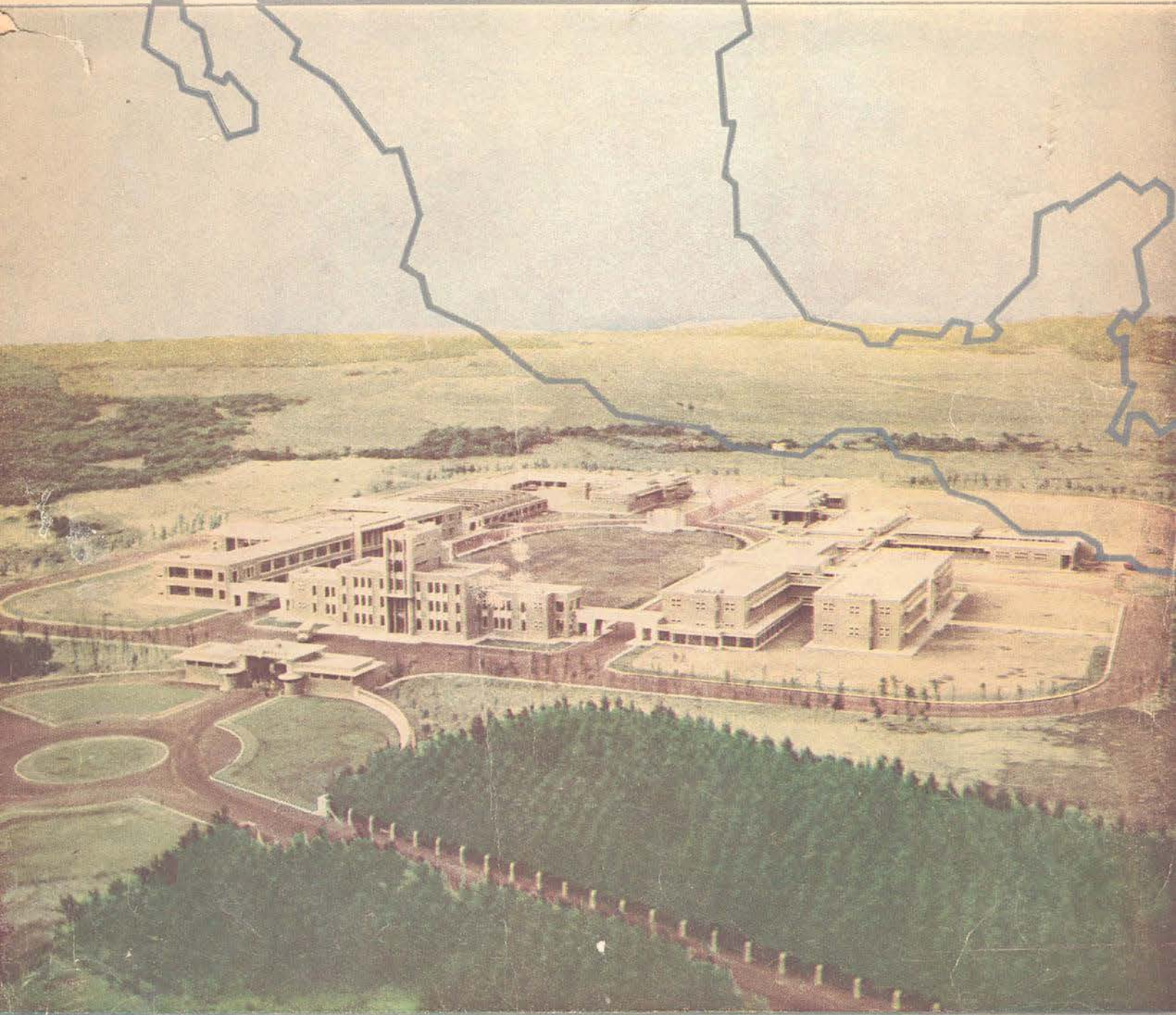


LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA
ABRIL de 1958

2

INDUSTRIAS AEREAS MEXICANAS, S. A.

Representantes de firmas Americanas y Nacionales, en Artículos en general para la aviación. Aviones, motores, partes y accesorios en general.



Gerentes:

FAUSTO RIVERA - GUSTAVO CASTILLO P.



Proveedores de las Dependencias del Gobierno y Secretaría de Marina.

OFICINAS:

Boulevard Aeropuerto Central No. 362 - Tel. 22-45-47

Apartado Postal 23075 - México, D. F.

Despachamos pedidos C. O. D. y Correo Reembolso.

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA

Autorización en trámite como Artículo de 2º Clase en la Dirección General de Correos de México, D. F.

OFICINAS PROV. Av. Unidad Modelo No. 17-F. México (13), D. F.
 APARTADO POSTAL No. 7962. México (1), D. F.

No. 2

A B R I L

1958


S U M A R I O

	Pág.
EDITORIAL	2
11 DE DICIEMBRE DE 1952.— <i>Por el Cap de Navío Rubén Montejó Sierra</i>	3
UN INTENTO DE MARINA MERCANTE MEXICANA.— <i>Por Basilio Morales</i>	4
CONSTRUCCION DEL PUERTO DE XCALAK.— <i>Por el Ing. Naval Miguel Rebolledo</i>	6
QUE ES Y COMO ES, LA ARMADA DE MEXICO.—Continuación.— <i>Por el Cap. de Navío Humberto Uribe E.</i>	10
LAS OBRAS DE MARINA EN BOCA DEL RIO.— <i>Por Mario de la Reguera</i>	13
SECCION DE TURISMO.— <i>Veraacruz.—Por Carlos Delorme.</i>	14
REFRIGERACION DEL PESCADO.—Continuación.— <i>Por el Ing. M. Peyrot Girard</i>	17
LAS NAVES DEL MEXICO PRE-HISPANICO.— <i>Por el Ing. Enrique Hurtado y Nuño</i>	20
PERDIDAS SUFRIDAS POR EL JAPON EN LAS BATALLAS DE GUADALCANAL.— <i>Por el Vicealmirante Raizo Tanaka.—Traducción del Cap. de Fragata C. G. Salvador González Lazcano</i> ..	22
EL NUEVO CANAL DEL RIO SAN LORENZO.—Continuación.— <i>Traducción de la Revista U. S. News & World Report</i>	24
UN ENTUSIASTA DEL MAR.— <i>Por Gustavo Rueda Medina</i>	26
NUESTRA PESCA.—II. EL HUACHINANGO.— <i>Por Juan Pescador</i> ..	27
SINTESIS DE BUCEO.— <i>Por HDIC.</i>	29
UD. DEBE SABER QUE	31
ASOCIACION INTERNACIONAL DE PUERTOS	32
SECCION FEMENINA.— <i>Por Vesta</i>	33
PAGINA PARA SU COCINA.—PESCADO	34
SECCION DE INTERCAMBIOS	35
SUCESOS E INFORMACION	36
CRUCIGRAMA N° 2 Y SOLUCION AL ANTERIOR	39

Los Artículos Publicados son de la Responsabilidad de su Autor.

NUESTRA PORTADA.—NUEVO EDIFICIO DE LA H. ESCUELA NAVAL EN ANTON LIZARDO, VER., DONDE SE FORJA LA NUEVA GENERACION MARINERA QUE HARA A NUESTRA PATRIA AUN MAS FUERTE.

Impresa en los Talleres de Editorial "Luz", por Editorial "LITORALES" S. de R. L.



En pos de la conciencia marítima de México.

*

Director General:
 Contralmirante
Gustavo Rueda Medina.

Gerente Administrador:
Ing. Manuel Peyrot Girard.

Jefe de Redacción:
 Cap. de Navío
Rubén Montejó Sierra.

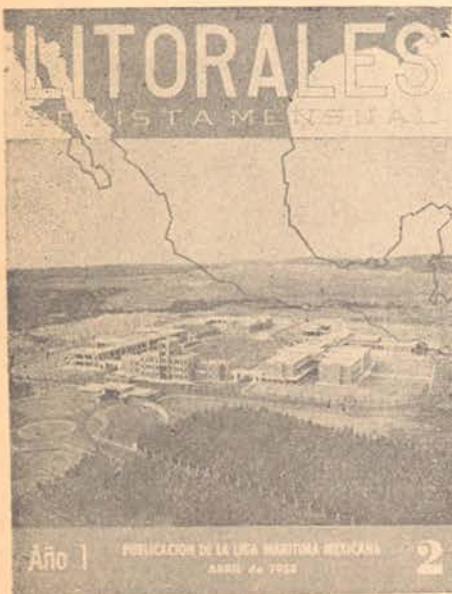
Jefe de Publicidad:
Xavier Villegas Mora.

