

MARINA

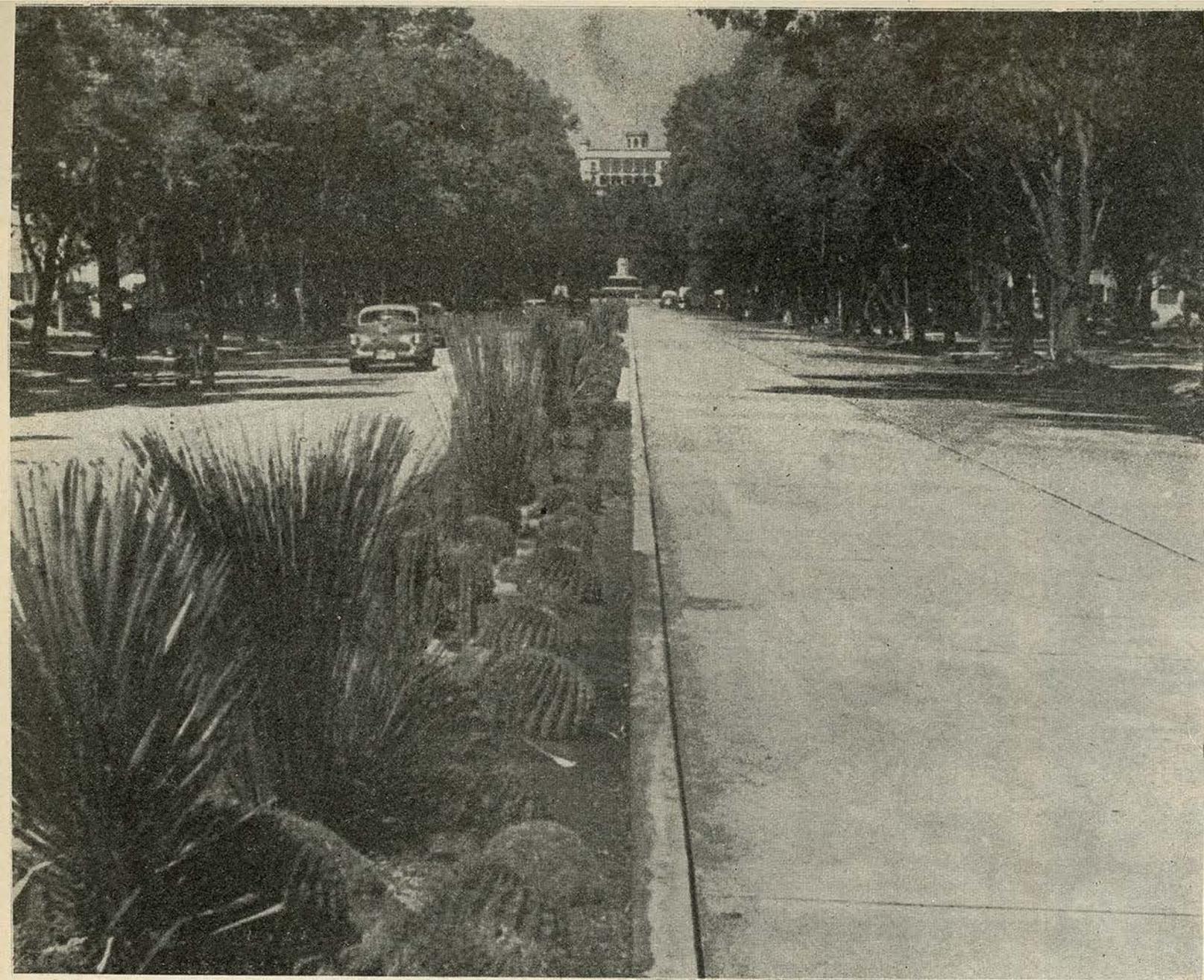
Revista General de



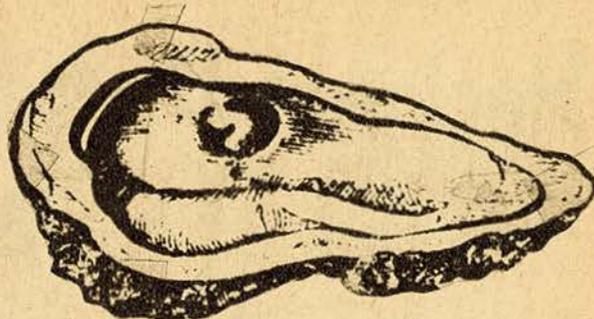
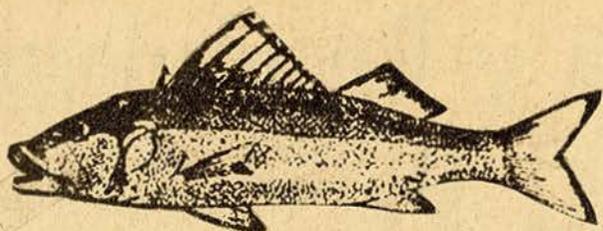
SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL



AGOSTO DE 1949



El bello Paseo de La Reforma a partir
de Septiembre responderá a las grandes
necesidades de una ciudad moderna como
nuestra Tenochtitlan, pues las autoridades
de la ciudad realizaron importantes trabajos
de urbanización, para que esta arteria, sin
 perder su belleza, fuera también una vía de
comunicación eficiente, para el tránsito de los
miles de vehículos que cruzan la metrópoli.



AQUILES SERDAN Y MUEÑE

REPT. EN LA CIUDAD DE MEXICO
SR. LIC. ANTONIO SALINAS PUENTE
PALMA 519 - DESPACHO 405

APARTADO POSTAL NO. 3

REPT. EN TAMPICO, TAM.
SR. JUAN G. CASADOS
COLON 111 NORTE

SOCIEDAD COOPERATIVA DE PRODUCCION PESQUERA
"TAMIAHUA"

S. C. L.

REG. NO. 955-P DE LA SRIA. DE LA E. NACIONAL

TAMIAHUA, VER., MEX.

INDUSTRIA EMPACADORA DE TAMPICO, S. A.

Agradece a la Secretaría de
Marina la cooperación que
siempre le ha prestado en
sus problemas marítimos

Tampico, Tamps.

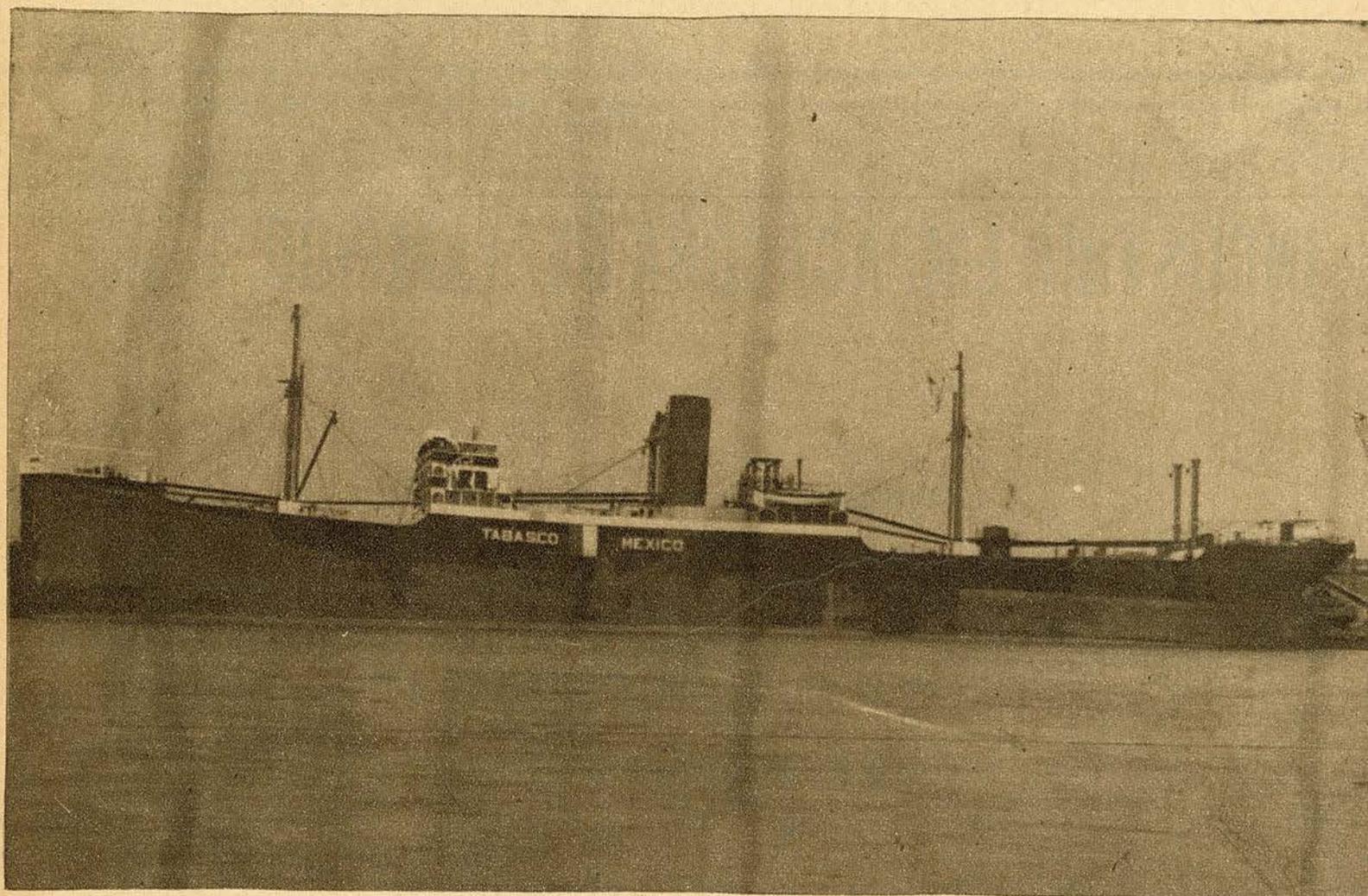
Nacional Distribuidora y Reguladora, S. A. de C. V.

Departamento de Transportes Marítimos

VAPORES NACIONALES

“TABASCO” **“PRESIDENTE JUAREZ”**

SERVICIO DE CARGA ENTRE PUERTOS MEXICANOS Y NORTEAMERICANOS DEL GOLFO DE MEXICO



Av. Juárez 64-1002

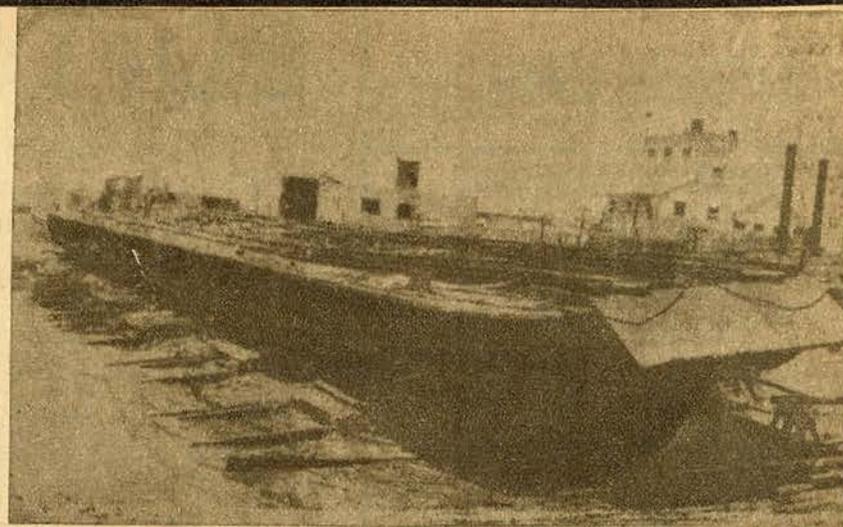
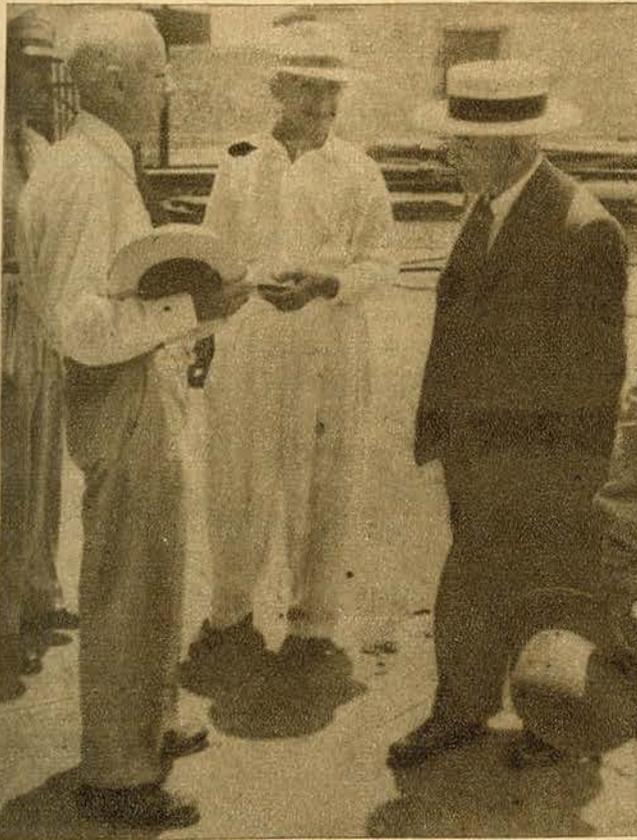
Tel. 36-69-79

México, D. F.

ASTILLEROS de TAMPICO

S. de R. L.

3a. AVENIDA "ISLETA" — APARTADO POSTAL 674
TELEFONO 2-25-92
TAMPICO, TAMS., MEX.



Subido a las gradas de "Astilleros de Tampico", aparece en la gráfica el enorme y pesado chalán-ferry "Sureste 34" traído para reparación, limpieza y pintura de fondos a este puerto que una vez más prueba su capacidad como de industria naval, para atender las necesidades de nuestra Marina Mercante.

Durante la visita del señor Comodoro

DAVID COELLO OCHOA,

Secretario de Marina, al puerto de Tampico, quien llevó a éste la representación del C. Presidente licenciado Miguel Alemán, después de presenciada la botadura de una de las embarcaciones que construye

ASTILLEROS DE TAMPICO, S. DE R. L.

tuvimos oportunidad de ver la convivialidad que existe entre dicha autoridad y todos los astilleros de este puerto y de la República en sus dos litorales.

En esta fotografía podemos presenciar el momento en que el Sr. Comodoro Coello es recibido por el Sr. D. José Appedole, apoderado de

ASTILLEROS DE TAMPICO, S. DE R. L.

Lo acompaña el Inspector de la Agencia Lloyds, quien ve con verdadera simpatía el lazo de amistad que los une.

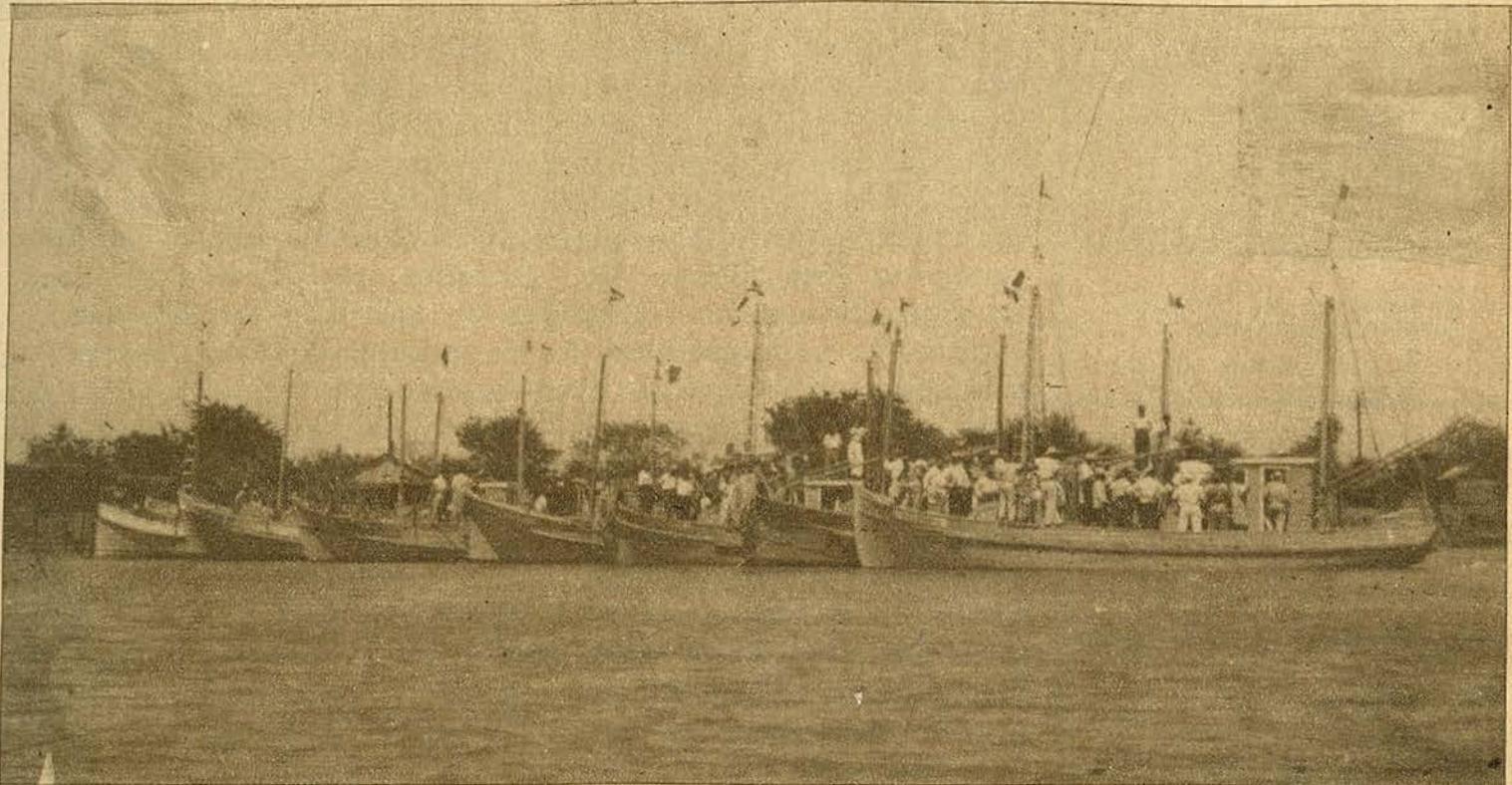
PESCADOS Y MARISCOS, S. de R. L.

Av. Centenario 108.

Apdo. 265.

Tels.: F-22-92 y F-12-61.

Tampico, Tamps.



Los pueblos cuya alimentación básica es el pescado, producen los mejores tipos RACIALES.

LO QUE EL MAR PRODUCE

NOSOTROS LO PROPORCIONAMOS.

DIRECTORIO

REVISTA GENERAL DE MARINA

Publicación bimestral

V Epoca

Número 2

Agosto de 1949

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

COMITE PATROCINADOR:

Comodoro
DAVID COELLO OCHOA.

Cap. de Altura
ALBERTO J. PAWLING.

Cap. de Navío
GABRIEL LAGOS B.

Comodoro
GONZALO MONTALVO S.

DIRECTOR:
Capitán de Marina
FRANCISCO J. DAVILA

Sub-Director:
Capitán de Fragata
AGUSTIN ORDOÑEZ SALAZAR

Administrador:
Teniente de Fragata
D. MUÑOZ DE LA GUARDIA

Jefe de Redacción y Publicidad:
DONATO OROZCO ELIZONDO

Corresponsales en los principales puertos de la República

Precio del ejemplar \$ 1.50
suscripción anual 8.00
Extranjero Dls. 2.00

IMPORTANTE:

Toda correspondencia y fondos diríjense al Director:

AZUETA No. 9

MEXICO, D. F.

EDITORIAL

Ya en prensa esta edición de la REVISTA GENERAL DE MARINA, empezó a celebrarse el Primer Congreso Nacional Cooperativo de Pesca en el Palacio de las Bellas Artes, de Ciudad de México.

La importancia de este Primer Congreso Cooperativo de Pesca, salta a la vista. Asisten a él un gran número de Cooperativas de Pescadores a las que, por ley, está reservada la explotación de numerosas y principales especies pesqueras comestibles. Abulón, ostión, camarón, langosta son; entre otras las principales especies objeto exclusivo de explotación por parte de las cooperativas. De ellos, el camarón y la langosta constituyen importantísimos renglones de las exportaciones nacionales así como el abulón que sólo puede ser exportado, previo proceso de empaque, en las fábricas situadas en el litoral de la Baja California. De acuerdo con datos oficiales de los Estados Unidos a ese país México exportó, en 1949, camarón con un peso total de 21,447,500 libras, lo que representa para la nación un ingreso, aproximadamente, de doce millones de dólares, calculado de manera conservadora.

Dos renglones de dicho temario nos parecen de la máxima importancia: los relacionados con el crédito y los impuestos. Si el primero, el progreso de las cooperativas de pescadores es imposible. Se requiere un crédito amplio y liberal —no de carácter paternal —sino dentro de términos mercantiles usuales y también, claro está, controlado por la institución correspondiente. Si las cooperativas de pescadores de manera injusta y sistemática se les ha venido negando el crédito que en diversas ocasiones solicitan de instituciones respetables y, como consecuencia de ello han caído en manos de personas, muchas de ellas sin escrúpulos, verdaderos agiotistas, que desconocen la función social del crédito y sólo atienden a sus personales intereses, cobrando réditos fuera de la ley.

En lo que respecta a la cuestión impositiva, se precisa una revisión total de la legislación fiscal existente. Además de los impuestos de explotación señalados por la tarifa actualmente en vigor, existe otra aprobada por el H. Congreso de la Unión, a fines del último período ordinario de sesiones, que grava la explotación de diversas especies en veinte centavos por kilo, siendo causantes de dicho impuesto únicamente las sociedades cooperativas. Esta última ley y la tarifa anterior, que aún continúa en vigor, deben ser refundidas en una sola y sobre todo, debe evitarse la unilateralidad de los impuestos. Consideramos que si las cooperativas gozan de determinadas exclusividades, deben contribuir a los gastos generales de la nación con una cuota, y nada más justo que contribuyan en la medida que explotan los recursos de la nación, esto es, la base del impuesto, debe ser sobre la unidad de peso de los productos explotados. Pero debe evitarse a todo trance que ocurra lo que actualmente, que las cooperativas pagan veinte centavos por kilo, en ciertas especies que no están reservadas a ellas y por lo tanto se encuentran en desventajosa situación con respecto a los permisionarios libres.

En el próximo número de la REVISTA GENERAL DE MARINA, habremos de examinar las ponencias presentadas así como las resoluciones que se hayan recomendado en este Primer Congreso Nacional Cooperativo de Pesca, a la que deseamos el éxito que se merece, para beneficio de los propios pescadores y en general de la nación.

Acapulco

Difícil es valorar cumplidamente el prodigio operado estos últimos tiempos en Acapulco. El pueblito de paz idílica, de quietud impasible que era hace poco, se ha transformado —aparentemente por arte de magia— en una ciudad moderna y progresista, en el centro turístico más importante de México y uno de los más famosos de todo el mundo.

apenas conocían su existencia. El puerto donde Cortés mandó construir navíos para el descubrimiento de California y Las Filipinas, era un lugar ignoto, de bellezas ni siquiera presentidas.

Pero se construyó una carretera. Obra penosa, lenta, difícil, realizada entre hornos de calor, bajo un sol abrasador, entre densas nubes de

blicos, servicios y confort de población moderna.

Su encanto sin igual es objeto de admiración y embeleso para mexicanos y extranjeros, generosa fuente de ingresos, motor de progreso y engrandecimiento. La grandiosa belleza de sus playas, la feracidad lujuriente del trópico, el ambiente de salvaje virginidad que brindan al hombre de la ciudad una



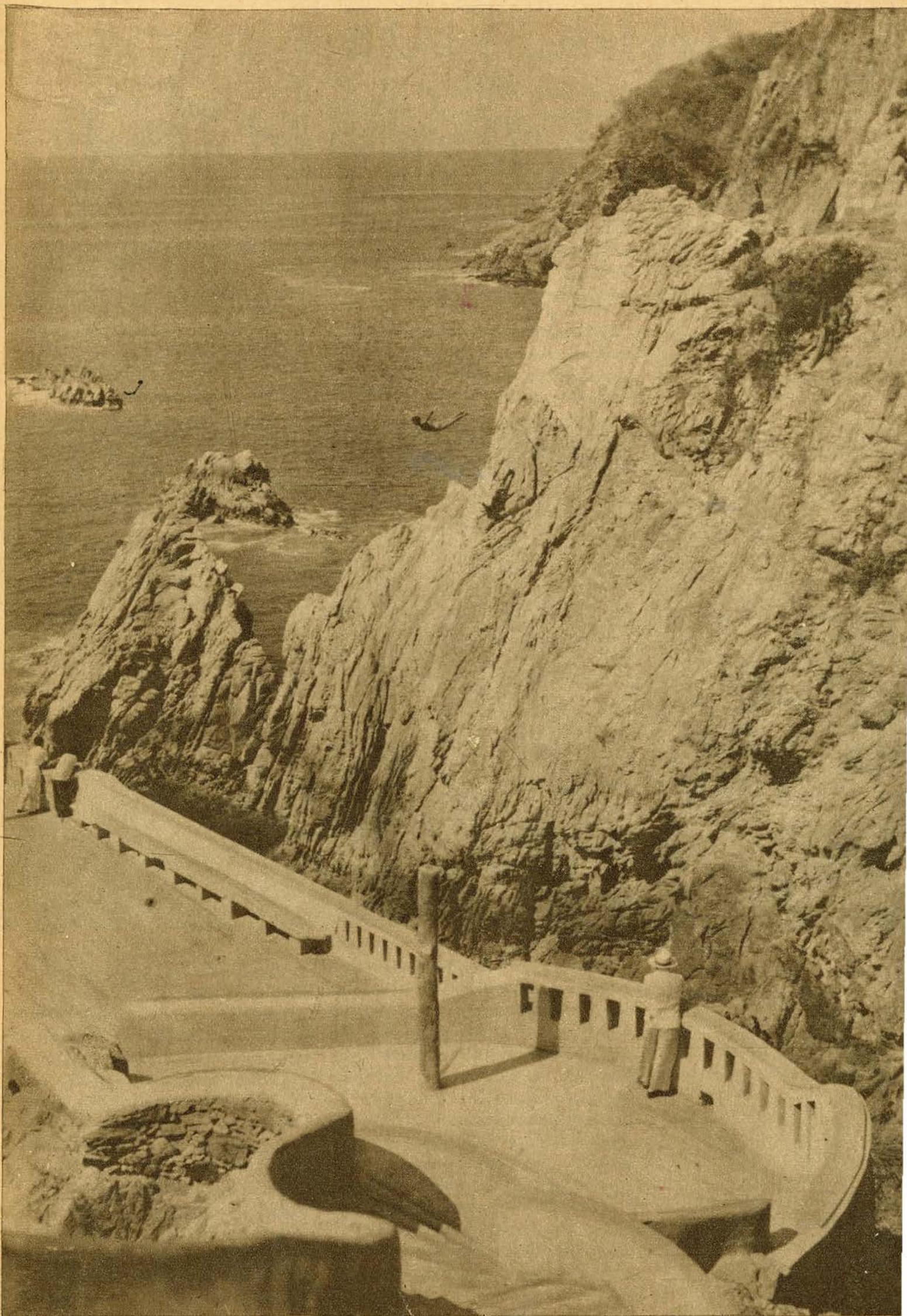
Tormenta en el horizonte marino acapulqueño.

El Acapulco del primer cuarto de siglo sólo ofrecía incomodidades y molestias; el correo tardaba 8 días en llegar desde México y en la época de lluvias hasta dos meses; los alacranes, los mosquitos, el calor, hacían imposible el sueño en lechos corrientes y solamente lo permitían las hamacas en constante movimiento. El puerto tenía escasos 5,000 habitantes que, casi en su totalidad, vivían de la pesca, de los cocos y de la carga o descarga de los pocos barcos que a él arribaban. Era en esa época Acapulco un lugar perdido para los mexicanos, la mayor parte de los cuales

mosquitos, soportando lluvias, días y hasta semanas enteras... No obstante, el camino fué una realidad y él llevó a Acapulco la revelación para los más, de su ignorada y espléndida belleza, de sus encantos incomparables. Vinieron las mejoras indispensables para ofrecer comodidad a los visitantes, se levantaron hoteles, se improvisaron casas de asistencia; poco a poco llegó a ser de imperiosa exigencia el agua, el drenaje, el buen alumbrado eléctrico, buen pavimento, calzadas, paseos. Hoy Acapulco tiene hoteles lujosos, calzadas monumentales, magnífico alumbrado, un aeropuerto, malecón, edificios pú-

excitante comunión con la naturaleza, contrastando con el refinamiento, el lujo y el confort que ofrecen sus hoteles y centros de recreo y diversión, atraen al turista con vigor irresistible porque encuentra en Acapulco todo cuanto puede codiciar el espíritu más selecto y refinado en la percepción y el goce de lo más grande y lo más bello, en una multiplicidad de visiones y sensaciones paradisíacas.

Esta transformación no es obra del azar sino fruto del esfuerzo y la perseverancia, de la fe de unos hombres de clara visión. El Presidente Alemán, el Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, y



VISTA DE LA QUERRADE

LOS TEMERARIOS CLAVADISTAS. ASOMBRO DE LOS VISITANTES. EN ACCION.



Con motivo de sus nombramientos de Oficiales Mayores de Marina y de la Cámara de Diputados, respectivamente, Capitán de Navío Gabriel Lagos B. y Alejandro Gómez Maganda, fueron objeto de un agasajo en Acapulco por parte de diversas personalidades de aquel puerto.

el Secretario de Marina darán fin a obras iniciadas por administraciones anteriores y consumarán otras por ellos inspiradas, que constituyen los puntales básicos de la transformación total del puerto. La inauguración de la Avenida de Caleta a Icacos, el campo aéreo, la carretera a Puerto Marqués, son pasos gigantescos en aquel sentido.

En todo lo que signifique progreso y embellecimiento de Acapulco se encuentra la mano ejecutora, inteligente y honesta del Sr. Melchor Perusquía, Presidente de la Junta Federal de Mejoras Materiales de ese hermoso rincón del Pacífico. Su labor callada y meritoria que da evidencia con algunos datos que nos complacemos en ofrecer a nuestros lectores.

La Junta Federal de Mejoras Ma-

teriales de Acapulco entregó al H. Ayuntamiento el día 28 de febrero último, obras cuyo costo fué de más de treinta y un millones de pesos. Ha construído 118 casas; hecho adaptaciones y reparaciones para los afectados por el trazo de la Calzada Costera en el tramo Tlacopanocha-Caleta y en el Farellón Icacos, incluyendo las 37 casas que recibieron los ex-ejidatarios del Ejido "El Jardín", a quienes también se les construyó una Escuela. Todas estas obras, ya terminadas y entregadas, importaron la suma de un millón quinientos once mil pesos.

Se terminó totalmente el estacionamiento para automóviles frente a la playa de Caleta, con un costo de \$275,000.00. Se ha dado principio en la mencionada playa

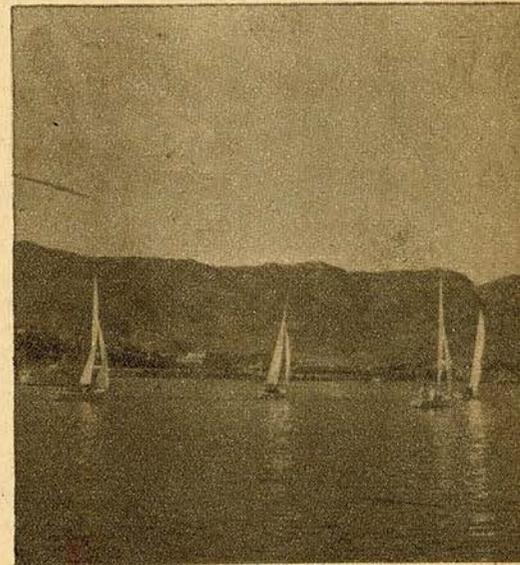
El Cap. de Navío Gabriel Lagos Beltrán, ex-Comandante de la Zona Naval de Icacos, entregando el trofeo de la Secretaría de Marina, a la ganadora señorita Bright, en el último concurso internacional del Pez Vela.



a la construcción de un edificio comercial, cuyo costo será de \$400,000.00, desapareciendo de ese modo los llamados "puestos", que afeaban el lugar.

La Junta Federal de Mejoras Materiales ha puesto especial interés en el acondicionamiento del acueducto de aguas potables, mejorándolo y ampliándolo a fin de aumentar su capacidad a doscientos litros por segundo. La obra, incluyendo la conservación del acueducto hasta la fecha y la bonificación sobre los estudios y proyectos conforme al contrato, importa la cantidad de \$3,415,000.00.

Se está terminando la construcción en el Cerro de "El Mogote", de un tanque de almacenamiento de agua con capacidad para once millones de litros, con un costo de \$640,000.00.



Yates veleros en la Bahía de Acapulco.

La Escuela "Morelos", con un costo de \$450,000.00, quedó terminada. Van muy adelantadas las obras del Hospital Civil, que tendrá un cupo de 76 camas y servicios de hospitalización, consulta externa, admisión, servicios intermedios (dos unidades quirúrgicas, laboratorios de rayos X, farmacia, etc., etc.); servicios generales con cocina, comedor para médicos y comedor para enfermeras y empleados, lavandería y ropería, mortuario, horno crematorio, y almacenes. Esta obra, que es de gran importancia para la población, tendrá un costo de \$470,000.00 aproximadamente.

Paralelamente a las reseñadas, se han acometido y en muchos casos consumado, otras obras como las

CURIOSIDADES:

Fuerte de San Diego: Construcción colonial y lugar de varias epopeyas históricas. Clavados en La Quebrada: saltos al agua desde rocas de sesenta metros de altura.



Tipismo acapulqueño

INDICACIONES UTILES

OFICINAS E INFORMACION:

En el Palacio Federal: Correos y Telégrafos - Comité Coordinador de Turismo - Migración - Junta Federal de Mejoras - Ministerio Público Federal - Aduanas - Capitanía del Puerto.

En el Edificio Municipal: Presidencia Municipal - Tesorería Municipal - Juzgados Civil y Penal - Primera Instancia - Oficina Local de Tránsito - Juzgado Menor - Ministerio público fuero común.

EMERGENCIAS

Policía: En el edificio municipal, Teléf. núm. 4.
Cruz Roja: Calles Independencia y Quebrada, Teléf.: 241.

TAXIMETROS:

Varios lugares de alquiler en el centro de la población: Teléfonos: 700 - 7 - 300 - 205 y 275.

CINES:

Gran Cine Río. Final calle Alvaro Obregón. Clima artificial.
Salón Rojo: Jardín Alvarez, céntrico y bien decorado.

CENTROS NOCTURNOS:

Playa Suave: En la Calzada Costera hacia la Playa de Hornos.
Ciro's: En el roof garden del Hotel Reforma-Casablanca.
La Bocana: Terraza del Hotel Las Américas.
Los Cocoteros: Terraza en el Hotel Las Hamacas.
Roof Garden del Hotel El Papagayo.
Jardines del Hotel Club de Pesca.
Toni's Place: En la Calzada Costera.

PISCINAS:

La Poza en el Hotel El Mirador.
Aloha-Bar en el Hotel Las Américas.
Jardín del Hotel Club de Pesca.
Olimpica en el Hotel El Papagayo.
Olimpica en el Centro Deportivo
Beachcomber - Hotel Reforma - Casablanca.

Con servicio por carretera y lanchas:

Puerto Marqués, poblado típico, laguna tropical, playas de Revolcadero y Pichilingui. Caza en los alrededores.

DEPORTES:

Tennis y Frontenis: Canchas municipales en El Parazal.
Canchas en el Centro Deportivo.

Esquí: Servicios en el Club de Yates y Club de Pesca.

Acuaplanos - Deslizadores - Lanchas de Paseo: De alquiler en las Playas de Caleta y Caletilla, Club de Pesca y Malecón. Servicio colectivo a Puerto Marqués diariamente.

Golf: Magníficos "greens" en el Centro Deportivo, con Casa-Club.

EXCURSIONES:

Con servicio de avión, carretera y yates:
A la Bahía de Zihuatanejo, precioso panorama y pueblo típico. Isla de Ixtapan: playas, exuberante vegetación tropical y pesca.

Con servicio de avión y carretera:

Playa Encantada: Magnífica playa para bañistas, laguna de Tres Palos, caza del pato y pesca del robalo. Hay Casa-Club.

Barra del Papagayo: Unión del río y el mar. Buena pesca y caza de muchas especies del flamenco.

Con servicio regular de camiones:

Pie de la Cuesta: Playa brava. Restaurantes típicos. Aeropuerto. Laguna de Coyuca de cuarenta kilómetros de extensión hasta su barra. Caza y Pesca, extraordinario paisaje.



Vista aérea del "Fuerte de San Diego"

INDICADOR DE HOTELES

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| 1.—Hotel Alta Vista | 45.—Hotel Santa Catalina |
| 2.—Bungalows Los Virreyes | 46.—Hotel Villa Español |
| 3.—Bungalows Punta Peñasco | 47.—Pensión Granada |
| 5.—Hotel Casa Amelia | 48.—Hotel El Faro |
| 6.—Hotel Casa Amparo | 49.—Hotel Posada Manzanillo |
| 7.—Hotel Casa Anita | 50.—Hotel Quinta Julia |
| 8.—Hotel Casa Stephens | 51.—Hotel Los Pingüinos |
| 9.—Hotel América | |
| 10.—Hotel Astoria | |
| 11.—Hotel Bahía | |
| 12.—Hotel Balboa | |
| 13.—Hotel Caleta | |
| 14.—Hotel Club de Pesca | |
| 15.—Hotel Colonial | |
| 16.—Hotel Los Flamings | |
| 17.—Hotel Del Pacífico | |
| 18.—Hotel Del Monte | |
| 19.—Hotel El Cortijo | |
| 20.—Hotel El Mirador | |
| 21.—Hotel El Papagayo | |
| 22.—Hotel Isabel | |
| 23.—Hotel Las Anclas | |
| 24.—Hotel de Las Américas | |
| 25.—Hotel Las Hamacas | |
| 26.—Hotel Las Playas | |
| 27.—Hotel Las Palmas | |
| 28.—Hotel La Marina | |
| 29.—Hotel La Quebrada | |
| 30.—Hotel La Riviera | |
| 31.—Hotel Los Angeles | |
| 32.—Hotel Los Naranjos | |
| 33.—Hotel Lindavista | |
| 34.—Hotel María Antonieta | |
| 35.—Hotel Majestic | |
| 36.—Hotel Mar Azul | |
| 37.—Hotel Mariscal | |
| 38.—Hotel Miami | |
| 39.—Hotel Mozimba | |
| 40.—Hotel Pez Vela | |
| 41.—Hotel Playa Hermosa | |
| 42.—Hotel Quinta Eugenia | |
| 43.—Hotel Quinta María | |
| 44.—Hotel Reforma-Casablanca | |

INDICADOR DE PLAYAS

- | |
|---------------------------|
| A.—Hornitos |
| B.—Hermosa |
| C.—De Hornos |
| D.—De Hornos |
| E.—Farellon |
| F.—Grande del Deportivo |
| G.—Icacos |
| H.—Guitarrón |
| I.—Guitarrón |
| J.—Poma |
| K.—Pichilingui |
| L.—De Puerto Marqués |
| M.—De Puerto Marqués |
| N.—La Quebrada |
| O.—Honda y Manzanillo |
| P.—Larga y Tambuco |
| Q.—Caleta |
| R.—Caletilla |
| S.—La Carmelita |
| T.—La Roqueta |
| U.—Del Pie de la Cuesta |
| V.—Playa Escondida |
| X.—Ensenada de los Presos |

OFICINAS:

- | |
|---|
| I.—Aduana - Correos - Telégrafos y Migración. |
| II.—Información de Turismo, Caza y Pesca. |

CLUBS:

- | |
|----------------------|
| III.—Club de Yates |
| Club de Pesca. |
| IV.—Centro Deportivo |





UN ASPECTO DE LA PLAYA DE CALETILLA EN SEMANA SANTA.



CORONA Extra,
la Cerveza más fina.

PREDILECTA DE LA MARINA NACIONAL

LAS CERVEZAS DE MEXICO EN
ACAPULCO, S. A.

5 de Mayo No. 37.

Tel. Eric. 5—86

ACAPULCO, GRO.

DURANTE SU ESTANCIA EN **ACAPULCO**,
DISFRUTE USTED DE LOS MEJORES PRO-
GRAMAS EN LOS CINES:

SALON ROJO Y GRAN CINE RIO

CONFORT

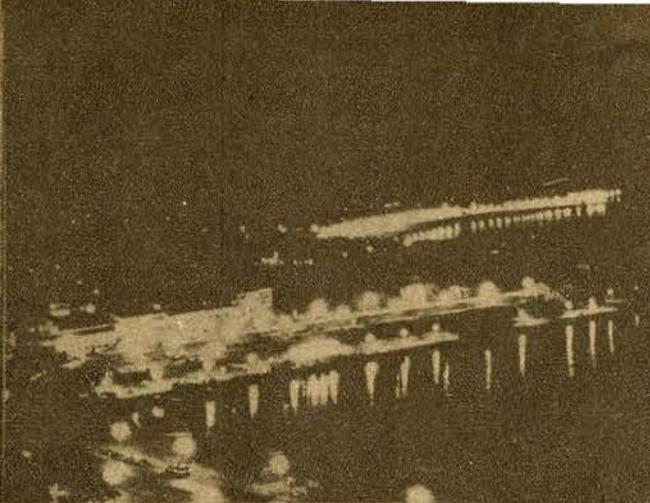
CLIMA ARTIFICIAL

A LA ALTURA DE LOS MEJORES SALO-
NES DE LA REPUBLICA.

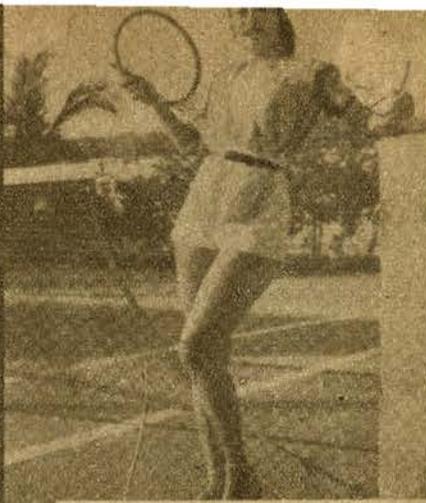
ESPECTACULOS MOREDA, S. A.



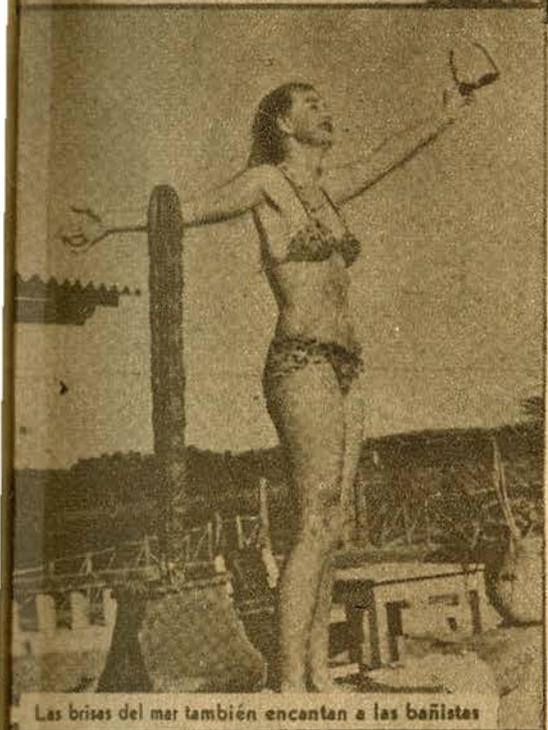
La hermosa playa de "Caletilla"



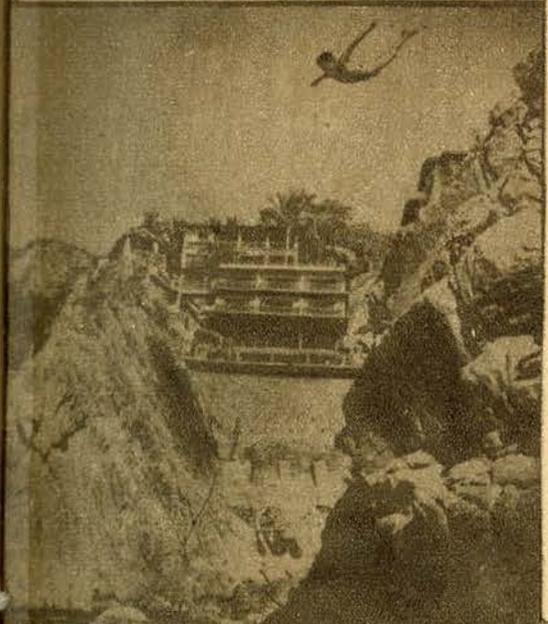
Una perspectiva nocturna de Acapulco



En una cancha de tenis de Acapulco



Las brisas del mar también encantan a las bañistas



Emocionantes clavados en "La Quebrada"

de drenaje adecuado a una ciudad moderna de sesenta mil habitantes, cifra que duplica la de la población actual; se ha pavimentado, de concreto en los lugares de mayor tránsito y de asfalto en las grandes avenidas. Los problemas que plantea la escasez de energía eléctrica van resolviéndose merced a recientes acuerdos entre la Cía. Eléctrica de Guerrero y la Comisión de Electricidad, con intervención decidida del Sr. Perusquía.

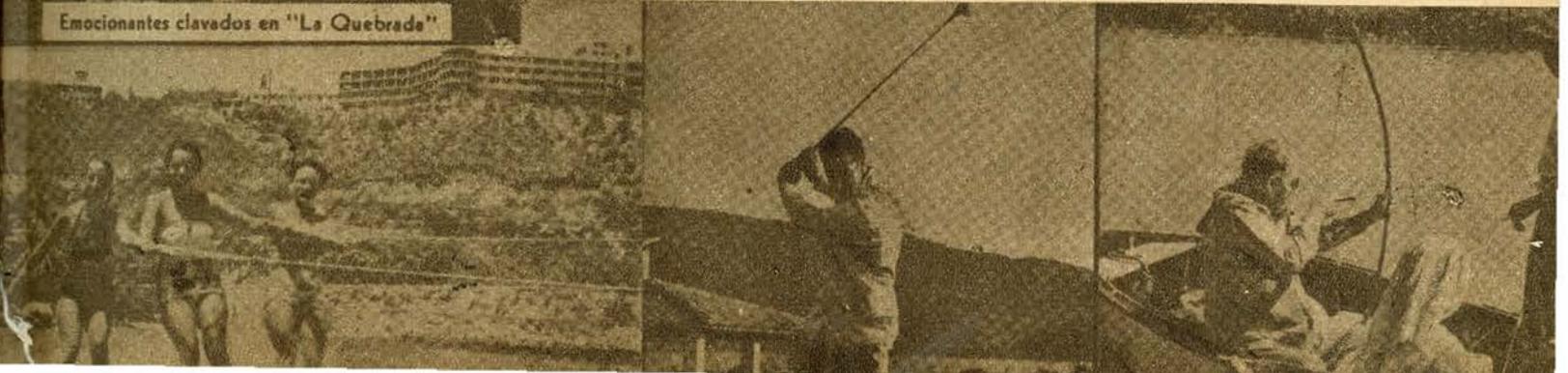
Las estadísticas de visitantes de Acapulco acusan un aumento progresivo desde hace cinco años, siendo el año actual el que manifiesta mayor incremento. Ello ha exigido la creación de nuevos organismos de orientación y servicio, como la Asociación de Hoteleros, el Comité Coordinador de Turismo, bajo la presidencia, éste último, del Sr. Perusquía, los cuales vienen a llenar necesidades de reglamentación, regulación, canalización, coordinación, diamantes de considerables aglomeraciones de visitantes, que merecen el mejor trato y la acogida más cordial y hospitalaria.

