

Revista
Secretaría
AÑO 14 / No. 106 / DICIEMBRE 1996
de Marina
Armada de México



Colección estampillas mexicanas

MÉXICO es popular en todo el mundo por sus estampillas postales.

Ahora usted puede recibir directamente en su domicilio a vuelta de correo, estampillas conmemorativas, sobres de primer día de emisión y hojillas filatélicas, de cada una de las 27 diferentes emisiones conmemorativas de 1996.

Obtener estas magníficas piezas de la colección es muy sencillo. Al ser suscriptor del Servicio Postal Mexicano —con un depósito inicial* en giro postal o cheque certificado—, usted elige el tipo de pieza que desea recibir y la opción de envío que más le convenga: anual, semestral o trimestral.

Año con año, al renovar su suscripción, usted podrá reunir todas las estampillas conmemorativas emitidas por México y formar una colección muy apreciada en el mundo entero.

*Regale y regálese una suscripción anual
y descubra el maravilloso mensaje
que en estampillas conmemorativas
recorre el mundo entero con la voz
y la cultura de México*



TEMÁTICAS ESPECIALES A precios accesibles:

• Monumentos y paisajes mexicanos	(29 estampillas)	\$ 15.00
• Animales	(56 estampillas)	\$ 50.00
• Deportes	(38 estampillas)	\$ 35.00
• Personajes de la historia de México	(30 estampillas)	\$ 15.00
• Comunicaciones y Transportes	(16 estampillas)	\$ 10.00
• Plantas, flores y frutas	(20 estampillas)	\$ 10.00
• Infantil	(12 estampillas)	\$ 2.50
• Artes	(10 estampillas)	\$ 15.00
• México exporta	(83 estampillas)	\$ 85.00

Lláme al 709 9273

EXCLUSIVO DE LOS AÑOS ANTERIORES

Sobre
de Primer Día
de Emisión

Hojilla
Filatélica

SERVICIO POSTAL MEXICANO

SUSCRIPTOR

96

Su nombre: APELLIDO PATERNO APELLIDO MATERNO NOMBRE

Dirección: CALLE NÚMERO EXTERIOR NÚMERO INTERIOR CIUDAD

CÓDIGO POSTAL DELEGACIÓN POLÍTICA ESTADO

Deseo recibir DEPÓSITO INICIAL DE 71 Estampillas postales \$160.00 (\$25.00 USD) 27 Sobres de primer día de emisión \$200.00 (\$35.00 USD) 31 Hojillas filatélicas \$180.00 (\$30.00 USD)

Envío trimestral Envío semestral Envío anual

Forma de pago Giro Postal N° Monto \$ FIRMA Cheque Certificado N° Banco Monto \$

A NOMBRE DE SERVICIO POSTAL MEXICANO

Envíe a Tacuba No. 1 Esquina Eje Central Lázaro Cárdenas, Col. Centro, C.P. 06000 México, D.F. • GERENCIA DE FILATELIA Y CULTURA POSTAL

* Estos costos por suscripción respaldan la entrega de una pieza por el número señalado de emisiones para el presente año, de ser mayor el número de estampillas emitidas se notificará por escrito para enterar el monto necesario para reunir la colección completa. En este sistema de cuenta corriente, el importe del franqueo se carga a la cuenta del suscriptor.



Presentación

Todos los hombres y mujeres del mundo, principalmente adultos, tenemos un concepto del tiempo, sobre todo una opinión del pasado, presente y futuro. Un año que concluye es tan importante valorarlo en lo que ha significado para cada uno de nosotros, en términos generales por los hechos y sucesos que pudimos vivir, y pensar en el año nuevo que aguarda ser recorrido con miras que, sin duda, estarán en relación con el pretérito y el porvenir. Y desde el principio hasta el final de los días hemos de trabajar, comer, beber, dormir... hacer todo lo que ha de mantenernos llenos de salud, para seguir viviendo.

De lo último de fin de año tenemos, adherido a su nobleza, las fiestas y comidas.

La **Armada de México** sigue su derrota, y tiene nuevas asignaciones para el Personal Naval. Comandantes y Jefes.

El tema que sigue destacando en todos los ámbitos de la vida humana, el de la contaminación ambiental, nos preocupa también. En este número presentamos la última parte del Documento que nos habla de la contaminación marina.

A 23 años de haber causado alta en la **Armada de México**, el buque cañonero *C-80 Ignacio M. Altamirano*, ha realizado 432 viajes y recorrido un total de 433 mil millas náuticas. Algo así como 23 vueltas alrededor del mundo. Veamos parte de su historia, en las páginas 9 a la 13.

En todos los tiempos, ligado a cualquier clase de guerra, los ejércitos llevan consigo un equipo de sanidad. Tenemos algo de su historia, en particular de la Sanidad Naval.

Puede parecer sofisticado, como una sutil propaganda contemporánea de las instituciones y empresas públicas y privadas, pero las Relaciones Públicas son toda una empresa... Las Fuerzas Armadas de Estados Unidos.

Aquí tenemos la historia de la regata Cutty Sark ¿gusta leerla? se encuentra en las páginas 21 y 22.

Uno de los inventos más fantásticos creados por el hombre: el submarino. Hoy abundan esos colosales peces de metal. Tenemos una breve historia de ellos en las páginas 25-28.

El movimiento de las unidades de superficie, aéreas y de tierra de la **Armada de México** es incesante; algo así como un sinónimo de vigilancia, protección y cuidado de la nación. Los logros de esta tarea cotidiana están a la vista, en estadísticas.





CONTENIDO

- PRESENTACION 1
- DIRECTORIO 2
- PERSONAL NAVAL
Nuevas Asignaciones 3
- NOTICIAS NAVALES
Información del ámbito naval 4
- DOCUMENTO 6
Contaminación marina
- Última parte -
Por: *Teniente de Fragata J.N. L.D.*
Juan Jorge QUIROZ RICHARDS
- COLABORACION 9
"144 000 leguas de viaje de superficie y
20 vueltas al mundo, en 23 años"
Por: *Capitán de Corbeta C.G.*
Jesús A. MARTINEZ MEDELLIN

Teniente de Fragata C.G.
Francisco J. ARCE TAPIA

Teniente de Corbeta C.G.
Mariano LIZARRAGA FERNANDEZ
- SANIDAD NAVAL 14
Historia de la sanidad naval
Por: *Teniente de Corbeta S.D.N. Prof.*
Martín G. BARRON CRUZ
- APORTACIONES 18
Fuerzas armadas norteamericanas y
las relaciones públicas
- Última parte -
- ANECDOTAS 21
Regata Cutty Sark
Por: *Capitán de Fragata C.G. DEM.*
Salvador JIMÉNEZ MIRANDA
- TECNONAUTICA 25
Reseña histórica de los submarinos
- EN LA MAR 29
Movimiento de Unidades

DIRECTORIO

- Almirante C.G. DEM*
José Ramón Lorenzo Franco
Secretario de Marina
- Almirante C.G. DEM*
Félix Jaime Pérez y Elías
Subsecretario de Marina
- Almirante C.G. DEM*
Alejandro Maldonado Mendoza
Oficial Mayor
- Almirante C.G. DEM*
Miguel Ángel Núñez Ehuán
Jefe del Estado Mayor General
de la Armada
- Almirante C.G. DEM*
Gandhi Zilli Viveros
Inspector y Contralor General de Marina
- Contralmirante AN. PA. DEM*
Ernesto Camargo Suárez
Subjefe del Estado Mayor General
de la Armada
- Capitán de Fragata C.G. DEM*
René White Herrera
Jefe de la Subsección de
Inteligencia de la Sección Segunda
del Estado Mayor General
- Capitán de Fragata C.G. DEM*
Jorge Antonio Velasco Caballero
Jefe de la Unidad
de Comunicación Social
- SUBDIRECTOR DE PUBLICACIONES**
Antonio Rosas Coria
- REDACCION**
David Agustini L.,
Arturo Zarco M., Eduardo Durán V.
- CONTROL DE DATOS**
Rocio Curiel Lugo
- DISEÑO Y PRODUCCION EDITORIAL**
Carmen Martínez O., Beatriz Pérez P.,
Marco A. Vega H., Pedro Luna T.,
Popocatépetl Ríos L.
- FOTOGRAFIA**
Joel Sosa Benito
Joaquín Miranda F., Alejandro Landeros H.

Las aseveraciones y opiniones en los artículos publicados en esta revista son responsabilidad exclusiva de los autores. Autorizada la reproducción total o parcial de esta publicación, con la correspondiente mención de la fuente. La REVISTA SECRETARIA DE MARINA-ARMADA DE MEXICO es el órgano oficial de difusión de esta dependencia, editado por la *Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina*: Eje 2 Oriente tramo Heroica Escuela Naval Militar No. 861, colonia Los Cipreses, Delegación Coyoacán, México 04830, D.F. Teléfono 679 64 11 ext. 4339. Número de registro de la Secretaría de Educación Pública para revistas y libros: 731-81. Registrada en la Dirección General de Correos como correspondencia de Segunda Clase con el número 0600982, características 219511212. ISSN-0185-3600. Tiraje 2 000 ejemplares.

Revista
Secretaría
de Marina
Armada de México

AÑO 14 / EPOCA VI / NUM. 106
DICIEMBRE 1996

NUEVAS ASIGNACIONES

Por acuerdo del C. Almirante Secretario de Marina,
con fecha dieciséis de noviembre de 1996,
al personal que a continuación se indica
le fue designado nuevo cargo.

MANDOS SUBORDINADOS

COMANDANTES DE PATRULLAS

CLASE "AZTECA"

Capitán de Corbeta C.G.

Gerardo de J. Ramírez Camillo

Comandante de la Patrulla "Guaycura" (P-02)

Veracruz, Ver.

Capitán de Corbeta C.G.

Gregorio Barrera Candelario

Comandante de la Patrulla "Yaqui" (P-14)

Guaymas, Son.

Capitán de Corbeta C.G.

Alejandro Millán Gallardo

Comandante de la Patrulla "Cochimie" (P-26)

Yukalpetén, Yuc.

JEFES DE OPERACIONES DE ESCUADRONES AERONAVALES

Capitán de Fragata AN. PA.

Antonio Montiel Mojica.

Jefe de Operaciones del Quinto

Escuadrón de Patrulla

Campeche, Camp.

Por acuerdo del C. Almirante Secretario de Marina,
con fecha primero de diciembre de 1996,
al personal que a continuación se indica
le fue designado nuevo cargo.

JEFES DE SECCION DE ESTADO MAYOR

Capitán de Fragata C.G. DEM.

Nicodemus Villagómez Broca

Jefe de Sección de Estado Mayor

de la VIII Zona Naval Militar

Mazatlán, Sin.

JEFE DE SERVICIOS DE PLANTELES EDUCATIVOS

Capitán de Fragata C.G. DEM.

Horacio Fourzán Esperón

Jefe de Servicios y Apoyo Administrativo

de la Escuela de Clases y Marinería

Veracruz, Ver.



Información del Ambito Naval

RESCATE DE NAUFRAGOS

El día 29 de diciembre de 1996 personal de Infantería de Marina y del cañonero *C-83 Ortega* de la **Armada de México**, prestó ayuda a una embarcación menor que se hundió con 15 personas a bordo y naufragaron en las inmediaciones de Puerto Escondido, Gro.

El personal naval rescató al patrón de la embarcación, Cecilio Pérez Acevedo de 16 años de edad, y 11 personas que presentaban ligeras raspaduras y crisis ner-

viosa, así como el cuerpo de tres individuos que perecieron ahogados.

Por otra parte, personal de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, rescató a un hombre de nacionalidad norteamericana que se hallaba a la deriva a bordo de una embarcación menor. La localización y auxilio se registró a 24 kilómetros al Este de Cabo San Lucas, B. C. S.

El turista norteamericano

quien se dirigía en una embarcación menor a un velero de su propiedad de nombre *Mauin Cai* fue encontrado con signos de deshidratación, por lo que fue requerida su hospitalización.

Las tareas de auxilio y rescate estuvieron a cargo de la **IV Zona Naval Militar**, con sede en esa entidad. En la operación participó un avión Turbocommander, matrícula MT-221 y el cañonero *Aldama C-85*.

LUCHA PERMANENTE CONTRA EL TRAFICO DE ENERVANTES



En acciones contra el narcotráfico, realizadas el 2 de diciembre de 1996, personal de Infantería de Marina, en operación coordinada con el cañonero *C-01 Holzinger* y el helicóptero *MR 155* de la **Secretaría de Marina-Armada de México**, interceptaron y detuvieron una embarcación menor de 9 metros de eslora, en cuyo interior se localizó 135.100 kilogramos de marihuana.

El operativo fue realizado a unos 60 kilómetros mar adentro, al Oeste-Noroeste de Cabo Corrientes, Jal.; en esta acción se detuvo a tres presuntos narcotraficantes, quienes fueron puestos a disposición de las autoridades correspondientes, mientras que el enervante quedó bajo custodia del Mando territorial de la **II Región Naval Militar**.

Personal de Infantería de Marina, adscrito a la **X Zona Naval Militar**, con sede en San Blas, Nay., logró el aseguramiento de 726 kilos 400 gramos de marihuana.

La operación fue llevada a cabo el 17 de diciembre en Playa Celta, en el sitio mencionado no se detuvo a ninguna persona, quedando la droga bajo custodia del Mando Territorial de la citada Zona Naval Militar.

De igual manera, personal adscrito en la **VIII Zona Naval Militar**, con sede en Mazatlán, Sin., localizó, a 12 kilómetros del poblado Las Porras, Municipio de Mazatlán, seis plantíos y tres almacigos de marihuana, con una extensión de 10 mil 495 metros cuadrados, mismos que erradicó, no hubo detenidos.

COMIDA DE FIN DE AÑO DEL PERSONAL CIVIL DE LA SECRETARIA DE MARINA

Como parte de las fiestas navideñas de fin de año, los días 16 y 18 de diciembre de 1996, las autoridades navales-militares de la **Secretaría de Marina-Armada de México** ofrecieron una comida-baile al personal civil que labora en esta institución.

Durante la comida del día 16, presidida por el Secretario de Marina, Almirante José Ramón Lorenzo Franco y con asistencia del Oficial Mayor de la dependencia, Almirante C.G. DEM. Alejandro Maldonado Mendoza, el Secretario General del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Marina, Víctor D. Mendoza Mateos, agradeció, en



representación de sus compañeros civiles, las atenciones ofrecidas por el Alto Mando de la institución.

En su discurso, Víctor Mendoza Mateos indicó que "la **Secretaría de Marina**, siempre ha cumplido con las disposiciones emanadas de la Presidencia de la República con relación a los lineamientos del personal civil".

Asimismo manifestó su interés por seguir fortaleciendo la relación entre el instituto armado y el Sindicato "...para el progreso y bienestar de los trabajadores, de la **Secretaría de Marina** y por el engrandecimiento de México"

Contaminación Marina

Por: *Teniente de Fragata J.N.L.D.*
Juan Jorge QUIROZ RICHARDS

- Última parte -

El principal objetivo del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques (Marpol 73/78) es el de preservar el medio ambiente marino, eliminar completamente la contaminación internacional provocada por hidrocarburos, basuras y otras sustancias nocivas, minimizando el derrame accidental de tales sustancias por las embarcaciones. El convenio cuenta con cinco anexos técnicos que tratan sobre la contaminación por hidrocarburos, sustancias líquidas nocivas, sustancias tóxicas empaquetadas, aguas negras y basura. Al ratificar o aceptar el convenio, las partes se comprometen a cumplir con lo estipulado en sus dos primeros anexos. Sin embargo, no están obligadas a aceptar los tres restantes.

