

MARINA

Revista General de



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA MARITIMA
MEXICO

ABRIL 1952

\$1.00



DIRECTORIO

★
REVISTA GENERAL
DE
MARINA

Publicación bimestral

V Epoca Número 18

ABRIL de 1952

★
Presentada para su registro como artículo de 2a. clase en la Administración de Correos de la ciudad de México, D. F.

★
DIRECTOR:
Capitán de Marina
FRANCISCO J. DAVILA

Administrador:
Teniente de Fragata, S. E.
D. MUÑOZ DE LA GUARDIA

Corresponsal en La Haya, Holanda:
NICOLAS VAN VLEIJT

★
Corresponsales en los principales puertos de la República:

★
Precio del ejemplar \$ 1.00
Atrasado 2.00
Suscripción anual 6.00
Extranjero Dls. 1.00

★
IMPORTANTE:

Toda correspondencia y situación de fondos, dirijase al director

Apártado Postal 8660
MEXICO, D. F.

★
Impreso en los talleres de EDICIONES GRAFICAS CULTURALES DE REVISTAS Y LIBROS. S. R. L.

EDITORIAL

MOTIVO de legítima satisfacción para el mexicano es el enterarse año con año, el 18 de marzo, del adelanto de la Industria Petrolera, adelanto que cada vez va haciéndose más palpable aun para las capas menos sensibles de la población.

Incautada la Industria Petrolera en 1938, como consecuencia de rebelde conducta de las compañías extranjeras, por el entonces Presidente Cárdenas, cuyo gesto fuera apoyado unánimemente por todo el pueblo mexicano, hubo de tropezar con numerosas dificultades que paulatinamente se fueron venciendo.

El actual director general de Petróleos Mexicanos, don Antonio Bermúdez, en actitud que mucho lo enaltece, ha hecho público reconocimiento a la labor de sus antecesores al decir en su informe: "En 1946 Petróleos Mexicanos se encontraba en franca vía de progreso. El empeño y la fe inquebrantable de los señores Presidentes Cárdenas y Avila Camacho, lealmente secundados por los señores ingeniero Vicente Cortés Herrera y Efraín Buenrostro, habían permitido superar las enormes dificultades con que tropezó Petróleos Mexicanos desde la época de su constitución. Se habían ya precisado los objetivos de esta industria nacionalizada —el primero de todos, servir a México—, y se habían utilizado todos los medios disponibles para lograrlo sin hacer caso de escepticismos, de críticas ni de sarcasmos. Lo que entonces se sembró y se construyó, las normas que se establecieron, las grandes obras que se vieron realizadas, han rendido ya sus frutos".

Pero indudablemente, durante el actual régimen, una vez vencidos los obstáculos, ha sido cuando la industria que ha alcanzado metas que seguramente no sospecharon los detractores de la expropiación. Así, por ejemplo, la producción que en 1946 fué de 49.239,800 barriles se elevó, el año próximo pasado, a 78.780,387 o sea un aumento de 60% en números redondos.

Dada la situación geográfica de las dos zonas productoras principales de petróleo, la flota de buques tanques constituye para Petróleos Mexicanos uno de sus nervios vitales para su desenvolvimiento. A ella se ha prestado singular interés. Sobre este particular, en el informe del director de Petróleos se lee lo siguiente:

"Para la exportación, así como para la distribución de nuestros productos en el mercado nacional, y para el transporte de materiales, la flota mercante de Petróleos Mexicanos es de gran importancia. Por ello hemos realizado esfuerzos para mejorarla y ampliarla. En 1946 la institución contaba con una flota cuyo tonelaje era de 95,400 toneladas brutas. En la actualidad el tonelaje de nuestra flota es de 143,200 toneladas". O sea que en estos últimos seis años, el tonelaje de la flota petrolera ha aumentado en un 50%. Si, por otra parte, consideramos que el tonelaje mercante nacional es de unas 283,000 toneladas, correspondiendo a Petróleos Mexicanos el 50% de ese total, la industria petrolera es el principal armador del país.

Si bien estos datos indican la importancia que para Petróleos tiene la flota, la realidad es que aquella institución está dedicando más esfuerzos no sólo para acrecentar el número de unidades, sino para crear en nuestro país la industria de la construcción naval, como ya se indicó en esta misma REVISTA GENERAL DE MARINA, en el número correspondiente a diciembre próximo pasado.

Los trámites para la erección del astillero de Ulúa, —obra en la cual durante el presente año se invertirán 20 millones de pesos, según declaraciones del señor Bermúdez— se encuentran muy adelantados. Pero además existe otra circunstancia revolvedora de cómo este proyecto se va realizando sin descuidar detalle alguno. Así, dentro de algunos días, saldrá para Italia una comisión de quince miembros de la Industria Petrolera, todos ellos marinos, que van a recibir cursos y entrenamientos especiales para posteriormente ser ellos los encargados de las instalaciones del astillero. O sea que la empresa desea que el astillero, que habrá de empezar a operar con una mayoría de técnicos extranjeros, se nacionalice totalmente y dentro de la mayor brevedad posible.

Indudablemente, la construcción del astillero de Ulúa constituirá una de las mejores realizaciones del actual régimen y será sólido cimiento para el desarrollo de la industria naval mexicana.

EL SINDICATO DE MARINA HIZO ACTO DE AFIRMACION RUIZCORTINISTA

En el Auditorium de la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado, ubicado en su nuevo local en la esquina que forman las calles de Lucerna con Lisboa, se llevó al cabo el 6 del actual, desde las 17 horas, la velada Política, Literaria y Musical que organizó el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Marina, en honor del candidato popular a la Presidencia de la República, señor don Adolfo Ruiz Cortines, habiéndose desarrollado el programa formulado para el efecto en un ambiente de mayor entusiasmo y con la asistencia del señor licenciado y senador Alfonso Corona del Rosal, presidente del Comité Regional del PRI en el Distrito Federal; señor licenciado Hugo Cervantes del Río, representante personal del señor general Rodolfo Sánchez Taboada, presidente del Comité Ejecutivo Central del PRI; señor Alfonso Martínez Domínguez, secretario general de la FSTSE, así como la estimable representación de los Sindicatos Federados. Presidió el acto el señor Abelardo Olvera Villanueva, secretario general de la agrupación de Marina, en unión de su Comité Ejecutivo Nacional, en pleno.

Dió comienzo el acto con la magnífica actuación del Conjunto Orquestal de la Secretaría de Marina dirigido por el profesor, capitán de Nav. Estanislao García Espinosa, el cual fué largamente aplaudido. Seguidamente, y fuera del programa, actuó en forma brillante la señorita María del Carmen Rojas Alzate, quien ejecutó bailes clásicos, con gran satisfacción de la concurrencia. Seguidamente el compañero Abelardo García Villanueva, secretario general de la Organización, dirigió elocuentes palabras a la concurrencia haciendo notar que el veterano Sindicato de Marina organizó la velada de que se trata, como una afirmación ruizcortinista, ya que dicho candidato de las fuerzas revolucionarias es el candidato del pueblo de México. Acto seguido la señorita Lidia Muñoz Morales ejecutó bonitos bailables que merecieron el aplauso general de la concurrencia, habiendo sido acompañada con toda propiedad por el famoso Conjunto Orquestal de la Secretaría de Marina.

Como parte fundamental del programa, hizo uso de la palabra el compañero Gerardo L. Ostos Alejandro, miembro del

Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Marina, quien en nombre de dicha Organización tuvo a su cargo el discurso relacionado con el acto y que se reproduce a continuación:

COMPANEROS:

Son los Sindicatos Asociados creados con la finalidad de defender intereses de clase. Sus horizontes se abren amplios para la elaboración, para el trabajo, para la promoción y constitución de instituciones.

La vida de un Sindicato sería pobre, no obstante, si la costumbre encajonara la actividad de sus dirigentes en determinadas labores rutinarias, si no existiese el concepto de que es deber de todo ciudadano abrir las puertas de su conciencia para entregar su pensamiento y su esfuerzo a la lucha donde se gestan los éxitos y los triunfos de la República, a la lucha donde se deciden los destinos de la clase trabajadora, a la lucha política.

El Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Marina, siente hondamente la responsabilidad que tiene ante sus agremiados y por eso, cuando llega el momento crucial en que es necesario elegir entre una plataforma de principios que responde a una visión moderna de nuestra Revolución y programas de tendencias retardatarias; entre un hombre de mentalidad serena, de otros individuos que fal-

samente pretenden representar los ideales del pueblo, no ha titubeado y ha optado por lo único que puede satisfacer los anhelos de la clase que representa, es decir, ha optado por respaldar con su fe y con su trabajo, la candidatura de DON ADOLFO RUIZ CORTINES y su plataforma de principios.

Creo que debemos distinguir entre lo que significa disciplinarse por obedecer exclusivamente a un llamado del deber y lo que significa disciplinarse cuando hay una concordancia absoluta entre lo que se piensa y se siente y a tendencia que debe seguirse.

El Partido Revolucionario Institucional, nuestro partido, que ha elegido como su candidato a DON ADOLFO RUIZ CORTINES, no ha hecho sino recoger y concretar nuestro propósito. Porque es necesario aclarar desde un principio que el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Marina, filial de la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado, es Revolucionario desde su origen y que sabe perfectamente que si MADERO no hubiera muerto, que si los CONSTITUYENTES DE QUERETARO no hubieran elaborado un ARTICULO 13, que si "LAZARO CARDENAS" no hubiera empezado a realizar los principios de la Revolución, que si AVILA CAMACHO no hubiera realizado la unidad nacional y que si MIGUEL ALEMAN, con su limpia visión del futuro no hubiese iniciado la superación económica de MEXICO, la defensa de las clases laborantes sería imposible y continuarían los campesinos sufriendo el látigo del capataz y



El señor Alfonso Martínez Domínguez, Srío. General de la F. S. T. S. E., durante su discurso. En el Presidium, el Gral. y Lic. Alfonso Corona del Rosal, Srío. General del Comité Regional del P. R. I.; el Lic. Hugo Cervantes del Río, representante del Gral. Sánchez Taboada y otras conocidas personalidades.

seguirían los obreros muriendo en el vértigo infatigable de las máquinas.

Consideramos que es necesario mantener en alto dos principios que constituyen uno; la forma de estabilizar la vida económica del burócrata y otro, que representa la defensa legal de sus intereses y es el producto y el símbolo de sus sufrimientos y de su anhelo. Es el primero la defensa de los derechos escalafonarios, es decir, la defensa de aquel sistema que permite la conquista de los puestos por medio del esfuerzo y del trabajo leal y honrado y no por medio de los privilegios que lesionan los intereses de quienes tienen sentido de responsabilidad; es el segundo, la defensa del ESTATUTO JURIDICO DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO, que contiene el régimen legal a que debemos someternos y estipula cuál es el alcance de nuestros derechos. Señala el ESTATUTO el equilibrio necesario que debe existir entre el Estado y su servidores y es necesario que este equilibrio se mantenga; porque el buen gobierno debe basarse en la armonía, en la coordinación, en el respeto de las libertades que todo hombre tiene y en el reconocimiento de los deberes que los trabajadores tenemos para con la PATRIA.

Consideramos que el nuevo régimen respetará estos principios; pero consideramos además que su visión debe ser tan amplia que abarque el mejoramiento completo y eficaz de la materia que ocupa nuestro esfuerzo. Solamente podremos considerar que hemos cumplido con la finalidad creativa de nuestra existencia, cuando la labor concreta que se nos encomienda persiga definitivamente, de manera sostenida e incansable, la prosperidad Marítima de México.

Durante los tres siglos de dominación española, MEXICO careció de industrias de producción. Solamente la agricultura y la minería eran explotadas. La Metrópoli transformaba la materia prima y la entregaba a la Nueva España. El medio de transporte eran siempre las embarcaciones. Se hizo tradicional en aquellos tiempos la llegada de la Nao de China al Puerto de Acapulco. En ella se transporta-

ban los objetos que ponían el toque de gracia y de arte en las casonas coloniales y los atavíos delicados y finos de las mujeres. Pero durante todo el tiempo no se permitía que la Colonia tuviera Astilleros. Por esta razón, una vez concluidas las relaciones con España, sólo hemos visto que visitan nuestros puertos los barcos extranjeros MEXICO, un país rodeado por el mar, nunca ha explotado la riqueza que ésta encierra. Unos cuantos hombres, los pescadores han sorteado las dificultades propias de su empresa; pero su lucha con el mar ha sido tan débil, que no han llegado a establecer un sistema, construir barcos, y penetrar en el secreto del mar.

Si estableciésemos una comparación entre las posibilidades económicas terrestres y las posibilidades económicas marítimas que MEXICO posee, encontraríamos que mientras en el primer caso, las sierras ahogan las buenas tierras, e impiden el paso del hombre hacia los centros de producción, en el segundo la riqueza se ofrece de modo natural y espontáneo; que la calidad de los productos es de primera categoría y que sólo hace falta que exista un plan gubernamental de explotación, tan sólido y fuerte, como el que existe respecto a las fuentes económicas terrestres.

Este plan gubernamental debe tomar en consideración, en nuestro concepto, cuatro puntos básicos: EL ECONOMICO, EL TECNICO, EL DE COMUNICACIONES Y EL HUMANO.

Comprende el aspecto económico, el impulso y desarrollo de nuestro comercio de exportación e importación con embarcaciones mexicanas; la apertura y el dragado de grandes puertos; la construcción de astilleros, diques y varaderos; el financiamiento de grandes empresas de transporte, empacadoras, extractivas, etc., etc.

Cada vez se hace más necesaria la intervención de técnicos en el problema del mar, porque es indispensable utilizar los adelantos de la ciencia para hacer una explotación racional de sus productos, para obtener los mejores rendimientos con el menor esfuerzo y para impedir que se sigan sacrificando vidas inútilmente.



El señor Gerardo Ostos pronunciando su importante discurso.

Constituyen las comunicaciones puntos interesantísimos dentro de este sistema, porque sólo mediante la explotación y apertura de nuevas rutas es posible conectar, dentro de la navegación de cabotaje, lugares que permanecen aislados y cuyas fuentes de riqueza son muy grandes, pero que tienen que restringirse al círculo cerrado de una economía familiar y efímera.

De todos los aspectos es sin duda el de mayor importancia aquel que se refiere al hombre.

No voy a hablar con extensión de los sufrimientos porque pasan nuestro pescador y nuestro marino. Son de todos ustedes bien conocidos. Pero creo indispensable decir que si la REVOLUCION MEXICANA se ha referido hasta ahora concretamente al problema del obrero y del campesino, es tiempo ya de que las conquistas de estos sectores se proyecten de manera eficaz, con realizaciones jurídicas y con realizaciones prácticas, al hombre de nuestras costas y de nuestros puertos, al hombre que ha sido olvidado no porque tenga una vida mejor, sino porque ha preferido padecer calladamente.

¿Por qué creemos que DON ADOLFO RUIZ CORTINES es el único capaz de realizar un plan semejante?

El hombre del altiplano vive alejado del mar, los soberanos aztecas comían sus productos sin conocer las penalidades que era necesario pasar para capturarlos. Pero quien ha nacido en un puerto, EN UN PUERTO SIETE VECES HEROICO, ha impresionado imborrablemente su retina con el panorama maravilloso del mar, ha sentido contraerse su espíritu al presenciar su rompimiento del oleaje sobre las rocas y ha visto, finalmente, detrás de ese horizonte azul, como el ideal que las cosas siempre tienen una finalidad tan amplia, tan extensa, que es necesario navegar con fe y entusiasmo para poder encontrarla.

DON ADOLFO RUIZ CORTINES desde niño llenó su espíritu con esta fuerza; lo alimentó con el paisaje del mar. Un hombre en estas condiciones tiene siempre una noción pro-



El señor Abelardo Oivera, Secretario General del Sindicato de Marina, durante su discurso.

funda del deber y la conciencia de que el Gobierno no debe restringir su actividad al cerco asfixiante de propósitos mezquinos, sino que debe inspirarse en principios de alta calidad espiritual, en finalidades elevadas.

Su trayectoria política, su personalidad como hombre de bien, su claridad mental sobre los problemas del Estado, le habrán de permitir iniciar nuevas tendencias, abrir caminos nuevos y sobre todo, proyectarse hacia el mar.

De otro modo no puede entenderse en nuestros días, la REVOLUCION MEXICANA. El sacrificio de sus héroes hubiera sido inútil si los hombres actuales no tuviéramos el deseo de hinchar los pulmones de nuestra PATRIA al aire puro. Los principios de la REVOLUCION significan la apertura de un camino. Los Gobiernos Revolucionarios deben significar solidez, reciedumbre de principios y sobre todo interpretación, valuación y realización de los anhelos revolucionarios.

MEXICO verá nueva luz. Hasta ahora su vida había transcurrido en luchas sangrientas para lograr conquistas, pero ahora nuestro esfuerzo debe encontrar su justa proyección en el trabajo sereno, en la honradez administrativa, en la inteligente búsqueda de horizontes nuevos, sin que la violencia ni la precipitación acudan a nuestra mente y sobre todo, sin que nos apartemos del sentido inigualable de nuestra REVOLUCION.

DON ADOLFO RUIZ CORTINES recibe nuestro apoyo en forma desinteresada, porque sabemos que nuestros derechos están a salvo en sus manos y que la nueva lucha de MEXICO, LA LUCHA POR EL MAR, recibirá ahora el impulso que ha necesitado durante tantos siglos.

El Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Marina saluda a su Candidato a la Presidencia de la República DON ADOLFO RUIZ CORTINES.

A continuación la señorita Marta Auba nel Herrera, quien no obstante su corta edad, podemos afirmar que se coronó como una gran declamadora por su propiedad y brillante estilo, recitó varias composiciones poéticas de autores famosos. Al tributársele aplausos por su actuación, se dejaron oír las melodiosas voces del Orfeón de la Secretaría de Marina dirigido por el profesor José Macías. La actuación de dicho conjunto revistió caracteres de éxito, habiéndosele obligado a bisar algunas canciones magníficamente interpretadas por los muchachos de la Secretaría de Marina, quienes son socios activos del Sindicato.

El compañero Alfonso Martínez Domínguez, secretario general de la FSTSE, pronunció un fogoso discurso, haciendo notar que la Central que representa felicita al Sindicato de Marina por la organización de tan brillante acto político en favor del candidato del Partido Revolucionario Institucional, y seguidamente el señor licenciado, senador y general Alfonso Corona del Rosal, presidente del Comité Regional del PRI, en esta capital, saludó a los asistentes y los felicitó calurosamente por su colaboración en la contienda política a favor del señor Ruiz Cortines, misma a la cual está unida el pueblo revolucionario de México, por entender que en dicho candidato se encuentran representadas las

REVISTA GENERAL DE MARINA



Aspecto parcial de la concurrencia al mitin ruizcortinista del Sindicato de Marina.

cualidades de honradez, trabajo y superación, virtudes que son necesarias para el engrandecimiento de nuestra patria, ya que dicho programa constituye la continuación del régimen progresista que preside el señor licenciado Miguel Alemán, hábilmente secundado en la Secretaría de Marina por el licenciado Raúl López Sánchez. Agradeció la colaboración de la gente del mar y los exhortó para que en todos los puertos de la República hagan profesión de fe ruizcortinista, habiendo sido aplaudido por la numerosa concurrencia que materialmente no alcanzó el cupo de los amplios salones del Auditorium de la FSTSE, para darle cabida.

Para terminar este brillante acto que alcanzó un éxito indiscutible, el conjunto de mariachis cedido galantemente por la Dirección de Acción Social del Depto.

del D. F., acompañó a la señorita Guadalupe Linares, quien interpretó bonitas canciones rancheras que merecieron la aprobación de los distinguidos asistentes, dándose por terminado el acto, dentro del mayor desbordamiento entusiasta y a los acordes de "Los dos arbolitos", que premió la concurrencia con aplausos, gritos y vivas a favor de la candidatura de don Adolfo Ruiz Cortines. La comisión organizadora, entre la que se encuentran los señores Francisco Avila de la Vega, Eduardo Ballesteros, doctor José Auba nel Vallejo y Manuel Herrera Mendoza, estuvieron atentos en todo momento cuidando el mayor orden y atendiendo a los numerosos invitados.

La REVISTA GENERAL DE MARINA felicita cordialmente al Sindicato de Marina por el éxito alcanzado.

Por gentileza del señor Consejero Comercial de la Embajada de Francia en México, hemos recibido un ejemplar del "Livre d'or de la Conserve Française de Poissons", o sea el Libro de Oro de la Industria Francesa Empacadora de Pescados".

El mencionado Libro de Oro, además de constituir una espléndida demostración de las artes gráficas francesas, resulta del mayor interés para quienes se interesan en esta importante rama de las industrias marítimas.

Dividida la obra en once capítulos, abarca todo lo correspondiente a la in-

dustria conservera francesa, desde el capítulo con los antecedentes históricos hasta la organización profesional de la industria, con varias monografías de los más famosos puertos pesqueros de Francia.

En próximo número de esta REVISTA GENERAL DE MARINA haremos de incluir alguno de sus importantes capítulos.

Desde estas columnas agradecemos al señor René Miot, Consejero Comercial de la Embajada de Francia, su gentileza por el valioso envío.

Primer Informe de Labores del Lic. A. Gómez Maganda al Frente de los Destinos de Guerrero

(RESUMEN)

HACIENDA

El Gobierno actual de Guerrero ha alcanzado el presupuesto más alto que registra la historia guerrerense. Hace diez años el presupuesto anual era de un millón novecientos setenta mil pesos. Ahora alcanza la suma de veinte millones ciento cuarenta mil pesos. El ascenso del presupuesto se aprecia en el cuadro siguiente:

1941	\$ 1.791,000.00
1942	1.970,000.00
1943	3.159,000.00
1944	3.549,000.00
1945	4.023,000.00
1946	5.945,000.00
1947	6.365,000.00
1948	8.895,000.00
1949	9.775,000.00
1950	12.031,000.00
1951	16.982,000.00
1952	20.104,000.00

En materia de límites "nos proponemos tomar las medidas prudentes para lograr que las autoridades superiores del vecino Estado de Morelos, colocadas en terreno de comprensión y respeto al compromiso contraído, den el último paso para la definitiva legalización del Convenio a que llegó la Comisión Mixta de Límites para determinar la línea divisoria".

Se han atendido y resuelto oportunamente los problemas de las comunas. Sólo en casos extremos han sido designados concejos municipales por desintegración de aquellas corpora-

ciones, o porque su funcionamiento ilegal las colocó fuera de la Ley.

Fué creada una Comisión de Legislación que se encargue de proyectar las reformas indispensables para que nuestros ordenamientos legales, tanto penales como civiles, respondan con mayor eficacia al momento histórico que vivimos.

PROBLEMA AGRARIO

En este importante renglón, el Gobernador Gómez Maganda destacó el hecho de que "durante los seis años de la administración anterior se resolvieron 202 expedientes, mereciendo esa labor el aplauso y reconocimiento del señor Presidente de la República, por representar un récord en el país.

"Nosotros tenemos la satisfacción de informar a la Soberanía del pueblo de Guerrero, que en sólo un año de nuestra gestión gubernamental hemos firmado 235 resoluciones provisionales, que representan una superficie total de 206.442,372 hectáreas, que benefician a 4,105 jefes de familia.

Estamos seguros de que en un período de tres años se habrá liquidado el problema agrario de nuestra Entidad".

LA POLITICA DEL ACTUAL GOBIERNO

SEÑORES DIPUTADOS:

Hemos procurado, en el desarrollo del presente Informe, exponer clara y llanamente an-

te la Representación del Pueblo, lo que en un año de trabajo ha podido realizar la Administración que presido. Nada hay que pueda significar motivo de vanagloria, ni de aplauso inmerecido. Afirmamos que sólo hemos cumplido con nuestro deber: Ni actitud derrotista frente a los hondos problemas seculares que confrontamos, ni optimismo exagerado que pueda desfigurar los problemas que habremos de resolver. Mentiríamos si quisiéramos ofrecer al pueblo de Guerrero una fórmula maravillosa que pudiera, como panacea, dar solución de inmediato a complejas y duras situaciones que sólo en la continuidad del esfuerzo de los gobiernos que habrán de sucedernos, unidos a la jornada actual, encontrarán su total liquidación.

La Revolución Mexicana, que es el más formidable experimento social y político de América, ha impulsado al país hasta alcanzar metas superiores, y resultaría ingenuo, como lo quiere la oposición, que nuestro movimiento libertario, canalizado de manera fecunda a través de su actual vida institucional, resolviera de un solo golpe problemas de miseria y de dolor que persisten, a pesar de los grandes avances que se han obtenido en la lucha por reivindicar a la clase desposeída, cuando en dos mil años anteriores de explotación del hombre por el hombre, de dictaduras y de gobierno desvinculados de la entraña popular, no pudieron lograrse realizaciones positivas, que han correspondido, indudablemente a los gobiernos emanados del propio pueblo.

La fácil crítica y la contumaz censura de gentes vultuosas de espaldas frente a los problemas videntes de nuestro pueblo, se tornarían en impotencias evidentes si por un momento se les trasladara de la cómoda posición de quien murmura a la difícil y responsable actitud de quien gobierna.

Desde que llegamos al poder, una mañana luminosa de abril y en presencia de uno de los más ilustres Presidentes de nuestra Historia, el señor licenciado don Miguel Alemán, después de una límpida y ejemplar campaña política, presentíamos que los franco tiradores de la amargura y el desaliento, harían fuerza constante pero ineficaz contra la administración pública que a honor tenemos en dirigir, y que más tarde, debido a la natural inquietud que provoca la sucesión presidencial y la renovación del Congreso Federal, se agudiza por inconformes tenaces esta artera e irresponsable conducta, para convertir a los gobiernos de los Estados en rompeolas de odios y ambiciones sin compuertas, por una oposición vergonzante en sus inicios y ahora insolente, que quisiera liquidar un ciclo de gobierno constructivo para hacer que la República, en un acto de regresión, sirviera de botín a los apetitos innobles de los que creen que el Poder Público debe ser usufructo y logro de apetencias inconfesables sin tener en cuenta los altos designios y elevados propósitos que el patriotismo impone a los dirigentes nacionales.

Estamos gobernando con el apoyo de nuestro pueblo y con la emoción que la Revolución y nuestro origen nos han marcado como norma.

(Pasa a la pág. 16.)



“LOS ERUDITOS A LA VIOLETA”

José Cadalso, escritor preromántico español, celebrado autor de las *Cratas Marruecas* —inspiradas quizás en las *Cartas Persas* de Montesquieu— satirizó al abundante tipo pedante que “pretende saber mucho estudiando poco” en su obra *Los eruditos a la violeta*.

El erudito a la violeta ha encontrado entre nosotros ambiente propicio y en ocasiones ha medrado con singular eficacia. Para tales tipos, Cadalso escribió su obra, dividida en siete lecciones, una para cada día de la semana, abarcando las principales disciplinas intelectuales.