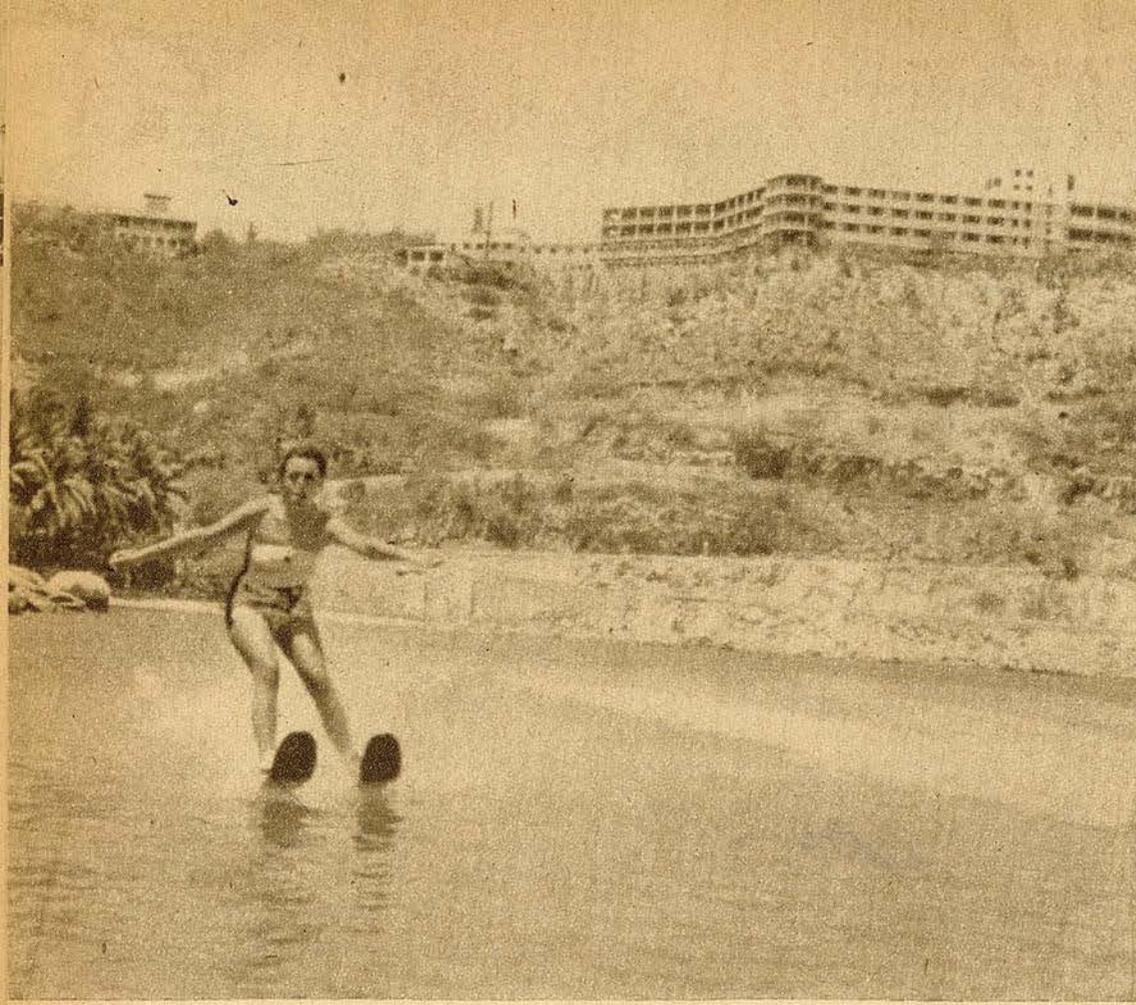
Calcúlese que durante la pasada Semana Santa llegaron a Acapulco de 45 a 50,000 personas en unos 8.000 vehículos de motor, sin que, no obstante, se observasen molestas aglomeraciones como otros años, a consecuencia, principal-

mente, de la ampliación de las avenidas a que antes nos referimos y la eficaz gestión de los nuevos organismos citados.

En su infatigable afán de dotar a Acapulco de cuantos atractivos pueda imaginarse, organismos oficiales y prominentes hombres de negocios proyectan la construcción de un frontón, una plaza de toros, y un campo de deportes.

Al margen del constante flujo del dinero hacia Acapulco turístico, este rincón del país tiene plena sustentividad económica, que permite augurar ha de ser un día propicio de riqueza agrícola, pesquera, etc. Son importantes y podrían serlo mucho más las producciones de coco, ajonjolí, café y cítricos en casi todo el Estado de Guerrero, que, virtualmente, permanece vagen en espera de capitales y brazos que aprovechen sus incalculables riquezas. Mayores garantías en el campo estimularían las inversiones y permitirían la apertura de nuevas explotaciones, dando lugar al consiguiente mejoramiento del nivel de vida de la población. Los productos del mar, igualmente sin explotar, en gran parte por culpa del Gobierno del Estado no ofrece actualmente facilidades y exenciones de impuestos que habrían atraído a los inversionistas. Los desenvolvimientos industriales que





ESQUIANDO
EN
LA
BAHIA
DE
ACAPULCO

explotación de esta riqueza habrían de promover son incalculables, motivo por el que es lamentable el estado de abandono en que actualmente se encuentra.

No obstante lo expuesto, Acapulco y el Estado en general progresan en todos los órdenes. En el

turístico, a pasos de gigante; en el agrícola, comercial e industrial más lentamente.

Los hombres que como don Melchor Perusquía, Presidente de la Junta Federal de Mejoras Materiales, se superan día a día en el mejoramiento de ese rincón de ensueño, laborando sin descanso en ejecu-

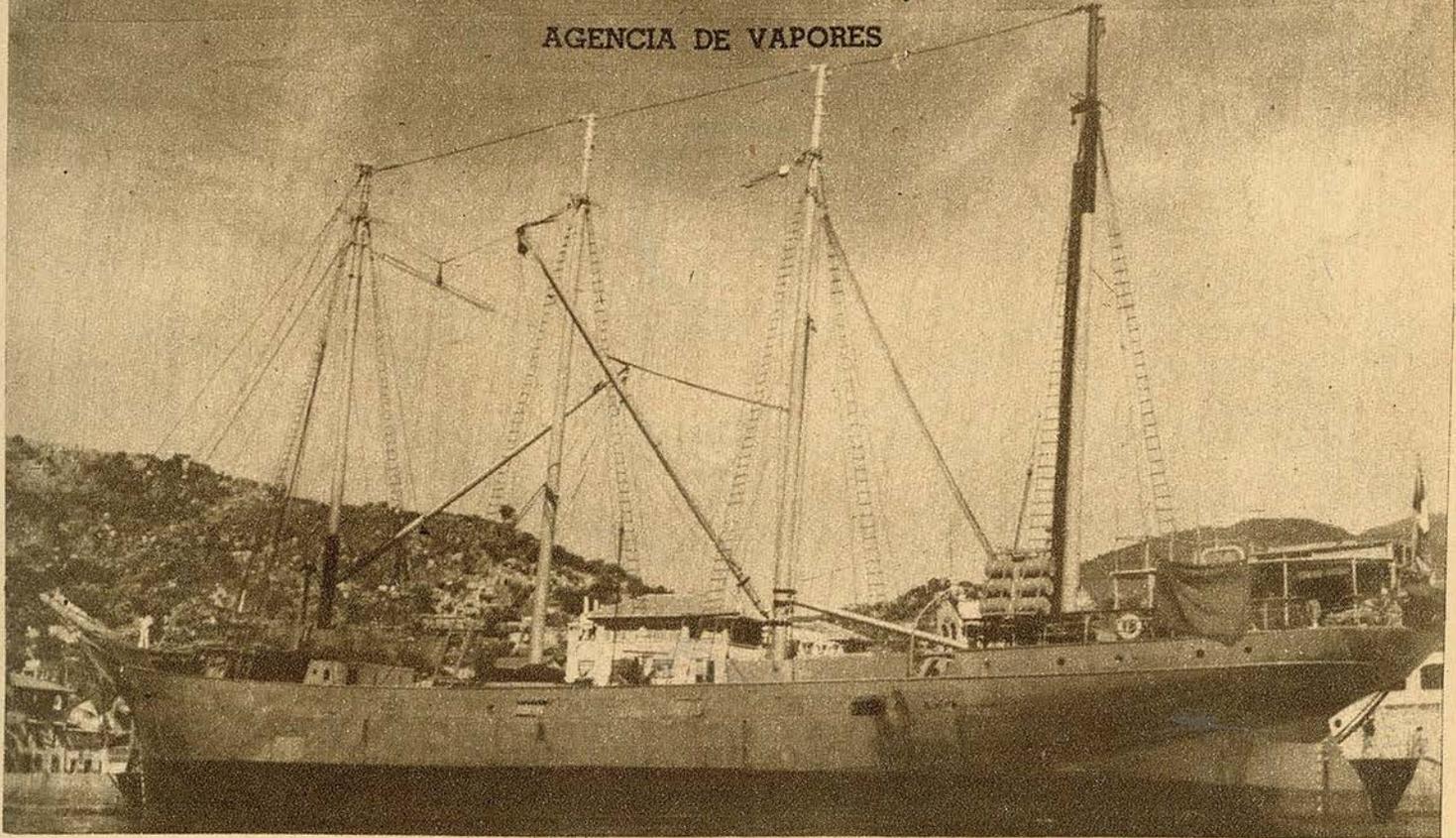
ción de proyectos e iniciativas, ordenando y regulando el flujo de una vida turística cada día más intensa y placentera, merecen el reconocimiento más profundo de cuantos deseáramos ver en cada rincón de México progreso, riqueza, cultura y belleza como vemos en Acapulco.

IGUAL
QUE
EN
LAS
PLAYAS
MAS
FAMOSAS
DEL
MUNDO



PALAZUELOS Y CIA., S. de R. L.

AGENCIA DE VAPORES



AGENTES DE LAS PRINCIPALES LINEAS MEXICANAS
Y NORTEAMERICANAS

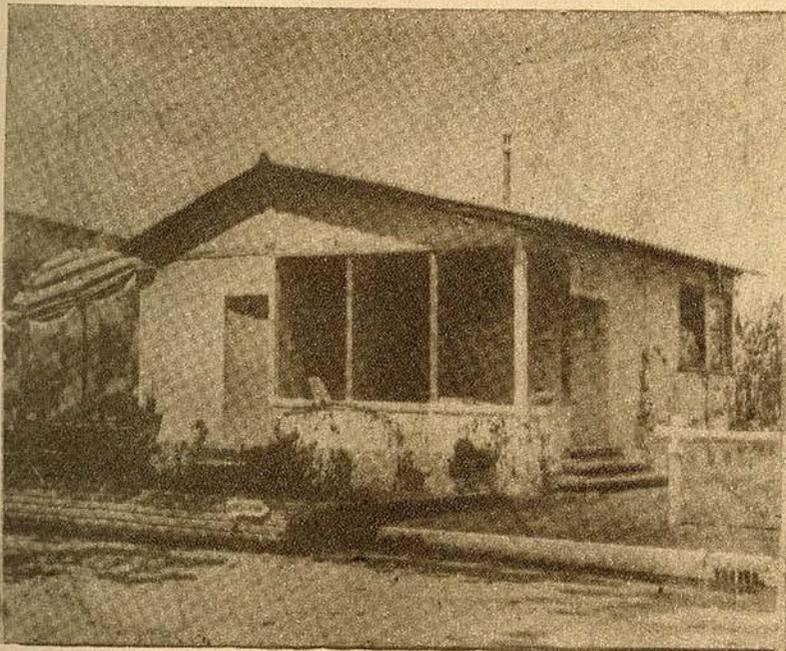
J. R. ESCUDERO NUM. 1-3 — APDO. POSTAL 25
TELEFONOS NUMS.: 5-46 Y 1-66 ACAPULCO, GRO.

TECHO ETERNO EUREKA, S. A.

SUCURSAL DE ACAPULCO, GRO.

Aquiles Serdán 64.

Teléfono 187.



MUY APROPIADAS PARA LOS CLIMAS
CALIDOS. GARANTIZADAS POR SU SE-
GURIDAD Y DURACION. ECONOMIA EN
SU PRECIO. RAPIDEZ EN SU CONSTRUC-
CION.

SOLICITEN TODA CLASE DE INFORMES
Y PRESUPUESTOS.

Caseta tipo A, con materiales de asbesto-
cemento "EUREKA".

CONSTRUCTORA DEL PACIFICO, S. A. de C. V.

ACAPULCO, GRO.

OFICINAS: EDIFICIO OVIEDO 5 DESPACHO NUM. 3

TELEFONO NUM. 8-13

Gerente General: ING. FEDERICO A. LUNA.
Superintendente: ING. RAMON MOYA R.
Apoderado General: JOSE MARIA BECERRA.

Oficinas en México, D. F.
CALLE PUENTE DE ALVARADO 71. TERCER PISO
TELEFONO 13-05.19



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

DESCRIPCION DEL FRACCIONAMIENTO

La primera y segunda sección de este Fraccionamiento se apoya sobre el Paseo Costero "Miguel Alemán", con linderos al norte con el Club de Golf. Está centrado por medio de dos glorietas y una Avenida Principal.

Paralelamente al Paseo Costero hay otra avenida que limita el Fraccionamiento por el lado del mar. Los nombres de las calles son los siguientes:

La Glorieta de apoyo recibe el nombre de "Anfitrita", que en la mitología griega es la Nereida de la espuma, hija de Océano y esposa de Neptuno, esta glorietta llevará una fuente con un motivo alusivo a la leyenda de esta diosa.

La Avenida Principal lleva el nombre de Almirante Cristóbal Colón, descubridor de América y nombrado por real orden de Fernando el Católico, Almirante de la Escuadra del Océano.

El Fraccionamiento tiene varias calles circulares a saber:

Piloto Antón de Alaminos, este piloto fué el descubridor de la "Corriente del Golfo".

Capitán Vasco de Gama, descubridor del "Cabo de Buena Esperanza".

Comandante Luis Antonio Bougainville, de la Armada Francesa descubridor de "Las Islas Salomón".

Capitán James Cook de la real Marina Inglesa, descubridor de numerosas islas, entre ellas el Archipiélago del Haway, primero en circunnavegar casquete Antártico.

Almirante Richard Byrd descubridor del "Polo Sur".

Almirante Pedro Andrés Suffren de la Armada Francesa hizo interesantes campañas en el Océano Indico y fué el transformador de la táctica naval.

Hay dos diagonales, una llamada Horacio Nelson de la real armada inglesa, vencedor en la batalla de Trafalgar donde perdió la vida. Fernando de Magallanes descubridor del estrecho de su nombre.

Las demás calles de la primera sección tienen los siguientes nombres:

Almirante Pascual Cervera de la armada Española, héroe de la batalla de Santiago de Cuba.

Capitán Juan Sebastián Elcano, primero en circunnavegar el Golfo.

Almirante Andrés Doria, famoso marino veneciano que mandó una de las divisiones en la Batalla de Lepanto y en una de sus naves fué herido el gran Miguel de Cervantes Saavedra en donde perdió un brazo.

Capitán Abel Tasman descubridor de Australia y Nueva Zelandia.

Capitán Eugenio Agacino, marino español, autor de un tratado de navegación, sirvió de texto más de 20 años en las escuelas navales de la América Latina.

Cadete Virgilio Uribe de la marina mexicana murió

heroicamente combatiendo al invasor en Veracruz, el 2 de abril de 1914.

Almirante Peary, marino de la armada norteamericana que abrió las puertas del Japón al comercio occidental.

Teniente José Azueta de la marina mexicana, murió en Veracruz combatiendo al invasor.

Comandante Brentón de la real armada inglesa al servicio de México como entrenador puede decirse que es el fundador de la marina mexicana.

Comodoro Manuel Azueta, marino mexicano que hizo la defensa del Puerto de Veracruz contra los invasores.

Comandante Beresford de la real armada inglesa al servicio de México, su obra es paralela a la del Comandante Bretón, ya citada.

Almirante Cosme Damián Churruca, de la armada española de la Batalla de Trafalgar.

Comodoro Rivadavia, de la marina argentina, héroe de la Independencia de ese país.

Teniente Mateo F. Maury, de la marina norteamericana, aplicó científicamente la Meteorología y Oceanografía a la navegación, siendo prácticamente el creador de la Meteorología Náutica.

Esta primera sección del Fraccionamiento termina en un parque que recibe el nombre de Argonautas. La segunda Sección comprendida entre el Paseo Costero y el mar quedan las siguientes calles:

Nao Vitoria, famosa navegación que circunnavegó en el Golfo.

Nao Santa María, buque de navegación de Cristóbal Colón en su viaje del descubrimiento.

Carabela "La Pinta".

Carabela "La Niña".

Nao "Trinidad", buque de navegación de Don Fernando de Magallanes en su viaje en el descubrimiento del Estrecho.

Fragata Endeavour, famosa Nave que al mando del Capitán Cook circunnavegó Australia, Nueva Zelandia y diversas Islas del mar del Sur complementando las exploraciones de Tasman y otros.

Corbeta Etoile, nave del comandante Bougainville en su viaje por los mares del Sur y descubrimiento en las Islas Salomón.

Paquebot Great Eastern, primer buque de casco de fierro que atravesó el "Atlántico", navegaba con bandera inglesa y propiedad del Cunerd Line.

Navío San Juan Nepomuceno, buque insignia del Comandante Churruca en la batalla de Trafalgar.

Corbeta Zaragoza, famoso Buque-escuela Mexicano. Fué el primero en circunnavegar el globo con la Bandera Mexicana.



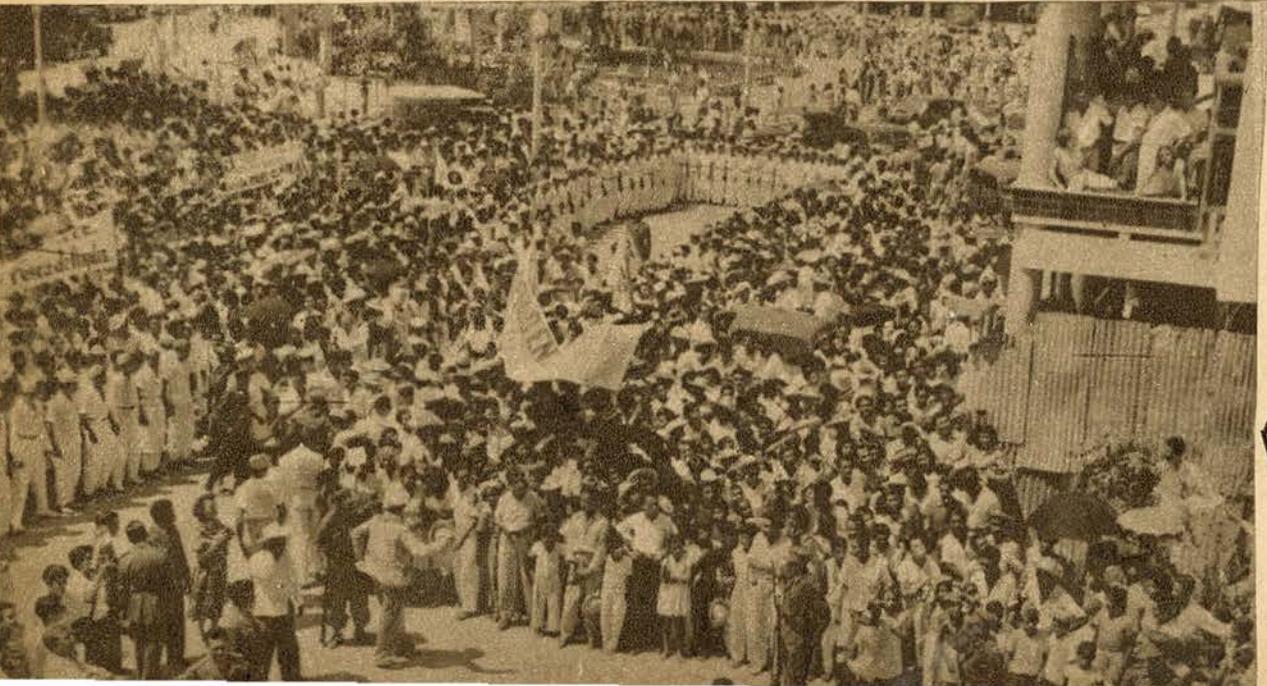
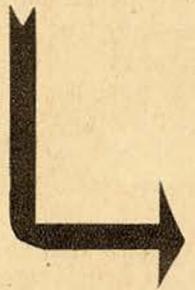
El C. Presidente de la República, coronando a la Reina del Carnaval.

El Lic. Alemán, durante su visita a la Grande de Guadalupe.



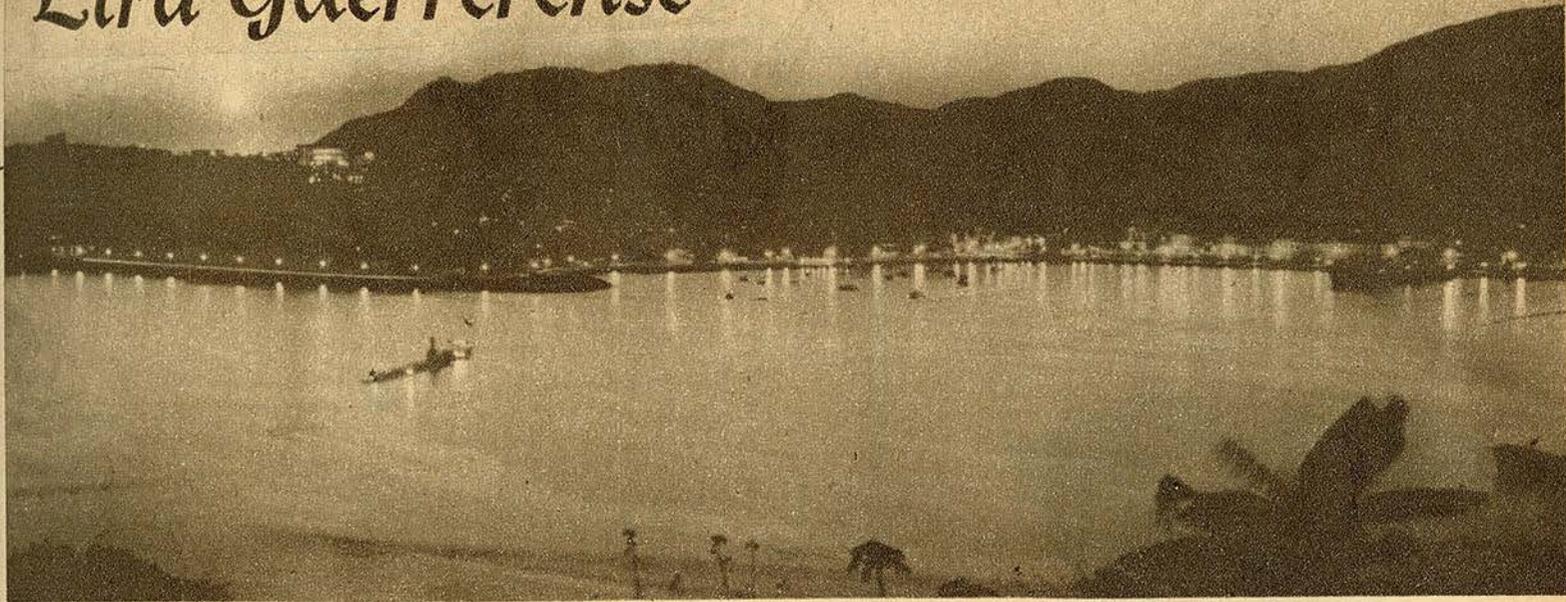
ICO con su gran desarrollo de y la enorme riqueza que el mar productos le ofrecen, debería fi entre los países marítimos. poder aprovechar tal beneficio indispensable voltear la cara al crear conciencia marítima.

Los campesinos de los ejidos, reciben sus indemnizaciones al trasladarse sus terrenos a la Junta de Mejoras Materiales, para el engrandecimiento del Puerto de Acapulco.



Cómo fué recibido el pueblo de Acapulco, al Presidente Miguel Alemán, gran benefactor de la ciudad.

Lira Guerrerense



ACAPULCO

(A la belleza de Dora Emma Lasso).

—“Solamente a los poetas nos es dado imaginar lo inconcebible —nos ha dicho en charla el famoso poeta, político y abogado guerrerense Manuel M. Reynoso, autor de este bello poema—, y por eso, cuando admiramos unos hermosos ojos pensamos: ¿Y si un día quedaran ciegos? Y lo mismo de una subyugante mujer: ¡Ah! ¿pero si muere? Semejante congoja me asaltó al extasiarme con orgullo de mi predilecto puerto, y entonces exclamé con estos versos: Temo que el mar se vaya y Acapulco no sea nada. Pero antes, permíteme cantarte, sueño de ensueños, puerto de Acapulco, Guerrero...” Y esto es el motivo de tan brillante concepción estética de Manuel M. Reynoso. Héla aquí exclusiva para la REVISTA DE MARINA:

...CUANDO el mar de Acapulco se va tras un
(barco extranjero,
se queda otro mar que es más fiel a Guerrero:
tu mirada, ¡oh mi tierra suriana!, que entornas al
(cielo...

Y lo mismo sucede en la noche que tiene por
(velo,
fúnebre, atmosférico, alto y afiebrado y hondo
(terciopelo:

cuando el mar de su cielo se esfuma,
otro mar queda tácito y tenue en la bruma
del puerto en desvelo:
¡su ensueño!... con peces de luz —sus luceros—
y novias sirenas sensuales en celo:
sus estrellas... flotando en la espuma
de la Vía Láctea, surcada por raudos galeones
(fantasmas, ¡piratas del cielo...!

Mas, si un día a este mar de Acapulco una ola
se lleva hasta el cielo y el cielo se va con la farde,
quedará su paisaje cual cóncavo vértigo
(inmenso:

¡el abismo!... sin rostro de mar ni de cielo,
tal umbrático féretro inútil, (lleno de silencio...)
E imitando a quien queda en sí mismo muy solo
(y cobarde,
así la belleza del puerto

—ya muerto
y desierto—

quedaría sin sus ojos azules, ni sus playas de
(música... Y sola...

Pero tú —joven Reina del mar de Acapulco—
(que ahora

le sirves de encanto, de brisa de amor y abril de
(su aurora,

de mañana, cenit y vespérea poesía melodiosa,
de jardín de diamantes nocturnos y diosa
de su alma radiante —a manera de perla en la
(ondina

de una voluptuosa y languideciente sonrisa
(marina

semejando la luna en la concha turquesa y de
(nácar de cielo

cuando eso acontezca..., yo bien sé que darás a
(Acapulco, ¡oh divino

amiga de mi alma! (para que siga siendo acaso
(más bella su magia suntuosa

¡tu celeste mirada por cielo! —de fijo más dulce
(y más tierno—

tu tibio suspiro de huerto griego o galileo, ¡po
(brisa de azúcar!

por grandeza e ideales, ¡tu anhelo!
tu hermosura que tiene la edad de los lirios, ¡po
(un verge

persa que tenga tu gracia por miel!
también una virgen y nítida lágrima tuya, ¡le
(darás por mar!

por lírico idioma, ¡tu boca de múrice!: jaula de
(los trinos que suelta tu habla

de nardos y aún niña inocencia plácida que es
(nieve de invierno

y, como exquisita leyenda irisada con sueños en
(flor

le darás —por último— esa alondra o ángel de
(etéreo fulgo

que ha de ser, entonces, tu cándido y áureo
(recuerdo

mejor...!



Capitán de Navío Miguel Manzárraga Z.,
Comandante de la 8a. Zona Naval.



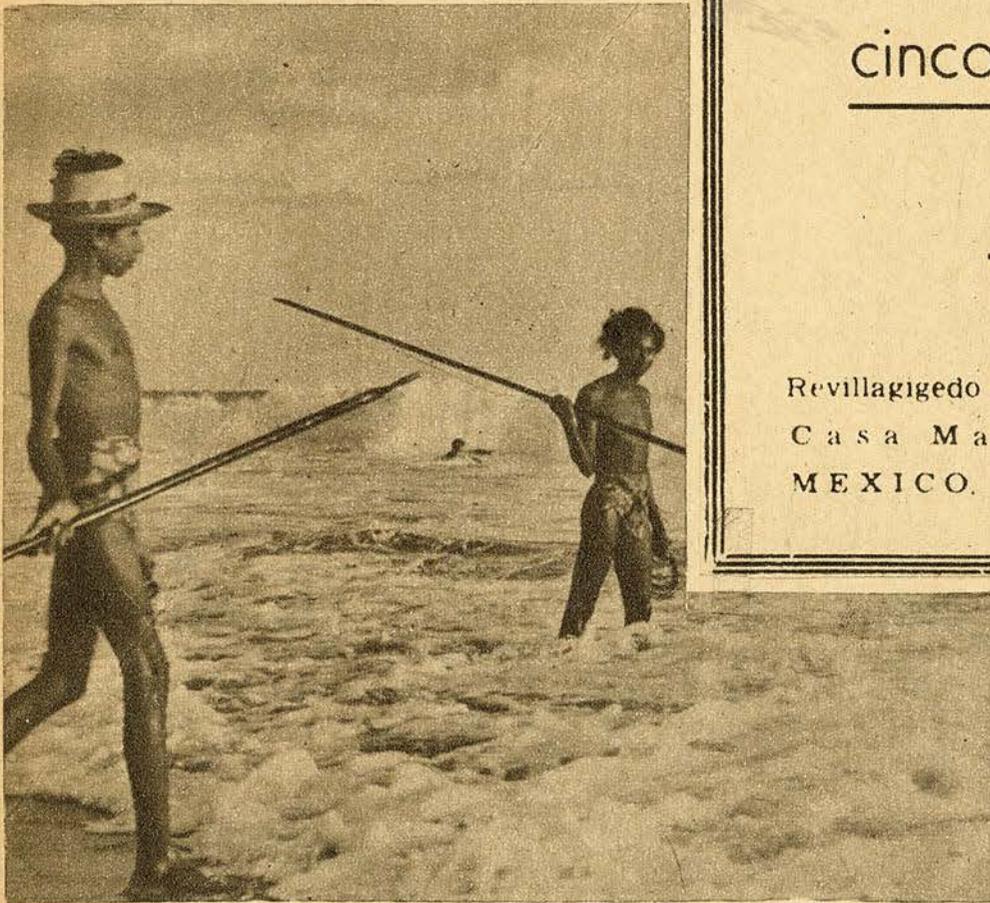
Le entregamos su uniforme
 en 72 horas y le damos
 cinco meses para pagarlo

Tels.: 10-09-32 y 13-78-63

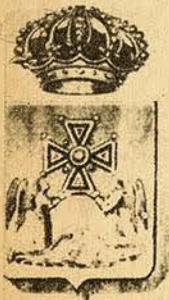
Apartado Postal 7578

Revillagigedo No. 28
 Casa Matriz
 MEXICO, D. F.

Juan Manuel No. 1
 Sucursal
 GUADALAJARA, JALISCO



Arponeros en plena actuación en una de las barras que forma la desembocadura del Río Papagayo.



LA CIUDAD DE BUENOS AÑOS

DIREC. CABLEGRAFICA "PURUELA"
 CLAVES EN USO { A. B. C. 5ª ED. MEJORADA
 LIEBER'S 5 Y 10 LETRAS

BENITO JUAREZ 3
 APARTADO POSTAL Nº 2

TELEFONOS { OFICINAS: Nºs 312 Y 5
 ALMACENES: Nºs 70 Y 5

Acapulco, Gro., Méx.

PESCADOS Y MARISCOS

SIEMPRE FRESCOS

SOLO EN LOS

SUPER MERCADOS, S. A.

Nuestros artistas
cinematográficos
se divierten en un
lujoso hotel aca-
pulqueño después
de filmar en estos
maravillosos esce-
narios naturales.



Conservas,
Vinos y licores
Dulcería,
Helados.

Groceries
Imported & Domestic
Liquors And
Brandies.

ABARROTES LA SUIZA, S. A.

Jesús Carranza y Juan R. Escudero.

Teléfono 138.

BUQUE MOTOR NACIONAL

“MARIDOME”

AL SERVICIO DEL LITORAL DEL
PACIFICO

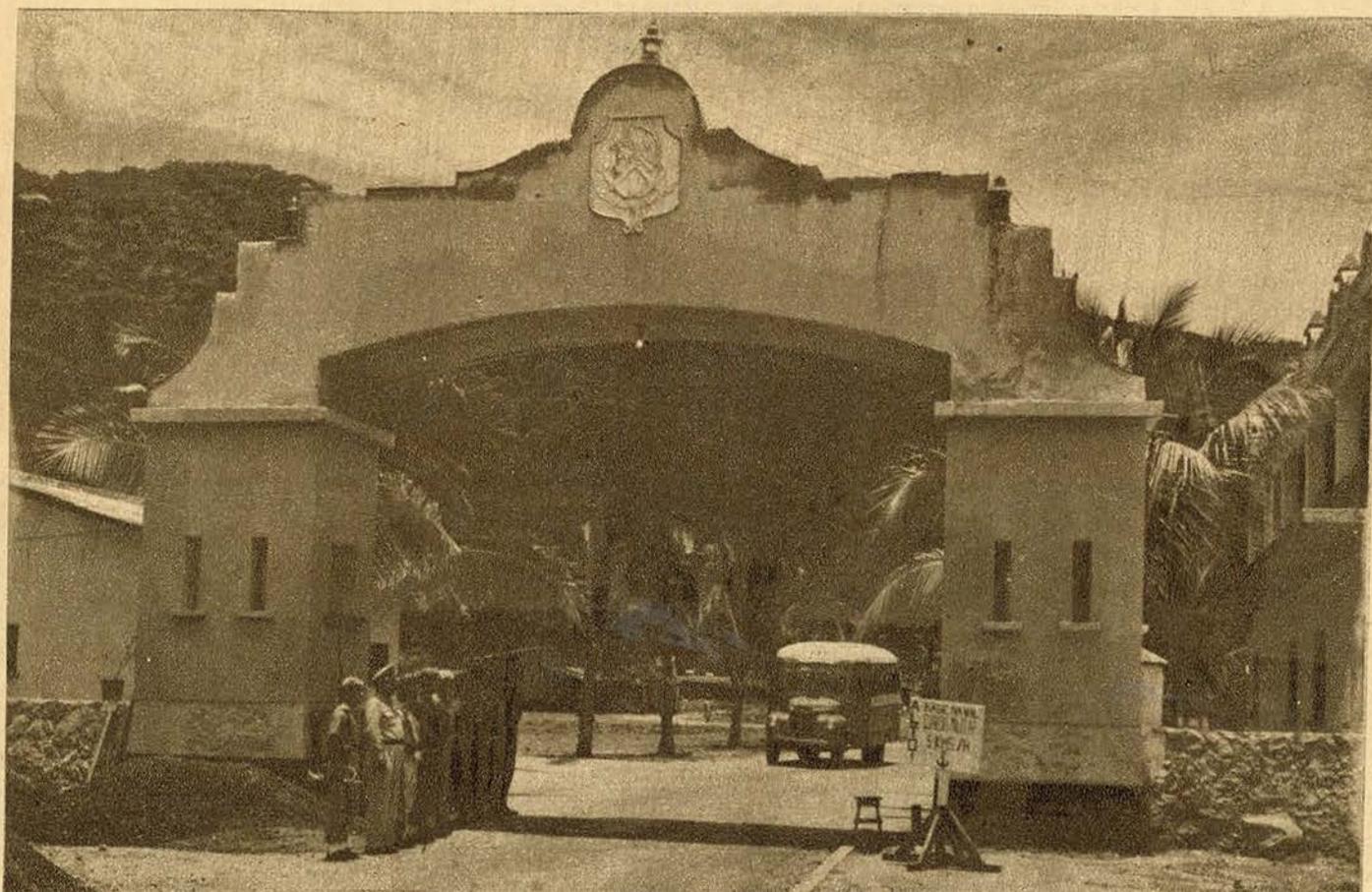
BENITO JUAREZ 3, DESP. 4.

TELEFONOS: 7-84 Y 8-18.

ACAPULCO, GRO.

OCTAVA ZONA NAVAL

ICACOS - GUERRERO

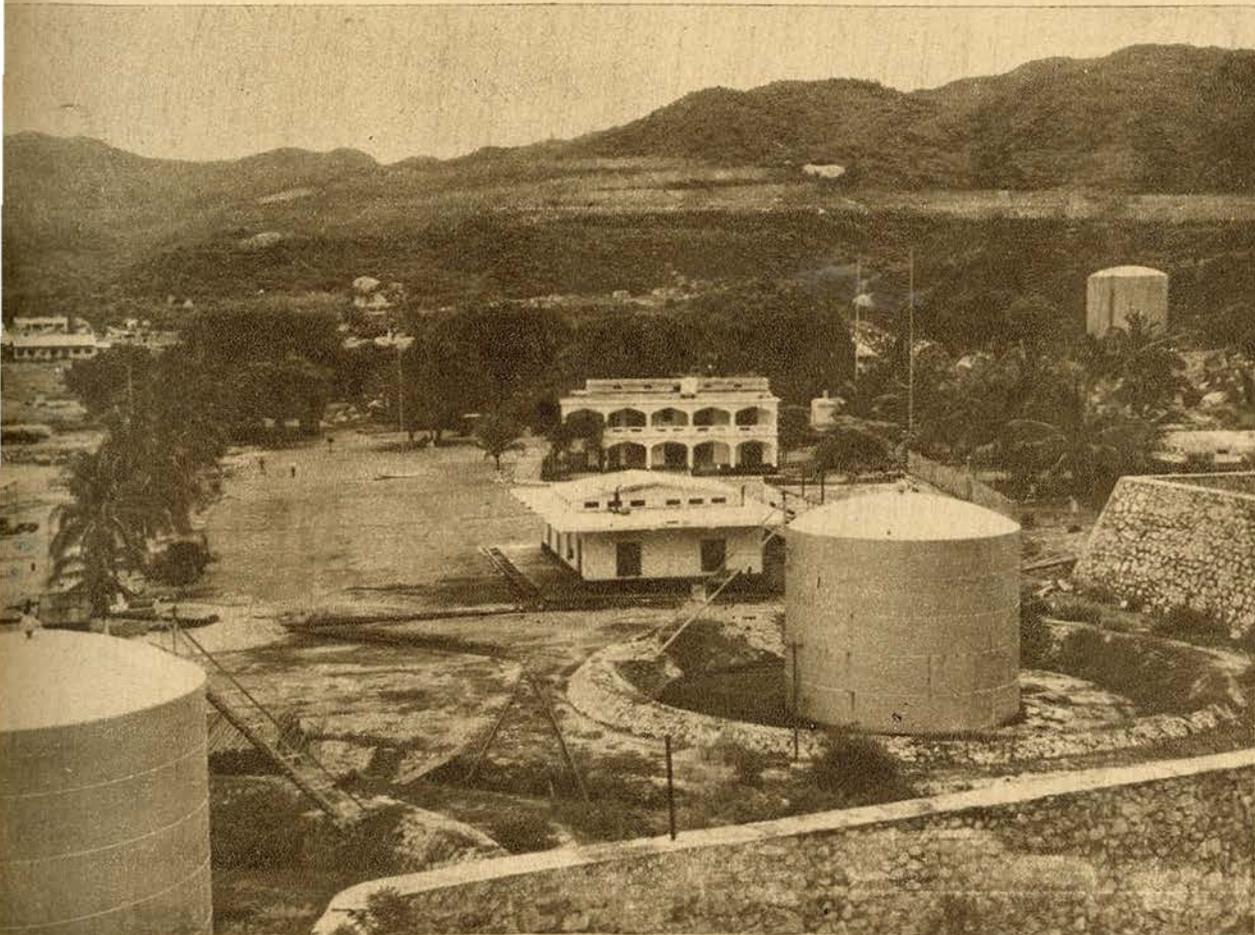


Entrada de la 8a. Base Naval. Cuerpo de Guardia de Infantería Naval.



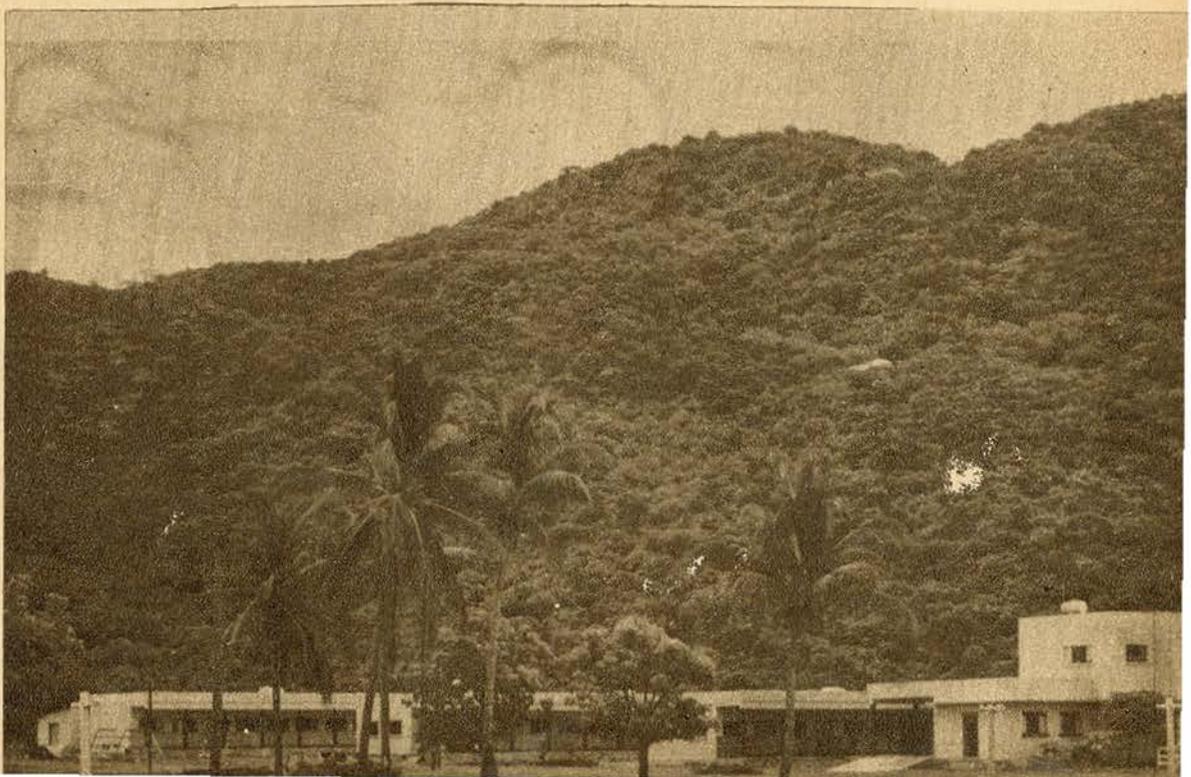
Edificio de la Comandancia y oficinas de la 8a. Base Naval de Icacos.

Frente del cuartel de la In-
fantería Naval. Zona Naval
de Icacos.

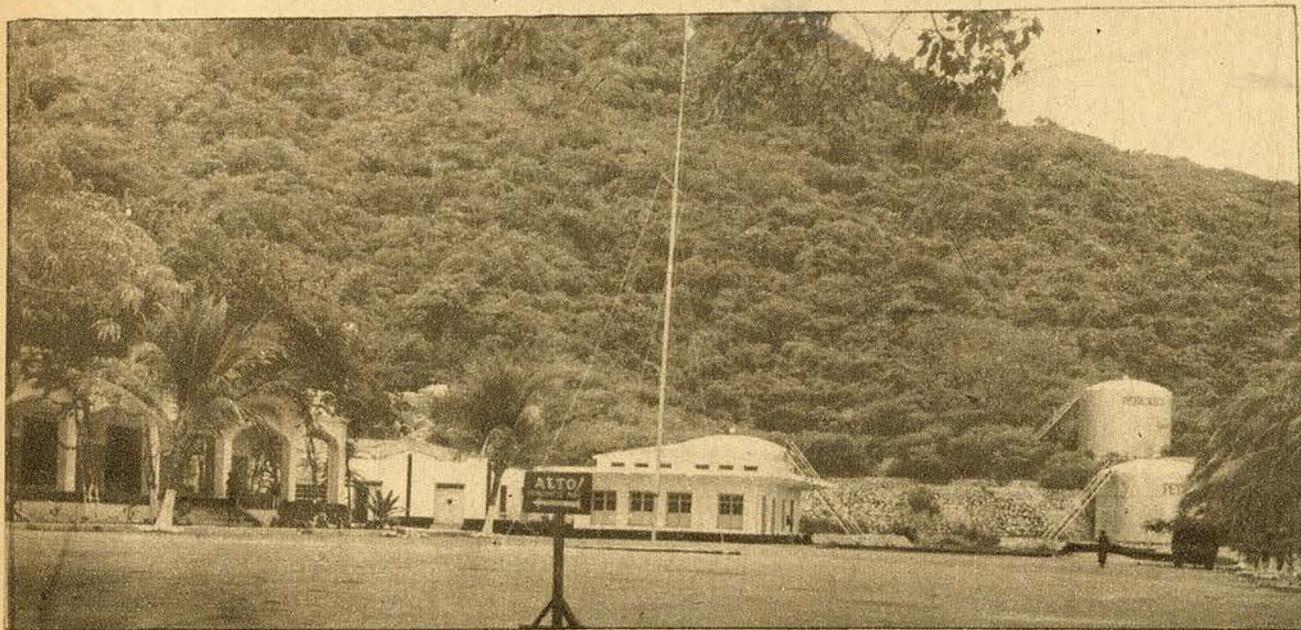


Vista general de la 8a. Zona
Naval de Icacos.

Otro aspecto del Cuartel de
Infantería Naval de la 8a.
Zona.