Fotografía:
Ing. Julio Adeath Gómez.

Asesor Jurídico:
Lic. Carlos Sastré Villacorta.

Corresponsales en el interior de la República y en el extranjero.

Valor del ejemplar \$ 2.00
 Suscripción anual \$ 24.00



Año 1 PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA ABRIL DE 1958

Editorial

El 21 de Abril la H. Escuela Naval de Veracruz conmemora el heroico sacrificio de sus hijos. Con este motivo cedemos el espacio editorial para transcribir la iniciativa que, en 1949, presentó la Diputación federal veracruzana y que mereció la aprobación del H. Congreso de la Unión.

"Honorable Asamblea:

El pueblo Mexicano recuerda con veneración las epopeyas más gloriosas, que por invasiones extranjeras sufridas hicieron derramar la sangre de jóvenes alumnos incorporados a planteles militares.

1847, año de gloria para el Colegio Militar, coloca a Márquez, Escutia, De la Barrera, Montes de Oca, etc., en el altar más preciado de un pueblo, al ofrendar estos niños su vida por la Patria, en las heroicas defensas del 13 de Septiembre en Chapultepec, Churubusco y Molino del Rey.

Sesenta y siete años más tarde el 21 de abril de 1914, se repite la brillante epopeya Nacional y el valor probado de los alumnos de la Escuela Naval Militar de

Veracruz, como ayer lo fué el de los Cadetes de Chapultepec, hace retroceder varias veces a los mercenarios del Batallón Panamá que atacaban un flanco del Plantel, cayendo después gloriosamente Uribe, Azueta y Alacio Pérez, al detener con sus pechos el fuego criminal del Tacoma y el Prairie.

Todos los mexicanos nos sentimos orgullosos de estos hechos realizados por estudiantes, hermanos nuestros; y al citar esos nombres y esas fechas, el engrandecimiento para quienes ofrendaron sus vidas en defensa de nuestra Patria, se convierte en veneración positiva para todas nuestras generaciones.

La Diputación de Veracruz que suscribe, cree de justicia rendir homenaje a esos héroes, proponiendo a esta H. Asamblea el siguiente proyecto de Decreto:

Artículo único: se declaran heroicos el Colegio Militar y la Escuela Naval Militar de Veracruz por las hazañas de sus alumnos en defensa de la Patria el 13 de septiembre de 1847 y el 21 de abril de 1914. En consecuencia, esos planteles de educación se denominarán en lo sucesivo, "Heroico Colegio Militar" y "Heroica Escuela Naval Militar de Veracruz".

Sala de sesiones de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

México, D. F., a 20 de Diciembre de 1949. José Rodríguez Clavería, Carlos Real, Melitón T. Pólito, Enrique Rodríguez Cano, César Garizurieta E. Rafael Murrillo Vidal, Rafael Ortega Cruz, Silvestre Aguilar, Vicente Luna Campos, Hermenegildo J. Aldana, José Fernández Villegas, Francisco Turrent Artigas.

Como acto de reconocimiento a la Diputación veracruzana este documento, impreso en pergamino, se colocó en lugar de honor en la H. Escuela Naval, por formar parte de la gloriosa tradición del plantel.



José Azueta.



Uribe.

11 de Diciembre de 1952

Por el Cap. de Navío Rubén MONTEJO SIERRA.

¿Qué significa esta fecha?

Para los marinos que pertenecemos a la Armada de México tiene un significado especial, veremos por qué:

Ese día, cerca de las 11 horas, bajo un sol benigno que casi se encontraba en el zenit, en el heroico puerto de Veracruz se estaba a punto de cometer, según el pensar de los jarochos, uno de los despojos más grandes y una de las injusticias más tremendas que registra nuestra historia.



Vista de Veracruz, al centro la Casa del Marino.

Frente a la entrada principal del viejo caserón que fuera el asiento de la gloriosa Escuela Naval, una gran cantidad de gente, la mayoría de pie, esperaba, deseando que nunca llegaran las 11 horas.

Entre esa gente, heterogénea, tanto por lo que respecta a su condición económica como a sus profesiones predominaba la gente humilde, y después de ésta, los marinos. Muchos de ellos desconocidos, que habían sido hijos de esta Escuela y se habían retirado desde hacía mucho tiempo, o que no había terminado su carrera. Entre aquellos podían verse portando uniformes antiquísimos que ya se encontraban fuera del reglamento y no pocos mostraban las huellas de la polilla y el olor peculiar de la naftalina. Estos uniformes contrastaban notablemente con los que usaban los que estaban en servicio activo y que de todas partes de la República hicieron viaje especial para encontrarse en esos momentos precisamente ahí.

Todos, absolutamente todos, tenían una cosa común: sus caras serias, más serias que de costumbre; el jornalero, el cargador del muelle, el profesionista, los marinos, los familiares, todos se despojaron de su carácter alegre de jarochos, y serios, más bien tristes, esperaban la hora, ya próxima, en que serían testigos de un gran acontecimiento.

Faltando un minuto para las once horas se escuchó la Compañía de Cadetes por la puerta principal y se situó en la parte Norte dando frente a la fachada del edificio y al público. El asta bandera se encontraba desnudo, triste, sin bandera.

El monumento a los héroes cuya enhiesta estela

apuntaba hacia arriba, hacia una postrera indicación a los Cadetes diciéndoles: "Urbe y Azueta que murieron en defensa de la Patria, se encuentran en el Cielo".

Faltando un minuto para las once horas se escuchó un murmullo entre la concurrencia, era la Primera Dama del país que hacía su entrada precisamente por la garita norte. Venía acompañada por varias señoras y en la garita la esperaban el Comandante General de la Armada, el Comandante de la Zona Naval y el Director del Plantel que en esa época eran los CC. Almirante C. G. MANUEL ZERMEÑO ARAICO, Almirante C. G. MARIO RODRIGUEZ MALPICA y el ahora Vicealmirante C. G. ALVARO SANDOVAL PAULLADA. Escortada por estos altos Jefes, llegó la Primera Dama hasta el presidium.

La Primera Dama fue invitada a presidir esa ceremonia, tomando en cuenta que su padre fue el primer director que tuvo la Escuela Naval,

A las once horas en punto, comenzó la ceremonia de clausura de la Heroica Escuela Naval de Veracruz.

Ahora ya podrá comprenderse por qué los rostros alargados; al pueblo de ese heroico puerto lo estaban despojando de uno de sus más bellos timbre de gloria, esa Escuela Naval, ese nido de gaviotas cuyos cadetes, codo con codo con ellos, habían defendido el suelo patrio en contra de la invasión americana y que desde esa fecha pasaría a funcionar en Antón Lizardo, Ver., los marinos verían la clausura de su querido plantel, donde habían entregado los años juveniles y pensaban que al clausurarse, quedarían olvidados por siempre toda una vida de recuerdos y de tradiciones.

Para el pueblo de Veracruz que ya se había encariñado con el plantel, que lo sentía como casa propia, que ya lo tenía adentro de su corazón y que lo quería como quererle borrar de un solo golpe sus sentimientos, su voluntad de amar, en fin, era una injusticia en contra de sus pasiones.

La ceremonia, tan sencilla como emotiva comenzó con el acto de izar la bandera, la última vez que iba a ser izada en ese edificio funcionando como la Heroica Escuela Naval, los civiles se descubrieron y los militares hicieron el saludo militar mientras la banda de guerra tocaba "Bandera". La Bandera comenzó a ser izada lentamente y el respeto propio de este acto se manifestaba por un profundo silencio.

El siguiente número fue el discurso oficial, a mí me cupo el honor de ser designado para decirlo en esta memorable ceremonia. Procuré ser breve a fin de aprovechar el tiempo de que disponía para declamar un poema que hice especialmente para esta ocasión y al que intitulé "A mi querida Escuela". Durante el discurso pude observar a mis oyentes. Era un cuadro desgarrador; si es triste ver llorar a una mujer, más triste es ver a los hombres cuando la emoción les pone los rostros tensos y les empaña los ojos. Porque los marinos también saben sentir hondamente.