Marpol 73/78 y sus Anexos contiene los estándares específicos para la descarga de las diferentes sustancias. Para algunas de ellas, (por ejemplo los plásticos en el Anexo V), Marpol introduce una prohibición total para su descarga. También permite la designación de zonas de aguas marinas específicas como "áreas especiales". Para estas áreas existen reglamentos de descarga más estrictos.

Además de los reglamentos de descarga para buques establecida en Marpol 73/78, el convenio requiere que los puertos cuenten con estaciones de recepción apropiadas para desechos que no deben descargarse en el mar.



La Organización Marítima Internacional también ha adoptado interpretaciones equitativas y perentorias del convenio, con el objeto de aclarar ambigüedades y resolver dificultades de manera uniforme.

En Marpol 73/78, los principales requerimientos legales para las partes comprenden:

- a) Poner en práctica las disposiciones del convenio y los anexos que se comprometieron a cumplir, para poder prevenir la contaminación del medio ambiente marino ocasionada por el derrame (por parte de las embarcaciones) de sustancias tóxicas o desechos que contengan dichas sustancias;
- b) Prohibir las violaciones al convenio y aplicar sanciones a la administración del buque conforme lo exige la ley cuando ocurra una violación;
- c) Prohibir las violaciones al convenio dentro de su jurisdicción y aplicar las sanciones conforme a su legislación;
- d) Asegurarse de que las sanciones bajo sus leyes son lo suficientemente severas como para evitar la reincidencia de violaciones al convenio, y que sean igualmente severas independientemente de donde ocurran;
- e) Aplicar los requerimientos del convenio para ga-

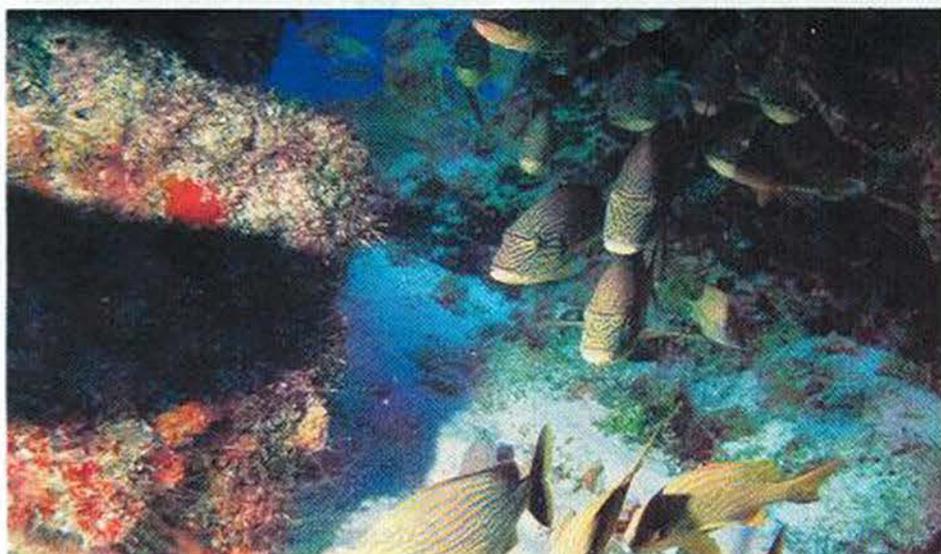
garantizar que no se dará trato especial a aquellas embarcaciones de Estados que no hayan firmado el convenio;

- f) Cooperar en la detección de violaciones y velar por el cumplimiento de las disposiciones del convenio, haciendo uso de todas las medidas posibles y adecuadas en la detección y monitoreo ambiental, y de los procedimientos apropiados de reporte y acumulación de evidencia;
- g) Inspeccionar todo buque en todos los puertos o terminales mar adentro, y revisar sus documentos con el fin de verificar si el buque ha realizado descargas en violación a las disposiciones de los reglamentos;
- h) Reportar las gestiones necesarias para que un funcionario o agencia reciba y procese todos los reportes sobre incidentes.

Cada una de las partes notificará a la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre dichas gestiones. Cuando una de las partes reciba el reporte, deberá remitirlo a la administración del buque involucrado y a cualquier otro Estado que pudiera verse afectado;

- i) Girar instrucciones a las embarcaciones y aeronaves de inspección marítima o a cualquier otra instancia conexas, para que reporten a sus autoridades sobre cualquier incidente de los mencionados;
- j) Someter a un arbitraje (según se estipula en el Protocolo II) cualquier disputa entre dos o más partes, sobre la interpretación o aplicación del convenio, en caso de que no haya sido posible resolverlo mediante una negociación entre las partes, o si estas partes no llegan a ningún acuerdo;

- k) Comunicar la información específica a la OMI, incluyendo los textos de leyes, órdenes, decretos, reglamentos y cualquier otro instrumento que se haya promulgado en el marco del convenio; y una lista de las estaciones de recepción así como su ubicación, capacidad, instalaciones disponibles y otras características;
- l) Realizar una investigación de cualquier accidente que ocurra, a la correspondiente administración del buque sujeto a las disposiciones de los reglamentos, en el caso de accidentes que vayan en detrimento del medio ambiente marino; y;
- m) En consulta con la OMI y con otros organismos internacionales, fomentar el apoyo para aquellas partes que soliciten asistencia técnica, *inter alia*, para conseguir el equipo necesario y las instalaciones de recepción y monitoreo, para estimular la investigación.



Anexo I: Reglamento para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (agua sucia de sentinas, desechos, aguas negras, residuos oleosos).

Anexo II: Reglamento para el Control de la Contaminación por Sustancias Líquidas Nocivas a Granel (residuos que permanecen en los buques que transportan productos químicos después de descargar dichas sustancias)

Anexo III: Reglamento para la Prevención de la Contaminación por Sustancias Dañinas a Granel (residuos que permanecen en los buques que transportan productos químicos después de descargar dichas sustancias).

Anexo IV: Reglamento para la Prevención de la Contaminación por Aguas Negras de las Embarcaciones.

Anexo V: Reglamento para la Prevención de la Contaminación por Basura de las Embarcaciones (desperdicios, restos de alimentos, trapos grasientos...)

Cabe hacer mención que nuestro país sólo ratificó los anexos I y II y que está por ratificar el anexo V.

En lo que respecta al anexo III éste se rige por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

El Marpol 73/78 se publicó en el Diario Oficial el 8 de junio de 1992.

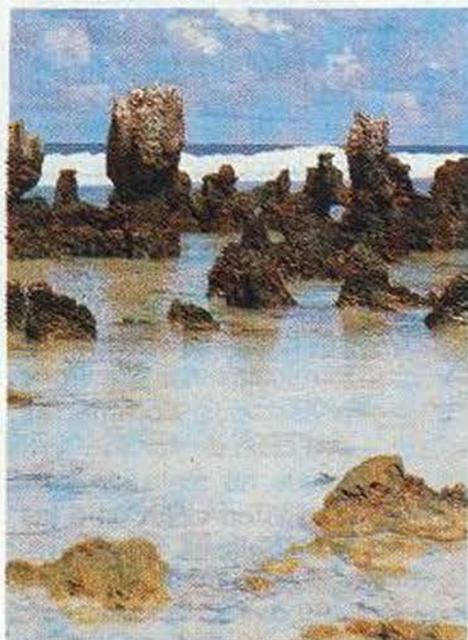
Aportado en Londres, Gran Bretaña, el 2 de noviembre de 1973.

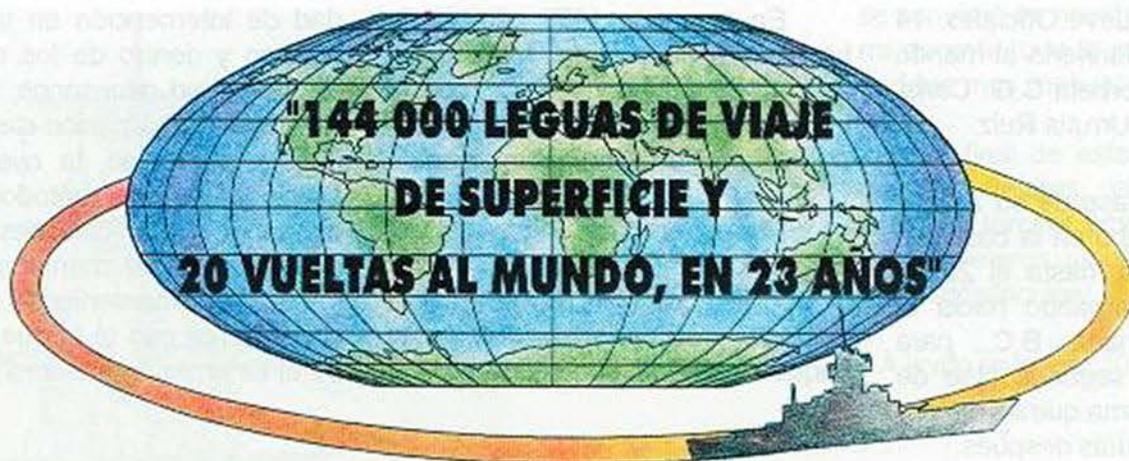
El depósito del instrumento de adhesión se efectuó el 23 de abril de 1992.

Aprobado por el senado el 20 de diciembre de 1991, según decreto publicado en el Diario Oficial el 28 de enero de 1992.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- UNEP. 1990. *Technical annex to the report on the state of the marine environment*. UNEP Regional Seas Reports and Studies 114/1, Nairobi.
- 2.- GESAMP. 1990. *The state of the marine environment*. Regional Seas Reports and Studies No. 115. UNEP, Nairobi.
- 3.- Armand, R. 1990. *The state of the problem of persistent plastics and marine debris in the oceans*. UNEP Regional Seas Reports and Studies No. 114/1. UNEP, AIROBI.
- 4.- NRC. 1985. *In the sea: inputs, fates and effects*. National Academy Press, Washington, D.C.
- 5.- IMO. 1990. *International Maritime Organization, Briefing IMO /810/90*. IMO London.
- 6.- Gosselinm, S. -et. al- 1989. *Vulnerability of marine fish larvae to the toxic dinoflagellate*. Marine Ecology progress Series, vol. 57, p.1.
- 7.- WRI. 1990. *World resources 1990-1991*. Oxford University Press, New York.
- 8.- OECD. 1991. *The state of the environment*. 1991. OECD, Paris.
- 9.- Lean, G. -et. al-. 1990. *Atlas of the environment*. Arrow Books, London.
- 10.- Heinrichsen, D. 1990. *Our common seas: Coasts in Crisis*. Earthscan Publications, London.
- 11.- FAO. 1988. *Country tables*. FAO, Rome.
- 12.- FAO. 1991. *The state of food and agriculture 1990*. FAO, Rome.
- 13.- Angel, M. V. 1987. *Criteria for protected areas and other conservation measures in the Antarctic region*. Environment International, vol. 13, p. 105.
- 14.- Crockett, R.N. and P.D Clarkson. 1987. *The exploitation of Antarctic minerals*. Environment International, vol. 13, p. 121.
- 15.- Mitchell, B. 1988. *Undermining antarctica*. Technology REVIEW, Feb/March, p. 51.
- 16.- UNEP. 1991. *The state of the environment*. UNEP, Nairobi.
- 17.- Diario Oficial de la Federación.
- 18.- Senado de la República. *Tratados celebrados por México*. Secretaría de Relaciones Exteriores, Tomo XXXIV. 





Síntesis histórica del buque cañonero
Ignacio Manuel Altamirano



En el año de 1977 al cañonero I. Manuel Altamirano le fue designado el numeral G-12.

Por: Capitán de Corbeta. C.G.
Jesús A. MARTINEZ MEDELLIN

Teniente de Fragata C.G.
Francisco J. ARCE TAPIA

Teniente de Corbeta C.G.
Mariano LIZARRAGA FERNANDEZ

El buque cañonero *Ignacio Manuel Altamirano* fue recibido por la comisión activadora de la Armada de

México el 20 de febrero de 1973, en la base naval de San Diego, California, Estados Unidos. Su nombre

original era *USS SWAY* y su casco el numeral 120; su primera dotación mexicana estuvo constituida

por un Capitán, nueve Oficiales, 14 Clases y 18 de Marinería al mando del Capitán de Corbeta C.G. Constantino Fernando Umutia Ruiz.

La primera fase de su activación se llevó a cabo en la base naval de San Diego, hasta el 20 de abril de 1973, zarpando hacia el puerto de Ensenada, B.C., para continuar con la segunda fase de su activación, misma que se dio por terminada nueve días después.

El 29 de abril zarpó con toda su tripulación hacia el puerto de Salina Cruz, Oax., con el fin de participar en las festividades del *Día de la Marina*, a celebrarse en ese puerto, en las que se incluía su abanderamiento.

El uno de junio de 1973 fue abanderado en el puerto de Salina Cruz, por el entonces Presidente de la República, Luis Echeverría Álvarez, con el nombre de *Ignacio Manuel Altamirano*, como buque tipo guardacostas y con el numeral IG-12, causando así alta en el *Servicio Activo de la Armada de México*.

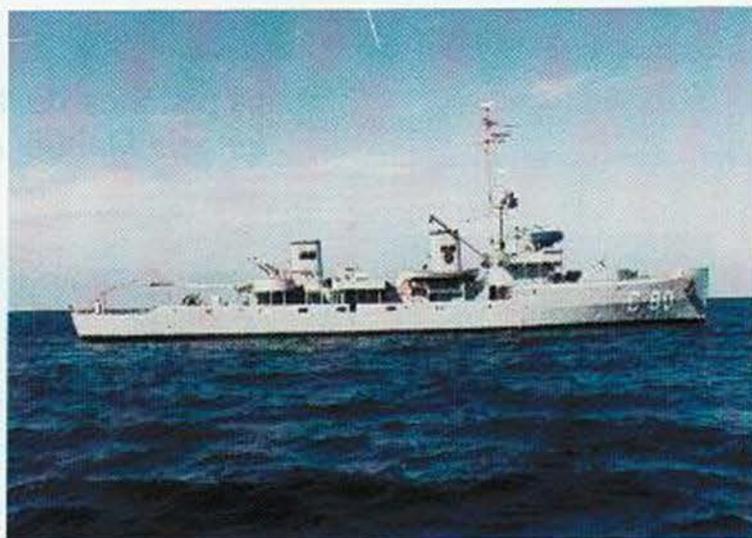
Horas después de su abanderamiento fue puesto en sus calzos en el sincroelevador del *Astillero de Marina Número Ocho*, hoy número 20, con el fin de efectuar la revisión de su casco, como última fase de su activación, quedando a flote el día 22 del mismo mes.

El 26 de junio zarpó para incorporarse a su puerto base en Manzanillo, Col., adscrito a la *VI Zona Naval Militar*, ahora *XIV*, arribando a ésta el día 29 del mismo mes. A partir de esta fecha comenzó a surcar nuestros mares al servicio de la *Armada de México*.

En enero de 1977 cambió de base, del puerto de Manzanillo, Col., al de Ensenada, B.C., con el numeral G-12, adscrito a la *Segunda Flotilla Naval*, su actual sede.