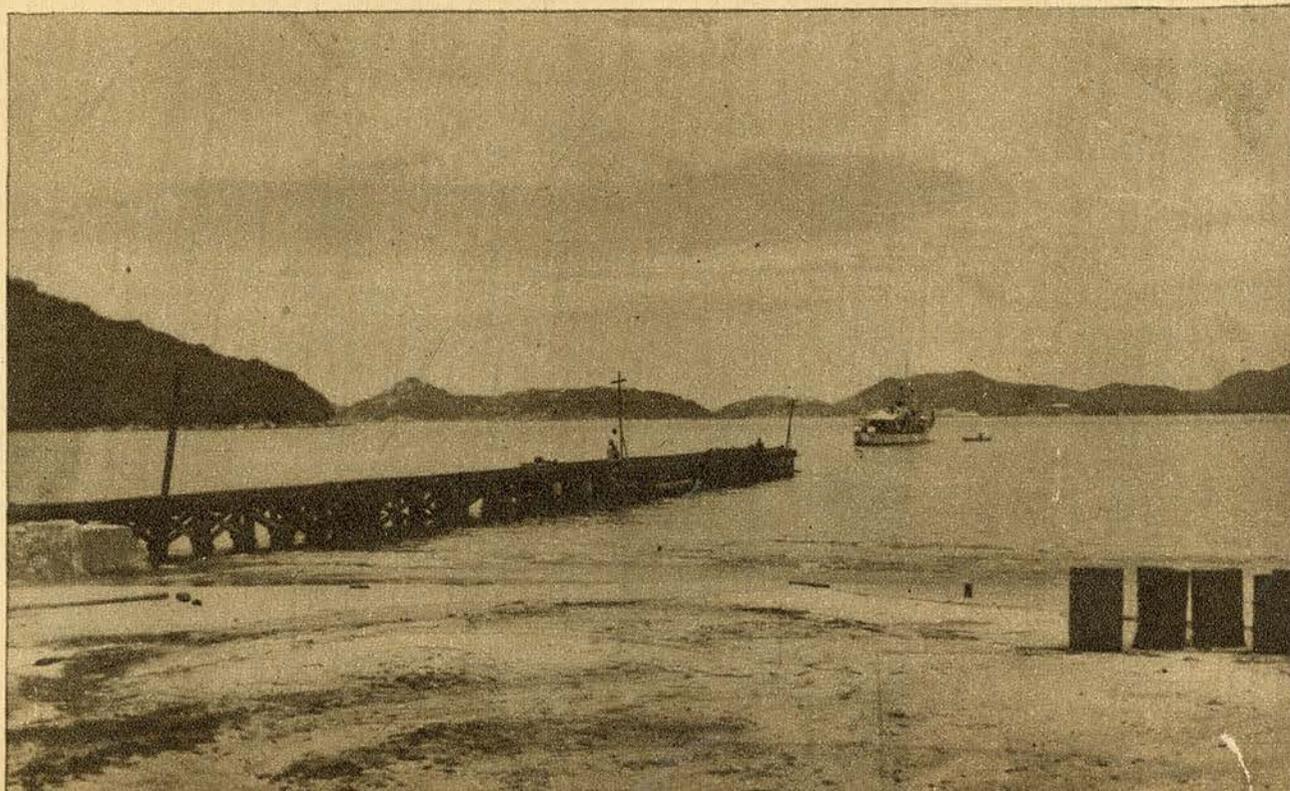


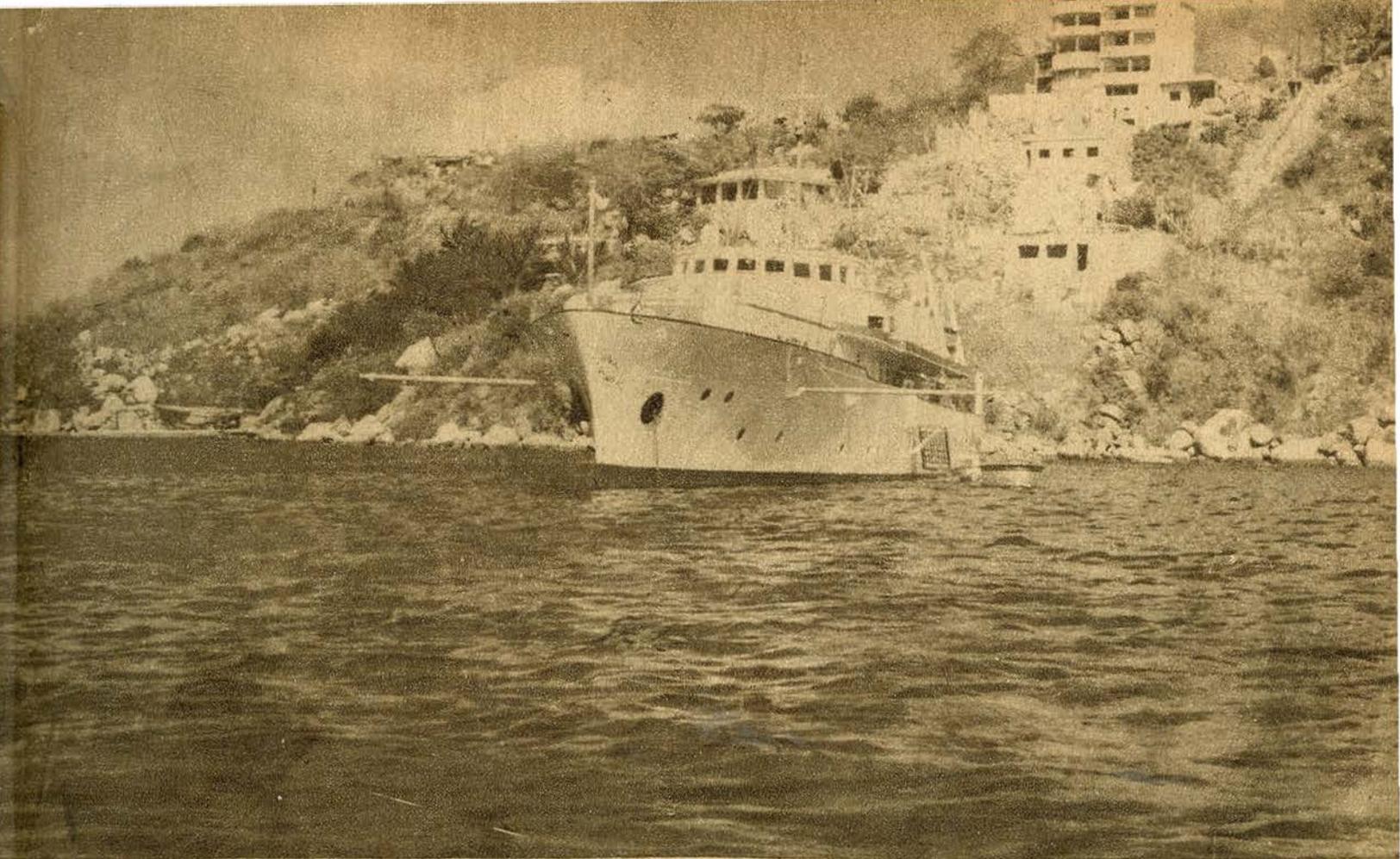
Edificio Enferme-
ría de la Zona
Naval. Icacos.



Estación de Bom-
beo y Planta Eléc-
trica de la 8a. Zo-
na Naval de Ica-
cos.

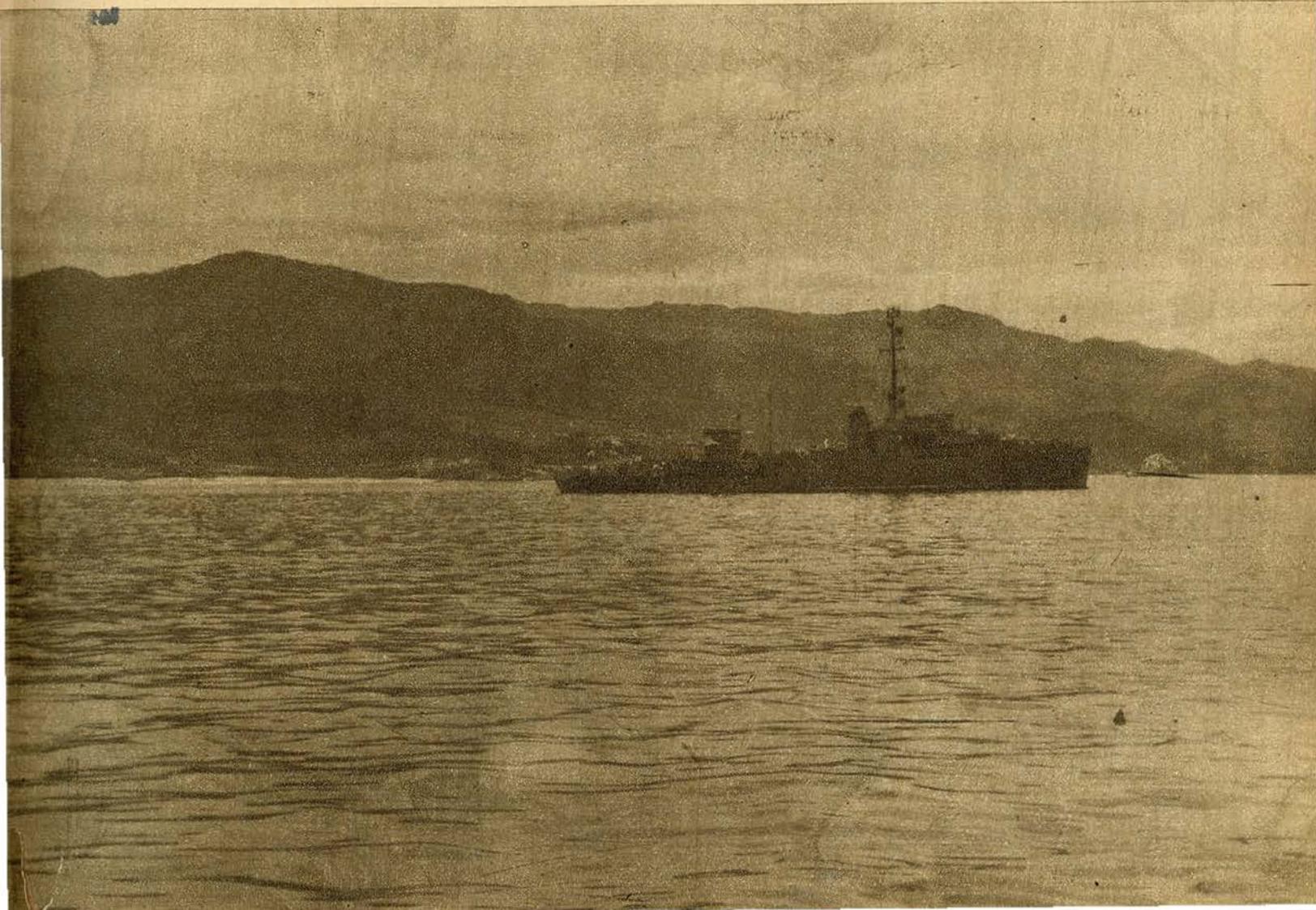
Vista del muelle
dedicado a em-
barcaciones me-
nores. 8a. Zona
Naval.



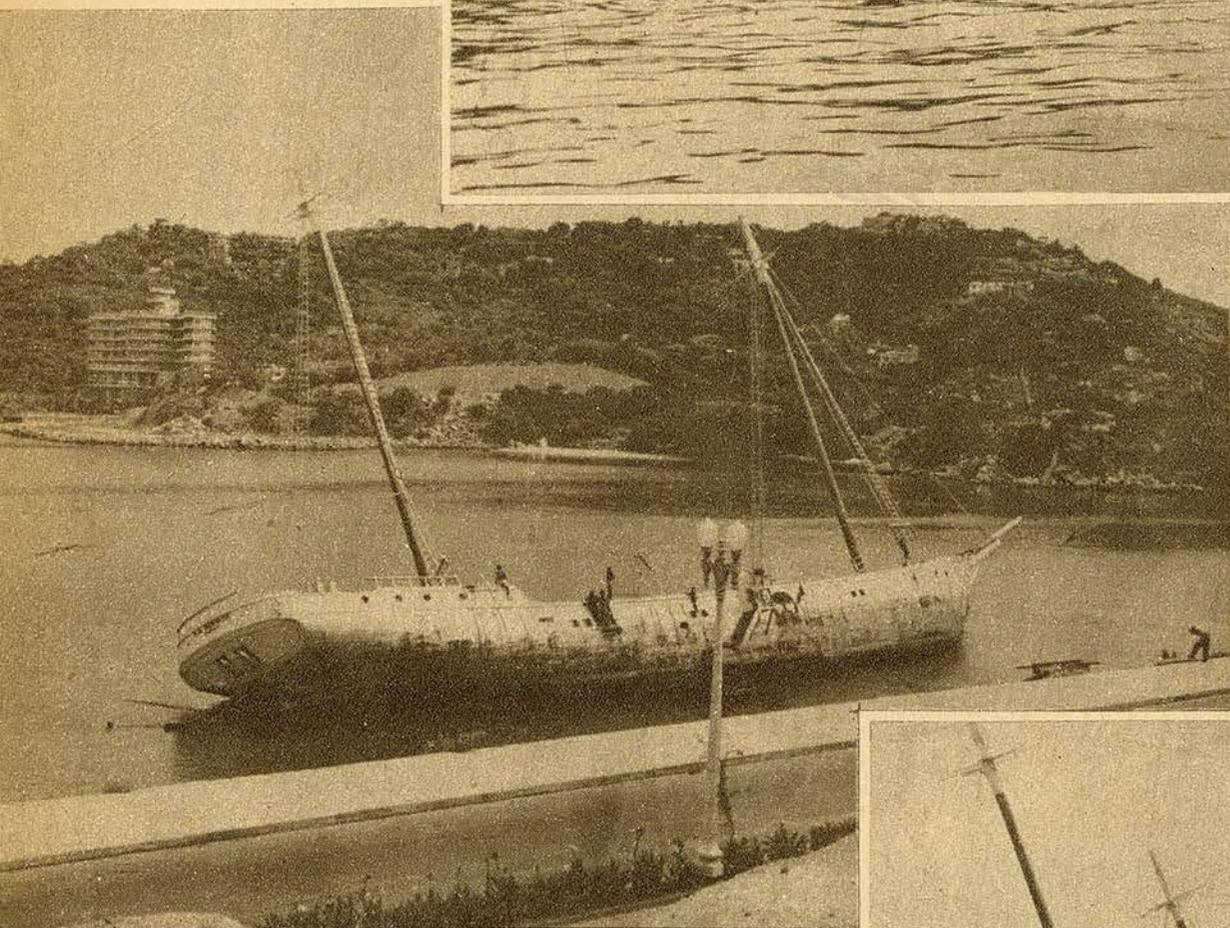
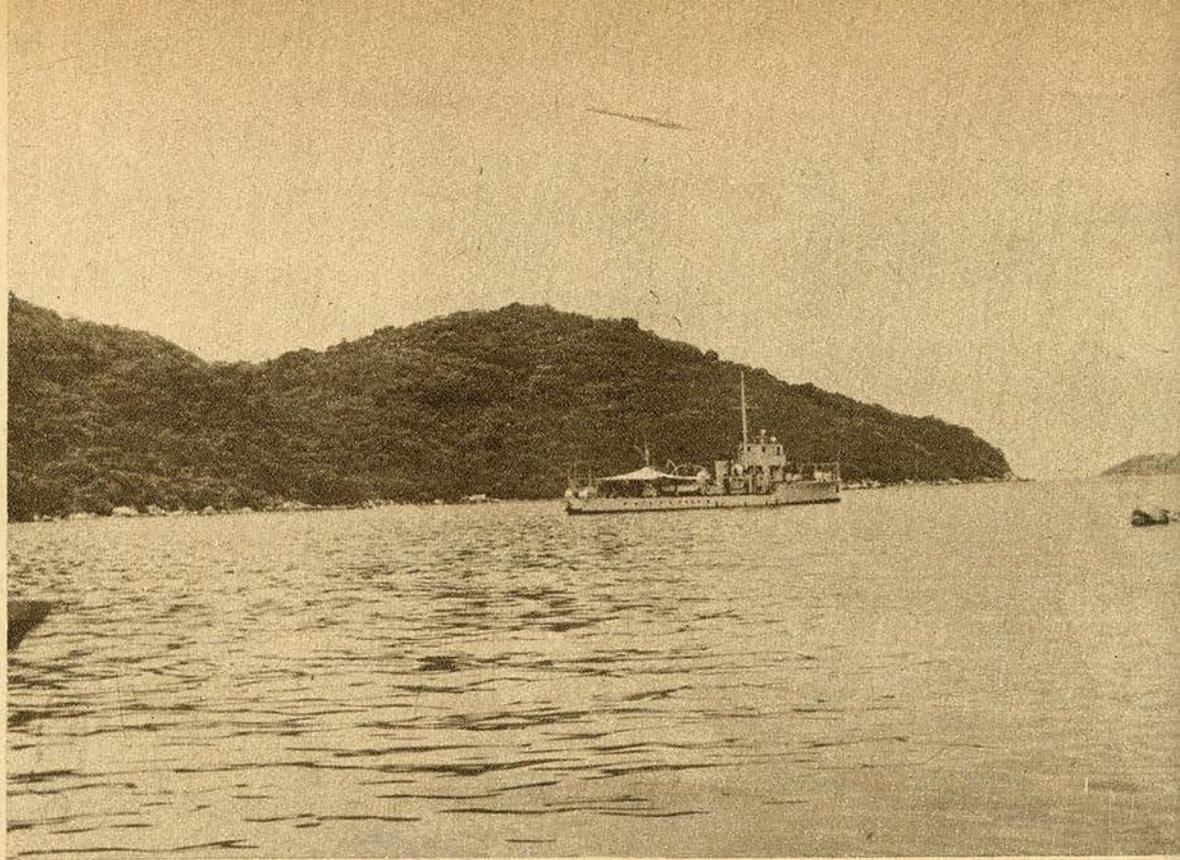


El yate presidencial "Sotavento", fondeado en la Bahía de Acapulco.

Una de las fragatas perteneciente a la Escuadrilla de la 8a. Base Naval.

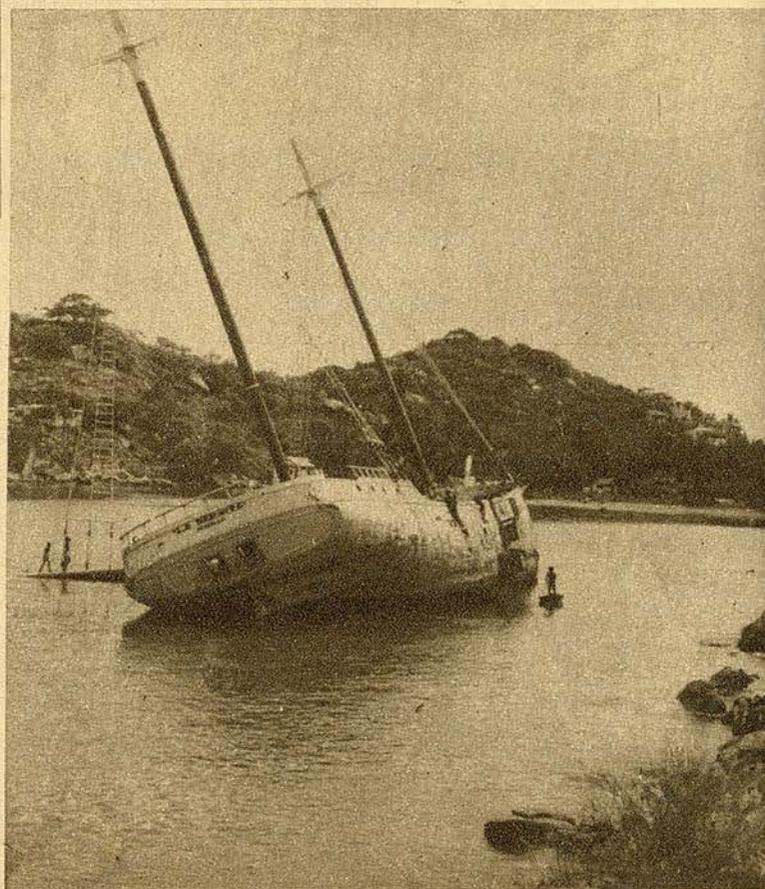


EL
 GUARDACOSTAS
 G—22
 FONDEADO
 EN
 LA
 BAHIA
 DE
 ICACOS
 OCTAVA
 ZONA
 NAVAL.



La Marina demuestra
 el adelanto económico
 industrial de un país, es
 el termómetro que indica
 su poder industrial.

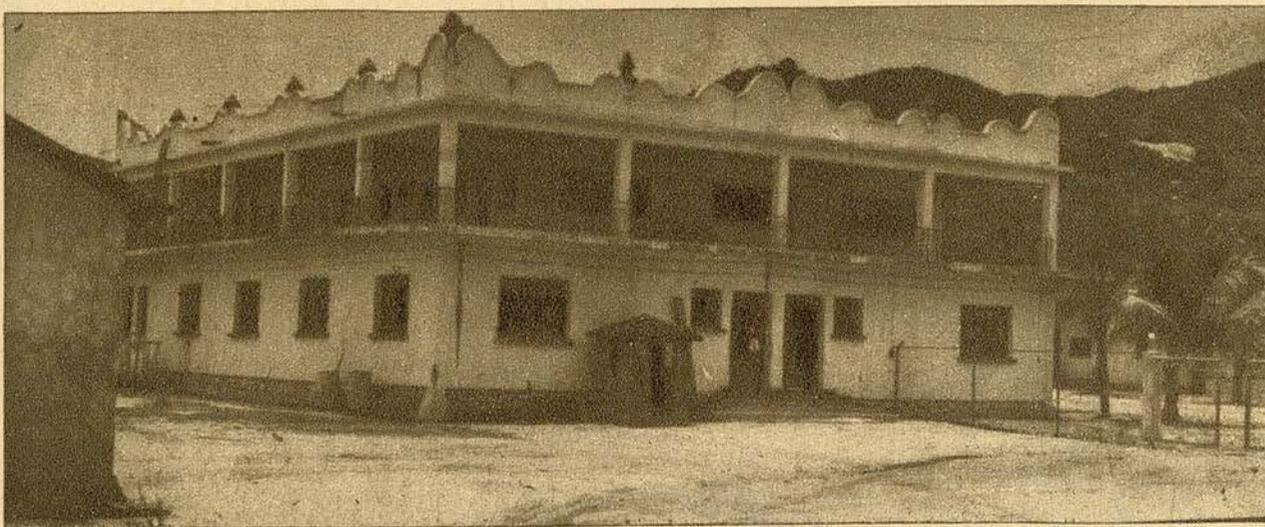
PERSONAL DE LA OCTAVA ZONA NAVAL DE
 ICACOS, DESMANTELANDO EL VELERO "LA
 BERNITA", CONTRIBUYENDO ASI AL EMBELLE-
 CIMIENTO DE LA BAHIA ACAPULQUEÑA.



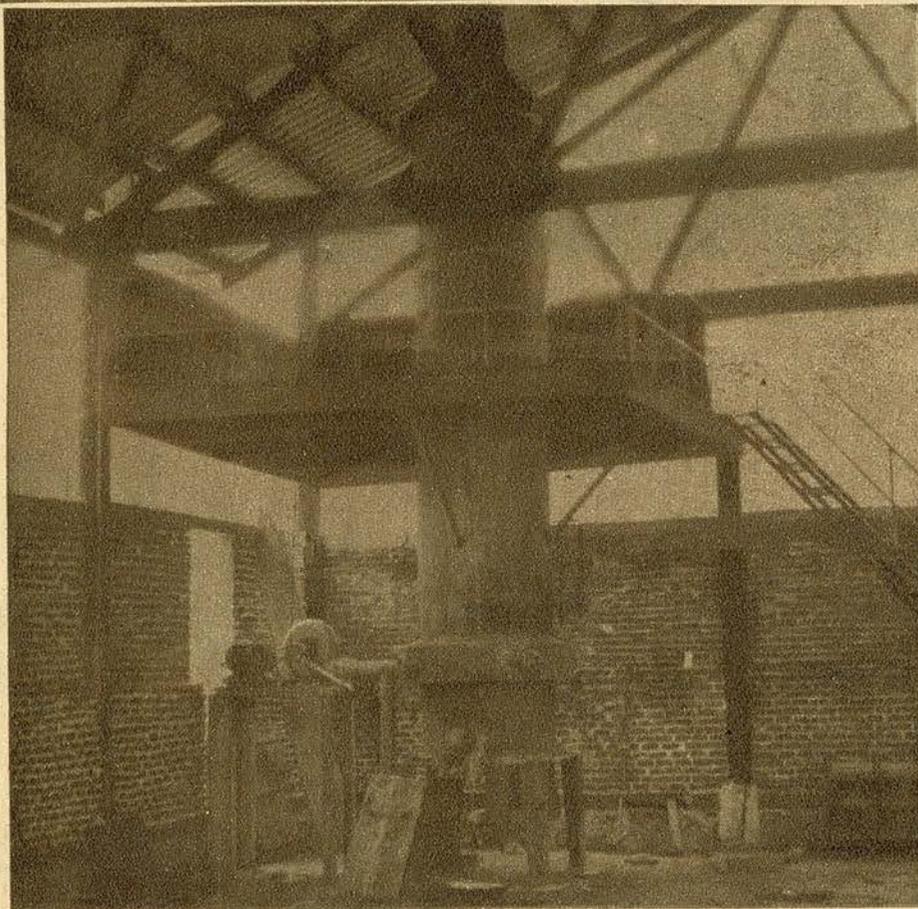
SELECCIONES INGLESAS
 PARA CABALLERO
 GANTE NUM. 3 • MEXICO

PERFUMES FRANCESES
 CARON, GUERLAIN, HOUBIGANT

ASTILLERO DE ICACOS - GUERRERO



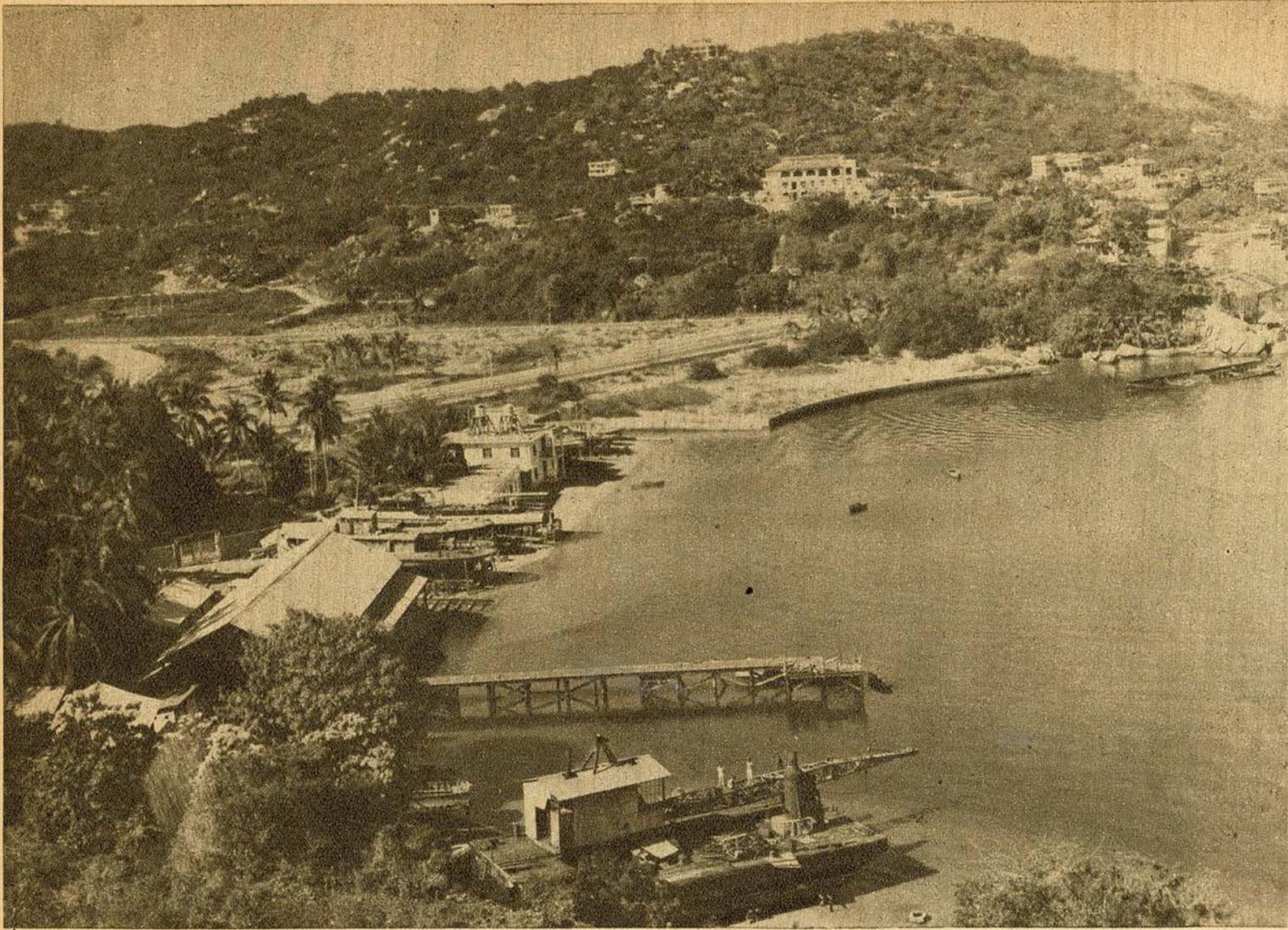
EDIFICIO,
OFICINAS
Y
ALOJAMIENTO
DEL
PERSONAL
DEL
ASTILLERO
DE
ICACOS, GRO



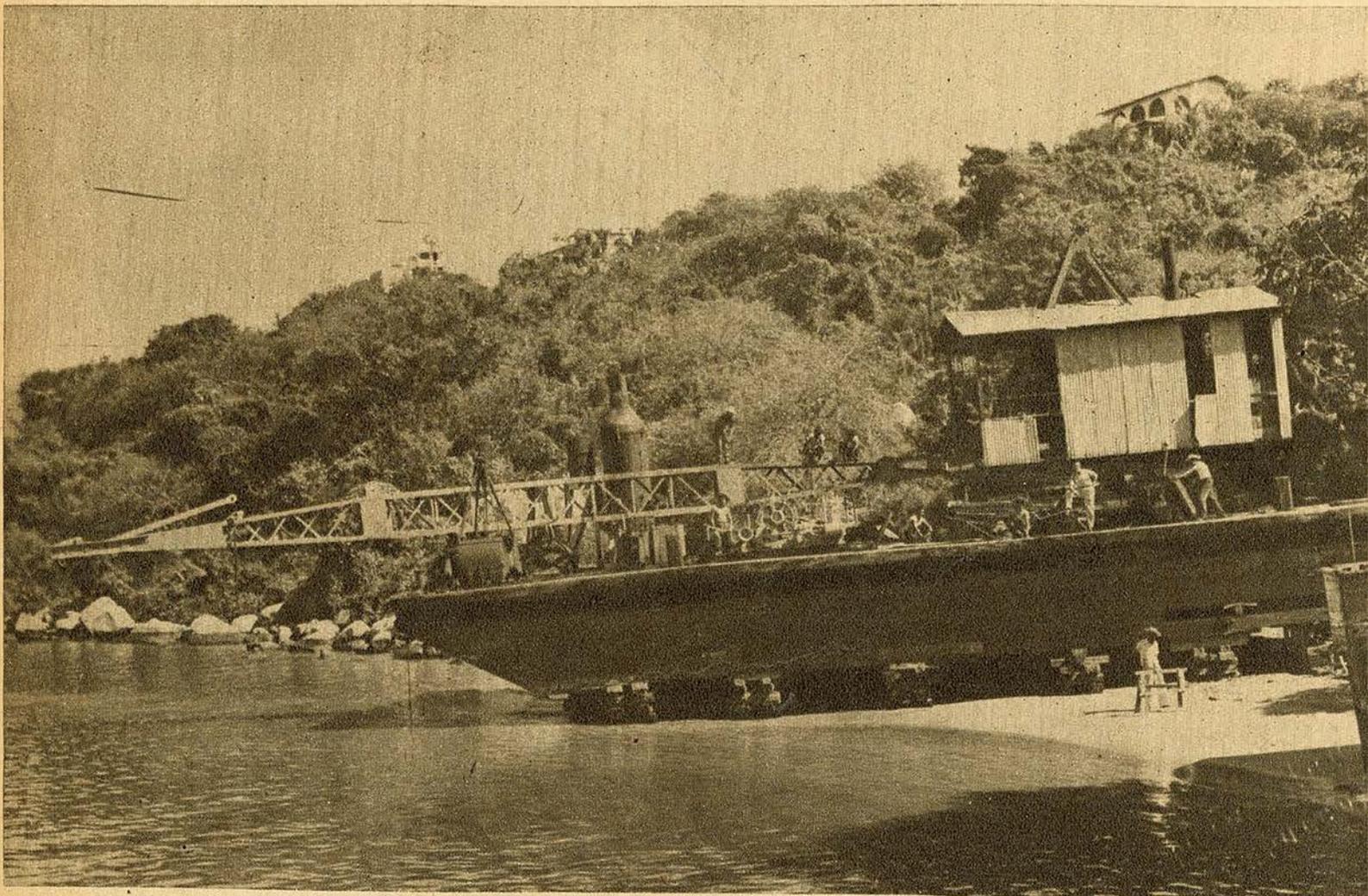
LOS
TALLERES
DEL
ASTILLERO
CUENTAN
CON
UN
MODERNO
EQUIPO
DE
FUNDICION.

CUNA
PARA
VARAR
EMBARCACIONES
HASTA
150
TONELADAS.



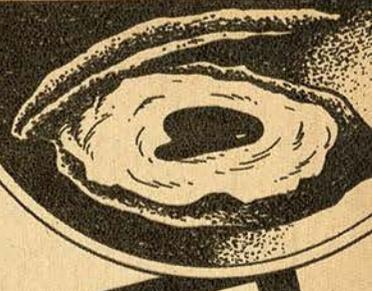


Vista panorámica del astillero de Tambuco, en Acapulco.



La draga "Pacífico", durante su reparación en el varadero de Tambuco.

OSTIONES.



DEL MAR A SU MESA

LAS CASAS ESPECIALISTAS EN
OSTIONES Y COCKTAILS
UNICAS EN MEXICO !!

*Pedidos a domicilio
en los telefonos:*
35-36-61 y
12-03-80

"LAS PALMAS"
LIEJA No. 40
FRENTE A SALUBRIDAD

"LA PLAYA"
SOTO No. 12

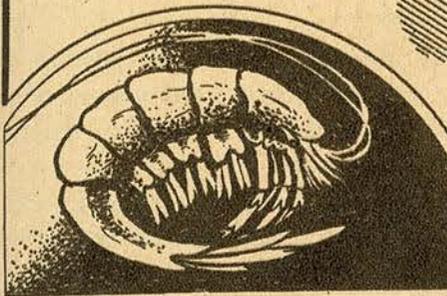
"VILLA DEL MAR"
FRENTE A
TELEGRAFOS NACIONALES

"PLAYA AZUL"
LOPEZ No. 39

"MAZATLAN"
DONCELES No. 27
CASI FRENTE AL FABREGAS

"NAUTLA"
PRIMER CALLEJON DEL 5 DE
MAYO FRENTE AL EDIFICIO ROXY

"VERACRUZ"
BOLIVAR No. 135



GARTO
AGUAYO

CAMARONES

SOCIEDAD — COOPERATIVA — DE
PRODUCCION — PESQUERA

Registro Núm. 1539-P.

MIEMBRO DE LA FEDERACION REGIO-
NAL DE COOPERATIVAS PESQUERAS
"BAJA CALIFORNIA", F. C. L.

Teléfono 179-J — Calle 1a. Número 9-B

ENSENADA, B. CFA., MEX.

Gerente: ANTONIO RUIZ YEPIZ

SOCIEDAD COOPERATIVA DE PRODUCCION
PESQUERA

"ENSENADA" S. C. L.

MIEMBRO DE LA FEDERACION REGIONAL DE SOCIEDAD
DES COOPERATIVAS DE LA INDUSTRIA PESQUERA
"BAJA CALIFORNIA", F. C. L.
Autorizada por la Secretaría de la Economía Nacional
Inscrita en el Registro Cooperativo Nacional bajo el Núm.
884-P., con fecha 20 de Diciembre de 1940

EXPLOTACION DE LA
PESCA EN GENERAL

PRODUCTOS PRINCIPALES:

LANGOSTA, ABULON,

ALGAS MARINAS Y

TORTUGA MARINA

Avenida Gastélum No. 101 — Teléfono No. 56
Apartado No. 19
ENSENADA, BAJA CALIFORNIA, MEXICO

LA RECONSTRUCCION DE PUERTOS Y CANALES GRIEGOS

Entre los problemas que se presentaron en el Plan de Ayuda a Grecia para su reconstrucción y con el fin de que nuevamente pudiera bastarse a sí misma, el más importante fué el relativo al sistema de transportes, tanto marítimos como terrestres.

Prácticamente todas las facilidades en conexión a ellos habían sido demolidas casi en su totalidad por los alemanes a medida que abandonaban el país, con el fin de presentar una defensa efectiva contra la amenaza que les llegaba por el sur. Este procedimiento dejó a Grecia casi totalmente aislada del mundo y hacía tremendamente difícil la labor de reconstrucción al llegar la paz.

La rehabilitación de bahías, puertos y canales fué motivo de un proyecto totalmente separado de los referentes a ferrocarriles y carreteras.

Para comprender con exactitud la importancia que los transportes marítimos, vitales para la existencia de Grecia, tienen en este país, basta solamente dar una ajeada a un mapa topográfico de él. Dicho mapa muestra un territorio excesivamente cubierto por montañas, mucho muy rocalloso y estéril, con pocos valles fértiles. Debido a las dificultades del terreno, existen pocos ferrocarriles y carreteras. El litoral es en su mayor parte acantilado con escasas fajas estrechas de playas en la parte norte y con numerosas islas de importancia.

La reconstrucción se llevó a cabo

en las ciudades y puertos de importancia básica para la nación en el orden siguiente:

ATENAS, la capital, con 1.500,000 habitantes, cuyo puerto natural EL PIREO, se encuentra al oeste de la ciudad.

VOLOS, que se encuentra a unas 110 millas al Norte de Atenas.

SALONICA, segunda ciudad griega, con 500,000 habitantes aproximadamente y a 90 millas al norte de Volos.

El Canal de Corinto, situado a unas 40 millas al oeste de Atenas y que corta el Istmo que conectaba el Peloponeso con Atica.

Con el fin de hacer resaltar lo arduo de un viaje por tierra hacia el norte, es de mencionar el hecho de que un recorrido en automóvil de Atenas a Salónica se puede efectuar en no menos de cuatro días, sin contar con que cualquier viaje en esa dirección estará siempre expuesto a la posibilidad de ataques de las guerrillas.

En la actualidad la mayoría de los viajes se efectúan por aire, pero todo el equipo, materiales, abastecimientos, etc., que para ello son necesarios, tienen que enviarse por vía marítima. El empleo de grandes remolcadores, con un amplio espacio en sus cubiertas para el alojamiento de la carga dió muy buenos resultados.

Se estableció en Nueva York una Oficina Central con poderes suficientes para efectuar el reclutamiento de personal adecuado, incluyendo instala-

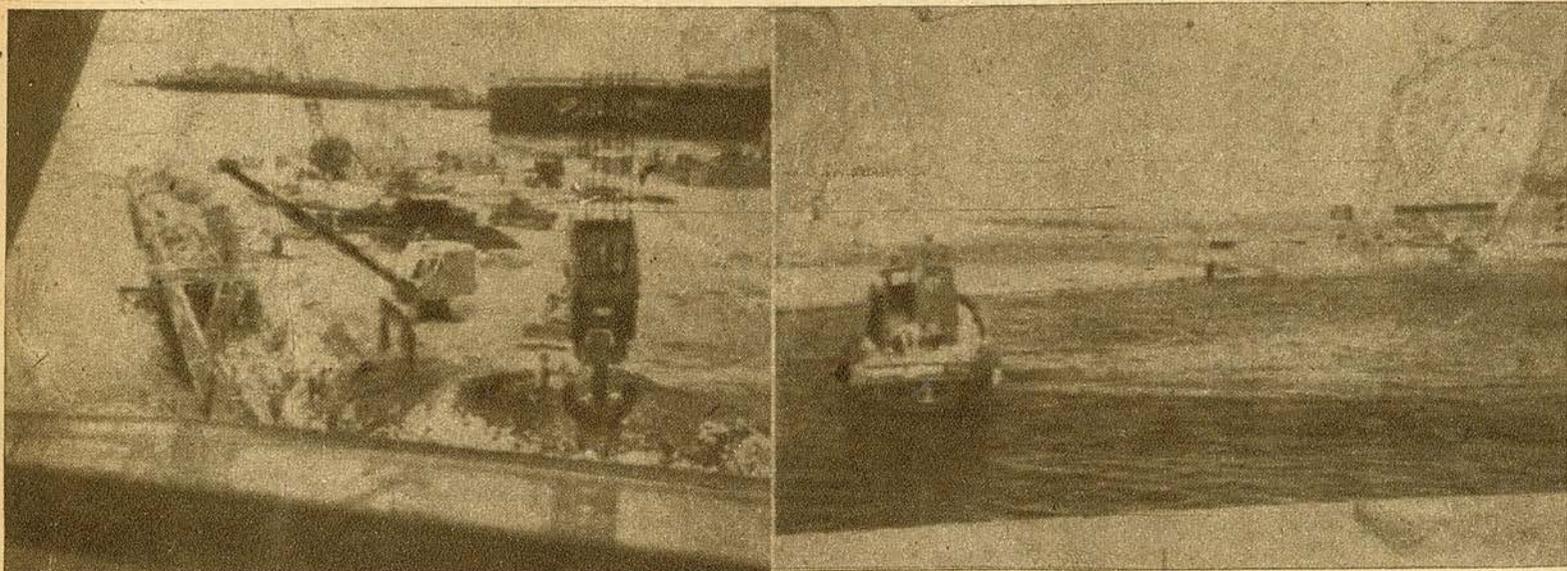
ciones para exámenes físicos, aplicación de toda clase de preventivos, expedición de pasaportes, transportes en general, adquisición de la totalidad del equipo necesario para todos los trabajos por efectuar.

La primera operación que se realizó en Grecia fué la de efectuar una serie de reconocimientos minuciosos en los cuatro sitios mencionados anteriormente y para cuyos trabajos el Gobierno griego pedía prioridad, con el fin de localizar la extensión e importancia de los daños causados, la cuantía de las reparaciones y métodos para efectuarlas y calcular el costo total y tiempo necesario para su conclusión.

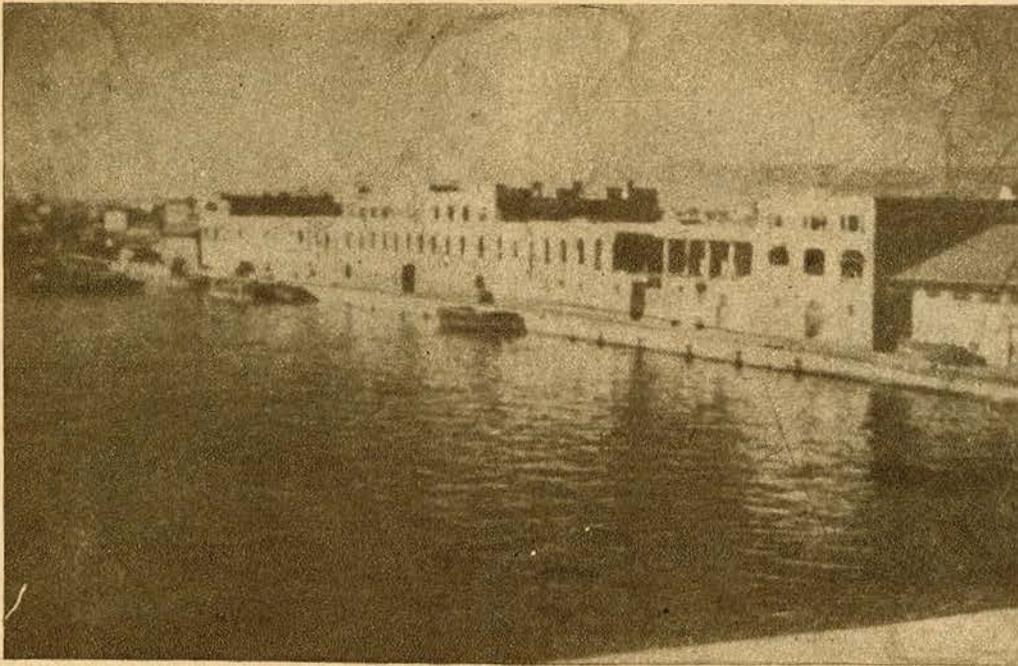
Este primer trabajo fué llevado a cabo por un equipo de nueve hombres los cuales llegaron a las siguientes conclusiones:

Toda la madera necesaria habría de importarse, ya fuese de Suecia o de los Estados Unidos; el acero en su totalidad de Europa Occidental o de los Estados Unidos. El país sólo podía suministrar cemento, arena y piedra, lo cual explica el extenso uso que los griegos hacen de la construcción de concreto.

Regularmente los puertos griegos están constituidos por grandes malecones a lo largo de los cuales amarran los buques. Estos malecones están formados por bloques de concreto de unas 50 a 80 toneladas cada uno y están colocados sobre fuertes enro-



A la izquierda: vista tomada desde el silo de El Pireo mostrando los trabajos de reconstrucción del muelle. A la derecha, vista general del muelle de Salónica.



El nuevo muelle de Salónica. Como la distancia al edificio es muy pequeña, los trabajos tuvieron que hacerse desde el agua.

camientos que les dan una buena sustentación.

Después de un estudio general del análisis de los daños y de las reparaciones requeridas, se decidió seguir los lineamientos seguidos por los griegos en la construcción de sus obras marítimas, con lo cual se obtendría la utilización parcial de partes de ellas con el consiguiente ahorro en tiempo y dinero, así como mayor homogeneidad.

EL PIREO

La bahía de El Pireo, puerto natural de Atenas, se encuentra aproximadamente a cinco millas al oeste de la ciudad con la cual se comunica por medio de un ferrocarril subterráneo. El puerto se considera dividido en dos partes conocidas como la bahía exterior y la interior y tiene una longitud de tres millas y media milla de anchura. La bahía exterior se encuentra

protegida por medio de un rompeolas.

La porción sur de ambas bahías es de escasa importancia debido a su poco fondo, por lo cual se le destina únicamente a embarcaciones de poco calado tales como pesqueros, etc.; razón por la cual no se programó ningún trabajo para ella.

La parte norte de la bahía exterior tiene 32' de profundidad y es utilizada para el amarre de grandes buques. La bahía interior tiene un fondo de 30' con algunos bajos en 20' en la parte más cercana a tierra.

La parte norte tiene un malecón en toda su longitud y por ser la utilizada para el atraque de los buques de mayor calado, fué la que recibió mayor daño con la demoliciones. Prácticamente toda la reconstrucción quedó circunscrita a dicha área.