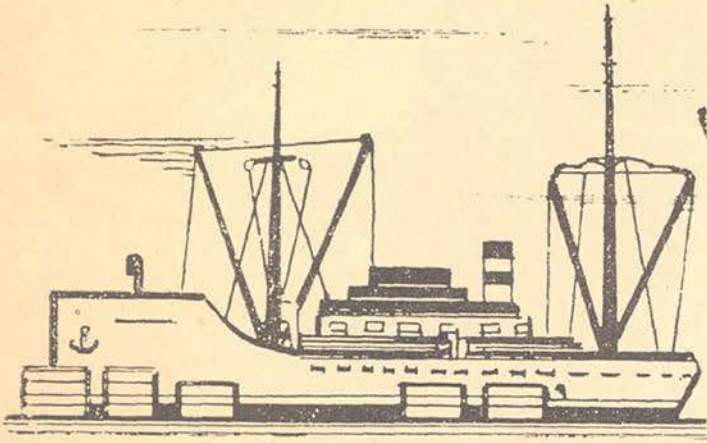
El siguiente número fue la colocación de una ofrenda floral en el monumento a los héroes, y el último fue la arriada de la Bandera. A los acordes del toque de Bandera, un cadete la fué arriando poco a poco. El

(Pasa a la Pág. 5)

Un intento de Marina Mercante Mexicana

Por Basilio Morales

En 1942 el transporte marítimo en la América Española hacia crisis. Retirados del tráfico los buques mercantes beligerantes, los neutrales con poco tonelaje eran insuficientes para mover la carga de exportación. La situación era de tal punto angustiosa que la Junta de Cancilleres de los Países Americanos recomendó la creación de la Marina Mercante Latino-Americana.

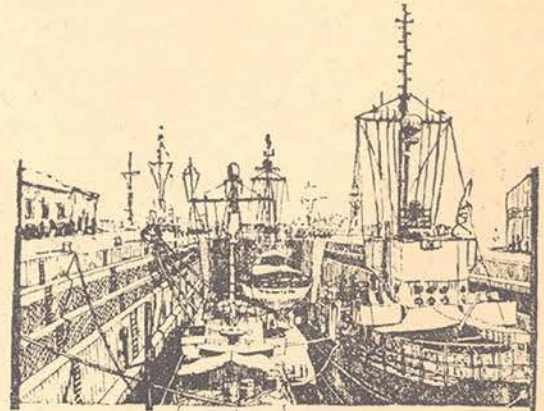


Los puertos de México, del Golfo y del Pacífico estaban abarrotados de carga. En Manzanillo, lleno el cupo de las bodegas, la carga se almacenaba en los muelles cubierta por encerados y pasaban meses sin que pudiera enviarse a su destino. En Acapulco, Mazatlán, Guaymas y Ensenada sucedía lo mismo. En el Golfo la escasez de transporte era menos crítico porque los buques americanos, bien convoyados, mantenían el servicio con nuestro País. El flete se pagaba al precio que fijaban los armadores, y hubo ocasión en que los embarcadores tuvieron que pagar primas de preferencia para sus productos y hasta utilizar servicio de buques militares. Los fletes de altura llegaron a niveles estratosféricos. En aquella época nuestro Gobierno se vió en la necesidad de importar maíz de la Argentina y el único recurso fué fletando un buque que fijó la cuota de \$ 100 dólares la tonelada de 2000 libras o la capacidad equivalente de 40 pies cúbicos. La contratación se hizo a través del Banco de Comercio Exterior, quien calculó que podría aprovechar el viaje de regreso embarcando chatarra para la Argentina. Sin embargo este material estaba sujeto a preferencia belgica y dada la situación política de la Argentina el embarque no fué autorizado y el buque regresó vacío. Un simple cálculo basta para reconocer que en esa época con el dolar a \$ 4.85, el flete del maíz argentino gravaba el precio en \$ 0.485 cantidad mayor que lo que costaba el kilo del maíz al menudeo en cualquier zona productora de México.

Con otros países los fletes guardaban precios semejantes. Era común la oferta de 60 dólares por tonelada a Sur América y 40 dólares a Centro América. Los buques medraban. Pocos eran hundidos y las pérdidas

absorbidas por las Compañías de Seguros. Se ofrecían buques de deshecho a precios equivalentes a su peso en oro, y con buena suerte, en dos o tres viajes se recuperaba la inversión.

En tal situación, acatando por un lado la Recomendación de la Junta de Cancilleres, y lamentando, por otro lado, la experiencia de la importación de maíz argentino la Secretaría de Hacienda convenció al Banco de Comercio Exterior para que auspiciara la formación de Navieras. Se constituyeron: La Compañía Mexicana de Navegación y la Compañía Continental de Navegación. La primera adquirió los barcos Nanuk de 300 toneladas Romancia de igual tonelaje y Lottie Bennet de 500 Tons. Los tres buques de madera, próximos a ser desguesados, verdadero deshecho de los mares, adquiridos en Estados Unidos. El resultado era de esperarse. El Romancia se hundió en uno de los primeros viajes perdiéndose la tripulación a excepción del Capitán Bejarano y del Contramaestre Walter. El Lottie Bennet logró cubrir 2 años de servicio en el Pacífico y tuvo que abandonarse en el Dique Seco de Salina Cruz pues la quilla se quebrantó al tomar carena. El Nanuek cuando dejó de ser negocio operar buques ruinosos fué entregado a la COTIP.



La Compañía Continental de Navegación operó en el Golfo de México. Adquirió los buques Presidente Juárez, ex-Carbela, panameño, de 5000 Tons., y el Presidente Madero, ex-Barranquilla, colombiano, de 800 Tons. Estos buques eran viejos, mal equipados, lentos, de maquinaria de alto consumo de combustible y en total antieconómicos por sus elevados costos de explotación. Sin embargo en esa época constituyeron un alivio para la saturación de fletes y lograron cubrir sus gastos y dejar buenos rendimientos a la Compañía Continental.

Al terminar la guerra ya no era posible seguir operando tal tipo de buques. Se consideró su reacondicionamiento. El Presidente Madero fué reparado en Estados Unidos con un costo de 100000 dólares. El Presidente Juárez fué modernizado en el mismo País con un costo de 375000 dólares. A su regreso trabajaron con buenas perspectivas y cuando se creía que consti-

tuirían el núcleo de una Marina Mercante auspiciada por el Estado, fueron entregados por acuerdo Presidencial al señor Jorge Pasquel para su explotación.

La compañía Continental de Navegación quedó en liquidación y posteriormente le fueron devueltos los dos buques, que resultaron antieconómicos, al desaparecer la demanda de materias primas mexicanas, y al volver a nuestros puertos, ahora buques modernos, las banderas mercantes tradicionales. El Presidente Juárez fué entregado a la Ceimsa, quien por falta de carga lo tuvo amarrado mucho tiempo, lo utilizó ocasionalmente y finalmente se perdió en 1954 frente a las costas de Estados Unidos. El Presidente Madero, que era el mejor buque de los adquiridos, adecuado al cabotaje, de fácil explotación y que podría haberse mantenido en el País, fué rematado en 80,000 dólares a la Argentina, negándose la venta a armadores mexicanos que ofrecieron mayor precio a plazos.

Analizando esta experiencia deducimos la lección. Siempre que hay fletes de la marina prospera. Cuando no hay competencia cualquier buque es bueno y el embarcador está obligado a utilizar el servicio que se le ofrece. Los productos se encarecen porque en los altos fletes se reflejan los elevados costos de operación, las pérdidas al mojarse la carga por el mal estado de las cubiertas y cascos, la lentitud del transporte en buques de baja velocidad y los errores que determina una administración sin experiencia, sin interés en el desarrollo de la marina y sin conocimientos técnicos. En cuanto se presenta un buque extranjero que da seguridad a la carga, rapidez al transporte y administración eficiente, el embarcador por muy agudo que sea su nacionalismo, lo prefiere. Y así banderas extranje-

11 de Diciembre de 1952

(Viene de la Pág. 3)

viento suave la hacía ondear destacándose majestuosa en el fondo azul del cielo y en el verde esmeralda del anchuroso mar.

