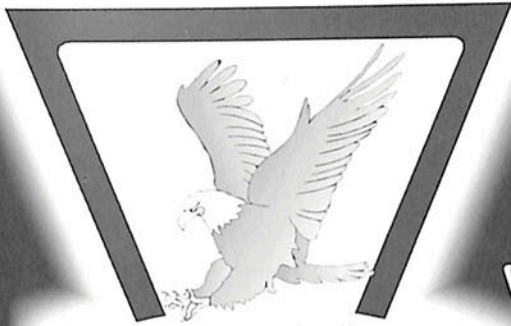
Gilberto del Moral Machorro. 26 de enero 1924, Jalapa Veracruz, causó alta en la Armada de México como cadete, 1º de noviembre de 1941, pasó a retiro voluntario 20 de noviembre de 1952, acumuló 21 años de servicio, hasta Teniente de Navío. En 1946 como cadete, participó en el gran desfile de la Victoria en Londres G.B. fue oficial subalterno en los cañoneros "Guanajuato" y "Querétaro" Segundo Comandante en la Fragata "California" y Corbeta "Virgilio Uribe", fue Comandante del Guarda-Costas 31. Al pasar a retiro voluntario, ingresó como navegante en "Aeroméxico, cuando los equipos aéreos que volaban de México a Europa, tenían que hacer escala técnica en Santa María, Azores, Portugal. Posteriormente

fue comisionado al fideicomiso de Escuelas Náuticas, ingresando en 1984 a la Sociedad Astronómica, y a la de Planetarios, con las mismas responsabilidades, que su amigo Alberto González Solís, últimamente, en calidad de retirado, se desempeña como frecuente directivo de la Asociación Nacional de Retirados de la Armada de México A.C.

Francisco Gabilondo Soler. 6 de octubre de 1907. Orizaba Veracruz, desde muy joven, se distinguió como notable deportista, asociando capacidad física y mental, natación y boxeo fueron sus primeras actividades, siempre en paralelo, con la música que aprendía, en forma autodidacta. Posteriormente, se encauso por el toreo, y no lo hacía mal, pero siempre se negó a matar, por ello, no continuo en esta actividad, ingresando al fabuloso mundo de las Astronomía en 1928, asistió al Observatorio Nacional, no pudiendo continuar sus estudios, por razones económico-familiares. El 15 de octubre de 1934, ingresó a la XEW haciéndose responsable del programa infantil, que muchos recordamos, siempre inquieto, en 1941, antes que México entrara en guerra, se enroló como marinero, en un barco mercante, que tenía ruta básica a puertos del Caribe, y Sur de América, posteriormente dejó el mar, y regresó a XEW. Ingresó a la SAM en 1951, y se distinguió por su generosidad y ayuda económica, mucho de lo que ganaba, lo gastaba en cosas de astronomía, y procuraba compartirlo con los demás socios. El planetario de la SAM, también construido por el Departamento del Distrito Federal, a mediados de los años noventa, del siglo pasado en el Parque de los Venados de la Delegación Benito Juárez, lleva con justicia su nombre.

En 1984 recibió un homenaje nacional, que todavía en vida disfrutó, ya que el 14 de diciembre de 1990 a los 83 años, falleció a causa de un paro cardíaco. Por carta que conservo, lo conocí en 1938, como parte de la correspondencia que el llevaba con la niñez, a causa de su programa infantil. En enero de 2007, se le hizo un homenaje nacional "post mortem", a 100 años de su nacimiento.

Tenemos la mejor respuesta en **SERVICIO** y **CALIDAD**



LITHOGRÁFICA
REY

**Selección
de Color**

- FACTURAS • RECIBOS DE HONORARIOS • CARTA PORTE
- NOTAS DE CARGO
- NOTAS DE CREDITO
- RECIBOS DE ARRENDAMIENTO
- IMPRESOS EN GENERAL

SOMOS UNA EMPRESA
LIDER CON PRESENCIA
EN EL SUR, CENTRO
Y NORTE DE VERACRUZ
CON MAS DE 18 AÑOS
DE EXPERIENCIA

AUTORIZADA
POR LA



CONTAMOS CON
SERVICIO A
DOMICILIO LOCAL
Y FORANEO

- ETIQUETAS
- REVISTAS
- TRIPTICOS
- PERIODICOS
- ~~PLACAS~~
- POSTERS
- BARNIZ U.V.
BRILLOSO Y MATE

CADA DIA MAS CERCA DE TI...

ARIZMENDI # 781

• GUATEMOC Y CONSTITUYENTES VERACRUZ, VER.
gruporey@prodigy.net.mx

SUCURSAL COSTA VERDE # 111

• PASEO LAS FLORES Y JUAN PABLO II
FRACC. VIRGINIA, BOCA DEL RIO, VER.

TEL. 130-12-36
www.lithograficarey.com.mx

NEXTEL I.D. 72*710983*1 / 72*710983*3 / 72*710983*4

AHORA NUESTRA MAS
RECIENTE SUCURSAL

CALLE AGUSTIN LARA #1

ESQ. FLORES MAGON
CD. CARDEL, VER.

TEL. 01(296)9621517

9389646 / 9380481 / 9340726
9382601 Y 9343996



Naviera Bourbon Tamaulipas, S. A. de C.V.



Empresa Mexicana dedicada al servicio de Logística Costa Afuera con toda su Flota de Buques Abanderados Nacionales y Tecnología de Última Generación. Certificada en ISO 9001:2000/NMX-CC-9001-IMNC-2000 y código ISM.



Roble N° 209 Col. Aguila C. P. 89230 Tampico, Tam. Tel. +52(833)213-7702/213-8945,
Fax: +52(833)213-8770, e-mail: natasa-mexico@natasa.com.mx