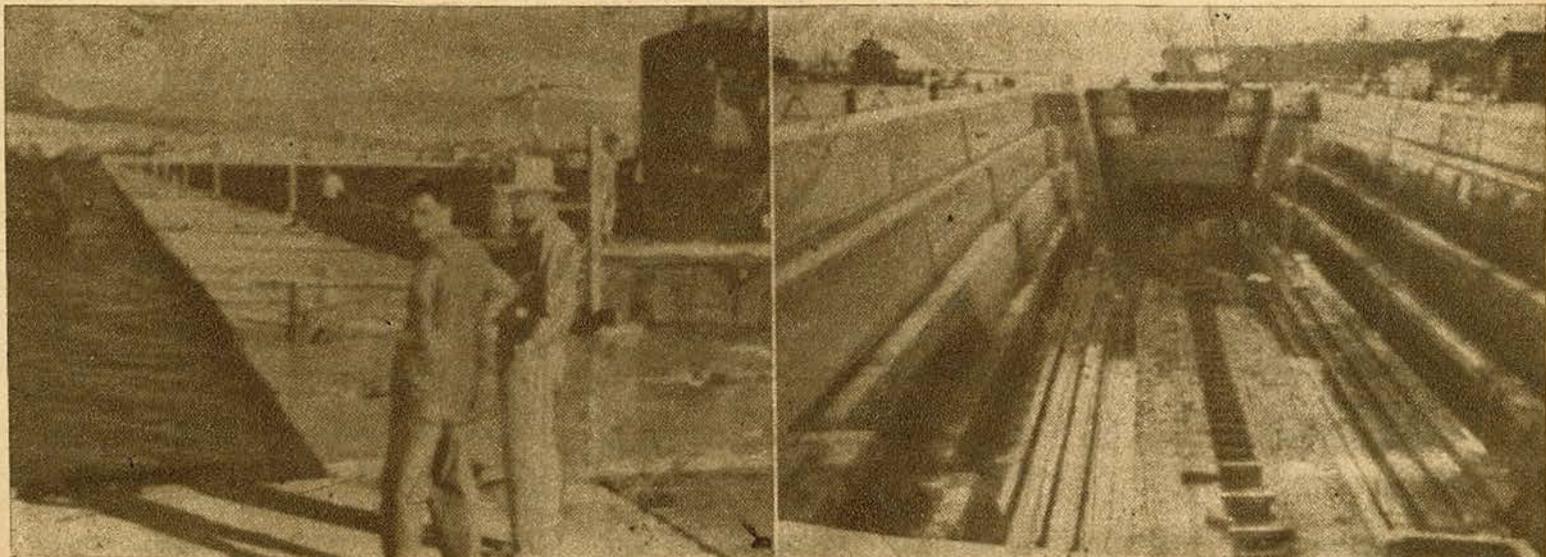
La demolición se llevó a cabo haciendo explotar cargas de dinamita

en las partes inferiores de las paredes del malecón y también haciendo explotar buques amarrados a él. Esto último provocó un extraordinario trabajo, pues hubo que remover bloques intactos que quedaron fuera de su colocación original, extraer bloques rotos, grandes cantidades de arena, pedacería de acero, cascos destruidos, etc.

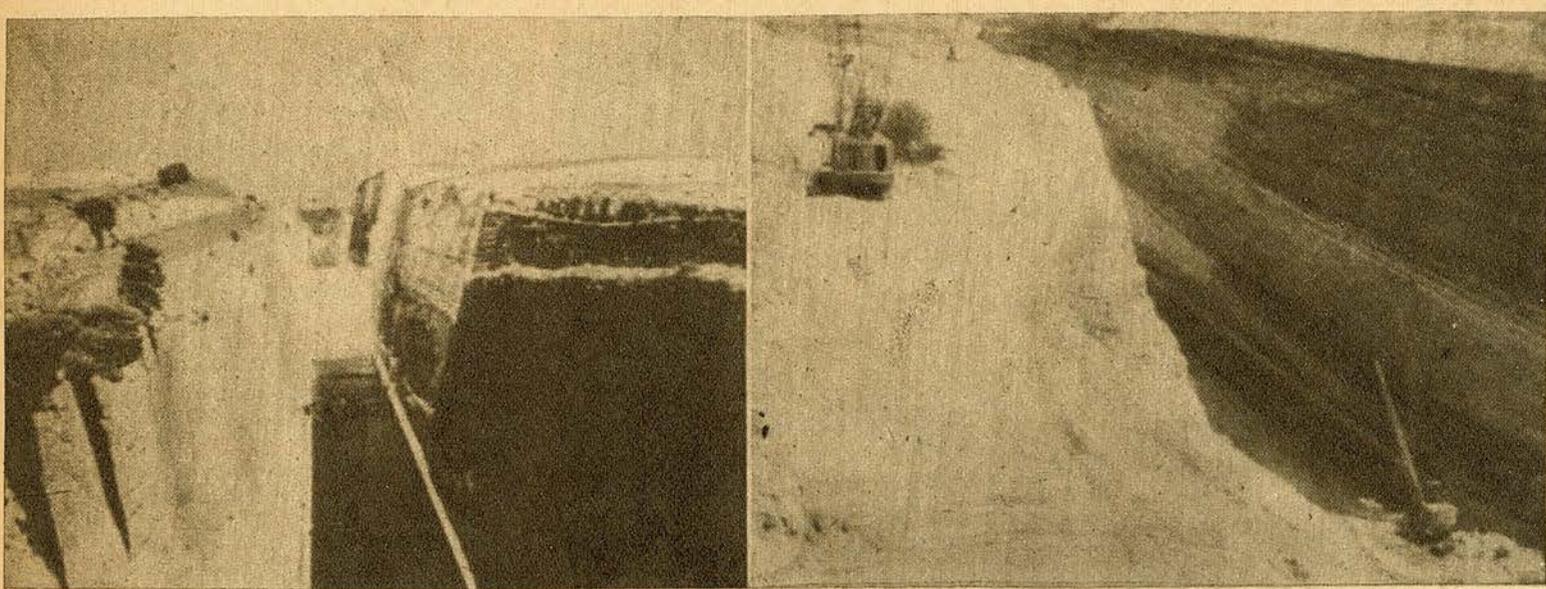
En los puntos estratégicos de las bahías fueron hundidos numerosos buques y pontones que también hubo que remover para aclarar la entrada a ellas. En esta parte del trabajo, los griegos llevaron a cabo una meritoria labor pues hicieron una concienzuda limpieza de las bahías hasta permitir que los buques pudieran fondear en ellas.

El principal malecón, de unos dos mil pies de longitud, había sufrido demasiados daños. Para remover los bloques averiados y desalojar el cascajo, se montaron en tierra grandes grúas caterpillar que facilitaron grandemente el trabajo. Sólo se conservaron aquellas partes del malecón que tras severas pruebas demostraron adecuada solidez.

Se efectuó la reconstrucción general de este malecón, siguiendo los lineamientos de su diseño original, empleándose para ello bloques de concreto prefabricado, de unas 70 toneladas cada uno. Para colocar en posición adecuada se emplearon chalarines con grúas de 75 toneladas de capacidad. Todos los bloques requeridos fueron fabricados en una explanada cercana a la bahía en su parte norte en la que se montaron grandes mezcladoras, quebradora de piedra con sus tolvas, etc.



A la izquierda: el rompeolas de Salónica antes de recibir la capa de concreto final. A la derecha, el dique seco de El Pireo, de 400 pies de eslora, quedó totalmente reparado.



A la izquierda: vista del canal de Corinto desde un puente provisional, mostrando los dos lugares donde los alemanes hicieron acopio de desperdicios para inutilizar el canal. A la derecha, dos de las dragas empleadas para achicar aquellos desperdicios.

Después de terminar la instalación de todos los nuevos bloques, se aplicó a todo el malecón un fuerte revestimiento de concreto.

Al este de dicho malecón existían dos diques secos de 500 y 400 pies respectivamente teniendo entre ambos, la instalación del cuerpo de bombas para su operación. Toda la instalación se encontraba seriamente dañada y requería una gran cantidad de trabajo en limpieza general y reparación.

El dique menor tenía destruida una de sus caras laterales y dañada la parte inferior de su compuerta. Para comenzar el trabajo, se colocó, por medio de grúas especiales, la compuerta en su posición correcta y se le fué sosteniendo, formándole una pared provisional exterior con bloques de cemento amarrados con sacos de arena. Con lo anterior se consiguió controlar la entrada de agua, achicar la existente y comenzar la reparación de la compuerta y al terminar esta, se procedió a efectuar el trabajo en la cara lateral, hasta su terminación.

El dique mayor presentaba un problema más serio, pues además de estar dañada una de sus caras laterales, el asiento de la compuerta había sido totalmente destruido. Para efectuar la reparación se procedió primeramente a efectuar un minucioso dragado en toda la zona cercana al asiento de la compuerta hasta completar su limpieza; después siguió el trabajo de los buzos para nivelar toda la zona dragada. Mientras tanto, sobre el malecón cercano se construyeron dos pesados moldes de madera de forma adecuada, los cuales, al ter-

minar el dragado y la nivelación, fueron colocados en sitios prefijados y sostenidos en sus posiciones por medio de grandes chalanes. Una vez logrado lo anterior, se procedió a llenar los moldes con concreto llevado hasta ellos por medio de una tubería especial. Posteriormente se retiraron los moldes y con los bloques de cemento obstruyendo la entrada del agua se pudo comenzar el trabajo de reparación de la compuerta colocando un nuevo asiento y más tarde se reparó totalmente la cara lateral dañada. Con grúas sobre chalanes se retiraron los bloques ya mencionados y el dique quedó listo para su labor. El cuerpo de bombas fué totalmente reedificado y provisto de nuevos aparatos.

Al sur del dique se encontraba un gran silo para granos y el malecón era usado para su manejo, contando con un moderno sistema hidráulico de elevadores. Todo el sistema estaba totalmente dañado y hubo de reparar primeramente el malecón, siguiendo el procedimiento ya descrito y montar un nuevo silo con todos sus aparatos.

Al oriente de este malecón se encontraban la mayor parte de los almacenes, los cuales fueron reparados en su totalidad por el Gobierno griego. La porción del malecón frente a dichos almacenes estaba tan completamente destruida que se consideró más económico construir otro totalmente nuevo frente al antiguo. Con lo anterior no solamente se ahorró el trabajo arduo de un dragado minucioso, sino que además se obtuvo una ganancia de 20 pies, con lo cual se au-

mentó la extensión de malecón utilizada para el manejo de la carga.

SALONICA

La bahía de Salónica, en el golfo de su nombre, es la única de importancia en todo el norte del país, además, es la entrada natural a Macedonia. Por lo tanto, su reconstrucción total era demasiado importante para los griegos y los trabajos en ella recibieron prioridad sobre los demás.

La protección de la bahía está establecida por medio de un rompeolas que se encuentra al sur de los muelles. Este rompeolas fué seriamente dañado por los alemanes durante su entrada y toda su parte occidental hubo de ser reconstruida en su totalidad. Con el fin de obtener una mayor protección sobre la parte occidental de la bahía y al mismo tiempo para ampliarla, se le dió nueva dirección al rompeolas al ser reconstruido. Primeramente se colocó una capa de piedra de pequeñas dimensiones, sobre ella otra de piedra grande, rocas de dos a cinco toneladas y finalmente se fueron colocando grandes bloques de concreto prefabricado de unas 80 toneladas cada uno, de tal manera que su cara superior quedase arriba de la línea de máxima pleamar. Al concluir lo anterior se procedió a dar a toda la extensión del rompeolas un fuerte revestimiento de concreto en todas sus caras. Este trabajo necesitó unas 148,000 yardas cúbicas de piedra, para lo cual fué necesario localizar una cantera que estuviera cercana al lugar del trabajo. Se logró su localización a unas cuatro millas de la bahía. Toda la maquinaria para su explotación y para la conducción del

material ya clasificado fué enviada desde la Oficina Central en Nueva York. La piedra grande se colocaba por medio de grúas en camiones especiales de volteo, los cuales al llegar a la orilla embarcaban en grandes chalanes que los conducían al lugar apropiado para su descarga. La roca pequeña fué conducida al lugar escogido por medio de barcazas que previamente eran cargadas por camiones.

El malecón situado frente al antiguo edificio de la Aduana se encontraba seriamente dañado y para su reconstrucción se empleó un procedimiento similar al llevado a cabo en El Pireo, aunque con la desventaja de que no había espacio para trabajar, ya que el edificio citado estaba materialmente junto al malecón. Por esta razón se tuvieron que efectuar todas las operaciones desde el agua, utilizando grandes chalanes con grúas potentes, barcazas, etc.

En la sección occidental del puerto también había porciones de malecón destruidas, las cuales fueron reconstruidas siguiendo el procedimiento ya mencionado.

VOLOS

El puerto de Volos se encuentra en el Golfo de su nombre sobre el mar Egeo. Es el único utilizable en la Grecia central, por lo que es de mucha importancia para la región. Las obras portuarias consisten en un gran malecón y un rompeolas protector.

Cuando se hizo el primer estudio del problema, las guerrillas operaban activamente en la región, por lo que la ciudad estaba fuera del control gubernamental y los ingenieros imposibilitados para efectuar sobre el terreno el examen preliminar. Esto obligó a efectuar la inspección por medio de aviones, los cuales llevaron a cabo un excelente trabajo de fotografía.

El malecón que reviste la forma de una "U", fué construido originalmente sobre un fondo de arena fina y fango, lo cual dió una base poco consistente. Esto exigió un cuidado muy especial en los trabajos de excavaciones y dragado.

El Gobierno griego deseaba que el malecón fuera ampliado, pero el estudio del fondo demostró la existencia de fango solamente a unos veinte pies del extremo de él. Por lo tanto el trabajo se limitó a efectuar la reconstrucción del antiguo malecón,

ya que su peso original había consolidado el fondo.

El rompeolas era una construcción de concreto y era utilizado para amarrar buques en su parte interior. Había sido dinamitado en varias partes y en algunas porciones se encontraron brechas de diez y doce pies a flor de agua y bajo ella. Después de reparar las partes utilizables, se procedió a construir grandes moldes de madera que se colocaron en sus sitios respectivos por medio de chalanes y de buzos. Una vez en ellos se procedió a llenarlos con concreto a presión, llevado al lugar por medio de tubería especial. Finalmente se colocó un fuerte revestimiento de concreto a todo el rompeolas.

CANAL DE CORINTO

El Canal de Corinto separa al Peloponeso del Continente. Este canal fué planeado en 1884 y terminado en 1892 con un costo de Dlls. 5,000,000. Tiene cuatro millas de longitud y en su tiempo fué considerado como el más largo del mundo. Sus costados, especialmente verticales, se elevan a unos 250 pies sobre el nivel del mar y tienen una constitución geológica de capas sucesivas de arcilla muy dura y piedra con vetas de mármol. El canal tiene una anchura de ochenta pies al nivel del mar y permite el paso de buques hasta con veintiseis pies de calado. No necesita esclusas ya que el promedio de las diferencias de mareas es de sólo 6 pulgadas.

Como este canal ahorra aproximadamente unas 175 millas al evitar el recorrido de todo el contorno del Peloponeso en un viaje del Adriático al Egeo o viceversa, los alemanes, al efectuar su retirada, quisieron quedar completamente seguros de que los Aliados no lo utilizarían, por lo cual taponaron el canal en dos lugares que nosotros llamamos "A" y "B".

El sabotaje consistió en excavaciones hechas justamente al nivel del agua y en ambos costados del canal. Colocaron en ellas potentes cargas de dinamita y las hicieron explotar simultáneamente, con un resultado tan efectivo, que prácticamente consiguieron cegar todo el corte del canal, pues se calculó que en cada uno de los sitios de taponamiento, se encontraban unas 800,000 yardas cúbicas de azolve consistente en arena, rocas, etc. Pero los alemanes, con el fin de hacer todavía más difícil el trabo

jo de reconstrucción antes de hacer explotar las cargas de dinamita habían lanzado al canal dos puentes de acero y unos 150 furgones de ferrocarril. A pesar de ello, la limpieza y remoción de todos los obstáculos fué mucho más fácil y rápida de lo que se esperaba.

No fué posible el empleo de dragas porque ello significaba por una parte una línea de expulsión de más de dos y media millas de longitud para llegar al área más cercana donde pudiese arrojarse el azolve, por otra que la cantidad tan grande de pedacería de acero y roca la inutilizarían y finalmente, habría que llevar la embarcación desde los Estados Unidos, lo que habría sido demasiado oneroso.

Por lo tanto se decidió la construcción, en el punto "A" de un camino de veinte grados de pendiente que partía de la superficie de la tierra hasta unos cuarenta pies sobre el nivel del agua. En este sitio se montaron dos grandes palas mecánicas para extraer el azolve y colocarlo en grandes camiones que lo conducirían hasta la superficie. En un sitio cercano a la terminal del camino citado se colocó una draga fija con una línea de ochenta pies de longitud y de 2½ yardas de diámetro con el fin de absorber todo el azolve que se encontrara hasta esa altura.

También se emplearon dos dragas pequeñas que por la parte exterior del punto taponado, bombeaban el azolve a barcazas con capacidad de 25 a 30 yardas cúbicas, las cuales eran posteriormente remolcadas hasta una distancia de dos millas aproximadamente de la entrada del canal para arrojar su carga a la mar. Este último trabajo fué llevado a cabo por un subcontratista griego.

En el punto "B" a pesar de ser de menor extensión, el trabajo se hizo más arduo debido a la clase de materiales que formaban el azolve. Se colocó una línea de succión de 2½ yardas de diámetro a unos 25 pies de la superficie para bombear hacia ella todo el azolve posible y en este lugar un bulldozer trasladaba el material y lo repartía adecuadamente. Este dragado llegó hasta unos setenta pies abajo de la superficie. En este sitio se operó con una nueva línea de succión. Con dos bulldozer y una rompedora para alimentar la línea se logró llevar todo el azolve hasta la superficie.

ESTADO SANITARIO DE LOS PECES COMESTIBLES

Por G. Méndiz Valerdi.

El pescado cuando se encuentra fresco y en buenas condiciones sanitarias, es brillante y conserva su coloración normal. Sus tintes son fuertes y vivos; los reflejos metálicos son normales. Con sólo estas características puede afirmarse que el pescado es fresco y en magníficas condiciones sanitarias y, por lo tanto, puede ingerirse sin ningún peligro.

Los reflejos metálicos son muy frágiles y desaparecen, por lo general, antes de iniciarse la alteración.

La resistencia de las escamas es otro de los signos de que el pescado es fresco; pues se desprende con dificultad en todos los pescados a excepción de las especies denominadas: Sardina, Anchoveta, Arenque, etc., que tienen escamas poco resistentes y se separan con mucha facilidad.

CONSISTENCIA RIGIDEZ.

El pescado fresco conserva sus carnes firmes, consistentes, elásticas. La rigidez cadavérica es nítida, comparable a la de los márfidos. Colocando el pescado en la palma de la mano, se notará que solamente se arquea y opone resistencia a la presión de los dedos.

Inmediatamente después de que el pescado es muerto, adquiere una rigidez cadavérica. El pescado, según los escandinavos debe matarse inmediatamente después de ser extraído del agua, a fin de que dure más tiempo sin descomponerse, asestándole un golpe en la cabeza.

ASPECTO DE LA REGION VENTRAL.

La parte abdominal no debe estar abultada en los no enviscerados. La abertura anal debe encontrarse bien cerrada.

Algunas veces el vientre estalla por compresión y es ocasionado por defecto de embalaje y, entonces, el intestino destila lo que contiene, pero no es señal de adulteración.

ALETAS.

Las aletas deben encontrarse húmedas, intactas, bien adheridas y resistentes. La aleta caudal debe estar extendida y rígida.

OJOS.

El ojo del pescado, es siempre claro y transparente, brillante y llena la órbita. La córnea debe ser convexa y el iris, amarillo oro, por excepción, rojo.

Los ojos pueden estar deteriorados por los golpes que recibe el pescado al ser capturado, esto es, pueden estar saltados o hundidos, empañados u opacos y, en este caso, debe atribuirse a los métodos empleados para su captura y a la acción de los refrigerantes. El hielo produce, generalmente, opacidad.

BRANQUIAS.

Como regla general, puede afirmarse, que en todo pescado fresco, el color de las branquias es rojo más o menos intenso y brillante, sin mucosidades y ligeramente humedecidas.

Los opérculos que las ocultan, deben cerrarse por sí mismos inmediatamente después de que se levanta para inspeccionarlos.

COLORACION.

La coloración nítida y brillante, es característica del pescado recién extraído del agua.

El hielo modifica algunas veces el color plateado y los reflejos metálicos e irisaciones.

OLOR.

El pescado recién extraído del agua, casi no tiene olor; pero después de una o dos horas, toma un olor acentuado del mar. Cada especie tiene variaciones en su olor.

Generalmente se da mucha importancia al olor, ya que según algunas personas, suponen que es la base o iniciación de la pérdida del estado sanitario, es decir, es cuando se inicia su descomposición.

Hemos indicado algunas de las características del pescado fresco y, de las cuales, no podemos afirmar que todas ellas tengan igual valor y por lo mismo, la seguridad de que su estado sanitario sea perfecto; lo que sí podemos decir, con seguridad, que todo pescado que no despida olor sospechoso y que presente uno de los caracteres siguientes: ojo brillante y saliente, branquias frescas y rosa-

das, firmeza y rigidez, es pescado fresco y, por lo mismo, se encuentra en muy buenas condiciones sanitarias.

PESCADO ALTERADO.

Se ha admitido, como regla general, que la carne del pez se altera con más facilidad que las carnes de los vertebrados inferiores.

La alteración puede originarse, por la introducción de los gérmenes externos en la carne del pescado en estado cadavérico, así como por el factor de manipulación. Nosotros pudimos observar a los pescadores japoneses, el sumo cuidado que dedicaban al manejo del pescado inmediatamente después de haber sido extraído del agua y según los mismos pescadores japoneses es indispensable desarrollar este cuidado, ya que de él depende que el pez en estado cadavérico, no sufra ninguna alteración sanitaria en un tiempo más o menos largo.

El proceso que sufre el pescado después de muerto, el más común es la putrefacción, la que se desarrolla rápidamente y termina modificaciones profundas en su valor bromatológico y algunas veces en lo que respecta a la salud del hombre, ya que los venenos que se forman en la carne del pescado alterado, son más enérgicos que las toxinas de otras carnes pútridas.

PESCADO PUTREFACTO.

El pescado putrefacto o en proceso de putrefacción, presenta los siguientes signos o manifestaciones cadavéricas:

Empieza por desaparecer la rigidez cadavérica y se siente blando, flácido y al tomarlo con la mano, se dobla inmediatamente al comprimir con los dedos, éstos quedan señalados.

REGION VENTRAL.

Las paredes abdominales se presentan poco resistentes y el vientre se deforma inflándose y a veces las paredes estallan por efecto de los gases que se forman en el proceso de putrefacción; el ano se encuentra cerrado.

OLOR.

El olor varía según el grado de putrefacción. Al principio el olor normal es ácido, después amoniacal y, por último, pútrido repugnante.

Las alteraciones del olor normal, se aprecian mejor cuando el pescado se somete a la cocción.

COLORACION.

El pescado pierde el brillo y los reflejos metálicos; su coloración natural, se esfuma progresivamente.

Algunos comerciantes inescrupulosos para no dejar de vender el pescado alterado que, como ya hemos dicho, pierde su coloración, lo sumergen al agua para que humedezca y, entonces húmedo, presenta nuevamente algunos reflejos; pero éstos son artificios, pues desaparecen inmediatamente después de que comienza a secarse. También lo expenden tatemado o frito.

Las branquias de tono rojo-vivo, pasan al rojo-pálido, terminando en un color grisáceo.

Los intestinos y ovarios que habitualmente son amarillos se convierten en rojo-grisáceo. En la espina dorsal se desarrollan algunas manchas, a veces con tonos rojizo-oscuro, que llegan a ser negro.

ASPECTO DEL OJO.

La córnea se presenta opaca, llegando a veces a un completo enturbamiento. Se hunde el ojo en la órbita y no la llena por completo, la pupila no se destaca del resto del ojo y todo el globo ocular tiene una sola dirección.

Algunas veces los comerciantes inescrupulosos, para evitar que el cliente rechace el pescado, le saca los ojos y en este estado debe adquirirse, porque puede estar en estado de descomposición.

ASPECTO DE LA PIEL.

Cuando el pescado está en buenas condiciones sanitarias la piel se encuentra completamente adherido a los músculos y se pega y arruga cuando ya está en estado de alteración y, por lo mismo, debe rechazarse cualquier pescado en estas últimas condiciones.

ALETAS Y ESCAMAS.

Las aletas del pescado alterado, se presentan secas y desmenuzadas y no resiste la tracción. Las escamas, además de haber perdido el brillo, se arrancan con mucha facilidad.

**PREMIOS PARA EL 4o.
TORNEO INTERNACIONAL
DE PESCA DE
VERACRUZ.**



**COLABORACION DEL
C. PRESIDENTE MUNICIPAL
DE VERACRUZ.
CAPITAN DE ALTURA
MARCELINO TUERO MOLINA J**

**CONSTRUCCION Y MONTAJE
"FONTANOT", S. A.**

y su asociada

"ASTILLEROS DEL GOLFO", S. A.

Construcción de:

Barcos para cabotaje.
Remolcadores.
Pesqueros.
Lanchas.
Chalanes.
Tubería laminada.

Tanques de: Almacenamiento, Autoclaves y toda clase de trabajos de fierro laminado y estructural.

Alarcón No. 52 y 16 de Septiembre No. 10-103 y 104.
Apartado Postal: 839. Teléfonos: 12-47-32,
12-01-43 y 35-66-37.

MEXICO, D. F.



**NARDO NUM. 143.
COL. STA. MARIA LA RIBERA.**

Teléfonos: 16-43-19 38-17-71

Ahedo Hnos. S. A.

**FABRICANTES DE CINTURONES Y TODA CLASE
DE ARTICULOS DE PIEL PARA REGALO**

PINO No. 440. TELEFONO 16-06-56

MEXICO, D. F.

"LA MARINERA"

LOS MEJORES MARISCOS DE MEXICO

**Servicio en su coche y un estacionamiento
ideal.**

**CALLE DE LIVERPOOL NUMERO 185
(Frente a la Avenida Chapultepec)**

Teléfono 11-24-66.

Madeleine Bags

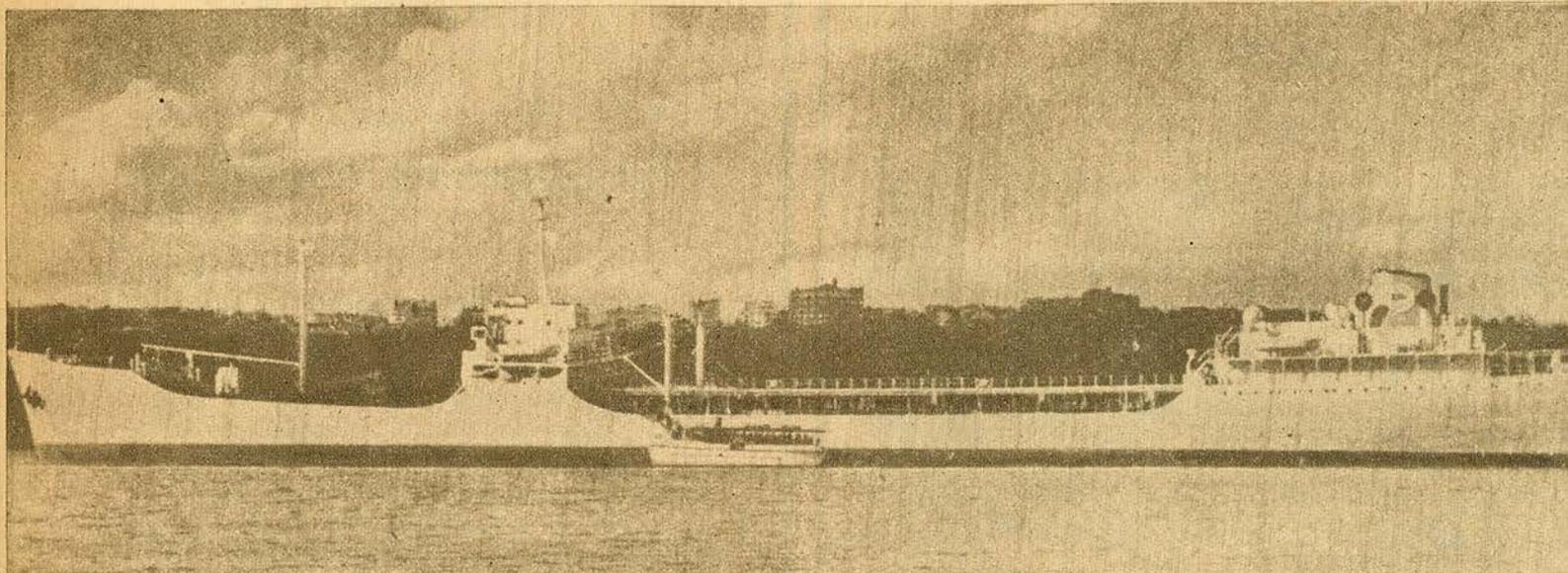
V. TRAVER PRATS

**Fabricante y Exportador de Bolsas de Piel
de Cocodrilo.**

VERSALLES 50. TELEFONO 10-35-05

MEXICO, D. F.

NUEVOS BUQUES TANQUES



De silueta de yacht, el OLIMPIC GAMES combina una bella apariencia y una gran capacidad de carga.

Recientemente, la Compañía Bethlehem Steel, en su astillero de Punta Sparrow, construyó para la Olympic Oil Lines, un buque tanque llamado "Olympic Games", el cual es un notable exponente de la tendencia, que en construcciones de buques de este tipo, existe actualmente en los Estados Unidos, la cual trata de combinar una gran capacidad en el volumen de carga, con una apariencia atractiva. La Olympic Oil Lines ordenó a la Bethlehem cuatro buques similares, el primero de los cuales, el arriba citado, de 18,000 toneladas de peso muerto, fué entregado a sus propietarios el pasado noviembre, para efectuar la carrera a Dakar y Aruba.

El diseño fué obra de la Bethlehem en cooperación con los propietarios. Se colocó su quilla el cinco de abril de 1948, fué lanzado el veintisiete de agosto, el 16 de noviembre efectuó sus pruebas superando con exceso los 15 nudos proyectados, y finalmente fué entregado el 18 del mismo mes. Su construcción total fué terminada a los 227 días a partir de que su quilla fué colocada, lo cual se considera como un excelente récord en la construcción de buques de este tipo, en época de paz.

El segundo buque llamado "Atlantic Princess", fué lanzado el 8 de octubre y entregado el 16 de diciembre. Los otros dos buques que completan el programa, deben haberse terminado justamente en junio ppdo.

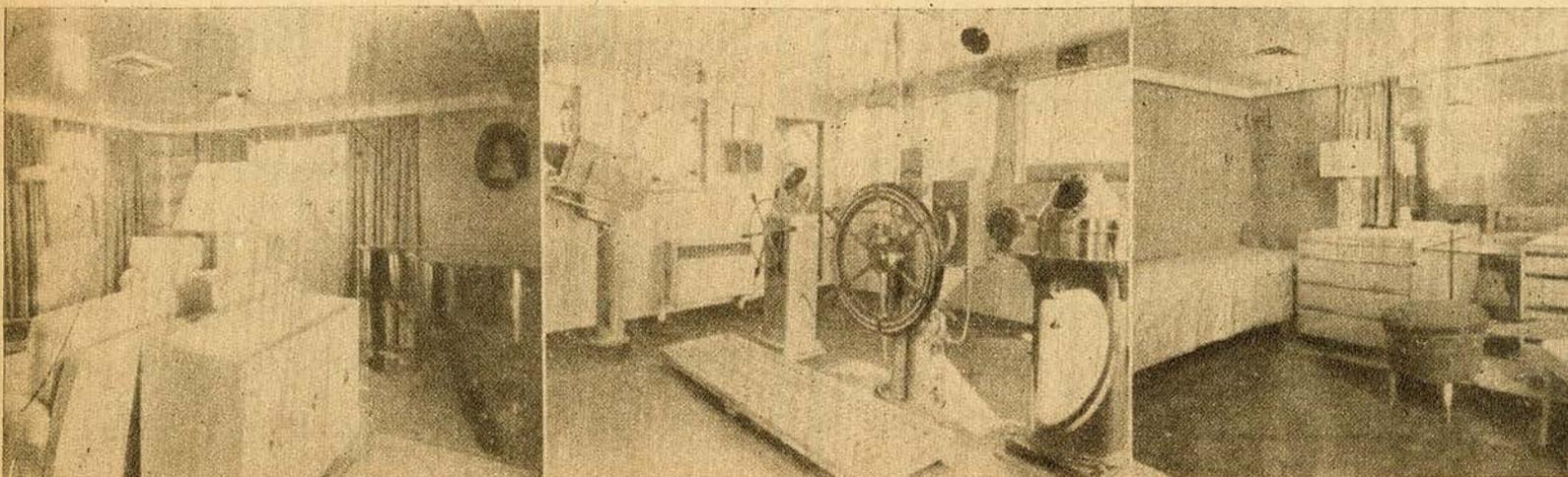
La delicadeza en líneas y perfiles, han dado al "Olympic Games" una atractiva apariencia semejante a la de un Yate. Tiene todas sus superestructuras con líneas claramente aerodinámicas y la forma de su popa es del tipo "Crucero". El frente del puente fué graciosamente curvado y en él se colocaron atractivos socaires aerodinámicos.

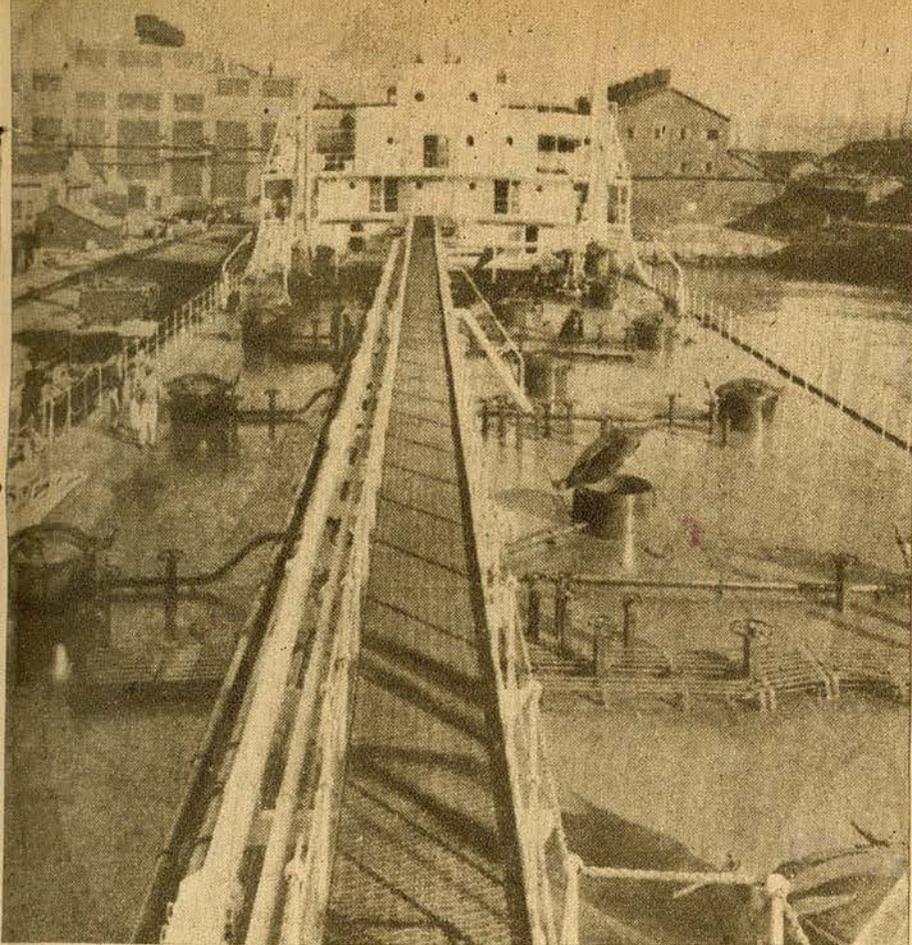
Sobre la caseta de gobierno, se colocó un mástil de modelo aerodinámico también, con su instalación de radar y la chimenea sigue la moderna tendencia en perfil que la hace mucho más agradable a la vista. Todo el casco está pintado de blanco y en la roda lleva un notable mascarón con la antorcha olímpica.

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora total	551'
Eslora entre perpendiculares
Manga
Puntal	37'
Calado, (línea de verano)	29' 9"
Peso muerto	18,151 toneladas
Capacidad de carga	152,208 barriles
Capacidad de combustible económico	4,814 barriles
Caballaje	6,050 H.P.
Una propela con	103 R.P.M.
Velocidad a plena carga	15 nudos

Izquierda: el salón de los propietarios. Centro: cuarto de derrota. Derecha: uno de los camarotes de los propietarios.





Aspecto de la cubierta, vista desde el castillo de popa.

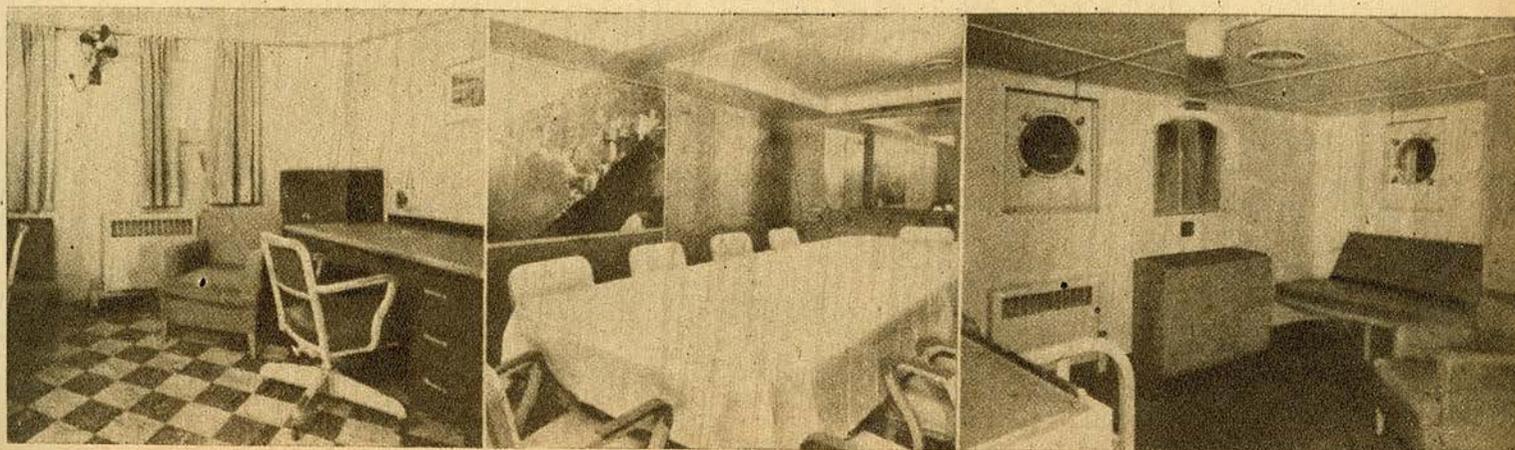
Tripulación total 44.

De acuerdo con la construcción de los buques tanques modernos, en la caseta central se encuentran el puente de mando, y alojamientos del capitán, propietarios del buque, oficiales de cubierta y radiotelegrafista. En la popa están situados los alojamientos del personal de oficiales de máquinas, y de toda la tripulación.

El espacio para la carga está dividido en 29 secciones, las cuales van del fondo a la cubierta principal y están separadas por diez mamparos transversales y dos longitudinales. Estos son continuos, corriendo desde el cofferdam de proa hasta el mamparo de popa de los tanques de combustible económico.

En el doble fondo del departamento de máquinas, se encuentra la instalación de tanques de agua potable, de alimentación, de servicio sanitario y drenaje. En la proa existe un tanque (Peak) que puede ser utilizado para lastre, o también para combustible económico, para el caso de viajes demasiado largos. La carga blanca es conducida en una amplia bodega que se encuentra a proa, y es servida por una escotilla sobre la cubierta principal, de

Izquierda: oficina del Capitán. Centro: salón comedor de los Oficiales. Derecha: alojamiento del Jefe de Máquinas.



11' 3" por 14' 9". Bajo la cubierta del Castillo de Proa encuentran la carpintería y los pañoles del Contramaestre.

El procedimiento de soldadura fué empleado extensamente en todo el buque y sólo se empleó el reforzamiento de remachado en las partes del buque, sujetas a mayor esfuerzo. Todas las superestructuras se construyeron empleando únicamente soldadura.

La máquina propulsora la constituyen una turbina de alta presión y otra de baja, las cuales, con su grupo de generadores de vapor, impulsan una propela de 19' 3" de diámetro. La unidad completa es capaz de producir 5,500 H. P. a 100 RPM, y una velocidad de crucero de 15 nudos.

El buque cuenta con nueve tanques centrales principales y nueve laterales a ambas bandas. La descarga se efectúa por medio de dos cuerpos de bombas, capaces de descargar a un ritmo de 5,400 barriles por hora. Las bombas tienen líneas separadas que permiten la carga y descarga de diferentes productos simultáneamente, sin posibilidad de contaminación.

Todos los tanques tienen modernas válvulas de seguridad y sistema de escape de gases a los mástiles. Posee además, dispositivo de calentadores, contra incendio y para carga de lastre.

El equipo de navegación consiste en un girocompás con dos repetidores, un compás magnético standard, equipo de auto-gobierno, odógrafo, sonda y corredera eléctrica, indicadores eléctricos de revoluciones de la máquina y de ángulos de timón, telégrafos eléctricos, etc.

El equipo de radio incluye un transmisor de onda corta con frecuencias intermedias, un transmisor de emergencia, dos receptores con frecuencias bajas e intermedias, otro receptor con frecuencias intermedias y altas, un receptor; cuenta además con un Radiogoniómetro con receptor automático de llamadas de auxilio y un equipo completo de Radar comercial.

El buque cuenta con 4 botes salvavidas de 22' de eslora y capaces de 31 personas cada uno. Los botes están colocados dos en la superestructura central y dos en la cubierta de botes de popa.

El "Olympic Games" fué construido para el transporte a granel de los derivados más finos del petróleo, de acuerdo con las especificaciones del "American Bureau of Shipping", quien efectuó una vigilancia especial durante toda su construcción.

Tomado del "MARINE NEWS"

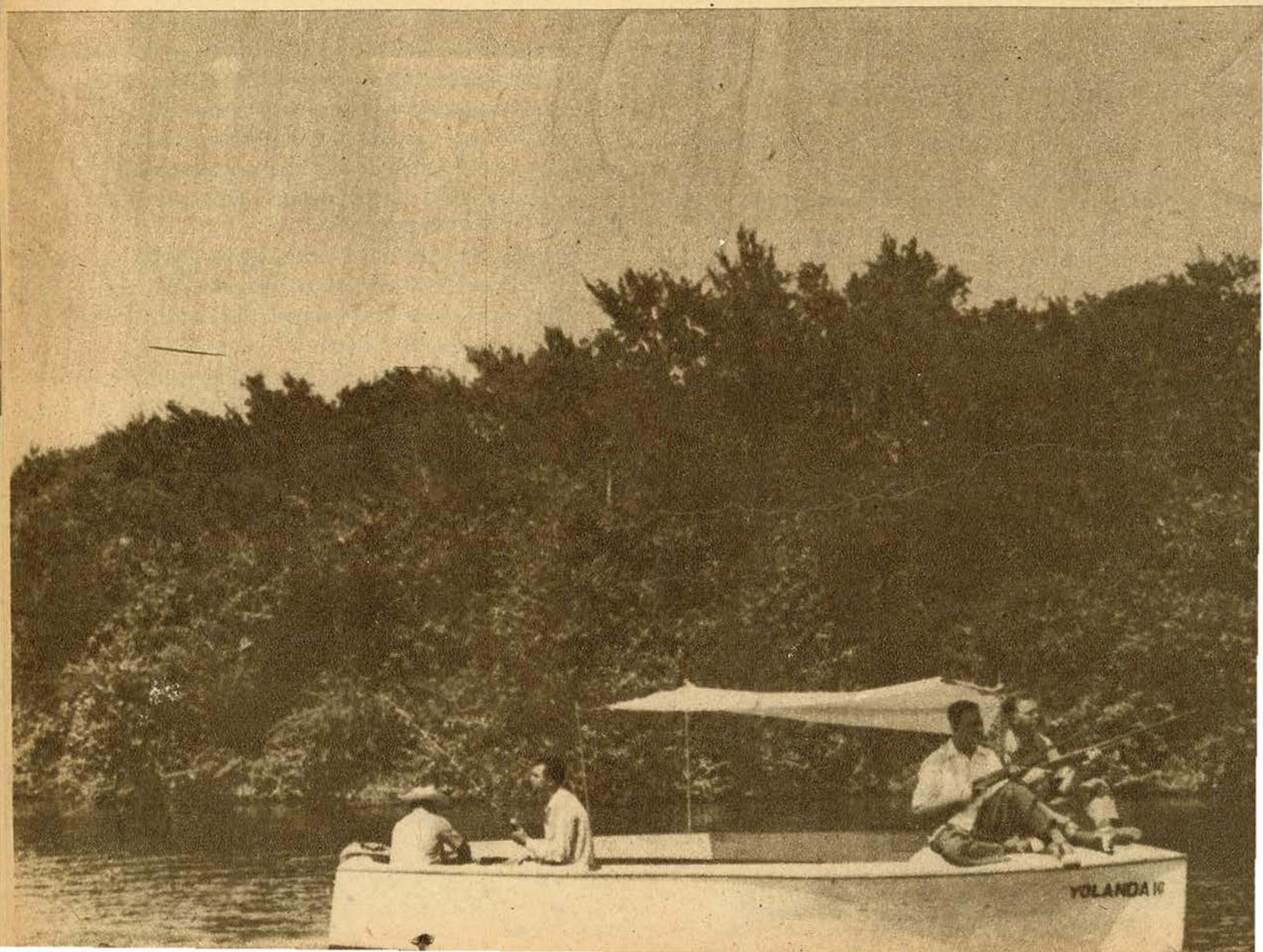
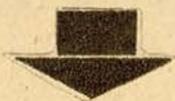
LOS PRODIGOS MARES DE MEXICO

PARAISO DE

PESCADORES DEPORTISTAS

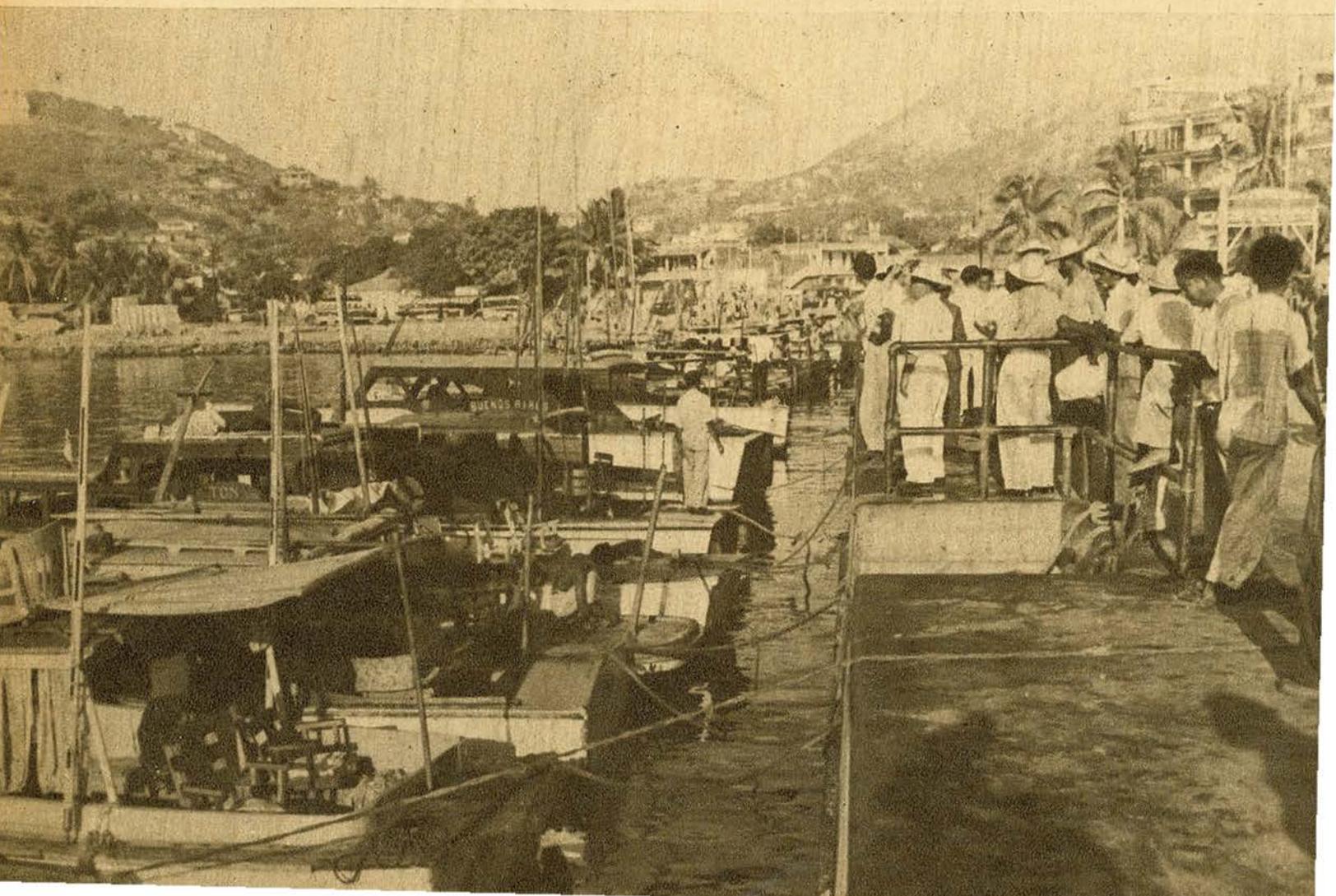
En Veracruz, el sábalo, el pez de plata, duro y valiente, pero abundante. Dígalo si no, Ramón Herrera, con tres hermosos ejemplares capturados en una jornada.