Por acuerdo del Almirante Secretario de Marina, el uno de febrero de 1994, cambió de numeral al de C-80 y su denominación como buque clase *Auk*, tipo cañonero.

dad de intercepción en un tiempo mínimo y dentro de los márgenes de seguridad necesarios, se le dotó de una embarcación clase *Piraña* de alta velocidad, la cual lleva a bordo sus propios métodos de búsqueda y comunicaciones, lo que permite efectuar maniobras de intercepción, manteniendo contacto permanente con el buque, formando el binomio buque-lancha rápida,



El primero de febrero de 1994 el buque cañonero cambió de numeral al C-80

Dentro del programa de modernización del buque se incrementó la capacidad de búsqueda, detección e intercepción; por lo que se le instalaron sistemas de posicionamiento, radiogoniómetro, facsímil meteorológico, sistema de navegación autónomo vía satélite, comunicaciones interiores y transreceptores.

Para incrementar la capacidad de detección se han mejorado sus medios electrónicos, se repusieron los equipos de ayuda a la navegación como son: giroscópica, navegadores por satélite, anemómetros y modems radares con repetidor inteligente.

Para incrementar su capaci-

que en la práctica ha dado buenos resultados; además, se le instaló un equipo de sondeo electrónico que le proporciona una mayor seguridad al navegar en áreas de baja profundidad.

El buque, desde su alta en el *Servicio Activo de la Armada de México* ha efectuado un total de 432 viajes, ha recorrido un total de 433 076 millas náuticas, que equivalen a 144 351 leguas de viaje de superficie, posiblemente esta cantidad no sea tan significativa, pero tomando en cuenta que la circunferencia de la tierra, sobre el ecuador, es de 21 639 millas náuticas, estamos hablando de 20 vueltas al mundo, o mejor dicho de 20 viajes de circunnavegación.

Tabla de Estadísticas Operativas Anuales

AÑO	VIAJES	SINGLADURAS	MILLAS NAVEGADAS	HORAS NAVEGADAS
1973	07	051	7,976	1,065
1974	13	103	9,675	1,379
1975	16	126	13,076	1,504
1976	15	160	16,302	1,824
1977	12	149	20,063	2,164
1978	19	151	25,165	2,246
1979	15	143	20,972	2,244
1980	16	135	26,969	2,230
1981	27	181	30,052	2,465
1982	19	109	15,116	1,271
1983	32	155	20,619	1,999
1984	35	137	22,095	2,353
1985	14	105	13,992	1,615
1986	29	181	22,187	2,857
1987	23	129	18,861	1,987
1988	18	111	13,913	1,508
1989	17	109	15,643	1,778
1990	21	148	20,263	2,567
1991	13	103	13,487	1,717
1992	20	135	18,441	1,939
1993	13	131	18,921	2,483
1994	13	129	18,177	2,249
1995	19	146	21,334	2,525
1996	06	65	10,077	1,283
TOTAL	432	3092	433,076	47,252

Datos hasta el 15 de octubre de 1996.

Si consideramos una área de vigilancia con un ancho de barrido efectivo de 30 kilómetros cuadrados (16 millas náuticas cuadradas), al recorrer esta distancia estamos hablando de 6 928 880 kilómetros cuadrados vigilados, lo que representa 3.5 veces la superficie total de la República Mexicana.

Ha navegado 47 252 horas en

3 092 singladuras, lo que equivale a 8.4 años, con un promedio anual de 131 singladuras. Dentro de los diferentes tipos de órdenes de operaciones realizadas se encuentran las siguientes:

- 161 de apoyo logístico
- 70 de patrulla de vigilancia costera
- 90 de transporte

- 58 de búsqueda y salvamento
- 35 especiales y al extranjero
- 15 en festividades del Día de la Marina
- 1 en festividades del Día de la Armada
- 2 en alerta

Las órdenes de operaciones más sobresalientes han sido:

En agosto de 1974, prestó apoyo al buque guardacostas *Melchor Ocampo IG-16* al presentar un incendio a bordo, proporcionando el auxilio necesario, así como la escolta del mismo hasta puerto seguro.

En agosto de 1985, efectuó escolta de los Símbolos Patrios desde la Paz B.C.S., hasta las inmediaciones del puerto de Mazatlán, Sin.

Participó en la *Fuerza de Tarea Alerta Pacífico 88/II*, en abril de 1988.

Durante el desarrollo de la operación "Cali", en agosto de 1989, efectuó la intercepción y detección del buque mercante de nacionalidad panameña *Sea Point*, responsable de tráfico de enervantes, decomisando 2 500 kilogramos de cocaína.

En enero de 1990, participó en el rescate de la varadura de la draga *Tabasco*, en coordinación con el guardacostas *Zamora G-10*.

En agosto de 1994, participó como representante de la **Armada de México** en las festividades del "Seattle Seafair 94" en el puerto de Seattle, Washington, Estados Unidos.

Participó en el desarrollo de la

operación "Tiburón", en mayo de 1993, donde interceptó al buque de matrícula hondureña *Chyn Sung Hsiang*, que transportaba 200 indocumentados de nacionalidad asiática.

En el año de 1994, en el desarrollo de las operaciones "Intercepción II, III y IV", efectuó escolta de los buques de nacionalidad asiática

Shing Li IV, To Ching, Fang Ming y Xi Ji Li How con el fin de evitar el desembarco de indocumentados en costas mexicanas.

Efectuó la detención del buque de nacionalidad mexicana, *Don Jane*, en marzo de 1995, presunto responsable de tráfico de ilegales asiáticos.

Durante sus 23 años y 7 meses de servicio en la flota de la **Armada de México** el buque y su dotación han recibido los siguientes reconocimientos:

En diciembre de 1987, de la Jefatura del H. Cuerpo de Bomberos del Puerto de Ensenada, por su apoyo y brillante participación en el

C-80 ALTAMIRANO

Tabla de registro de singladuras de los viajes desde 1973 hasta 1996

VIAJES	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996		
35															03											
34															03											
33															03											
32														03	03											
31														08	02											
30														03	03											
29														01	07											25
28														07	02											12
27										03				04	03											04
26										02				01	01											07
25										25				03	02											08
24										01				08	03											04
23										04				01	02											03 22
22										01				01	07											10 13
21										05				04	03											03 03 05
20										07				01	03											02 07 08 04
19						07				03	06			03	13											02 07 06 02 01
18						04				02	03			16	03											05 03 05 01 05
17						10				05	03			12	01											07 03 04 03 03 07 19
16			06			04				03	02			03	04											13 04 06 03 06 28 09
15			02	26		04	03			26	26			09	08											02 04 03 04 04 04 04 17
14			10	22		01	05			03	05			15	09											01 09 03 03 03 19 06 08 03
13			07	14	18					12	09			06	04											02 05 07 12 01 04 05 04 04 05 07 21 16 15
12			05	10	07	04				11	10			04	05											03 02 03 04 07 02 05 20 04 04 10 20 18 C
11			03	04	01	11				15	05			01	03											01 07 03 05 03 03 01 06 05 04 22 01
10			11	05	07	17				10	05			05	03											03 10 03 08 03 11 07 04 01 06 05 16 13 03 C
9			09	10	13	14				07	11			13	03											07 05 03 03 14 03 05 04 06 05 17 15 17
8			11	04	04	13				11	04			16	06											05 04 03 04 03 09 05 14 01 07 04 04 07 15
7			07	09	16	07	15			01	22			03	07											01 02 09 02 02 03 05 05 34 01 09 02 06 03
6			06	06	10	07	15			17	11			03	05											07 03 02 09 03 10 21 04 01 03 02 13 11 13 08
5			05	10	04	13	09			08	05			04	14											04 07 03 09 10 03 03 08 05 04 04 04 06 02 01
4			10	05	01	13	01			04	28			04	18											09 05 03 03 09 02 12 08 05 07 02 05 09 16 18
3			08	03	11	06	07			15	05			24	13											05 03 04 27 09 03 08 05 05 03 03 21 08 01 15
2			05	17	10	07	09			01	09			03	05											05 05 05 06 11 01 08 02 04 45 05 04 03 C 17
1			10	07	09	09	34			15	11			19	08											09 05 04 03 09 03 08 01 31 07 05 02 09 09 06

* Las cantidades indican singladuras, (días navegados)

ataque al incendio ocurrido a bordo del buque atunero *San Lucas*.

En abril de 1988, de la Comandancia de la **Fuerza de Tarea Alerta Pacífico 88/II**, por la destacada y relevante actuación de su personal.

En enero de 1989, de la Comandancia de la **Fuerza Naval del Pacífico**, por su operatividad y eficiencia demostrada durante 1988, al haber navegado 13 913 millas náuticas, en 111 singladuras y 1 508 horas.

En noviembre de 1994, por orden del Almirante Secretario de Marina, fue concedida mención honorífica a su dotación, por haber efectuado un gran aseguramiento de droga en alta mar: 2 500 kilogramos de cocaína, a bordo del buque de nacionalidad panameña *Sea Point*.

En enero de 1996, de la Comandancia de la **Fuerza Naval del Pacífico**, por haber sido el buque clase *Auk* con mejores estadísticas operativas durante el año de 1995.

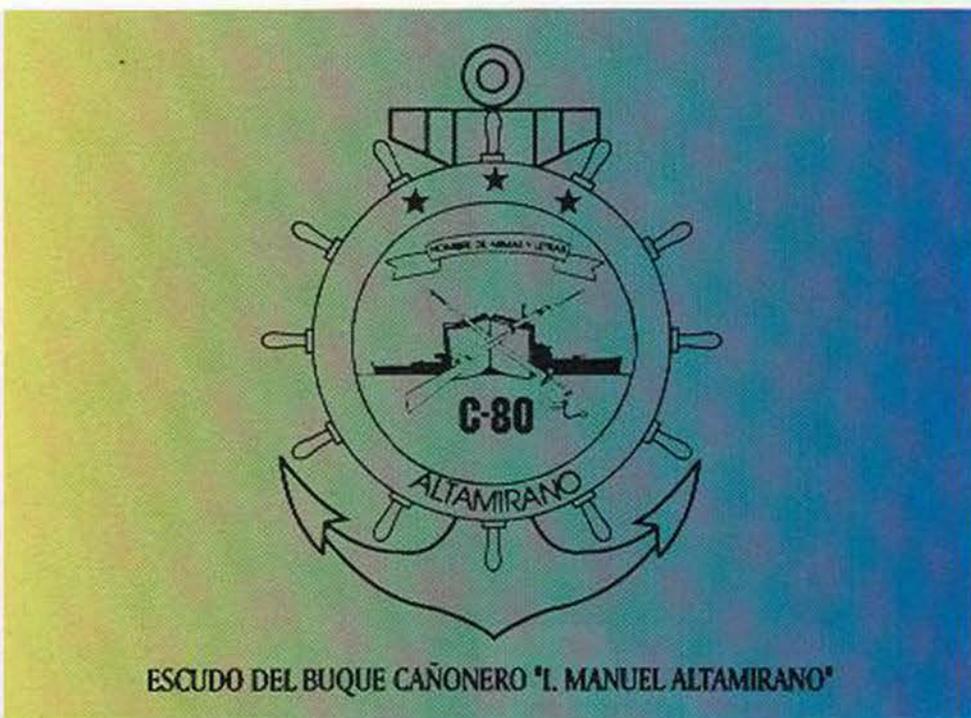
El buque cañonero *Ignacio Manuel Altamirano*, C-80 ha sido reparado en carena 14 veces en los Astilleros de Salina Cruz, Oax. y Guaymas, Son.

Los comandantes de este buque han sido los siguientes:

Capitán de Corbeta C.G.
Constantino F. Urrutia Ruiz

Teniente de Fragata C.G.
Ignacio Galindo Radillo

Teniente de Fragata C.G.
Marcelo Pérez Cervantes



ESCUDO DEL BUQUE CAÑONERO "I. MANUEL ALTAMIRANO"

Capitán de Corbeta C.G.
Juan M. Ruiz Alcantar

Capitán de Corbeta C.G.
Rubén E. Márquez Salazar

Teniente de Navío C.G.
José María Pellit Iguacén

Capitán de Corbeta C.G.
Octavio Cruz Solís

Capitán de Corbeta C.G.
Jorge Echánove Guemes

Capitán de Corbeta C.G.
José María Ortegón Cisneros

Capitán de Corbeta C.G.
José A. Figueroa Guillén

Capitán de Corbeta C.G.
Horacio Fourzán Esperón

Capitán de Corbeta C.G.
Arturo Casas Morales

Capitán de Corbeta C.G.
Jesús A. Martínez Medellín
Actual Comandante

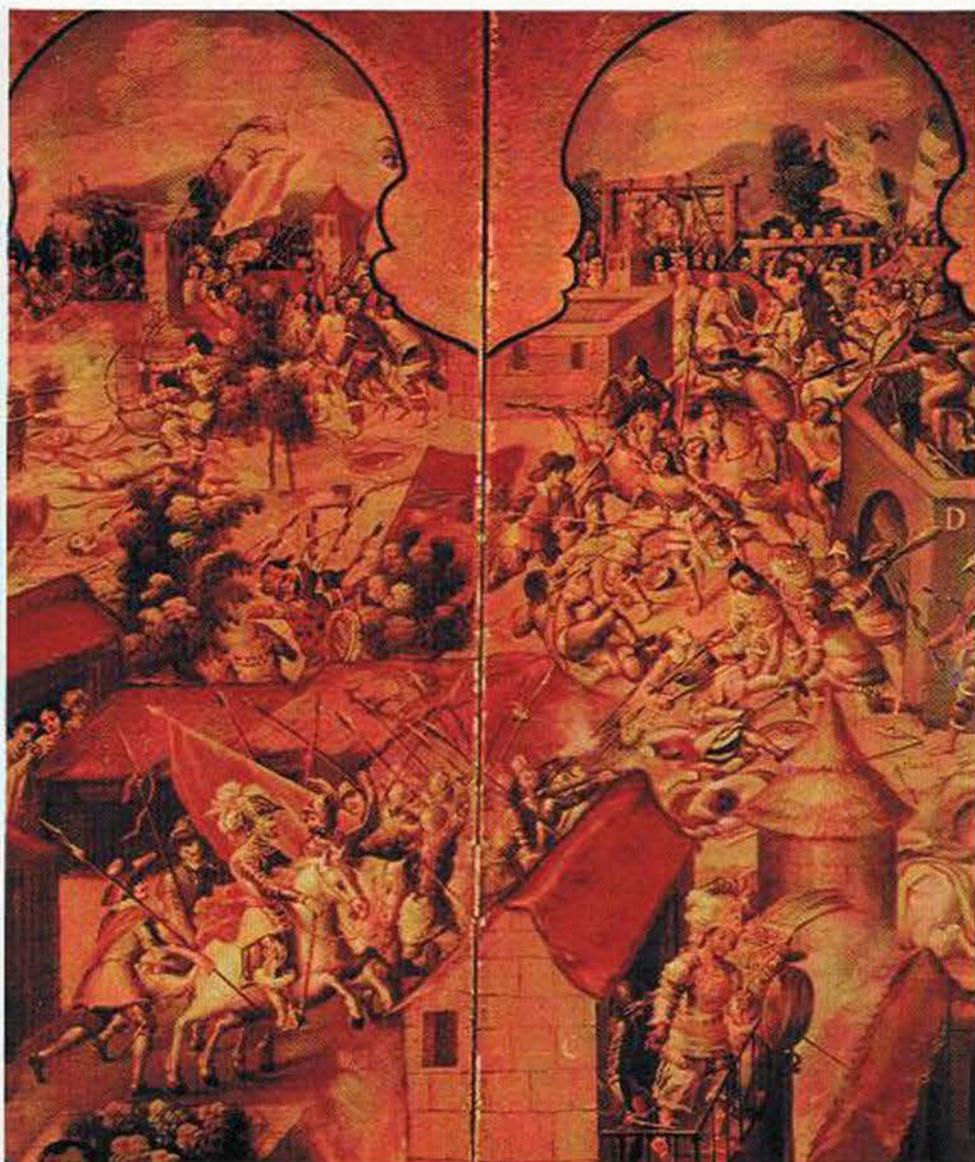
El buque ha sido visitado por varios Secretarios de Marina, Gobernadores del Estado de Baja California, Presidentes Municipales y reporteros de diversos medios de comunicación.