En nuestro país, concretándonos a los temas marítimos, hemos encontrado numerosos eruditos a la violeta. Se han estereotipado tres o cuatro ideas de carácter general y sumamente difusas y sobre ellas han estado remachando algunos estimables eruditos que, en ocasiones, ni marinos han sido. En los que respecta a la pesca, hemos escuchado las más diversas opiniones de amateurs que se reconocen como tales y de diligentes ciudadanos, sempiternos portadores de abultados portafolios gruesos lentes y caídos hombros, abrumados quizás por el farrago de conocimientos adquiridos en las bibliotecas espesas de polvo. También hemos escuchado al erudito a la violeta que se olvida totalmente de su profesión y dedícase a hacer discursos sobre temas que conoció fortuitamente en temporal comisión. Quizás para este tipo que por no saber lo suyo pretende saber lo ajeno, escribió nuestra Sor Juana: “No es saber, saber hacer discursos sutiles, vanos; que el saber consiste sólo en elegir lo más sano”.

Y creemos, salvo prueba en contrario que lo más sabio siempre será la disciplina propia. “Sutor, ne supra crepidam”, frase atribuida a Apeles por Plinio el Viejo, expresa claramente cual debe ser el límite de la observación prudente. Sin embargo, la audacia no tiene límites. Así, por ejemplo, hemos escuchado a algún erudito a la violeta —después de adormecer al distinguido auditorio con numerosos datos estadísticos y nombres científicos de especies marinas— asegurar que las aguas de México pueden alimentar al mundo entero con sólo destinar un pequeño esfuerzo a tal fin. La sorprendente afirmación, halaga nuestro equivocado patriotismo, pues hallamos un ilegítimo júbilo en el sensacional descubrimiento de esta riqueza ignorada, de la cual, a partir de ese momento, nos sentimos partícipes y dispensadores. Desgraciadamente, afirmación tan bella es falsa, y no es necesario recurrir a las

Por FRANCISCO J. DAVILA

estadísticas mundiales para comprenderlo.

Nuestra realidad tiene límites más modestos, pero bastante halagüeños. Nuestras costas, ceñidas por dos mares, ofrecen variadas especies en cantidades también variables. Son las más ricas, por razón de su temperatura, las aguas de más al norte y, por lo tanto, la mayor riqueza pesquera se localiza en las aguas de la Baja California, en las que se captura más del cincuenta por ciento de la producción total del país. Atunes, barriletes, albacoras y su parentela, igualmente susceptible de empaque, constituyen el grupo de peces que en nuestras aguas capturan los buques pesqueros norteamericanos despachados “Vía la pesca” por las Oficinas Mexicanas de Pesca establecidas en San Diego y en San Pedro, California.

“Tu superficie es el maíz, tus minas el palacio del rey de oros”

Dijo López Velarde en el patrio poema elaborado en las “olas civiles” pero el poeta de Jerez de Zacatecas, centro y altiplano metal de México, había de ignorar en cual cuantía habríamos de contribuir al florecimiento de lo que fuera parte de nuestro “mutilado territorio”. Pues las empacadoras alienadas en el litoral de la Alta California deben su prosperidad en grandísima parte a las antes citadas especies capturadas en nuestras aguas.

En esas mismas de la Baja California, el abulón y la langosta abundan; aquél lo capturan buzos mexicanos y se empaca en casas mexicanas por obreros mexicanos, pero bastante se nos llevan en estado fresco y hemos de extremar nuestro celo para que especie tan preciada no llegue a desaparecer, como ya sucedió en la Alta California, pues ha de saber usted, lector amigo, que las explotaciones inicuas no ocurren solamente en estas tierras del águila y la serpiente, sino también en otras donde la técnica impera soberanamente.

En cuanto a la langosta, uno de los productos marinos más delicados y que el buen *gourmet* degusta con refinada fruición, la Baja California la produce en considerable cantidad destinada, en su mayor parte, a proveer mercados extranjeros. Como el abulón, la langosta también se nos va, en cantidades variables, sin pagar derechos, desde los humildes campos pesqueros bajacalifornianos hasta las urbes del norte, viajando, como es natural dada su prosapia, en avión.

Con más amplia zona de distribución, en ambos litorales de la República, nos encontramos otro crustáceo, también apetitoso y delicado, el camarón que, además de constituir el principal renglón industrial de la pesca nacional, ya ha creado a la Nación varios problemas internacionales, pues pescadores procedentes de Texas, —otro germen de nuestro “mutilado territorio”— se empeña en llevarse.

Y hé aquí que inesperadamente hacemos un descubrimiento sensacional. El mexicano hombre del altiplano, agricultor y minero por tradición, tiene como única industria verdaderamente propia, la pesca.

Pues si bien en la actualidad el petróleo y los ferrocarriles son mexicanos en un ciento por ciento, ello débese a otras causas. La industria pesquera es mexicana por el esfuerzo de muchos mexicanos que orientaron su destino hacia el mar. ¿Es que el mexicano empieza a tornar la espalda hacia nuestras tierras cada vez más sedientas?

Sin querer nos hemos ido alejando de nuestro tema: los eruditos a la violeta. Volvamos a los mismos quienes tienen, como característica común, aparte su hueca verborrea, estudiada actitud y “bifronte idiosincracia” —la de reorganizar. No, nunca hablarán de organizar, pues organizar, en un cierto sentido, es crear y el erudito a la violeta es incapaz de ello. Reorganizar es cómodo, sencillo, fácil. Aunque presupone —al menos en apariencia— el conocimiento exacto de las cosas, la realidad es distinta. Cambiemos este nombre, movamos esto allá, y el milagro de la reorganización está hecho. Y cada uno de estos eruditos a la violeta lleva consigo su proyecto de reorganización, a la medida de su apetito y de su ignorancia.

Ya en un artículo —“El mar en la política presidencial”— aparecido en esta REVISTA GENERAL DE MARINA —marzo de 1947— su autor, el hoy capitán de Navío Gustavo Rueda Medina asentaba “que será cada día más difícil ser sabio en este país, ya que quien diga que la burra es parda; debe tener los pelos en la mano”. Pero nuestros tipos no tienen trazas de entender; muévelos una larga tradición y no habrá de ser empresa fácil disuadirlos a navegar en aguas más propicias. Afortunadamente, cada vez es más fácil reconocerlos y creemos que si las cosas siguen como van, los eruditos a la violeta continuarán fracasando en su empeño de tomar fondeadero donde las condiciones de mar y tiempo no lo permiten.

var que la capacidad de transformación del país habría producido una merma equivalente en sus adquisiciones en el exterior y ella habría repercutido sobre el monto de los impuestos aduaneros, circunstancia que acaso induce al Estado a no estimular su difusión.

2.—Poco después de 1890, prácticamente estaban trazadas las líneas ferroviarias troncales; contemporáneamente se libra al servicio público el puerto de Buenos Aires, en cuya construcción había invertido el Estado cien millones de los ciento cinco que llevaba gastados a partir de 1880. Esta circunstancia afianza de manera definitiva el predominio de Buenos Aires, que reconquista, sobre la base de su aparato técnico, la pequeña dispersión que el periodo de intensa construcción ferroviaria provoca con respecto a la introducción de mercaderías extranjeras. En efecto, un decreto de agosto de 1892 decide que dicho puerto es el único punto del país habilitado para la recepción de mercaderías europeas.

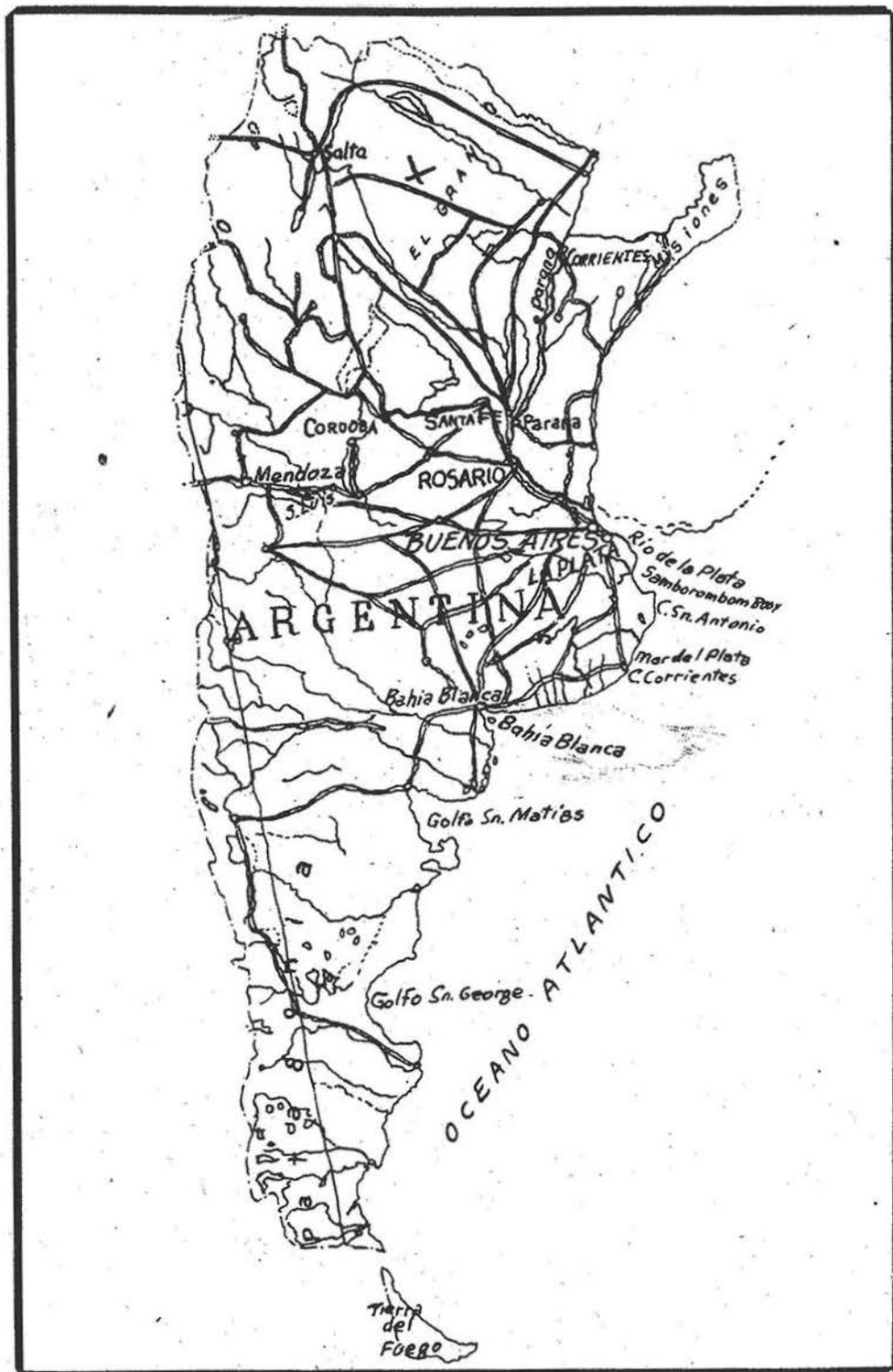
A su vez, las empresas ferroviarias, actuando a favor de concesiones cuya amplitud define la incapacidad técnica o financiera del Estado para resolver esa cuestión, organizan la exportación de productos nacionales, actividad que, siendo indiferente desde el punto de vista de la renta aduanera, éste acepta transferir a aquéllas para sus ejecuciones. Las empresas ferroviarias, transformadas así en empresas portuarias y a fin de mantener para sí la plenitud de las ventajas que supone la realización de esta operación, han extendido sus instalaciones, no ya en puertos ad hoc como Bahía Blanca o Villa Constitución, sino que también las han desarrollado dentro de las propias zonas portuarias del Estado, como en Buenos Aires y La Plata y aun de empresas privadas, como Rosario.

Los puertos ferroviarios como Bahía Blanca, Villa Constitución, San Nicolás, Ibicuy, etc., ofrecen características peculiares. Desde luego, no es a las empresas propietarias de sus instalaciones a quienes compete la ejecución, conservación y señalamiento de los accesos o de las rutas sobre las cuales están emplazados, sino en su tramo inmediatamente contiguo a los muelles; es el Estado quien realiza aquella tarea y en consecuencia, cuando ello ocurre, quien percibe las tasas correspondientes a los servicios de "faros y balizas" y de "entrada". Los puertos de esta categoría, cuyas instalaciones actuales son producto de sucesivas ampliaciones, realizadas a medida que la expansión de la red ferroviaria de acceso aumentaba el volumen de la cosecha a embarcar, presentan todo el aspecto de dependencias destinadas a atender servicios propios del ferrocarril; estando por otra parte, afectados a la descarga de carbón y a la carga de cereales, exclusi-

vamente, sus instalaciones no prevén sino el desempeño de estas actividades, por intermedio del vagón. Es supérfluo expresar que ninguno de ellos ha supuesto la posibilidad de atender las operaciones de cabotaje, ni otras que, como los productos de pesca y la fruta, han solicitado posteriormente su atención. Los puertos ferroviarios están, pues, contruidos y funcionan, con el concepto de que sus instalaciones satisfagan las necesidades del tráfico destinado al exterior y las del que tiene esa procedencia, si la mercadería les está directamente consignada, pero, en cuanto afecta al tráfico interno, siendo actividad propia del ferrocarril,

el puerto no tiene empeno alguno en situarlo entre sus obligaciones. Ocurre expresar, con respecto a este último tráfico, que su monopolio por el ferrocarril deriva, en cuanto se refiere al que procede de zonas alejadas de las vías navegables, de la incapacidad del sistema camionero; pero en cuanto al que pudo usar a aquélles, y las usaba en efecto, porque el transporte fluvial de pequeño porte tenía en el país una larga tradición, corresponde atribuir su decadencia o su reducida intervención en el transporte interno a la falta de instalaciones adecuadas en los puertos.

SIGUE A LA VUELTA



La intervención de las empresas ferroviarias en los grandes puertos del Estado, como Buenos Aires, y en algunos pertenecientes a empresas privadas, como Rosario (1) no tiene el carácter de simple acceso de sus vías a las instalaciones propias para el embarque; muy al contrario, la magnitud de éstas y su independencia dentro del conjunto, las sitúa como verdaderos puertos dentro de otro de mayor amplitud. Si bien es cierto que por otras secciones del puerto de Rosario se embarcan cereales alcanzados por el Ferrocarril Central Argentino, no lo es menos que la mayor parte de ellos llega a bodegas de barcos atracados al muelle del propio ferrocarril y embarcados por intermedio exclusivo de este último.

El puerto de Buenos Aires, a su vez, recibe las vías del Ferrocarril Sud en el Dock Sur, que es un verdadero y amplio puerto particular situado dentro de aquel otro; sus operaciones tienen tal magnitud, que las referentes a la exportación, aproximadamente igual al 20% del total del puerto, acusan la más alta cifra de todas las secciones que lo componen, y las referentes a la importación —carbón e inflamables—, exceden del 25% del total registrado en el puerto. Las vías del Ferrocarril Central Argentino, que entran a sus instalaciones, alimentan el embarque de cereales en el dique 2, donde si bien no dispone de obras propias de muelle, las dispone de muelle. Las de los ferrocarriles Oeste, Cia. General Buenos Aires y Midland, tienen asimismo sus instalaciones terminales en puntos del Riachuelo, por las cuales no es posible el embarque directo; el cereal que se recibe en estos sitios, es luego transportado por lanchones hasta el costado de los vapores y con este recurso, aquellas esaciones terminales quedan transformadas en verdaderas secciones del puerto de Buenos Aires, por cuyo intermedio se cargan medio millón de toneladas. Son muchos en verdad, los puertos europeos y norteamericanos cuya particularidad es el alto porcentaje del transporte por agua en su interior. Notablemente Londres y Liverpool, en Inglaterra y Hamburgo y Rotterdam en el continente, realizan gran parte de las operaciones de carga y descarga por agua; pero las mercaderías que reciben este tratamiento, llegan preferentemente desde el interior del país usando ese vehículo. En el puerto de Buenos Aires, ocurre que las empresas ferroviarias que practican aquel medio, han desviado, por lo

(1).—Es sabido que las instalaciones de este puerto pertenecientes a la ex S. A. Pto. Rosario, pasaron a poder del Estado Nacional el día 17 de octubre de 1942.

común, el cereal de su verdadero destino; incluso han sustraído grandes volúmenes al cabotaje para practicar desde luego, dentro del puerto, un método de carga que implica sustituir al Estado, cuando menos, en la realización del servicio de tracción en la zona portuaria.

Esta característica desatención, por parte del Estado, de las operaciones que la exportación requiere en los puertos, se entiende, no sólo a las propias del embarque, sino también a las que se refieren a su almacenamiento en espera de la bodega. La celeridad con que normalmente se produce la evacuación de nuestra cosecha de granos y la ausencia casi absoluta de depósitos regionales, hacen que las operaciones de almacenamiento y embarque adquieran una frecuente simultaneidad; los elevadores de granos son, en tal sentido, preferentemente aparatos aptos para el embarque rápido.

Ocurre que cuando el cereal llega a los puertos y probablemente desde mucho antes, ya reconoce un solo propietario: el exportador; todas las operaciones que se realizan interiormente a los empalmes, lo son ya por cuenta del exportador. En virtud, pues, del régimen que el Estado aplica para la exportación, es éste quien realiza en los puertos las operaciones de descarga, de almacenamiento y de embarque; operaciones estas últimas que corresponde considerar unificadas. A tal fin, dispone en todos los puertos carentes de elevadores y cualquiera que sea su propietario, de las superficies necesarias para el depósito y los puentes de embarque que son su complemento; no es poco frecuente el caso que el propio exportador sea quien ha edificado su elevador. Si este útil integra las instalaciones portuarias, es entonces su conjunto quien acepta el manejo del exportador, ofreciéndose la variante de que éste gire sus cereales a su propio puerto, si, como ocurre en Rosario, la empresa propietaria se empeña en realizar por sí misma el embarque. Consecuencia pues, a la vez, de la indiferencia del Estado con respecto a la solución de los problemas referentes a la exportación, y de la modalidad según la cual se comercializa la cosecha de granos, los elevadores actualmente en funcionamiento, no se desempeñan como útiles de servicio público, desde que, por la forma en que ella se realiza, cuando el cereal llega a puerto pertenece ya al exportador, que es también el arrendatario del elevador, el cual, por otra parte, asume el carácter de un simple instrumento del embarque.

El mismo concepto reconoce, sin duda, como origen el arrendamiento de zonas dentro de los puertos, destinadas a almacenar mercaderías afectadas al comercio exterior e interior, y la autorización para instalar guinches. El puerto de Buenos Aires, donde preferentemente se otorgan

ambas concesiones, acusa un 33% de su superficie cubierta de propiedad particular, y un porcentaje similar mide la potencia de los guinches en uso por los mismos propietarios.

Estos porcentajes justifican o explican las absurdas disposiciones que contienen las leyes respectivas, por cuya virtud las mercaderías importadas deben abonar la tasas correspondientes al eslingaje y al guinche, aun cuando prescindan de los elementos fiscales.

Independientemente del monto de los derechos que corresponden a percibir por el servicio de almacenaje y eslingaje y uso del guinche por toda la mercancía que mediante aquel arbitrio, escapa al manejo del Estado, es indudable que el régimen de concesiones dentro de los puertos destruye la unidad que debe regir para que el rendimiento del conjunto alcance los más altos índices. La diversidad de concesionarios con intervención en el almacenamiento de mercaderías provoca multitud de movimientos internos, que carecen la operación portuaria, imponiéndole una lentitud incompatible con su función específica; las autorizaciones para el funcionamiento de guinches, por su parte, inutilizan la zona del atraque que les concierne, durante todo el tiempo que el arrendamiento mantiene inactivo su útil y aun cuando la tasa de arrendamiento incluye a aquella longitud, es innegable que, sustraída a sus verdaderos fines, su rendimiento no puede conducir a cifras satisfactorias. En suma pues, la diversidad de intereses que el régimen de concesiones pone en juego, no sólo implica un desorden formal, que nadie aceptaría si se propusiese extender a servicios centralizados —es fácil imaginar, por ejemplo, los accidentes de toda especie que tendrían lugar dentro del puerto, si cada cargador realizase por sí mismo el servicio de tracción—, sino que supone poner al puerto que acepta semejante régimen, no sólo bajo la ingerencia de cinco ministerios, como frecuentemente se enrostra al puerto de Buenos Aires, sino bajo el dominio de todos sus usuarios.

3.—Es verdad que en la actualidad el 35% de las sumas que constituyen los recursos ordinarios del Presupuesto, se obtiene bajo la forma de impuestos aduaneros a las mercaderías importadas y que esa suma, que representa unos 350 millones, se percibe en los puertos —y de ellos, el 90% en el de Buenos Aires—. Esta circunstancia no es, sin embargo, excluyente de un tratamiento para el funcionamiento de los puertos, más concorde con su naturaleza. El monopolio del comercio importador en el puerto de Buenos Aires reconoce evidentemente hondas raíces históricas y era explicable durante el período en que el país no contaba con otro núcleo importante de población, sien-

(Pasa a la pág. 47.)

Monopolitis Aguda

y Aclaración Pertinente

Con motivo de reciente disposición acordada, estrictamente dentro de sus facultades legales, por el Titular, de la Secretaría de Marina, algún diario de Tampico, haciéndose eco de los decires de "varios de los afectados" —cuyos nombres y origen ignoramos— se lanza a un mar de suposiciones del que infiere jutilizando el proceso entimemático, con el agravante de ser falso el antecedente— la creación de un peligroso "monopolio" en el litoral del Golfo de México, "tal como existió y continúa existiendo en el Pacífico", según propio decir de los mismos "afectados".

A estos "afectados" que al par con sus sibilinas dotes muestran absoluta ignorancia de la realidad, debe decirseles lo siguiente: en el Litoral del Pacífico, exclusivamente destinadas al camarón existen 29 plantas congeladoras, distribuidas en Mexicali, B. C., Santa Clara, Punta Peñasco y Guaymas, Son. Topolobampo, Mazatlán y Culiacán, Sin. y Salina Cruz, Oax. Alrededor de 450 embarcaciones, de las cuales 3 ó 4 son plantas flotantes congeladoras se dedican únicamente a la pesca del camarón. El valor de las inversiones de la industria camaronesa del Pacífico se calcula, conservadoramente, en unos 185 millones. La pesca la realizan 67 cooperativas, con domicilio en los lugares mencionados y otros más. Quizás debieran saber los "afectados" que tanto entre las cooperativas como entre los industriales existen antagonismos que no se justifican en un monopolio.

En el Golfo de México —futuro asiento del monopolio profetizado— la industria camaronesa, con menos años que la del Pacífico, cuenta con 6 plantas congeladoras, unos 150 barcos y una inversión, aproximadamente, de 35 millones. La pesca del camarón la realizan 27 sociedades cooperativas que invariablemente, año con año, han venido revalidando sus permisos de pesca al igual que las demás cooperativas que trabajan otras especies y los permisionarios libres.

La Cámara Nacional de la Industria
REVISTA GENERAL DE MARINA

Pesquera, Organismo que agrupa a todos los permisionarios particulares, los armadores y los propietarios de plantas congeladoras y empacadoras de pescados y mariscos, ha comprendido exactamente el significado de la disposición del señor secretario de Marina y con objeto de evitar confusiones y perniciosas alarmas envió una comunicación a varios periódicos capitalinos y de los estados en la que explica la situación. A nadie escapará que de ser cierta la fábula del monopolio, los verdaderos afectados serían, precisamente, los industriales que se agrupan en la Cámara.

La comunicación fue firmada por Don Pedro Palazuelos, presidente de la Cámara; Don Ramón Díaz Pérez, secretario; Don Andrés Cruz Beauregard, Tesorero y el licenciado, Felipe Ferrer Trujque, gerente. Esto es, se trata de una manifestación suscrita por personas ampliamente conocidas en los círculos industriales y no de "afectados" anónimos.

Dice así la comunicación:

"La Cámara Nacional de la Industria Pesquera se vé en la necesidad de solicitar muy atentamente de usted se publique la presente carta en el Diario que usted dirige, con el fin de que sean conocidas del público las expresiones de esta Institución con relación a la nota que apareció en el periódico diario "El Mundo" de Tampico, Tamps., con fecha 3 de los corrientes y en la primera edición de Ultimas Noticias del 4 del actual.

En ambas notas se mencionan la disposición del señor licenciado Raúl López Sánchez, secretario de Marina, en el sentido de que no se extenderá ningún permiso de pesca para camarón, sin previa autorización, y con relación a ella, y sin que exista un orden lógico, se afirma que dará lugar a crear un monopolio camaronero en el Golfo de México.

Es de sobra conocido que, por disposición de la Ley de Pesca en vigor, corresponde a la Secretaría de Marina expedir los permisos de pesca, tanto a las cooperativas como a los particulares, según corresponda en cada caso.

Durante algún tiempo, esta facultad otorgada a la Secretaría, que se encuentra representada jurídicamente en la persona del secretario, fué desarrollada por el C. Director General de Pesca; pero como la captura del camarón ha creado situaciones difíciles, que han sido conocidas a través del estudio de los distintos problemas que se han presentado, se ha considerado necesario que el secretario de Marina intervenga personalmente en estos asuntos, toda vez que es él, en última instancia, quien tendrá que resolver no sólo lo relativo a la expedición de permisos, sino también la fijación de las vedas y todos los demás actos relativos a su cumplimiento.

Esta Cámara considera que la conservación de la especie del camarón, en beneficio de todos los interesados, pero principalmente de la Nación Mexicana, sólo es posible mientras se mantenga una perfecta y absoluta unidad en las resoluciones, la que entendemos sólo puede lograrse si el secretario del Ramo acuerda o autoriza directamente todos los actos relativos.

Por todo lo expuesto, esta Cámara considera que el ataque se hace al C. secretario de Marina es injustificado, pues no se ajusta a la verdad, sino que más bien tiende a crear confusión entre el público en relación con los problemas de la pesca.

Tanto las Sociedades Cooperativas Pesqueras que concurrieron a las juntas que se celebraron en la Secretaría de Marina como esta Institución, nos pudimos dar cuenta de la seriedad, comprensión y respeto a las Leyes que mostró el licenciado López Sánchez para resolver el problema que se había planteado sobre la captura de camarón en el Pacífico; por ello estimamos que esta disposición entraña la idea de preocuparse personalmente por los problemas de la Dependencia a su cargo, y consideramos que en sus manos puede asegurarse que la resolución que se dicte sea atinada y eficaz.

De antemano le agradecemos la atención que dé a esta petición y, como siempre, quedamos de usted como sus atentos y seguros servidores"

PRIMER INFORME...

(Viene de la pág. 10.)

y frente al dicitario emboscado y la calumnia que se escuda en la sombra y en la cobardía, habremos de ofrecer a nuestro Estado la única respuesta:

Obras evidentes y firmes que para su beneficio estamos logrando, sin más propósitos ni más objetivos que cumplir con el deber que contrajimos con nuestro pueblo al otorgar nuestra protesta constitucional como gobernantes de esta Entidad.

Ya habéis escuchado que por lo que se refiere a la hacienda pública y sólo con las naturales resistencias de quienes pretenden capitalizar en su provecho cualquier fenómeno político, hemos aumentado sin mayores gravámenes para el pueblo en diez millones el presupuesto Estatal; en materia agraria, como resultado de la planeación que ejecutamos en las Mesas Redondas que sirvieron de base para nuestro programa, hemos resuelto en primer instancia, doscientos treinta y cinco expedientes de dotación, restitución y ampliación de tierras, cifra que resulta superior al cómputo total de todos los primeros años de los Gobiernos anteriores, a partir de la primera dotación en 1919 hasta el 10 de abril de 1951, con beneficio para los campesinos de más de 200,000 hectáreas, que nos hacen avisorar, para un futuro inmediato que nos hemos fijado en un plazo de tres años, la liquidación absoluta del problema agrario en el Estado de Guerrero.