En el maravilloso Acapulco, quien no quiera las fuertes emociones de la pesca del pez vela, tiene rincones edénicos para la pesca tranquila, sin preocupaciones. La pesca por la pesca diríamos.



VERA CRUZ



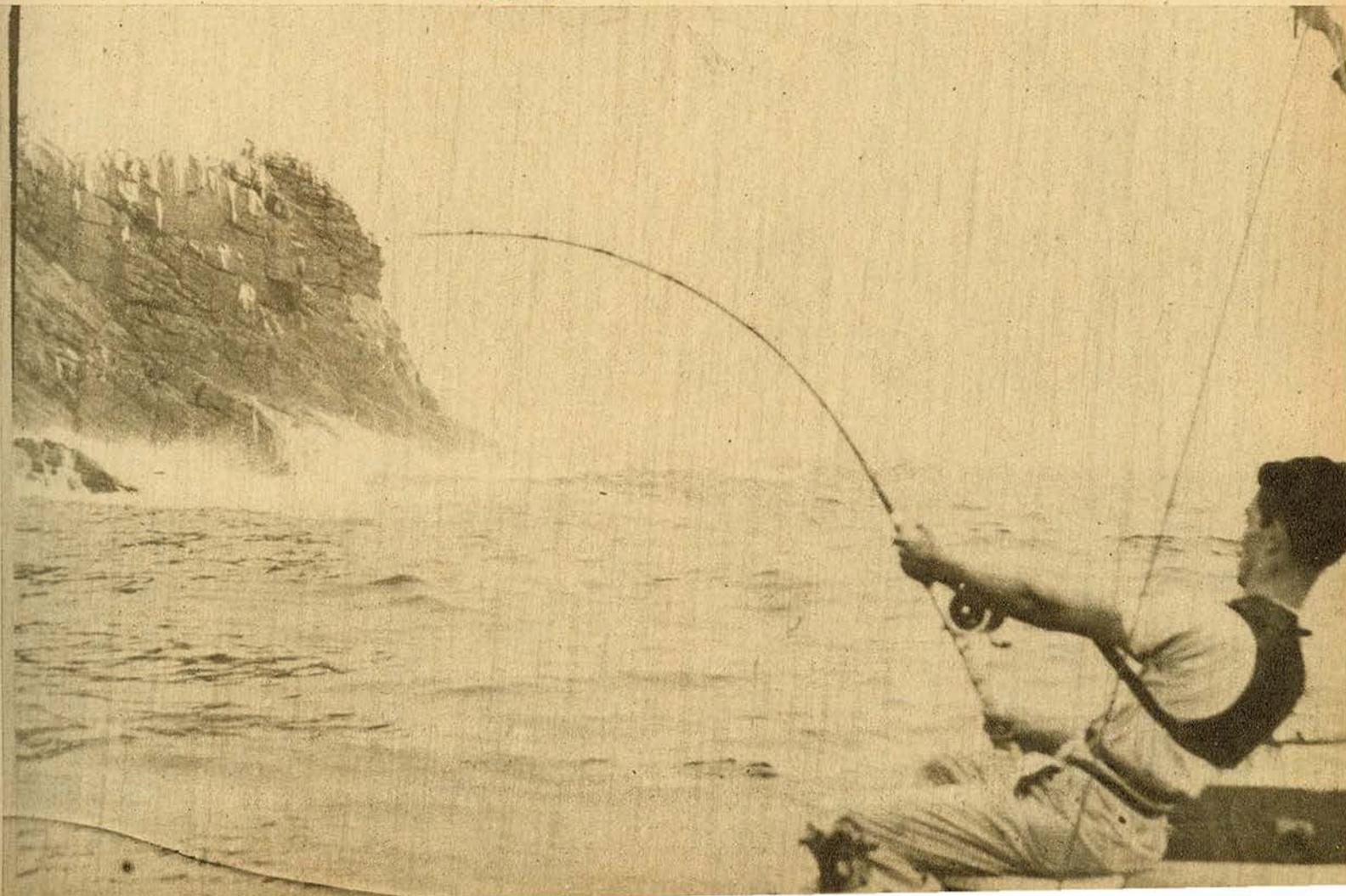


Caras sonrientes de pescadores en Tampico con varios centenares de kilos de sábalos, que pululan en el Pánuco, lugar donde se ha capturado el mayor de esta especie hasta la fecha.

Si, en Acapulco hay de todo. Fenomenales "tigres de mar" como éste, de seis metros de largo y más de dos toneladas de peso. Y las afortunadas pescadoras, que deben haber luchado horas, dos rubias primitas que llegan hasta Acapulco en pos de la pesca maravillosa.

En el muelle de Turismo, de Acapulco, lanchas para los turistas que encuentran en la pesca agradable esparcimiento y saludable ejercicio bajo el sol del Pacífico.

Frente al "Turrón de Villa Rica", en Veracruz, José Iglesias, campeón del sábalo en 1947, lucha denodadamente con un sábalo de los que pueblan aquellas aguas.





1949 LADY CHAMPION
 8th International
 Tampico Tarpon Rodeo
 April 7, 8 & 9, 1949



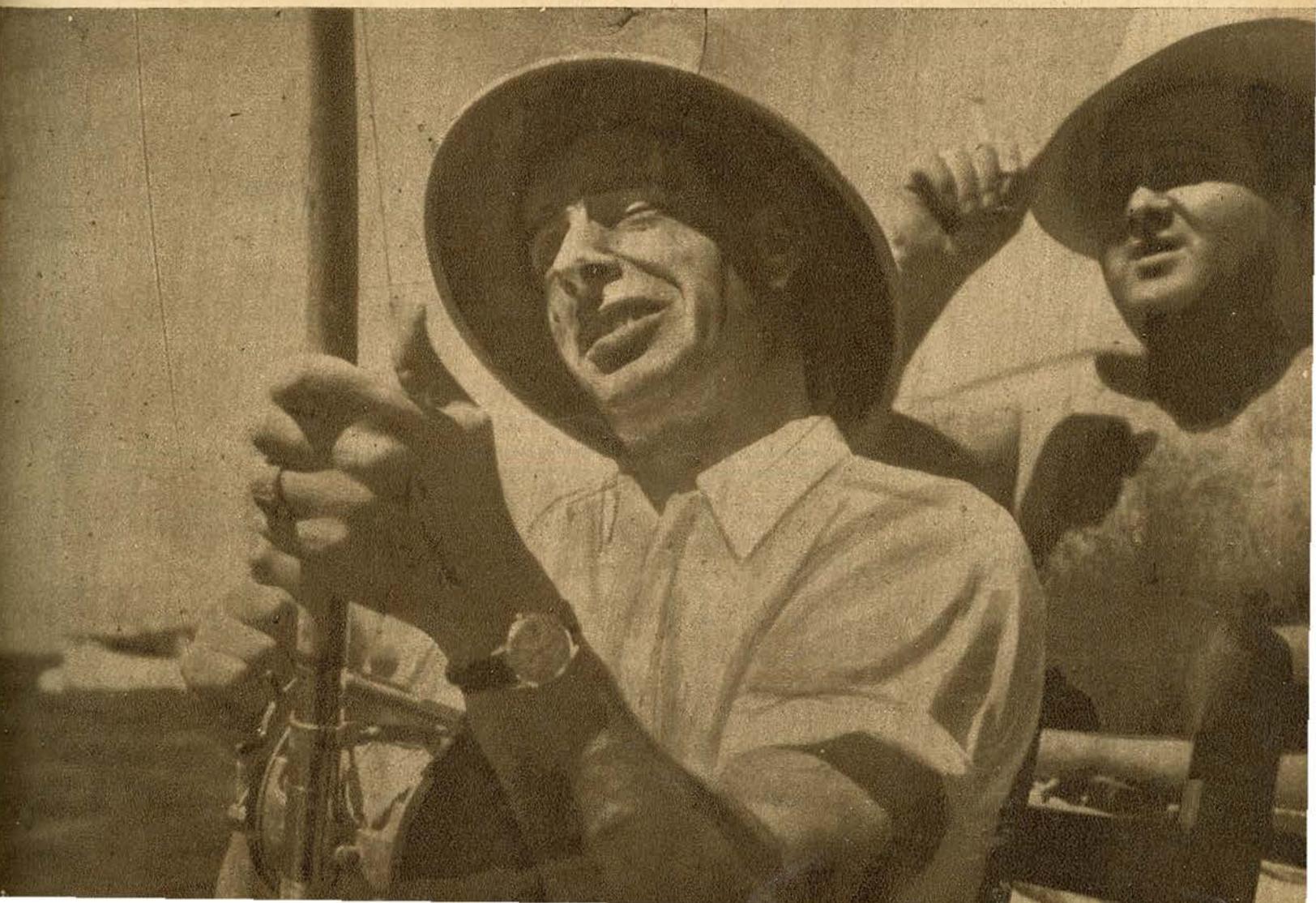
LOS CAMPEONES

En frente, de izquierda a derecha: Oscar Sánchez, de Tampico, campeón del VIII Torneo del sábalo. Capturó un ejemplar de 6 pies siete pulgadas con peso de 185.7 libras. Alfredo Pintos, de Acapulco, vencedor del VI Torneo Internacional del Pez Vela. Capturó un pez vela de nueve pies y diez pulgadas que pesó 139 libras. Doctor Ramón Origel, de Veracruz, Campeón del IV Torneo de Pesca de alta mar de Veracruz, habiendo cobrado un sábalo de seis pies y tres pulgadas que arrojó un peso de 115 libras.

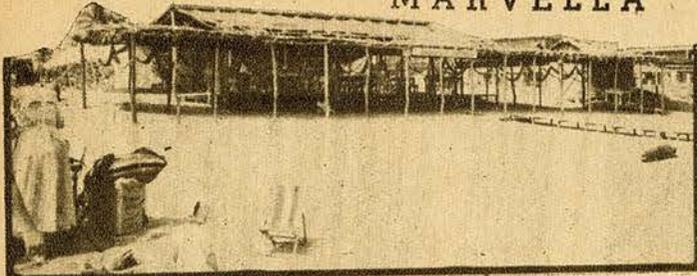
A la derecha, el campeón juvenil mundial, Roberto Eraña, de 11 años, con su presa, un sábalo de seis pies y una pulgada con 150 libras de peso. No se sabe de ningún otro pequeño que haya capturado ejemplar mayor de ninguna especie.

En frente, abajo, de izquierda a derecha: Las Campeonas. La señorita Rita Buitrón, de Naranjos, Tamps., campeona del VIII Torneo del Sábalo, con un ejemplar que medía seis pies cuatro pulgadas y pesó 141 libras. La señora Sarah E. Bright, de Greenville, Ohio, fué campeona del VI Torneo del Pez Vela, de Acapulco. Lo obtuvo capturando un pez vela de nueve y medio pies de longitud y de 118 libras de peso.

Abajo: Entre los campeones, un gran campeón, Joe Di Maggio, el fuerte bateador de los famosos "Yankees" de Nueva York, también conocidos como los "Mulos" de Manhattan. Aquí vemos a Joe, feliz, en Acapulco, sonriente trabajando con su caña, tan con fiado quizás como cuando se apresta a batear en el "home plate".

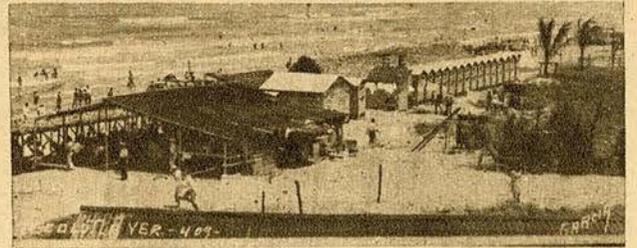


"MARVELLA"



**BALNEARIO, LONCHERIA Y
REFRESQUERIA**
Propietario:
JOSE BECERRA MENDIOLA.
TECOLUTLA, VER.

"LAS SIRENAS DE TECOLUTLA"



BALNEARIO
Propietario:
RAFAEL MANZANO CAMARA.
TECOLUTLA, VER.

OSTIONERIA DISTRIBUIDORA

"El más moderno y bien atendido Salón para Familias" — Ostiones frescos, Camarones, Cebiche, Filetes de Pescado y Jaibas rellenas.

ATENDIDO POR SU PROPIETARIO.

Plaza de San Juan número 15
(entre el Templo del Buen Tono y Sucursal de Correos.

MEXICO, D. F.

Ostionería

"LA BARRA DE NAUTLA"

Salón para familias, la casa de los mejores Ostiones, Camarones, Cebiche y Abulón.

ATENDEMOS PEDIDOS A DOMICILIO.

Ayuntamiento y Aranda. México, D. F.

Propietario.

Ana María Martínez de Berman.

ANASTASIO VILLA

DISTRIBUIDOR DE PESCADOS Y MARISCOS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE LA REPUBLICA.

ARANDA NUM. 9. MEXICO, D. F.

Restaurant

MADRID

LOPEZ No. 9. MEXICO, D. F.

TODO LO QUE LA MAR PRODUCE.

PRODUCTOS REGIONALES "LA CABANA"

HONORATO GONZALEZ B.

Importaciones Comisionista Exportaciones

BODEGA: AV. URUGUAY 147.

TELEFOS.: 13-36-47. 35-84-10 MEXICO, D. F.

Distribuidor del camarón de Chiapas y mariscos — Charal Chapala — Queso Cotija y huevo — Manteca Jalisco — Chiles secos — Chocolates de la Azteca, S. A.

Pescadería "EL BARCO"

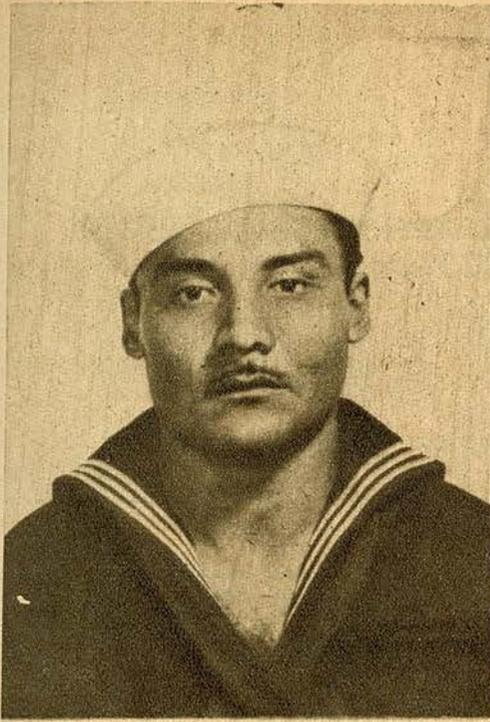
LUCIANO ALVAREZ

Eric. 13-06-59. Mex. 35-84-39.

INTERIOR DEL MERCADO SAN JUAN

PESCADOS Y MARISCOS

UN HEROE AUTENTICO



El fogonero Rafael H. Puerto Villamil, de la dotación del cañonero "Guajajuato", consumó un acto de valor en grado heroico que honra a la Marina Nacional, al arrojarse con peligro inminente de su vida a incomunicar una válvula de la tubería de un tanque incendiado e impedir que estallara el combustible de un subterráneo. El hecho ocurrió el 3 de agosto próximo pasado.

Debido a su acto de heroicidad, el fogonero Puerto Villamil recibirá la Condecoración al Valor Heroico, Segunda Clase, de acuerdo con el inciso b), fracción II del Artículo 3 de la Ley de Recompensas de la Armada de México y será ascendido al grado inmediato, o sea el de cabo de hornos.

Puerto Villamil formaba parte de la fajina que cooperó en la extinción del incendio que se produjo en un tanque de combustible de la Compañía Termoelectrica, en el Puerto de Veracruz. En los momentos en que se extendía el fuego, había necesidad de cerrar la válvula para impedir que las llamas se comunicaran por la tubería del tanque incendiado a un subterráneo que está lleno de combustible.

Pero para cerrar la válvula había que pasar entre las llamas y exponerse a la explosión. Con serenidad y arrojo, el fogonero se lanzó hacia la válvula, con peligro de su vida, y logró incomunicarla del subterráneo e impedir que hubiera ocurrido una catástrofe, en la cual se habrían perdido muchas vidas y habrían ocurrido pérdidas enormes de la Armada de México.

Este acto lo realizó Puerto Villamil sin protegerse con algún medio refractario que lo aislara del fuego

Después de haberse analizado el caso, se comprobó que la catástrofe hubiera sido grande y que por las condiciones en que ejecutó el fogonero Puerto Villamil su acto, está considerado entre los que se catalogan como verdaderas heroicidades, ya que el marino estuvo en peligro inminente de perder la vida.

En vista de esas circunstancias se le otorgará la condecoración mencionada y será ascendido al grado inmediato superior.

La prensa del país elogió el acto de heroismo, y entre otros comentarios el periódico "El Nacional" en su número del 15 de agosto le dedicó al suceso el siguiente editorial cuyo título es "Un Héroe Auténtico":

"Jesús García, el ya legendario "Héroe de Nacozari" que con sacrificio de su vida salvó de segura destrucción aquella ciudad sonorensa, alejando de ella un tren cargado de dinamita del cual había hecho presa el fuego, ha tenido un émulo en el Puerto de Veracruz, y en condiciones semejantes.

Uno de los grandes depósitos de combustible de la planta eléctrica del puerto se incendió la semana pasada. La explosión de ese depósito no sólo lo habría destruido la central termoelectrica, con la consiguiente paralización de actividades en la ciudad, sino que habría iniciado una vasta conflagración en el primer puerto de la República, cuyos barrios de casas de madera fácilmente pueden transmitir el fuego de las construcciones más sólidas. Tan inminente llegó a ser el riesgo de que estallase el depósito en llamas, que los bomberos, protegidos con trajes de asbesto, no se atrevían a acercarse a él para cerrar la llave que seguía dejando pasar el combustible a la tremenda hornaza.

Entonces entró en acción el valor heroico. Rafael Puerto Villamil, fogonero del cañonero nacional "Guajajuato", corrió hacia el amenazante depósito, defendiéndose del calor y las llamaradas con la cortina de agua que

ante él formaron las mangueras de los bomberos, y cerró la llave del combustible. Poco después el incendio era dominado y Veracruz volvía a respirar libremente.

Cuando oyó ponderar su hazaña Puerto Villamil sumó la modestia al valor y contestó: "Yo no hice más que lo que cualquier marino hubiera hecho"...

El premio que las autoridades se apresuran a otorgar a este héroe de paz será prenda palpable del sentimiento de orgullo y gratitud con que México toma nota de las acciones de aquellos de sus hijos que, por servirlo, no retroceden ante el peligro de muerte. Actos como el de Puerto Villamil honran la calidad del mexicano.

El viernes 19 del actual se llevó a cabo sencilla ceremonia en el despacho del Secretario de Economía, licenciado Antonio Martínez Báez, quien hizo entrega a Puerto Villamil de un pedreguino que dice: "El Presidente de la República, el Secretario de Economía y el Director de la Comisión Federal de Electricidad otorgan el presente diploma al Sr. Rafael Puerto Villamil por su actuación heroica en la conflagración ocurrida en la planta eléctrica de vapor de la Comisión Federal de Electricidad el día 3 del presente mes en la ciudad de Veracruz". El mismo funcionario impuso al marino una condecoración de oro en la que se lee: "La Comisión Federal de Electricidad al señor Rafael Puerto Villamil por su acto heroico en Veracruz, el 3 de agosto de 1949". Finalmente, le hizo entrega de un cheque por valor de cincuenta mil pesos.

Puerto Villamil, recio hombre de mar modesto como los verdaderos héroes, agradeció con sentidas palabras este homenaje, durante el cual estuvo acompañado por su anciana madre, quien sin lugar a dudas, debe sentirse satisfecha del heroico acto de su hijo.

La REVISTA GENERAL DE MARINA envía su cordial felicitación al hoy Cabo de Hornos Rafael Puerto Villamil por su valerosa conducta que viene a plantar un jalón más en la trayectoria de heroismo

DONACIANO ZAMUDIO TEJEDA

RIO AMUR No. 17

COL. CUAUHEMOC. MEXICO, D. F.

INTRODUCTOR DE TODA CLASE DE PES-
CADOS Y MARISCOS DEL GOLFO DE
MEXICO.

A B T I K

FABRICA DE ARTICULOS DE PIEL DE
ALTA CALIDAD

Telfs.: 10—11—15, 36—68—97
Av. del Taller 46.

MEXICO, D. F.

L U S A

ARTICULOS FINOS DE PIEL

LUIS SALMON

MAYOREO

MENUDEO

Tacuba No. 24—2. Tel. Eric. 10—13—65

MEXICO, D. F.

SAC PARISIEN, S. A.

Fábrica de Artículos de Piel
Manufacturer of High Quality Ladies' Bags
Calz. México-Tacuba Núm. 16

MAISON ALBERT, S. A.

Insurgentes 376
Madero 18
Mexico's Smart Shops

Bolsas de becerro, ante y especialidad en piel de
cocodrilo extra suave

Artículos para regalo, perfumería y vestidos en gamuza

VISITE ESTAS CASAS

"TALABARTERIA KLEINBAUM"

Artículos de
Piel Cincelado

Av. Juárez
No. 40-12

Tel. Eric.
12-97-70

México, D. F.



Bolsas de Señora
Portafolios
Cigarreras
Cinturones
Billeteras
Carteras, Etc.

SE HACE TODA CLASE DE COMPOSTURAS

MAYOREO — WHOLESALE — WE DO KIND OF REPAIRS

Cortesía de

"BOCA DEL RIO"

LA CASA DE LOS MEJORES OSTIONES

FELIPE TREJO RUIZ

JARDIN PUGIBET.

MEXICO, D. F.

REIMEX

S. R. L.

REPRESENTANTES IMPORTADORES Y
EXPORTADORES

PRODUCTORES DE PESCADOS Y
MARISCOS.

Teléfonos: Eric. 12—89—64. Mex. 36—72—38

San Salvador el Seco 16.

MEXICO, D. F.

VICTOR GUZON

Distribuidor y Representante en el Distrito Federal de las
más importantes negociaciones pesqueras de la República,
contando con el mejor servicio en la entrega del pescado,
con un moderno equipo de camiones.

Dolores Núm. 16. Desp. 311
México, D. F.



SOCIEDAD COOP. DE PRODUCCION PESQUERA

"LA SERENA"

S. C. L.
REGISTRO NUM. 1733.P.



ESCOBEDO 138 PTE.
CULIACAN, SIN.

REP. DEL SALVADOR, 96-301
MEXICO, D.F.

GERENTE GENERAL
ALICIA A. VDA. DE ATANDO.

CAMARON, TIBURON Y TODAS LAS ESPECIES DE LA REGION

UNION DE DETALLISTAS DE PESCADOS Y MARISCOS DEL D. F.

MERCADO ABELARDO L. RODRIGUEZ
MEXICO, D. F.

Secretario General: PROCOPIO, ALCALA

Secretario del Interior:
VICENTE GAMBOA

Secretario del Exterior:
JOAQUIN RUIZ LARA

EL PESCADO Y LOS MARISCOS QUE EXPENDEN LOS
DETALLISTAS DEL RAMO, EN LOS MERCADOS DE LA
CIUDAD DE MEXICO, SON UNA GARANTIA PARA SU
SALUD.

CONSUMA USTED PESCADOS Y MARISCOS.— PROTEJA
SU ESTOMAGO Y DELE GUSTO A SU PALADAR

FIERRO, FOSFORO, VITAMINAS
MAS BARATO QUE LA CARNE

PRODUCTOS DEL GOLFO, S. DE R. L.

TAMPICO, TAMPS.

TAMIAHUA, VER.

PESCADOS Y MARISCOS FRESCOS CONSERVAS MARCA LA MARINA

Pescadería "TOLIVAR"

DELFIN HNOS.

INTERIOR DEL

MERCADO DE LA MERCED

Tel.: 36-44-04.

MEXICO, D. F.

"LA JAROCHITA"



Tel. Mex. 35-75-76 Ericsson, 12-89-18
Calle de López y Prolongación de Vizcainas

Somos introductores, no revendedores, por eso nuestros
precios son los más bajos del mercado.

¡VISITENOS Y SE CONVENCERA!

CHARLAS SOBRE PESCA DE TIO SIMÓN

Por Roberto Arroyo Carril

EL CULTIVO DE LOS OSTIONES

Tío Simón, nombre cariñoso con que es conocido por una gran mayoría de los pescadores de nuestro país, don Simón Janet y González, nació en el puerto de La Paz, Baja California, en la segunda mitad del siglo pasado y vive actualmente en Acapulco, de donde viene con bastante frecuencia a esta capital.

El dice tener un poco más de ochenta años, pero hay quienes aseguran que si no es ya un centenario, poco le falta para serlo. Sin embargo, tío Simón está todavía bastante fuerte y si lo ve uno, con cuánta destreza nada todavía, alcanzando considerables profundidades y moviendo piernas y brazos como si fuera un muchacho, nadie diría que pasa de los sesenta.

Su padre fué un robusto marino francés que tenía fama de ser un buen catador de coñac, y su madre una bella madona, descendiente en línea directa, sin duda alguna, de aquellas nobles hermosuras de que se hace mención en las leyendas de la reina Calafia, pues gozó fama de ser una de las mujeres más bonitas de la Baja California, y cuidado que por aquellos rumbos las ha habido desde hace mucho tiempo, muy bellas y muy hermosas.

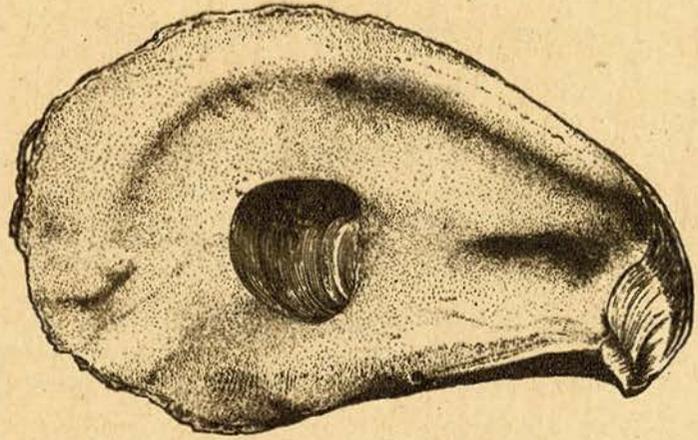
Tío Simón, fué en sus años mozos uno de los mejores buzos pescadores de perlas, y era tan bueno para bucear metido dentro de un escafandro, como para bucear de chapuz sin más ropa que un pequeño hilacho al que los pescadores de perlas llaman zapeta. También era un gran pescador de tiburones y bufeos y dirigiendo maniobras para la pesca con redes, o tendiendo palangres, no había quien le igualara.

Marino por intuición y por herencia, trabajó muchos años pescando y navegando por todos los mares del mundo, cuando para una y para otra cosa se disponía de oportunidades y facilidades como no las hay ahora. Es, además de marino y pescador, un viejo con muchos conocimientos en ostricultura. Fué uno de los colaboradores más eficaces que tuvo en sus trabajos experimentales sobre el cultivo industrial de la concha madre-perla, don Gastón J. Vives, fundador de la Compañía Creadora de Concha y Perla de la Baja California, empresa que en los primeros años del siglo actual, colocó a México en primer lugar como país productor de concha perla cultivada.

En Hawai y en el Japón, tío Simón y yo tuvimos ocasión de trabajar como buzos. En Nueva Orleans vivimos por varios meses en la misma casa. Desde hace muchos años nos liga una gran amistad y tío Simón me ha servido de mentor en la mayor parte de lo que yo pude aprender en materia de pesca.

Añorando su lejano pasado, bastante pródigo aventuras y nutridamente lleno de bellísimos recuerdos los que se destacan escenas de maravilla por su fue colorido y por la importancia de los personajes que viv en algunas de ellas, gusta de hacerme narraciones de e canto, que yo escucho siempre con la actuación que so poner cuando era niño a los nunca olvidados cuentos q al Sultán narraba la princesa Scheherazade.

Me hablaba hace poco, sobre el cultivo de las ostr



CARA INTERIOR

y a la verdad, me hizo sobre lo que él ha visto en s muchos viajes por el mundo en tan importante mater tan interesantes y tan maravillosos relatos, que al misr tiempo que me llevó imaginativamente por bellos país y lugares de ensueño, que mucho me habría gustado c nocer, me dió de paso una magnífica cátedra sobre c tricultura.

Con talento singular y con la maestría del arquite que con diestra mano traza en breves momentos un c mirable bosquejo para mejor hacer comprensivos sus c teproyectos, así tío Simón, con la firmeza de quien domi la materia de que está hablando, me esbozó a grand rasgos mucho de lo que puede ser hecho en nuestro p para crear una industria de fácil arraigo por lo sumamér productiva que es, y que en la actualidad nos es c desconocida, como es el cultivo industrial de las ostras.

Afirma tío Simón, que el cultivo de los ostiones, pue serlo en todas las escalas, de acuerdo siempre con l posibilidades económicas de las personas que se resuelv a invertir el capital necesario y a dedicar al asunto po o mucho tiempo.

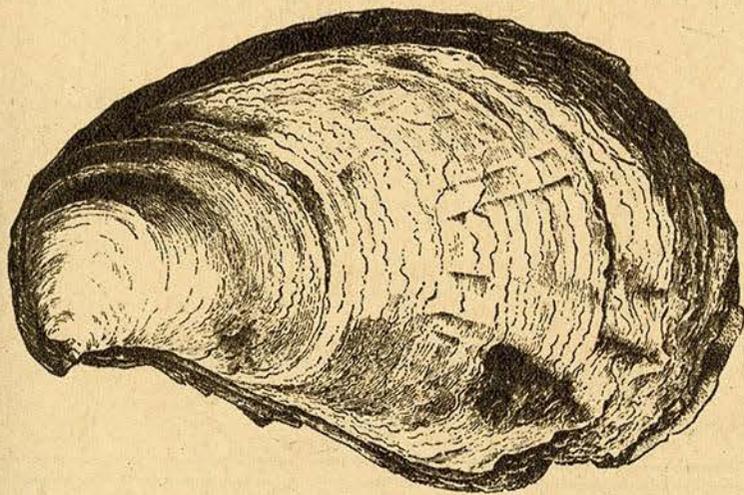
Teniendo presente la natural idiosincrasia nuestra, sultante de causas de origen étnico, así como las condici

nes peculiares que por razones geográficas, y en particular climatológicas, privan en muchos lugares propicios para el cultivo de las ostras, cree el viejo tío Simón, que sin dejar de aprovechar los conocimientos universales que se tienen al respecto, así como las experiencias de otros países, por lo que se refiere a métodos y procedimientos seguidos hasta ahora en el cultivo de las ostras, tanto en materia piscícola, como en materia ostrícola, a semejanza de lo que hicieron China y el Japón, así como otros países, debiéramos crear nuestra propia piscicultura y nuestra ostricultura.

Hay en lo que llamamos indio, cualidades que lo disponen para hacer de muchos de ellos, buenos piscicultores rurales y buenos ostricultores.

Asegura tío Simón, que los rendimientos que puede producir el cultivo de los ostiones, son insospechados por quienes nunca han intentado esta clase de negocio. Agrega, que los rendimientos, naturalmente, siempre están en relación al monto de los capitales que se inviertan en esta clase de industria, a la mayor o menor dedicación de tiempo que se ponga en la atención de los cultivos, y al tino o acierto con que se maneje el negocio, pero que de todas suertes, lo mismo en pequeña escala, que en grande escala, la industria es bastante productiva.

Con aquel ahínco que en los años del romanticismo, solían poner las damas de más alto linaje, cuando ya en el tramonto de su juventud, sacaban de su escondite, el cofresillo de los secretos, para hurgar cartas de marchitos amores y buscar entre ellas el retrato del que en pasados tiempos fuera un apuesto galán, así el tío Simón, hurga entre añosos papeles y libros y folletos de amarillentas



CARA EXTERIOR

hojas, que revuelva dentro del viejo arcón que no desmiente la estirpe colonial que lo fabricara, algo que sin duda quiere mostrarme.

Efectivamente, después de una minuciosa búsqueda, encuentra dos magníficas fotografías que pone en mis manos.

Una de ellas es de un ostión cultivado, presentando el aspecto que ofrece exteriormente. La otra, es también de un ostión cultivado, como puede ser visto, mostrando toda su belleza, cuando la ostra se presenta abierta.

Como puede ser fácilmente apreciado, un ostión culti-

vado, es bastante semejante a un ostión silvestre, pero sin embargo, no cabe duda, que la presentación de un ostión cultivado es muy superior a la que tiene un ostión cualquiera. Es indiscutiblemente de presentación más atractiva, y ello explica, que cuando se sirven presentados en su propia concha, los ostiones cultivados obtengan la preferencia y alcancen en los mercados de venta un precio bastante más elevado que el que suele pagarse por los otros ostiones.

Para ser en poco tiempo, un buen cultivador de ostiones, me dice tío Simón, que no es necesario que la persona que emprenda esta clase de cultivos, deba poseer grandes conocimientos en las ciencias naturales, porque los problemas de orden científico, deben quedar para ser resueltos por los asesores técnicos especializados en la materia. Además, hay tratadistas, que han vaciado en sus obras las enseñanzas y las experiencias, que hombres de ciencia y ostricultores adquirieron después de consagrar buena parte de sus vidas a la malacología y a la ostricultura en su aspecto científico.

Los cultivadores de ostras, prácticos, los que como lo indica la palabra, traten de dedicarse al cultivo de los ostiones como un negocio, y no con propósitos de investigación científica, deben desentenderse de todo aquello que pueda producir un desvío en las finalidades del negocio. Como antes se dice, los problemas que corresponden a la técnica ostrícola, lo mejor es que se encomiende su resolución a asesores especializados en la materia.

El cultivador práctico es mejor que concrete todos sus esfuerzos a poner en su empresa lo que hay que poner en todo negocio: dedicación, perseverancia, buena voluntad, y el coraje suficiente para vencer las grandes y las pequeñas dificultades que se tienen en toda empresa. Lo demás vendrá por sí solo.

Una cualidad sí es importante que posea siempre toda persona que se dedique a cultivos, ser un atento observador de la naturaleza, porque al fin y al cabo, la ostricultura, como la piscicultura y demás industrias de cultivo, no son otra cosa, que la aplicación de métodos o sistemas ideados por el hombre con el propósito de ayudar y secundar a la naturaleza, afirmando, ampliando y asegurando la obra de aquella, reduciendo en lo más posible las mermas o pérdidas, muchas veces cuantiosas, que ya en la propagación de los mismos, se tienen desde que se forman los embriones hasta que los nuevos seres adquieren el suficiente desarrollo para vivir por sí solos.

El día 21 del actual, falleció la Sra. Mary F. de Pérez Zavala, esposa del capitán de navío, Cuauhtémoc Pérez Zavala.

LA REVISTA GENERAL DE MARINA, desde esta columna envía su más sentida condolencia al Sr. comandante Pérez Zavala y a su respetable familia.

SANCHEZ GONZALEZ Y CORRAL
SOCIEDAD CIVIL
ABOGADOS Y CONTADORES PUBLICOS

**ESPECIALISTAS EN NEGOCIOS LEGALES MARITIMOS
Y PESQUEROS**

SAN JUAN DE LETRAN 21-507
TEL. 10-39-41
MEXICO, D. F.

EL COCO DE LOS PETAQUEROS

MIGUEL FERNANDEZ

Fábrica de baúles, petacas y artículos para viaje, bolsas para señora y toda clase de artículos de piel.

Propietario MIGUEL FERNANDEZ.

Esquina de Tacuba y Allende.

MEXICO, D. F.

Alga Mex, S. A. de C. V.

Fabricantes de Agar Agar

Fábrica y Oficinas:

C. Estío Núm. 27 — Tel Eric.: 17-44-28
AZCAPOTZALCO, D. F.

Gerencia de Pesca:

Calle 2a. Núm. 285 — Tel. 138-J
ENSENADA, B. C.

Gerente General
JESUS JIMENEZ URDAPILLETA

HIELO

REFRIGERACION

"LA NACIONAL"

COSTA RICA 47.

Eric. 26—53—54

Mex. 39—17—83

**Bodegas Refrigeradoras para Carnes,
Huevo, Mantequilla, Frutas, Legumbres,
Pescado.**

El mejor servicio. De las 5 a. m. a las 8 p. m.

ANDRES F. MELO

**COMPRA-VENTA DE CUEROS DE
LAGARTO Y RES**

AV. JOSE MA. PINO SUAREZ No. 3.

APARTADO 80.

VILLAHERMOSA, TAB.

SOCIEDAD COOPERATIVA DE PRODUCCION PESQUERA

PESCADORES DE LA BOCA DEL RIO DE CULIACAN, S. C. L.

Registro Núm. 1069-P. de la Secretaría de la Economía Nacional
Miembro Constituyente de la Federación Regional de Sociedades cooperativas de la Industria Pesquera

SINALOA — SONORA, — F. C. L.
Calle Rosales Núm. 37 Pte. Culiacán, Sin., Mex.

CAMARON TIBURON Y TODA CLASE DE MARISCOS



VIII ANIVERSARIO DE LA BANDA DE MARINA

En el presente mes de agosto, la Banda Sinfónica de Marina cumplió ocho años de haber sido creada. Bajo la hábil batuta de su prestigioso director, maestro Estanislao García Espinosa, la Banda Sinfónica de Marina se ha hecho acreedora a elogiosos conceptos de propios y extraños. No sólo en el país, sino en el extranjero, la Banda de Marina ha sido objeto de calurosos aplausos por sus brillantes actuaciones.

Con motivo de su octavo aniversario, el domingo 14 del actual, tuvo lugar un concierto excepcional en la glorieta Juventino Rosas, situada en el Bosque de Chapultepec. El acto fué presidido por el señor Comodoro, David Coello Ochoa, Secretario de Marina, a quien acompañaban los señores Capitán de Altura Alberto J. Pawling, Subsecretario de Marina; General de División Jesús González Lugo, Gobernador electo del Estado de Colima; capitán de Navío Gabriel Lagos Beltrán, Oficial Mayor de Marina y el maestro Don Julián Carrillo y Otilio Orestes, representante de "Novedades".

A las doce horas se inició el programa con la obertura "La Gazza Ladra" de Rossini. Después, entre las aclamaciones del público, subió al podio el ilustre maestro Don Julián Carrillo, para dirigir su obra "Movimiento Perpetuo", siendo inútil decir los aplausos con que el auditorio premió la labor de la Banda y del ilustre director huésped.

El conocido barítono Carlo Morelli deleitó la concurrencia cantando magistralmente el prologo de "Payasos" y la "Cavatina" de "El barbero de Sevilla", de Rossini, habiendo sido muy ovacionado al terminar ambas interpretaciones.

A continuación tocó su turno al afamado Comodoro de Madrigalistas, de la Secretaría de Educación Pública. Bajo la dirección del eminente maestro Don Luis G. Moncada, los Madrigalistas interpretaron magistralmente Florecilla del Ce Moí de May y el Botero del Volga, obra en la que actuó como solista el bajo Carlos Mejía.

La gentil declamadora y artista de cine Perla Antillana, Dalia Iñiguez, también participó en este programa de la Banda de Marina, recitando con su cálida voz El Rebozo, el Pregón Cubano del poeta cubano Emilio Bayadas y la Oración de la India, original de Rosas del Vall. Dalia obtuvo un merecidísimo triunfo y escuchó una clamorosa ovación de la concurrencia por su feliz interpretación de la indita ante la Guadalupeana.

El excepcional programa organizado con motivo del VIII aniversario de la Banda de Marina finalizó con la interpretación, a cargo de la misma, de la Rapsodia Mexicana, bajo la dirección de su director titular, maestro Estanislao García Espinosa. La Rapsodia, a base de temas de canciones populares en la época de la Revolución, mereció una gran ovación de las numerosas personas que se dieron cita en la glorieta Juventino Rosas.

Como información complementaria, hemos de agregar que recientemente fué ascendido al grado de Coronel el maestro Estanislao García Espinosa.

LA REVISTA GENERAL DE MARINA une sus calurosas felicitaciones a las muchas que ha recibido la Banda de Marina y su Director.



EL SEXTANTE GIROSCOPICO

Por ROBERTO G. C. DANNEMAN.

OBJETO DEL INSTRUMENTO

El sextante que a continuación se describe permite tomar alturas de los astros aun cuando no fuera posible ver el horizonte del mar.

Para llenar ese objeto el sextante posee un giróscopo que le provee de un horizonte artificial.

DESCRIPCIÓN

La parte del instrumento en la cual se alojan y montan los distintos mecanismos, es la caja, de duraluminio, cuyas dimensiones aproximadas son: 40 cm. de largo, 30 cm. de alto y 6 cm. de ancho. La forma puede apreciarse en las fotografías.

En el interior de la caja se hallan; el espejo, el giróscopo, el integrador, los prismas y lentes del sistema óptico y todo el circuito eléctrico.

En el exterior de la caja se encuentran los siguientes elementos: en la cara del frente (si se sostiene el sextante como para efectuar una observación), el anteojo A; en la cara derecha (Fig. 1) el soporte de los modificadores S, la escala de las decenas de grados ED, el alojamiento de la luz de la escala AL, el disco de comando D del espejo, la palanca de encastre P, y un reóstato de la luz del integrador RI.

En la cara izquierda (Fig. 2) hay una manija por medio de la cual se sostiene el aparato al efectuar la observación. En esa manija se aloja el reóstato del circuito general RG y una llave LL del mismo. Hay además en la misma cara, un dispositivo para fijar la manija de transporte MT al aparato, el mecanismo de relojería M que actúa como motor del integrador, un orificio con tapita O por el cual puede observarse la marcha del giróscopo, y debajo del mismo el pico de aire PA.

En la cara superior (Fig. 3) se puede apreciar una ventanilla V1 por donde penetra al aparato la imagen del astro que se está observando y una segunda ventanilla

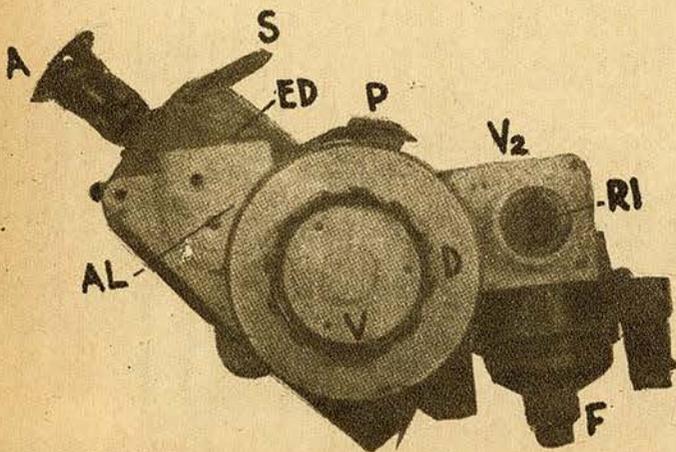
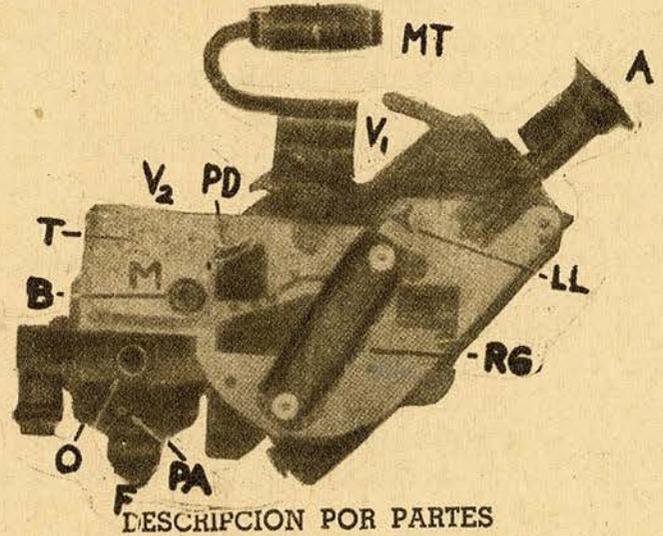


FIG. 1. - CARA DERECHA DEL SEXTANTE

V2 por la cual se puede ver parte del mecanismo del integrador y los elementos indicadores del mismo: un disco graduado (Do) de 0 a 6 grados y un tambor T graduado de 0 a 60 minutos.

En la cara posterior se encuentra sólo el alojamiento del foco de la luz del giróscopo y en la inferior puede verse la base del alojamiento del giróscopo y un anillo F que sirve de freno al mismo.



DESCRIPCIÓN POR PARTES

CAJA

Es el armazón en el que se hallan todas las partes del instrumento. Consiste en dos planchas de duraluminio que tienen la forma de una V muy abierta, distanciadas una de otra unos seis centímetros.

GIROSCOPO (Fig. 4)

Considerando parte anterior del sextante, la que queda frente al observador cuando toma alturas, el giróscopo se aloja en la posterior e inferior de la caja, en un cilindro cuya base tiene forma tronco-cónica.

El giróscopo tiene la forma de una campana. Su abertura mira hacia abajo y en ella se introduce el vástago V, en el cual se apoya el giróscopo por medio del estilo E. Este punto de apoyo está situado por encima del centro de gravedad del giróscopo.

La parte central es de aluminio y la exterior de bronce, consiguiéndose con esto llevar más peso hacia la periferia, con el objeto de aumentar el momento de inercia. Este aro de bronce posee en toda su periferia incisiones adecuadas para que el aire que penetra al alojamiento del giróscopo por las toberas T, actúe sobre ellas y haga girar al giróscopo como si fuese una turbina. Todas las toberas se unen en un conducto que termina en el pico de aire PA (Fig. 2). A éste se conecta una bomba de aire cualquiera que sólo se usa para dar al giróscopo el impulso inicial.