El elemento de la **Armada de México**, del que se tiene registro que más ha navegado a bordo de este buque, es el Teniente de Corbeta Máquinas, Carlos Calderón Carrera, el cual desarrolló un total de 1 317 singladuras a lo largo de 11 años de pertenecer a esta unidad.

La dotación actual del buque está constituida por dos Capitaries, 16 Oficiales, 25 Clases y 41 de Marinería, que al igual que la primera y demás dotaciones a lo largo de 23 años de servicio, se esmeran en dar su mejor esfuerzo para mantener operativa la unidad y con orgullo poner en alto el nombre del buque cañonero *Ignacio Manuel Altamirano*, para gloria de la **Armada de México**.



Por: *Teniente de Corbeta S.D.N. Prof. Martín G. BARRON CRUZ*



*Escenas de combates durante la conquista de México.
Motivo para el establecimiento de hospitales.*

Todo comienza con las Ordenes Militares de Caballería en España en el año 1120, creadas como parte de la justificación de las cruzadas. En estas órdenes se encuentran las primeras disposiciones que contemplan aspectos referentes a la sanidad, las cuales se sujetaban a funciones religioso-militares: combatir, cuidar o atender a peregrinos heridos que se encaminaban a Tierra Santa; también se obligaba a los cruzados a proporcionar cuidados a

sus compañeros lesionados, así como a enemigos capturados heridos.

Tal organización, normas y disposiciones de contenido humanitario y de protección al enemigo, fueron utilizadas por las Ordenes Militares Españolas que las aceptaron en sus fundamentos y reglas; resaltando, por su participación en las guerras contra los infieles y, en reminiscencias a nivel nobiliario en la Conquista y Colonización de América; éstas

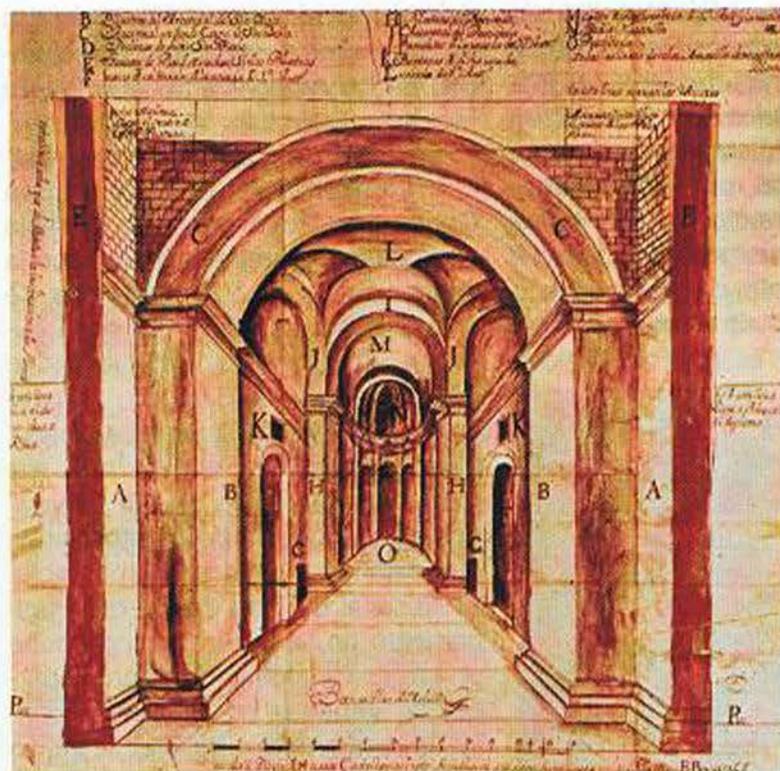
fueron las de Alcántara (1156), Calatrava (1129-1187) y Santiago (1030 ó 1173), de las cuales la más notable fue la última.

Las órdenes recuperaron la organización de los templarios, orden militar y religiosa fundada en 1119, cuyos miembros se distinguieron en Palestina, los cuales se encontraban internamente divididos en tres grupos con actividades bien definidas. Primero estaban los caballeros, en-

cargados de proteger a peregrinos y para combatir en defensa de ellos o de los heridos; le seguían los sacerdotes con el ministerio propio de su investidura, y además como enfermeros, dando atención médica y espiritual; en último lugar los hermanos ayudantes con funciones de escuderos, mozos y encargados de los servicios generales de las órdenes.

Las actividades desarrolladas por los dos últimos, deben concepcuarse como el precedente más remoto y, a la vez, directo de los actuales Servicios de Sanidad e Intendencia de los ejércitos modernos; dado que éstos, además de acompañar a los caballeros en sus incursiones, los asistían médicamente, y realizaban los servicios de suministros y logísticos que se requerían.

Posteriormente, dentro de los avances de la medicina, durante el descubrimiento de América las expediciones de Cristóbal Colón percibieron aspectos médico-navales: hallazgos científicos, junto al sacrificio de seres enrolados en hazañas de renombre universal, que ofrecieron singularidades biológicas y sanitarias.



En la época Colonial, los españoles proyectaron y construyeron hospitales en el centro y costas del país. Un modelo.

Las prácticas sanitarias se vieron acentuadas una vez lograda la conquista de México, con el establecimiento de centros hospitalarios, como el Hospital de Jesús y los nombramientos de Protomédicos Generales para el servicio del Ejército y Armada Española.

Más tarde, al evolucionar los diferentes servicios en las instituciones españolas en América, se presentó la mejora en la infraestructura sanitaria de las colonias. La política seguida por los monarcas en el siglo XVIII, se fundamentaba en retomar las propuestas de salubridad de la época; es por eso que los distintos ordenamientos sufrieron cambios a lo largo del siglo.



Los habitantes del México antiguo tenían una visión propia de sus hospitales.

Sin embargo, las mejoras médicas y sanitarias sólo beneficiaron a una mínima parte de la población. El resto desconocía las normas higiénicas más elementales. Algo similar sucedió en el nuevo continente, donde los más grandes logros se aprecian en la Armada y en el Ejército, tal vez porque el Estado pudo ejercer un control muy rígido, y quizá también porque así lo exigían las necesidades del momento.

En este sentido, se puede comprender el hecho que en la Nueva

España, además del Hospital de Nuestra Señora de los Remedios en Campeche, se restableciera el Hospital de San Carlos en Veracruz en 1781, de los cuales se sabe fueron de poca duración, pues los hospitales en América sólo surgían en situaciones de emergencia, como en periodos de brote de epidemias o una declaración de guerra, lo que

daba lugar al aumento del número de marineros y soldados, por ejemplo, en los mencionados puertos de México.

La historia del Hospital de San Carlos constituye un buen ejemplo de lo expuesto anteriormente, con la excepción de que la existencia de este hospital no fue de tan corta duración. Se fundó en 1749 por orden del Conde de la Gomera, comandante del navío de guerra *La Reyna*, quien se negó a permitir que sus marineros enfermos fueran internados en el Hospital de Montesclaros, que estaba en situación lamentable. El Hospital de San Carlos duró únicamente un año, pero cuando hubo un gran movimiento de tropas y barcos en Veracruz en 1762, con motivo de la guerra con Inglaterra, volvió a organizarse y dos años más tarde se le hizo hospital fijo.

Aun con sus malos locales ubicados en un lugar pésimo, el hospital daba asistencia a las tropas, a los resguardos, a las dotaciones de los buques menores del Rey, a los navíos del servicio de puerto, a los marineros de los bergantines, guardacostas, bajeles de la Real Armada y barcos correo. Se atendían con frecuencia casos de viruela, diarrea, élicos, sama, sífilis, vómito negro y calenturas llamadas pútridas y diver-

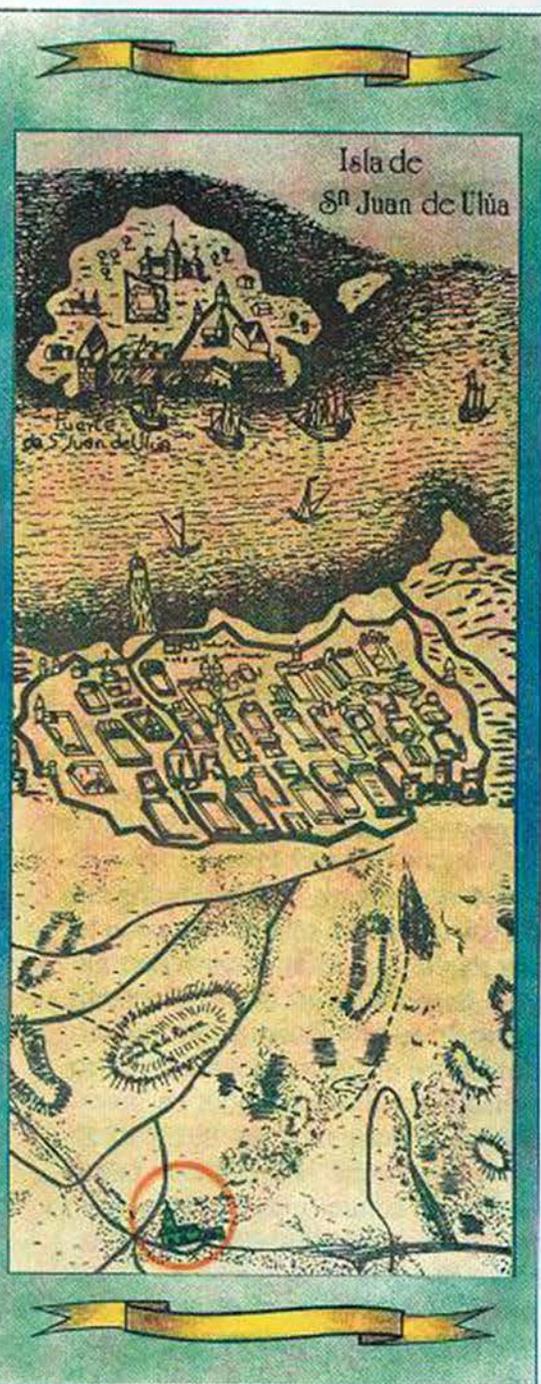
sas lesiones; además las medidas higiénicas para evitar los contagios, siendo incinerados los muebles y ropa de los enfermos.

Poco tiempo después, a instancias del Intendente General de Hospitales Pedro Antonio de Cossío, el nosocomio fue cambiado a un sitio más conveniente, en el paraje nombrado los Moralillos, dos leguas distante de Veracruz, quedando establecido (en 1776) como Hospital o Casa de Convalecencia para la Tropa, con un nuevo reglamento.

Paralelo a la instauración de los centros de atención médica para los hombres de mar, se hacía indispensable que los servicios de salud fueran acordes a la nueva realidad. Se hizo necesaria la publicación de obras que versaran sobre la forma de combatir las enfermedades; aunque existía desde 1704 el trabajo elaborado por Jerónimo Castillo titulado *Políticas*, elaborado para corregidores y señores de vasallos en tiempos de paz y guerra, y para jueces de paz, eclesiásticos y seglares, y sus oficiales; posteriormente, en 1769, Vicente Lardizábal publicó sus *Consideraciones político-médicas sobre la salud de los navegantes*, para que las ejerciera y practicara la Compañía Guipuzcoa, naviera fundada en 1729 en Caracas, Venezuela.

Y a la vuelta del siglo, en 1805, Pedro María González en su obra titulada *Tratado de las Enfermedades de la Gente de Mar*, expone sus causas, y los medios para prevenirlas.

Por otra parte, los servicios de sanidad naval estuvieron regidos por las Ordenanzas emitidas por los monarcas españoles, como ejemplo encontramos que en 1792, el Tratado



En 1781, el Hospital de San Carlos se encontraba a extramuros de Veracruz, a dos leguas de la ciudad, en el paraje de Los Moralillos.

Tercero, Título Quinto, Artículo Primero estipula que: "las circunstancias de admisión, estudios teóricos y prácticos, y clases de médico-cirujano de la Real Armada, así como su régimen y gobierno se explican en la Ordenanza para el Real Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz, y el Cuerpo de los mismos Profesores, separándose aquí como propias de este lugar sus obligaciones embarcados en los bajeles, donde han de reportarse como Oficiales Mayores".

Otro de los ordenamientos fue la Real Ordenanza Naval para el Servicio de los Bajeles de Su Majestad, de 1802, que en su título XXV contemplaba las funciones que debían realizar tanto el médico-cirujano, como los sangradores.

Así, conforme el siglo XIX se aproximaba a su fin, el Presidente Porfirio Díaz Mori avanzaba en los ordenamientos legales de las instituciones; durante 1891, en el ámbito naval, emitió la Ordenanza de la Marina de Guerra, que en los títulos XIII, XIV y XV acuerda la forma de organizar el Cuerpo de Sanidad Naval.

A principios del año 1900, cuando se publicó la *Ley Orgánica de la Marina Nacional de Guerra*, el artículo 12 establecía que los Cuerpos Técnicos de la Armada la conformaban Ingenieros Navales, Maquinistas, Sanidad Naval y la Administración.

Precisando las funciones asignadas a la Sanidad Naval, en su artículo 29, dicha ley puntualizaba que el *Cuerpo de Sanidad Naval tiene por objeto el cuidado de la higiene y la atención médica del personal de la Armada, y el desempeño de los ser-*

vicios sanitarios de los buques y establecimientos navales en tierra, así como cuando fuere preciso, la conservación de la salubridad pública en los puertos y radas.

Pero las mencionadas disposiciones de principios de siglo fueron modificadas por la *Ley Orgánica de la Armada* de 1914, clasificando al personal en Plana Mayor, Cuerpo General, de Maquinistas y Electricistas, de Artilleros y Torpedistas, Infantería de Marina, Ingenieros Navales, Administración Naval y Sanidad Naval.

Además, la *Ley Orgánica* señalaba las jerarquías para el Cuerpo de Sanidad Naval y sus equivalencias con el Cuerpo General, indicando en su artículo 20 el orden siguiente:

Luego del decreto presidencial de 1939, mediante el cual se crea el *Departamento Autónomo de Marina*, y para que finalmente el servicio de Medicina y Sanidad Naval cumpliera durante 1940 con los postulados de salud de la *Secretaría de Guerra y Marina*, se determinó atender las condiciones de vida en las costas y la lucha contra la insalubridad que asolaba los litorales de la nación.

En los siguientes años la transformación general que comenzó a sufrir el país, dio lugar también a la creación de la *Secretaría de Marina*, fue notable la mejora en los servicios de atención médica y hospitalaria, por lo que en 1965 se inauguró el *Centro Médico Naval* y nombrado como director del mismo el entonces Capitán de Navío S.N. M.C. Alejandro Marcín Torre. 