Como consecuencia de esta política agraria que seguimos, la tranquilidad se afianzará a la campaña guerrerense y una producción intensiva nos dará derecho a proclamar a nuestro Estado como uno de los bastiones inmovibles en la lucha por crear un México que pueda bastarse asimismo, con sus propios recursos y con su propio esfuerzo. En el capítulo Educación Pública, habrá escuchado que el Gobierno que presido le ha señalado la cantidad de cinco millones de pesos.

Por lo que se refiere a la distribución del crédito que por un millón de pesos obtuvimos del Gobierno Federal, al través de la Comisión de Fomento Agrícola, se distribuyó equitativamente, y podemos anunciar a nuestro pue-

blo que se han abierto al cultivo alrededor de 8,000 hectáreas, cuya producción, sumada a la que se obtenía anteriormente, nos ha dado la gran satisfacción de que por primera vez, el actual ciclo agrícola, no haya habido necesidad de importar maíz para satisfacer la demanda de este artículo esencial en el Estado guerrerense.

A iniciativa del Ejecutivo, el H. Congreso ha otorgado en justicia a la mujer, el derecho de poder llegar a los escaños de esta H. representación popular, porque, fieles en todo momento a nuestras convicciones, consideramos que este sector tan importante para la convivencia humana, debe participar en plenitud, de las responsabilidades del Poder Público, y no sólo debe de ser visto como un motivo lírico y sentimental, sino antes bien, como un factor de extraordinaria vitalidad para el esfuerzo en común que la Patria demanda y que sus realidades políticas y sociales exigen.

Consecuentes con la heroica tradición mexicana, que convierte a Guerrero en un manantial inagotable de sacrificios y de glorias sin límites a través de las avatares históricos de la Nación, haciéndonos eco de sus caudalosas aportaciones en todo momento a las luchas progresistas de México, este Estado, que dio a México bandera y libertad, a la par que sus primeras instituciones jurídicas, nacidas en el templo de Santa María de la Asunción, a la sombra de José Ma. Morelos y que con Juar Alvarez, sin esquivar jamás su responsabilidad de pueblo, originó con el plan de Ayutla las avanzadas Leyes de Reforma, hemos procurado en todo momento que lo mismo en la batalla del trabajo que en las tormentas políticas y sociales, siga figurando en primera línea, firme y responsable en la tarea de cooperar con los demás Estados al engrandecimiento de la Patria.

De allí que el 2 de septiembre del año pasado, en la Capital de la República se llevara a cabo el acontecimiento sin precedente de la Historia, en que todas las HH. Legislaturas de los Estados, a invitación de esta H. Cámara, con la presencia del H. Congreso Federal, de los miembros del Gabinete, de los Jefes de Zonas y regiones militares, de los Tribunales de Justicia de la República, de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y del H. Cuerpo Diplomático, se rindió homenaje y se escuchó nuestra voz exaltando la obra insólita por su reciedumbre gigantesca e indiscutible por su

proyección, del señor Presidente Miguel Alemán, que en cinco años de Gobierno ha podido superar toda la obra realizada durante 30 años por la dictadura que originó nuestra amada Revolución.

Asimismo, en los momentos en que el entusiasmo popular con un fervor que todavía vibra entre nosotros, aclamando a don Adolfo Ruiz Cortines, como Candidato del Pueblo Mexicano, a la Presidencia de la República, y en los cuales una vez más Guerrero demostró su férrea unidad política y sus inmutables convicciones revolucionarias, este H. Congreso, interpretando el mandato soberano del pueblo, declaró ante la Nación su solidaridad con el H. Congreso de Veracruz y con el de Guanajuato, rechazando la gran infamia, hija de la amargura y de la impotencia, del resentimiento y la calumnia, urdida alrededor de un hombre cuya vida transparente afirma su ejecución de honorabilidad y rectitud que anuncian para el mañana la continuidad de un ciclo de Gobierno que a partir de Lázaro Cárdenas, pasando por Manuel Avila Camacho y hasta llegar a Miguel Alemán, han burlado definitivamente el recio perfil de nuestra nacionalidad.

Vivimos una hora solemne de la Historia, en que la violencia hecha sistema por fuerzas represivas desencadenadas, trata de detener inútilmente la marcha de la República hacia su mejor destino; pero, todo será en vano, pues la Nación, que ha llegado a su mayoría de edad en todos los órdenes, sabrá salvaguardar el actual patrimonio de madurez institucional que la sangre de nuestros muertos hizo posible, para mejor futuro de nuestros hijos.

Guerrero, pues, señores diputados, unido siempre a las causas nobles, que supo cerrar con Cuauhtémoc de manera heroica el día azteca y durante 300 años de tinieblas coloniales, para para las manos manumisoras de Vicente Guerrero la antorcha de la libertad, que abrió una nueva alborada de justicia para el pueblo de México, se solidariza, hoy como ayer, con el Gobierno de la Revolución, presidido por ese hombre a quien tanto debe nuestra Entidad, y ofrece en todo momento, con su desinterés y generosidad reconocidos, su músculo y cerebro creadores lo mismo en la acción que intensifique la producción de nuestros campos y nuestras fábricas, que con los sacrificios que sean necesarios para defender una vez más, en el terreno que el destino de México les señale los más caros ideales del pueblo mexicano.

600,000 TONELADAS P. M., ENTREGADAS POR ASTILLEROS SUECOS EN 1951. MAS DE LAS TRES CUARTAS PARTES FUERON PETROLEROS

ESTOCOLMO.—Las entregas realizadas por los astilleros suecos en 1951 alcanzaron un total de 599,000 toneladas peso muerto, de las cuales 192,800 a armadores suecos. Del resto, la mayor parte, cerca de 300,000 toneladas se suministraron a Noruega; nada menos que 258,000 toneladas de esta cantidad fueron petroleros y el resto buques de carga. Tres petroleros, de 48,500 toneladas peso muerto en conjunto, se entregaron a armadores daneses; dos petroleros, de 13,500 toneladas cada uno, a Argentina, y uno de 16,300 toneladas, a Brasil, y un buque de carga de 2,350 toneladas a Panamá. Las 12,000 toneladas restantes consistieron en diferentes pequeñas unidades

entregadas a Islandia, Polonia, la URSS y Portugal, conforme a las estadísticas recientemente publicadas.

De las 192,800 toneladas de nuevos buques suecos, 107,700 toneladas correspondieron a petroleros, 66,500 toneladas a buques de carga, un buque mixto para el transporte de petróleo y mineral de 15,650 toneladas peso muerto, más 3,000 toneladas de unidades pequeñas, ferryboats, etc. Los pesqueros no están comprendidos en estas cifras.

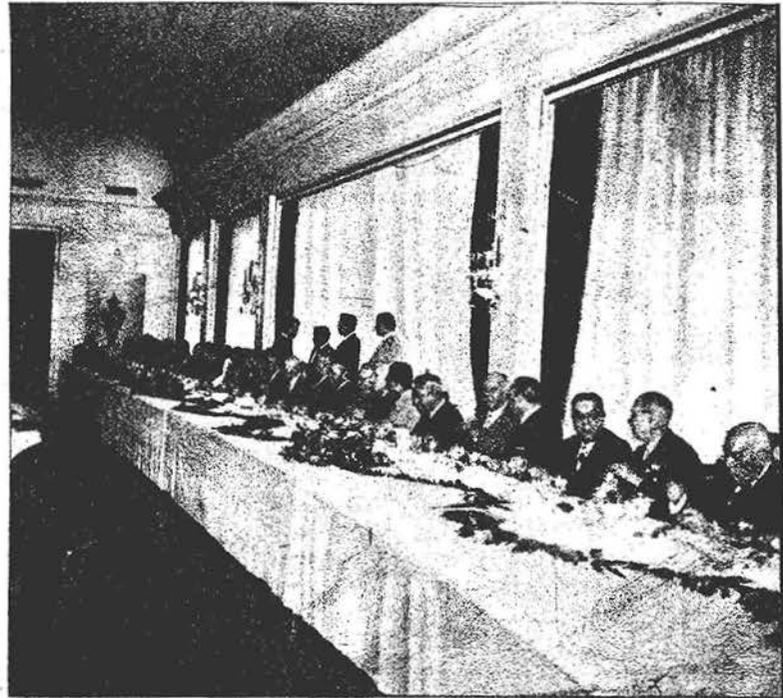
Además de los buques de construcción sueca, la Marina Mercante recibió en 1951 algunas nuevas unidades construidas en el extranjero, a saber: cuatro petroleros, el buque de pasajeros "Patricia", construidos en Inglaterra, y un petrolero y dos buques de carga de astilleros alemanes.

La cantidad notable de petroleros entregada por los astilleros suecos, 457,500

toneladas peso muerto en total, refleja la situación destacada de la construcción naval sueca como la segunda proveedora de buques-tanque del mundo (después de la Gran Bretaña). La existencia de pedidos de esta clase de buques con que actualmente cuentan los astilleros suecos asciende a más de 1,500,000 toneladas peso muerto, o sea alrededor de una séptima parte de la existencia de pedidos de los astilleros del mundo entero.

ESTOCOLMO.—La nueva lancha torpedera de la Marina sueca, la T 101 de 140 toneladas y una eslora de 48 metros, ha sido sometida a detenidas pruebas en el archipiélago de Estocolmo en los últimos meses. Su maquinaria propulsora se compone de tres motores Diesel, de 2,500 C. V. cada uno, desarrollando una velocidad de crucero de 32 nudos y máxima de unos 50 nudos.

BANQUETE AL SECRETARIO DE MARINA



Para patentizar al señor licenciado Raúl López Sánchez su adhesión y lealtad con motivo de su designación como secretario de Marina, la Plana Mayor de la Armada de México le ofreció un banquete en el Hotel del Prado.

Acompañaron al licenciado López Sánchez en la mesa de honor, los señores Román Cepeda, gobernador de Coahuila; ingeniero Alberto J. Pawling, subsecretario

de Marina; general Aureo L. Calles, subsecretario de la Defensa; general López Sánchez, oficial mayor de la Defensa; general Macías, comandante de la Plaza; vicealmirante Manuel Zermeño, comandante general de la Armada; contralmirante Lagos, oficial mayor de Marina; general Juan Barragán, vicealmirante Mario Rodríguez Malpica, general Santiago P. Piña Soria, jefe de Ayudantes del se-

ñor Presidente; contralmirante Bravo Carrera, jefe del Estado Mayor Naval, y otros distinguidos oficiales, generales y jefes del Ejército y la Armada.

El discurso de ofrecimiento estuvo a cargo del capitán de Navío Antonio J. Aznar Zetina. El licenciado Jesús Reyes Ruiz, secretario particular del licenciado López Sánchez, a nombre de éste, agradeció el homenaje de que fué objeto.



ACTIVIDADES DE LA COALICION NACIONAL REVOLUCIONARIA

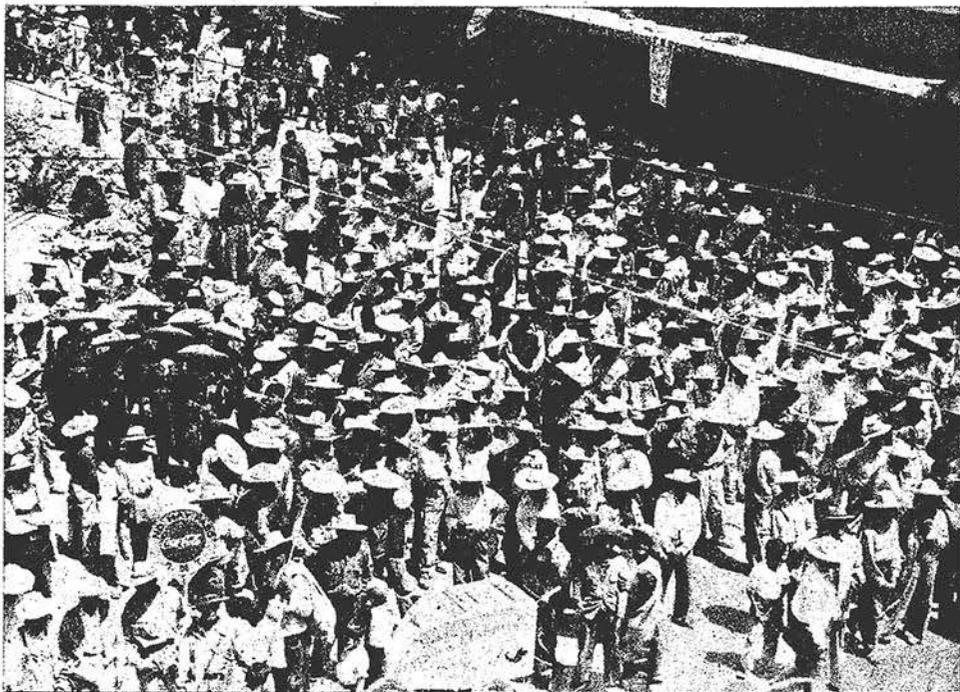
La Coalición Nacional Revolucionaria ha venido trabajando desde su fundación para organizar a los distintos sectores del pueblo, quienes han respondido gracias a que la CNR no es un organismo nacido al calor de la actual contienda electoral, sino que se ha preocupado por la elaboración de programas que contienen verdaderas banderas populares, y sus dirigentes nacionales, estatales, regionales y municipales, se preocupan por la solución de los problemas que más afectan al pueblo mexicano.

Preocupación constante de la Coalición Nacional Revolucionaria ha sido la lucha por el abaratamiento de los artículos de consumo necesario, y para eso ha organizado campañas tendientes a denunciar a los acaparadores y monopolistas que no obstante las medidas tomadas por el Presidente de la República en tal sentido, trafican con las necesidades de los sectores de nuestra población económicamente débiles. Es así como la CNR responde al llamado del gobierno de la República para abatir los precios de las subsistencias.

La obra de progresos ascendente que ha impreso el actual régimen a nuestra patria, ha sido difundida a las capas populares por la CNR, procurando que el pueblo entienda el papel que le corresponde en tal sentido.

En el trabajo organizativo, nuestra Coalición ha establecido Comités Estatales en casi todos los Estados del país y en las jiras que ha realizado el candidato señor Adolfo Ruiz Cortines, la CNR ha movilizó sus contingentes, los que han respondido con entusiasmo en las recepciones que se le han tributado. Desde la Baja California, Sonora, Nayarit, Colima, Jalisco, Yucatán, Campeche, Tabasco, Chiapas, hasta las tierras del Benemérito Juárez, la CNR ha agrupado bajo sus banderas a millares de ciudadanos que, sin omitir sacrificios, se han trasladado a los lugares de las concentraciones, para tributar sus simpatías y respaldo al señor Adolfo Ruiz Cortines, a quien consideramos como el hombre capaz de continuar la marcha ascendente del país.

PAGINA 18



Vista parcial de los asistentes al mitin celebrado en Celaya, el 16 de marzo por la C. N. R.



Oficinas de la Delegación de la C. N. R. en Celaya, Gto.

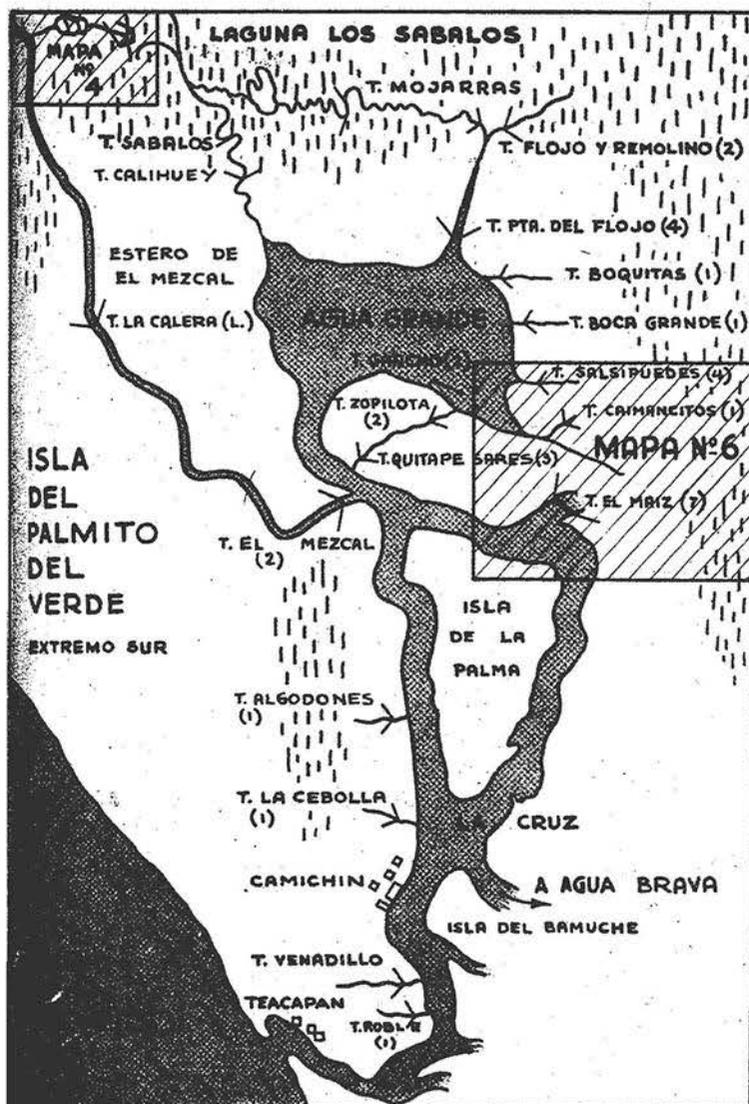
La Pesca del Camarón por medio de Artes fijas en los Estados de Sinaloa y Nayarit

REPORTE DEL INSTITUTO DE PESCA DEL PACIFICO

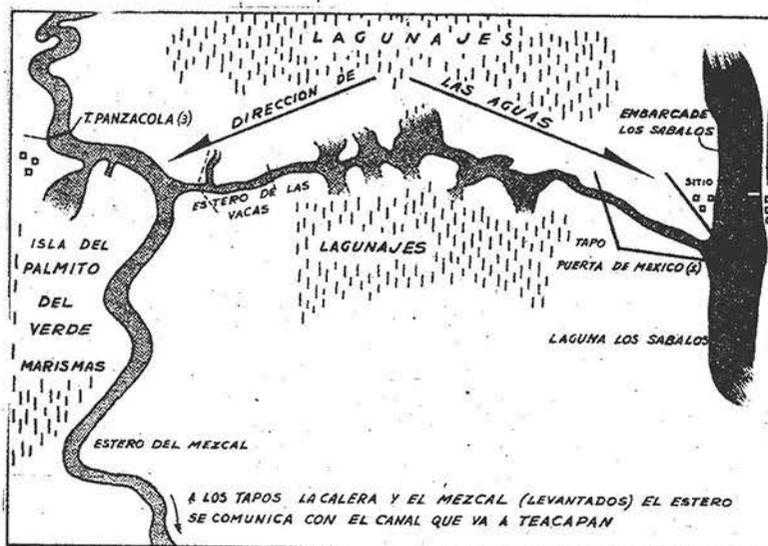
RENE NUÑEZ
Director del Instituto
de Pesca del Pacífico

(CONTINUACION)

HECTOR CHAPA SALDAÑA
Biólogo del Instituto
de Pesca del Pacífico



Mapa no. 5



Mapa No. 4

todos los tapos anotados, excepto los de la Isla del Palmito del Verde. Boquitas Boca Grande, Salsipuedes, Caimancitos y Calerita, son canales más o menos paralelos entre sí y procedentes de marismas intercomunicadas. En la misma forma los expresados en el mapa siguiente (No. 6), completando con ello la idea fundamental de la posición de las marismas, sus canales vertedores, y salidas hacia mar abierto. Las marismas, sus canales vertedores, y salidas hacia mar abierto. Las marismas representan en general la parte más alta y alejada de la costa, de allí bajan las aguas primero sin encauzamiento, luego por pequeñas venas, posteriormente por canales hasta de 300 mts. de ancho, forma en que llegan a Teacapán. Hasta aquí, todo lagunaje, marisma, y todo aquél cuerpo de agua observable o no, tienen sólo dos salidas: la desembocadura del Río Bahuarte por el Norte, y la Barra de Teacapán por el Sur. En la Isla Palmito del Verde existen lagunajes que alimentan a los tapos La Calera, El Mezcal, Los Algodones, La Cebolla, Venadillo y El Roble, su importancia es poca y decreciente en el orden anotado.

Embarcándose en Los Sabalos, ya sea en lancha o canoa, tomando el estero Calihuey, pueden visitarse todos los tapos localizados al derredor de Agua Grande, para visitar los tapos indicados en el extremo inferior del mapa, es preferible trasladarse a Tecapán o a El Camichín por el camino carretero que sale de Escuinapa, y llegar después a los tapos en lancha o canoa.

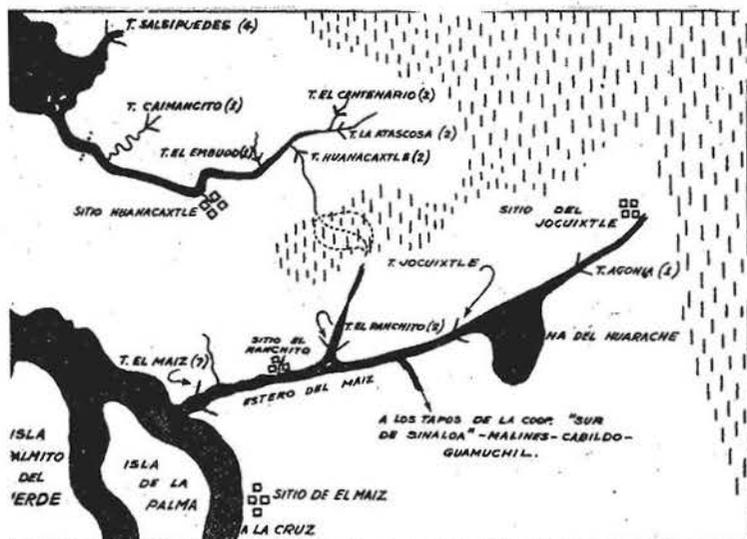
Este mapa cubre desde la región representada en el mapa no. 4 (esquina superior izquierda) hasta Teacapán, incluyendo la laguna de Agua Grande, Isla de la Palma, La Cruz y el extremo meridional de la Isla del Palmito del Verde a que nos hemos venido refiriendo en todos los mapas precedentes. El ferrocarril Sud Pacífico corre paralelo al litoral, y la parte comprendida entre la vía y los cuerpos de agua representados, está ocupada por lagunajes y marismos de gran complejidad que alimentan a

Mapa No. 6

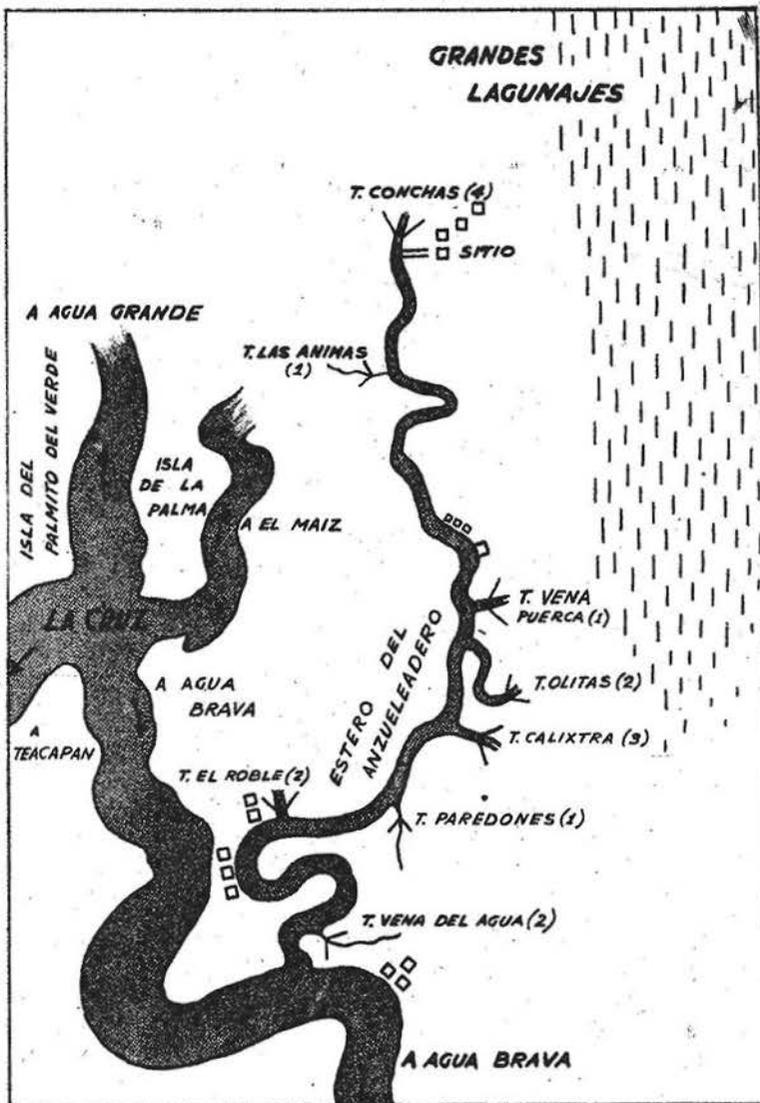
Nombre del tapo	Núm. de chiqueros	Nombre de la pesquería	Pertenece a la Cooperativa
Salsipuedes	4	Salsipuedes	Soc. Coop. de Pescadores Unidos de Escuinapa "Gral. Lázaro Cárdenas", S. C. L.
Caimancitos	1	Caimancitos	" " "
El Embudo	1	Huanacaxtle	" " "
Huanacaxtle	2	Huanacaxtle	" " "
La Atascosa	2	Huanacaxtle	Soc. Coop. de Pescadores Unidos de Escuinapa "Gral. Lázaro Cárdenas", S. C. L.
El Centenario	2	Huanacaxtle	" " "
El Maíz	7	El Maíz	" " "
El Ranchito	2	El Ranchito	" " "
Jocuiltle	2	Jocuiltle	" " "
La Aganía	1	Jocuiltle	" " "

MAPA No. 7

Nombre del tapo	Núm. de chiqueros	Nombre de la pesquería	Pertenece a la Cooperativa
Conchas	4	Conchas	Soc. Coop. de Pescadores "Norte de Nayarit", S. C. L.
Las Animas	1	Olitas	" " "
Vena Puerca	1	Olitas	" " "
Olitas	2	Olitas	" " "
Calixtra	3	Calixtra	" " "
Paredones	1	Calixtra	" " "
El Roble	2	El Roble	" " "
Vena del Agua	2	El Roble	" " "



Mapa no. 6



Mapa no. 7

Este mapa ilustra dos esteros; el de Huanacaxtle y el de El Maíz (sus desembocaduras quedaron incidadas en el mapa No. 5), reciben agua de los lagunajes a que hemos hecho referencia en el mapa anterior, situados entre la vía del Sud Pacífico y los canales que alimentan, y representados en el ángulo superior derecho. El estero de Huanacaxtle desemboca en el extremo suroriental de la laguna de Agua Grande, y el de El Maíz frente a la parte noroeste de la Isla de La Palma. La anchura del primero varía sensiblemente, a la altura de los tapos El Centenario y La Centenario y La Atascosa tiene aproximadamente 5 mts., y en la desembocadura tiene de 60 a 80 mts. El tapo Huanacaxtle está situado en un canal que mediante pequeños lagunajes se comunica con el canal de el tapo. El Ranchito, y éste, a su vez, desemboca en el estero de El Maíz. Dos venas llevan sus aguas al canal de Huanacaxtle, una de ellas desemboca en un punto relativamente cercano al campamento, y la otra casi en la desembocadura del canal sobre la Laguna Grande.