El giróscopo tiene en la parte superior un cilindro de aluminio S con un orificio O normal al eje vertical. En los

extremos de ese orificio hay lentes, una de las cuales está cubierta por una capa de pintura negra. Sobre ella se han marcado, raspando la pintura, cuatro líneas, que son las que proveen el horizonte artificial HA: dos finas y cercanas para estrellas y dos gruesas y separadas para sol y luna. Detrás del cilindro hay un foco eléctrico F que ilumina dichas líneas raspadas cada vez que el giróscopo presenta al orificio O frente al foco.

Como accesorio, el giróscopo tiene un freno FR que consiste en un anillo fijo al vástago V. Si el operador eleva FR, asciende también V y el giróscopo. Cuando éste roza con su parte superior en el interior del alojamiento, se frena.

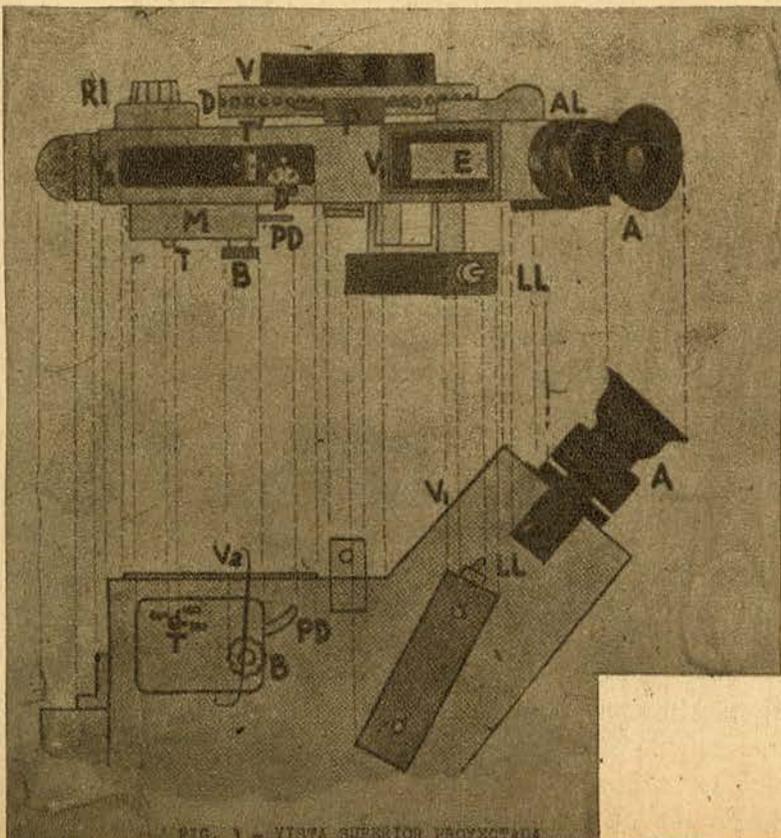
SISTEMA OPTICO (fig. 5)

Para ver el astro y medir su altura, al igual que los sextantes comunes, éste posee un espejo que se aloja en el interior de la caja. En realidad no es un espejo, sino solamente un cristal en el que se refleja la imagen del astro, y a través del cual puede verse cualquier objeto iluminado que se halle detrás del mismo, y en el interior de la caja (en ese caso la imagen del horizonte artificial).

Los rayos luminosos del astro penetran a la caja por la ventanilla V1, son reflejados por el cristal y observados por medio del anteojo A de tipo común.

La imagen del horizonte artificial se lleva al ojo del observador de la siguiente manera:

Al girar el giróscopo a gran velocidad, el orificio O del mismo, pasa tantas veces frente al foco F, que por la persistencia de las imágenes en la retina, un observador ve continuamente la imagen de las cuatro rayas. Esto es precisamente lo que se ha utilizado para tener una imagen del horizonte artificial. Del lado opuesto al foco se han ubicado prismas de tales características que envían la imagen de esas cuatro rayas en dirección del



anteojo, atravesando el cristal que hace las funciones de espejo.

El observador ve pues dos imágenes, la del astro y la del horizonte artificial, las que deberá hacer coincidir para tomar la altura.

Falta decir que para observar el sol, pueden usarse modificadores, que se fijan al soporte S.

CONJUNTO DISCO-PALANCA (fig. 6 y 3)

a) Mecanismo de comando del espejo.

Al espejo E, va fijada una palanquilla P que termina

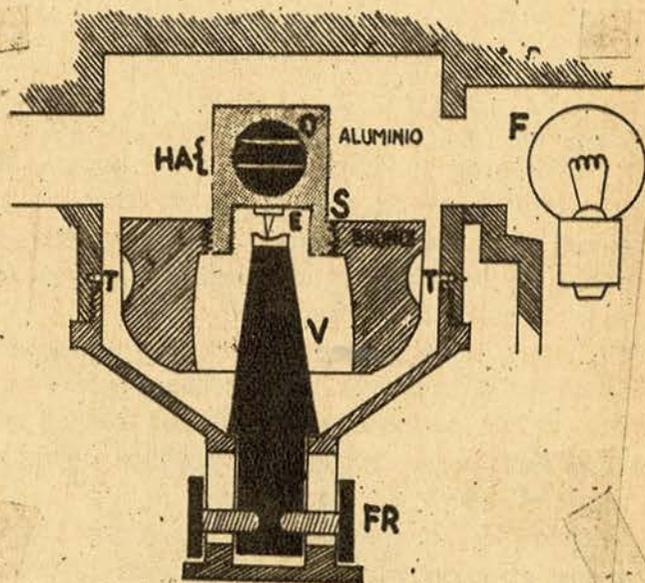


FIG. 4 - CORTE DEL GIROSCOPO, ALOJAMIENTO Y FOCO.

na en un tetón T. Este apoya constantemente en una rampa R que posee en su parte interna el disco de comando del espejo D. Al girar éste, la rampa, que tiene espiral es de tres vueltas y calculada de tal manera que cada vuelta el espejo gira 15 grados. Luego, al dar tres vueltas enteras al disco de comando, el espejo gira 45 grados.

Recordemos ahora la siguiente propiedad de los espejos: "el ángulo que gira un espejo respecto de un rayo de dirección invariable es igual a la mitad del ángulo que varía el que determina aquel rayo y el reflejado".

En razón de esta propiedad podemos afirmar que al girar el espejo 45 grados, el rayo incidente abarca 90 grados del horizonte hasta el zenit.

Fijo al espejo se encuentra también un pequeño índice I que sobre una escala ED de 0 a 90 grados, de división en diez, indica las decenas de grados de la altura.

El disco lleva 3 graduaciones de 0 a 9 grados en toda la periferia (en total: 30 grados) y al lado de cada grado se encuentra un orificio.

El disco se manobra con la mano derecha por medio del volante V, con el cual se tiene amplio dominio sobre él.

b) Palanca de encastre.

Alrededor del mismo eje del disco de comando queda también una palanca P de longitud algo mayor que el radio de aquél. El giro de esta palanca está limitado por dos toques T a un sector que abarca cinco grados del disco. La palanca, si no se toca, ocupa la posición mecánica entre los toques por acción de dos resortes antagonistas.

La palanca puede unirse al disco de comando, por medio de tetón T, que se introduce a voluntad en un orificio de la periferia de este último.

El disco de comando gira loco, pero si se efectúa esa reunión, el movimiento del disco queda limitado por el de la palanca. Es decir, que el conjunto disco-palanca, ocupa la posición media entre los topes y solamente saldrá de ella cuando el operador mueva el disco, no pudiéndolo hacer en más de dos grados y medio en cada sentido, pues los topes T se lo impiden.

A su vez, la palanca de encastre se encuentra mecánicamente unida al integrador, con el objeto que veremos después.

INTEGRADOR (fig. 3)

Se halla, según ya habíamos visto en la parte posterior y superior de la caja, sobre el giróscopo. Posee una ventanilla V2 por la cual se ve un tambor con 60 graduaciones (minutos) y un disco con 6 (grados), montados ambos en un carrito que puede trasladarse sobre un riel a lo largo de la ventanilla V2.

Actúa como motor un mecanismo de relojería M, situado en la cara izquierda. Este posee un botón para darle cuerda y un pequeño tornillo T, con el cual se fija una de tres duraciones de marchas distintas del integrador, a saber 60, 120 y 180 segundos.

Al alcance del dedo pulgar de la mano izquierda que sostiene el sextante, hay una palanca disparadora PD, por medio de la cual se pone en marcha el integrador. Una vez en marcha, el carrito (con el disco y tambor), recorre la ventanilla V2 a una velocidad constante, tal que llega al final de la ventanilla al terminar la duración de marcha (60, 120 ó 180 s.) y se para. Para utilizar el integrador para otra observación, debe darse cuerda al motor M, con lo que el carrito, el tambor y el disco volverán automáticamente a las posiciones iniciales.

Según ya se había dicho, el integrador está mecánicamente unido al conjunto disco-palanca. Si se aparta éste de la posición media entre los topes, esa transmisión mecánica hace que el disco y el tambor del carrito se muevan con velocidades proporcionales al ángulo que

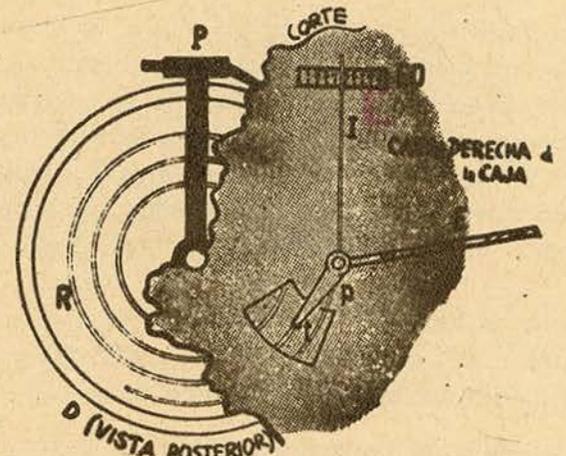
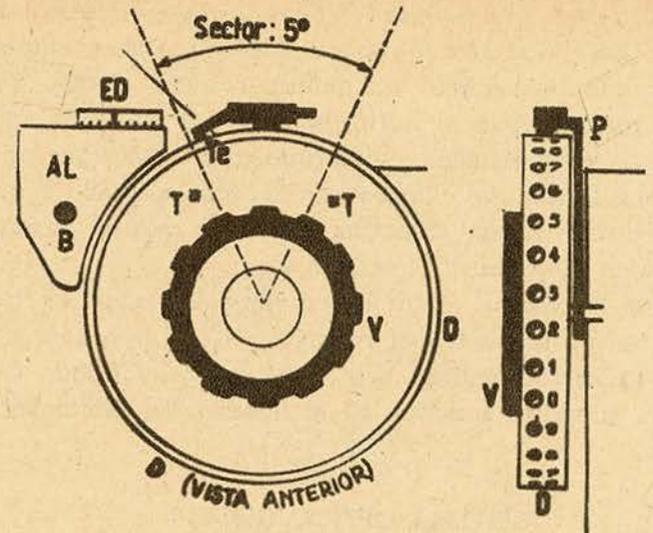


FIG. N° 6 CONJUNTO DISCO - PALANCA.

se ha deflexionado, el conjunto disco-palanca con respecto a la posición media entre los topes. Al finalizar la marcha del integrador, los índices respectivos señalan en el disco y tambor del mismo, un cierto número de grados y minutos de cuyo significado nos ocuparemos al estudiar el uso del instrumento.

CIRCUITO ELECTRICO (fig. 7)

La fuente es un pequeño acumulador que se aloja en el interior de la caja. Se utilizan acumuladores del tipo A que se pueden recargar fácilmente a bordo.

Existe una llave general del circuito, y un reóstato para regular la intensidad de todas las luces, que son tres, a saber la luz del giróscopo (horizonte artificial), la luz de la escala de las decenas de grados, y la luz de la escala del integrador.

La luz del horizonte artificial se halla detrás de un saliente cilíndrico del giróscopo, y está directamente conectada al circuito general.

La luz de la escala de las decenas de grados, se prende solamente cuando se oprime el botón B en el alojamiento del foco AL (fig. 6).

La luz del integrador se halla en la caja convenientemente blindada para evitar que pueda verse lejos. Posee también un reóstato. Se prende automáticamente al finalizar la marcha del integrador, permitiendo efectuar la lectura de los elementos indicadores del integrador.

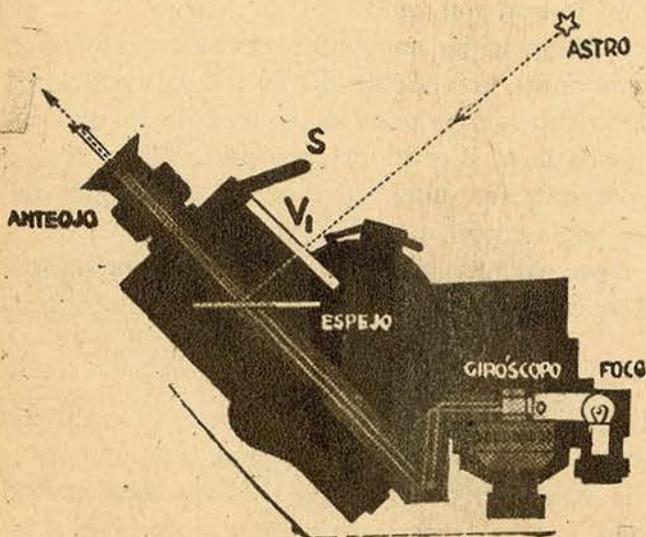


FIG. 5 - SISTEMA OPTICO

USO Y FUNCIONAMIENTO (fig. 8)

Previamente a la observación se calcula la altura aproximada del astro a observarse, y se le introduce en el aparato de la siguiente manera: se maniobra el disco de comando (que gira loco, por no estar unido aún a la palanca de encastre), hasta que en la escala de las decenas de grados se lean las decenas que tiene la altura aproximada y luego se encastra el tetón de la palanca en el orificio del disco que corresponde a la cantidad de grados que excede la altura aproximada de la cantidad entera de decenas de grados. Para aclarar, un ejemplo: si la altura aproximada es 26 grados, primero se gira el disco hasta que en la escala de las decenas de grados el índice marque 2, y luego se encastra el tetón de la palanca en el orificio 6 del disco.

Hecho esto, se da cuerda al mecanismo del integrador y se pone en marcha el giróscopo por medio de la bomba de aire.

Se cierra el circuito eléctrico, y manteniendo siempre el instrumento en la posición normal, se lo transporta al lugar de la observación, lo que se facilita por medio de la manija de transporte. MT. Debe evitarse que el sextante sea inclinado un ángulo mayor que 30 grados, pues entonces se para el giróscopo al rozar contra las paredes.

Una vez en condiciones de observación, el operador desconecta la manija y fija al sextante una correa soporte.

Dirige inmediatamente el instrumento hacia el astro, a observar y buscar su imagen en el espejo. Hallar esa

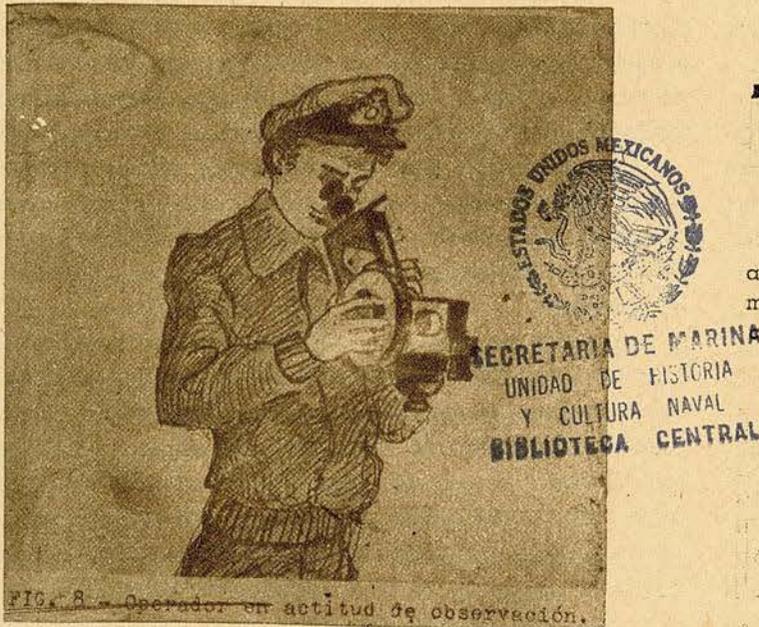


FIG. 8 - Operador en actitud de observación.

imagen no es difícil, ya que previamente se había girado el espejo, el número de grados aproximados de la altura del astro. El operador hace coincidir, maniobrando el disco de comando, la imagen de la estrella entre las dos rayas finas, o al sol y la luna entre las dos separadas. Hecho esto, y siempre observando al astro y manteniendo la coincidencia, acciona la palanca disparadora y con ello pone en funcionamiento al integrador. Durante la marcha del integrador (60, 120 ó 180), el operador debe mantener al astro entre las rayas correspondien-

tes, lo que es bastante fácil por medio del volante del disco de comando.

Terminada la marcha del integrador, se apaga automáticamente la luz del horizonte artificial y el operador debe dar el top de la observación.

La marcha del giróscopo puede utilizarse para hacer tres observaciones (o sea aproximadamente 10 min.).

La lectura se efectúa de la siguiente manera: las decenas de grados se leen en la escala correspondiente, para lo cual se oprime el botón de la luz de la misma. Luego se lee la cantidad de grados que indica el tetón en el orificio de la palanca. La suma de esas dos cantidades da la altura observada, debe sumarse a esa cantidad la que indican los elementos del integrador (grados que indica el disco y minutos del tambor). La suma de los tres valores mencionados, es la altura del astro y corresponde al instante medio de la observación. Para obtener este último, debe restarse al top del observador la mitad del tiempo de marcha utilizado (60, 120 ó 180 seg.).

Esta es en síntesis la forma de tomar altura con este instrumento.



FIG. 7 - ESQUEMA DE UBICACION DEL ACUMULADOR Y LUCES

ESTADO SANITARIO

(Piense de la página 34)

MOLUSCOS.

Los moluscos bivalvos que se venden en el comercio (ostiones, almejas, etc.) que están en buenas condiciones sanitarias y, por lo mismo pueden ingerirse sin ningún peligro, deben presentar los caracteres siguientes:

- I.—Deben permanecer herméticamente cerradas sus valvas.
- II.—Deben tener en su interior, después de separadas sus valvas, una pequeña cantidad de agua clara.
- III.—El color de la carne de los ostiones y almejas, es gris-claro.
- IV.—El animal está perfectamente adherido a la concha.
- V.—Colocado sobre la mano, es pesado y, chocando uno con otro produce un sonido metálico. (El cual nos indica que el molusco está vivo, rodeado por el líquido que lo acompaña).
- VI.—Debe despedir un olor agradable, como el del mar y plantas marinas.

MOLUSCO CEFALOPODO.

Los moluscos cefalópodos (calamar, pulpo, etc.) que no tienen concha, se consideran frescos y de una calidad sanitaria buena, cuando presentan las características siguientes:

- I.—Su piel aparece fresca y suave.
- II.—Los ojos son vivos.
- III.—Recién capturados y a veces durante un tiempo bastante largo no pierden su elasticidad.

LA DEFENSA DEL

HEMISFERIO OCCIDENTAL

Por JAMES P. WARBURG.

Antiguo banquero norteamericano, actualmente notable economista y escritor; ha participado durante los últimos quince años, en diversas polémicas sobre Política Nacional e Internacional. En junio del presente año se publicó su libro más reciente, titulado "Ultimo Llamado al Sentido Común".

I.

El significado real del Pacto de Seguridad del Atlántico permanecerá un tanto confuso mientras no se acepte o rechace en definitiva el Programa de Rearme que debe acompañarlo. Mi opinión es que tal Programa debe ser cuidadosamente estudiado, para evitar que el Pacto, establecido con miras a la conservación de la Paz, se trueque en un instrumento para provocar la guerra.

En la formulación del Pacto, nuestro Departamento de Estado aparentemente ha basado su acción en las cuatro premisas siguientes: 1) que el mantenimiento de la Independencia y de la seguridad de la Europa Occidental, es vital para la seguridad de los Estados Unidos; 2) que entre las naciones de Europa Occidental, Estados Unidos y Canadá existe una herencia común de valores morales y una fe en la "Sociedad democrática" basada en la libertad individual y en el imperio del Derecho; 3) que existe una amenaza soviética para la seguridad de Europa Occidental; y 4) que tal amenaza es primordialmente de naturaleza militar.

Estoy totalmente de acuerdo con la primera premisa, y por lo tanto no discuto nuestra determinación de proteger la seguridad de Europa Occidental. Hace justamente diez años, en marzo de 1939, propuse inútilmente la creación de una alianza con Inglaterra, Francia y los Países Bajos, como el único medio posible para detener la expansión hitleriana y evitar así la segunda guerra mundial.

Pero para mi manera de pensar, la segunda premisa no es más que el intento de justificar moralmente, un simple movimiento de carácter político. Es exacto que tenemos una herencia moral común con muchos de los pueblos de los Países Bajos, Francia e Italia, pero sabemos en forma incontrovertible que gran cantidad de los habitantes de dichos países colaboraron estrechamente con Hitler y Mussolini. También sabemos que en la actualidad, grandes sectores de sus poblaciones han abrazado abier-

tamente el comunismo y que son marcadamente hostiles a lo que llamamos "herencia común". Todo esto nos coloca en un plano de controversias. Pero lo que no es discutible, es que tanto Portugal como España sean dictaduras fascistas, pues en ellas la sociedad no se desarrolla bajo el principio de la libertad individual, ni el imperio del Derecho se lleva a cabo con el consentimiento de los gobernados. La inclusión de Portugal y la mera posibilidad de incluir a España, ha hecho ridícula la pretensión de que todas las naciones signatarias del Pacto tengan una herencia común y una colección similar de normas éticas y políticas.

La tercera premisa que consiste en la amenaza de la Unión Soviética para la seguridad de Europa Occidental me parece incontestable. Donde me encuentro en serio desacuerdo con los proponentes del Pacto es en la cuarta premisa, así como con los métodos de acción propuestos. En mi opinión, la naturaleza de la amenaza soviética a la seguridad de Europa Occidental, es primordialmente política y sólo secundaria en el aspecto militar.

Con el fin de ser completamente claro, permítaseme sentar la hipótesis en la cual baso mis críticas a la política propuesta por nuestro Departamento de Estado. La Política Exterior norteamericana, descansa actualmente en la suponer correcta.

A pesar de que hay muchas razones para suponerlo acertada, también existe considerable evidencia para creer que actualmente los líderes rusos son partidarios de lo que bien podría llamarse: "Una retirada agresiva hacia el aislacionismo", y que su interés en Europa Occidental, es, ante todo, el de evitar que ella pueda ser utilizada como un trampolín para un ataque contra la Unión Soviética. Desde el momento en que nosotros no estamos discutiendo la validez del postulado político, sino solamente si el rearme de Europa Occidental podría ser un instrumento útil en la "Guerra Fría", debemos aceptar como punto de partida, la hipótesis del designio ruso hacia la conquista. Cualesquiera que sean las intenciones reales de Rusia en la actualidad, no debe ocultarse que, en el caso de una guerra, intentará la invasión de Europa Occidental y que la ocupará.

Por otra parte, es innegable que un control ruso sobre Europa Occidental, (ya sea obtenido con o sin el uso de fuerzas armadas) constituiría una amenaza para la seguridad de los Estados Unidos, porque el control de la producción de dicha zona, aumentaría vastamente el potencial

bélico de la Unión Soviética, pero que esta poderosa nación, sin haber obtenido el control, no desea correr el riesgo de una guerra contra los Estados Unidos.

Rusia puede, (bajo el aspecto de nuestras suposiciones básicas) tratar de obtener el control citado, empleando métodos que no la acerquen demasiado a la guerra. En realidad, la mayoría de sus esfuerzos han sido más bien de orden político: explotación del descontento en las clases laborantes, sabotaje de las labores de reconstrucción, promoción de disturbios civiles, etc., con el fin de establecer gobiernos bajo el control comunista. En el caso de que todos estos procedimientos fallaran, Rusia se resolverá al empleo de sus fuerzas armadas solamente: a) si los Estados Unidos no intervienen en la contienda; b) que se considere suficientemente poderosa para desafiarlos; c) que una guerra civil en Europa Occidental le proporcione una irresistible oportunidad para intervenir, o d) que su seguridad aparezca o sea amenazada.

Siguiendo el curso de estas hipótesis, nuestra política exterior debe ser dirigida hacia dos objetivos principales: Primero.—Con el fin de proteger a Europa Occidental contra una conquista de orden político, los Estados Unidos deben promover su recuperación económica y su estabilidad política. Segundo.—Para disuadir a la Unión Soviética de una agresión militar contra Europa, los Estados Unidos deben declarar categóricamente que cualquier agresión rusa significaría una inmediata declaración de guerra. Lo anterior difiere de lo que nuestro gobierno realmente se propone hacer, en dos importantes aspectos; primeramente, en el relativo énfasis que se emplea al señalar los dos objetivos y en segundo lugar, en los medios propuestos para evitar una agresión militar.

El Departamento de Estado ha declarado oficialmente que el Plan de Ayuda Económica a Europa Occidental tiene prioridad sobre el proyecto de rearme que seguirá los lineamientos del antiguo plan de "Préstamos y Arrendamientos", pues con sinceridad, no creo que esta declaración sea transformada en hechos si se realiza el programa propuesto. Me propongo demostrar que tal programa no sólo fallará en su intento de evitar la agresión, sino que puede, al llevarlo a cabo, debilitar las defensas de la Europa Occidental contra el peligro primordial consistente en la penetración política o en la facilidad para provocar trastornos internos. Pero ante todo, permítaseme examinar los hechos.

Lo primero a considerar es que el Ejército Rojo pudo haber invadido la Europa Occidental en cualquier momento durante los dos últimos años sin que encontrara una resistencia militar efectiva, a no ser la débil que hubieran ofrecido las fuerzas aliadas de ocupación en Alemania. Dichas fuerzas cuentan con seis divisiones, (2 norteamericanas, 2 británicas y 2 francesas), diseminadas en la zona occidental alemana, que sólo hubieran detenido momentáneamente a las poderosas fuerzas rusas, totalmente mecanizadas con equipo moderno y entrenamiento continuo, con un total de no menos de treinta divisiones. El segundo hecho a considerar, y quizás el más importante, es que el Ejército Rojo ni ha tratado de invadir la Europa Occidental, ni ha dado motivos para pensar que se prepare para hacerlo.

Para algunas personas, estos dos hechos unidos, podrían indicar que el estado de las defensas de Europa Oc-

cidental han tenido en jaque al Ejército Rojo, pero considero que lo que ha tenido a los líderes rojos, en el caso de que hayan pensado en conquistas militares, es el hecho de que la realización de ellas significaría una guerra, en la que la Unión Soviética se vería amenazada por una coalición, que incluiría a los Estados Unidos, y de la cual, por no estar suficientemente preparados, no esperan salir victoriosos.

Esto nos lleva a dos conclusiones que también deberían serlo para la política exterior norteamericana. Debemos establecer con absoluta claridad que los Estados Unidos combatirán si Europa fuese invadida. Procederemos correctamente si mantenemos una fuerza militar suficiente que aleje toda duda sobre nuestra intención de intervenir en una tercera guerra mundial. Pero podríamos establecer una conclusión más: que nuestra actitud ha sido ampliamente clara antes de que se hablara de una Alianza Atlántica y que los líderes soviéticos han reconocido este hecho desde hace algún tiempo.

Viendo más lejos, se podría decir que el Pacto mismo no ha alterado substancialmente el pre-existente estado de cosas. Esto tendría la virtud de hacer que el pueblo norteamericano viese con mayor claridad el problema.

Por otra parte, la inclusión de Noruega ha incrementado las tensiones ya existentes al prolongar el área declarada como de intereses vitales para los Estados Unidos, hasta las fronteras soviéticas. Además, con la inclusión en el Pacto de países que se encuentran fuera de la órbita soviética y la exclusión de otros, nosotros no hemos hecho más que debilitar la situación estratégica que existía antes de que cualquier Pacto fuese firmado. Lo anterior se aplica particularmente a los dos flancos de nuestra posición. En la región norte, Finlandia y Suecia no son protegidas por el Pacto, lo cual deja a Rusia en condiciones favorables para conocer lo que nosotros haríamos en dicha región si tratáramos de atacarla. Además, en el caso de que tanto Suecia como Finlandia fuesen invadidas, nos sería mucho muy difícil defender a Noruega y a Dinamarca. En la parte sur, si Irán fuese invadido, Turquía quedaría totalmente expuesta, y así sucesivamente.

Sin embargo, todo esto es de menor importancia comparado con las cláusulas del documento adjunto al Pacto y que establecen el propósito de promover y respaldar el rearme de los signatarios europeos. Aquí es donde los Estados Unidos se colocarían en situación tan difícil, que desde luego debemos buscar la forma de evitarla.

II

Comenzaré haciendo una categórica afirmación que dejo completamente abierta a la controversia. No hay manera alguna de establecer una defensa militar adecuada que pueda proteger a la Europa Occidental de una invasión que la Unión Soviética haya decidido efectuar. La única posibilidad de defensa consiste en disuadir a Rusia de hacer el intento. Si esta afirmación es exacta, se pueden establecer una serie de conclusiones, que alterarán radicalmente los propósitos de nuestro gobierno. Antes de enumerarlas, ofreceré los hechos en que se basa mi afirmación.

La Unión Soviética dispone actualmente en la Alemania Oriental, Polonia y zonas adyacentes una fuerza de choque, con equipo moderno y totalmente mecanizada, de unas

treinta divisiones. (Si aquí y en otras partes del presente artículo, hablo en términos de "divisiones", no quiero decir que las considere similares o exactamente equivalentes en todos los ejércitos, utilizo este método solamente para dar una idea global de potencialidad militar). Los rusos tienen un amplio poder aéreo para dar a tal fuerza de choque un adecuado apoyo táctico. Si lo desean, pueden duplicar el número de divisiones mencionadas en las zonas indicadas, pues disponen de sobrado número en su territorio.

La distancia entre el límite de la zona soviética de ocupación y la ribera del Rin es menor que la de New York a Boston, y un ejército mecanizado puede cubrirla con facilidad en medio día o durante una noche.

Además de las tropas aliadas de ocupación en Alemania, y las cuales serían destruidas en el primer choque con el Ejército Rojo, se podría disponer posiblemente de doce divisiones más, (siete francesas, tres británicas, una belga y una holandesa), pero estas cantidades probablemente sean optimistas, pues dos divisiones francesas se encuentran en África, no todas están totalmente equipadas y las tropas en Indochina no influirían en la contienda. Las divisiones belga y holandesa se encuentran aún en proyecto.

Para poder hacer frente a las tropas rusas, las fuerzas de Europa Occidental deberían consistir en no menos de cuarenta divisiones mecanizadas y totalmente equipadas. Tal contingente defensivo podría ser capaz de conservar la línea del Rin hasta que una potente acción aérea aliada destruyera las líneas de comunicación del ejército rojo en su avance y lo paralizara antes de que pudiese alcanzar la zona del Canal Inglés.

Pero la creación de dichos contingentes aliados significaría un período no menor de un año. Durante dicho lapso, los rusos solamente necesitarían hacer un reagrupamiento de sus fuerzas con el fin de duplicar la potencia del golpe inicial, con lo que el balance general de las fuerzas quedaría nuevamente a favor de ellos.

Existen otros factores que deben ser considerados. Además de las cuarenta divisiones necesarias para sostener la línea del Rin, las naciones occidentales necesitarían crear un poder aéreo táctico y estratégico de consideración, y una efectiva red de protección anti-aérea para sus ciudades y centros industriales. Tampoco hay que olvidar que la Europa Occidental dependería para su existencia, de los suministros norteamericanos y puesto que los rusos disponen de una numerosa flota de submarinos modernos, las rutas oceánicas tendrían que ser protegidas por fuerzas navales y aéreas muy poderosas. Aun cuando los Estados Unidos aceptaran la tarea de suministrar la mayor parte del equipo para las fuerzas europeas y conservaran un exacto control sobre las rutas marítimas, el esfuerzo de los países occidentales para proporcionarse una defensa adecuada, requeriría una total movilización humana y de toda clase de recursos, que rápidamente destruirían los esfuerzos actuales para lograr su recuperación económica y su afán de bastarse a sí mismos.

Esto conduciría (no se trata de suponer cuáles serían las decisiones de nuestro Departamento de Estado) no solamente a la prioridad que llegaría a tener el rearme sobre el programa de reconstrucción, sino que éste sufriría un retraso de varios años. Por otra parte, todo lo que signifique un impedimento o un retraso en la recuperación eu-

ropea se traduce en un debilitamiento de la defensa contra la penetración comunista. Y lo peor de todo será, si se acepta este peligroso sacrificio político, que al final de cuentas no se creará una fuerza capaz de defender a Europa Occidental contra una invasión.

En teoría, este terrible dilema tiene dos soluciones posibles. Una es el rearme de Alemania. La otra sería el envío a Europa (ahora, antes de que se suscite la guerra) de dos ejércitos completos ya sean norteamericanos o canadienses de no menos de veinte divisiones cada uno. Estas dos soluciones existen solamente en teoría, puesto que cualquiera de ellas provocaría la guerra que queremos evitar. Tanto poco es más razonable suponer que los rusos permanecerían inactivos mientras nosotros formamos en Europa dos grandes ejércitos, ya que para ellos esto sería tan intolerable como para nosotros que en México la Unión Soviética estableciera dos ejércitos también. No debe olvidarse que si realizamos el rearme de Alemania significaría una violación a nuestros Pactos con Rusia por una parte y por otra que sin lugar a dudas se provocaría una guerra civil entre alemanes armados por nosotros y alemanes armados por los soviéticos. Además, el rearme también destruiría completamente la escasa moral que hubiese en las fuerzas armadas de la Europa Occidental.

Digo "escasa moral" porque un francés de cada cuatro de los llamados a filas sería comunista. Esto es igualmente cierto, en diferentes grados en Italia, Bélgica y Holanda. A mayor abundamiento, los líderes comunistas de los diferentes partidos en toda Europa, han dejado pocas dudas sobre su conducta en el caso de una guerra en contra de la Unión Soviética.

Creo que he dado demasiadas pruebas de mi afirmación y que no existe procedimiento alguno, con probabilidades de éxito, para la creación de una defensa de Europa Occidental si la invasión es un hecho.

El programa actual de rearme sólo menciona la modernización del equipo de las divisiones europeas existentes para su primer año y la creación y armamento de algunas más en el segundo. Por esta razón, el costo estimado es relativamente modesto.

Pero, es correcto construir sobre un río solamente la mitad del puente? La cuestión es: ¿Puede o no defenderse Europa a sí misma? No hay que olvidar que los pueblos europeos no marcharán hacia su propio sacrificio, combatiendo en una acción retardatriz, solamente para nuestro beneficio. Veinte divisiones no son mejores que diez si los hombres que las forman saben que no tienen ninguna posibilidad de detener, ni mucho menos derrotar al enemigo.

¿Quién está siendo engañado por quién y con qué propósito?

La actitud de los firmantes del Pacto del Atlántico fue expresada muy sencilla y claramente por M. Queuille, Primer Ministro Francés, cuando comenzaron a discutirse las cláusulas del Tratado. Dijo a un corresponsal de la prensa norteamericana:

"Francia y la Europa Occidental deben evitar una invasión. Nosotros sabemos que una vez que ellas fueran ocupadas, América vendría nuevamente en nuestra ayuda y eventualmente, de nuevo podríamos ser liberados, pero el proceso de tal liberación sería terrible. La próxima vez ustedes probablemente liberarían un cadáver... La frontera real que debe defender la Europa Occidental, debe ser

tablecerse mucho más adelante de la actual, porque una vez que las fronteras geográficas de este país fueran rebasadas por el enemigo, sería demasiado tarde para que la intervención norteamericana salvara algo del país. Aun en el caso de que ustedes llegaran quince días después de iniciada la invasión, sería demasiado tarde. . ."

El pensamiento de M. Queuille significa que nosotros colocaremos a Europa Occidental en condiciones de defender una línea en el Oder, el Elba o simplemente en el Rin? ¿Si es así, qué promesa implícita le hemos hecho? ¿Si no lo es, qué clase de persuasión utilizamos para obtener su consentimiento para un arreglo que significa mucho menos de lo que él esperaba?

Estas son preguntas muy serias, cuyas respuestas categóricas tienen derecho a saber no sólo los pueblos de la Europa Occidental, sino también el pueblo de los Estados Unidos. Y o nosotros aparecemos como líderes que buscan la firma de un arreglo que no seremos capaces de cumplir, o estamos creando una muy costosa y terrible ilusión en la mente de nuestros amigos europeos.

Por medio de una reconsideración de las premisas básicas sobre el propuesto rearme de Europa, todavía es posible escapar al peligroso dilema creado por el Pacto. Tal reexamen podría indicar que debemos abandonar la idea de promover o respaldar el rearme de la Europa Occidental, excepto en la extensión necesaria para mantener el orden interno en los países que la forman, o mejor dicho, para evitar la posibilidad de cualquier violencia interna en ellos. Yo propongo que, en efecto, podríamos decir a nuestros amigos europeos:

"Nosotros establecemos claramente que cualquier clase de ataque contra la seguridad de ustedes la consideramos como si fuese hecho contra nuestra propia seguridad. En lo presente ustedes están encarando un doble peligro.

"El primero de ellos consiste en la posibilidad de un ataque político por medio de penetración o subversión comunista. Este peligro durará hasta que vuestra economía no se encuentre totalmente recuperada de los daños causados por el último conflicto y mientras el descontento y los sufrimientos de vuestros pueblos los hagan susceptibles a una propaganda que (este no es lugar para discutir su falsedad) les promete el final de sus desventuras y un mayor grado de justicia social.

"El segundo peligro, mucho más lejano que el primero, consiste en que la Unión Soviética, cuando vea frustrados sus deseos de una conquista política, recurra a las armas para lograr los mismos fines. En este aspecto, nosotros hemos hecho una muy clara declaración en el sentido de que cualquier intento de agresión militar contra cualquiera de ustedes, la consideramos como hecho a nosotros mismos, e inmediatamente recurriremos a las armas también. Con la declaración anterior y con el mantenimiento de las fuerzas necesarias para hacerla efectiva, esperamos que los dirigentes de la Unión Soviética desistan de la idea, si la tienen, de una agresión netamente militar.

"Permítansenos, sin embargo, aclarar completamente lo que esto significa. Si el mantenimiento de vastos medios militares y nuestra determinación de emplearlos en cualquier intento de agresión no hacen desistir a la Unión Soviética del posible empleo de medios bélicos, nosotros no estamos en condiciones de proteger vuestros países contra una invasión. Si quisiéramos estarlo, necesitaríamos for-

mar grandes ejércitos norteamericanos en el Continente europeo inmediatamente, mucho antes de que se presente la amenaza de invasión. Pero al hacer lo anterior, podremos provocar el ataque que precisamente se trata de evitar.

"Por otra parte, ustedes no pueden rearmarse con la eficiencia necesaria para repeler una agresión ya sea fuera de vuestras fronteras actuales o en ellas mismas (aun cuando les proporcionemos la mayor parte del equipo necesario) sin destruir el progreso alcanzado en la reconstrucción de vuestra economía y en el logro de la estabilidad política. Si ustedes detienen o destruyen tal esfuerzo, abrirán las puertas al peligro inmediato de una penetración comunista.

"Por lo tanto, les proponemos que se efectúe una repartición equitativa de la labor a desarrollar. Por nuestra parte mantendremos fuerzas armadas lo más potentes posible para evitar cualquier intento de agresión. Ustedes deben crear una poderosa defensa de índole política que evite la penetración comunista o la subversión, en la inteligencia de que es también obligación nuestra ayudarlos en la mejor forma posible en vuestra recuperación económica y a conquistar la estabilidad política. También forma parte de nuestras obligaciones mantener fuerzas militares suficientes para intervenir contra cualquier amenaza potencial de violencia contra vuestra seguridad interna".

Para nosotros todavía es posible reinterpretar el Pacto en esa forma. Para lograrlo, podemos establecer negociaciones en tal sentido, y posiblemente el Texto del documento no tenga que ser muy alterado. Es completamente probable que algunos de nuestros amigos europeos, al principio se sientan desalentados con nuestro cambio de actitud. Es concebible que algunos de los países afectados piensen en retirarse del Pacto. Con toda seguridad, el Kremlin sentirá no poca satisfacción al presentarse un inevitable período de confusión y de debates. Pero todos estos factores juntos, no serán al final más que un pequeño precio que se pagaría por una definitiva y clarísima definición sobre un estado de cosas que afectará el futuro de cada una de las familias que pueblan el mundo, y cada familia tiene un justo derecho a conocer y entender con exactitud lo que puede depararle ese mismo futuro.

SOC. COOP. DE PROD. PESQ.

"PESCADORES DE LA PUNTILLA," S. C. L.

Domicilio: Calle 36 No. 42.

SOC. COOP. DE PROD. PESQ. "CIUDAD DEL CARMEN", S. C. L.

Domicilio: Calle 28 x 15 No. 1.

CIUDAD DEL CARMEN, EDO. DE CAMPECHE.

**Explotación colectiva de todas las especies marinas.
Para exportación: Camarón Gigante — Pampano y Robalo.**

ARTICULOS DE PIEL, S. DE R. L.

**SURTIMOS CUALQUIER PEDIDO
POR GRANDE QUE ESTE SEA**

**ESPECIALIDAD EN
LAGARTOS EN TODOS COLORES**

ALUMINIO 197
APARTADO 7141
MEXICO, D.F.

TELEFONOS:
39-29-47
17-23-28

**TRANSPORTES MARITIMOS Y
FLUVIALES, S. C. L.**

Buques "PROGRESO" "COOPERAMAR 12".
"EMANCIPACION", "VERACRUZ"

Servicio con itinerario entre los puertos nacionales
del Golfo de México

ESPECIAL ATENCION AL PASAJE Y LA CARGA

OFICINA PRINCIPAL:
Independencia Núm. 28 Tel. Eric.: 30-95 Veracruz Ver.

AGENCIA EN MEXICO, D. F.:
Edificio Puebla, 5 de Mayo 43-304
Teléfonos: Ericsson: 13-37-36 Mexicana: 36-37-35

CELESTINO GONZALEZ

Representante y Distribuidor de los Pro-
ductos de la

**SOCIEDAD COOPERATIVA DE PRODUC-
CION PESQUERA**

Pescadores de Camarón y Escama de la
Mar, S. C. L.

Durango No. 7 Int. 5 México, D. F.

LA PESQUERA MEXICANA

ROBERTO VIVES

Landero y Cos y Aquiles Serdón

... Apartado No. 28.

Teléfonos: Ericsson: 22-38. Mexicana: 45.

VERACRUZ, VER.

Distribuidores de Pescados y Mariscos al
Mayoreo.

"LA OSTIONERA DEL GOLFO"

DISTRIBUIDORA DE MARISCOS

Marca Ind. Registrada

REMITIMOS A CUALQUIER PARTE DEL PAIS

ANDRES ARAUJO
Avenida Centenario 126 Ote. Tampico, Tamps.

C. IBARRA
Depósito: "La Ostionera" Mercado San Juan, México, D. F.
Eric.: 13-07-45 Mex.: 35-47-54

LA CASA DEL PESCADOR EN LAGUNA DEL CARMEN, CAMP.

SE COMPLACE EN PONER A LAS ORDENES DE TODAS LAS COOPERATIVAS Y PERMI-
SIONARIOS DE PESCA DE TODA LA REPUBLICA LA MAS MODERNA Y BIEN MONTADA
PLANTA DE REFRIGERACION Y CONGELACION ATENDIDA POR UN PERSONAL
COMPE TENTE.

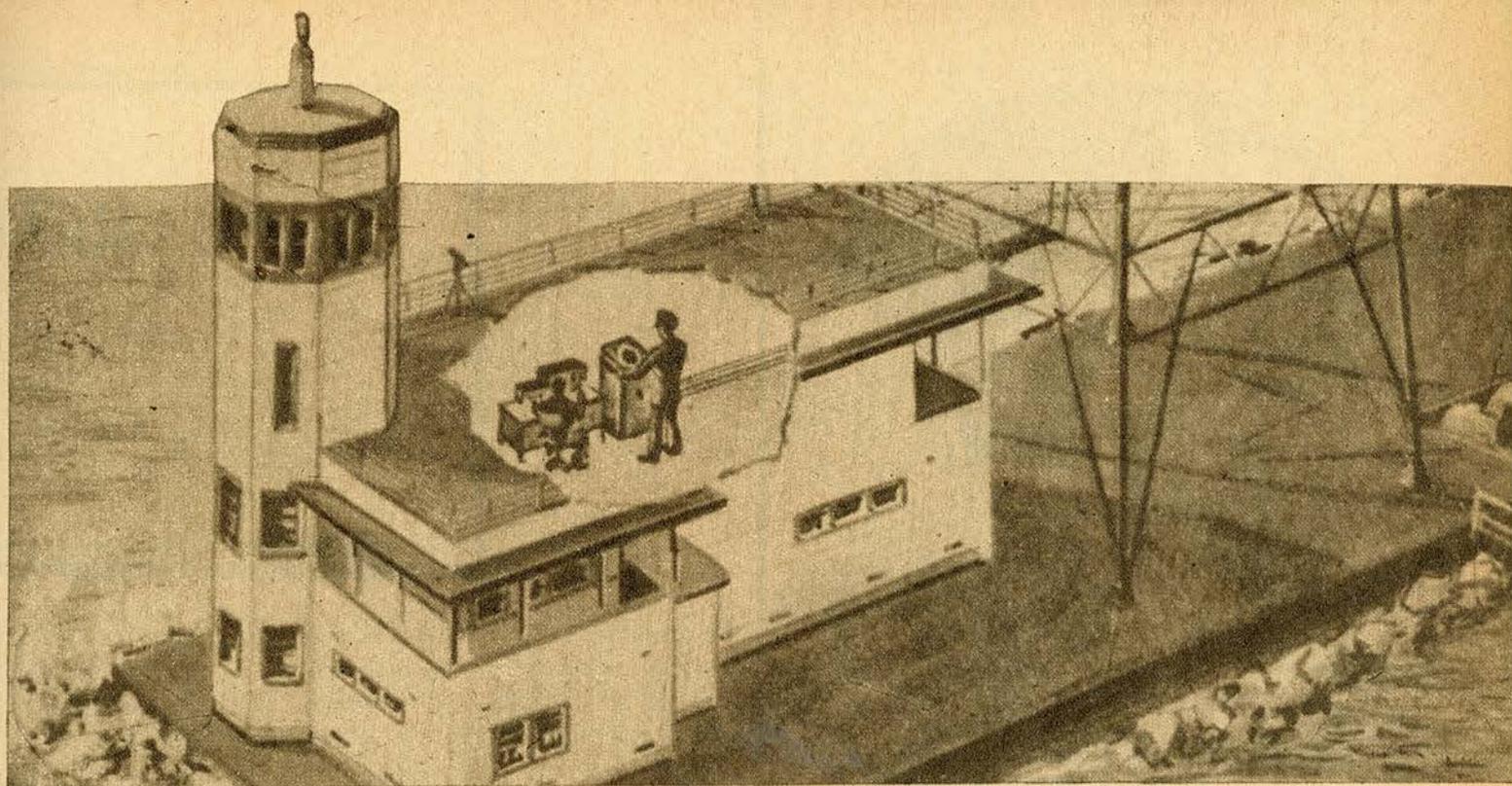
GERENTE GENERAL:

JOSE OLEYNICK.