Todos guardaron un profundo silencio. Algunos sacaban su pañuelo y disimuladamente se lo pasaban por los ojos y luego por la frente queriendo dar a entender que solamente lo sacaron para limpiarse el sudor. La comisión de cadetes, una vez que doblaron bien la Bandera, se dirigió al presidium y se la entregó a la Primera Dama que también lloraba. Uno de los cadetes le dijo: "Si su señor Padre izó la primera bandera en la Escuela Naval, queremos que usted sea la que guarde la última que se arrió en este edificio". Terminado lo anterior, la Primera Dama se retiró llevando entre sus manos el lábaro patrio.

Y después de ver este espectáculo, de ver a la gente del pueblo demostrar sus sentimientos, en esta ocasión casi con lágrimas, he quedado convencido de que al clausurarse el antiguo edificio que fuese asiento de la Heroica Escuela Naval, se ha cometido una gran injusticia con este pueblo, y ellos sienten y piensan que que al ser trasladada la Escuela al cercano pueblo de Antón Lizardo, los despojaron precisamente el día 11 de diciembre de 1952.

ras con buenos buques se llevan nuestros fletes y pagamos por éllo una suma increíble de millones. Pero lo peor es que estamos entregando al extranjero una fuente de trabajo de insospechado rendimiento.

Calidad Insuperable

	<p>HECHO EN MEXICO MARCA IND. REG. No. 75845 BIS. REG. S.S.A. No. 53675 "A" PRODUCT OF MEXICO</p>	
	<p>EMPAcado POR LA MARITIMA, S.A. ISLA MARGARITA B. Cfa., MEXICO</p> <p>•</p> <p>MODOS DE SERVIRSE En sopa o estofado agregandole verduras y especias al gusto.</p> <p>•</p> <p>SERVING SUGGESTIONS STEW: Add vegetables and seasoning. SOUP: Add water and seasoning.</p>	
<p>CAGUAMA (TORTUGA MARINA) PESO NETO 454 GRAMOS</p>		<p>SEA TURTLE WATER, SALT & VINEGAR ADDED NET WEIGHT 1 LB. OR 454 GRAMS</p>

Alimento Nutritivo

Construcción del Puerto de Xcalak

Por el Ing. Naval Miguel Rebolledo

El 8 de julio de 1893 fue firmado por México e Inglaterra el tratado de límites entre nuestra República y la Colonia de Honduras Británicas. Como este tratado impedía a los buques mexicanos el acceso a la Bahía de Chetumal, se negoció el 7 de abril de 1897 un artículo adicional el III bis que garantizaba a perpetuidad a los barcos mercantes mexicanos, la libertad absoluta de navegar por los estrechos y aguas territoriales de Honduras Británicas.

Como consecuencia de estos tratados de límites el Gobierno del General Díaz tomó la resolución de emprender la campaña contra los indios rebeldes de Quintana Roo para someterlos y reconquistar el territorio por ellos ocupado. Se decidió:

I.—Adquirir un pontón que fondeado frente a la boca del Río Hondo, sirviera de aduana y baluarte. Este pontón dotado con equipo de guerra inauguró su servicio a principios de 1898 a las órdenes del Primer Teniente de la Armada don Othón P. Blanco.

II.—Establecer el Consulado Mexicano en Bécice, para contar con una base de operaciones que permitiera el estudio de condiciones y circunstancias para llevar a cabo la campaña contra los rebeldes. El primer Consul Mexicano en Bécice lo fue el Brigadier de la Armada don Angel Ortiz Monasterio. El Vice-cónsul canciller lo fue el Sr. Ing. Miguel Rebolledo, quienes tomaron posesión de sus cargos el 5 de mayo de 1898.

III.—Localizar el Canal de Bacalar Chico y analizar sus características hidrográficas para decidir el paso de los buques que condujeran la fuerza expedicionaria. Tal canal resultó ser una vía angosta y baja, abierta por los nativos de Bacalar Chico, que permitía el paso de canoas. Como consecuencia de la imposibilidad de usar este canal se realizó una expedición de reconocimiento y estudio en junio de 1898. Se recorrió la línea de arrecifes al norte y a 8 kilómetros del canal internacional se localizó un canal doble al que los naturales daban en lengua maya el nombre de Xcalak o doble quebrado. Presentaba la ventaja de mayor profundidad, proximi-

dada a la línea divisoria y facilidad para construir un pequeño puerto por dentro del arrecife.

IV.—En compañía del primer Teniente Alberto Zeneno se hizo el levantamiento hidrográfico de la costa desde Xcalak hasta el canal de Bacalar Chico. Realizado el levantamiento se redactó el programa de obras que se debían ejecutar con carácter relativamente provisional y del material necesario que se debía adquirir o construir: embarcaciones de alijo, remolcadores de poco calado, chalanes, dragas, protones, etc.

El programa mereció la aprobación del Presidente Díaz y comisionó a los señores Monasterio y Rebolledo para la adquisición de todo el material en Nueva Orleans. Se organizó en Cozumel la fuerza expedicionaria constituida por todos los buques de la Armada Nacional, más los elementos comprados en Estados Unidos.

A fines de octubre de 1899 fondeó la escuadra expedicionaria en la Bahía de Bécice y las autoridades concedieron el traslado de tropas y equipo al interior de la Bahía de Chetumal donde se realizó el desembarco el 24 de octubre de 1899 en el lugar llamado Sombrerete.

En enero de 1900 se me designó Director de las obras del Canal y Puerto de Xcalak. Se inició la construcción de la draga de canal y de los pontones perforadores para taladrar las rocas y se inició la apertura a pala y pico de un canal de Sombrerete al Caribe.

En mayo de 1900 se montó un campamento en la costa del Caribe frente al Canal de Xcalak. Dicho campamento lo constituían 150 soldados, 100 operarios y 60 marineros. Se construyeron casas para habitaciones quedando en una de ellas instalada la Dirección de las Obras y en las restantes la tropa, marinos y empleados de las mismas. Esta fué la fundación del Puerto de Xcalak.

En la figura 1 puede verse el esquema de la draga.

La maquinaria se adquirió en Marión (Ohio), EE. UU. y la madera de Pitchpine en Nueva Orleans, sana y cortada a sus dimensiones. La cuchara pendía de un botalón muy fuerte y con capacidad de 2 yardas cúbicas.