El estero de El Maíz es bastante caudaloso, largo y poco sinuoso. Por el Norte se comunica con el canal de Huanacaxtle, como ya dejamos dicho, y por el Sur con los cuerpos de agua que alimentan a los tapos de la Cooperativa "Sur de Sinaloa". Sus tapos se encuentran en el orden siguiente, partiendo de los lagunajes hasta la desembocadura; La Aganía, El Jocuiltle, El Ranchito, El Maíz.

La visita a los tapos puede hacerse en lancha, embarcándose en Los Sahalos y tomando por el estero de Calihuey, cruzando la laguna Agua Grande hasta llegar a la boca del estero Huanacaxtle. Las comunicaciones entre este estero y el de El Maíz son difíciles de navegar. Es, por lo tanto, preferible volver a Agua Grande y seguir por los canales que conducen a Teacapán. El recorrido por el estero de El Maíz es conveniente hacerlo en pleamar y en canoa, atendiendo a la poca profundidad de algunos lugares.

Este mapa comprende a los tapos de la Cooperativa "Norte de Nayarit", localizados en el estero de El Anzueledero, y la desembocadura de este último en el gran canal que conduce a La Cruz (véase mapa No. 5). Las marismas y lagunajes de donde provienen sus aguas, están situadas entre la vía ferroviaria del Sud Pacífico y el propio estero, manteniéndose la misma posición relativa de las marismas y lagunajes con sus canales encontrada en los mapas precedentes.

Una vez llegadas las aguas del estero de El Anzueledero a La Cruz, se comunican con las de mar abierto a través de la Barra de Teacapán. La trayectoria del estero es bastante sinuosa y su anchura disminuye poco a poco conforme se aleja de su desembocadura.

El único tapo localizado directamente sobre el estero, es el tapo Conchas, los otros están colocados en canales y venas tributarias. Las visitas pueden hacerse en lancha motorizada desde el desembarcadero del Camichín o del muelle de Teacapán.

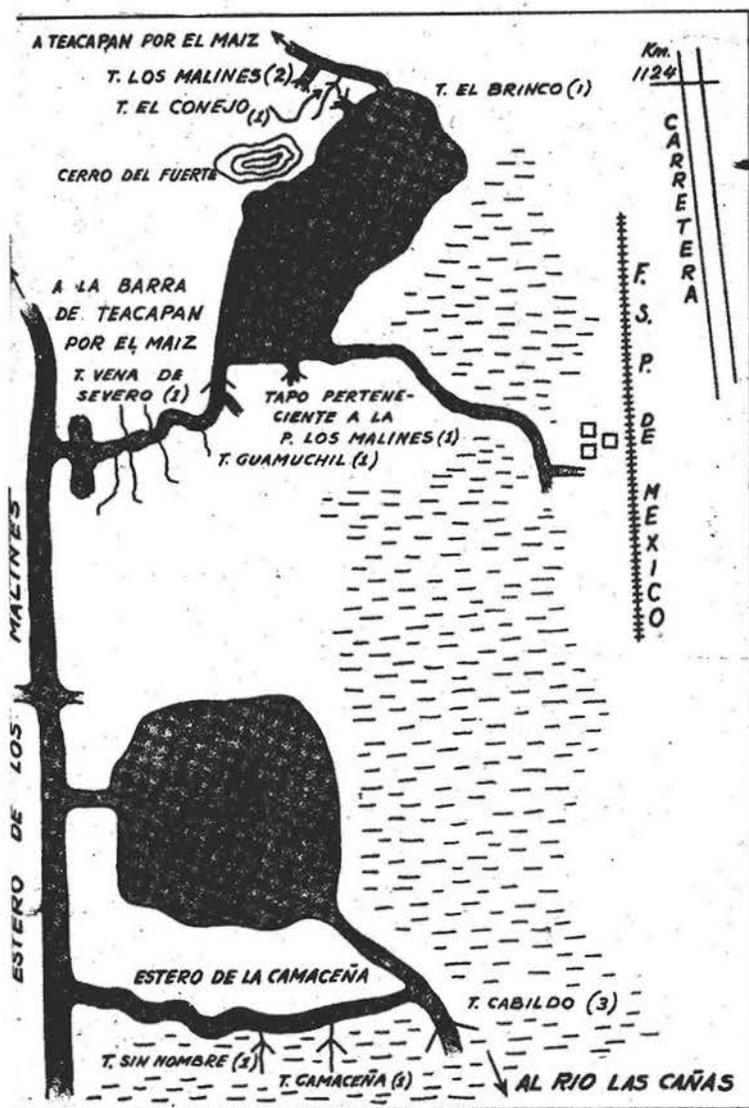
MAPA No. 8

Nombre del tapo	Núm. de chiqueros	Nombre de la pesquería	Pertenece a la Cooperativa
Los Malines	2	Los Malines	Soc. Coop. de Pescadores "Sur de Sinaloa", S. C. L.
El Conejo	1	Los Malines	" " "
El Brinco	1	Los Malines	" " "
Guamúchil	1	Los Malines	" " "
Don Severo	1	Los Malines	" " "
Cabildo	3	Cabildo	" " "
Camaceña	1	Cabildo	" " "
Sin Nombre	1	Cabildo	" " "

El río de Las Cañas sirve en parte de línea divisoria natural entre los Estados de Sinaloa y Nayarit, y sus aguas se suman parcialmente a las de las marismas representados en el mapa para alimentar el estero de Los Malines.

Las marismas que proveen de agua a las lagunas de El Fuerte y Las Cuatas, están localizadas entre la vía del ferrocarril Sud Pacífico y el estero de Los Malines.

Las marismas que proveen de agua a las lagunas de El Fuerte y Las Cuatas, están localizadas entre la vía del ferrocarril Sud Pacífico y el estero de Los Malines.



Mapa no. 8

Dos de los tapos aquí representados (El Brinco y Guamuchil), están localizados en pequeñas venas al derredor de la laguna de El Fuerte; y otros dos (Los Malines y El Conejo), están situados en venas tributarias de un canal que en su recorrido hacia el noroeste llega a unirse al estero de El Maíz (véase mapa No. 6), en la misma forma en que lo hace el

estero de Los Malines. El tapo Vena de Severo está localizado en un canal que comunica a la laguna de El Fuerte con el estero de Los Malines, de trayectoria suroeste. El tapo Cabildo se encuentra localizado en un estero que desemboca en la parte sureste de la laguna Las Cuatas y que en parte lleva agua procedente del Río de Las Cañas. En un canal que partiendo del citado estero y que se comunica con el estero de Los Malines, se encuentran situados los tapos Camaceña y Sin Nombre.

Los tapos pueden visitarse trasladándose al campamento de Los Malines desde Escuinapa por la carretera Mazatlán-Tepic-Guadalajara hasta el kilómetro 1,124, donde existe una desviación. En canoa se recorren los diferentes esteros y lagunajes mencionados.

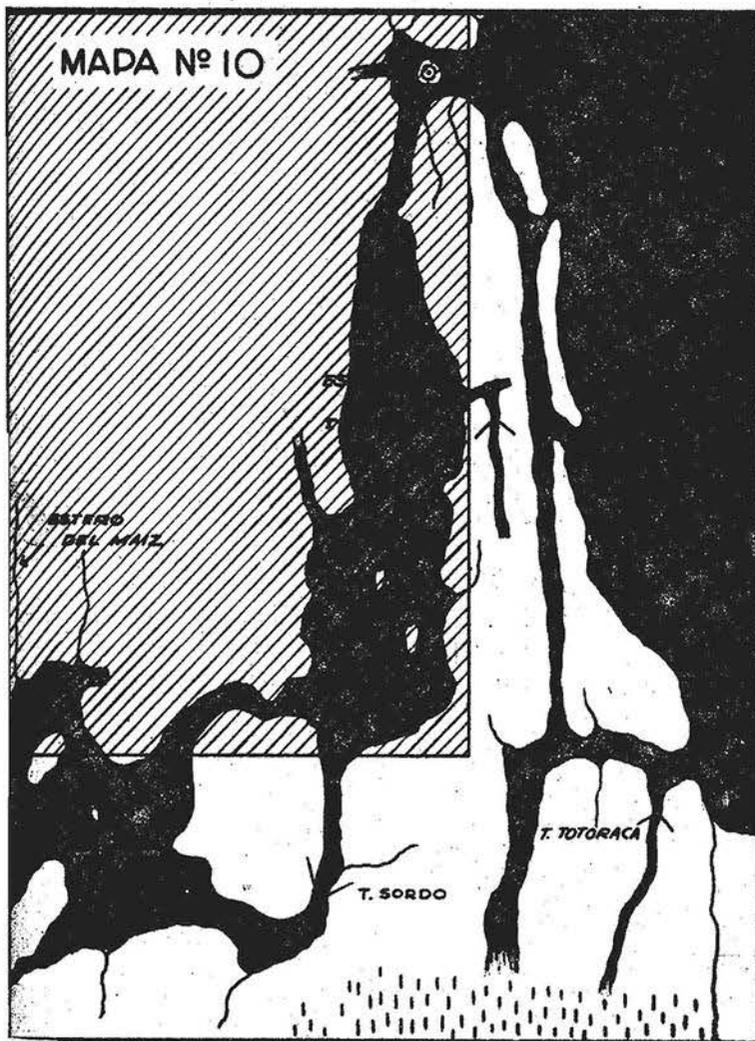
Mapa No. 9

Nombre del tapo	Núm. de chiqueros	Nombre de la pesquería	Pertenece a la Cooperativa
El Buey	1	"Puerta del Río"	Soc. Coop. de Pescadores "Norte de Nayarit", S. C. L.
El Gusano	1	Puerta del Río	" " "
El Morito	1	Puerta del Río	" " "
El Jabalí	1	Puerta del Río	" " "
Tapixtle	1	Puerta del Río	" " "



Mapa no. 9

Este mapa representa la desembocadura del Río Acaponeta sobre el anchuroso canal que por el Norte conduce a La Cruz y a la Barra de Teacapan, y por el Sur a la zona pesquera de Mexcaltitán, siendo por lo tanto, un camino obligatorio para cualquier embarcación en su trayectoria de la zona pesquera de Escuinapa hacia Hexcaltitán. El estero



Mapa no. 12

Las lagunas representadas en este mapa, El Caimanero, Toluca, etc., nos dan una idea de la serie de lagunajes que iniciados con la Laguna Grande terminan en la Barra Grande formando algo parecido a un rosario.

Los tapos aquí ilustrados, estuvieron levantados durante la temporada 1950, y consecuentemente, su localización en el mapa sirve sólo de punto de referencia.

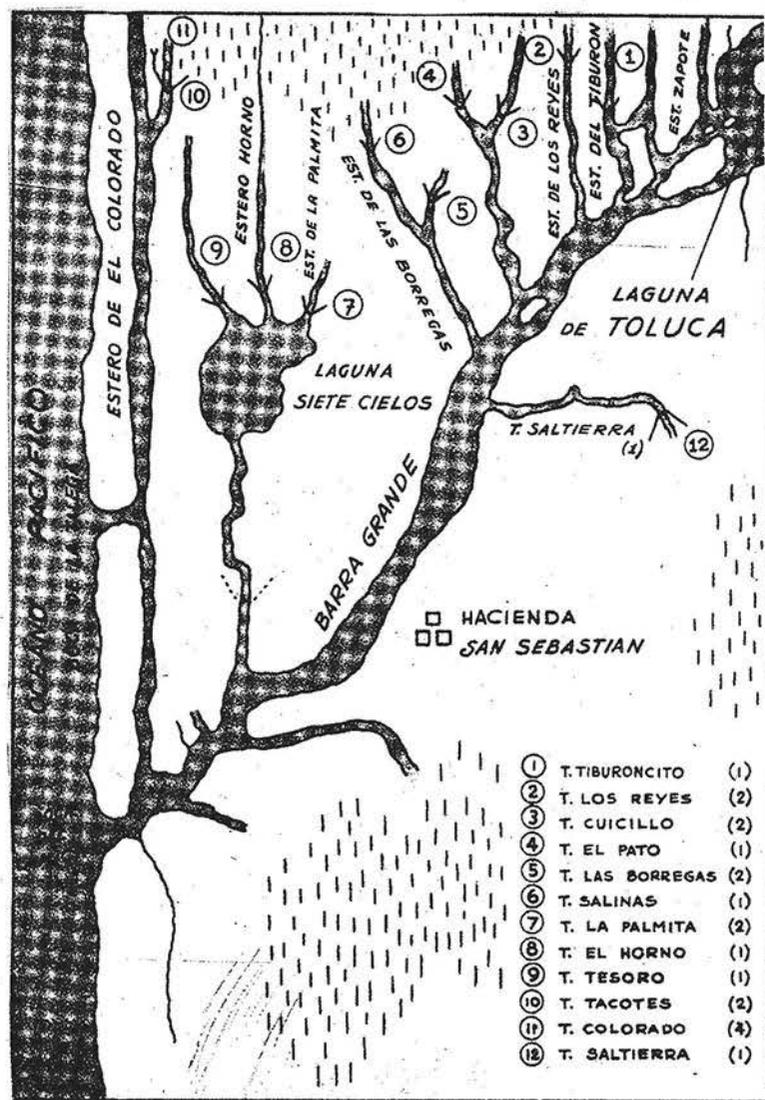
Hemos encuadrado en la parte superior izquierda la posición relativa que guarda esta región con la representadas en el mapa número 10.

Al sureste de la laguna de Toluca y al suroeste de la Laguna Grande existen marismas de difícil delimitación.

MAPA No. 13

Nombre del tapo	Núm. de chiqueros	Nombre de la pesquería	Pertenece a la Cooperativa
Tiburoncito	1	Tiburoncito	Soc. Coop. de Pescadores "José Ma. Morelos", S. C. L.
Los Reyes	2	Los reyes	" " "
Cuicillo	2	Cuicillo	" " "
El Pato	1	El Pato	" " "
Las Borregas	2	Las Borregas	" " "
Salinas	1	Salinas	" " "
La Palmita	2	La Palmita	" " "
El Horno	1	El Horno	" " "
Tesoro	1	Tesoro	" " "
Tacotes	2	Tacotes	" " "
Colorado	4	Colorado	" " "
Saltierra	1	Saltierra	" " "

Este mapa comprende desde la laguna de Toluca hasta la Boca de F. Camichín. Las aguas de los canales y lagunajas se unen paulatinamente formando un anchuroso canal que se conoce en la región como Barra Grande. Los esteros más importantes y numerosos desembocan en la margen norte, y proceden de la región ya descrita (mapa No. 10), son los que



Mapa No. 13

más se aproximan al tipo "estero" de la zona de Escuinapa. La región de mayor importancia es en consecuencia, aquella comprendida sobre la margen Norte de Barra Grande y las rancherías que representan el límite de la zona de cañadas. La región al Sur de la barra posee marismas pero de escasa importancia.

Hay que mencionar que, además de las aguas de todos los canales y de las lagunas de Toluca, El Caimanero, etc., la Barra Grande recibe las aguas de la laguna Siete Cielos, y del Estero de El Colorado, este último posee en la mitad de su trayectoria hacia Barra Grande una desembocadura al mar llamada Boca de la Talega. Los tapos representados ascienden a 12, y sólo uno de ellos está situado en la margen sur de la barra. La influencia del mar en estos cuerpos de agua es notable, y fácilmente diferenciable de la región que está bajo la influencia de las aguas del Río San Pedro. En la época de nuestra visita (octubre) la mezcla de ambos tipos de agua se localizaba en las lagunas de Toluca y El Caimanero, y en los esteros de Ramos, Selis, Alderete, etc.

Saliendo de Mexcaltitán puede recorrerse la Barra Grande en su totalidad en lancha motorizada, haciendo el recorrido por las lagunas de El Caimanero y Toluca. A los tapos Tiburoncito, Los Reyes, Cuicillo, El Pato, Las Borregas, Salinas y Saltierra, sólo podrá llegarse transbordando a una canoa cada vez que se vaya a entrar al estero en donde se encuentra el tapo correspondiente, debido a los numerosos bajos. En la lancha motorizada se puede llegar hasta la laguna Siete Cielos, en cuya parte Norte se encuentran los tapos Tesoro, El Horno y La Palmita. Los tapos Tacotes y Colorado es preferible visitarlos a caballo, saliendo del campamento del tapo Tecolotita (véase mapa No. 10)

El Impuesto a los Atunes Importados en los Estados Unidos

Hace pocos días, el Departamento de Estado envió al Presidente un informe provisional sobre la H. R. 5693. En este reporte provisional, el Departamento indicaba que no creía que, en las presentes circunstancias, las proposiciones contenidas en la H. R. 5693, fueran apropiadas. En consecuencia nuestro informe provisional, sugería determinadas modificaciones a dicha H. R. 5693. En el curso de esta exposición, procuraré explicar las razones que guiaron al Departamento en tal sentido, así como para formular las proposiciones sugeridas en el repetido informe.

Ultimamente el Departamento fué invitado a declarar, ante el Subcomité de Alimentación sobre la cuestión de si era necesario algún cambio en nuestra tarifa de derechos sobre el atún importado. Le convocó urgentemente a una audiencia ante una situación que parecía de emergencia. Entonces, se estimaba que unos 200 barcos pescadores de atún, de la Costa Oeste estaban asociados para apoyar cualquier proyecto y que seguirían ligados por algún tiempo. Esta gran coalición se supuso amenazada, existiendo aparentemente un serio desempleo.

Entretanto, las importaciones de atún fresco y refrigerado, estaban haciéndose libres de gravamen en mayor volumen que anteriormente. Además, los almacenamientos de atún enlatado habían llegado a muy altos niveles, habiendo al mismo tiempo descendido el precio del atún, mientras que otros habían tenido alzas.

Contábamos con poco tiempo para entrar en un análisis minucioso como lo habríamos querido antes de tomar una decisión sobre las propuestas hechas por el Subcomité. Nuestro examen superficial en ese tiempo indicaba que, en parte, la crítica situación de la flota atunera, fué originada por un aumento previo, en el porcentaje del impuesto sobre el atún enlatado en aceite. El impuesto del atún en esta forma había aumentado desde el 22½% al 45% ad valorem, efectiva en enero de 1951 como consecuencia automática de la terminación de nuestro tratado con México; esta terminación,

como ustedes pueden ver, ocurrió por razones sin conexión alguna con la situación del atún. Después de iniciarse 1951, la importación del atún enlatado en aceite, bajó, en tanto que la importación del pescado fresco y congelado subió rápidamente. Al mismo tiempo la importación del atún en todas formas en 1951 estaba un tanto más baja que en 1950.

Entonces había un cúmulo de cosas acerca de la situación que eran obscuras para el Departamento. Nosotros no teníamos manera de saber, si los problemas de la flota pesquera de atún eran temporales o permanentes. No sabíamos tampoco los costos comparativos de producción aquí y en el extranjero. No teníamos idea precisa de los efectos que sobre el particular pudiera producir esta acción en los países extranjeros, ni de sus reacciones ante las distintas proposiciones hechas.

Nuestra exposición, en consecuencia, deberá tomarse en términos generales. Dejemos apuntada nuestra honda preocupación de que los medios restrictivos sobre la importación del atún perjudicara al Japón al cortarle una fuente importante de ingreso de dólares, acrecentando la presión sobre el mismo país y haciendo que su comercio con la China comunista aumentara mucho, encaminándolo a seguir prácticas ilegales en su comercio de otros productos, en su esfuerzo de ganar los dólares que necesitaba. Urgimos que el Congreso hiciera toda clase de esfuerzos para obtener el mayor número de datos importantes posible, antes de que se tomara ninguna medida. Al terminar la audiencia, sin embargo, en vista de que la naturaleza de la situación era especial, y el temor de que en caso de no hacerlo se causara daño, no pusimos ninguna objeción a la fijación inmediata de un 3% de impuesto temporal sobre el atún fresco o refrigerado, debiéndose hacer esto después de una investigación y estudio minuciosos. Nuestra carta de octubre 12, 1951 al señor Doughton, estatua dicha situación, indicando que nosotros no teníamos objeción que hacer a la H. R. 5693, cuyo proyecto de ley está actualmente ante este comité.

En el periodo transcurrido desde que nosotros expusimos la situación ante el Comité de Alimentos, el Departamento ha tenido una oportunidad para analizar el problema mucho más cuidadosamente. Nos sentimos más fuertes que nunca acerca de que la legislación que afecta a la importación del atún debe formularse con el mayor cuidado, en vista de las repercusiones que pueda tener sobre nuestra

política exterior envuelven principalmente a la América Latina y al Japón. El principal proveedor extranjero de atún para los Estados Unidos es el Japón. Aun cuando la exportación japonesa de atún a los Estados Unidos en todas sus formas, es solamente la décima parte de nuestra producción doméstica; sin embargo figura en segundo término entre las exportaciones japonesas a los Estados Unidos. La necesidad del Japón en sus exportaciones de atún para obtener materias primas y artículos alimenticios que le son indispensables ha aumentado por el presente embargo virtual de su comercio con la China continental. Al mismo tiempo, las ventas del Japón aquí, han sido restringidas desde la II Guerra Mundial al reducirse la demanda de la seda en los Estados Unidos. En consecuencia, una aminoración de las exportaciones japonesas de atún haría que fueran inútiles nuestros esfuerzos para colocar la economía japonesa en una base de autosostenimiento creando importantes riesgos en nuestra política del Lejano Oriente.

El problema en cuanto se refiere a la América Latina contiene determinado número de otros elementos. El Perú ha expuesto su gran temor, ante el Departamento, acerca de la H. R. 5693 debido a su creencia de que esta ley causara un serio perjuicio a la industria pesquera peruana. La industria peruana del atún, es una industria nueva, que se inició y desarrolló durante y después de la II Guerra Mundial, con el apoyo del Gobierno de los Estados Unidos el cual en ese tiempo hacía toda clase de esfuerzos por acrecentar la producción de alimentos proteínicos disponibles para el consumo mundial. Ello ayudó a hacer la pesca en el Perú una industria principal de exportación, de la cual dependen una cantidad muy importante de personas. El Perú teme que un impuesto del 3% pueda destruir su industria resultando en la pérdida de una importante fuente de divisas con el extranjero. Los gobiernos de Chile, Costa Rica, Ecuador, Panamá y México, han expresado también su temor acerca de la H. R. 5693. Aun cuando estos países no son grandes exportadores de atún para los Estados Unidos, consideran que tienen un interés primordial en esta legislación porque tienen la esperanza de que algún día se desarrolle una industria del atún en territorios adyacentes a sus costas.

Esto me lleva a otro punto importante con referencia a la situación del atún en la América Latina: uno que no fué estu-

★
N. de la R.—El texto corresponde a una declaración de Harold F. Linder, Ayudante del Secretario de Estado Norteamericano y fué originada ante el Comité de Finanzas del Senado, el 6 de febrero ppdo. De la traducción es autor el Cap. de Altura Joaquín L. Rivera.

diado hasta donde yo he sabido en las audiencias de los Subcomités. Mucha de la captura de atún por la flota pesquera de los Estados Unidos tiene lugar en aguas cercanas a las costas de los países de la América Latina. En efecto, la flota de los Estados Unidos tiene que meterse dentro del límite de las 3 millas de tierra de estos países para obtener la carnada viva que necesitan para la pesca del atún. Anteriormente los países de Latino América estaban dispuestos a dar desde luego las licencias para estas actividades. Las operaciones fueron provechosas y en armonía entre todos los interesados. Los latinoamericanos recolectaban entradas por dichas licencias, proporcionando trabajo y facilidades en tierra. Nuestros pescadores de atún han obtenido carnada en las inmediaciones de la costa capturando el pescado en las aguas más profundas y alejadas de dichas costas. En la actualidad, sin embargo, los gobiernos de estos países han sido requeridos por grupos interesados, en el desarrollo de su economía a fin de que consideren si será conveniente para sus intereses futuros el hacer tales concesiones a los barcos pesqueros americanos. Si resulta imposible para Latino América la venta del atún que sus nacionales capturan debido a una tarifa prohibitiva en los Estados Unidos ello dará motivo a la posibilidad de que no se les permita a los buques americanos el acceso a los lugares donde hay carnada; enfrentándose en ese caso a constantes reclamaciones sobre que violan las aguas territoriales de los países cerca de cuyas costas se hallaren operando.

Quiero hacer hincapié en un último punto relacionado con las complicaciones que pudieran surgir en nuestra política extranjera. Ultimamente las naciones extranjeras han experimentado incertidumbres acerca de la política económica de los Estados Unidos, han estado preguntando con frecuencia creciente si estamos abandonando nuestra buena disposición para tratar sobre la reducción de innecesarias barreras gubernamentales al comercio y al desarrollo del tráfico mundial. Incidentes como el de la aprobación de la Sección 104 del Acta de Defensa de la Producción han sido recibidos como un verdadero impacto.

Este creciente estado de inquietud de parte de otros países, es particularmente desafortunado en los actuales momentos. Al presente las naciones libres del mundo deben desarrollar sus ligas económicas ayudándose unas a otras con su fuerza económica, hasta el límite de lo posible. Uno de los principales trabajos de estos países es tomar el lugar de guías poniendo el ejemplo para que este sentido de cohesión y unidad se vuelva efectivo. Esto nos significa, desde luego que nosotros debemos de legislar en pro de nuestro interés nacional cuando tal interés se

halle directamente en peligro. Sino que ello significa que en cualesquiera acción que se tome, deberán considerarse los intereses de todos los Estados Unidos, como de una sola Entidad. En esta determinación deberá incluirse nuestro interés por mantener aliados fuertes, reduciendo con ello la necesidad de impartirles ayuda en dólares a otros países y evitando el debilitamiento de nuestras ligas políticas y económicas con el resto del mundo libre. Ello significa, en consecuencia, que cualquiera acción restrictiva que tenga que ver con la clase de problemas creados por los impedimentos que puede tener parte de nuestra flota pesquera de atún, tendrá que ser tomada con mucho cuidado, debiendo estar perfectamente justificada por los hechos.

Teniendo esto en mente, el Departamento ha continuado estudiando la situación doméstica, tan cuidadosamente como lo han permitido el tiempo y los datos disponibles. Aun cuando sin duda el Comité tiene acceso a las estadísticas detalladas y a los informes proporcionados por otras agencias o individuos, me permito describir el cuadro doméstico en términos generales y según lo vemos hoy. El promedio de la pesca doméstica de atún se ha casi duplicado en comparación con la de antes de la guerra.