ARANDA NUM. 9

MEXICO, D. F.

TELEFONO 12-32-98



PRIMER PUERTO NORTEAMERICANO CON INSTALACION DE RADAR DE BAHIA

Las autoridades portuarias de Long Beach, Cal., han terminado la instalación de un servicio público de Radar adscrito al puerto y solamente esperan el permiso oficial de la Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos, para comenzar a operarla. Consideran que es la primera instalación de esta índole en el Hemisferio Occidental.

Como se ve en la ilustración, la antena está colocada sobre una torre de acero de 120' de altura, que se encuentra adjunta a la Estación de Prácticos del puerto, en la cabeza del muelle "A" de la bahía exterior.

El lugar de observación y el equipo de radio se encuentran en la Estación de Prácticos. Toda la instalación fué efectuada por la Kutser Wetzel Co., de Long Beach, empleando exclusivamente aparatos e instrumentos de la Sperry Gyroscope Co.

La estación tiene un alcance mínimo de 30 millas y puede localizar todos los buques que se encuentren dentro del área del puerto de Long Beach.

Durante los períodos en que la visibilidad sea escasa o prácticamente nula, las embarcaciones de los Prácticos podrán navegar directamente hacia los buques por arribar, dentro de un radio no menor de 10 millas, existiendo una doble comunicación constante entre la Estación de Prácticos y su embarcación.

Una vez que el Práctico se encuentra a bordo del buque por arribar, comienza a ser controlado directamente por la estación mediante comunicación radiotelefónica.

En el caso de que se trate de un buque que se haga a la mar, el equipo central funcionará en forma similar.

El equipo de radar opera en una banda de tres centímetros y 9275-9475 megaciclos. También puede funcionar en 152-162 megaciclos y probablemente a 156.81 megaciclos.

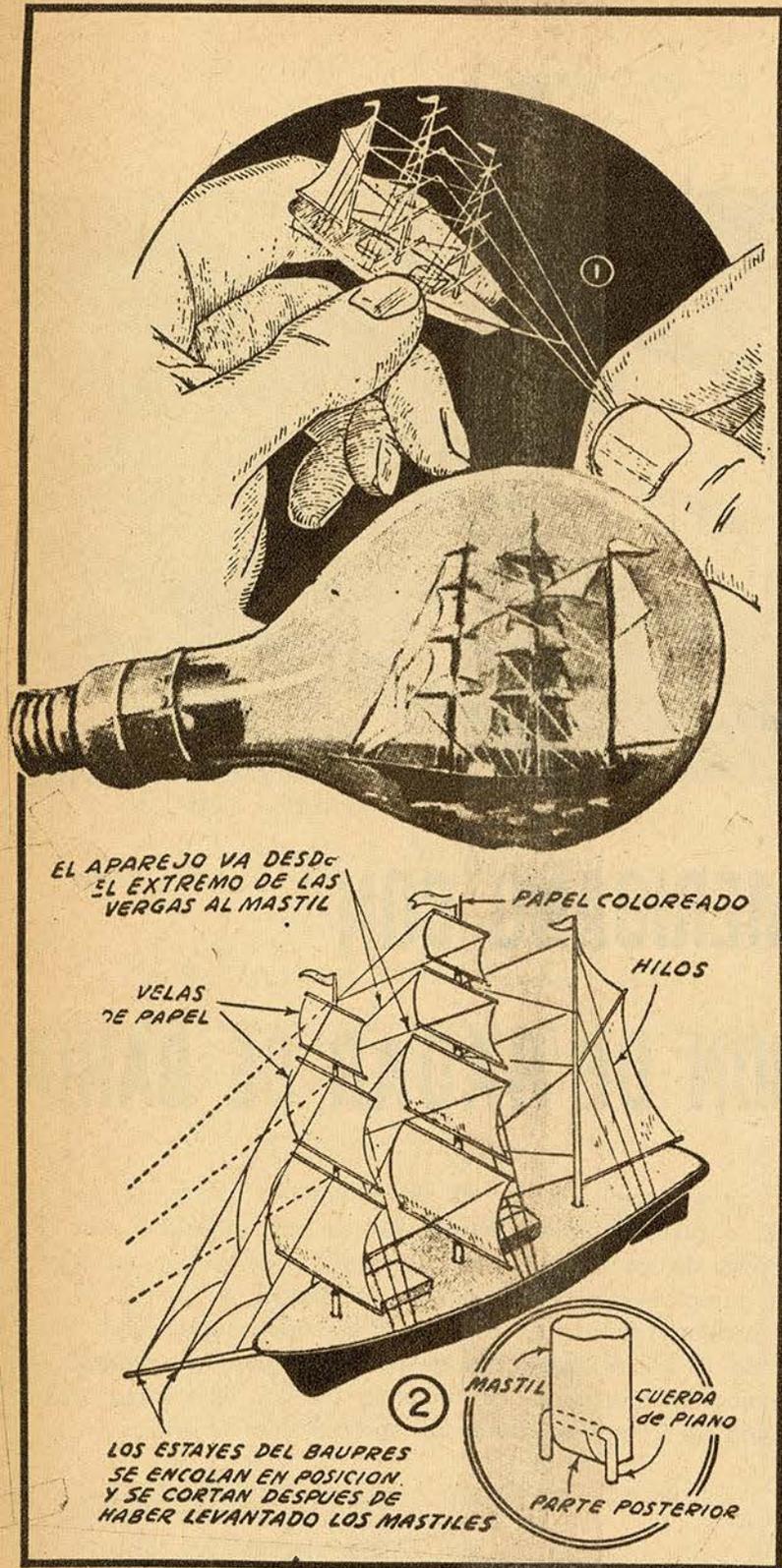
El procedimiento a seguir por un buque que se aproxime al puerto durante un período de niebla cerrada y ninguna visibilidad, es similar al empleado en los aeropuertos, y el sistema de Radar empleado corresponde al utilizado por las estaciones terrestres al aproximarse un avión.

Es realidad, la Estación de Radar de Long Beach, ejercerá las mismas funciones que efectúa la similar del puerto de Liverpool, Inglaterra, aunque esta última por tener su antena a sólo 80', es de un alcance efectivo de 16 millas.

Al establecer Long Beach este modernísimo servicio, que será completamente gratuito, piensa en su mejoramiento comercial y ya ha recibido congratulaciones de diferentes e importantes firmas comerciales y navieras, pues con el nuevo servicio se evitarán dilaciones en las entradas y salidas del puerto, lo cual significará también un gran ahorro en dólares.

EL BARCO

E



de depilar; unas cuantas puntas preparadas con agujas, una de cuyas puntas se embute en un delgado mango; un par de pinzas largas y estrechas; cepillitos; tijeras, un poco de arcilla; lacre pintura, cemento para modelos de aviones; pino blando para hacer los cascos; bambú; hilo, y papel fino. Si no se consiguen pinzas adecuadas se toma un pedazo de cuerda para piano No. 16, de 10 centímetros de largo, se lo dobla por la mitad y se trabajan sus puntas hasta conseguir que haya entre ellas el contacto propio de una pinza.

Los principiantes deben comenzar por los modelos grandes, que se articulan y luego se meten dentro de la botella o bulbo grande de lámpara eléctrica; un tamaño de 500 vatios por lo menos. El bulbo puede abrirse exactamente debajo del casquete roscado, simplemente marcando todo el contorno del cuello con una limeta y golpeando luego con suavidad el casquete, para que se desprenda, dejando bordes lisos en el vidrio. El "agua" puede hacerse con arcilla teñida de verde, o con masilla; una u otro servirán como base para sostener el modelo. La arcilla se mete dentro de la botella o lámpara por pedacitos que se presan contra el vidrio con un pedazo de alambre o una varilla; después se deja a un lado la botella y se comienza a trabajar con el barquito. Se talla el casco, lo suficientemente pequeño como para que pueda pasar por el cuello de la botella. Los barcos de velas de tipo cuadrado, como el ilustrado en la figura 2 son muy bellos y los de construcción más fácil. Una vez tallado y pintado el casco, se hacen los mástiles con astillas de bambú y se, los lija; las velas se cortan en papel y se pegan a los mástiles, los que se articulan al casco con diminutas grapas hechas con cuerda para piano, como ilustra el detalle de la figura 2. Las puntas de las grapas se encajan en agujeros practicados en el casco por medio de un alambre calentado al rojo y se sujeta con gotitas de cola. Luego viene el aparejo, todas cuyas partes, exceptuando los estayes del bauprés, deben asegurarse de modo que los mástiles puedan doblarse en dirección a la proa, pero que no puedan, al levantarse, pasar de la posición vertical. Los estayes del bauprés se dejan sueltos con suficiente cantidad de hilo como para que éste salga de la abertura del bulbo o botella. Se doblan los mástiles y se pasa el modelo por la abertura, incrustándolo firmemente en el fondo de la arcilla, y después se tira suavemente de las hebras largas, levantando los mástiles, como se ilustra en la fi-

Uno de los hobbies más económico en este de la construcción de pequeños modelos en botellas, pues requiere un mínimo de material y, prácticamente, no tiene costo. Aunque para el neófito el trabajo puede parecer muy complicado y delicadísimo es en realidad, muy sencillo. Hay dos métodos en uso: con el primero, que se aplica a modelos relativamente grandes, los mástiles se articulan sobre el casco para permitir la introducción del modelo terminado por el cuello de la botella o del tubo de una lámpara, después de lo cual se los levanta. Con el segundo método, que se usa para modelos de menor tamaño, colocados en frascos muy chicos, todas las partes se preparan por separado, se pasan por la boca de la botella y se arman en su interior. Para iniciar este hobby se necesitan unas pocas, pero indispensables, herramientas y materiales, tales como un pedazo de hoja de afeitar cementado al



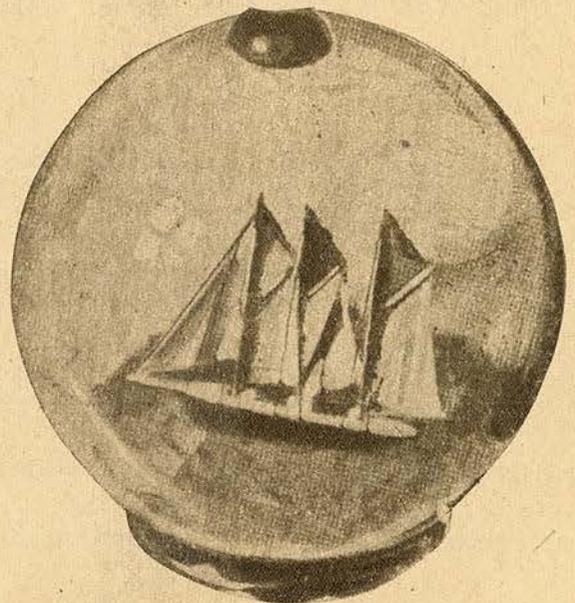
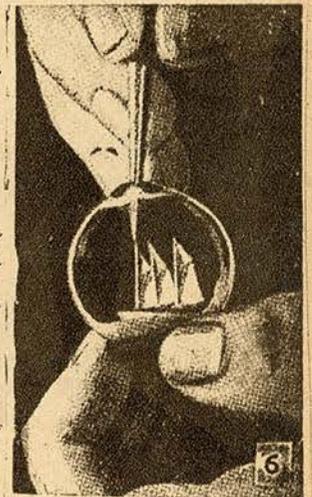
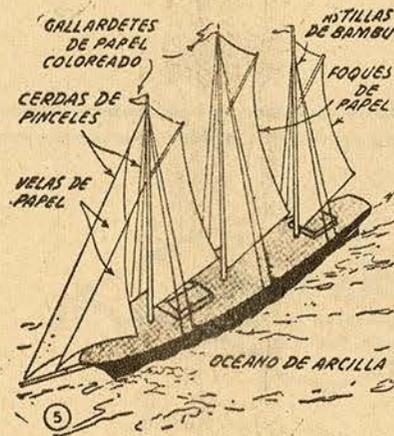
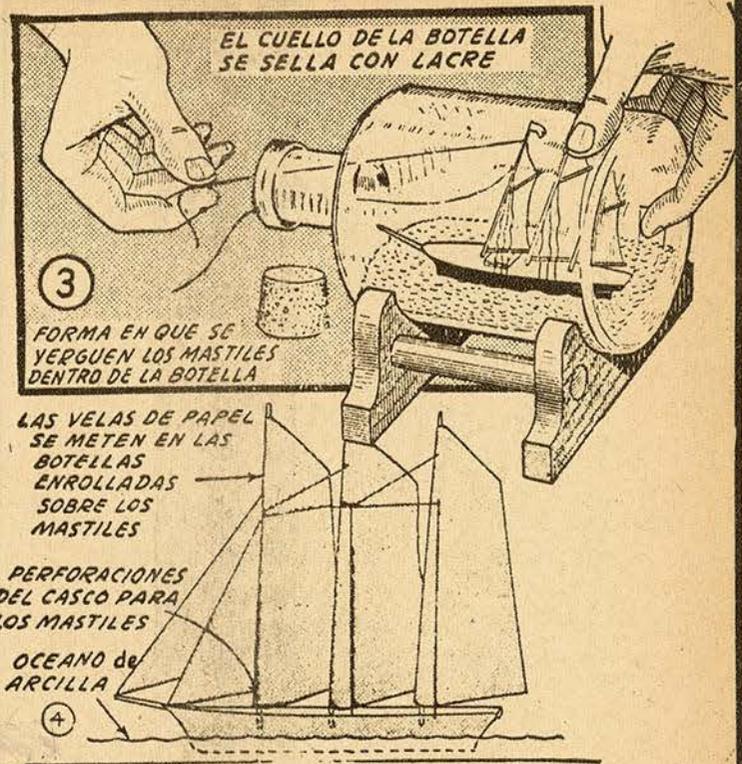
SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

LA

BOTELLA

ción, como se ve en la figura 1, estando el barco fuera de la botella, para verificar que los mástiles queden en posición correcta cuando se los levante. Ahora, con el barquito dentro de la botella y los mástiles levantados, se encolan las hebras sobre el bauprés y se cortan los cabos sueltos. Cuando se instala un barco, la proa no tiene, necesariamente, que apuntar hacia la abertura del recipiente, aun cuando los mástiles tengan que erguirse estando el modelo en la posición mencionada. Para darle o tra posición como, por ejemplo, las puntas de los mástiles dirigidas hacia la abertura, mientras se levantan los mástiles y se encolan las hebras al bauprés; se sostiene el casco con un par de pinzas. Cuando la cola se haya secado se hace girar el barco de modo que su quilla pueda presionarse contra el océano de arcilla. El bulbo se sella con un gran corcho metido en su cuello, de modo que parte de él quede afuera y pueda cubrirse con el casquete rosado, tapando después la unión con cinta aisladora.

Una vez que se haya dominado la técnica de los modelos grandes se puede hacer una tentativa con los pequeños, caso en que el modelo se arma dentro del frasquito, que suele ser tan pequeño como uno de esmalte para uñas, o una bola de vidrio de las que se usan para decorar peceras. En la figura 6 se ilustra, precisamente, una bola de este tamaño cuyo detalle ampliado se da en la figura 7; el agua es arcilla, que se hace pasar por la abertura en forma de pelotitas, que se aplastan con cualquier instrumento largo. Los modelos hechos según este método pueden ser de cualquier tipo, pero los ilustrados en las figuras 4 y 5 resultan muy atractivos y fáciles de construir. En este caso el hilo usado para el aparejo se substituye con las cerdas de un pincel; se comienza por tallar un casco pequeño, que pase por la abertura. Se cortan las velas de papel y se pegan a los mástiles, que son delgadas astillas de bambú. Después que se haya secado la cola, se enrollan las velas sobre los mástiles, de modo que ambos puedan ser introducidos en el recipiente, y se ponen en posición como indica la figura 6. Cuando las velas se desenroscan, ofrecen la impresión de estar hinchadas por el viento. Cuando se ha terminado de aparejar el modelo se dan algunos toques finales, como la colocación de banderas y gallardetes de papel de color, y tal vez hasta algunos toques de blanco sobre las olas, con pintura al óleo. El modelo puede inclinarse un poco para mejorar su aspecto, y luego se sella la bola, lo que se hace con lacre.



FRANCISCO G. VAZQUEZ

Nuevo León No. 276. México, D. F.

Distribuidor de toda clase de pescados y mariscos del Golfo y del Pacífico.

Atiende cualquier pedido sirviendo el pescado más fresco de México.

**PRODUCTOS DEL GOLFO,
S. DE R. L.**

TAMPICO, TAMPS. TAMIAHUA, VER.

**PESCADOS
Y
MARISCOS
FRESCOS
CONSERVAS MARCA
LA MARINA**



CURTIDORES

**VANGUARDISTAS NACIONALES EN EL RAMO
DE REPTILES**

Unicos especialistas que compiten con productos extranjeros. Los primeros en el curtimiento extra suave de piel de lagarto, propio para la fabricación de artículos de lujo como bolsas, carteras y otros artículos de fantasía.

**ABASTECEDORES DE LAS PRINCIPALES TALABARTERIAS
Y FABRICAS DE CALZADO EN EL PAIS**

Compramos a los mejores precios cualquier cantidad de piel de lagarto fresca, salada, de tamaño reglamentario. Damos toda clase de facilidades a nuestros clientes. Contamos con permiso de la Secretaría de Marina.

Exija nuestros productos que son orgullo de la industria nacional

AV. TALLER NUM. 80

MEXICO, D. F.

“TEMPIEL”

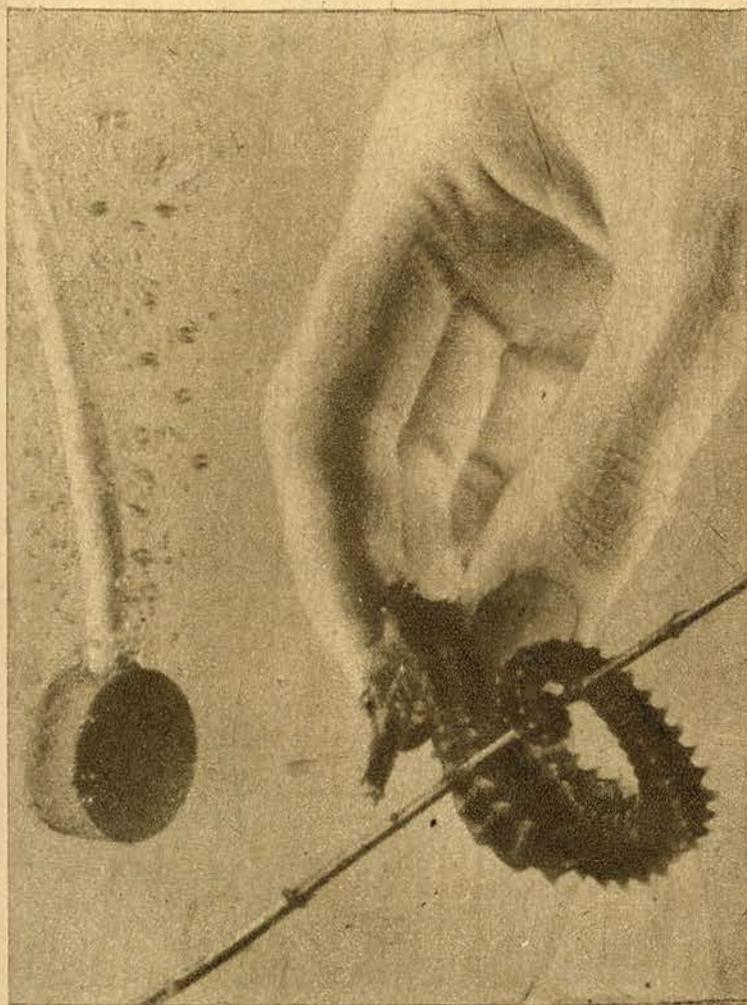
VENDEMOS LAGARTOS CURTIDOS Y TEÑIDOS, PERFECTAMENTE ACABADOS EN COLORES, CONFORME A LAS NECESIDADES DE CADA INDUSTRIA

**COMPANIA MEXICANA DE PIELES FINAS
S. A.**

Calz. del Chabacano 17
Tel. Ericsson 19-02-20

México, D. F.
Mex. 35-32-00

EL HIPOCAMPO



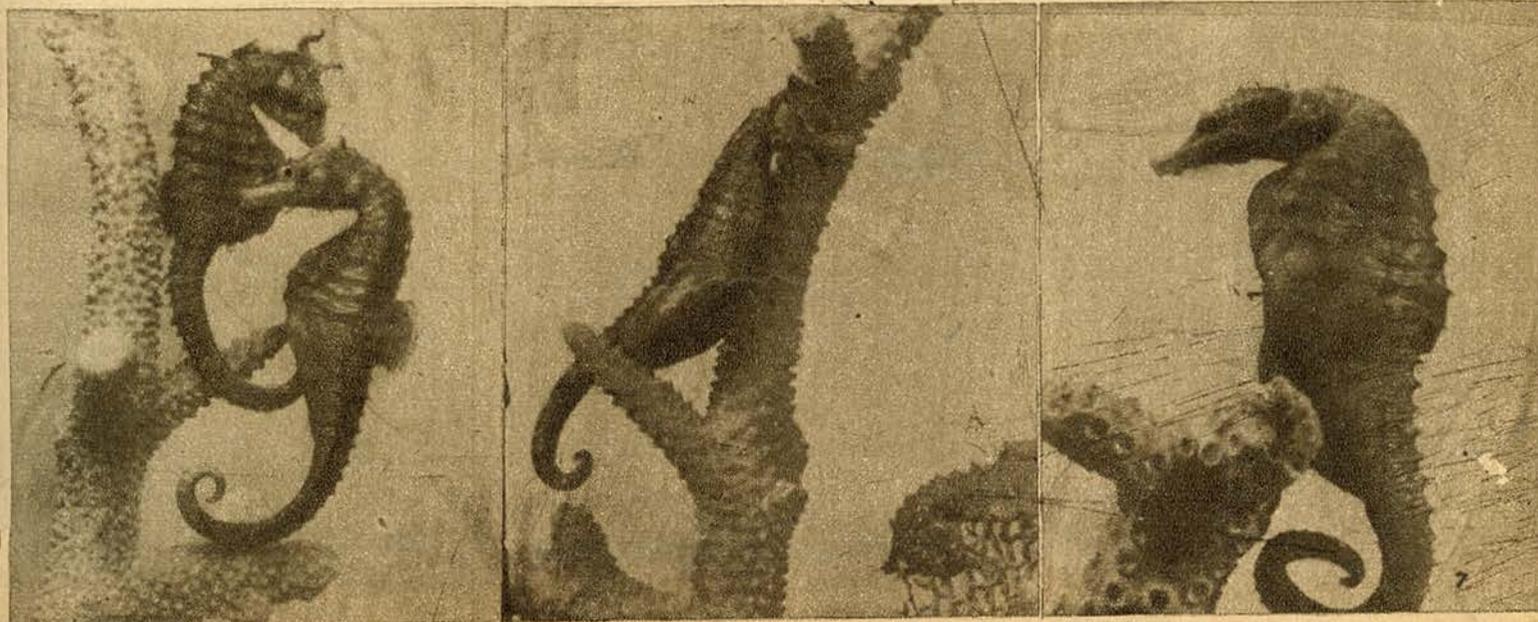
Izquierda: un caballito de mar, de mediano tamaño. Derecha: Radio grafía del caballito de mar.

El hipocampo, conocido también con el nombre de "caballito de mar" es una de la criaturas más interesantes de la fauna marítima. Perteneciente a la clase de los peces, posee un cuerpo por demás extraño: cabeza de caballo y cola prensil al estilo de los monos, que gusta de enredar en cuanto objeto encuentra.

Pero si bien su figura es extraña, tanto o más lo es la forma de reproducirse. Entre los caballitos de mar, el macho es el que da a luz a sus pequeños, no la hembra. Esta tiene los huevecillos de la manera ortodoxa, pero después de un galanteo, deposita los

huevecillos en la bolsa del macho situada inmediatamente arriba de la cola. El macho lleva en sus entrañas aquellos huevecillos por un período de cuarenta y cinco días, durante los cuales su vientre va engrosando continuamente, al grado de que en los últimos días constantemente lo presiona sobre objetos a efecto de obligar a salir a los pequeños. Al fin empiezan éstos a salir dejando al macho totalmente extenuado después de esta agobiadora prueba de paternidad. Como promedio, son doscientos los pequeños que nacen cada vez.

Izquierda: macho y hembra durante el complicado galanteo, al final del cual, la hembra pasa sus huevecillos al saco del macho. Centro: el macho, con su saco cargado de los huevecillos empieza a sentir las correspondientes molestias y se aprieta contra los objetos que encuentra. Derecha: momento preciso en que empieza a salir del saco del macho un pequeño caballo del mar.



ANIVERSARIO DEL COMITE EJECUTIVO DEL SINDICATO DE MARINA



Manuel Herrera Mendoza, Secretario General del Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Trabajadores de Marina.

El día primero de este mes cumplió un año de labores el actual Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Marina.

A través del tiempo citado la Dirección Sindical de los trabajadores de Marina ha venido consolidando una situación de derecho social obrero que ha puesto en defensa de sus agremiados todo su valor conjunto, pudiéndose aquilatar que tanto el C. Manuel Herrera Mendoza, Secretario General, como cada una de las otras personas que son miembros Directivos, han sabido presentar sus defensas apegándose al Estatuto Jurídico, sin reflejar la más tenue intención de enfrentar su falta de cordura, alarde de fuerza o de disciplina ante los representantes de la Secretaría con quienes han tenido que entablar la resolución de sus problemas. Y esos factores son, precisamente, los que han dado el éxito y la estabilidad al Comité que preside Herrera Mendoza, pudiendo decirse con toda claridad que durante el año sindical de que estamos hablando no se ha sentido el menor malestar, ni la más

ligera fricción, afortunadamente ya desaparecidos, que rompían temporalmente las relaciones entre los trabajadores y la Secretaría de Marina, cuando ambas Instituciones estaban recién creadas.

A la labor de constancia, honradez y veracidad en sus acciones, al desenvuelto esfuerzo hecho ante las Autoridades de Marina para defender desde el humilde vigilante hasta el Jefe de Oficina, a la trayectoria paralela a los principios revolucionarios de los cuales ha hecho un estandarte el licenciado Miguel Alemán Valdés, Presidente de

de la Secretaría de Marina, la REVISTA GENERAL DE MARINA, único órgano periodístico al servicio de los intereses marítimos de la República, se complace en felicitar calurosamente a los caballerosos dirigentes que lo integran y que han sabido llevar al Sindicato por un plano de verdadera altura, defendiendo en todos los casos los intereses de los trabajadores sin lesionar los principales de la Nación. A ellos les deseamos sigan por el mismo camino de éxito, para prestigio de los trabajadores del Estado y en beneficio de la Nación.



De izquierda a derecha: Eduardo Ballesteros, Secretario de Finanzas; Francisco Velasco Hernández, Secretario de Organización; Enrique Gómez M., Secretario de Trabajo y Previsión Social.

la República se debe que la Organización Sindical de Marina haya llevado a cabo una encomiable labor social.

Al celebrarse este primer aniversario del actual Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Trabajadores

MEXICO con su gran desarrollo de costas, y la enorme riqueza que el mar y sus productos le ofrecen, debería figurar entre los países marítimos.

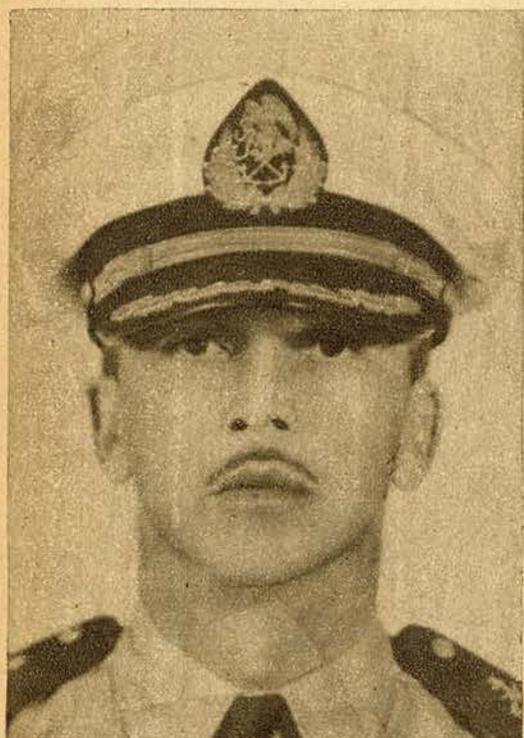
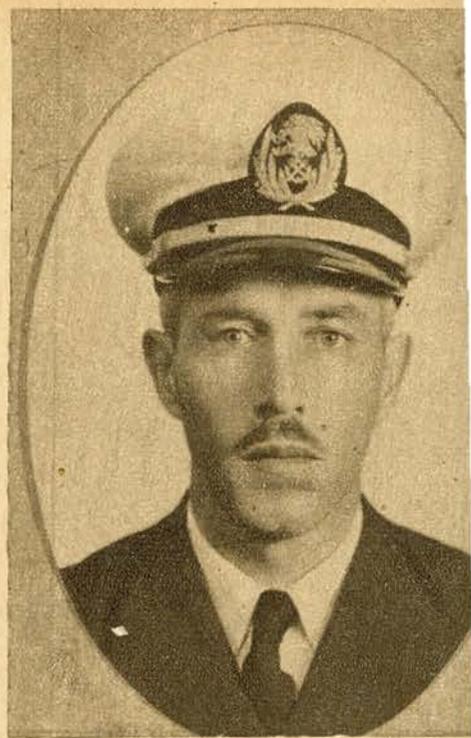
Para poder aprovechar tal beneficio es indispensable voltear la cara al mar y crear conciencia marítima.



Doctor José Aubanel Vallejo, Secretario de Asuntos Técnicos y Acción Social.



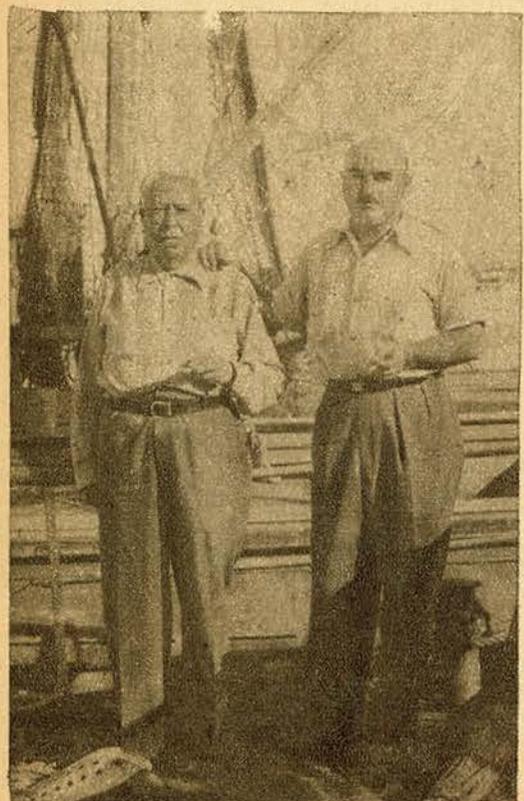
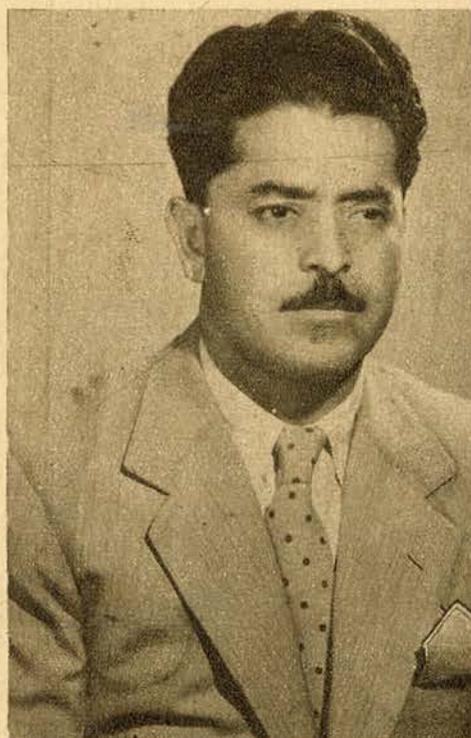
La flota pesquera mexicana se moderniza a pasos agigantados. Hé aquí dos magníficos ejemplos de las unidades que actualmente se utilizan en la industria pesquera mexicana. Construidas especialmente para la pesca del camarón, estas dos modernas unidades operan en las aguas del Golfo, ayudando a incrementar una de las industrias que más importancia tiene para la nación, ya que su producción se transforma en dólares, tan necesarios en los actuales momentos para la economía del país.



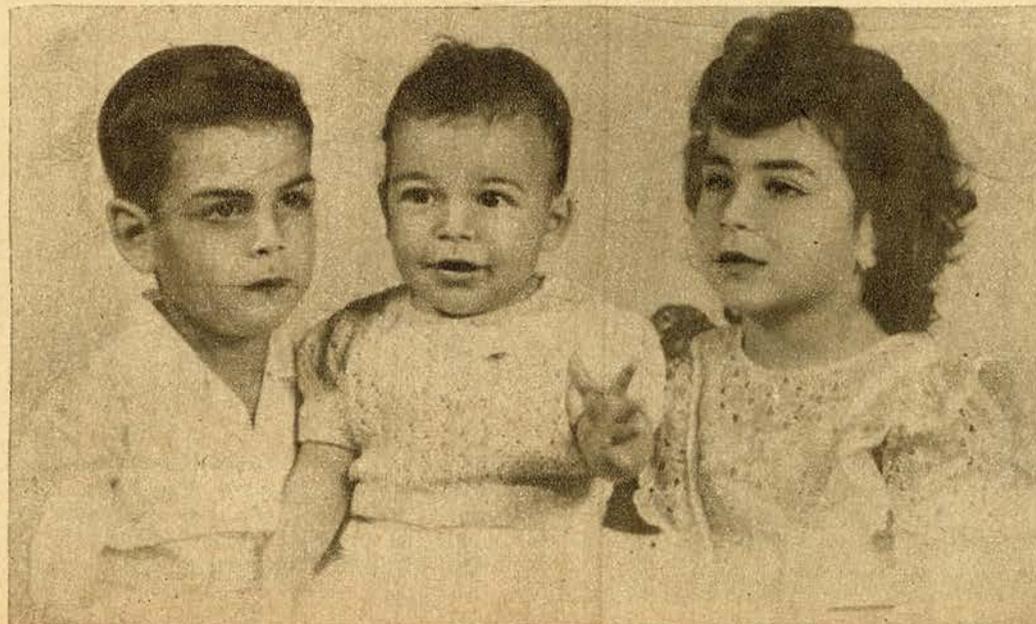
Arriba, de izquierda a derecha, Contralmirante Roberto Gómez Maqueo; Capitán de Corbeta Alfredo Márquez Ricaño y Capitán de Corbeta, I. M. N. Juan Farias Angulo. El Contralmirante Gómez Maqueo es el Jefe de la Comisión Inspectorá de la Secretaría de Marina, de la que también forman parte los Caps. de Corbeta Márquez Ricaño y Farias Angulo.

A la izquierda, Capitán de Navío Francisco Migoni Ramos, quien recientemente fué promovido a ese grado por llenar los requisitos que exige la Ley de Ascensos y Recompensas de la Armada de México.

A la derecha, Sr. Isauro Aguilera Sánchez, activo Delegado del C. Comodoro, Secretario de Marina.

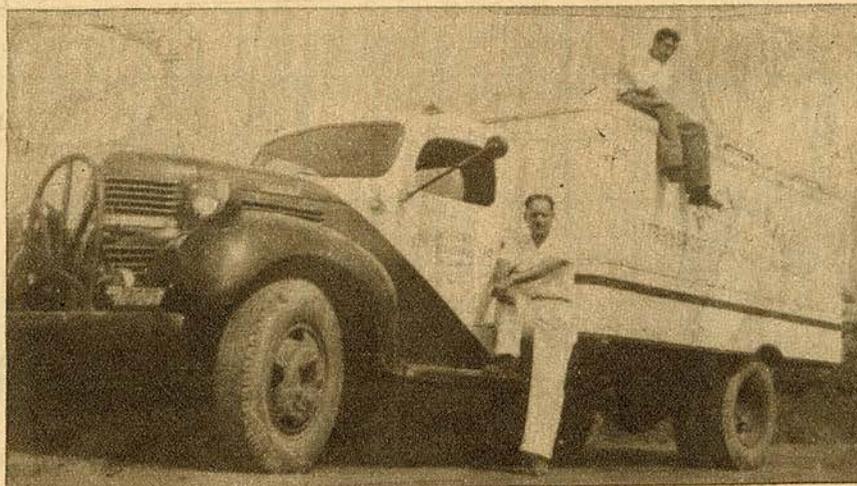


A la izquierda, el inolvidable don Antonio G. García (q.e.p.d.) que dedicó toda su vida al estudio de nuestras aguas y sus habitantes. Lo acompaña el Sr. Milton J. Linde, prestigioso técnico norteamericano que eficazmente colabora con nuestro Gobierno en el estudio de las especies marinas. Salvador, Modesto y Rebeca, hijos del Sr. Llorens Llorens y su estimable esposa, Sra. Rebeca A. de Llorens, fotografiados con motivo del aniversario del pequeño Salvador.



Uno de nuestros modernos camiones con los que contamos para servirle en las mesas de nuestras grandes y bien atendidas ostionerías. 6 horas después de sacados del mar.

Av. Peralvillo
Frente al Mercado
de Santa Ana
Corregidora Núm. 16
Jesús María Núm. 26
Interior del Mercado
de La Lagunilla



Jesús María Núm. 21
Tel. 35-77-24

San Cosme Núm. 42
Tel. 16-20-09

Allende Núm. 48
Tel. 26-70-68

BOCA DEL RIO
LAS MEJORES OSTIONERIAS DE MEXICO

**SERVIMOS PEDIDOS A DOMICILIO CON
SOLO LLAMAR A NUESTROS TELEFONOS**

PROPIETARIO

ELEAZAR SEGUNDO.

**SOCIEDAD COOPERATIVA PESQUERA
E INDUSTRIALIZADORA DE MARISCOS,
S. C. L.**

REGISTRO NUM. 464.P.

MIEMBRO DE LA FED. REG. DE SOCIEDADES
COOPERATIVAS DE LA INDUSTRIA PESQUERA
"BAJA CALIFORNIA", F.C.L. Y DE LA FEDERACION
NACIONAL COOPERATIVA DE LA REPUBLICA
MEXICANA, C. C. L.

Calle 1a. No. 237 Tel. No. 107 Apartado Postal No. 125
ENSENADA, BAJA CALIFORNIA, MEXICO

EXPLOTAMOS LA PESCA EN GENERAL

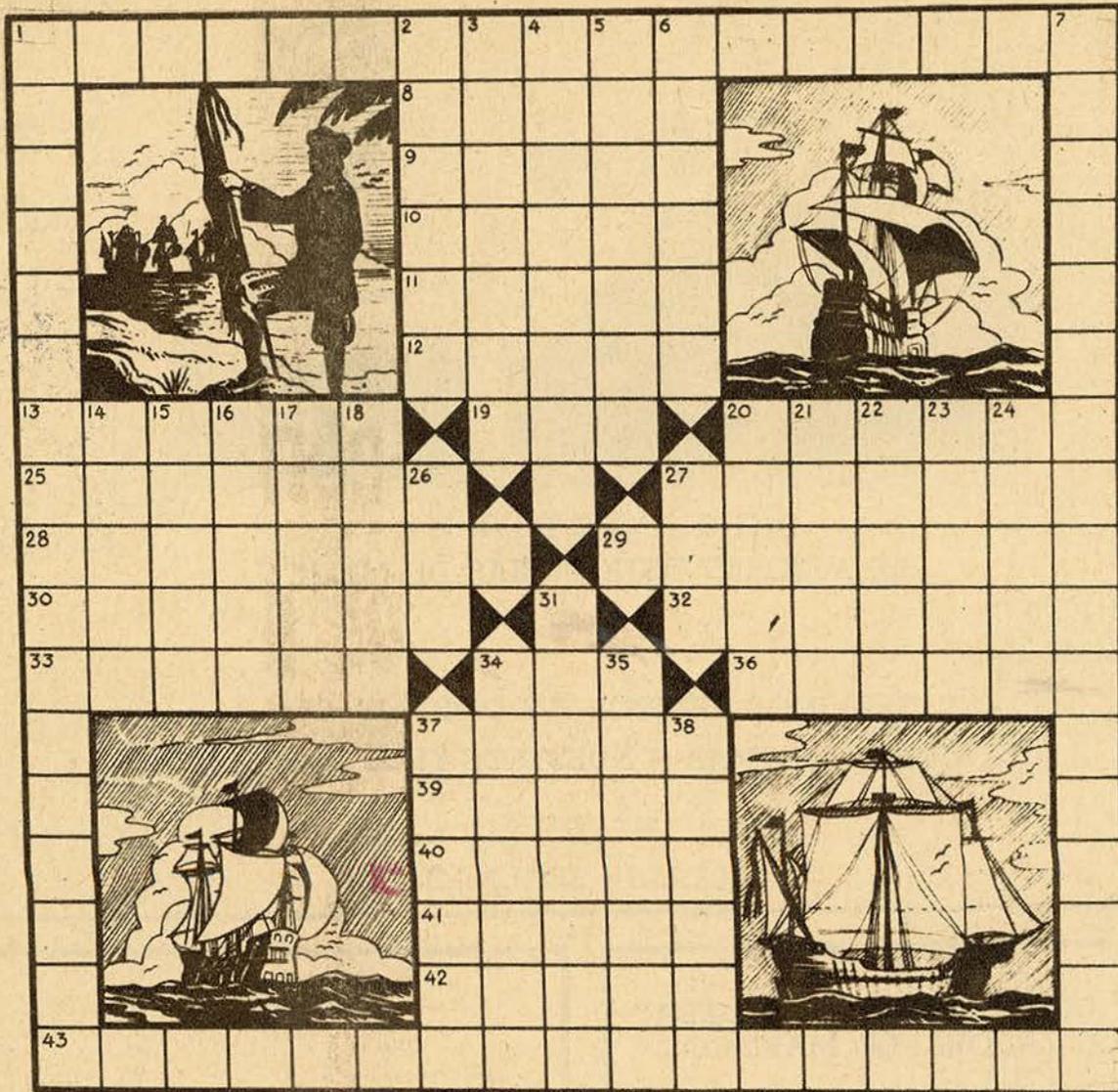
PRODUCTOS PRINCIPALES

**LANGOSTA, ALMEJA, ABULON
E HIGADO DE TIBURON**

**FEDERACION REGIONAL DE COOPERATIVAS DE
LA INDUSTRIA PESQUERA DE BAJA CALIFORNIA**

F. C. L.

ENSENADA, B. C.



HORIZONTALES

- 1—Adjetivo. Tiempo que enuncia que una cosa estaba ya hecha cuando otra se hizo. (plural)
- 8—Sin la debida seguridad y subsistencia.
- 9—Caña. Carrizo.
- 10—Mirad, perseguid un fin. Apreciad una cosa. Juzgad. Probad.
- 11—Seco, estéril. Falta de amenidad.
- 12—Caballo de mala traza, basto y de poca alzada. (invertido)
- 13—Mujer que suele acompañar a los soldados en campaña y en las marchas.
- 19—Primer apellido de Francisco. Poeta épico portugués del siglo XVII autor de La Conquista de Málaga. (Su segundo apellido es De Meneses) (invertido)
- 20—Fundamentará. Fundará. Asentará. (invertido)
- 25—Excomunión. Maldición. Imprecación.
- 27—Procederá de una causa de cuya subsistencia se participará.
- 28—Hijo de Ulises y de Penélope.
- 29—Exciten en uno, la pasión del amor.
- 30—Imantado.
- 32—Preparado con Quina. (invertido)
- 33—Aldea de Italia en la provincia de Módena, en la Emilia.
- 34—Parte principal de la estructura del avión.
- 36—Ungelo. (invertido)
- 37—Arácnido pulmonar de ocho ojos, ocho patas y sin alas.
- 39—Peñascos que se levantan en la tierra o en el mar. (invertido)
- 40—Distribuya o reparta bienes o caudales. (invertido)

VERTICALES

- 41—Cubrid.
- 42—Atendida. Prestada. Avalada.
- 43—Varamientos. Afascamientos en un barranco o atoladero.
- 1—Preponderantemente. De los ricos en el Gobierno del Estado. Clase más rica en un país.
- 2—Enfocan.
- 3—Quitaría una vida.
- 4—Conversar.
- 5—Situación en que está una persona o cosa. (plural)
- 6—Dícese del mamífero unguiculado cuyos incisivos, largos y fuertes son dos en cada mandíbula.
- 7—Grupo de Saltabancos. (plural)
- 14—Agradable en su plática, femenino. (invertido)
- 15—Se encuentra en balanza.
- 16—Primer apellido de un célebre médico mexicano, especialista en enfermedades mentales. (invertido)
- 17—Cierre o sello de una carta. (plural)
- 18—Querida.
- 20—Igual al 18 vertical.
- 21—Cada uno de los cabos de las cuerdas, sogas, etc.
- 22—Arbolito nonáceo de fruto grande, carnoso.
- 23—Jalisco. (invertido)
- 24—Aplicase a la persona neurasténica. (invertido)
- 26—Juego de azar, muy popular. (invertido)
- 27—Está en enojado.
- 31—Nombre de un pueblito del D. F.

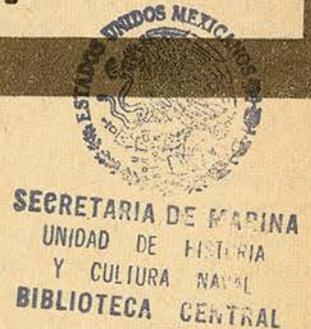
- 34—Río de la América del Norte, que separa el Canadá de los EE. UU. y une el lago Erie con el Ontario. (invertido)
- 35—Echada de menos, con melancolía alguna persona o cosa amada.
- 37—Que padece AFTAS, femenino. (invertido)
- 38—Parte sólida de los árboles debajo de la corteza.

SOLUCION DEL MARINOGRAMA DE JUNIO

M	A	R	I	N	A	G	R	A	M	A	S
E	D	I	L	X	T	R	A	G	A	L	A
D	E	N	U	U	U	X	L	C			
I	L	X	A	S	N	A	D	A	X	A	R
T	I	N	T	A	X	A	R	O	X	I	
E	T	E	R	L	E	M	V	P	F		
R	A	N	A	X	A	L	A	T	O	I	
R	X	A	P	A	X	A	D	U	R	C	
A	A	X	A	M	A	L	I	A	X	T	A
N	A	C	X	E	R	I	C	X	S	E	D
E	L	A	B	O	R	A	X	C	E	R	O
O	R	T	O	P	E	D	I	S	T	A	S

TRATAMIENTO QUIRURGICO DE UN CASO DE INVAGINACION ILIO-COLICA

Por el Cap. de Corb. M. C.
RICARDO BARRERA MADERO
Gastro-Enterólogo del Sanatorio
Central de Marina.



HISTORIA CLINICA

FICHA DE IDENTIFICACION

Nombre: Felicitas L. de González.