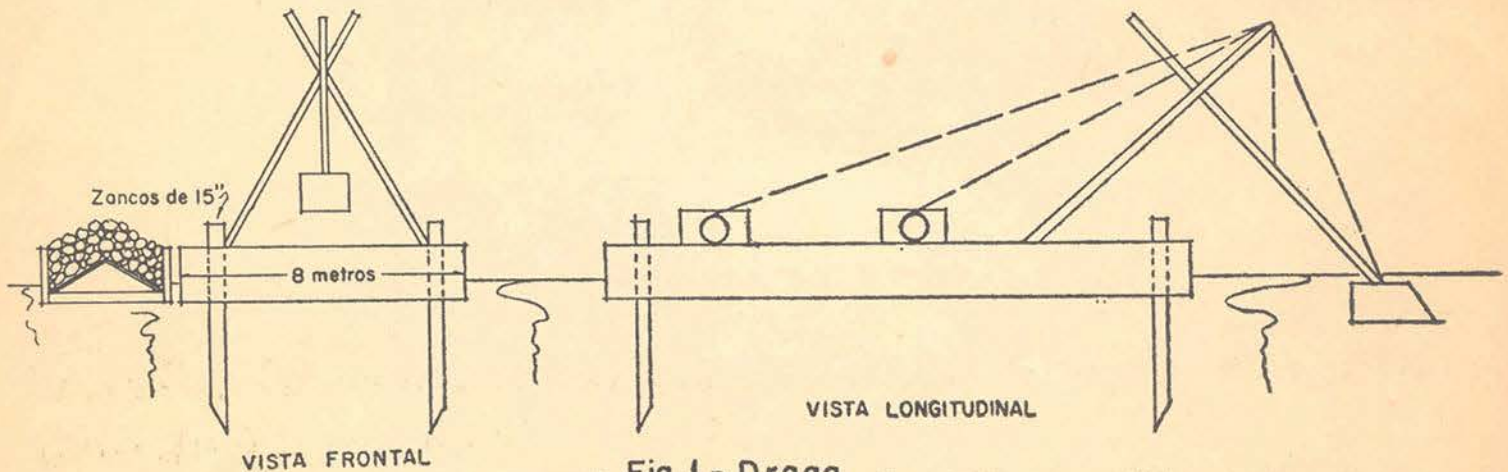


Fig. 1.- Draga

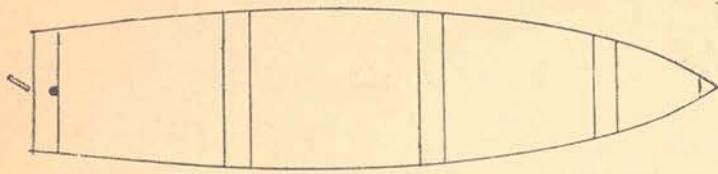


Fig. 2

bicas. La madera y maquinaria se transportó a Xcalak en gabarras de acero construídas en Nueva Orleans, figura 2, y que eran desarmables para facilitar su transporte. Cada gabarra de las 12 adquiridas medía 8 metros de eslora por 3 de manga. Calaban 2 pies y podían transportar hasta 30 hombres.

Para mover estas gabarras cuando no llevaban carga se usaban remos manejados por 6 hombres. Si la carga era pesada se empleaban pequeños remolcadores de acero armados en Xcalak con máquinas de vapor.

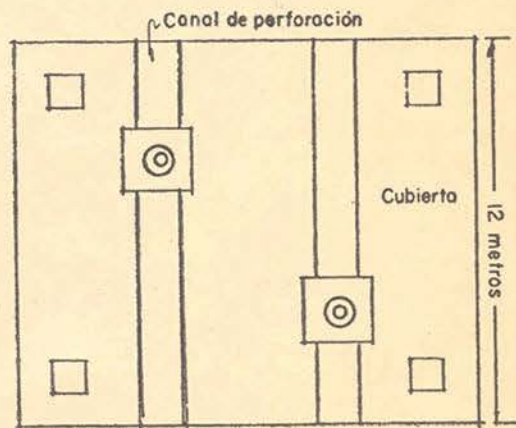
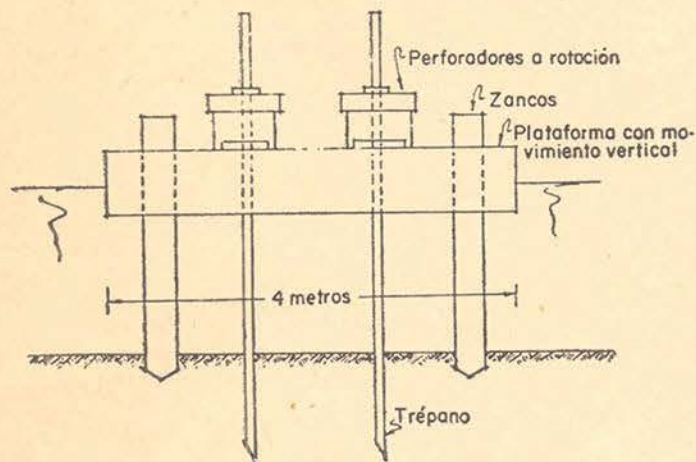


Fig. 3

Para montar las perforadoras se construyeron unas plataformas flotantes apoyadas en zancos; las cuales podían remolcarse al lugar de trabajo. Se bajaban los zancos mediante un sistema a cremallera y al apoyarse en el fondo y seguir accionando la cremallera, la plataforma subía hasta salir fuera del agua, para que el trabajo de las perforadoras no fuera interferido por el oleaje. El esquema de estas plataformas puede verse en la figura 3.

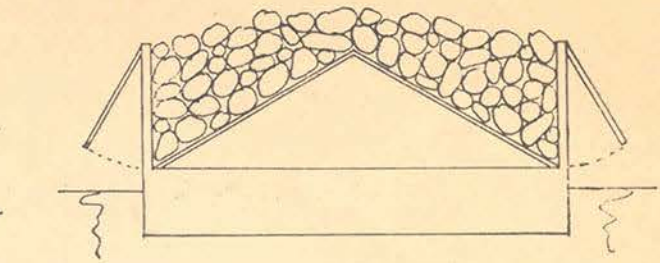


Fig. 4

Al perforar un agujero se introducía un ademe de tubo y se cargaba con dinamita. En cada barreno iba una caja y se hacían explotar series de 10 a 20 barrenos.

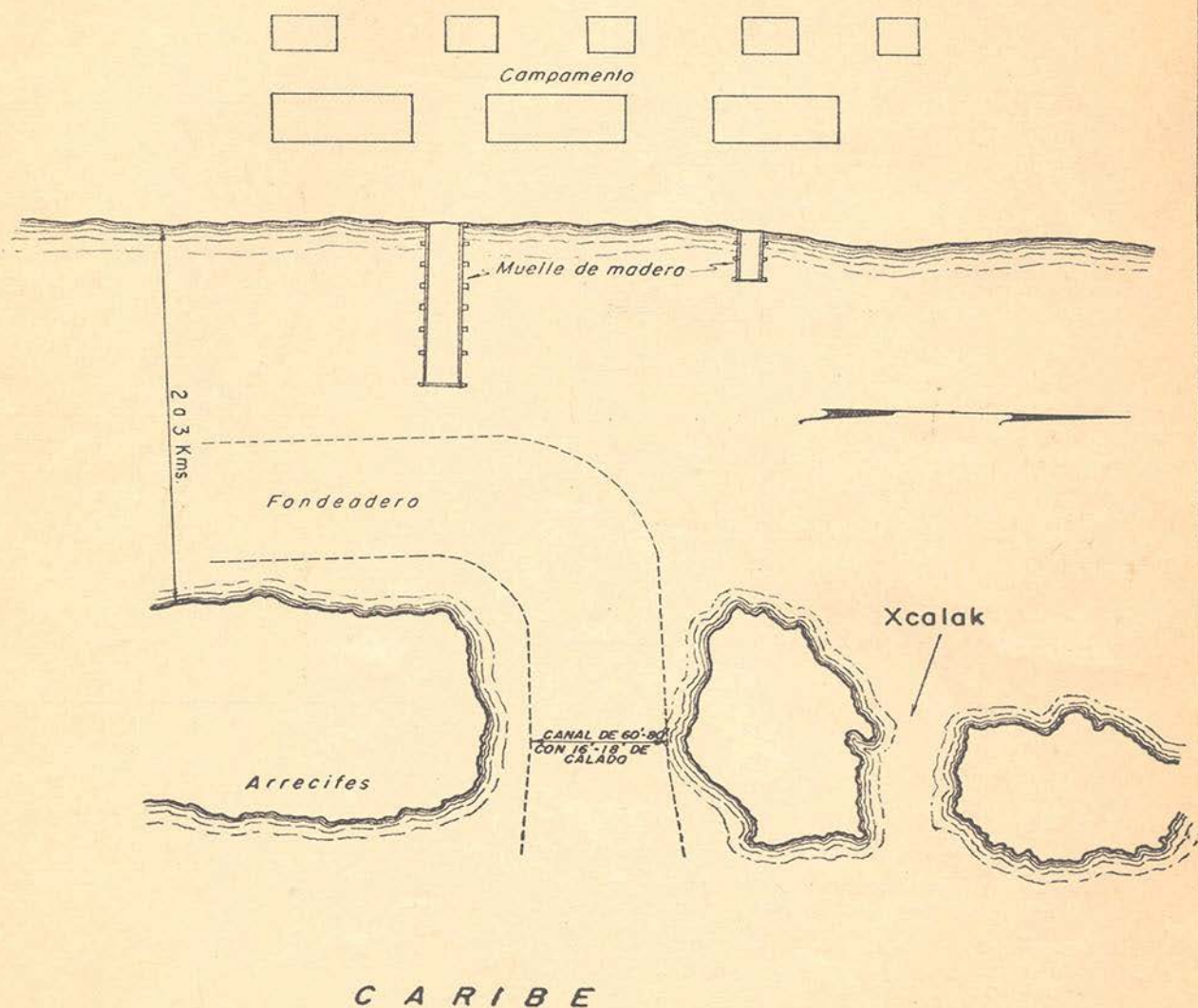
El desecho de roca partida que extraía la draga se depositaba en chalanes especiales cuyas características pueden verse en la figura 4.