La pesca que se efectuaba en la Costa Oeste ha sido cambiada por la que se hace en aguas más distantes, en Centro y Sudamérica, empleando para ello buques más grandes y mejor equipados que refrigeran su pesca y pueden permanecer lejos de puerto por semanas y aun meses. Los barcos de esta clase son como 200, habiéndose muchos de ellos construido en años recientes, o siendo convertidos en pesqueros algunos que antes fueran buques de guerra. Entre los barcos más chicos que se hallan en este tráfico, muchos son buques que anteriormente se ocupaban de otra clase de pesca, o que aun emplean parte de su tiempo en estas pescas distintas. Este récord en el rápido desarrollo de esta inversión, hace pensar que, cuando menos hasta hace poco tiempo, la pesca del atún, era excepcionalmente provechosa.

En tanto que esta expansión doméstica se estaba verificando, la importación del atún, en todas sus formas: fresco, refrigerado y enlatado, volvió a aumentar en volumen, desde 9.5 millones de libras en 1949 en la clase de enlatado, volvió a aumentar en volumen, desde 9.5 millones de libras en 1949 en la clase de enlatado, hasta 57 millones en 1950, decayendo otra vez hasta 41 millones en 1951. Estas importaciones fueron estimuladas indudablemente como lo fué la producción doméstica, por la fuerte demanda de atún que en gran parte no pudo satisfacerse durante los primeros años de

la postguerra, y debido también a los factores especiales que dejé apuntados en mi exposición. Esta relativa importancia de las importaciones en 1950 fué mayor que en el período de la preguerra; en 1950 las importaciones de todas formas ascendieron a un 27% de la provisión total, comparado con el 16% para el período de los años 30 a 39.

Al presente, hay indicios que la fase aguda de las dificultades de la flota puede considerarse como pasada. Las importaciones extranjeras de todas formas en 1951 no han sido tan altas como en 1950, ni en términos relativos ni en absolutos. Más todavía, hay indicios que las existencias domésticas de atún han bajado algo. Y más o menos en la última semana, algunos de los barcos de la flota han salido otra vez a la mar. Y, sobre todo, el consumo parece que aun se halla fuertemente en un período de crecimiento.

Esto no quiere decir que todos los problemas de la flota y de la industria empacadora se hayan resuelto. No hay manera todavía de predecir con cierto grado de certidumbre a qué intensidad se hallará operando la flota durante el año próximo. Además, la industria empacadora será afectada todavía con el aumento de importaciones de atún enlatado en salmuera, alza cuyo golpe a la industria no está aún claro en todos sus aspectos.

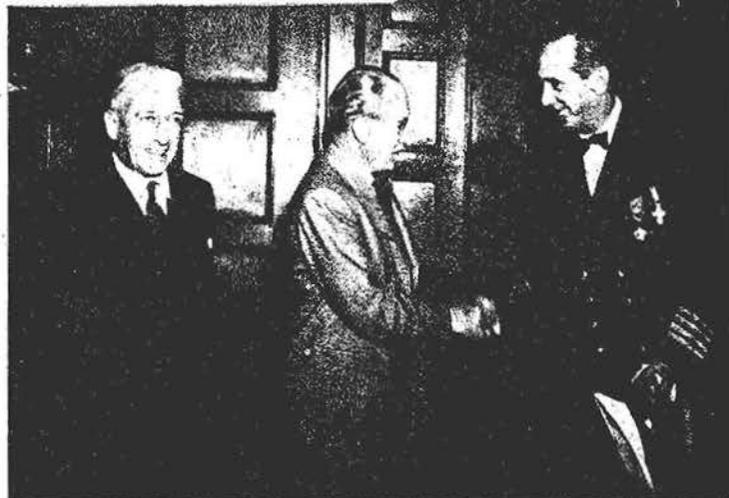
Haciendo toda clase de consideraciones, sin embargo, la situación actual parece necesitar de un remedio menos drástico que el que se juzgaba apropiado en el último estío. Entonces se enfrentaba con el asunto principal de un perjuicio serio, y una aparente emergencia, el Departamento no se sintió en el caso de estar obligado a formular recomendaciones contrarias a la efectividad de un impuesto temporal de 3 centavos la libra sobre atún fresco o refrigerado. Ninguno de los testigos tenía bases científicas; sino que, francamente, se describió como una válvula de escape cuyos resultados eran inciertos. Ahora, por lo tanto, con una mejor comprensión del interés de los Estados Unidos que en total se hallan involucrados, y con una reducción clara de la agudeza del problema, el punto de vista del Departamento, es el de que el impuesto de 3 centavos es inapropiado. En su lugar, el Departamento propone que se reforme la ley permitiendo la entrada libre de una limitada cantidad de atún fresco y refrigerado de producción extranjera, y que el impuesto de 3 centavos se aplique tan sólo a la cantidad excedente de la permitida. El Departamento ha batallado duro para hallar una base en qué fundar la fijación de la cantidad libre de derechos a fin de que estuviera a un nivel equitativo para todos los interesados, incluyendo a la industria

(Pasa a la pág. 30.)

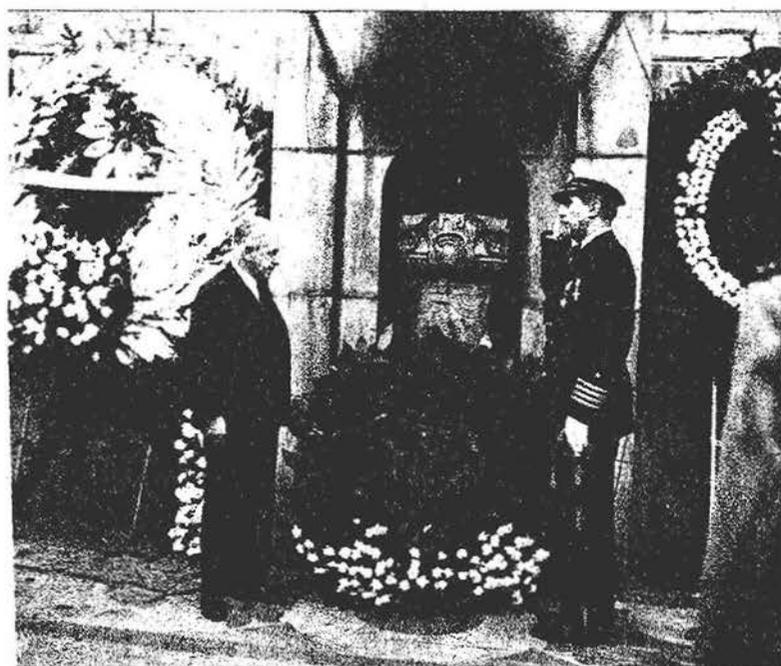
GRAFICAS de la Visita de los MARINOS CHILENOS



El Comandante chileno visita al Srto. de Marina, Lic. López Sánchez.



El Comandante chileno con el Srto. de Relaciones.



Depósito de una ofrenda floral ante los restos de nuestros Héroes.

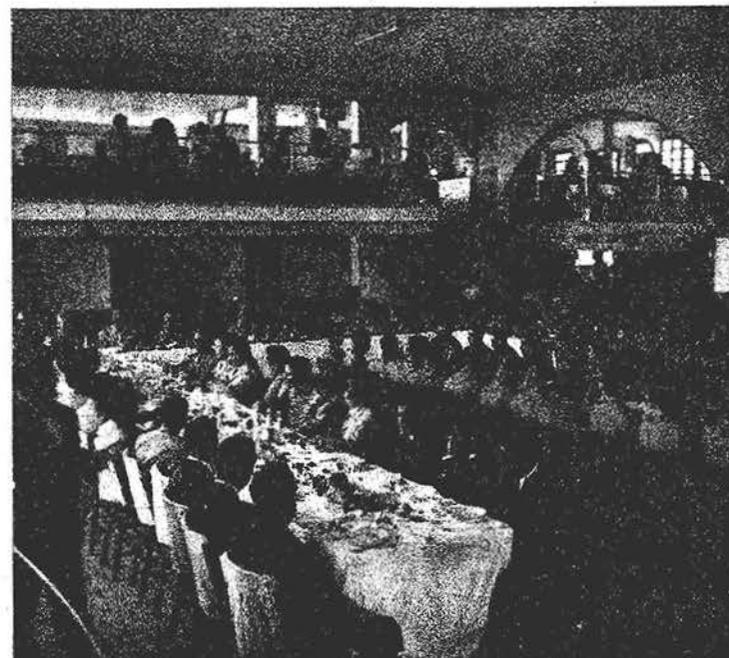


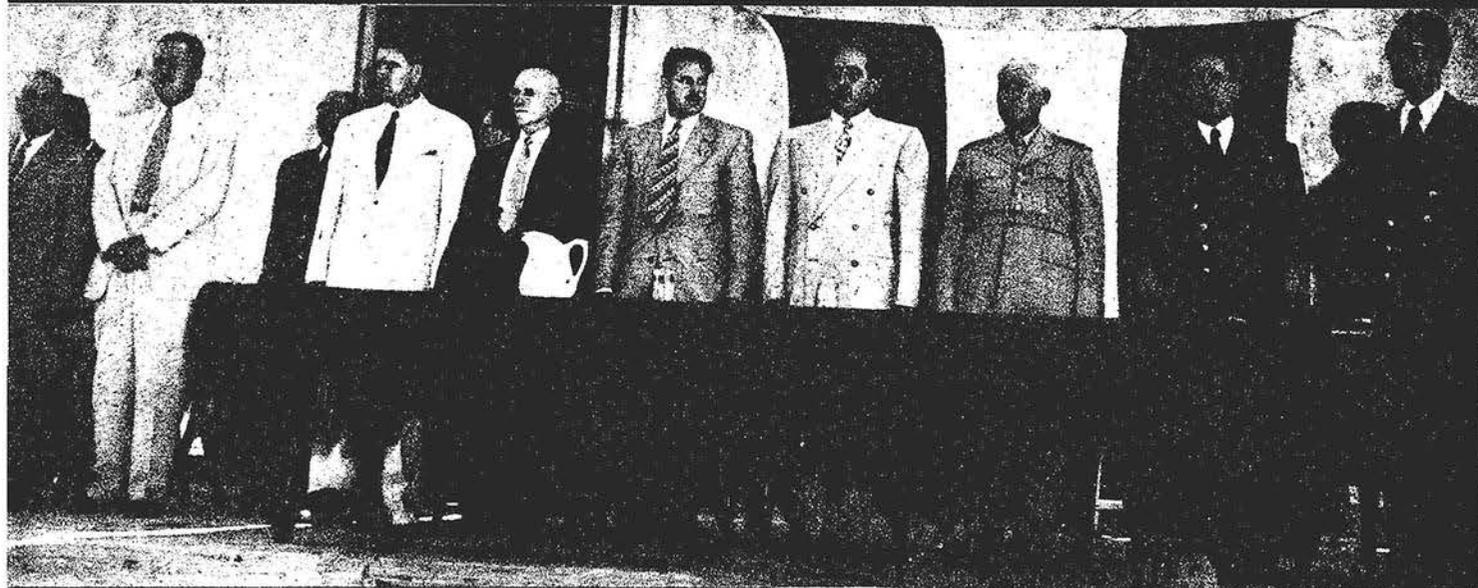
Firmando en el libro de la Columna de la Independencia.

La Presidencia del banquete en Xochimilco.



Aspecto general del banquete en Xochimilco.





CEREMONIA EN VERACRUZ

Con motivo del aniversario del que fuera ilustre jefe de la Armada Nacional, don Pedro Sainz de Baranda, tuvo lugar emotiva ceremonia en el histórico Castillo de San Juan de Ulúa.

Don Pedro Sainz de Baranda, que fuera el jefe naval mexicano que obligó a la guarnición española del Castillo —último baluarte de la dominación hispana en nuestra patria—, fué honrado y su memoria exaltada en esta ceremonia que presidió el señor licenciado Raúl López Sánchez, secretario de Marina, a quien acompañaron en la mesa presidencial los señores: licenciado Marco Antonio Muñoz, gobernador del Estado; ingeniero Alberto J. Pawling, subsecretario del Ramo; general Alejandro Mange, jefe de la Zona Militar; vicealmirante Manuel Zermeno Araico, comandante general de la Armada; contralmirante Gonzalo Montalvo, comandante de la Zona Naval.

El discurso principal estuvo a cargo del Cap. de Navío Gustavo Rueda Medina, quien después de referirse al desconocimiento de las cosas del mar, dijo:

“La Secretaría de Marina se propone enmendar en lo posible estas omisiones históricas y exaltar en toda ocasión la memoria de los que prestaron en el mar eminentes servicios a la Nación. Este acto forma parte de tal propósito. Estamos aquí para honrar la memoria de

un hombre y para afirmar la fe en nuestras tradiciones. El nombre de don Pedro Sainz de Baranda quedará perpetuado en estos muros añosos que sudan salitre y resuman historia. Esta fortaleza que hogaño alberga la alegría creadora del taller, fué, en lo dilatado de su historia, asilo de las penas más sombrías. Fué el infierno de las guarniciones españolas abatidas por la disentería y diezmadadas por la fiebre amarilla. Fué prisión donde toda desdicha y toda tortura hallaban acomodo. Pero capitalmente, fué durante cuatro años humillación y afrenta del México independiente”.

Continuó el orador refiriéndose a la situación de Veracruz, con motivo de los Tratados de Córdoba y después de hacer una reseña biográfica de don Pedro Sainz de Baranda y de narrar su meritoria hazaña, terminó de la siguiente manera:

“Repito que la Secretaría de Marina se propone exaltar la memoria de los que fueron grandes hombres de mar, y poner sus vidas como ejemplos a la pujante juventud que surge; pero se a qué atenerme al declarar que ello no es la totalidad de su propósito. Lo mejor de su acción se enderezará a elevar y dignificar a las generaciones actuales de marinos, en todos los aspectos de su vida profesional y particular, hasta conseguir que esa desilución, que tantas carreras navales ha cortado, sea posibilidad cada vez más remota. Sé que no se va a omitir esfuerzo para reconciliar a los hombres con una carrera elegida con tanto entusiasmo, cuando se sientan todos socios de una empresa justa y sabiamente dirigida. Empresa

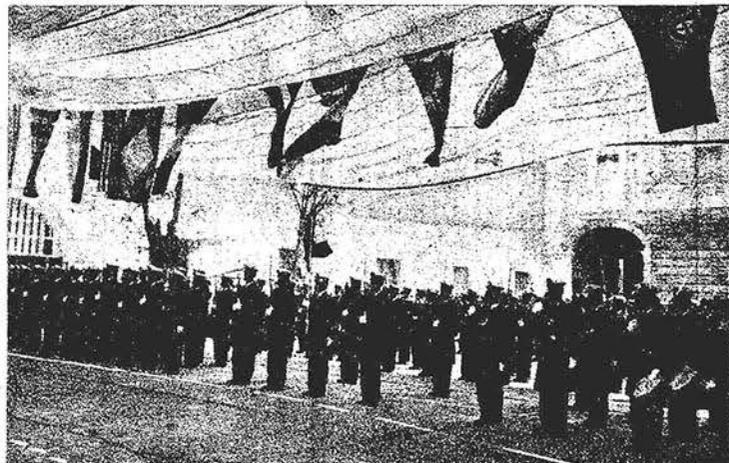
en que todos, de Grumete a Almirante, capitulicemos equitativamente nuestros merecimientos, nuestros años de servicios y nuestros entusiasmos, recogiendo dividendos en serenidad por el deber cumplido y en alegría por el esfuerzo diario.

Sé que empieza para la Marina una etapa de impulso constructivo en la que buena parte de sus problemas van a ser atacados de inmediato. Pero también sé que esa acción vigorosa del mando, está reclamando para su mayor eficacia una entusiasta intervención de todos. Esfuerzo conjunto en que, para tender el músculo y aprontar la idea, no hayan gradaciones de Almirante o Grumete, sino un equipo decidido de mexicanos laborando armoniosamente en la estructuración de un espíritu grande y de una Patria enorme.

Porque es de nuestro propio espíritu de donde derivan para la Institución bienes o males, según la calidad y la altura del vuelo que sepamos imprimirle.

Debemos agradecer al señor Presidente de la República el poner al frente nuestro, a uno de sus colaboradores más acreditados, pero de nosotros dependerá el aportarle nuestra más leal cooperación para que, en el esfuerzo que se propone, no se apoyen sus pies en tembladeras.

Celebremos hoy el natalicio de un gran marino. Ojalá, mañana podamos decir que se celebró también el nacimiento de la Marina moderna y podamos comentar satisfechos: Nació de la liquidación de pecados de antiguas horas; de conjugación de pensamientos altos, abnegación; perseverante esfuerzo, recta intención y hoy marcha a su destino como un Galeón, con rumbo clavado sobre la aurora”.



La Protección de Nuestros Recursos Naturales Aprovechables Mediante la Pesca y las Técnicas Contradictorias

Por ROBERTO ARROYO CARRILLO,

(Investigador Consultor de Pesca.)

En lo tocante a la pesca, como sin duda ocurre también en otras actividades de carácter económico, la técnica es generalmente provechosa, pero en ciertos casos, la aplicación de ciertas técnicas, suele ser de resultados desastrosamente fatales.

Malas técnicas, y hasta buenas técnicas, mal aplicadas, han causado los peores desastres en lo que se refiere a la conveniente y necesaria conservación de nuestros recursos naturales; bosques, tierras laborables, pesca, etc.

Tenemos que reconocer, por lo que a la pesca se refiere, que así como hay una técnica que tiende a facilitar las actividades de la pesca, pero sin llevar más allá de los límites que aconseja una prudente conservación de los recursos naturales que constituyen la riqueza pesquera las explotaciones que pueden permitirse o ser autorizadas; hay, en contradicción de esta técnica, otra, que tiende principalmente a realizar con el menor esfuerzo y al menor costo posible, la máxima explotación, sin la más mínima preocupación por evitar los destrozos y el ago-

tamiento de tan importante riqueza pública.

Tratándose de la explotación, o simplemente del buen uso, de las especies y elementos biológicos cuyo medio normal de vida es el agua, que es lo que se entiende por pesca, según la ley de la materia, una parte muy importante de la técnica de la pesca corresponde a los biólogos.

Una parte; porque ni es la biología la técnica de la pesca, ni ésta, la técnica de la pesca, es función exclusiva de los biólogos, como equivocadamente lo suponen algunas personas.

Bien, correspondiendo a los biólogos una parte muy importante en la técnica de la pesca, tenemos que reconocer que las técnicas en las que para nada se tomen en cuenta las previsiones de los hidrobiólogos, son malas técnicas. Son técnicas que están en contradicción con los buenos procedimientos que es importante emplear siempre en las actividades de la pesca.

Otras ciencias tienen también un pape-

lamente muy importante en la técnica de la pesca, la que utiliza para sí, muchos de los principios de la mecánica, de la hidráulica y de la hidrología.

Como técnica asociada, juega en la pesca un papel muy importante la náutica, pero ésta es ya, una técnica aparte.

Tenemos también las técnicas de las diversas industrias pesqueras, llamadas así porque son, una consecuencia de la pesca, pero que son en realidad cosa distinta de lo que con toda propiedad llamamos la industria de la pesca.

La técnica de la náutica y las técnicas de las industrias pesqueras, son técnicas que ponemos aparte. No figuran, ni tienen por qué figurar dentro de las técnicas contradictorias a las que nos referimos en este artículo.

El empleo de buenas y malas técnicas, que tanto nos interesa distinguir, lo referimos exclusivamente a las que son empleadas para realizar actos de pesca; actividades que sólo tienen lugar al tratar de substraer del medio acuático en que viven, a las especies y elementos biológicos explotables mediante la pesca.

Siendo la misión de todo buen gobierno, velar por la conveniente conservación de los recursos naturales, regulando cuidadosamente la racional explotación de tales recursos, está en su deber autorizar los procedimientos seguidos en la pesca, cuando éstos provienen de una técnica completa y bien aplicada, y condenar y prohibir la mala técnica, aquella que su principal objetivo es realizar con el menor esfuerzo y al menor costo, la máxima explotación de los recursos naturales explotables mediante la pesca.

Antes de seguir adelante, es importante aclarar, que la conservación de los recursos naturales explotables mediante la pesca, no es lo que, también equivocadamente, creen algunas personas, una cesación o reducción excesiva en la explotación, o simple uso, de las especies que se trata de proteger.

En muchísimos casos, el no oportuno aprovechamiento de las especies y elementos biológicos que se explotan mediante la pesca, puede ser contrario a la conveniente conservación de tales especies, tanto más, cuanto que por tratarse en el



Delegación Mexicana y asesores Técnicos a las Conferencias de El Paso, Tex.

caso de la pesca, de recursos naturales renovables, su no oportuna utilización, a nadie beneficiará, ni tampoco provocará una acumulación de riqueza.

A medida que las técnicas empleadas en la pesca, ayunas de las previsiones de los hidrobiólogos se desarrollan y perfeccionan cada vez más y más, el peligro para las especies que se explotan con el empleo de estas técnicas es mayor, y es en la actualidad una de las grandes preocupaciones de los hombres de ciencia en todo el mundo.

Las depredaciones cometidas por pescadores abusivos, sin respeto a ley alguna, están acabando con muchos de los recursos naturales marinos que por derecho natural corresponden a los países que los tienen más cerca de sus manos, países a quienes tendrá que afectar directamente el aniquilamiento de riquezas mercedoras de mejor suerte.

México confronta a este respecto un serio y muy grave problema, al que es necesario que presten su cooperación para una solución justa y satisfactoria todos los conservacionistas del mundo.

Con sede en la ciudad de Bruselas funciona la "Unión Internationale pour la Protection de la Nature" que tiene organizaciones filiales en casi todo el mundo. Filial de la citada unión es la Asociación Mexicana de Protección a la Naturaleza.

Ahora bien, si cada país tiene el deber, por derecho natural, de velar porque la explotación de los recursos pesqueros existentes en las aguas que se extienden frente a sus costas, lo sea en forma que tan importante recurso natural sea conservado convenientemente, México está en su deber para tratar como lo viene haciendo, de tratar de llevar y de imponer los beneficios que en previsión de la conservación de la riqueza pesquera se derivan de sus leyes sobre pesca, más allá de las tres millas medidas a partir de las riberas del mar, porque este deber, que frente a nuestras costas, es de México, es también deber, frente a sus respectivas costas, de los Estados Unidos, de Francia, de Inglaterra y en general de todas las naciones y países con fronteras al mar.

Resulta un tanto inexplicable, que en los tiempos actuales, cuando por razones de defensa común, y para una mejor convivencia, las naciones del presente, han consentido voluntariamente en desprenderse de añejas ideas sostenidas en otras épocas y que impedían una fácil comprensión mutua, necesaria para afrontar conjuntamente problemas cuya resolución satisfactoria interesa a todo el mundo, poco, por no decir nada se ha avanzado en el reconocimiento a que tiene derecho cada país con fronteras al mar, para extender su jurisdicción y regular las explotaciones de la pesca en las aguas que se extienden frente a sus costas,

REVISTA GENERAL DE MARINA

hasta donde más lo permitan sus elementos para la vigilancia de la pesca, sin otra limitación, que las de no inferir los derechos de la nación situada en la costa opuesta, cuando se trata de países bastante próximos unos a otros.

De otra suerte, ¿cómo puede un país proteger los recursos naturales marinos, a los que por derecho natural tiene la primacía y que están bajo su más inmediata custodia, cuando pescadores venidos de otros países, se niegan y resisten a respetar y obedecer las leyes del país que tienen a la vista; país al que, por otra parte, no tienen escrúpulo en acudir para protegerse a sí mismos, cuando por diferentes motivos buscan abrigo o refugio en sus costas?

Es bien sabido, que la fauna y la flora de mar, tiene muy estrecha y muy íntima relación con la fauna y flora continental, hasta el grado de que, en muchos casos, la vida marina y la vida sobre las superficies emergidas, no es otra cosa, que un continuo intercambio de elementos vitales entre una y otra.

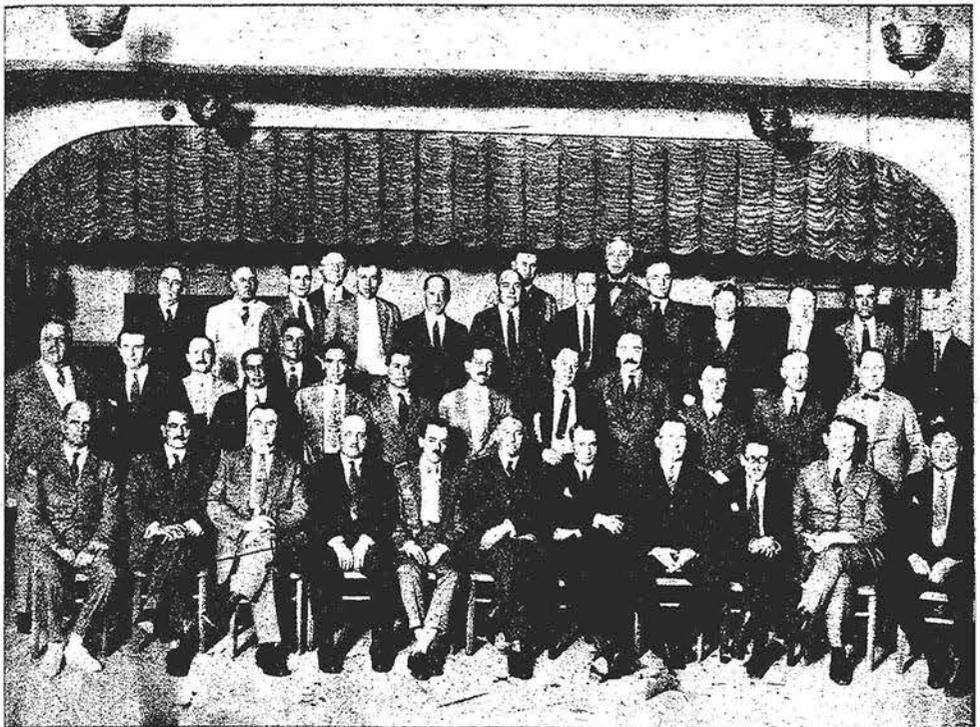
Si partiendo de una playa, avanzamos mar adentro hasta encontrar a grandes distancias de la costa gigantescas especies de animales y de vegetales, podemos observar, cómo unos van viviendo a expensas de otros, de tal suerte, que si fuera posible, suprimir todos los elementos vitales de que se dispone en las aguas del mar más próximas a la costa, no subsistirían las especies que siguen a éstas a medida que avanzamos mar adentro alejándonos de las playas.

Siendo así, lógicamente debemos acep-

tar, que nadie tiene mayor derecho sobre los recursos naturales existentes frente a las costas de un país, que los habitantes o pobladores del mismo, y a nadie podrá interesar más la racional conservación de tales recursos, que a dichos habitantes o pobladores.

Argumentos más o menos semejantes, fueron ampliamente expuestos durante las conferencias internacionales que se celebraron en la ciudad de El Paso, Tex., entre el 15 y el 25 de mayo del año de 1925, a las que concurrieron delegados con la representación de nuestro gobierno y con la representación del gobierno de los Estados Unidos, con el fin de proyectar un tratado entre uno y otro gobierno para abatir los contrabandos, el tráfico de drogas y las depredaciones cometidas por pescadores de diferentes nacionalidades procedentes de puertos americanos, que entonces asolaban las pesquerías de aún y de otras especies, que se extienden frente a las costas de la Península de la Baja California.