Sexo: Femenino.

Edad: 60 años.

Estado Civil: Casada.

Lugar de nacimiento: México, D. F.

Lugar de residencia: México, D. F.

Ocupación: Labores domésticas.

Fecha de estudio: 19 de enero de 1949.

Enferma que encontramos encamada en el Sanatorio Rougier de donde fuimos llamados con urgencia a las 4 de la mañana por el Sr. Dr. Rojas Bustillos.

INTERROGATORIO

Antecedentes hereditarios y familiares: Sin importancia.

Antecedentes personales no Patológicos: Alimentación suficiente en cantidad y calidad. Habitación en buenas condiciones de higiene. Ha vivido siempre en el lugar en que radica. Alcoholismo y tabaquismo negativos.

Antecedentes personales Patológicos: Bronquitis aguda de repetición. Hace aproximadamente 20 años, padeció una tumoración en el seno izquierdo, que por su crecimiento y caracteres ameritó intervención quirúrgica, consistente en mastectomía total. Hace 10 años fué operada de hernia crural izquierda.

Antecedentes ginecológicos y obstétricos: Menarquie a los 14 años con ritmo de 28 por 3. Tuvo 4 embarazos a término con parto eutócico y puerperio normal.

Padecimiento actual: El 18 de enero, en el curso de la mañana se le presenta dolor en el hipogastrio, de tipo cólico, dolor acompañado de náusea y de vómitos de contenido gástri-

co, después vómitos biliosos, para más tarde hacerse eporráceos; deseos de evacuar el intestino, sin poder lograrlo, razón por la cual le aplicaron enema y evacúa fecales. A partir de entonces no puede defecar (a pesar de renovados deseos de hacerlo) ni expeler gases.

El dolor se ha ido haciendo más intenso con intermitencias de menor duración; el dolor se acompaña entonces de ruidos hidro-aéreos; por la tarde los síntomas descritos se ven enriquecidos por escalofríos, sudores y adinamia.

APARATOS Y SISTEMAS

Aparato cardio-vascular: Taquicardia e hipotensión, que al tomarse presión arterial nos da: Mx. 90 y Mn. 50.

Sistema nervioso: Alteración del mismo con manifestación de angustia y desesperación.

Aparato digestivo: Lo anotado en el padecimiento actual.

Aparato respiratorio: Sin datos Patológicos.

Urinario: Oliguria.

Genital: Normal.

Síntomas principales: Dolor, imposibilidad para defecar y expulsar gases por el ano, vómitos, borborigmos.

EXPLORACION FISICA

Inspección general: Individuo del sexo femenino, con edad aparente entre los 60 y 65 años, con marcada palidez, disnea y facies angustiosa.

Abdomen: Inspección.—Ventre globuloso, en el hipogastrio y hacia la fosa ilíaca izquierda, se aprecia una tumoración esférica como de 20 centímetros de diámetro.

La palpación superficial es muy dolorosa, hay hiperparalgesia, no se puede hacer palpación profunda; se sien-

te bajo la mano ruidos hidro-aéreos. Timpanismo en la región tumoral a la percusión delicada.

Se hace tacto rectal, encontrando el recto vacío y se alcanza a tocar una bola dolorosa y remítente.

Presenta pulso radial de 120 por minuto, débil, rítmico hipotenso.

Temperatura de 36.8.

Esta exploración se hace a las 4 de la mañana del día siguiente a la iniciación del cuadro Patológico.

DIAGNOSTICOS

ANATOMOTOPOGRAFICO. Oclusión intestinal completa, puesto que hay imposibilidad del paso de materias fecales y gases, así como por los vómitos que por sus caracteres acusen oclusión del colon. Cabe hacer notar respecto al diagnóstico fisiopatológico que no fué posible hacer por la premura del tiempo así como por la carencia de laboratorio, en el lugar en que se encontraba la enferma, un estudio de sangre, lo que habría dado, seguramente Leucocitosis, hiperviscosidad sanguínea por pérdida del agua y aumento del fibrinógeno, por insuficiencia hepática. Aumento de las reservas alcalinas. Hiperglicemia y aumento de la taza de la urea, por hipocloruremia.

La misma excusa se presenta en lo que se refiere a un estudio radiográfico antes del acto quirúrgico.

ETIOLOGICO.— La causa de este padecimiento en el caso que nos ocupa y suponiendo que hubiese sido la sigmoidea (después hemos de ver que estábamos en un error) pudo haber sido por el sitio, un vólvulo.

NOSOLOGICO.—Oclusión intestinal completa, con estrangulamiento, basado en el síndrome oclusivo que se presenta claramente en esta enferma, con estrangulamiento, por los síntomas

agregados, como son la baja tensión, la rapidez del pulso.

Padecimiento que evoluciona en una enferma de 60 años de edad, con antecedentes de bronquitis y cancerosos.

PRONOSTICO:—Muy grave.

Tratamiento Quirúrgico:—Se resolvió operarla mejorando primero el estado general, mediante transfusión de sangre en cantidad de 300 cc.. Suero Fisiológico, 1,000 cc., lográndose mejorar su tensión arterial hasta 110 Mx. por 60 Mn. y se pasó a la Sala de Operaciones.

Descripción operatoria:—En principio se pensó en operar con anestesia local, idea que fué rechazada sobre la marcha, teniendo en cuenta la intensidad de los cólicos; se resolvió darle anestesia general: éter y oxígeno. Durante la operación se continuó pársándole Suero Fisiológico. Se hizo laparotomía media infraumbilica y encontramos ocupando toda la fosa ilíaca izquierda, una gran tumoración como de 30 centímetros de diámetro muy tensa de color oscuro, casi negro.

Al abrir la cavidad se encuentra líquido en cantidad de más de medio litro; un fuerte olor fecal se desprende del vientre, se diría que aquella asa intestinal se está abriendo en diversas partes; la impresión primera es que el asa es la sigmoides por el sitio en que la encontramos; la exploramos cuidadosamente y nos damos cuenta que se trata del colon ascendente, que seguramente por su meso se ha luxado hacia el lado izquierdo; nos enteramos igualmente que el ilion se ha invaginado dentro del ciego y ascendió en el colon ascendente igualmente una gran porción del ilion se ve cianosada en una extensión como de 15 centímetros.

Procedimos a quitar todo el colon ascendente y la porción cianosada del intestino delgado; el ascendente se extirpó hasta pleno colon transversal, cerramos en ciego el colon transversal, así como el ciego en donde seccionamos el delgado; después suturamos el mesenterio (el corte fué hecho con inclinación y dirección hacia adentro, teniendo en cuenta que la irrigación del mesenterio, como sabemos al llegar a la pared del intestino es hecha por vasos rectos; después suturamos mesenterio y por último hicimos colienteroanastomosis latero-lateral. Cerramos por planos.

La enferma terminó la operación con 120 Mx. y 60 Mn. y pulso de 100 por minuto.

No se registró ningún incidente durante la operación.

Se le pasó inmediatamente después 300 cc. de sangre.

POST-OPERATORIO.

Primer Día:

Sonda de Levin a permanencia.
1000 cc. de Suero Fisiológico.
1000 cc. de Suero Glucosado.
Penicilina, 50,000 Us. c/3 horas.
Estreptomocina, 1 Gr. en 24 horas.
Temperatura: 36.5.

Segundo Día:

La tensión baja a 90 Mx. por 50 Mn.
Pulso: 110.

Se hace transfusión de 200 cc. de sangre.

Suero Fisiológico 1000 cc.
Suero Glucosado 1000 cc.

Penicilina y Estreptomocina en igual forma que el día anterior.
Temperatura: 36.5.

Aminocácidos por vía intramuscular.

Tercer Día:

Presión arterial (90 Mx. por 55 Mn.)

Pulso 90. débil.

Vientre meteorizado, el sifón está casi limpio.

Se le prescribe Doca.
Suero Fisiológico 1000 cc.

Streptomocina y Penicilina igual que los días anteriores.

Se le permite tomar jugos de frutas interrumpiendo el sifón.

Se le manda una ampula de Prostigmine y rige ampliamente el intestino en dos ocasiones, desapareciendo así el meteorismo.

Cuarto Día:

Se retira la sonda de Levin en definitiva, la enferma vuelve a defecar sin Prostigmine.

Se le autorizan jaletinas, jugos por la mañana, al mediodía media ración. La tensión este día desde temprano es de 120 Mx. por 70 Mn. Pulso de 90. Se levanta la enferma.

Quinto Día:

Ración normal

La enferma se levanta y da unos pasos en su cuarto.

Se quitan sus grapas, cicatriza primera intención.

La enferma sigue rigiendo su intestino.

Vitamina C de 500 mgrs.
Acido Fólico Liafón.

6o., 7o., y 8o.:

Las mismas indicaciones que el día y la enferma abandona el Sanatorio por su propio pie.

(Viene de la página 33)

chañanes y de equipo adecuado, necesario fabricar los bloques de concreto en el lugar en que quedarán colocados, teniendo que efectuar el trabajo a mano.

La totalidad del trabajo se efectuó mediante el Contrato Núm. W-00 Eng-2 del Departamento de Guerra de los Estados Unidos, con la Compañía Steers-Grove, unión formada por Rich Steers Inc. y Grove, Sheherd, Wilson & Krüge, Inc., con un valor total de Dlls. 17.500,000.

El cumplimiento del contrato está bajo la supervisión del Distrito Griego de la División del Atlántico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, encabezado primeramente por el Gral. Beverly Dunn y después por el General George J. Nold con el Corl. Henry W. Griffiths fué el Ingeniero de Distrito en el Distrito Griego. J. S. Thompson fué el Gerente General de Steers-Grove.

Se pretendió adelantar el trabajo colocando a la draga griega "Podon" al oeste del punto "B", pero esto no pudo ser retirado debido a las dificultades que tuvo con la pedregal de acero y roca. Más tarde fué autorizada a efectuar la limpieza general del canal al quedar terminados los trabajos citados.

En la entrada occidental del Golfo de Corinto existía un rompeolas que fué seriamente dañado en la misma forma que sus similares de los otros más puertos. Debido a la falta



HOTEL "MARSOL"
COMODO
HIGIENICO
TECOLUTLA, VER.

CALZADOS

BENET, S. A.

Tel.: 17—05—78

Netzahualcóyotl No. 169.

Gustavo A. Madero, D. F.

PRODUCTOS MARINOS DEL SURESTE, S. A.

Teléfonos:

15—30—92,

15—15—40.

5 DE MAYO 43—310.

TACUBAYA, D. F.

ANTONIO DE ANDA ZAVALA

INTRODUCTOR Y DISTRIBUIDOR DE PES-
CADOS Y MARISCOS DEL GOLFO Y DEL
PACIFICO.

CUENTO PARA ELLO CON CAMIONES
PERFECTAMENTE BIEN ACONDICIONA-
DOS PARA REPARTIR A CUALQUIER
PARTE DEL D. F.

SARDONICAS No. 24. COL. ESTRELLA.

MEXICO, D. F.

SOCIEDAD COOPERATIVA DE PRODUCCION PESQUERA

**"UNICA REGIONAL DE PESCADORES",
S. C. L.**

Registrada con el número 566-P. Departamento de Fomento
Cooperativo de la Secretaría de Economía Nacional

Explotación de la pesca en general

CAMARON Y OSTION

Se permite felicitar muy cordialmente a la Marina Nacional
en su día

Villa Cuauhtémoc, Ver.

Rivera No. 25

LOTERIA NACIONAL

PARA LA ASISTENCIA PUBLICA
SUCURSAL EN TAMPICO

AURORA NUM. 118 SUR
TEL. 2-18-34

GERENTE:
JESUS GARCIA IZAGUIRRE

SORTEOS ORDINARIOS SORTOS EXTRAS

LUNES \$ 75,000.00
MIÉRCOLES 30,000.00
VIERNES 100,000.00

MEDIO MILLON
UN MILLON
DOS MILLONES
DOS MILLONES
TRES MILLONES
CINCO MILLONES

JUEGUE A LOS CUATES

ART
"AGUAYO"



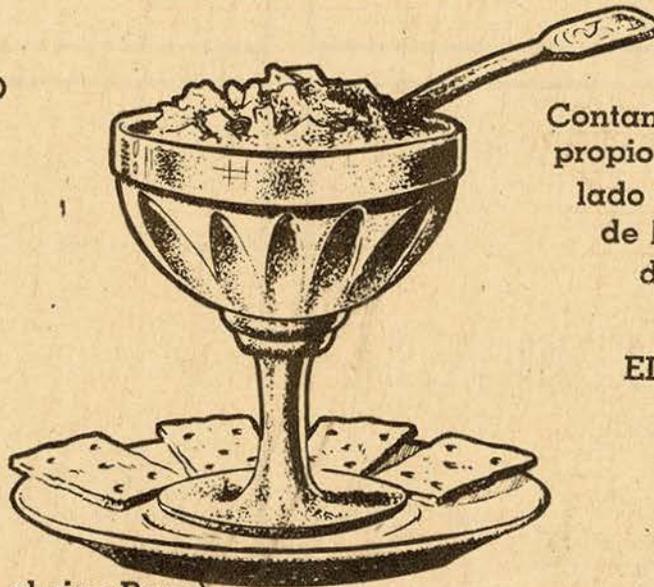
Se complace en poner a las órdenes de las
familias de México.

**EL SALON MAS MODERNO
Y BIEN ATENDIDO**

en el ambiente más moral,
en el cual se sirven los
Cockteles mejor pre
parados, ya que nos
otros no somos re
vendedores sino

INTRODUCTORES.

SAN COSME 42 (Frente al cine Roxy)



Contando para ello con equipo
propio para la pesca y el tras-
lado de nuestros productos
de las zonas más ricas
de la República.

EL PROPIETARIO.

TEL. 16-20-09.

MEXICO, D. F.

Onésimo Molina

**REPRESENTACIONES Y
CONSIGNACIONES**

AV. CENTENARIO NUM. 104.

TAMPICO, TAMPS.

PABLO CHIO

**EXPENDIO DE TODA CLASE DE
PESCADOS Y MARISCOS**

INTERIOR DEL MERCADO JUAREZ.

TAMPICO, TAMPS.

LA INCURSION CONTRA DIEPPE

(Continúa)

Simultáneamente con estos ataques se lanzarían tropas paracaidistas para atacar el Cuartel General Divisionario Alemán y las baterías antiaéreas y de defensa de costa en la zona. Además, se consideró emplear tropas planeadoristas. Media hora después de iniciado el ataque en los flancos, dos batallones de infantería y 30 tanques comenzarían el asalto frontal contra Dieppe. Durante la noche anterior al ataque los bombarderos lanzarían fuertes concentraciones contra la zona portuaria. Este bombardeo cesaría hora y media antes del desembarco en los flancos. Además, aviones Hurricane atacarían las playas de la ciudad inmediatamente antes del ataque frontal. El plan original contemplaba un bombardeo a baja altura antes del ataque de los Hurricanes; no obstante, el 15 de mayo se eliminó esta fase de la operación.

De haberlo deseado, las autoridades militares canadienses hubiesen podido rehusar el Plan General y permitir que unidades británicas ejecutasen la operación. No obstante, el lector comprenderá que para el 1942 ningún oficial canadiense rehusaría un plan propuesto por autoridades competentes y que prometiese acción; además, comprenderá el gran descontento que prevalecería entre los soldados canadienses de haberse realizado una acción como la incursión contra Dieppe sin la participación de la fuerza expedicionaria canadiense, que había esperado tanto tiempo para entrar en acción. Una "apreciación" del Plan General emitida por el Estado Mayor Canadiense expone ciertas dudas en cuanto a la conveniencia de desembarcar tanques en las playas de Dieppe, pero más adelante enumera las posibles ventajas que podían derivarse de su empleo. Por ejemplo, si tenía éxito, tal acción situaría a los tanques "en una posición favorable para atacar los objetivos principales" (incluyendo el aeródromo), lograría sorpresa y tendría "un terrible efecto moral", entre los alemanes y franceses. El plan tenía "buenas probabilidades de éxito"; por lo tanto, se recomendó su aceptación.

Durante la misma conferencia en que se aprobó el Plan General, el Comité de los Jefes de Estado Mayor decidió emplear fuerzas canadienses y nombró jefes para las fuerzas militares y aéreas; al General de División J. H. Roberts, comandante de la 2a. División Canadiense y el Vice-Mariscal del Aire T. L. Leigh-Mallory, jefe de las fuerzas aéreas, Subsiguientemente, el Contralmirante M. T. Baillie Graham fué nombrado jefe de las fuerzas navales.

ADIESTRAMIENTO Y PLANEAMIENTO.

Las fuerzas canadienses asignadas a la operación (para ese entonces llamado Rutter) sufrieron un intenso adiestramiento anfibia en la isla de Wight. Se seleccionaron las siguientes unidades: las 4a. y 6a. Brigadas de Infantería, comandadas por el Brigadier Sherwood Lett y el Brigadier W. W. Southam respectivamente; y el 14o. Regimiento Blindado Canadiense (Regimiento Calgary) de la Brigada Blindada del Primer Ejército. Además, la fuerza incluía tropas de ingenieros, principalmente de la 2a. División, destacamentos de artillería para operar los cañones capturados; destacamentos de sanidad militar y otras unidades.

La finalidad del programa de instrucción era "aclimatar" las tropas además de adiestrarlas. Después de conducir todo el adiestramiento posible al nivel del batallón, durante el 11-12 de junio se realizó un ejercicio en gran escala cerca de Bridport, Darset, en una playa similar a la de Dieppe. Los resultados fueron desalentadores; las unidades desembarcaron a varias millas de la playa designada y las barcasas de desembarco de tanques arribaron con más de una hora de retraso. Bajo estas circunstancias, Lord Mountbatten decidió que era imprescindible continuar el adiestramiento y que, por lo tanto, no se realizaría la operación durante el mes de junio como se había planeado. Las tropas permanecieron en la isla de Wight y durante el 22-24 de junio participaron en una segunda maniobra anfibia cerca de Bridport. En esta ocasión los resultados fueron mucho más satisfactorios.

El Cuartel General de Operaciones Anfibias decidió que la incursión se efectuaría el 4 de julio o días subsiguientes. Por lo tanto, las tropas embarcaron durante los días 2-3 de julio y permanecieron a bordo en estado de alerta. Hasta ese entonces sólo los oficiales sabían que pronto entrarían en acción; sin embargo, el General Roberts y el Almirante Mountbatten visitaron los buques transporte y explicaron a las tropas el carácter de la acción contemplada. Todas las unidades recibieron instrucciones finales sobre la operación.

Debido a las condiciones atmosféricas prevalentes durante los días 3 y 4 de julio la operación fué pospuesta para el día 5. No obstante, en una conferencia celebrada ese día se decidió modificar el plan y realizar la operación el 8 de julio en un espacio de tiempo menor que el originalmente establecido.

La concentración de embarcaciones cerca de la isla de Wight no escapó los reconocimientos enemigos y a las 0.15 horas de la mañana del día 7 cuatro aviones atacaron varios barcos de la fuerza surtos en el fondeadero de Yarmouth, al oeste del estrecho de Salent. Dos buques fueron averiados. Afortunadamente, las bombas atravesaron los barcos de un lado a otro antes de estallar y las tropas a bordo sufrieron sólo cuatro bajas. Este ataque no obligó a la fuerza a cancelar la operación e inmediatamente se hicieron los arreglos necesarios para transbordar las tropas a otros transportes. No obstante, los jefes navales decidieron que las condiciones atmosféricas aún no permitían que la operación se efectuase el día 8 de julio; por lo tanto, ésta fué suspendida. Las desilusionadas tropas fueron desembarcadas y la fuerza que había permanecido tanto tiempo en la Isla de Wight regresó a Gran Bretaña, donde fué dispersada. Como los soldados habían sido informados sobre el objetivo de la operación contemplada, sería imposible mantener el proyecto en secreto. Por consiguiente, el General Montgomery recomendó cancelar la operación definitivamente.

El plan para la operación había sido alterado considerablemente durante las semanas de diestramiento y ensayos. Especialmente, se canceló el bombardeo concentrado para evitar las bajas considerables en la población civil francesa. Aunque normalmente los objetivos en la Francia ocupada eran bombardeados sólo cuando las condiciones atmosféricas garantizaban un alto grado de precisión, el 30 de mayo el Sr. Churchill acordó que las incursiones contra la costa serían una excepción a esta regla. Sin embargo, durante una conferencia celebrada el 5 de junio, el Jefe Supremo del Comando del Sudeste y los comandantes de las tres fuerzas aceptaron las recomendaciones del Jefe de la Fuerza Aérea y cancelaron los bombardeos a gran altura. Numerosas razones apoyaban esta decisión. Prevalecía la opinión de que si los bombardeos no eran de gran magnitud, sólo alertarían al enemigo; el jefe de la fuerza aérea no podía garantizar que el bombardeo destruiría los edificios que bordeaban la playa. En estas condiciones el Jefe de la Fuerza Militar consideró que debido a la vasta destrucción ocasionada en la ciudad, los escombros, bloquearían las calles y obstruirían el avance de los tanques hacia sus objetivos en el sur.

La operación, aunque abandonada el 8 de julio, suscitó nuevamente el interés una semana más tarde. La incursión contra Dieppe estaba estrechamente relacionada con los planes de invasión al Continente y su cancelación ocasionó un revés en estos planes y gran desilusión entre las tropas canadienses. Aparte de estas consideraciones, existían otras que por el momento favorecían una incursión en gran escala. Como hemos visto, la opinión pública en los países aliados clamaba enérgicamente por que se tomara acción y consideraciones morales sugerían la necesidad de satisfacer esta demanda hasta donde fuese posible. Al mismo tiempo, los éxitos alemanes en Rusia hacían imprescindible que ofreciera

cos. No existe evidencia de que la situación rusa constituyó un factor importante en la decisión de reconsiderar el proyecto de Dieppe, pero es indudable que el Primer Ministro británico acogió con agrado la noticia de que se efectuaría una gran incursión en el oeste. Poco después de haberse tomado esta decisión Churchill se vió forzado a informar al Mariscal Stalin que no se establecería un segundo frente en Europa en 1942.

Para una operación inmediata, la incursión contra Dieppe ofrecía las mejores posibilidades. Sin embargo, surgieron serias objeciones en cuanto su utilización, pues había que aceptar la posibilidad de que debido al gran número de tropas compenetradas de los planes, el enemigo podría conocer nuestras intenciones. Por lo tanto, la operación podría ser reorganizada sólo si existía la absoluta certeza de que los alemanes desconocían por completo nuestros planes. El Capitán J. Hughes Hallet, asesor naval del Cuartel General de Operaciones Anfibas, halló una solución al problema.

Como las fuerzas ya habían recibido el adiestramiento requerido, el Capitán Hughes sugirió que era posible reorganizar el ataque sin que el enemigo descubriera la acción. No era necesario concentrar las fuerzas con anticipación; en cambio, todas las unidades se trasladarían directamente desde sus guarniciones hasta los diferentes puertos de embarque y subirían a bordo el mismo día que debían zarpar hacia su objetivo. Además, en lugar de embarcar todas las unidades en buques de desembarco la infantería y transbordarlas a lanchas de menor calado al llegar cerca del objetivo, sugirió transportar las unidades directamente hasta las playas enemigas en barcas de desembarco de personal. Esto facilitaría sobremanera la dispersión: Los Fusiliers Mont Royal zarparían desde el pequeño puerto de Shoreham en Sussex; los Cameros Highlanders y el Grupo de Comandos Núm. 3 desde Newhaven. En esta forma no habría una gran concentración de embarcaciones. Todas las partes interesadas aceptaron el nuevo plan y Hughes Hallet fué designado Jefe de la Fuerza Naval.

Aunque, en esencia, el plan era exactamente igual al primero, se introdujeron ciertas modificaciones. Se decidió substituir las tropas paracaidistas por unidades de Commandos. Estas recibieron la misión de atacar las baterías de costa asentadas en los flancos de Dieppe, pues si permanecían activas no permitirían que nuestras embarcaciones anclasen en las afueras de la playa.

Se modificaron, además, las vías jerárquicas de mando. Para la operación Rutter la responsabilidad había sido delegada al Jefe Supremo del Comando del Sudeste, el Jefe del 1er. Ejército Canadiense participaría sólo como observador. No obstante, para la operación Jubille —nombre de la nueva operación— el Jefe Supremo de las Fuerzas Domésticas, por recomendación del Gral. McNaughton, asignó la responsabilidad militar al jefe del ejército canadiense. A su vez, el Gral. McNaughton delegó su autoridad

FEDERACION
REGIONAL DE
SOCIEDADES
COOPERATIVAS
DE LA INDUSTRIA
PESQUERA

"SUR DE SONORA"

F. C. L.

GUAYMAS, SONORA



Presidente,
SALVADOR M. SALAZAR

Agradecemos al Gobierno de la República las atenciones que se sirvió dispensarnos durante nuestro Congreso de Cooperativas de la Industria de la Pesca llevado a cabo con todo éxito en el Palacio de Bellas Artes durante los días 18, 19 y 20 del mes de agosto ¹⁹⁴⁷ próximo pasado, y por este mismo conducto saludamos a las autoridades de la Secretaría de Marina por su valiosa ayuda para el mejor desarrollo de nuestras actividades.

El Presidente

SALVADOR M. SALAZAR

ral Montgomery en esta operación.

Antes de adoptar el plan definitivamente se suscitaron varias discusiones sobre el bombardeo aéreo. El jefe de la fuerza aérea recomendó una vez más que no se realizara esta fase de la operación; el jefe de las fuerzas militares concurrió con estas recomendaciones por las razones mencionadas anteriormente. Más tarde el general Roberts escribió lo siguiente:

"El plan original de bombardeo incluía dos o tres ataques aéreos en pequeña escala contra Dieppe, antes de comenzar la operación. Como éstos no se habían efectuado, consideramos que un bombardeo en gran escala, probablemente de poca precisión, sólo alertaría al enemigo. Este era un factor de importancia.

"En todas las fases la fuerza aérea insistió en que el bombardeo sólo podría ser realizado durante la noche; por lo tanto, no garantizaba su precisión".

Al desistir de los bombardeos aéreos se removió del plan el único medio de apoyo pesado. Ahora, el asalto sería apoyado sólo por cañones de 4 pulgadas y bombardeos tipo Boston. La sorpresa y no el poder agresivo sería el factor principal de la operación. El éxito del ataque principal dependería de la más exacta coordinación del ataque de los cazas, el desembarco de la infantería y el arribo de la primera ola de tanques.

Se tomaron todas las precauciones necesarias para mantener la operación en secreto. Los oficiales superiores de cada unidad recibieron sus órdenes sólo una semana antes de la operación; las tropas fueron informadas después de llegar al puerto de embarque el 18 de agosto. Las unidades transportadas en barcas de desembarco recibieron sus instrucciones a bordo; las que cruzarían el canal en barcas pequeñas recibieron sus instrucciones finales poco antes de la hora de su partida. Las unidades de infantería se trasladaron en camiones hacia el puerto de embarque el día de la invasión.

En total se emplearon 253 embarcaciones en la operación. La fuerza militar estaba compuesta por aproximadamente 6,100 oficiales y soldados; de éstos 4,963 eran canadienses y como 1,075 británicos. Además, había unos 50 oficiales y soldados más, había unos 50 oficiales y soldados del batallón norteamericano Ranger (asignados a varias unidades como observadores) y 18 oficiales y soldados del Grupo de Commandos Núm. 10 (interaliado).

Las primeras olas zarparon de Portsmouth y Southampton como a las 21.30 horas del 18 de agosto; al caer la noche los varios grupos se unieron en formación y enfilaron su curso hacia las costas de Francia.

El Plan y el Cruce

El plan de ataque contra Dieppe comprendía cinco asaltos en diferentes puntos. Para las 0450 horas las siguientes unidades lanzarían cuatro ataques de flanco simultáneos: el grupo de Commandos Núm. 4 asaltaría la batería de costa cerca de Varengeville;

el Regimiento de South Saskatchewan atacaría a Pourville; el Real Regimiento del Canadá atacaría a Puys; y el Grupo de Commandos Núm. 3 asaltaría la batería cerca de Berneval. Las barcas llegarían a las playas antes del amanecer para limitar la precisión de los artilleros enemigos. Hora y media más tarde comenzaría el ataque principal contra Dieppe; el Real Regimiento de Infantería Ligera Hamilton atacaría en el flanco derecho y los Essex Scottish atacarían en el flanco izquierdo. Los primeros tanques del Regimiento Blindado del 14o. Ejército Canadiense desembarcarían simultáneamente con la primera ola de infantería. El jefe de la fuerza militar retuvo en reserva un batallón de infantería. Los Fusiliers Mont-Royal, y el Grupo "A" de Commandos de la Real Infantería de Marina.

Media hora después de comenzado el ataque inicial contra Pourville la fuerza Queen's Own Cameron Highlanders del Canadá desembarcaría en este sector, avanzaría hacia el interior para unirse a los tanques que se movían hacia el sur desde Dieppe y lanzaría un ataque coordinado contra el aeródromo. En general, el objetivo de la operación era capturar a Dieppe y establecer una defensa a su alrededor mientras los ingenieros efectuaban extensas demoliciones. Fuera del perímetro, los Camerons y los tanques asaltarían el aeródromo y el Cuartel General Divisionario Alemán, que por error creíamos estaba situado en Arques-la-Batalla a unas cuatro millas al sudeste de Dieppe. El 27 de abril la división enemiga había trasladado su cuartel general a Envermeu, seis millas más al este.

Los escalones de mando quedaron organizados en la forma siguiente: el capitán Hughes y el general Roberts permanecieron en el buque insignia, el destructor Calpe. El vice-mariscal del Aire Leight Mallorey permaneció en el cuartel general del Grupo de Cazas Núm. 11 situado en Uxbridge, Middlesex; él estaba representado en el Calpe por un oficial superior de la RAF. Para garantizar la continuidad de las operaciones en caso de que el Calpe fuera destruido, se estableció otro cuartel general en el destructor Fernie; el Brigadier C. C. Mann, que había participado activamente en la fase de planeamiento realizada por el Estado Mayor Canadiense, era el oficial militar superior a bordo. El Almirante Mountbatten y el general Crerar observarían el curso de las operaciones desde Uxbridge pues, una vez comenzada sólo podría ser influida mediante intervención aérea.

Durante la noche las flotillas navegaron hacia sus objetivos protegidas por la obscuridad. La travesía se desarrolló satisfactoriamente hasta las 0347 horas, cuando surgieron complicaciones. A las 2,000 horas, un pequeño convoy costanero enemigo escoltado por tres caza submarinos había zarpado desde el puerto de Bolonia hacia Dieppe. El convoy se topó con el "Grup 5", en el extremo izquierdo de nuestra fuerza. Dicho grupo, que consistía de 23 barcas de desembarco de personal y tres pequeños buques de escolta, transportaba la Fuerza de Commandos Núm. 3. Dos destructores protegían nuestro flanco oriental pero no estaban en estrecho contacto con el



Banquete ofrecido por los representantes de las Cooperativas de la Industria Pesquera del Sur de Sonora a las Autoridades de las Secretarías de Marina y Economía y a la Confederación Nacional de Cooperativas de la República Mexicana, por las atenciones que les brindaron con motivo de la Primera Convención Nacional de Cooperativas de la Industria Pesquera que con todo éxito se llevó a cabo en el Palacio de Bellas Artes, los días 18, 19, y 20 del actual



grupo y no participaron en esta acción; el comandante de los destructores creyó que el cañoneo provenía de la playa. Es interesante notar que el movimiento del convoy había sido descubierto por estaciones de radar situadas en la costa de Inglaterra. El Comandante en Jefe de Portsmouth transmitió dicha información a las 0127 y 0244 horas pero, evidentemente algunas embarcaciones no la captaron; entre éstas, los dos destructores. Como resultado, sobrevino una batalla violentísima entre los buques de escolta inglesa y la fuerza alemana. Al finalizar la contienda se había dispersado por completo la flotilla que transportaba los Commandos. Los buques ingleses sufrieron serios desperfectos y hundieron, a su vez, uno de los caza submarinos enemigos.

Como, debido a esta batalla, se habían esfumado las posibilidades de lograr sorpresa, nos preguntamos: ¿por qué no se desistió de la operación? Existían razones poderosas.

La orden de operaciones especificaba que "si se desea cancelar la operación después de zarpar las olas de asalto, tal decisión tendría que tomarse antes de las 0300 horas". A esa hora los buques que transportaban la infantería para el ataque en los flancos descargarían sus barcazas de desembarco. Para evitar que el radar enemigo descubriese el convoy, se hizo necesario descargar las barcazas a unas 10 millas de la playa y conceder casi dos horas para su travesía hasta la costa. Como no existían medios satisfactorios para detener las barcazas que navegaban en la obscuridad, fué imposible suspender la operación al trabarse combate con el convoy enemigo cerca de una hora después de la hora fijada en la orden.

Resulta interesante observar que los proyectiles tomaron medidas para contrarrestar eventualidades de esta naturaleza. Las órdenes de la armada especifican que el oficial superior del Grupo 5 podría emplear los medios de transmisiones inalámbricos si, en su opinión, las bajas o retrasos obstruirían el éxito del desembarco en la playa "Yellow". No obstante, el comandante del grupo no pudo radiar su situación, pues durante el combate naval el enemigo destruyó los medios de transmisión, de su cañonero. La congestión del tráfico inalámbrico frustró los intentos subsiguientes por enviar tal mensaje desde una de las barcazas. Como resultado, los Jefes de la Fuerza a bordo del Calpe no recibieron información oficial sobre este encuentro hasta las 0600 horas, a pesar de que las detonaciones les indicaron que se había establecido contacto con el enemigo. Para ese entonces ya habían comenzado los ataques frontal y de flanco. Este episodio constituye un ejemplo notable de cómo, en la guerra, pueden sufrir reveses hasta los planes más minuciosos.

El Enemigo en Dieppe

Documentos alemanes ahora en poder de los aliados nos ofrecen una idea clara de los efectivos e instalaciones enemigas en la zona de Dieppe.

El Mariscal de Campo Von Rundstedt, Jefe Supremo de la zona occidental, era la más alta auto-

ridad militar alemana en Francia. Dieppe estaba en el sector controlado por el Décimoquinto Ejército. La 302a. División de Infantería del LXXXI CE era directamente responsable de la defensa de la zona de Dieppe. Esta división no era muy eficiente pues estaba compuesto por gran número de extranjeros y dotada de medios de transporte hipomóviles. Sus armas pesadas eran de manufactura extranjera —checoeslovaca, francesa o belga— pero por esta misma razón se hizo posible equiparla profusamente.

La zona de Dieppe era un punto de resistencia independiente y sus defensas hacia el interior estaban protegidas por una alambrada. El sector de defensa incluía Puys y el terreno prominente al este de Pourville. Esta última ciudad se hallaba fuera de la alambrada pero las tropas que la defendían eran consideradas parte de la guarnición de Dieppe. Dicha guarnición estaba bajo el control del cuartel general del 571o. Regimiento de Infantería, situado en los Healdans al oeste de Dieppe, y consistía de dos batallones del regimiento (con su cuartel general de los Healdans al este y oeste respectivamente); un batallón de artillería de la 302a. División de Infantería; el cuartel general del batallón de ingenieros de la división y dos de sus compañías; y varias unidades menores, incluyendo gran número de artillería antiaérea. El otro batallón del 571o. Regimiento de Infantería estaba en reserva en Cuville-la-Riviere, al sudoeste de Dieppe, y fuera de la zona de defensa.

La artillería en el sector era considerable. Los dieciséis obuses de campaña de 10 cm del batallón de artillería divisionaria estaban asentados en cuatro posiciones, dos a cada lado de Dieppe. Sólo una posición estaba fuera de la alambrada. Además, ocho cañones franceses de 75 mm cubrían la zona de ataque. Había treinta cañones antiaéreos en el sector incluyendo seis cañones pesados. Finalmente había tres baterías de artillería de costa en la zona atacada: una de seis cañones de 15 cm (5.9 pulgadas) en Verengeville; una de tres cañones de 17 cm y cuatro de 105 mm en Berneval; y una de cuatro obuses de 15 cm cerca de Arques la-Bataille. Una batería de cuatro cañones de 15 cm. situada en Mesnil Val, al oeste de Le Treport, podía cubrir eficazmente la zona de Berneval.

El enemigo tenía fuertes reservas. La reserva de la 302a. División consistía de un regimiento de infantería compuesta por dos batallones, cuyo cuartel general radicaba en Eu, cerca de Le Treport. Igualmente, la reserva del CE consistía de un regimiento con su cuartel general en Doudeville, al sur de St. Valery-en Caux, más una compañía de tanques situada en Yvetot. El Ejército tenía en reserva cuatro batallones de infantería al noroeste de Ruán y varias unidades de artillería motorizada y autopropulsada. Además, la 10a. División Panzer, que formaba parte de las reservas del Grupo de Ejército de Rundstedt, estaba en la zona de Amiens e indudablemente sería empleada para rechazar cualquier desembarco en gran escala. Nosotros esperábamos alcanzar nuestros objetivos antes que ésta entrara en acción.

Las tropas que regresaron a Gran Bretaña después de la incursión estaban convencidas de que el

enemigo conocía nuestros planes y había reforzado las defensas de Dieppe. Los que fueron hechos prisioneros estaban aún más convencidos, pues los alemanes les informaron que "hacía días esperaban nuestro ataque". Sin embargo, en la actualidad, con todos los documentos alemanes en nuestro poder, es posible afirmar a ciencia cierta que el enemigo no tenía información alguna sobre nuestra operación.

Los alemanes sólo sabrían de que durante el verano habíamos concentrado gran cantidad de barcas de desembarco en la costa sur de Inglaterra. Esa información, más su apreciación de la situación estratégica general, los obligó a intensificar sus defensas a lo largo de todo el litoral incluyendo, por supuesto la zona de Dieppe.

Los alemanes tomaron precauciones especiales durante los períodos en que las noches de luna y la marea favorecían los desembarcos. El 20 de julio el Décimoquinto ejército publicó una orden en la que estipulaba tres períodos de alerta; 27 de julio-3 de agosto, 10-19 agosto, 25 de agosto-10 de septiembre. El 8 de agosto el cuartel general de la 302a. División de infantería declaró un estado de "peligro inminente" durante las noches entre el 10 y el 19 de agosto. Por consiguiente, las guarniciones del litoral estaban debidamente prevenidas el día de la incursión.

Para los alemanes, la situación en Rusia proveía razones especiales para tomar precauciones en la costa del canal. El 10 de agosto, al comenzar el período de alerta mencionado, el Décimoquinto ejército publicó una orden que comenzaba así: "De los infor-

mes obtenidos es posible presumir que, debido a la crítica posición de los rusos, los angloamericanos se verán obligados a tomar alguna acción en el futuro inmediato"; además, prevenía a las tropas sobre la probable magnitud del ataque y les urgía que cumplieran su deber. Un mes antes, el día 10 de julio, el cuartel general del LXXXI CE comunicó a la 302a. División que el Jefe Supremo de la Zona Occidental había ordenado que se tomaran precauciones adicionales pues, debido a los recientes reveses sufridos, los rusos probablemente demandarían nuevamente que el gobierno británico estableciera un segundo frente en Europa. Esta comunicación indicaba que no había información sobre posibles preparativos para el ataque pero que, no obstante, la división recibiría reemplazos inmediatamente. Esta decisión tuvo un efecto considerable en la incursión. El 20 de julio y entre el 10 y 12 de agosto la 302a. División recibió dos grupos de refuerzos pobremente adiestrados (1.353 y 1.150 hombres respectivamente) y para el 19 de agosto tenía todos los efectivos autorizados. Otras divisiones desplegadas en la costa también fueron reforzadas.

¿Hasta qué punto el combate naval alertó las unidades enemigas en tierra y contribuyó a la derrota de nuestra empresa? Aún en el presente es difícil contestar esta pregunta. Algunos informes alemanes indican categóricamente que el efecto, fué decisivo. Los informes del LXXXI CE estipulan que se alertó "todo el sistema de defensa en la costa" como resultado del encuentro. El informe del Jefe Supremo de la Zona Occidental incluye una observación similar. Sin

LA REVISTA GENERAL DE MARINA

FELICITA AL LICENCIADO

MIGUEL ALEMAN,

Con motivo de su Tercer Informe
Presidencial

embargo, un análisis detallado de los documentos alemanes en nuestro poder no corrobora estos informes.

El estruendo de la batalla naval puso en guardia al enemigo en algunos sectores. Particularmente, las dotaciones de la Luftwaffe que operaban el equipo de radar en Berneval asumieron sus posiciones de defensa diez minutos después de comenzar el ataque; desde ese instante la acción dirigida contra esas instalaciones tenía pocas probabilidades de éxito. No hemos podido determinar a qué hora los alemanes asumieron sus posiciones de defensa en Puys; pero sabemos que en Pourville nuestra primera ola de infantería desembarcó sin oposición; además, del informe de la 302a. División, colegimos que el 517o. Regimiento de Infantería en Dieppe no emitió la orden de alerta

hasta exactamente las 0500 horas, después de haber sido informado del desembarco en Pourville minutos antes. La división dió esta orden un minuto más tarde. Es interesante notar que, una hora después de haberse establecido contacto con el convoy, el Jefe del Grupo Naval de Occidente comunicó al cuartel general de la Zona Occidental que ésta era sólo una incursión rutinaria contra el convoy". Aparentemente, los buques escolta no radiaron la presencia de barcas de desembarco. Por consiguiente, nos vemos forzados a concluir que el encuentro naval no echó a perder el elemento de sorpresa y, aunque disminuyó nuestras posibilidades de éxito en el sector en que se desarrolló la acción, es improbable que afectara en una forma u otra la operación principal.

HIJOS DE MIGUEL ZEPEDA, S. DE R. L.

CIUDAD DEL CARMEN, CAMP.

FELICITAN A LA CONVENCION DE COOPERATIVAS PESQUERAS, DE LA REPUBLICA MEXICANA, EFECTUADA EN EL TEATRO DE LAS BELLAS ARTES DE LA CIUDAD DE MEXICO, DURANTE LOS DIAS 18, 19 Y 20 DEL ACTUAL.

FEDERACION REGIONAL DE SOCIEDADES COOPERATIVAS DE LA INDUSTRIA PESQUERA DEL ESTADO DE CHIAPAS, F. C. L.

COOPERATIVAS AFILIADAS:

"La Palma" y "Los Cerritos", municipio de Acapetahua.

"Obreros del Mar", "Heriberto Jara", "Archipiélago" y "Unión y Trabajo", municipio de Pijijiapam. "Veinte de Noviembre", "Buenavista", "Francisco Castillo Nájera", "Miguel Hidalgo", "Guadalupe Victoria" y "Pescadores del Huizachal", municipio del Tonalá.

Interventor Gerente: JULIO FARIAS.

Esquina Juárez y Madero.

TONALA, CHIS.



ZAPATERIA DEL PRADO, S. A.

Tel. 20-34-34 - Av. Juárez 70 - Esq. del Hotel del Prado - México

Entre otras, creaciones especiales para
Dama de

POLTER DE LISO

ANDREW GELLER

Para Caballero:

CRADLE HEELL

RITCHIE

TARSAL EASE
(canadiense)

SOC. COOPERATIVA DE PRODUCCION PESQUERA VIZCAINO, S. C. L.

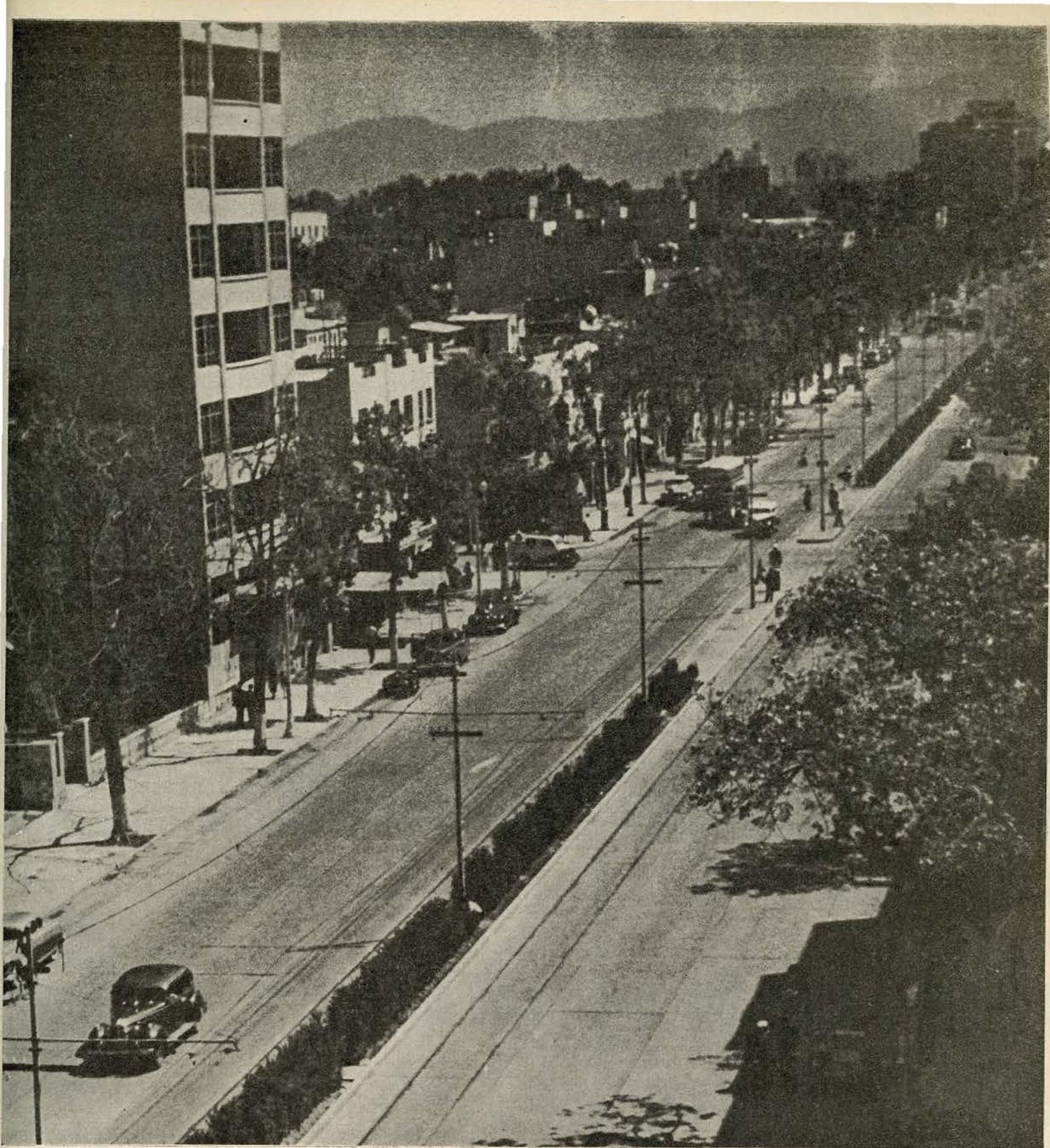
LANGOSTA Y ABULON

LA PAZ, B. C.

REVOLUCION NUM. 20

BAJA CALIFORNIA

TERRITORIO SUR



La Avenida Insurgentes gracias al esfuerzo del Departamento del Distrito Federal, quedó completamente transformada desde hace algunos meses, resolviendo parte del problema del tránsito metropolitano y convirtiendo esta "rúa" en otro magnífico boulevard que es orgullo de nuestra ciudad.