I. Enfermeros y Clases

<i>Enfermero de Sanidad Naval</i>	<i>Marinero</i>
<i>Cabo Enfermero de Sanidad Naval</i>	<i>Cabo de Mar</i>
<i>Segundo Practicante de Sanidad Naval</i>	<i>Tercer Contramaestre</i>
<i>Primer Practicante de Sanidad Naval</i>	<i>Segundo Contramaestre</i>

II. Oficiales

<i>Capitán Médico Cirujano de Sanidad Naval</i>	<i>Teniente de Navío</i>
---	--------------------------

III. Jefes

<i>Mayor Médico Cirujano de Sanidad Naval</i>	<i>Capitán de Corbeta</i>
<i>Teniente Coronel Médico Cirujano de Sanidad Naval</i>	<i>Capitán de Fragata</i>
<i>Coronel Médico Cirujano de Sanidad Naval</i>	<i>Capitán de Navío</i>

LAS FUERZAS ARMADAS NORTEAMERICANAS Y LAS RELACIONES PUBLICAS

Tomado de la colección "Biblioteca de Publicidad y Relaciones Públicas".

- Ultima parte -



Objetivos de los Asuntos Públicos en las Fuerzas Armadas

Los objetivos de los asuntos públicos de las Fuerzas Armadas, son el mantener totalmente informado al público para así obtener el entendimiento y respaldo en el programa militar nacional; inspirar confianza hacia la habilidad de las instituciones castrenses para cumplir su misión y desarrollar el respeto público.

Sobre relaciones con la comunidad, se dedica a informar al público acerca de la preparación de sus hombres y mujeres, fomentar el entendimiento público y la cooperación

con las Fuerzas Armadas, además de promover la seguridad nacional y ayudar al reclutamiento.

El programa de información busca aumentar la efectividad de su personal proporcionándole información acerca de sus políticas y decisiones que les interesen, motivarlos también para desarrollar sus habilidades al máximo; infundir en el personal un sentido de responsabilidad, una dedicación individual al país y la devoción al deber; para desarrollar en las tropas el entendimiento de los principios de la democracia y libertad estadounidense

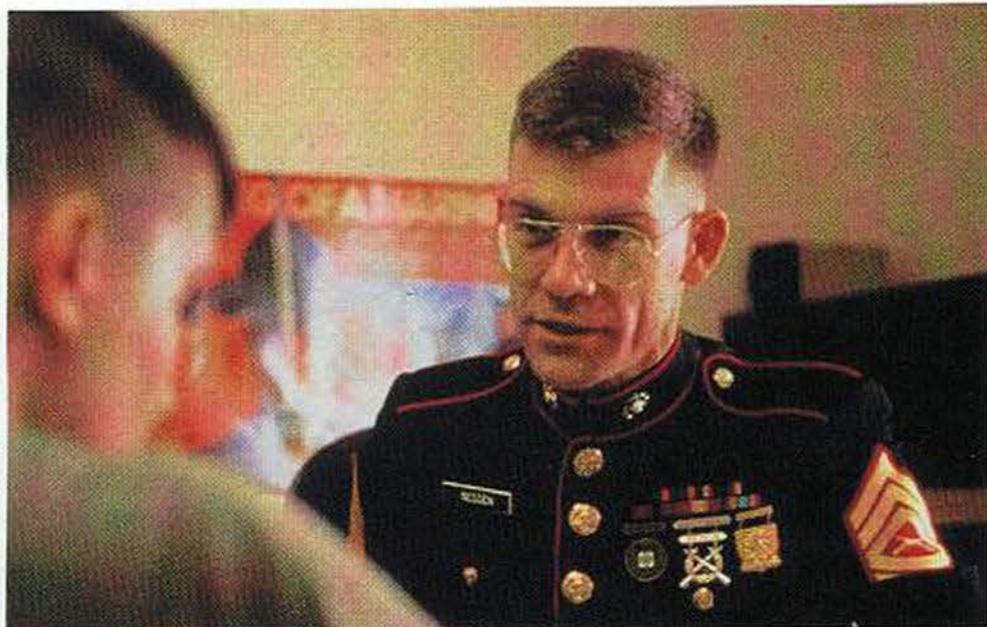
y las políticas nacionales que afectan a los departamentos militares.

Proporciona al personal información oportuna sobre leyes, políticas y acciones relativas a sus intereses profesionales, busca desarrollar en ellos el conocimiento de su obligación para representar ejemplarmente a las Fuerzas Armadas ante las comunidades civiles. Asimismo, emplean todos los medios de comunicación en sus programas de información interna, como periódicos, revistas, folletos, guías, películas, carteles, extractos, hojas de datos y transmisiones en radio y televisión.

Los públicos de las Fuerzas Armadas

Las Fuerzas Armadas tienen siete diferentes públicos cuyo entendimiento y respeto son esenciales para el desarrollo eficiente de los servicios militares y defensa de la nación. Cada uno de estos públicos tiene intereses particulares en los servicios militares y todos ellos son objetivos de los programas de información de las Fuerzas Armadas.

Los públicos de las Fuerzas Armadas son: el público en general, que incluye a los casi 250 millones de personas en el país; el público que incluye al Ejército, Fuerza Aérea, Armada y al personal de reserva; el público de las antiguas fuerzas armadas, formado por hombres y mujeres que ya no están en el activo, pero conservan un interés vivo en las actividades militares; los empleados civiles de las fuerzas armadas; el público proveedor, el cual incluye a contratistas de la defensa y a la industria; el público nacional en el extranjero con el que los miembros de las fuerzas armadas se ponen en contacto para el desarrollo de sus deberes en ultramar; y



el público de las Cámaras formado por miembros electos de éstas y los funcionarios clave del gobierno federal.

Programa de Información del Ejército

Para su Programa de Información, la Oficina del Jefe de Información, Departamento de la Defensa (OCINFO), utiliza una variedad de medios y productos para informar al auditorio interno del ejército. Entre

los más importantes de sus materiales impresos, se encuentran la revista *Soldier's*, revista mensual que contiene noticias diseñadas para dirigirse a los soldados y a los oficiales, con historias de las unidades del ejército en acción alrededor del mundo e información acerca de las políticas nuevas, programas y desarrollos técnicos que afectan al personal del ejército; y *Commander's Calls*, folleto mensual que contiene información y consejos sobre adiestramiento, inherentes a temas de interés militar, y que se presenta a nivel de las tropas.



También se distribuyen a todos los oficiales de información, artículos noticiosos y hojas de información llamadas *Spotlight* para que las utilicen en sus programas locales de información y tienen disponibles juegos ya formados para carteles y discursos pronunciados por oficiales de alto grado. Existe además material impreso como memorandos, boletines, cartas noticiosas, desplegados, historias para el periódico y similares. Los medios electrónicos proyectan igualmente, una serie noticiosa de anuncios en forma de guión, y

utilizan videos que respaldan a la televisión, así como una variedad de cintas para la radio; producción que es distribuida a las fuerzas armadas en el extranjero.

De igual forma existen algunos productos filmicos como el boletín *The Green Scene*, que es una colección de películas con duración de 12 a 15 minutos que son distribuidas a los mandos para su empleo como respaldo audiovisual en conferencias con la tropa. Proporciona vistas cortas filmadas sobre una variedad de actividades y programas del ejército. Este material se produce especialmente para informar al auditorio interno de la institución; sin embargo, está a disposición del público en general que lo solicite.

Departamento de Información de la Armada

La Armada tiene la vital necesidad de informar a su auditorio interno acerca de todos los asuntos que tienen que ver con planes, políticas y acciones que están siendo implantadas y/o consideradas con el objeto de afianzar la defensa nacional, mejorar la vida naval, promover la moral y el espíritu de cuerpo, y ayudar a la retención del personal de calidad. Es responsabilidad del Ayudante en Jefe de Información (Relaciones Internas) el originar y/o coordinar el flujo de información oportuna y con autoridad a todos los auditorios internos así como promover programas que faciliten la "retroalimentación" de estos auditorios.

La misión es desarrollar y conducir un programa bilateral de información, con cinco auditorios primarios: personal de servicio activo, dependientes, elementos retirados, personal de reserva y empleados de servicios civiles.

Organización de Información de la Fuerza Aérea

La Oficina de Información de la Fuerza Aérea, está organizada en tres divisiones principales y dos oficinas especiales: la División de Relaciones con la Comunidad, la de Información Interna, la de Información Pública, así como la Oficina de Recursos y Proyectos, y la de Revisión de Seguridad.

La División de Relaciones con la Comunidad, opera programas para integrar la Fuerza Aérea con la

y dirigir programas para aumentar la eficiencia del personal de la Fuerza Aérea, al proporcionarle la información necesaria para entender mejor a esa fuerza y el papel que juega dentro de la misma.

La División de Información Pública, desarrolla y conduce programas para ayudar a informar a los estadounidenses acerca de la administración en la Fuerza Aérea, relativa a los recursos asignados, tanto humanos como materiales. La División (sujeta sólo a restricciones de

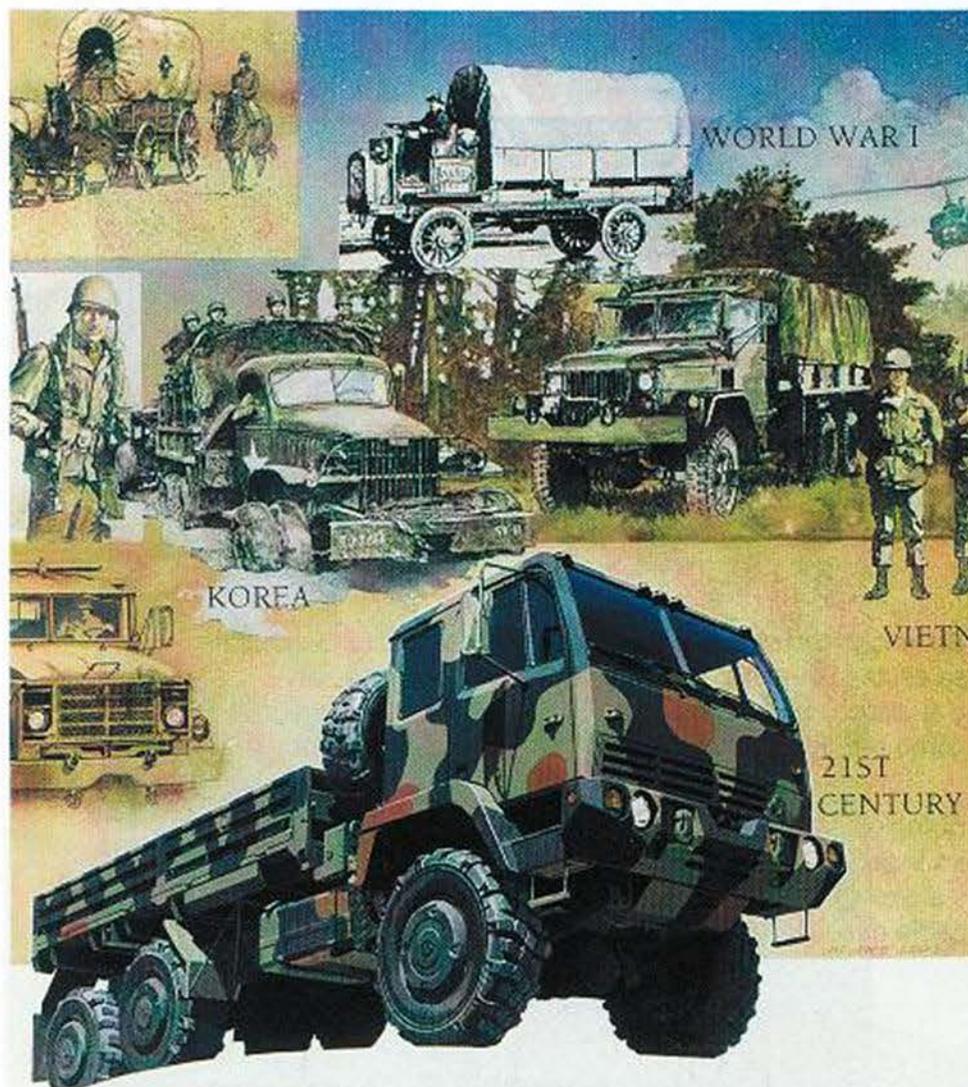


vida de la comunidad tanto en casa como fuera de ella, por conducto de comunicaciones bilaterales y acciones a todos los niveles de mando. Dentro de sus más importantes funciones se encuentra la evaluación de actitudes públicas, identificando las diversas misiones de la Fuerza Aérea con el interés público, e implantando programas para conseguir el entendimiento y aceptación pública.

La División de Información Interna, es responsable de desarrollar

seguridad), supervisa las actividades que abarcan: responder a las preguntas de los medios noticiosos de información, preparar y distribuir noticias impresas, fotografías importantes y producir programación de noticias para radio y televisión; dirigir conferencias de prensa y desarrollar acciones y procedimientos para emergencias y contingencias.

Por su parte, la Oficina de Recursos y Proyectos planea y programa los recursos de información, desarrolla las políticas de recursos



gerenciales y su dirección y toma a su cargo encuestas y proyectos sobre información especial.

Mientras, la Oficina de Revisión de Seguridad determina el grado hasta donde se puede proporcionar información oficial para conocimiento público; identifica y articula a nivel nacional las políticas de defensa de la Fuerza Aérea. El objetivo principal de revisión de seguridad es la autorización de la mayor cantidad de información posible, dentro del lapso mínimo de tiempo, siendo la única agencia responsable de la revisión de seguridad y aclaración de información planeada para

proporcionarse al público.

Comunicación de las Fuerzas Armadas con el público en general

Las fuerzas armadas están convencidas de que el público estadounidense tiene derecho al máximo de información relativa a los servicios militares, limitada ésta sólo por las restricciones impuestas para proteger el interés nacional. Las Oficinas de información del Departamento de Defensa (Ejército, Fuerza Aérea y Armada) transmiten información al público en general, relativa a su función, logros y futuro potencial a través de los medios públicos de noticias y como política se esfuerzan

por cooperar totalmente con los medios de comunicación.

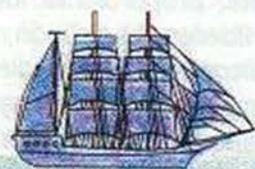
Conferencia Conjunta de Orientación a los Civiles

La Conferencia Conjunta de Orientación a los Civiles del Secretario de Defensa, es un evento anual que tiene como objeto, proporcionar información a los líderes de opinión, incluyendo médicos, abogados, directores de empresas, corresponsales de noticias, banqueros, educadores, ministros, editores y granjeros, relativa a la administración y operaciones del Departamento de Defensa. El objetivo de la conferencia es familiarizar al público con los problemas, trabajos y consecuciones de las fuerzas armadas.

La conferencia brinda la oportunidad a sus participantes de tener contacto personal con los empleados civiles y militares a través del Departamento de Defensa; el entendimiento público del programa de defensa se amplía por medio de la transmisión de primera mano de las experiencias de este personal y de las observaciones a la gente, dentro de sus esferas de influencia. Se les permite el acceso apeándose a las limitaciones de seguridad, a la planeación actual de la defensa y sus proyectos, se les explica brevemente y se les hacen demostraciones de entrenamiento y a través de contactos con el personal militar, se emiten conclusiones acerca del estado de las defensas nacionales.

La conferencia abre al departamento de defensa para la inspección pública, genera un interés y entendimiento de los problemas del gobierno federal, proporciona un libre intercambio de puntos de vista entre militares y civiles y explica la utilización del dinero proveniente de los impuestos.