Acometidos los problemas de la pesca que interesaba resolver satisfactoriamente tanto a México como a los Estados Unidos, teniéndose como objetivo principal, la urgencia de tomar medidas tendientes a la conservación de tan importantes recursos naturales marinos, fácilmente se llegó a un magnífico entendimiento entre los representantes de uno y otro gobierno en el sentido de aceptar y reconocer que tanto México, como los Estados Unidos, estaban en su pleno derecho para extender uno y otro su jurisdicción territorial para el necesario control de la



Asistentes a las Conferencias Internacionales en El Paso, Tex., en mayo de 1925, para la protección de nuestros recursos marinos. Presidió la Delegación Mexicana, el Lic. Primo Villa Michel.

explotación de la pesca, hasta la distancia que a partir de sus respectivas costas, cada uno de dichos países estimara necesaria para proteger debidamente los recursos naturales pesqueros existentes frente a sus respectivas costas.

La Delegación Mexicana, que con tanto éxito llevó a una solución satisfactoria uno de los problemas de carácter internacional que más preocuparon a uno y otro gobierno en aquel entonces, estuvo presidida por el licenciado Primo Villa Michel, en el año 1925 subsecretario de Gobernación, y actualmente embajador de México en la República de Guatemala, completando nuestra Delegación: el licenciado Jenaro Fernández Mac Grégor, con la representación de la Secretaría de Relaciones Exteriores; el señor ingeniero don Octavio Dubois, subsecretario de Hacienda y Crédito Público, y el señor licenciado Narciso Bassols, con la representación del entonces Departamento Autónomo de Salubridad.

Yo asistí a dichas Conferencias Internacionales en mi calidad de jefe del Departamento de Pesquerías de la Secretaría de Agricultura y Fomento, para fungir en dichas Conferencias como Consultor de Pesca.

La Delegación Americana estuvo presidida por el general Lincoln C. Andrews, subsecretario del Tesoro en el gobierno de los Estados Unidos, un leal y sincero buen conservacionista, que acogió con profunda simpatía los razonamientos y ar-

gumentos expuestos por la Delegación Mexicana.

En los primeros meses del año de 1926, se firmó y puso en vigencia, un Tratado sobre contrabandos, narcóticos y pesca, formulado sobre los puntos acordados en las Conferencias Internacionales de El Paso, Tex.

Desafortunadamente, por involucrar el Tratado asuntos distintos a la pesca, que un año después dejaron de tener interés para el gobierno de los Estados Unidos, el Tratado a que nos venimos refiriendo fué denunciado por parte de los Estados Unidos y dejó de tener vigencia.

De todos modos, existe un precedente de que tanto México, como los Estados Unidos, estuvieron conformes en reconocerse recíprocamente el derecho natural que uno y otro país tienen para llevar los efectos benéficos de sus respectivas legislaciones en materia de pesca, a las aguas marítimas que se extienden frente a sus respectivas costas, bastante más allá de la distancia de tres millas medidas a partir de la costa.

Este gobierno de México, ya antes había sido reconocido por el gobierno de los Estados Unidos, según el Tratado de Guadalupe firmado el 2 de febrero de 1848, y según el tratado de 30 de diciembre de 1853, por los que quedaron fijados los límites entre México y los Estados Unidos, a partir sobre las aguas del Golfo de México, tres leguas fuera de tierra frente a la desembocadura del río Grande, llamado por otro nombre río Bravo del Norte.

Tres leguas equivalen a 16,668 metros o sean poco más de 16 kilómetros y medio.

También han reconocido a México su derecho a extender su jurisdicción más allá de tres millas, a partir de la costa y conforme a tratados signados por uno y otro gobierno: Guatemala, en 27 de septiembre de 1882; Ecuador en 10 de julio de 1888, y la República Dominicana en 29 de marzo de 1890.

Si tal reconocimiento de derechos lo tuvo México, cuando todavía no existía la política de Buena Vecindad, y se estaba aún muy lejos de llegar por todas las repúblicas del Continente Americano a ese elevado espíritu de mutua comprensión, como el que actualmente existe y se afirma cada vez más, no parece posible creer que algunos capitanes de barcos pesqueros procedentes de puertos americanos, donde las autoridades estatales, por sí y ante sí, con todo derecho han extendido sus jurisdicciones sobre las aguas del mar veinte y más millas, a partir de la costa, se empeñen en no querer reconocer el derecho que asiste a México para extender su jurisdicción territorial más allá de tres millas a partir de sus costas.

Desafortunadamente, ello obedece al empeño de técnicas en la pesca, que están en abierta contradicción con las técnicas que autorizan nuestras leyes; técnicas estas últimas en las que, por tener aplicación las previsiones de los hidrobiólogos, son una garantía en la necesaria y conveniente conservación de los recursos naturales existentes en el mar.

EL IMPUESTO...

(Viene de la pág. 25.)

doméstica. Pesando todas las circunstancias, estamos inclinados a creer que una cantidad menor de 25 millones de libras de atún fresco y refrigerado, sería irrazonablemente baja.

Este número de 25 millones de libras, que equivale a 11 millones de libras de atún enlatado, representará mucho menos que las importaciones de fresco y congelado que entraron en 1950 y 1951; en estos dos años las cantidades correspondientes a los 11 millones de libras fueron de 20 y 28 millones de libras respectivamente. Estas cantidades representan más o menos el 6% del consumo estimado, en los Estados Unidos en 1952. Estas cantidades tienen cierta justificación histórica ya que es la misma pro-

porcion que prevalecía entre las importaciones de fresco y congelado, y el consumo total durante los períodos de 1931 a 1939 y 1946 a 1951. Hemos también tomado en cuenta el asunto de administración de las cuotas que se proponen. Parece que sería deseable que la ley permitiera el reparto de estas cuotas por países o grupos de países. También sería de desear que la cuarta parte de la cuota estuviera disponible en el primer cuarto del año, la mitad en los primeros 6 meses y 3 cuartas partes dentro de los primeros 9 meses.

Por supuesto que no hay certeza en los resultados que esta proposición pudiera producir. En consecuencia, tenemos la creencia todavía, de que cualesquiera legislación al respecto, deben tener el carácter de temporal, acompañándole de un estudio básico, según lo previsto en la

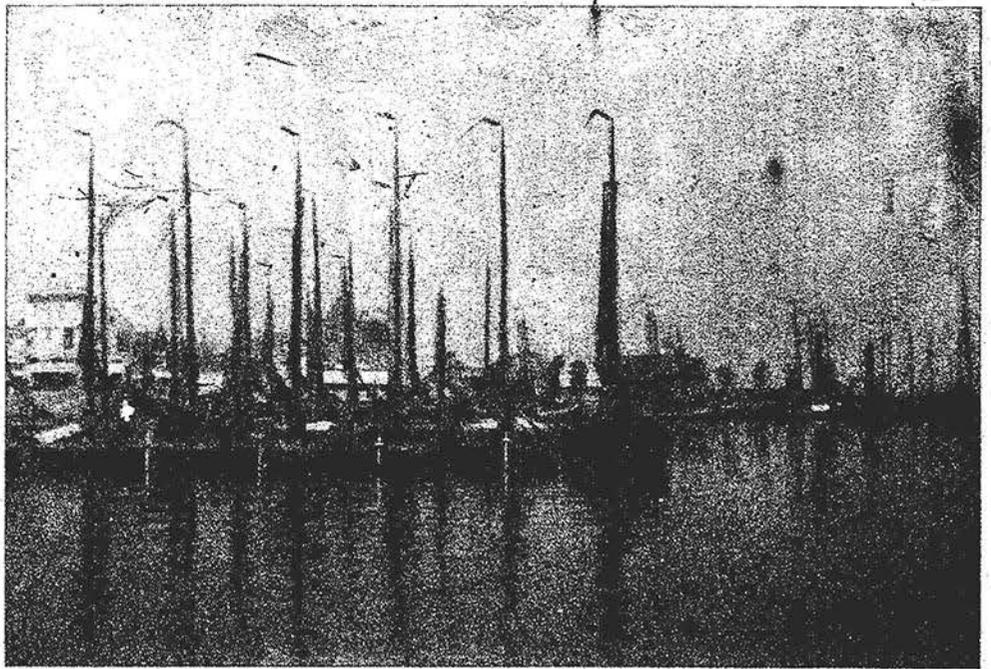
H. R. 5693. También tomamos en cuenta el hecho de que la Comisión de Tarifas está haciendo investigaciones constantes sobre el estado de las importaciones con referencia al atún enlatado en salmuera y al bonito enlatado en aceite, y también en salmuera, bajo la cláusula de escape que aparece en el acta del convenio comercial. Si la Comisión de Tarifas encuentra que se está causando un daño serio, o que tal daño puede ocurrir, sin duda que recomendará una acción apropiada para remediarlo, antes de mucho tiempo; si se toma dicha acción afectará desde luego a la posición de competencia entre el atún fresco y el congelado. Resumiendo, el problema se encuentra aún en estado de moldearse haciendo que la acción temporal de que hemos hablado, se acompañe de un mayor estudio, cosa que parece estar indicada claramente.

¡ARENQUE FRESCO!

Por NICOLAS VAN VLEIT

Alrededor de cien barcos de pescadores holandeses se hallan en estos momentos a unos 600 u 800 kilómetros de sus puertos, en llamada "Minor Sheal", a la altura de la costa escocesa, ocupados en la pesca del arenque. Transcurrida la primera semana de junio se harán a la mar, para el mismo fin, otro centenar de barcos, pero el arenque del primer grupo, actualmente ya en plena faena, va a ser transportado a los puertos holandeses mediante los barcos más rápidos, que salen disparados rumbo al sur con su rica y fresca carga, dispuestos siempre a dejar atrás a los competidores. De todos modos en esta carrera de velocidad no participan más que unas cuantas naves; los barcos pesqueros que salen a la mar en equipos de ocho, entregan su primera pesca a su unidad más veloz, la cual se apresura a llevarla a Holanda. El primero de estos barcos llegará ya esta misma semana y es muy probable que el próximo domingo se pueda comer arenque fresco, al menos aquellos a quienes el bolsillo se los permita, ya que las primicias de esta pesca son bastante subidas de precio.

Este primer arenque de la nueva temporada pesquera es el más sabroso: deliciosamente tierno, ligeramente salado; para el aficionado a ello, como lo es el holandés, un bocado exquisito. Este arenque se come crudo, y la típica manera holandesa de hacerlo es junto a una ca-



Arenqueros holandeses.

rretilla o puesto callejero de venta de pescado. Se trata de todo un ritual, que tal vez resulte un tanto peregrino para un extranjero, pero que a ningún holandés le llama la atención por lo muy familiarizado que está con tal escena. En efecto, ningún holandés se quedará mirando a

otro, mientras éste hace lo siguiente: coge el arenque por la cola, lo levanta al aire, deja caer la cabeza sobre la nuca, hace descender el pescado hasta su boca, y empieza así a comérselo hasta que no queda de él más que la cola; arroja ésta a un cesto y relamiéndose de gusto, se limpia las manos en un paño destinado al efecto.

Como ya he insinuado anteriormente, el primer arenque es bastante caro; su precio es varias veces más elevado que el del que se ofrecerá a la venta dentro de un par de semanas; diez centavos de florín o algo así valdrá este último, es decir, la cantidad que se paga en Holanda para adquirir medio litro de leche. Las primicias se cotizan, naturalmente, mucho más alto, pero la mayor parte de las mismas se consumen sobre la marcha en la propia Holanda. Para ello se salazona ligeramente el arenque a bordo de los barcos pesqueros. Este pescado es demasiado joven todavía para exportarlo. Más tarde, cuando el arenque está ya algo más crecido, se transporta más allá de las fronteras de este país, llegándose a dar salida de esta manera a un 65% de la producción total. El año pasado la pesca de arenque proporcionó un ingreso de 25 millones de florines.

La pesca se prolongó hasta poco antes de Navidad. A partir de tales fechas el invierno en el mar se hace demasiado inclemente y se suspenden las actividades



La flota arenquera de Scheveningen.



Vista de un típico puerto pesquero holandés.

pesqueras propiamente dichas. Pero no por ello descansan los pescadores. La próxima temporada, que se inicia todos los años por los alrededores de Pentecostés, exige un período de enérgicos preparativos. Así es que en los puertos pesqueros, aun en los cinco primeros meses del año e incluso hallándose los barcos-vapor, esencia y hasta vela, amarrados al muelle, se observa siempre una gran actividad. Tanto los motores y las velas como los cascos de las naves han de ser sometidos a una inspección rigurosa. Pero lo

que es objeto de una atención especial es, naturalmente, el arsenal de redes, compuesto de más de cien de ellas, con una longitud total de 2,400 metros, que los pescadores se llevan para la efectucción de sus faenas. Las redes deben introducirse en el agua en sentido vertical —el arenque nada entonces literalmente en las mallas, enganchado a las mismas por sus branquias— y para mantener las redes en dicha posición a lo largo del extremo longitudinal inferior de las mismas corre un cable de considerables pro-

porciones, que también ha de ser sometido previamente a un minucioso reconocimiento. Se han de reparar, además, los cestos —los hay con dos y con tres asas—, examinar los barriles, ver si siguen en condiciones los faros que aseguran la iluminación durante las noches y limpiar, hasta que quedan como patenas, las perolas y sartenes de la cocina de a bordo. Al aproximarse Pentecostés debe estar todo esto listo, y si en tales días se va a los puertos pesqueros se encuentra uno en una atmósfera impregnada del olor de cuerdas, alquitrán y pintura, los barcos, festivamente empavesados, dispuestos ya a hacerse a la mar. En sus oficinas, los fletadores hacen conjeturas sobre las posibilidades de la temporada y en las ciudades y aldeas de Holanda los vendedores de arenque sacan brillo a sus carromatos; transcurridos unos días, cuando el nuevo arenque ha empezado a llegar, es a ellos a quienes les toca la vez, y se lanzan con la rica mercancía por esas calles de Dios, flameando en la cima de sus armatostes las alegres banderitas rojo-bianco-azules, que proclaman: "¡Hay arenque nuevo!"

Así es que, amigos lectores, si tienen ustedes el plan de venir alguna vez a Holanda, reuerden bien esto: coger el arenque por la cola, levantarlo, dejar caer la cabeza sobre la nuca, hacer descender el pescado hasta la boca y... ¡buen provecho!

CONGELADORA RODRIGUEZ,

S. A. de C. V.

PACKARD, BAJA CFA. MEXICO

MEXICALI, B. CFA. MEXICO
 APARTADO POSTAL 558
 CALEXICO, CALIF. U. S. A.
 P. O. BOX 23

PLANTAS Y OFICINAS:
 PACKARD
 TELEFONO 335

CONSEJO DE ADMINISTRACION:

PRESIDENTE - TESORERO
 NICOLAS RODRIGUEZ M.

VICE - PRESIDENTE
 JOSE MA. RODRIGUEZ LUJAN

SECRETARIO
 Lic. RAFAEL SOTO GIL

COMISARIO
 LEOPOLDO LOMELI, C. P.

EL ARMA AEREA DE LA FLOTA BRITANICA

Para estimular la afluencia de jóvenes al servicio de los nuevos aviones de reacción de la Flota Británica, el Almirantazgo de Londres ha invitado a los hombres de los otros servicios aéreos de la nación a servir como voluntarios durante cuatro años en la aviación de la Flota.

Los aviadores de la Marina de Guerra son extraídos actualmente de dos fuentes principales: oficiales del servicio permanente de la rama administrativa que desean especializarse en aviación, y candidatos entre los 17 y 24 años, que son aceptados para servicios de ocho años en la lista activa y de siete en la reserva.

Hay otro esquema encaminado a for-

Por A. CECIL HAMPSHIRE

mar reservas de pilotos y observadores, calificados para actuar en las escuadras de primera línea en caso de emergencia, con aplicación a los reclutas del servicio obligatorio; pero esto tiene la desventaja de que apenas se encuentra el joven piloto capacitado para volar, queda relevado del servicio.

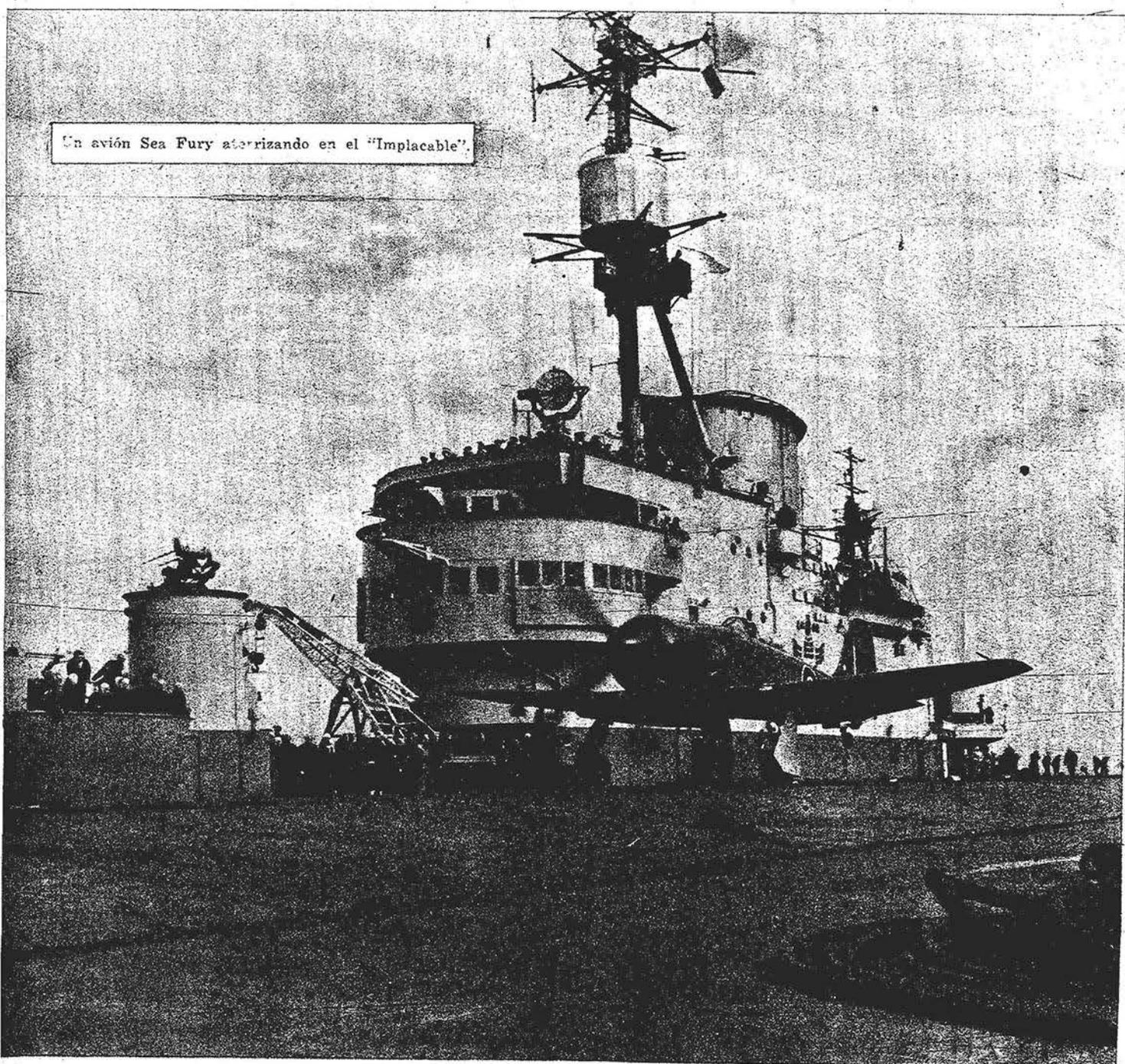
ESTIMULOS PARA LOS RECLUTAS DEL SERVICIO OBLIGATORIO

Por virtud del nuevo acuerdo, los aviadores del servicio obligatorio pueden alis-

tarse durante cuatro años para volar con la Flota. Se les ofrece, además, mejor paga que la habitual en el servicio obligatorio, y una gratificación, libre de impuestos, de 525 libras, al terminar el período de cuatro años. Los aviadores del servicio de ocho años, que pueden aspirar a una gratificación de 1,500 libras al final de ese período, libre de impuestos, así como los aviadores del servicio de cuatro años tienen la oportunidad de pedir el reenganche para el servicio permanente.

Actualmente el arma aérea se ha convertido en una parte integral de la Real Flota, como el Servicio Submarino. "La

Un avión Sea Fury aterrizando en el "Implacable".



flota moderna —declaró recientemente el Primer Lord del Mar de la Gran Bretaña— se agrupa en torno del portaviones, del mismo modo que las flotas del pasado se agrupaban en torno del acorazado. Por otra parte, en la función vital de proteger el comercio y los aprovisionamientos de la Gran Bretaña, la aviación naval tiene un papel muy importante que desempeñar”.

En breve entrarán al servicio de la Real Flota los nuevos cazas rápidos, el Attacker y el Sea Hawk, así como el portaviones Eagle, que es el más grande y el más avanzado de su clase. “Si Nelson resucitara hoy —ha declarado el delegado del Almirantazgo en el ramo aéreo del Estado Mayor de la Flota— se enrolaría en el Arma Aérea de la Real Flota”.

Al mando del Tercer Escuadrón de Portaviones se encuentra el vicealmirante Gaspar John. Este oficial que cuenta 47 años de servicio ha estado volando desde los 22 años en los portaviones y en la Real Fuerza Aérea. El almirante John ha dirigido previamente dos portaviones y una estación naval.

ALMIRANTES VOLADORES

El jefe naval, representante del Almi-

rantazgo en el Ministerio de Aprovisionamientos es el contralmirante Abel Smith, calificado anteriormente como piloto. Durante la segunda guerra mundial tuvo a su cargo la Escuela de Cazas del Arma Aérea de la Flota, y más tarde un portaviones de escolta.

En la dirección del entrenamiento de vuelos de la Real Flota se encuentra el contralmirante W. T. Couchman, calificado piloto y observador. Después de prestar servicios en destructores en los comienzos de la segunda guerra mundial, ingresó en una sección de submarinos del Almirantazgo. En 1946 dirigió un portaviones, y más tarde se hizo director de la Organización Aérea y Entrenamiento Naval.

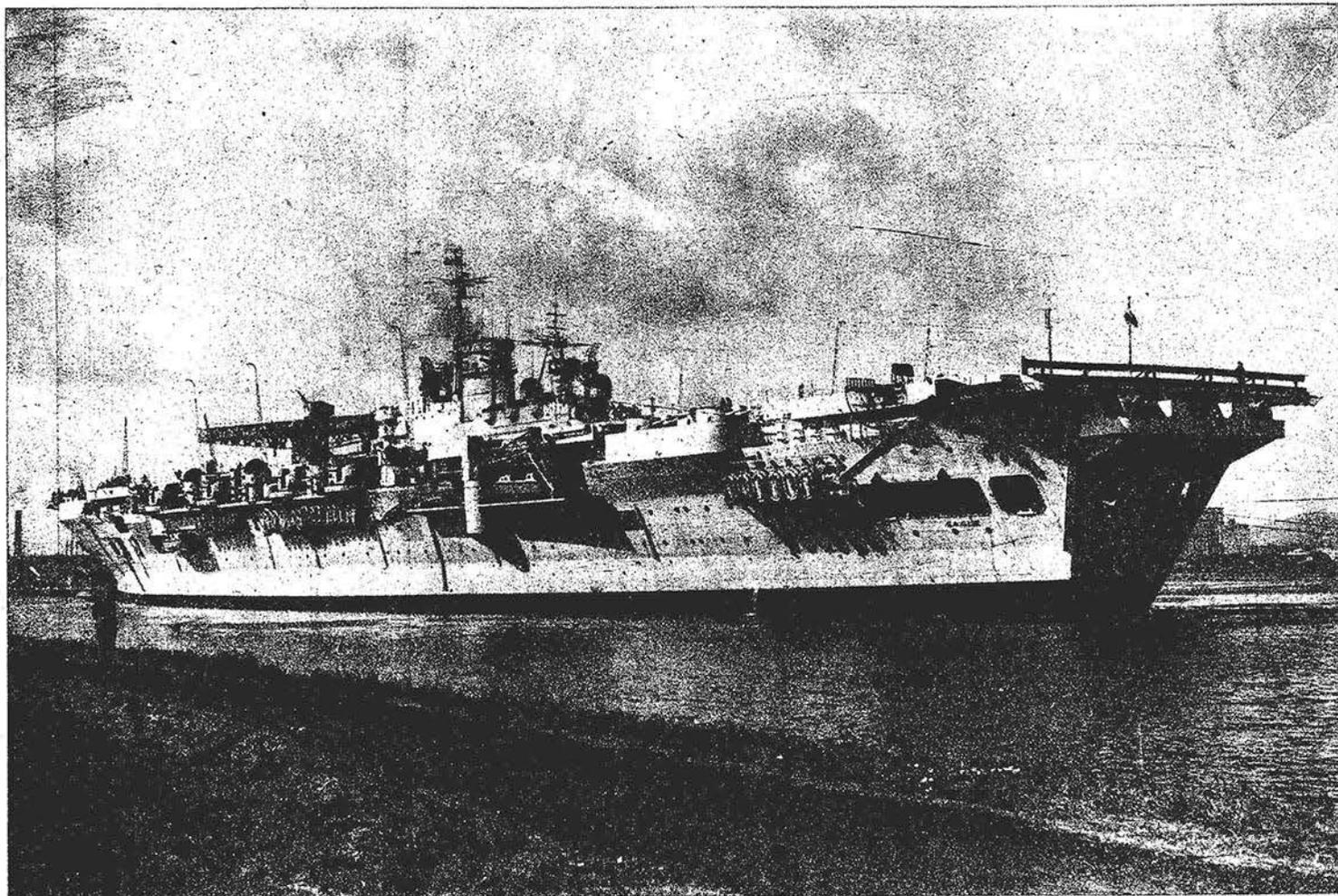
Al mando del portaviones Ocean, añadido recientemente a la Flota del Mediterráneo, se encuentra el capitán C. L. G. Evans, primer piloto naval de operaciones de la segunda guerra mundial que va a dirigir un portaviones. Cuando era teniente, el capitán Evans dirigió el vuelo que derribó el primer avión enemigo en la última guerra. Con 16 aviones enemigos en su haber, el Capitán Evans ganó la Orden de Servicios Distinguidos y la Cruz de Servicios Distinguidos, y fué mencionado tres veces en partes oficiales. Al mando del crucero Mauritius,

que está operando actualmente en el Golfo Persa, se encuentra otro piloto, el capitán E. O. F. Prico.