La cubierta inclinada permitía que el material resbalara y cayera al agua al abrir las puertas giratorias. Se extraían en promedio 40 metros cúbicos de material por día.

A fines de 1900 se había terminado el canal de Xcalak y abierto un pequeño fondeadero en el que pudo entrar el cañonero "Libertad" con calado de 7 a 9' y el Transporte "José Romano" con calado poco mayor.

En la figura 5 puede verse el esquema del puerto en 1901. Su costo fue de 8 millones de pesos aproximadamente.

Fig 5.-ESQUEMA DEL PUERTO DE XCALAK EN 1900



TERRITORIO DE QUINTANA ROO

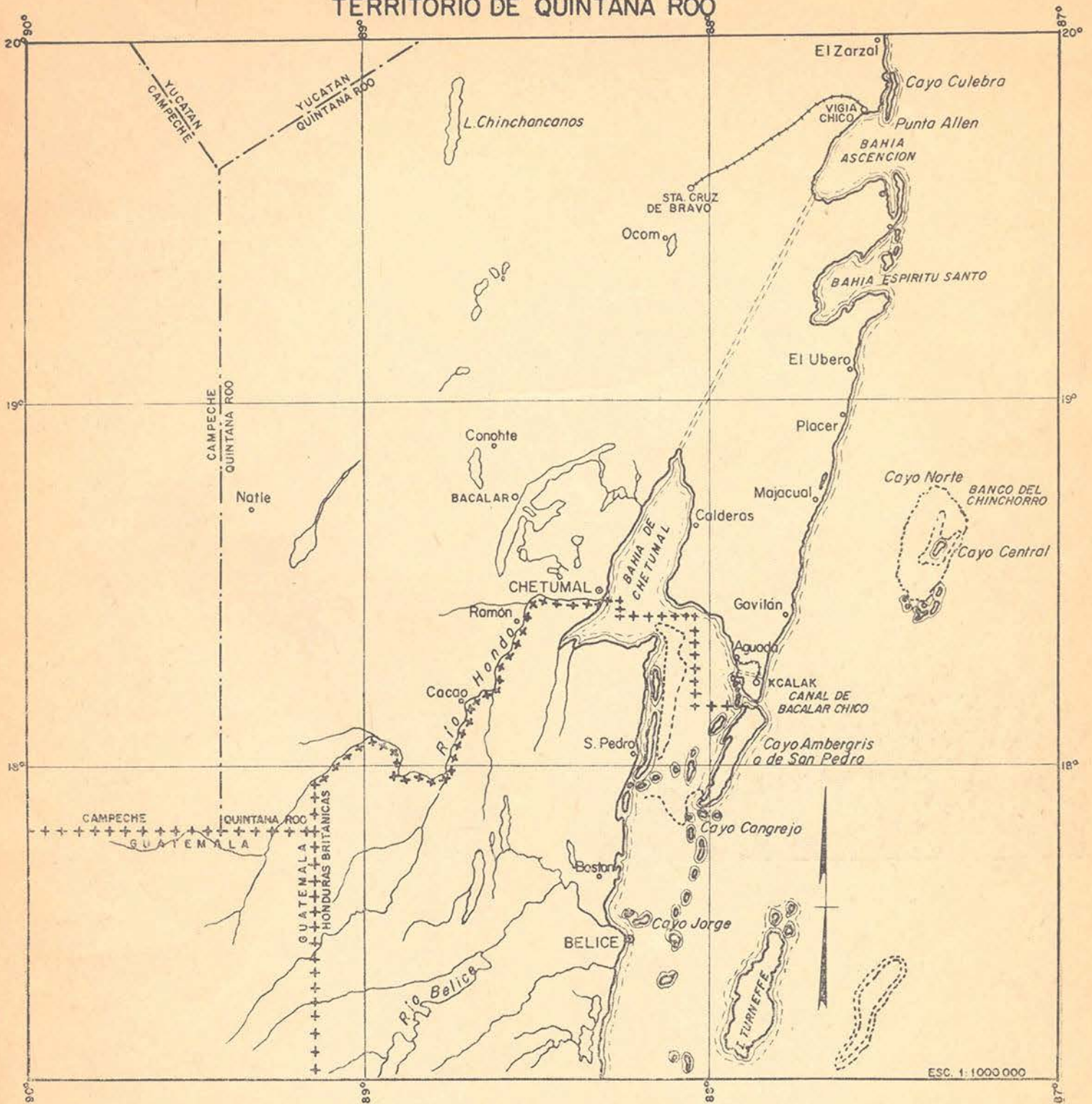


FIGURA 6

El desarrollo económico de la región exige la ampliación del puerto y su comunicación con Chetumal a través de un canal abierto en la Bahía del mismo nombre. Tales obras darían al Territorio de Quintana Roo la oportunidad de exportar sus productos sin depender de Belice y terminarían con el contrabando organizado a través del Río Hondo. Puede verse en el mapa de la

figura 6 la menor longitud del canal Xcalak-Chetumal respecto al propuesto Santa Cruz de Bravo-Chetumal. Su costo puede investigarse analizando el rendimiento del equipo moderno y no sería muy elevado debido a que la piedra madreporica y la roca caliza que constituyen el fondo de la Bahía de Chetumal son bastante blandas.

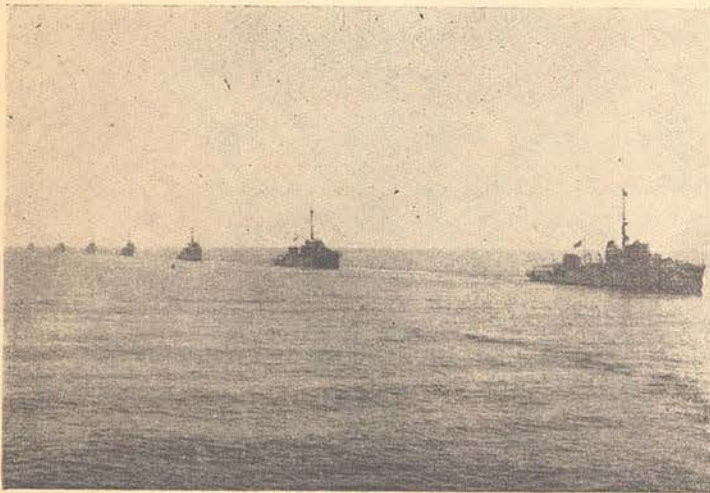
Qué es y cómo es, la Armada de México

Capitán de Navío Humberto Uribe E.

II

LA ARMADA DE HOY

Cielo de plomo, barricadas de nubes que corren veloces por el espacio en desorden de aquelarre. El viento que aulla con timbres broncíneos. La mar, que se encrespa furiosa y golpea con estruendos de ariete las rocas barnizadas de espuma. Las palmas que se doblan temblorosas al impacto del huracán. Y cortines de lluvia que completan el cuadro impresionante del puerto azotado por el meteoro. ¡Ciclón en el Pacífico! El puerto sonriente se encoge temeroso, como indefensa criatura sorprendida por un combate entre monstruos. Los marinos, seguros en tierra, avisan ansiosos el brumoso y cambiante horizonte. Y la estación radiotelegráfica trabaja, trabaja incansablemente, centinela electrónico



Parte de nuestra flota en ejercicios.

que interroga al espacio, como clueca que llamase a los polluelos extraviados en la tempestad.

La gente de tierra, se acoge al refugio seguro y tranquilizador de sus muros, pero las familias de los marinos, de los que fueron sorprendidos por la tormenta en la mar, musita plegarias y siente la garra brutal del temor en sus gargantas, ante el interrogante tremendo... ¿habrá encontrado puerto?... ¿vagará por las furibundas olas empeñando el terrible combate por su vida contra las infinitas fuerzas del viento y la mar?... Y la estación radiotelegráfica trabaja, trabaja sin descanso. Capta el mensaje angustioso... Un buque al garete en la furia del ciclón. Un pequeño juguete de hierro, frágil y desamparado, a merced de la Naturaleza desencadenada. Un polluelo infeliz, que no pudo llegar al nido.