REGATA



Por: Capitán de Fragata C.G. DEM,
Salvador JIMENEZ MIRANDA

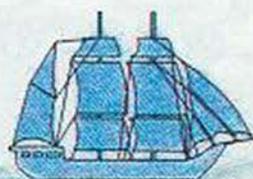
El 10 de julio de 1996, daba comienzo la primera etapa de la regata *Cutty Sark* de Rostock, Alemania, a San Petesburgo, Rusia, primera vez que el buque escuela *Cuauhtémoc*, competía en una regata de este tipo. A las 12:00 horas inició el zarpe junto con más de 100 veleros de 20 diferentes países que participaban, después de una impresionante despedida por parte del pueblo alemán en Rostock y Wadermunden, salimos al Mar Báltico y nos dirigimos a buscar la línea de salida; y a partir de ese momento empezamos a sentir y a vivir esa emocionante salida.

Los buques ansiosos
preparan sus velas
y en bordadas inquietas
la señal de salida esperan.

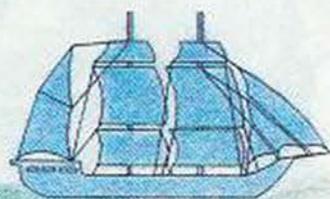
El momento se aproxima,
la señal ya se dio
y en un instante insólito
todas las velas aparejé.

Las cuadras cayeron,
se izaron cuchillos
cazaron el viento,
y todos gritaron contentos.

CUTTY



SARK



Se hincharon las velas,
se escoró el velero
y el viento empujaba,
como si cómplice fuera.

Se ajustó el velamen
y se exprimió
del viento amigo
lo que pudimos cazar.

El majestuoso *Cuauhtémoc*
en segundo lugar cruzó la salida
y al velero polaco
había que alcanzar.

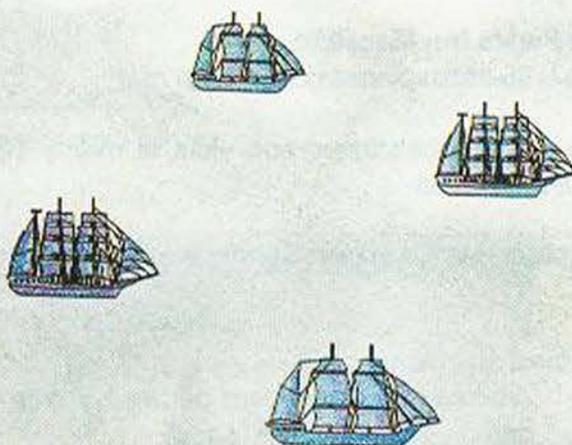




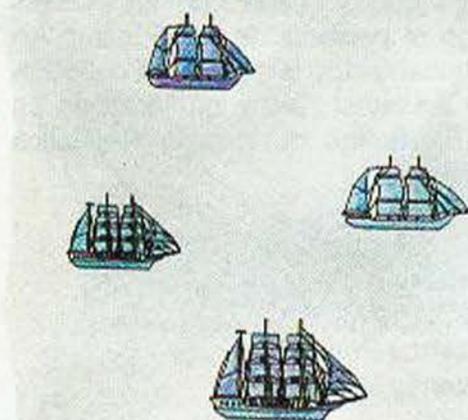
se convirtió en nuestro grito de guerra durante toda la regata y de verdad fue muy motivante.

Al final de esta etapa, de los grandes veleros, el *Cuauhtémoc* entró en tercera posición, después de los veleros rusos *Mir* y *Sedov*. ¡Que satisfacción!

A bordo en la mar, 10 de julio de 1996.

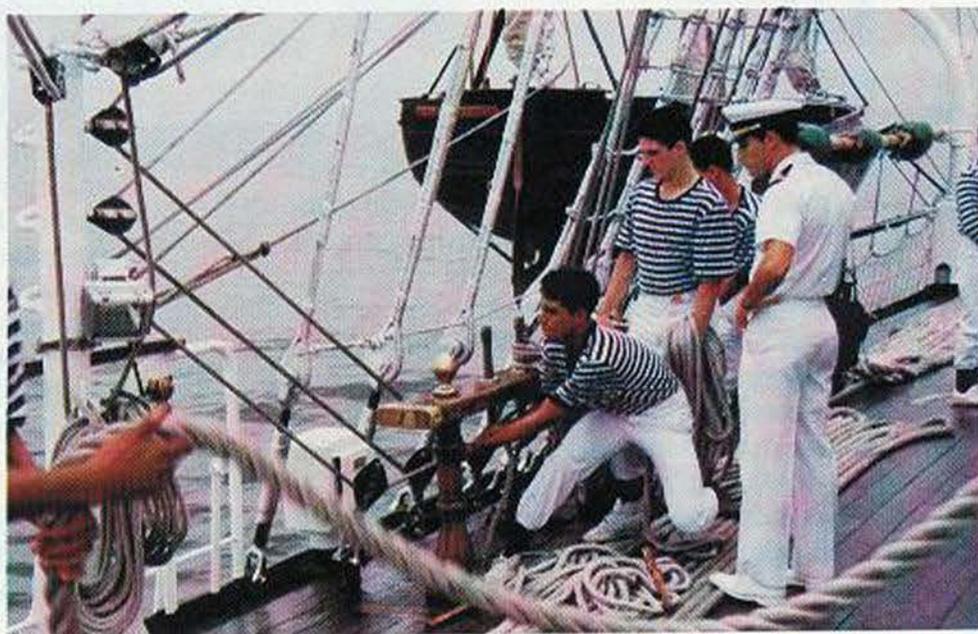


El grito de ¡México! establecido por el Comandante del buque y que gritábamos después de la aranga del buque escuela *Cuauhtémoc*,



La mar rompía enjundiosa la roda, once nudos fueron suficientes para el *Iskra* alcanzar y en maniobra audaz, poderlo pasar.

Y todos emocionados ¡México! ¡México! ¡México! pudimos gritar.



Vacaciones Inn

Con el objeto de que el personal de la **Secretaría de Marina-Armada de México** y sus derechohabientes gocen de unas confortables vacaciones, el hotel Fiesta Inn -previo acuerdo con el Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas (ISSFAM)-, ofrece al personal naval los siguientes servicios:

Hotel Fiesta Inn Mazatlán

Torre I: 85 habitaciones con vista al mar

Torre II: 16 habitaciones con vista al mar y 16 con vista a la avenida

Dirección: Av. Camarón Sábalo No. 1927 Mazatlán, Sin.

Servicios que ofrece:

- Alberca con asoleadero humedo y chapoteadero
- Snack-bar
- Gimnasio equipado, con clases de aerobics y aquaerobics
- Playa con palapas instaladas
- Servicio de salvavidas
- Cafetería y terraza con servicio de desayuno, comida y cena
- Room service
- Lobby bar
- Un salón con capacidad para 100 personas, el cual se puede separar adecuadamente en dos áreas, equipadas ambas con pantalla eléctrica, rotafolio, pizarrones y aire acondicionado
- Un salón de eventos con capacidad para 130 personas, con aire acondicionado
- Un centro ejecutivo que cuenta con una secretaria bilingüe y un pequeño salón de juntas (8 personas) equipado con fax, computadora, impresora, teléfono con entrada de modem para computadora y máquina de escribir eléctrica
- Las habitaciones cuentan con aire acondicionado, televisión vía satélite con control remoto, teléfono con entrada de modem para computadora, servicio de despertador automático

y acceso directo para efectuar llamadas de larga distancia

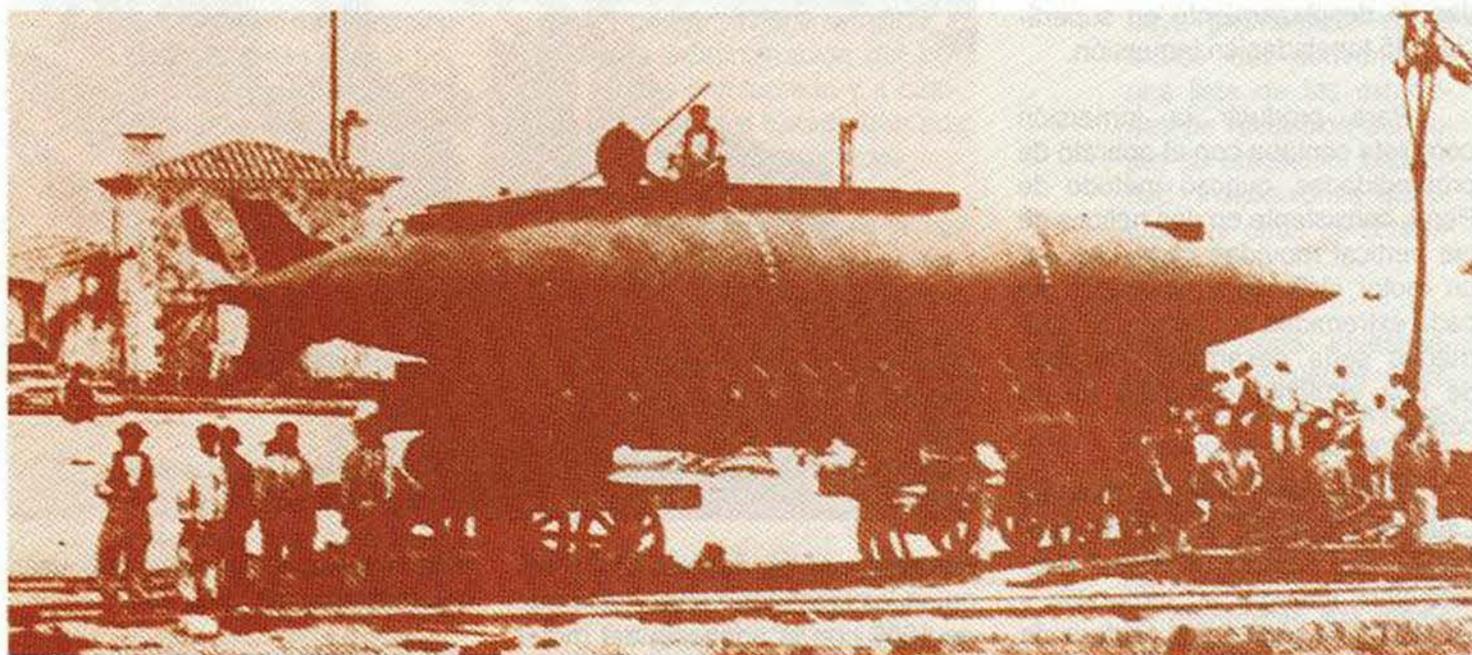
- Caja de seguridad
- Servicio de lavandería, incluyendo lavado seco
- Servicio de niñera
- Enfermería de primeros auxilios con médicos localizables en un tiempo mínimo
- Tienda de tabaquería y artículos de playa
- Agencia de viajes
- Arrendadora de autos

Asimismo, se hace de su conocimiento que de acuerdo al convenio que se tiene con los hoteles Fiesta Inn, se otorga al personal de las Fuerzas Armadas y sus derechohabientes el descuento del 50 % de la tarifa vigente del Hotel Fiesta Inn Mazatlán en todos los Hoteles Fiesta Inn de toda la República Mexicana, como son:

Fiesta Inn Aguascalientes
 Fiesta Inn Guadalajara
 Fiesta Inn León
 Fiesta Inn Monterrey Poniente
 Fiesta Inn Monterrey Valle
 Fiesta Inn Oaxaca
 Fiesta Inn Chihuahua
 Fiesta Inn Perinorte (Cd. de México)
 Fiesta Inn Puebla
 Fiesta Inn Tlalnepantla
 Fiesta Inn Xalapa

Central de reservaciones teléfono: 326 69 00
 Desde el interior de la República
 sin costo al: 91 (800) 50 450
 De lunes a domingo de 08:00 a 22:00 hrs.

RESEÑA HISTORICA DE LOS SUBMARINOS*



El español Narciso Monturiol construyó en 1860, un submarino llamado *Ictinio*, hecho de madera con doble casco y su movimiento de hélice era realizado por cuatro hombres. Monturiol le adaptó un aparato generador de aire; este submarino logró un descenso de 20 metros; aunque no obtuvo el apoyo oficial, emprendió la construcción de otro, el cual llevaba dos motores, uno para superficie y otro para inmersión. Su dispositivo para recuperar la flotabilidad y salir a la superficie fue uno de los aspectos más destacados. Monturiol no pudo seguir adelante en sus investigaciones y el *Ictinio* terminó vendido como chatarra.

El primer submarino francés de propulsión mecánica fue el

Plongeur, lo ideó el Almirante Siméon Bourgois y fue realizado por el ingeniero Charles Brun. Fue botado en 1863, medía 42 metros de eslora y tenía un desplazamiento en superficie de 453 toneladas. Fue construido de hierro y su cubierta principal plana sirvió para el desarrollo del submarino francés del siglo XX.

En su interior tenía 23 depósitos de aire comprimido de 180 lbs/pulg² que movía un motor de cuatro cilindros colocado en popa, los tanques de lastre mantenían el bote estabilizado en inmersión. La propulsión eléctrica se empleó por primera vez en el submarino *Gymnote* de Gustavo Zedé; construido en acero, con 31 toneladas de desplazamiento y en forma de

cigarro puro. Debido al éxito que tuvo, en 1889 se construyó en Francia otro bote que vino a ser una ampliación del anterior. Se le dio el nombre de *Gustavo Zede*, que medía 48 metros de eslora, 272 toneladas de desplazamiento de inmersión y 266 toneladas en superficie, llevaba un tubo lanza torpedos de 450 mm.

Si bien la propulsión eléctrica se empleó por primera vez en el *Gymnote*, dos años antes el Teniente de Navío, español, Issac Peral, realizó un proyecto de un submarino propulsado por energía eléctrica. El proyecto se presentó en marzo de 1887, la orden de construcción se dio en abril del mismo año pero la quilla no fue puesta sino hasta el año siguiente. Fue bo-

* Tomado de "Apuntes de Submarinos" Editado por el Centro de Estudios Superiores Navales, México.

tado en septiembre y las pruebas oficiales se iniciaron en marzo de 1889. El *Issac Peral* tenía también la forma de cigarro puro construido de acero de 22 metros de eslora, 2.87 metros de manga; 77 toneladas de desplazamiento en superficie y 85 toneladas en inmersión.

Para producir la inmersión completa contaba con el aparato de profundidades, curioso método de Peral, consistente en dos hélices de eje vertical movidas cada una por un motor eléctrico y colocadas en cada extremidad del buque. El submarino sería desarmado después de una virulenta campaña en su contra.

El ingeniero francés Maxime Laubeuf construyó el *Narval*, submarino que llevaba un motor eléctrico para navegar en inmersión y un motor de vapor por caldera de petróleo para navegar en superficie, así como autonomía para des-



plazarse por sí mismo. Pero seguían los inconvenientes, hasta que en 1909 con la adopción del motor diesel se logró una combustión ideal quedando así prácticamente

todo resuelto al no tener que usar dos motores sino uno.

En 1914 la marina británica contaba con 86 submarinos mientras que la alemana con 25, la mayoría de estos aún con motores de petróleo. No obstante los alemanes serían quienes más los emplearían en la I Guerra Mundial, ya que después de comprobar la gran utilidad y ventajas que ofrecían estos buques, se valieron de ellos para ir al enemigo y atacarlo. Así en septiembre de 1914 el submarino *U-21* hundió al crucero inglés *Path Finder*, hecho que determinó el deterioro de la gran flota.

En septiembre de 1914 el *U-9* hundió tres cruceros acorazados y tres meses más tarde los alemanes dieron comienzo a su campaña submarina contra el tráfico mercante aliado.