FACILIDADES DE PROMOCION

Designado como quinto Lord del Mar y jefe Delegado del Estado Mayor Naval en el Arma Aérea, pasa por primera vez al Consejo del Almirantazgo un aviador en la persona del Contralmirante E. W. Anstice, que se calificó como piloto del Arma Aérea de la Flota hacia 1920. El contralmirante Anstice ha mandado cruceros y portaviones. Al comenzar la segunda guerra mundial era subdirector de la División Aérea Naval del Almirantazgo. Después de actuar algún tiempo como Comodoro del entrenamiento de vuelos, fué designado Cuarto Miembro Naval del Consejo Naval de la Comunidad Australiana. Al ascender a contralmirante dirigió la Escuadra de entrenamiento de la Real Flota, y durante las maniobras navales de la Unión Occidental en 1949 mandó el acorazado Anson.

Como otros oficiales de la Real Flota, que se especializan en artillería, navegación, señales o submarinos, el oficial del Arma Aérea tiene hoy, como se ve, grandes facilidades de promoción a los más altos rangos.



El “Eagle”, uno de los últimos portaaviones británicos.

Nuevos Funcionarios en Marina



Ing. Eliezer Espinosa, Director General de Cuenta y Administración.



Lic. Alejandro Flores Thiri6n, Director General de Pesca.



Contralmirante D. E. M. Luis M. Bravo Carrera, Oficial Mayor.



Ing. Jes6s S6nchez Hern6ndez, Director General de Obras Mar6timas.



Sr. Enrique G6mez Berrioz6bal, Jefe de Compras.



Lic. Jes6s Reyes Ruiz, Secretario Particular del Sr. Ministro de Marina.

Generalidades Sobre las Turbinas de Vapor y Clasificación de las Mismas

Por el Alférez de Navío
Magin La Grave Fry (Marina Venezolana)

CONCEPTO GENERAL DE TURBINAS

Dase el nombre de turbina a todo mecanismo en el cual se aprovecha la variación gradual de la cantidad de movimiento de un fluido cualquiera, para obtener la rotación de un eje.

Al decir fluido, se entienden los siguientes más usados para este objeto y son:

1.—El aire, es decir, el viento o corriente de aire. La turbina que en este caso resulta, recibe el nombre de molino de viento.

2.—El agua, o sea, la corriente hidráulica de los ríos, torrentes, las de las mareas en los pasos estrechos, etc.; en este caso las turbinas reciben la denominación de turbinas hidráulicas.

3.—El vapor de agua en movimiento bien por efecto de fuerza viva propia o por pasar de una zona de mayor presión a otra de menor; los aparatos rotatorios que en este caso resultan, reciben el nombre de turbinas de vapor y son precisamente las que vamos de manera breve y general a considerar en las presentes notas.

Existen otros tipos de turbinas, tales como las de aire comprimido y la turbina de combustión interna, que serán, seguramente quienes reemplacen de manera total, por su eficiencia, bajo costo de operación y magníficas perspectivas de instalación a las otras enumeradas.

TURBINAS DE VAPOR. VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LAS MISMAS

La turbina de vapor es una máquina térmica que como la máquina alternativa de vapor utilizados en las corbetas y remolcadores de nuestra Armada, tienen por objeto transformar en energía mecánica la que en virtud de su fuerza expansiva posee el vapor de agua. Pero esta transformación de energía se verifica aquí de modo mucho más sencillo que en la máquina alternativa, ya que en la turbina obra directamente el vapor sobre una parte del órgano rotatorio, que son las paletas móviles, no existiendo por ello necesidad de fuerzas transmisoras y transformadoras del movimiento (barra del émbolo o vástago motor, barra de co-

nexión o biela y cigüeñal), como ocurre en la máquina alternativa.

Desde este punto de vista la turbina representa un gran progreso respecto a la conocida máquina alternativa, por anularse en la primera las pérdidas de energía mecánica que, por inercia de las referidas piezas, se producen en la segunda.

Sin embargo, las turbinas presentan el notable inconveniente de que para que el rendimiento sea aceptable precisan girar a enormes velocidades a causa del fenómeno de la cavitación del cual doy, como complemento del presente trabajo, explicación; ni tampoco los rotores de los dinamos ni de las bombas centrífugas pueden girar a tan considerables velocidades como lo hacen los rotores de las turbinas (por ejemplo el rotor del tubo dinamo o turbo generador instalados en varias de nuestras unidades giran a 3,200 R. P. M. velocidad rotativa pues grande en contraste o comparación con las de otras bombas de nuestras plantas de máquinas; se hace necesario efectuar el acoplamiento entre el rotor de la turbina y la hélice o máquina que mueve ésta mediante una reducción de engranajes, circunstancias que representa una pérdida de rendimiento por una parte y el contratiempo que da largas la introducción de un aparato más, cuyo engrase debe efectuarse además con cuidadosa precisión.

Este inconveniente es, sin embargo, superado en mucho por las ventajas antes citadas resultando en definitiva que el rendimiento de la turbina es siempre mayor que el de las máquinas alternativas cuando se trata de velocidades medias y mayores y sólo tiene desventaja para las pequeñas velocidades.

Además, el trabajo para el personal y la limpieza del buque es mucho mayor en el caso de las turbinas que en el de las máquinas alternativas.

Esto hace que en los buques importantes la turbina de vapor haya reducido plenamente a la máquina alternativa de igual clase. Y ya comenzamos a experimentar la atención de la técnica en el desarrollo y utilización de estas turbinas en muchos buques que monten calderas de vapor; aun en los pesqueros y en los de marcha lenta el movimiento de los dinamos y el de las bombas centrífugas, ventiladores, etc., está siempre realizado por una tur-

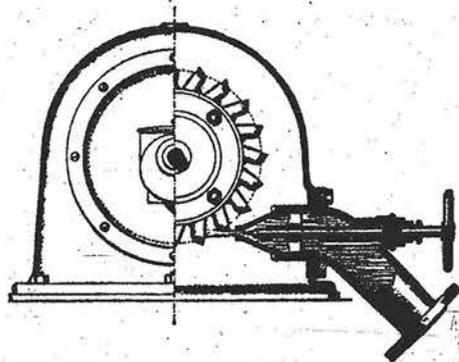
PARTES PRINCIPALES QUE CONSTITUYEN LAS TURBINAS DE VAPOR

En esencia, la turbina está construída simplemente por la reunión de una o de varias ruedas o discos montados sobre el eje que se trata de mover, ruedas o discos que llevan afirmadas a su periferia un elevado número de pequeñas paletas metálicas, perfectamente espaciadas y convenientemente afirmadas; sobre estas paletas actúa el vapor, el cual es convenientemente dirigido con el auxilio de ruedas de paletas fijas que van intercaladas entre las móviles.

En otros casos son unos conductos convenientemente orientados, denominados "toberas" los que guían y expansionan el vapor para que su actuación sobre las paletas móviles se verifique no sólo en la dirección conveniente, sino poseyendo además la velocidad necesaria.

Por efecto de esta actuación del vapor las paletas móviles cede aquel a estas partes de la fuerza viva que posee, si se trata de turbinas de acción o parte de su presión si son turbinas de reacción o de ambas cosas a la vez si las turbinas son mixtas, es decir de acción y reacción a la par y como consecuencia de ello resulta que el conjunto donde van montadas las paletas móviles (rotor de las turbinas) adquiere un movimiento de rotación rapidísimo, movimiento del cual participa también el eje en que dicho rotor va montado.

Este movimiento del eje es utilizado para transmitírsele al aparato que la turbina mueve, que puede ser la hélice de un buque el inducido de un dinamo, el rotor de una bomba cualquiera, etc., la



Esta es una Rueda Pelton, a inyección hidráulica, de utilización mundial.

transmisión de este movimiento puede efectuarse directamente de eje a eje mediante el acoplo directo de ambas, pero lo más frecuente es que la transmisión se verifique con el auxilio de transmisiones de engranajes que permitan reducir convenientemente la velocidad de rotación.

Las turbinas de vapor están construidas de las dos partes principales siguientes:

1.—Estator: Dase el nombre a la parte fija de la turbina, la cual está constituida por la envuelta o capa que cierra en su interior a la parte móvil.

En la superficie interior de esta envuelta o capa van afirmadas adecuadamente las coronas de paletas fijas y las toberas que sirven para guiar convenientemente el vapor. Y para darle en cada zona la expansión y dirección adecuada.

2.—Rotor: Con este nombre se designa al órgano rotatorio de la turbina, el cual está constituido por una serie de coronas de paletas que van montadas directamente sobre discos afirmados al eje o sobre tambor cilíndrico que va montado convenientemente sobre el eje; estas coronas de paletas móviles son las que, de una u otra forma, reciben el impulso director del vapor.

ORGANOS PRINCIPALES Y ACCESORIOS DE LAS TURBINAS DE VAPOR

Para que el funcionamiento de las turbinas, sea posible, requieren el concurso de los órganos siguientes, y los cuales los clasificamos en principales o accesorios, según que sean necesarios en determinado tipo de turbinas.

Los órganos principales y accesorios en referencia son:

a).—Elementos de apoyo.—Están constituidos por las chumaceras, situadas generalmente en las cabezas o extremidades del estator, sobre las cuales se apoya el rotor, sin que por ello se impida su libre giro.

Estas chumaceras van convenientemente lubricadas, con cuyo objeto la instalación va dotada de un circuito de lubricación forzada cupo seguro y buen funcionamiento es de importancia vital para las turbinas, dada la elevada velocidad de rotación de los rotores de la misma.

b).—Elemento de equilibrio longitudinal.—Este elemento constituido por el llamado "pistón de equilibrio", el cual es de necesidad forzosa en las turbinas de reacción, pero del que se prescinde generalmente en las turbinas de acción, es auxiliado en todas las turbinas, sean de la clase que sean, por una chumacera de equilibrio, que no es otra cosa más que una chumacera de empuje cuyo objeto es el de impedir que el rotor pueda trasladarse longitudinalmente cantidades apreciables, como consecuencia de las accio-

nes que el vapor ejerza sobre el rotor a su paso por entre los diferentes anillos de paletas fijas y móviles.

No hay que confundir esta chumacera de equilibrio con la chumacera de empuje del eje de la hélice, la cual es completamente independiente de la que nos ocupa.

La chumacera de equilibrio suele ir situada en la parte anterior del estator de la turbina considerada.

c).—Elementos de obturación.—Este órgano de las turbinas de vapor, imprescindible en todas ellas, sean del tipo que sean, tienen por objeto impedir que el vapor salga por el exterior en las turbinas de alta y media presión y que el aire del exterior pueda entrar dentro de las turbinas de baja presión.

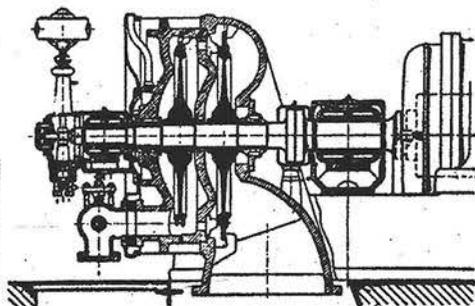
Como es natural van situadas en las únicas zonas en la que es posible la entrada del aire o la salida del vapor, que son ambas extremidades del estator correspondiente a los lugares en que es atravesado por el eje del rotor de la turbina.

Los obturadores de vapor pueden ser de diferentes tipos.

d).—Acoplamiento flexible.—Este órgano accesorio que es exterior a la turbina, sólo lo poseen aquellas que van acopladas a un órgano de posición invariable, como son los inducidos de los dinamos y las ruedas de engranaje helicoidal de que van dotadas las reducciones de engranajes, que hoy pueden considerarse como órgano accesorio, indispensable casi, de todas las turbinas de vapor.

e).—Reductores de velocidad.—Anteriormente hemos indicado ya que las turbinas tienen su máximo rendimiento a elevadas velocidades de rotación; esto exige el empleo imprescindible de reductores de velocidad cuando las turbinas hayan de mover aparatos tales como hélices, bombas, dinamos, etc., cuyo funcionamiento no verificase (o deja mucho que desear) cuando la velocidad de rotación es elevada.

Los indicados son los órganos principales o accesorios de mayor importancia de las turbinas de vapor. Aparte de



Aquí apreciamos el esquema del corte longitudinal de una turbina a vapor construida por la célebre casa alemana A. E. G. Tiene dos escalones de presión y en cada uno existen dos graduaciones de velocidad. Esta máquina se emplea para potencias medias hasta 2.500 caballos fuerza y 3.000 revoluciones.

ellos existen otros, tales como los que forman el circuito de lubricación forzada, los aparatos de medida, las válvulas de maniobra, etc.

f).—Turbina elemental y turbina compuesta.—Se da el nombre de turbina elemental a la constituida por una sola corona de tobera y una sola rueda de paletas móviles; si se trata de una turbina de acción o por una sola corona de paletas de cada clase; móviles y fijas, si se trata de turbinas de reacción.

La reunión de varias turbinas elementales constituye una turbina compuesta o múltiple de acción y reacción.

DISTINTOS PUNTOS DE VISTA DESDE LOS CUALES PUEDEN SER CLASIFICADAS LAS TURBINAS DE VAPOR

Las turbinas que nos ocupan pueden ser clasificadas desde distintos puntos de vista, los más importantes de los cuales son los siguientes:

1.—Por la manera de efectuar el vapor su trabajo.

2.—Por la dirección del camino recorrido por el vapor dentro de la turbina.

3.—Por la manera como se verifica la alimentación del vapor a la turbina.

4.—Atendiendo al número de coronas de paletas móviles y al número de expansiones.

5.—Atendiendo a la presión del trabajo y a la posición relativa que ocupan las turbinas que constituyen la instalación.

6.—Atendiendo al método seguido en la construcción de la turbina.

Esta clasificación corresponde al distinguido y renombrado ingeniero naval F. Valles Collantes, de la armada española; la cual por sobre otras dadas en textos ingleses y norteamericanos ha tenido gran aceptación; especialmente cuando se estudia en el campo teórico y de manera analítica la turbina de vapor.

Clasificación de las turbinas atendiendo a la manera cómo efectúa el vapor su trabajo en el interior de las mismas.

Desde este punto de vista, las turbinas se clasifican en:

- 1.—Turbinas de acción.
- 2.—Turbinas de reacción.
- 3.—Turbinas "Compund" o de acción y reacción.

A continuación indicamos las diferencias más notables que existen entre las turbinas de uno y de otro tipo.

Turbinas de acción.—Se dice que una turbina es de acción cuando el vapor trabaja solamente en virtud de su fuerza viva, para lo cual debe haber sido previamente expandido en gran escala antes de su entrada en la turbina, a fines de hacerle adquirir una gran velocidad.

Para ello, al entrar el vapor en el es-

GENERALIDADES...

tator de estas turbinas, lo primero que encuentra es una corona de toberas, en la que experimenta una caída de presión con el aumento consiguiente de velocidad; luego pasa a una corona de paletas móviles, a las que impulsa, obligando a girar a la rueda y al eje sobre la cual va aquélla montada; con ello pierde el vapor parte de su velocidad, pero conserva constantemente su presión debido a que el hueco que queda entre cada dos paletas móviles consecutivas (que es el camino que va recorriendo el vapor) es de sección constante.

Luego pasa el vapor a otra corona de paletas fijas, las cuales obligan al vapor a cambiar de dirección en su movimiento y lo hacen incidir en la dirección conveniente sobre la segunda corona de paletas móviles y así sucesivamente.

Diversas clases de turbinas de acción.— Cuando la turbina de acción está constituida por una sola corona de paletas móviles, recibe el nombre de turbina elemental de acción; si posee varias coronas de paletas móviles se denominan entonces turbinas de acción compuesta. Si entre cada cierto número de coronas de paletas fijas y móviles existe una nueva corona de toberas, entonces la turbina resultante se encuentra constituida por la asociación de varias turbinas de acción compuesta, diciéndose en la práctica que se trata de una turbina de varios saltos de presión con varias caídas de velocidad por cada salto de presión. Los saltos de velocidad se producen siempre en las coronas de toberas, y los saltos de presión en cada corona de paletas móviles o más concretamente en cada turbina elemental de acción. Como resumen final de lo expuesto, resulta que las turbinas de acción pueden ser:

* 1.—De un solo salto de presión y una sola caída de velocidad, como le ocurre a la turbina "Laval".

2.—De un solo salto de presión y varias caídas de velocidad en cuyo caso se encuentran las turbinas "Kol-B Electra" y otras conocidas marcas europeas.

3.—De varios saltos de presión con una sola caída de velocidad por cada salto de presión, caso en el cual se encuentran las conocidas turbinas "Rateau" y "Zoelly", muy usadas en destructores y otros buques de guerra fabricados en Italia, Inglaterra o Francia.

4.—De varios saltos de presión con varias caídas de velocidad por cada salto de presión, que es el caso de la turbina "Curtis".

Turbinas de reacción.—Se dice que una turbina funciona como de reacción, cuando el vapor actúa sobre las paletas, no por efecto de su velocidad como ocurre en las turbinas de acción, sino por efecto de su presión, igual, exactamente igual, que lo hace sobre el émbolo en las má-

quinas alternativas, expansionándose al pasar a su paso por entre las distintas ruedas de paletas.

Para conseguir esto, al llegar el vapor al estator de la turbina no encuentra tobera de ninguna clase, sino sólo una corona de paletas fijas, que tiene por misión orientar al vapor a fin de hacerle incidir convenientemente sobre la primera corona de paletas fijas, con igual objeto que la primera, luego una segunda corona de paletas móviles y así sucesivamente.

La sección de paso no es constante entre cada dos paletas consecutivas de una misma corona (igual en las fijas que en las móviles) sino que dicha sección de paso va aumentando a medida que el vapor se adentra en el interior de la turbina. Por este motivo el vapor va perdiendo presión a su paso por cada corona de paletas, aumentando de velocidad en las paletas fijas y perdiendo en las móviles el referido aumento de velocidad. Se ve de aquí que lo que se produce en las turbinas a que nos referimos, es más bien una mezcla de acción y reacción, que reaccionan solas. A pesar de ello se ha dado en seguir nombrando como turbinas de reacción pura a la del tipo que nos ocupa en estas anotaciones.

DIVERSOS TIPOS DE TURBINAS DE REACCION

La turbina de reacción puede ser simple o compuesta. Sin embargo, la turbina de reacción simple, que constaría de una sola corona de paletas fijas, y otra móvil, no había dado resultados en la práctica, motivos por los cuales sólo se utilizaba la turbina de reacción compuesta o múltiple.

El prototipo de esta clase de turbina es la mundialmente nombrada "parsons" cuyo tipo marino se ha reemplazado en muchas unidades de guerra especialmente de la armada norteamericana.

TURBINAS DE ACCION Y REACCION O TURBINA "COMPOUND"

Este tipo de turbina es el principalmente utilizado hoy día para la propulsión de los buques. Como de su nombre se deduce, está constituida por la asociación conveniente combinada de turbinas de acción y reacción.

Esta asociación representa un gran avance respecto a los dos tipos de turbinas anteriores (acción y reacción), porque reúne las ventajas de ambos, sin aunar por ello sus inconvenientes; las turbinas que nos ocupan tienen ruedas de paletas de acción y ruedas de reacción, colocadas las primeras a la entrada del vapor y las segundas a continuación de éstas, y funcionando todas con el mismo

flujo de vapor, aunque con independencia los elementos de acción de los de reacción.

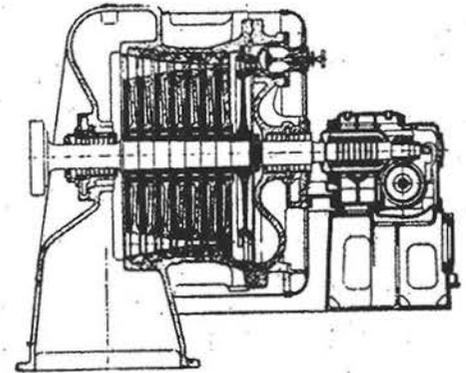
Clasificación de las turbinas atendiendo a la presión de trabajo y a la posición relativa que ocupen unas turbinas respecto a las otras dentro de la instalación.

Desde este punto de vista las turbinas se clasifican en:

1.—Turbina de alta presión.—Dase este nombre a las turbinas que reciben el vapor directamente de la caldera; son, naturalmente, las primeras en las cuales tiene entrada el vapor y las únicas, cuando la instalación consta de una sola turbina.

2.—Turbina de baja presión.—Son aquéllas en las cuales el vapor que funciona procede ya de otra turbina como mínimo, y en las que, además, el vapor que ya ha trabajado evacua o se marcha luego al condensador.

3.—Turbinas de media presión.—Se da este nombre a las turbinas que funcionan



Turbina de gran potencia tipo "Bergmann", donde se considera mejor el buen aprovechamiento del vapor que el costo de construcción.

con vapor procedente de la turbina de alta, pero en las que el vapor no es evacuado al condensador, sino a otra turbina, es decir a la turbina de baja presión, en la cual continúa su trabajo.

INSTALACION DE LAS TURBINAS DESDE EL PUNTO DE VISTA ANTERIOR

Generalmente las instalaciones de turbinas pertenecen siempre a uno de estos tres grupos:

a).—Turbina de alta.—En este caso la instalación consta de una sola turbina.

b).—Turbina de alta y baja.—En este caso la instalación consta de dos turbinas, una de alta en la cual trabaja primero y luego otra de baja de la que evacua el condensador.

c).—Turbina de alta, media y baja.—En este caso el vapor trabaja primero en la turbina de alta, pasa a la de media y luego a la turbina de baja, de donde evacua el condensador.

Pero pueden existir instalaciones que constan de cuatro o más turbinas acopladas

(Pasa a la pág. 48.)

CONCESION PESQUERA OTORGADA POR EL PRESIDENTE COMONFORT

DECRETO DE 6 DE JUNIO DE 1856 que concede privilegio á D. Manuel Múgica para la pesca de la foca ó becerro marino en las costas é islas de California, pudiendo ocupar los puntos de islas ó costas que necesitare para situar fuerza armada.

Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Sección 2a.—El Excmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“El Ciudadano Ignacio Comonfort, Presidente sustituto de la República Mexicana, a los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el Plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1o.—Se concede al Sr. D. Manuel Múgica privilegio exclusivo por ocho años, para la pesca de la foca o becerro marino en las costas é islas del Golfo de California, o mar de Cortés, bajo las bases que se expresan en los artículos siguientes.

Art. 2o.—Se autoriza al efecto á dicho Sr. Múgica para formar una compañía que reúna el capital necesario para establecer este nuevo ramo de industria.

Art. 3o.—Los individuos que compongan la expresada compañía, así como las personas que se empleen por ella, disfrutará de todas las gracias y exenciones que concede al Sr. Múgica el presente decreto, quedando todos sujetos a las leyes y tribunales de la República, en cuanto tenga relación con este privilegio.

Art. 4o.—La Empresa podrá situar en todo el Golfo de California los buques o embarcaciones que juzgue necesarias para la pesca, con la indispensable condición de que han de venir en lastre, permitiéndoseles conducir, libres de derechos, los cascos o bocoyes vacíos que necesiten para el envase del aceite, y los víveres necesarios para la manutención de la tripulación por diez y ocho meses, así como los útiles necesarios para la pesca.

N. de la R.—A título de curiosidad publicamos este documento histórico, que oficialmente llevó el nombre de “Decreto de 6 de junio de 1856”. Debe notarse que el artículo 14 ya señalaba a los extranjeros que participasen en la empresa la obligación de renunciar a sus derechos de extranjería y a someterse a los Tribunales de la Nación. No se sabe que la concesión otorgada por el Presidente Comonfort se llevó a efecto. El documento se publica por gentileza del señor Capitán de Altura, D. Manuel G. Camiro.

REVISTA GENERAL DE MARINA

Art. 5o.—Antes de tocar los repetidos buques en el punto que les señale la Empresa para verificar la pesca, entrará en uno de los puertos habilitados del mar Pacífico para que el administrador de la aduana respectiva practique un reconocimiento, a fin de cerciorarse de que no conducen a su bordo más artículos que los que se les permiten en este decreto. Verificada esta operación, el mismo administrador expedirá un certificado en que conste estar expedidos los buques para la pesca, pudiendo caminar a su destino sin otro requisito.

Art. 6o.—Siempre que á la Empresa convenga hacer la pesca por medio de embarcaciones menores, que conduzcan diariamente el producto de ésta a los diversos pontones que para el efecto podrá situar en el Golfo, se le autoriza igualmente para proveer dichos establecimientos de víveres, cascos vacíos y demás útiles, pudiendo asimismo formar un depósito de estos enseres, bien sea en el puerto de Mazatlán o en el de Guaymas, bajo la inmediata inspección de la Aduana marítima respectiva: en consecuencia, se presentarán á la misma las facturas de los efectos que se importen, y en la relación que de ella se forme, irán anotándose las cantidades que se remitan a los establecimientos. La Empresa abonará los derechos respectivos, siempre que por la aduana se advirtiere que alguna de las expresadas cantidades se ha distraído de su objeto, exceptuándose las que por deterioro tengan que arrojarse al mar, con conocimiento de la aduana.

Art. 7o.—Todo buque que se hubiere empleado en la pesca, terminada ésta, se dirigirá á un puerto habilitado de la República, en donde el capitán sobrecargado ó encargado de la Empresa, presentará á la aduana un manifiesto del número de galones que formen su cargamento, cuyo manifiesto servirá de comprobante para el arreglo y cobro del impuesto que establece el art. 9o. del presente decreto. Practicada esta operación, el cargamento podrá desembarcarse para el consumo, trasbordarse ó conducirse al extranjero sin más gravamen que el expresado.

Art. 8o.—Todos los buques que vinieren destinados a la pesca, quedan exceptuados, a su entrada y salida en los puertos de la República, del pago de los derechos de toneladas, anclaje y demás de puerto, que sólo causarán los que conduzcan algún cargamento destinado al punto á donde se dirijan á tomar su li-

cenia. Quedan igualmente exceptuados del pago de derechos á su entrada y salida en los puertos de la República, los buques cargados de aceite que presenten el manifiesto de cargamento, aun cuando lo desembarquen para consumo ó lo trasborden.

Art. 9o.—La Empresa pagará al Supremo Gobierno dos centavos de peso por cada galón de aceite que produzca la pesca, verificando este pago un año después de su envase.

Art. 10o.—El Supremo Gobierno expedirá las órdenes respectivas a los comandantes de sus fuerzas navales en el Pacífico y capitanes de los puertos, para que hagan efectivas las prerrogativas de este privilegio y presten a la empresa todos los auxilios que necesitare, bien sea para conservarla en la integridad de sus derechos, bien para favorecerla en algún caso desgraciado.

Art. 11o.—La empresa manifestará al Supremo Gobierno los puntos de la costa, isla o islas en que crea necesario situar alguna fuerza armada, que protegiendo los intereses de la pesquería, vigile asimismo los nacionales, defraudados muchas veces a ciertas distancias de los puertos, por no alcanzar hasta allí la acción de los resguardos de las aduanas marítimas.

Art. 12o.—Si la empresa quisiere emplear en sus trabajos algunos presidarios, sosteniéndolos por su cuenta, lo propondrá así al Supremo Gobierno, para que, si lo tuviere a bien, se arregle esta concesión por un convenio especial.

Art. 13o.—La empresa deberá quedar instalada y dar principio a sus trabajos en el término de dos años, contados desde la fecha de este decreto, en el concepto de que si a la espiración de este plazo no se hubieren comenzado dichos trabajos, claudicará este privilegio.