Y la gente de tierra, segura en el refugio de sus

muros no sabe, no imagina la tremenda angustia de este llamado. Y las familias de esos marinos sienten que la garra brutal del temor baja a sus corazones. ¿Quién podrá socorrerlos?... ¿Quién podrá abandonar el refugio seguro de los muros rocosos para ir en su auxilio?... La respuesta la da un buque gris que leva sus anclas cuando todos las sueltan, un buque gris que abandona el refugio cuando todos lo buscan. Es un buque de la Armada. La lógica, el sentido común indican lo contrario, pero hay algo más poderoso que ellos; el sentido del deber. Y la fragata zarpa con proa hacia el ciclón. ¿Sus tripulantes son locos?... ¿Están desprovistos del humano sentimiento del miedo?... No, ni son locos, ni muchos menos dejan de tener miedo, pero el Deber vence a la razón y al temor, y van a su destino sin vacilaciones, porque esa es la misión, en ese momento, de la Armada de México.

Las notas ardientes y sagradas del Himno Nacional despiertan los ecos asombrados de la Isla remota. La Bandera orgullosa que flameara en Loreto y Guadalupe sube en su driza y extiende su sombra augusta en las breñas agrestes que solamente supieron hasta entonces del áspero chillar de las aves marinas y la sombra de sus alas desplegadas al aire desierto y silente de Isla Socorro. La mexicanidad se ha confirmado en el Archipiélago, tan lejos de las tierras patrias, que hay, con que este existe. La costa es bravía y la tierra inhóspita. toda seguridad, millones de mexicanos que no saben La lucha por conquistarla es dura. Lucha sin fanfarrias ni humo de cañones. Tenaz, agotadora. Lucha contra la falta de agua, de alimentos frescos, de las más elementales condiciones de comodidad. Y quién podría permanecer tanto tiempo en esas soledades, en pugna abierta con la Naturaleza rebelde e inconquistable?... Los hombres de la Armada. Los que al recibir una orden, simplemente la cumplieron, dejando amigos, seres queridos, comodidades, civilización, todo lo que, para el hombre de este siglo constituye la razón de vivir. ¿Y qué es lo que produce este impulso?... el Deber, solamente el Deber, por que nada ni nadie, excepto este concepto, puede obligar a estos hombres a pelear en su lucha callada y en general, ignorada, para afirmar nuestra soberanía en ese girón de tierra mexicana, porque ellos saben que, en este momento, está es la Misión de la Armada.

Sones de guerra batieron los tambores del destino para la Patria Mexicana. El Golfo de México se empurpuró de sangre azteca. Buques con la bandera tricolor fueron atacados. La respuesta necesaria e ineludible fué: ¡Guerra! Las notas del Himno Nacional acentuaron sus tonos guerreros, y en todos los ámbitos del país llamaron a los hombres al combate... pero... no había combate. El enemigo no apareció en las patrias colinas. solamente mostró su presencia en las aguas. Únicamente aquella parte del país que se extiende más allá de las playas fué campo de batalla. El ominoso ataque lanzado desde la profundidad protectora fué el que enlutó a la Patria. Y fué necesario llevar el vital combustible a los puertos patrios y aliados. Los buques no

podían detener su camino, y las aguas nacionales, la carretera sin marcas por donde estos buques debían pasar debía ser protegida. Van navegando los buques tanques en la espléndida noche del trópico.

Los hombres de tierra, oían reverentes el Himno Patrio en los espectáculos públicos, y después de una noche tranquila, de merecido reposo, leían los diarios en la seguridad de sus hogares, y sentía pena, tristeza y temor cuando los titulares de éstos se agrupaban para formar la terrible palabra... ¡Torpedero! Pero... ¿Quiénes eran los que tripulaban estos buques casi suicidas?... ¿Quiénes los que les daban protección?... ¿Quiénes los que, con su actuación callada, y en general, ignorada, hacían que solamente la bandera del águila y la serpiente ondeara en las aguas nacionales?... los hombres de la Armada. Y ¿cuál era el impulso que los lanzaba a la incertidumbre de un viaje que podía no tener regreso?... solamente el sentido del Deber. Frío, angustia, cansancio infinito, penalidades sin cuento, todo ello fué sufrido, porque esos hombres sabían que, en ese momento, esa era la misión de la Armada.

Y así, en la paz, en la guerra, en los días serenos del buen tiempo, o en las noches terribles de las tempestades, la Armada de México cumple su misión, que es servir a la Patria. Pero ¿Cómo cumple su misión? ¿Cómo es que infiltra en sus hombres ese sentimiento del deber que los lleva a cumplirlo sin pensar en lo que media entre el hecho de recibir una orden y el de cumplirla?... La respuesta es, Organización, tradición y disciplina.

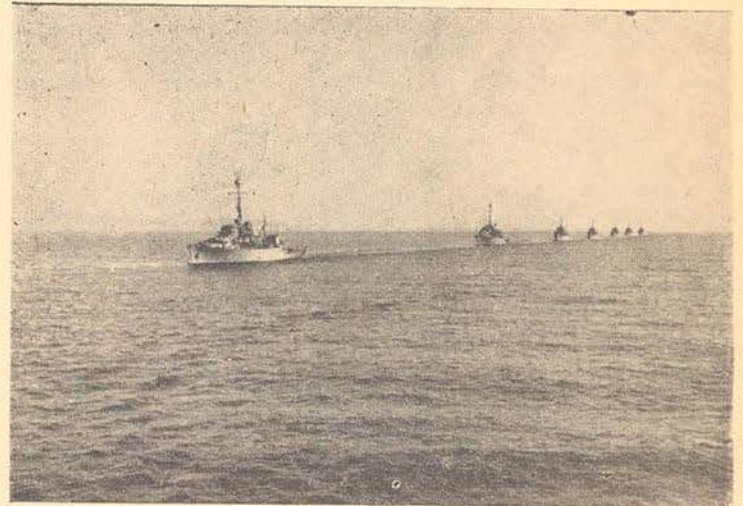
La organización de la Armada, como en todas las organizaciones, tiende a aplicar los recursos disponibles a la consecución de un propósito. Los recursos, son los hombres de la Patria que se alistán bajo su bandera y los elementos materiales que el Supremo Gobierno pone en manos de estos hombres. El propósito, según se dijo, servir a la Patria. Este es, desde luego, un término muy amplio, pues incluye desde los pacíficos transportes de personal y vituallas a islas o regiones costeras aisladas del núcleo nacional, hasta la barrera de pechos mexicanos que en un día de batalla se opondrían al desembarco de un invasor enemigo; pasando por la patrulla de vigilancia en defensa de los intereses nacionales en el mar, y la presencia material del Gobierno de la República, representado por las naves de guerra, que afirma la soberanía del país y aporta el concurso de México en el concierto de los pueblos americanos.

Tiene un Jefe Supremo, que lo es también de las Fuerzas hermanas Ejército y Aviación, el Presidente de la República. Los asuntos navales son despachados, mediante órdenes de éste, por un Secretario de Estado, el de Marina, del cual emanan las directivas que norman las actividades marítimas del país en sus dos grandes ramas. La Mercante y la de Guerra. La Armada de México es mandada, directamente, por un hombre que recibe las directivas del Secretario de Marina. Este es el Comandante General de la Armada. Es, por decirlo así, el pivote de la organización de la Armada, pues en él, recae, de manera ineludible, la responsabilidad de los bienes y los males de las actividades navales del País.

Se abre entonces la trayectoria orgánica hacia las dos ramas generales de actividad: La Operativa u Objetiva, que está a cargo de un Organismo llamado Estado Mayor Naval, el cual desarrolla las operaciones navales que son concebidas por el Comandante General

de la Armada, y la de Servicio o Subjetiva, que ejecuta lo que es necesario para que las operaciones ordenadas por el Comandante de la Armada, planeadas y desarrolladas por el Estado Mayor Naval, y ejecutadas por las Unidades de la Flota, puedan llevarse a cabo con oportunidad, precisión y eficiencia, suministrando los elementos de orden material y personal que se requieren para esta ejecución. Es decir, que el Comandante General de la Armada dice QUE HAY QUE HACER. El Estado Mayor Naval COMO Y CUANDO HAY QUE HACERLO y la Dirección de Servicios, QUIEN Y CON QUE HA DE HACERSE. Naturalmente cada una de estas ramas orgánicas del Comando de la Armada tiene departamentos, secciones, mesas, etc., que se ocupan de los detalles de trámite y desarrollo.