A partir de entonces y durante el transcurso de la guerra, quedaría demostrado cómo el submarino se



había convertido en un arma temible, capaz de acabar con buques de gran tonelaje. Los aliados se esforzaron en la guerra antisubmarina redoblando todos sus esfuerzos.

Durante el intervalo que separó a las dos guerras mundiales, el submarino fue motivo de grandes planes y proyectos; tanto así que se llegó a pensar en una especie de crucero submarino con capacidad para atacar en superficie y bajo el mar.

Los tres *Barracudas* norteamericanos fueron construidos en 1926. Al año siguiente esta nave fue perfeccionada con el *Argonaut*. Realmente este tipo de crucero submarino era demasiado grande y no de fácil manejo, por lo que su construcción fue abandonada.

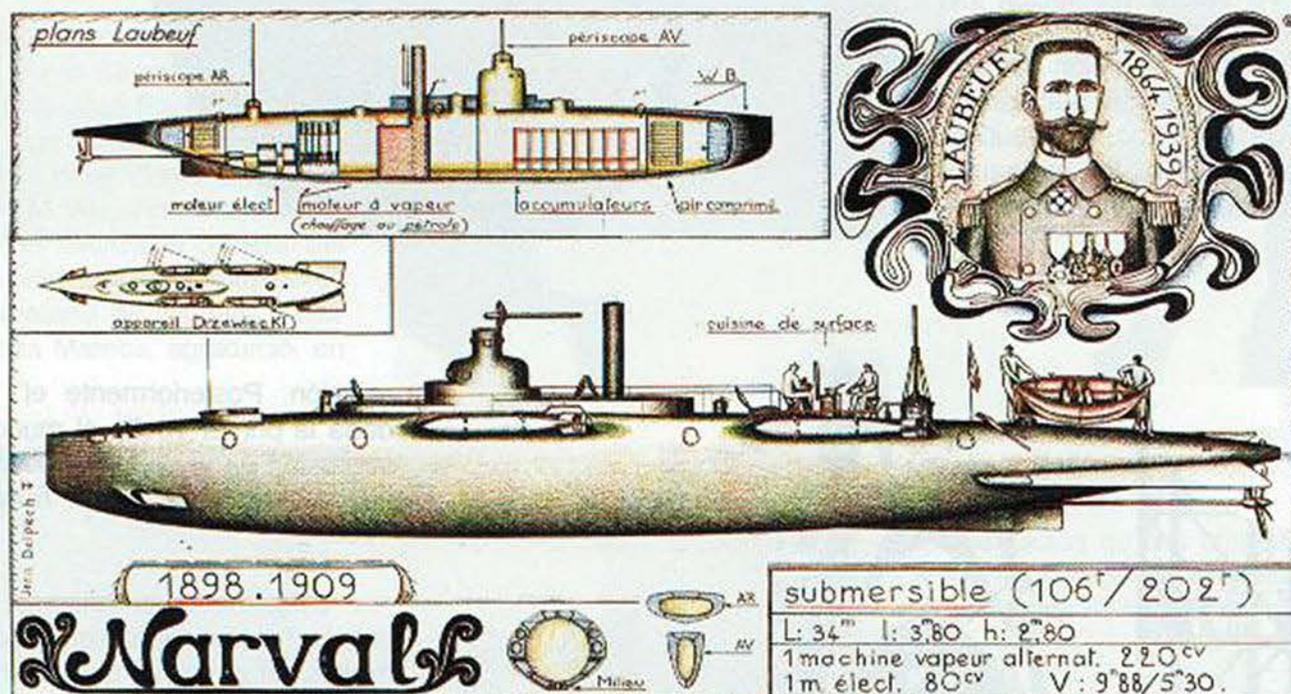
Posteriormente la construcción se dedicó a dos clases de submarinos: el Oceánico, con gran autonomía y siempre con más de 1 000 toneladas de desplazamiento, y los

tionante, los alemanes construyeron casi 1 150 submarinos.

El primer hundimiento de un submarino por un avión tuvo lugar en abril de 1940, y estuvo a cargo de un *Swordfish* que había sido catapultado por el acorazado *Warspite*.

HACIA LA MODERNIZACION DEL SUBMARINO

Después de la experiencia adquirida en la II Guerra Mundial, las



Por su parte, Francia construyó en 1927, un submarino de 2 880 toneladas de desplazamiento en superficie y 4 300 toneladas de inmersión, bautizado con el nombre de *Surcouf*, estaba armado con dos cañones de 203 mm., dos anti-aéreos de 37 mm., 10 tubos lanzatorpedos de 553 mm., y desarrollaba una velocidad de 18 nudos en superficie y 10 nudos en inmersión. En 1923 los ingleses construyeron el X-1, de menos tonelaje pero semejante al anterior.

Costeros, más manejables en caso de inmersión, a estos hay que añadir el submarino *Minador*. El balance de submarinos que había al iniciar la II Guerra Mundial era de 48 ingleses, 71 franceses, 100 italianos y 35 norteamericanos. Los submarinos alemanes en 1939, que se construyeron tras el acuerdo anglo-alemán después de 1935, tenían una ametralladora, tres tubos lanza torpedos de 553 mm. y una velocidad máxima de 13 nudos, de 1939 a 1945 en un esfuerzo impre-

potencias vencedoras decidieron cambiar nuevamente la forma de los submarinos. Alemania había perdido la guerra pese a la importancia y labor de su flota submarina, pues los aviones habían desarrollado eficazmente métodos de acción antisubmarina que neutralizaron al enemigo.

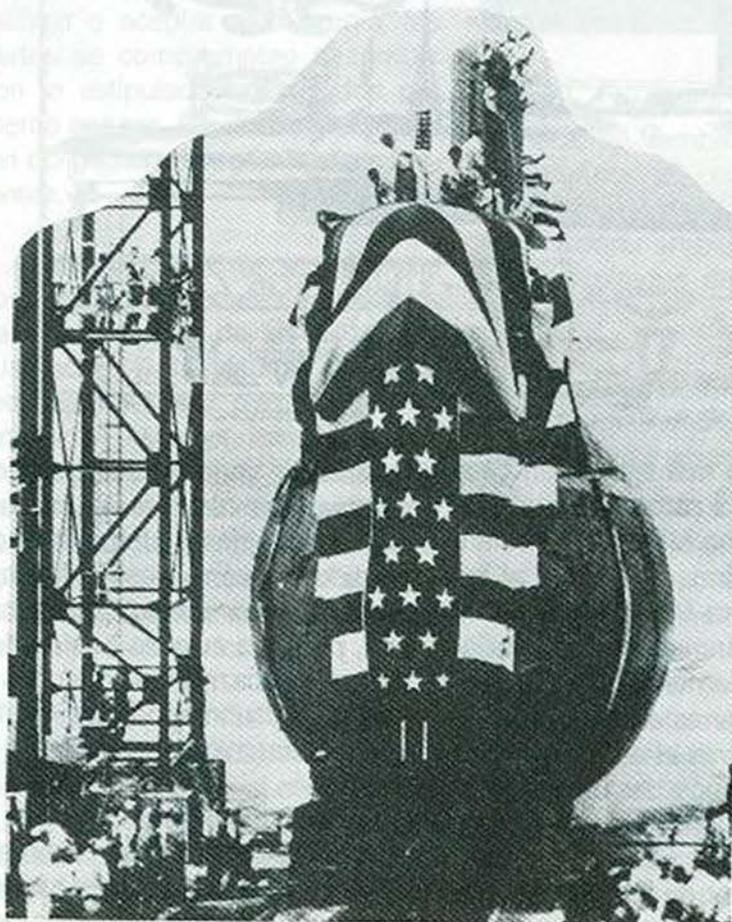
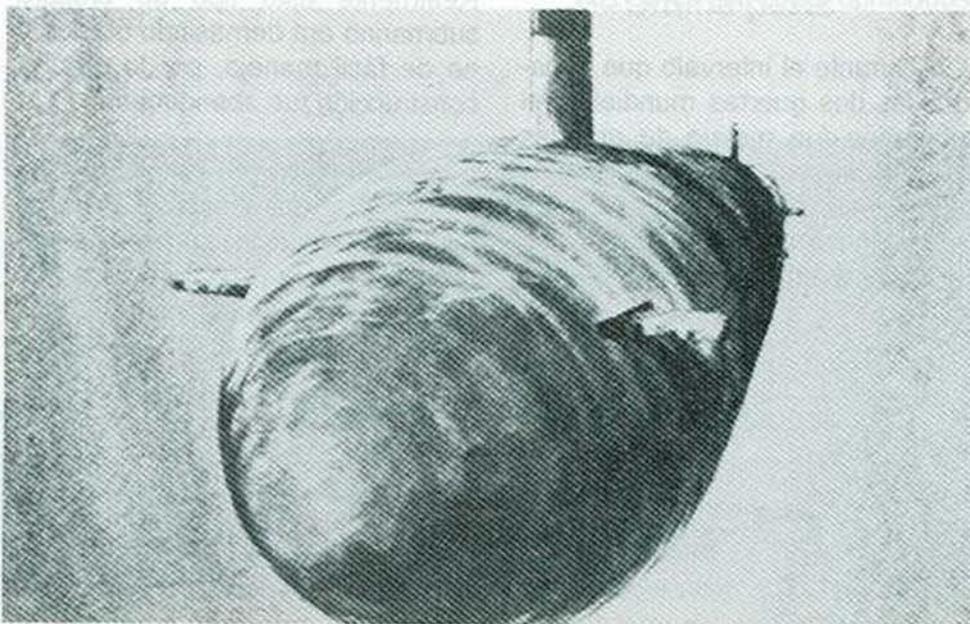
Después de atravesar por una especie de bache, el submarino vuelve a resurgir y a ser estimado como una de las armas más pode-

rosas del mar. Sin embargo los motores diesel y eléctricos que necesita para navegar en superficie y en inmersión, le hicieron impotente ante el radar de los aviones y el sonar de los buques. Los grandes submarinos fueron desechados y los Oceánicos norteamericanos se modernizaron suprimiéndoles el cañón y mejorando las baterías. También aparecería el submarino cazasubmarinos, que significaba un notable avance en la concepción de estos ingenios.

La verdadera revolución del desarrollo de este tipo de buque de guerra ha sido la aparición del submarino de propulsión nuclear. El primero de este tipo, el *Nautilus*, fue desarrollado por los norteamericanos; una de sus primeras haza-

ñas fue la de cruzar el polo norte bajo los hielos del casquete polar el 4 de agosto de 1958. Su autonomía es prácticamente ilimitada.

El segundo submarino también norteamericano de propulsión nuclear, el *Sea Wolf* contaba aún con una mayor autonomía en in-



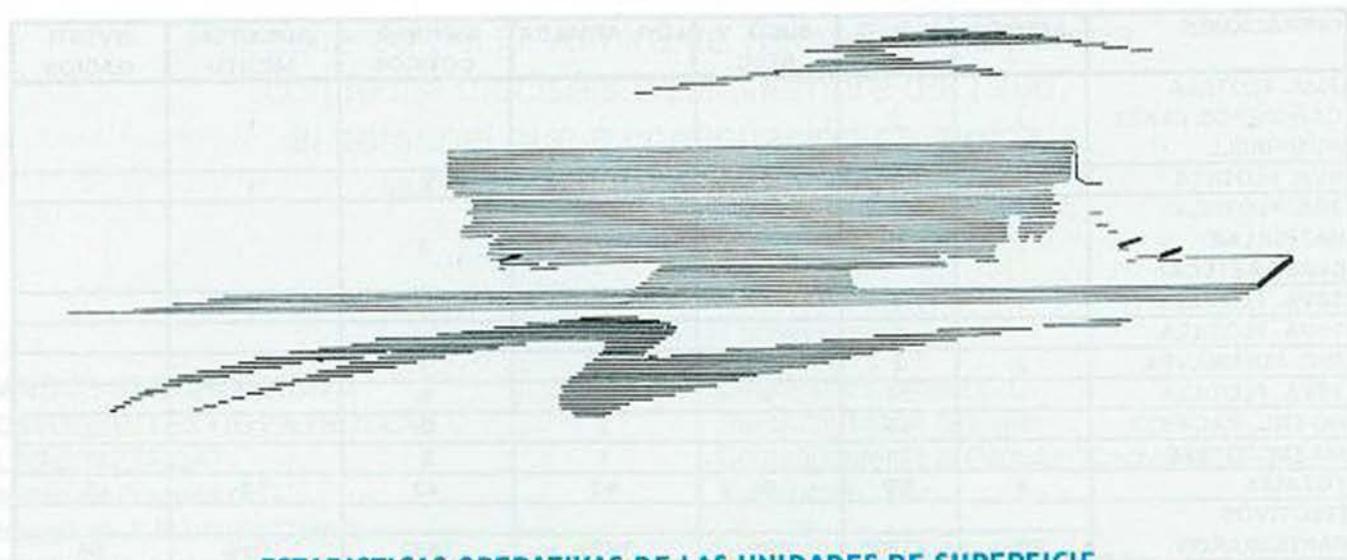
mersión. Posteriormente el *Tritón* daría la primera vuelta al mundo en inmersión en el periodo que va del 16 de febrero al 10 de mayo de 1960.

El primer submarino de propulsión termonuclear equipado con misiles balísticos fue el *Halibut* cuya construcción dio comienzo en 1957. El primer submarino antisubmarino de propulsión termonuclear capacitado para lanzar misiles en estado de inmersión fue el *George Washington*, que entró en servicio en 1959. Todos ellos pertenecientes a las fuerzas navales de norteamérica.

Actualmente el tipo de submarino atómico está equipado con proyectiles *Polaris*, una de las armas más importantes y terribles que pueden ser empleadas en un conflicto bélico.