Art. 14o.—LOS EXTRANJEROS QUE TOMEN PARTE EN ESTA EMPRESA, RENUNCIARAN SUS DERECHOS DE EXTRANJERIA, SOMETIENDOSE A LAS LEYES Y TRIBUNALES DE LA REPUBLICA, EN TODO LO RELATIVO A ESTE NEGOCIO; EN EL CONCEPTO DE QUE EL SOCIO O SOCIOS QUE FALTAREN A ESTA ESTIPULACION, PERDERAN POR SOLO ESTE HECHO SUS DERECHOS EN LA MISMA EMPRESA.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio Nacional de México, a 6 de junio de 1856. IGNACIO COMONFORT.—Al C. Manuel Siliceo”.

Y lo comunico a usted para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, 6 de junio de 1856.—SILICEO.

En un Futuro no Lejano, Matamoros, Tamps., Contará con un Puerto Aéreo y un Puerto Marítimo

DATOS PROPORCIONADOS POR GALANTERIA DE LA ASOCIACION ALGODONERA MEXICANA

En los últimos cinco años la región agrícola algodонера de Matamoros, que comprende los municipios de Matamoros, Reynosa, Camargo y Miguel Alemán, se ha desarrollado en sus diversos aspectos en forma muy importante, ocupando actualmente un lugar preponderante en relación con las demás zonas algodonerías de México.

Ese progreso obtenido ha obedecido principalmente al impulso que se le ha dado a la región por parte del Gobierno Federal, conforme al programa agrícola del señor Presidente de la República y a la forma en que han respondido los distintos sectores de la producción para cumplirlo y llevarlo a la realización. Y, ese desarrollo obtenido será aún más firme, en un futuro ya próximo, con las obras del Canal de Anzalduas, ya concluidas y de la Presa internacional Falcón que está construyéndose en forma acelerada por convenio entre los gobiernos de México y de los Estados Unidos de Norteamérica, conforme al tratado de aguas de 1944. Una y otra obras representarán grandes beneficios para Matamoros y su región, tanto en lo que se refiere al aumento de superficie de riego, como en el abastecimiento de energía eléctrica derivada de las plantas hidroeléctricas que se están instalando en la última obra mencionada.

En el año de 1946 la región agrícola de Matamoros tenía una superficie de 150,000 hectáreas, siendo su producción de 159,889 pacas de algodón; las cuales fueron despepitadas en 51 plantas despepitadoras, contándose con 3 molinos de aceite y 1 empresa compresora. En el año de 1951, se disponía de 390,000 hectáreas, 95 plantas despepitadoras, 8 molinos de

aceite y 2 empresas compresoras. La producción, no obstante que fué un año agrícola anormal fué de 338,883 pacas de algodón y 120,000 toneladas de semilla industrial. Queda así, ampliamente demostrado el progreso obtenido agrícola, industrial y comercial; y desde luego, como una consecuencia natural, un aumento bastante notable, demográficamente.

Ahora bien, no obstante que Matamoros y su región ha alcanzado ese desarrollo en sus distintos aspectos, presenta problemas de carácter público que están perjudicando seriamente su economía y entre los cuales podemos mencionar los siguientes:

- Carreteras,
- Caminos Vecinales.
- Aeropuerto,
- Carretera Playa Washington; y
- Puerto Marítimo.

Por lo que hace a estas tres últimas obras, ya el señor Presidente de la República giró instrucciones para que se procediera al estudio y construcción de un Aeropuerto de Matamoros y del Puerto Marítimo; y, por lo que se refiere a la Playa Washington, ya se encuentran terminadas la terracería en sus 32 kilómetros de extensión y cubiertas por una capa de grava.

Estas obras de indiscutible importancia para Matamoros vendrán a ser además un factor determinante en el actual progreso obtenido. Y, la inversión que se llegare a hacer en las mismas se encuentra ampliamente justificada, porque Mata-

GUILLERMO CASTELLANOS D.

AGENTE ADUANAL

PATENTE NUM. 907
REG. LOCAL NUM. 31
APARTADO POSTAL 485

OFICINA:
MORELOS No. 82
TELS.: 457W-499J

H. MATAMOROS, TAMPS., MEXICO
EN BROWNSVILLE, TEX. a/c. L. H. GREVES. P. O.
BOX 64. 1338-E. ELIZABETH ST.

Pablo Pérez Treviño

AGENTE ADUANAL

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

ATENCION,
RAPIDEZ Y ECONOMIA

OFICINAS: GRAL. GONZALEZ 57

H. MATAMOROS, TAMPS.

APARTADO POSTAL NUM. 208. TEL: NUM. 540

EN UN FUTURO

moros cuenta con la capacidad suficiente para la construcción de un Aeropuerto; con una playa turística que durante el verano es visitada por miles de turistas nacionales y extranjeros, no obstante no contar aún con las comodidades necesarias; y por último, su riqueza en pesca y caza, aún inexplorada en forma amplia y efectiva, son una seguridad en la inversión que llegare a verificarse por parte del Gobierno Federal.

Todo esto agregado al importante movimiento de productos del interior del país que se destina a la exportación y al mismo algodón que se produce en la región y que en un 85% se envía al exterior, son también una firme base para rescatar cualquiera inversión que se hiciere en la construcción del Puerto Marítimo, cuya obra ya ordenada por el señor Presidente de la República viene a demostrarnos su visión como gobernante y su interés en enriquecer y cimentar por lo que hace a Matamoros, su economía regional que en sí representa una parte también importante en nuestra economía nacional.

ASOCIACION ALGODONERA MEXICANA

Apartado 289. Teléfono 53.
H. Matamoros, Tamps. México.

COTTON EXPORTERS

ASSOCIATED FIRMS. FIRMAS ASOCIADAS.

ALGODONERA ATLANTICA, S. A.
Apdo. 23. Tels.: 127 y 270.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA DE LA FRONTERA, S. A.
Galeana y Octava.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA DONELLY, S. A.
Juárez 702, Poniente.
TORREON, COAHUILA.

ALGODONERA HOHENBERG, S. A.
Ap. 599.
TORREON, COAHUILA.

ALGODONERA MATAMOROS, S. A.
Ap. 135. Tel. 503.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA RIO BRAVO, S. A.
Ap. 68. Tel. 26.
REYNOSA, TAMAULIPAS.

ALGODONERA VALLE HERMOSO, S. A.
Ap. 68.
REYNOSA, TAMAULIPAS.

ALGODONERO, S. A.
Ap. 302.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ANDRES PACHECO, SUCS.
Ap. 97. Tel. 140.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

CIA. INDUSTRIAL ALGODONERA REAL
DEL NORTE, S. A. Ap. 206. Tel. 518.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

DESPEPITADORA AZTECA, S. A.
VALADECES, TAMAULIPAS.

DISTRIBUIDORA DE ALGODONES, S. A.
Abásolo 59.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

FRANCISCO MILLET.
Ap. 284.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA TAMAULIPECA, S. A.
Ap. 140. Tels.: 644 y 416.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONES DEL NORTE, S. A.
Ap. 423.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

AMEX COTTON CO.
Ap. 707. Tel. 2,5615.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

CESAR RUIZ RIVAS.
Morelos 69.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

CIA. INDUSTRIAL ALGODONERA
RIO BRAVO, S. A. Ap. 94.
RIO BRAVO, TAMAULIPAS.

COOK Y CIA. DE MEXICO, S. A.
Zaragoza 22, Sur.
TORREON, COAHUILA.

DESPEPITADORA DEL MAR, S. de R. L.
Ap. 451. Tel. 444.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

INDUSTRIAS ALGODONERAS DE
MEXICO, S. A. Ap. 221. Tel. 9000.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA BAJO BRAVO, S. A.
Ap. 68. Tel. 26.
REYNOSA, TAMAULIPAS.

ALGODONERA DEL GOLFO, S. A.
Ap. 96. Tels.: 671 y 284.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA FIGUEROA, S. A.
Calle 5a. No. 5. Tel. 318-J.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA INTERNACIONAL, S. A.
Ap. 71.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA MATOMEX, S. A.
Ap. 25. Tel. 444.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

DESPEPITADORA MODERNA, S. A.
Ap. 68. Tel. 26.
REYNOSA, TAMAULIPAS.

ESTEVE HERMANOS, S. A.
Ap. 230. Tel. 686 J.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

GRUNOW HOGG CO.
Ap. 1769.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

INDUSTRIAS REYNOSA, S. A.
Ap. 106.
REYNOSA, TAMAULIPAS.

ALGODONERA CENTRAL DE MEXICO, S. A.
4 East Leves St.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

ALGODONERA DEL VALLE, S. A.
Ap. 127. Tel. 297.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA GARZA, S. A.
Ap. 127. Tels.: 297 y 633.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA LA VICTORIA, S. A.
Ap. 261. Tel. 411-W.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA POPULAR, S. A.
Ap. 379. Tel. 651.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONERA VALADECES, S. A.
Ap. 140. Tels.: 644 y 416.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALGODONES MEXICANOS, S. de R. L.
Ap. 22. Tel. 721.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ANDERSON CLAYTON CO., S. A. de C. V.
Ap. 24. Tels.: 500 y 505.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

CIA. ALGODONERA McFADEN, S. A.
Ap. 142. Tel. 426.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

CIA. INDUSTRIAL ROSITA, S. A.
Ap. 27. Tels.: 206 y 306.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

DEL VALLE COTTON COMPANY.
Ap. 1110. Tel. 2-4323.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

DESPEPITADORA E IMPULSORA
AGRI, S. A. Ap. 9.
C. MIGUEL ALEMAN, TAMAULIPAS.

DESPEPITADORA SAN JUAN, S. A.
Ap. 68. Tel. 26.
REYNOSA, TAMAULIPAS.

EUGENE B. SMITH DE MEXICO, S. A.
Ap. 221. Tel. 9000.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

INDUSTRIALIZADORA DE PRODUCTOS
AGRICOLAS, S. A. Ap. 221. Tel. 9000.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

MASON WATTS.
4710 Boca Chica Road.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

MEXICAN COTTON COMPANY.
407 East Eleventh.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

M. M. HOLDER CO.
Ap. 1989.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

SOUTH PORTS FORWARDING CO.
INC.—P. O. Box 450.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

MIGUEL HUERTA E HIJOS, S. de R. L.
Ap. 110.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

OTTO GOEDECKE DE MEXICO, S. A.
Morelos 6 y 7. (Ed. Treviño.)
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

W. D. FELDER & COMPANY.
Ap. 1521.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

MIGUEL TREVIÑO EMPARAN HNOS.
S. A. Ap. 237. Tel. 606.

H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

RANDOLPH SCOTT.
6a. No. 91.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

W. E. LOCKEY.
420 East 12.
BROWNSVILLE, TEXAS. E. U. A.

MOLINOS DE ACEITE DE SEMILLA
DE ALGODON
COTTONSEED OIL MILLS

CIA. INDUSTRIAL DE MATAMOROS, S. A.
Ap. 24. Tel. 507.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

FABRICA DE ACEITES CRUZ BLANCA,
S. A. Ap. 8. Tel. 260.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

INDUSTRIAL FIGUEROA, S. A.
Ap. 361. Tel. 9001.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

INDUSTRIAS DEL NORTE, S. A.
RIO BRAVO, TAMAULIPAS.

INDUSTRIAS LA VICTORIA, S. A.
Ap. 433. Tel. 166.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

COMPRESORAS DE ALGODON
COTTON COMPRESSES

ALMACENADORA DEL NORDESTE, S. A.
(Almacenes Generales) Ap. 194. Tel. 662 J.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

ALMACENES NACIONALES DE DEPOSITO,
S. A. Ap. 213. Tel. 380.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

COMPRESORAS DE ALGODON Y
BODEGAS, S. A. Ap. 273. Tel. 666.
H. MATAMOROS, TAMAULIPAS.

VISITA DE LA ASOCIACION DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS A LAS OBRAS DEL PAPALOAPAN

Los miembros de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de la ciudad de México transitaron por modernas carreteras en lugares donde hace apenas cuatro años empezaron a entrar las brigadas médicas para hacer posible la vida en la cuenca del caudaloso Papaloapan.

La más gigantesca cruzada civilizadora emprendida en nuestro país, verdadero orgullo del régimen alemanista se está llevando al cabo por un enjambre de más de dos mil hombres, que trabajan día y noche, con un equipo moderno que vale muchos millones de pesos: palas mecánicas, tractores, trituradoras, revolvedoras, etc.

El ingeniero Orozco, miembro de la Asociación, al recorrer las obras sintetizó su pensamiento y sus impresiones en una frase: "Estamos en un nuevo país". Y ello es absolutamente cierto, pues no obstante la grandiosidad de las obras de riego que allí se llevan al cabo, la verdad que la región está siendo objeto de una obra integral, de la máxima amplitud y que se va desarrollando armónicamente. Este plan comprende la construcción de caminos; el saneamiento de la región combatiendo principalmente el paludismo; la rectificación del cauce del caudaloso río para evitar inundaciones como la de 1944 que sembrara la muerte y la miseria. A la vez se introduce el agua potable

a numerosas poblaciones de la zona y se les provee de drenaje.

Se están experimentando los cultivos de numerosas plantas traídas de todas partes del mundo. Se han construido Unidades Tipo para granjas modernas en las cuales el campesino obtiene maquinaria, crédito, semillas y habitación. Junto a todo esto y fiel a su propósito de elevar el nivel cultural de la población, el gobierno está construyendo numerosas escuelas.

Los miembros de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos se trasladaron de Alvarado a Tlacotalpan en embarcaciones y de esta última población a Cosamaloapan, hicieron el viaje en automóviles utilizando la carretera revestida que corre sobre el borde de defensa contra inundaciones que se ha construido en la margen izquierda del río Papaloapan.

Los ingenieros y arquitectos visitaron las obras de defensa de Cosamaloapan y posteriormente se trasladaron a Ciudad Alemán. En las oficinas de la Comisión del Papaloapan establecidas en Ciudad Alemán les mostraron los planos, maquetas y estudios de los trabajos que se realizan. Ciudad Alemán es una ciudad verdaderamente moderna, que se construye

de acuerdo con un plan que prevee la orientación, el tipo de arquitectura, sus posibilidades de comunicación y los elementos para su conversión en un centro industrial.

En la Granja 51 —de experimentación agrícola— los visitantes tuvieron oportunidad de constatar el adelanto de la zona de Desarrollo Agrícola. Finalmente visitaron la gran presa en construcción "Presidente Alemán", que es una de las cinco presas que se construirán en la región media del Papaloapan para controlar las inundaciones, regar las tierras, generar energía eléctrica y fomentar la navegación.

La presa "Presidente Alemán" será la mayor de la América Latina. Producirá 100,000 K. W. de energía eléctrica; tendrá una capacidad de almacenamiento de 6,400 millones de metros cúbicos de agua y regará 150,000 hectáreas.

Los miembros de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México, que es la institución profesional de más prestigio y fué fundada en 1868, se mostraron sumamente interesados ante los problemas técnicos que se han ido presentando y la manera cómo se han ido resolviendo. Al terminar su recorrido manifestaron su satisfacción y se expresaron en elogiosos términos de esta gigantesca obra del actual régimen.

El Arq. Luis González Aparicio, Vocal Ejecutivo de la Comisión del Papaloapan, explica a los miembros de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México el adelanto de las obras que se construyen en aquel río.



POLITICA...

(Viene de la pág. 14.)

do ésta una necesaria condición de aquél. La existencia de grandes ciudades portuarias, como Rosario y Bahía Blanca, no parece justificar la permanencia de este régimen, cuyos fundamentos actuales son de índole preferentemente aduanera. La vigilancia sobre las fuentes principales de la renta, que antes era solamente eficaz y cómodo practicar en Buenos Aires, ha perdido actualmente ese privilegio, porque, desde luego, la sujeción del barco a las rutas navieras es un hecho indeclinable y además, otros puertos que aquél disponen de recintos bien definidos donde exclusivamente es posible realizar operaciones portuarias.

Nuestra política portuaria, influida fuertemente por las atendibles necesidades del Presupuesto de la Nación, ha estimulado evidentemente, la tendencia histórica a reducir el panorama portuario del país a las actividades de la importación, conceptuándolas como las únicas productivas desde el punto de vista fiscal, lo que es parcialmente exacto; lo es en efecto, considerando el trabajo portuario no desde el punto de vista de la energía necesaria para realizarlo, sino en cuanto aquél se refiere al manejo de mercancías posibles de impuestos. Es, en consecuencia, explicable que este criterio se encuentre superado en cuanto el volumen de operaciones exceda de una cierta cifra e imponga determinadas condiciones de realización. Conforme estas circunstancias se han presentado, su administración, ha girado hacia el régimen de concesiones, que en el fondo no implica otra cosa que "dejar hacer", salvando el aspecto rentístico.

Pero si esta práctica, rompiendo la unidad de trabajo de los puertos, es causa de descenso en sus rendimientos y de quebranto en sus recaudaciones, lo es en mayor grado, si se considera el conjunto que constituye el sistema portuario nacional. Con excepción de los puertos del Estado, que se rigen por reglamentaciones y tarifas sancionadas tan arbitrariamente para el puerto de Buenos Aires como para los demás, a quienes se aplican por extensión, los puertos particulares, ya estén emplazados dentro de recintos de puertos nacionales o no, practican regímenes internos y tarifas absolutamente dispares, desde que las respectivas concesiones en virtud de las cuales se desempeñan, no imponen otra restricción, en cuanto a estas últimas se refiere, que sus tasas no sean superiores a las similares del puerto de Buenos Aires. La fijación de ese límite máximo exige a las empresas privadas, a causa de su amplitud, de toda mejora en la capacidad técnica de su utillaje. Ningún elemento de juicio, por otra

parte, permite establecer en qué medida la tarifa de tracción, por ejemplo, que en el puerto de Buenos Aires es válida para un frente de seis kilómetros, lo es también en uno como Villa Constitución o Iticuy, que solamente tienen algún centenar de metros; ni es posible juzgar acerca de la razonabilidad y justicia que ampara a los derechos de embarque de cereales, no ya en muelles particulares, sino aun en los muelles del Estado, si su cargador usufructúa la oportuna concesión.

Existen pues, diversas causas de quebranto para la economía nacional, en las relaciones del tráfico interno con la actividad o emplazamiento de los puertos. Una, deriva del recorrido a que el monopolio de la importación, en el puerto de Buenos Aires, somete a la mercancía de esa procedencia y cuyo monto, en flete terrestre, es posible calcular atribuyendo desde luego, un aproximado consumo a la zona de los otros puertos y estableciendo la diferencia de recorrido entre aquél y el centro de gravedad de su zona y este punto y el puerto de Buenos Aires. Estimaciones que se esfuerzan por traducir, lo más exactamente, la cifra que los mide, atribuyen a este aspecto de la modalidad señalada, cien millones de pesos anuales. Esta circunstancia, que encarece e impide el consumo de mercaderías importadas más allá de cierta distancia del puerto, no favorece mayormente la difusión de mercaderías nacionales elaboradas, porque, en virtud de una modalidad de nuestra economía, la más importante proporción de ellas se realiza en Buenos Aires o en sus inmediatas proximidades; desde el punto de vista del tráfico interno, pues el recorrido es igualmente válido, cualesquiera que sea el origen de la mercadería. Pero nutriendo el tráfico ascendente del ferrocarril mediante tarifas, que es preciso suponer bien remunerativas, contribuye por la atracción que ejerce sobre aquél, a centralizar también en Buenos Aires los productos nacionales destinados al consumo exterior.

La exportación de cereales aparece también gravada, sea por los recorridos que impone el trazado de vías, cuyo propósito principal es alcanzar los puertos que funcionan a manera de estaciones terminales, sea por los trasbordos y recorridos terrestres adicionales, que implica el acceso del cereal producido en la mesopotamia y en general fuera de su zona hasta el puerto de Buenos Aires y el de La Plata, que a este fin actúan también como estaciones terminales. Y por último, el embarque de carnes congeladas, cuya elaboración supone el recorrido hasta los puertos de Buenos Aires y La Plata, ventajosamente emplazados para satisfacer el embarque, pero sensiblemente distantes del centro de gravedad de la zona productora contribuye con

sumas apreciadas, con cierta aproximación, en cincuenta millones de pesos anuales, a medir la tasa que corresponde abandonar al productor nacional por utilizar incorrectamente su sistema de transporte, en cuanto éste tiene relación con la actividad portuaria.

Es seguro que si el sistema portuario no hubiera reconocido más propietario que el Estado Nacional, estas causas de quebranto hubieran carecido de motivo. Siendo indiferente, a los efectos de la percepción de la renta emergente del comercio importador, el acceso del barco a cualquier puerto, la habilitación y desde luego la posibilidad de operar —de que, en general, carecen los puertos privados—, habrían sido más posibles, necesarios, eliminado así el giro incorrecto que lo caracteriza y que, en definitiva, encarece el tráfico interno. En cuanto se refiere a la exportación de productos nacionales, es innegable que ella se encuentra dirigida por las líneas ferroviarias, que concurren de preferencia y con la mayor densidad a los puertos explotados por la empresa que se beneficia también con las vías de acceso. El alto porcentaje que el trabajo portuario representa en el monto total de sus operaciones, decide e induce a dirigir el tráfico a estas "estaciones terminales", en las cuales el uso del muelle, del elevador, etc. son tan remunerativas como el de la vía. Es ésta una modalidad que ocasiona decidida preferencia por puertos que no siempre satisfacen la necesidad del mínimo recorrido y que, además del exceso de flete que ella implica, tiende a neutralizar o a reducir la ventaja que, con respecto a su competidor del hemisferio norte, tiene el productor nacional en la que se refiere a la distancia media al puerto.

4.—Durante la guerra que se inició en 1914, la capacidad fabril del país se vió extraordinariamente impulsada por la dificultad que representaba el tráfico marítimo para las naciones proveedoras de artículos manufacturados. Gran número de objetos que hasta entonces constituían motivo de importación fueron elaborados en el país, con el inmediato propósito de satisfacer al consumo interno. Esta circunstancia creó nuevas y densas corrientes de tráfico, que buscaron preferentemente la vía del agua para desplazarse en condiciones favorables de colocación, desde luego, y porque la gran mayoría de los establecimientos fabriles buscó en las proximidades de la Capital Federal la conveniencia de un mercado provisto de amplia capacidad de consumo.

El país inicia con ello una rectificación formal de las corrientes de su economía, no sólo en lo que concierne a la índole de sus actividades, sino también en lo referente a la finalidad de sus afanes; advierte que es posible y acaso necesario, afianzar previamente el mercado interno

antes de lanzarse a la lucha por los mercados exteriores; que, procediendo prudentemente y en concordancia con el ejemplo de los más poderosos proveedores del exterior, es el consumo local a quien corresponde primordialmente satisfacer. No obstante que esta iniciativa, surgida bajo la presión de las circunstancias, no haya logrado generalización capaz de modificar la idiosincrasia de nuestra economía, ella ha significado un impulso enérgico hacia la industrialización del país y, en consecuencia hacia la atención de sus propias necesidades.

El estado se hace eco de esta actividad, que presta nuevas características a la economía nacional y se dispone, hacia 1920, a la ejecución de obras portuarias, en densidad proporcionada a sus recursos

y al ritmo de aquellas. Uno de sus aspectos consiste en crear diversos y frecuentes puntos de contacto al cabotaje fluvial y costero, con las zonas menos favorecidas por la red ferroviaria; de este empeño queda constancia en las decenas de muelles, embarcaderos flotantes y aun verdaderos puertos fluviales, diseminados a lo largo de los cauces del Paraná, Paraguay y Uruguay; con menor densidad, esta actividad afecta también a la costa atlántica, en cuya zona norte continúa, completándola, la intercalación de puertos destinados también a atender el comercio exterior.

Otro de los aspectos de aquel empeño por estimular el tráfico interno consiste en subsanar la deficiencia que presentan

los puertos privados, completando sus instalaciones con secciones destinadas al movimiento de cabotaje, lo que supone dar más posibilidades a la utilización de las vías fluviales y aún al comercio importador. Es preciso advertir que ellas no se ejecutan con el carácter de anexos de la obra privada, ni implican continuidad alguna con ésta. Hallándose la mayoría de los puertos privados superados por las modernas modalidades del transporte, la gestión del Estado se ha encaminado, preferentemente, a una necesaria sustitución de aquellos, mediante la ejecución de obras portuarias adaptadas a las corrientes de tráfico que tiende a satisfacer.

GENERALIDADES...

(Viene de la pág. 38.)

das en serie, haciendo la primera de turbina de alta, la segunda de segunda expansión, de tercera la siguiente y, así sucesivamente siendo siempre la última la turbina de baja. Pero estas instalaciones son rarísimas, e incluso la instalación de triple expansión se encuentra hoy muy poco aplicada, sobre todo en los buques, pues no debe perderse de vista que las turbinas no son de una sola expansión, como ocurre con las máquinas alternativas, sino que en una misma turbina (en una turbina de alta, por ejemplo), cada grupo de coronas de paletas de reacción de igual diámetro, constituyen una expansión, dándose por ello el caso de que una turbina de alta debe ser considerada como una máquina de varias expansiones, cuyo número pasa de la docena en multitud de casos y lo propio ocurre con la turbina de media y con la de baja. A esto es debido el gran aprovechamiento que las turbinas hacen de la energía del vapor cuando su funcionamiento se verifica en las condiciones para las cuales han sido calculadas.

COMPLEMENTO

FENOMENO DE CAVITACION

Como todo cuerpo giratorio, y vamos a referirnos a la parte del buque que más propiamente experimenta el fenómeno, la hélice, desarrolla al girar una cierta fuerza centrífuga, cuyo valor aumenta con la velocidad de rotación, siendo siempre mayor en los puntos de las palas que se encuentran más alejados del eje de giro, que en los que están más cercanos. A consecuencia de esta fuerza centrífuga, las partículas de agua que están en contacto con las palas tienden a ser despedidas, entablándose una especie de lucha entre la presión del agua que la hélice tiene sobre sí (que trata de hacer que el agua esté siempre en contacto con la superficie de las palas de la hélice), y la fuerza centrífuga que trata de oponerse a dicho contacto.

Se comprende por ello que si la presión es poca, o la fuerza centrífuga mucha, la hélice tiene que originar un cierto vacío a su alrededor, formándose por ello, en contacto con las palas, cavidades

completamente vacías de agua, las cuales se llenan con el aire que existe disuelto en el agua y con el del exterior, que si puede pasa a rellenar dichos espacios vacíos.

Este fenómeno se conoce con el nombre de "cavitación" (que viene de cavidad), y es tan perjudicial para el rendimiento de la hélice como para cualquier otro dispositivo sometido a las mismas o parecidas condiciones físicas; cuando se produce la cavitación, disminuye en el caso de la hélice la velocidad del buque, que si suponemos que la cavitación se inicia cuando la hélice gira a 375 revoluciones por minuto (pongamos por caso) resulta que es mayor la velocidad del barco cuando navega a 370 R. P. M. que cuando lo hace a 380 revoluciones.

Por este motivo las máquinas que giran a muchas revoluciones (las turbinas de vapor, por ejemplo), no suelen llevar su eje acoplado directamente al portahélice, sino que verifican la transmisión del movimiento entre uno y otro eje, mediante una reducción de engranajes, que disminuye convenientemente el número de revoluciones.

CIUDADANO:

El 6 de Julio

vota por

ADOLFO RUIZ CORTINES