MOVIMIENTO DE UNIDADES

NOVEMBRE DE 1996



ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE
NOVIEMBRE DE 1996

FLOTILLAS	UNIDADES	MILLAS	HORAS	SINGLADURAS	BUQUES INSP.		BUQUES DETENIDOS		PERSONAS DETENIDAS	
					NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.	NACS.	EXTS.
1RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	7	14895	2158	111	05	00				
2DA. FLOTILLA	3	6439	1136	51	19	13				
3RA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	5	9469	1489	79	08	00				
1RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	3	5059	587	35						
4TA. FLOTILLA	3	4963	631	34	15	04				
5TA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE URIBE	5	10537	1359	75	19	00	01	00	05	00
6TA. FLOTILLA	5	8803	1103	82	26	01				
7MA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	3	2596	409	26	14	00				
8VA. FLOTILLA	5	10645	1122	69	11	00				
3RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA	4	3699	625	42	04	00				
14VA. FLOTILLA	4	4779	638	34	04	00				
16VA. FLOTILLA	2	1145	204	13	14	00				
ESC. FUERNAVPA	7	11632	1501	73	24	01				
20VA. FLOTILLA	8	14151	2441	135	51	05				
NO ENC. PACIFICO	9	13053	2434	139	35	10				
NO ENC. GOLFO	12	7565	1926	111	10	00				
TOTALES	85	129430	19763	1109	259	34	01	00	05	00



ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE

NOVIEMBRE DE 1996

OPERACIONES	APOYOS	P. V. C.	BUSQ. Y RESC.	LOG. ARMADA	ANTINARCOTICOS	ADIENTRAMIENTO	INVESTIGACION
7MA. FLOTILLA CAÑONEROS CLASE ADMIRABLE	1	2		1		1	
BVA. FLOTILLA		6	1		4	1	
3RA. FLOTILLA PATRULLAS CLASE AZTECA		5			3		
14VA. FLOTILLA	1	1		2	2	1	
16VA. FLOTILLA		2		2			
ESC. FUERNAVPA	2	4	1	4	1	1	
20VA. FLOTILLA		11	4	6	5		
NO ENC. PACIFICO	1	15		2	2	2	2
NO ENC. GOLFO		14		7	5		1
TOTALES	9	93	8	40	42	14	3
EFFECTIVOS PARTICIPARON	695	2198	496	1639	1432	1096	54

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES AEREAS

NOVIEMBRE DE 1996

UNIDADES AERONAVALES	ALA FIJA	ALA MOVIL	MILLAS	HORAS	OPERACIONES			
					ADIENTRA.	P.V.C.	APOYOS	ANTINARCO.
PRIESCPAT	4		5900	39:00	4	9	1	3
SEGESCPAT	1		5602	20:45	3	3		
TERESCPAT	3		5362	36:45	4	3	3	1
CUARESCPAT	3		7600	50:40	2	10	1	1
QUINESCPAT	2		2700	18:00	1	1	2	
PRIESCBUSALV		3	1110	9:15	5	1		
TERESCBUSALV		2	1365	10:30	3	2		
ESCAERTRANS	6		29870	81:20	11	18		
ESCAEREC	3		2075	13:30	5			
ESCAVNAV	7		2750	22:00	7	1		
PRIESCMB		4	4600	46:00				
SEGESCMB		4	2600	26:00	5	3	1	2
PRIESCAMET		3	4300	28:40	1	4	3	
SEGESCAMET		1	2250	15:00	2	3	1	
TERESCAMET		2	4500	30:00	1	6	1	
CUARESCAMET		1	2100	14:00			1	
ZN - 1	3		2190	21:00	9	6		
ZN - 3	1		140	1:00	1			
ZN - 4	1		3500	25:00	1	1		1
ZN - 6	1		2165	15:30	1	3	1	
ZN - 20	1		630	4:30	1	2		
TOTALES	36	20	93309	528:45	67	76	15	8
EFFECTIVOS PARTICIPARON					130	174	45	18

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA
NOVIEMBRE DE 1996

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTALES
OPERATIVOS							
ANTINARCO.	3	41	20	22	7	255	348
VIG. REC. MARIT.	3	22	14	13		35	87
ADIELTRA.	3	6	10	2	13	3	37
PAT. VIG.	7	49	33	13	14	69	185
APOYO POB. CIVIL	1			2			3
COMBATE DE INCENDIOS REALIZADA9	1	3	6				10
	18	121	83	52	34	362	670
EFFECTIVOS PARTICIPARON							
ANTINARCO.	186	997	864	643	410	3641	6741
VIG. REC. MARIT.	90	812	603	730		1065	3300
ADIELTRA.	56	125	363	191	150	132	1017
PAT. VIG.	319	1669	1066	1313	576	2265	7208
APOYO POB. CIVIL	12			8			20
COMBATE INCENDIOS	18	68	130				216
KMS. RECORRIDOS	5572	14827	19298	19152	6453	91335	156637
INSPECCIONES							
AVIONES	3	17		5	3	20	48
VEHICULOS	173	976	131	77	206	475	2038
EMBARCACIONES	39	61	17	81	115	270	583
TERRENOS	7	19	6	11	22	22	87
PERSONAS	237	3708	186	271	693	1788	6883
APOYOS OTRAS DEPENDENCIAS ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
CAMARON (KGS.)		1033	275	260			1568
PESCADO (KGS.)				15			15
LANGOSTA				120			120
HUEVOS DE TORTUGA RECOLECTADOS				4724		15408	20132
CRIAS LIBERADAS						12360	12360
ARRIBAZON TORTUGAS						61550	61550
ARTES DE PESCA							
REDES		36	20			106	162
CHINCHORROS						10	10
ATARRAYAS		50				23	73
TRASMAYOS						19	19
EMBARCACIONES							
LANCHAS		1	5			1	7
MOTORES F/BORDA			5				5
BIDONES			2				2
ARMAMENTO							
ARMAS LARGAS				2	1	1	4
ARMAS CORTAS		2				1	3
CARTUCHOS		4		25		45	74
DETENCIONES							
NACIONALES		2	2				4
EXTRANJEROS	4					82	88

ESTADISTICAS OPERATIVAS DE LAS UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA
NOVIEMBRE DE 1996

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTALES
DETENCIONES							
VEHICULOS		2					2

ESTADISTICAS OPERATIVAS ANTINARCOTRAFICO
NOVIEMBRE DE 1996

ARMADA DE MEXICO	1RA. REG.	2DA. REG.	3RA. REG.	4TA. REG.	5TA. REG.	6TA. REG.	TOTALES
ASEGURAMIENTOS							
PRODUCTO							
MARIG. EMPQ. (KGS.)	349.900	4442.250		817.310			5609.460
MARIG. GREÑA (KGS.)				75.900		0,01	75.910
MARIG. PLANTAS (PZAS.)				18			18
VEHICULOS							
MARITIMOS		5		3			8
TERRESTRES	1						1
GASOLINA (LTS.)		500		3100			3600
ARMAMENTO							
ARMAS CORTAS		1					1
CARTUCHOS		6					6
GRANADAS				1			1
DETENCIONES							
NACIONALES	4	6		4			14
ERRADICACION							
MARIG. PLANTIO (HA)		9 (1.2356)		3 (1.445)			12 (2.6806)
MARIG. ALMACIGO (HA)				1 (0.0001)			1 (0.0001)
INCINERACION							
MARIG. EMPQ. (KGS.)		4979.600		1.365.500			6345.100
MARIG. SEMILLAS (KGS.)		0.100					0.100
MARIG. PLANTAS (PZAS.)		326840		71114			397954
DESTRUCCION DE PISTAS		4					4
APOYOS A OTRAS DEPENDENCIAS							
MARIG. EMPQ. (KGS.)			131.500	1.488			132.988
MARIG. GREÑA (KGS.)		750.007	0.0195			0.022	750.0485
MARIG. PLANTAS (PZAS.)			50				50
COCAINA EMPQ. (KGS.)		0.004					0.004
PASTILLAS (PZAS.)		84					84
VEHICULOS							
TERRESTRES		2	1				3
ARMAMENTO							
ARMAS LARGAS		1					1
ARMAS CORTAS		4					4
CARTUCHOS		39					39
DETENCIONES							
NACIONALES		9	7			1	17
INCINERACION							
MARIG. EMPQ. (KGS.)						359.865	359.865
MARIG. SEMILLAS (KGS.)						1.364	1.364
MARIG. PLANTAS (PZAS.)						5	5
AMAPOLA PLANTAS (PZAS.)						2	2
COCAINA EMPQ. (KGS.)						0.0375	0.0375
HEROINA (KGS.)						0.029	0.029
GOMA DE OPIO (KGS.)						8.800	8.800

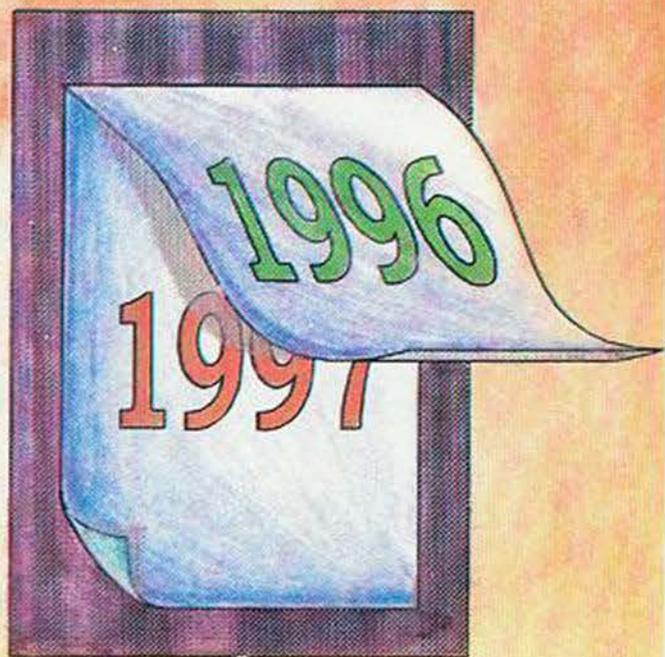
"Soneto de Navidad"

Otro año, otro mar, otra nave, otros puertos,
nos empujan de nuevo a espejismos lejanos,
a la ruda tarea de seguir siendo hermanos,
a luchar por los vivos, a rezar por los muertos.

Los trescientos y tantos cancheros despiertos
roerán nuestra entraña, morderán nuestras manos,
y al final de la lucha, por propósitos vanos,
seguiremos sangrando con los brazos abiertos.

Otro año, otra vida. Infinito deseo
de cambiar las alforjas, de variar los motivos
y librarnos de lazos, cual nuevo Prometeo.

Así será por siempre. Y en sueños sucesivos
obtendremos tan sólo, como viejo trofeo,
el milagro intangible de poder estar vivos.

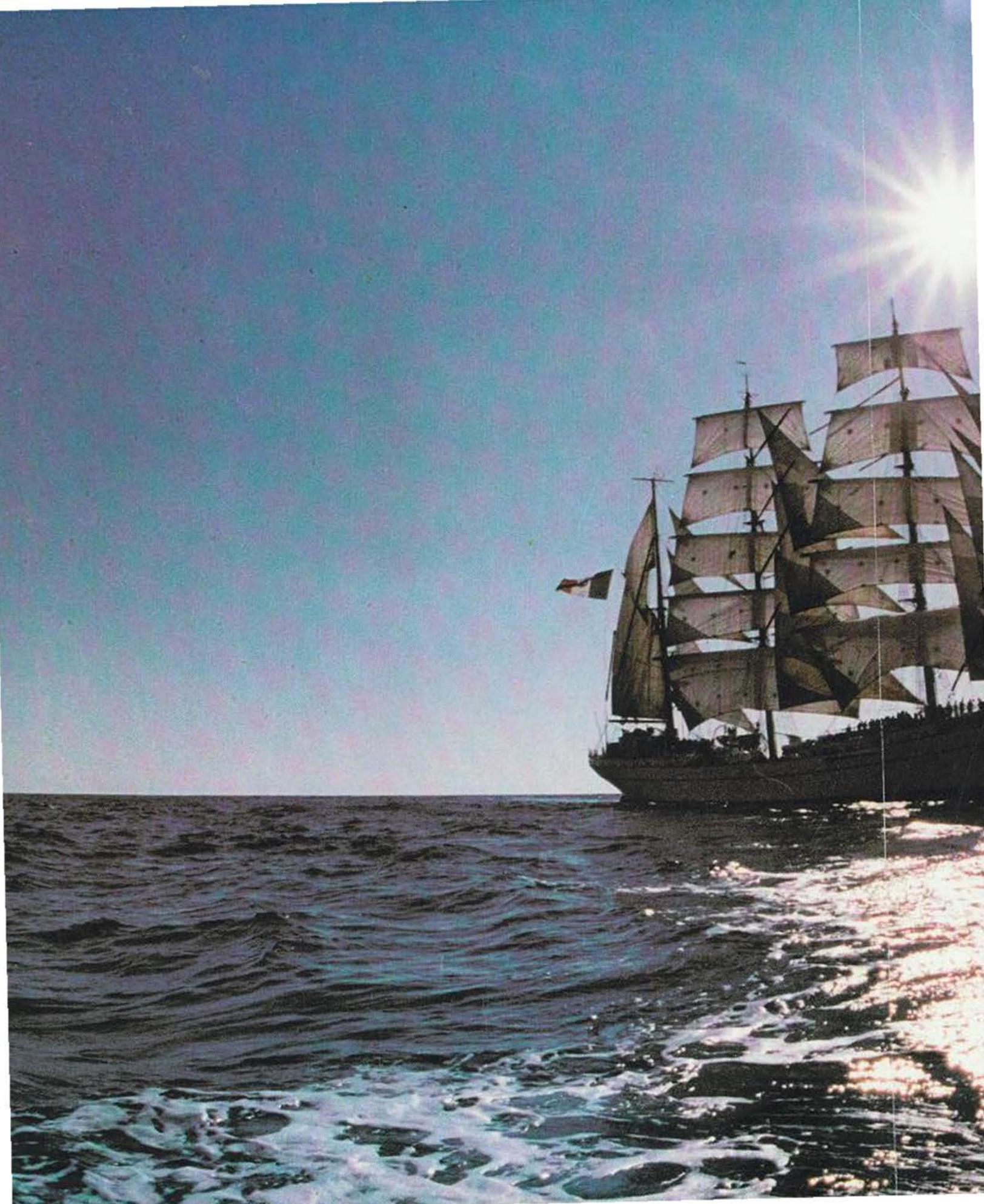


KUKULKAN

Con el fin de cumplir con su misión, la **Secretaría de Marina-Armada de México** utiliza diversos tipos de embarcaciones, un ejemplo de ellas, son los buques de la clase *Kukulcán*, que por sus características son utilizados como Remolcadores de Altura.

Clase:	Kukulcán
Nombre:	A-52 Kukulcán
Desplazamiento:	1 645 toneladas
Eslora:	62.7 metros
Manga:	11.95 metros
Velocidad:	14 nudos
Planta propulsora:	Diesel-Eléctrica.- 4 motores diesel marca Caterpillar modelo D-399 de 975 H.P. cada uno. 2 motores eléctricos General Electric Westinghouse. Potencia 1.500 H.P. 1 eje.
Dotación:	65 elementos
Construcción:	Charleston Co. San Diego Cal. E.U.A.









Historia

El buque escuela *Cuauhtémoc* fue adquirido por la **Armada de México** para funcionar como una unidad destinada exclusivamente a la instrucción del personal de Oficiales, Cadetes, Clases y Marinería.

El *Cuauhtémoc*, navegante incansable, ha formado en su seno a 14 generaciones de Oficiales y ha surcado 256 989 millas, en 1 973 singladuras.

La gran labor desarrollada por nuestro "Embajador y Caballero de los Mares" a través de una década y media es reconocida y aplaudida por otras fuerzas navales del mundo; sin duda alguna, el buque escuela *Cuauhtémoc* es un símbolo vivo del espíritu mariner que caracteriza a los elementos de la **Armada de México**, siempre prestos para servir a la patria.

Características Principales:

- **Nombre:** *Cuauhtémoc*
- **Numeral:** A-07
- **Lugar de construcción:** Astilleros Celaya, S.A. Bilbao, España.
- **Alta en la Armada de México:** 29 de julio de 1982
- **Desplazamiento:** 1 800 toneladas
- **Eslora máxima (bauprés incluido):** 90.5 metros
- **Eslora en la línea de flotación:** 67.2 metros
- **Manga máxima:** 12.0 metros
- **Puntal máximo:** 7.4 metros
- **Calado máximo:** 5.4 metros
- **Máquina auxiliar de propulsión:** 1 de 1 125 H.P.
- **Motogeneradores principales:** 3 de 240 KW
- **Motogenerador de emergencia:** 1 de 40 KW
- **Velocidad máxima a vela:** 17 nudos
- **Velocidad máxima a motor:** 9 nudos
- **Capacidad de alojamiento para Oficiales y tripulación:** 190 hombres
- **Capacidad de alojamiento para Cadetes:** 90 hombres
- **Capacidad de combustible:** 220 toneladas
- **Capacidad de agua:** 100 toneladas
- **Autonomía por víveres:** 45 días