Ahora bien, por otra parte, la Unidad de Mando es axiomática e indispensable en el medio militar, y esta unidad, o si se quiere, continuidad del Mando, se ejerce a través de lo que se llama la Línea del Mando. Escala del Mando, etc., y que es el C. Presidente de la República. Delega su facultad nata en el Secretario de Marina quien a su vez lo hace en el Comandante General de la Armada. Esto es, si pudiéramos pensar en la Línea del Mando como un árbol, la raíz estaría representada por los tres funcionarios mencionados, y de ahí, nacerían las ramas, semillas y hojas; las ramas serían los Comandantes de Zona Naval, que ejercen el Mando en porciones de mar, costas e islas en que se ha dividido el litoral nacional. Estos son ocho, cuatro en el Golfo de México y cuatro en el Océano Pacífico. Rami-



El Comandante General de la Armada, es en todos los casos, el cerebro de las operaciones navales.

llas que dependen de las gruesas ramas representadas por los Comandantes de Zona, son los Mandos de agrupaciones navales, es decir, que un conjunto de buques forman una Escuadrilla o Flotilla, al Mando de un Jefe, que a su vez depende de una Zona Naval. Y ramillas más pequeñas y numerosas serían representadas por los Comandantes de buques y Unidades de Infantería de Marina y de Unidades Aeronavales. De estas, aún se tendrían ramillas más pequeñas, que representarían a los Oficiales y Clases de la Armada, y finalmente, las hojas verdes y lozanas, que serían los Marineros y Fogoneros de ésta, y si pensamos en términos de la sabia,

como el hecho de servir al País, la raíz del árbol de la Armada tomaría los principios vitales del corazón mismo de la Patria, y los transformaría en impulsos de actividad, que correrían a través de todo el ramaje y llegarían, inmaculados, a cada una de las hojas del árbol majestuoso que nos ha representado a la Armada de México, que solamente podrá vivir cuando sus raíces poderosas se arraiguen en la firme tierra de la mexicanidad, y respire el oxígeno vivificante de la Libertad y decencia humanas.

¿Y la tradición?... Si la consideramos como la proyección de los hechos del pasado a los hechos del presente, ésta se sostiene porque los hombres, los hechos y los pensamientos de los hombres de la Armada de ayer son la pauta inmutable sobre la cual deben escribirse los de hoy. Proyectamos entonces los hechos de ayer, mencionados en artículo anterior, sobre los hechos de hoy. La Armada sostendrá hasta la muerte la Independencia del País, porque fueron las naves de Pedro Sáinz de Baranda las que consumaron la Independencia Nacional, al obligar a capitular al Castillo de San Juan de Ulúa, último bastión de la dominación española. Sostendrá igualmente la integridad del territorio mexicano y la lealtad al Supremo Gobierno, porque los sombras augustas de Uribe, Azueta, Holtzinger, Alacio Pérez y tantos otros de nombres olvidados harán centinela eterno desde las regiones cimerianas, porque ofrendaron sus vidas y anhelos en aras de esta integridad y soberanía nacionales, y teñirá de rojo las aguas Patrias en defensa de las libertades humanas porque el ejemplo de Cruz Díaz de Castelán, de Gallardo, y otros más, que cayeron en los puentes de sus buques al ataque de los submarinos enemigos en la gran lucha de los poderes luminosos de la libertad contra los tenebrosos del totalitarismo y la esclavitud.

Y esta herencia de pundonor, de sacrificio, de renunciación de la vida frente al alto ideal del patriotismo, es conservada celosamente en los corazones de los hombres de la Armada por las Instituciones permanentes: Las Escuelas de ella. La primera, por su antigüedad y gloriosa ejecutoria es la Heroica Escuela Naval Militar. Su historia es interesante y tiene perfiles de grandeza. Nació en ese Cerro de los Chapulines que es como peñón de historia patria, el Colegio Militar de Chapultepec. Es por eso, hermana del actual Heroico Colegio Militar, porque ambos descienden del mismo viejo tronco. Fué trasladada, para abrir sus propias alas, al edificio que ocupó en el puerto de Veracruz, en julio de 1897, bajo la dirección del entonces Capitán de Navío Don Manuel Izaguirre. Este viejo y querido solar fué ejecutoriado de heroico por la defensa de los cadetes antes las fuerzas invasoras en la gesta de 1914. Sufrió los vaivenes de la gran lucha libertaria que se iniciara en 1910, y al fin, después de cincuenta y cinco años de gloriosos servicios, fué trasladada al edificio que actualmente ocupa, en el pueblecito de Antón Lizardo, al que llevó sus cadetes y su grandeza de bisabuela, pero la fuerza espiritual del viejo edificio de las calles de Arista es tan grande, que no pudo conformarse a dormirar un sueño de veterano retirado y nostálgico, y con dignidad de matrona ubérrima dió nacimiento en sus salones y pasillos a otra Escuela de la Armada, que con el nombre de Centro de Capacitación de la Armada, sirve todavía a la Patria formando hombres útiles a la Institución, capacitando a las Clases de Tripulación para ser Oficiales, que en armónica colaboración con los egresados de

la Heroica Escuela Naval, forman el ramaje fundamental del gran árbol orgánico de la Armada de México.

La Escuela de Aviación Naval, si bien de Postgraduados, forma las águilas marinas que serán los ojos de la Flota y el largo brazo del poder defensivo de la Patria. La Escuela de Clases y Marinería, que como todas las cosas de este México, tan cambiante en su desarrollo como gran país, ha sufrido muchos cambios, pues en los tiempos históricos estuvo a bordo de un buque de vela, la famosa Corbeta Yucatán y ahora en el nuevo Zaragoza, que debe ser llamado Zaragoza II, en el cual se ha instalado hace unos cuantos días, llevando sus grumetes y su tradición de vieja maestra de la marinería mexicana.

Y por fin, la disciplina. Este atributo, que no es en manera alguna congénito en el hombre, y mucho menos en el ardiente hombre mexicano, es la piedra de toque en la consecuencia del propósito mencionado antes. Sin disciplina, la fragata no hubiera puesto proa al ciclón rugiente para rescatar a los marinos mexicanos abandonados a merced de éste. Sin disciplina, el personal designado para conquistar para el país la rebeldía rocallosa de Isla Socorro no hubiese soportado las penalidades de este hecho, y sin disciplina, los marinos mexicanos hubiesen desertado del peligroso y arriesgado servicio de las naves petroleras y de las endebles y mal armados buques de escolta de la segunda guerra mundial, pero ésta existe, y así para estos hechos, solamente unos pocos de la gran gama de actividades ingratas y peligrosas que tiene la vida del marino de guerra, fué solamente necesario que el impulso naciera en las raíces del árbol de la Armada para que se transmitiera, sin obstrucciones ni dilación siquiera, hasta la más pequeña de las hojas de este.

Es indudable que la disciplina de la Armada tiene su fuente en la educación militar que a sus miembros imparten sus escuelas, y como cada Oficial de ella, no importa su jerarquía o antigüedad, fué y será hijo de una de ellas, y considera como un honor el manifestarlo, pone, en todas sus acciones el propósito firme de hacerse digno de la tradición de su escuela y de su Armada, transmite por impulsos poderosos a los nuevos hombres de la Armada que a sus órdenes militan, ese atributo de obediencia y corrección que se asienta sobre los pilares eternos de VERDAD, HONOR, LEALTAD, y PATRIOTISMO.

Es poco lo que puede añadirse para dar al lector una vista de conjunto, no precisamente del número de buques y de bocas de fuego que tiene la Armada, porque podría ser parodiar la frase célebre diciendo: Los buques pasan, los principios perduran, y es entonces a estos principios a los que debemos referirnos, los que perdurarán en los hombres de la Armada, y que nos han sido legados por generaciones de individuos y sucesión de naves, que para nosotros también tienen un alma, y que los gobiernos emanados de la Revolución han sabido, y cada vez con mayor certeza e interés, plasmar en realidad y legislación, al grado que podemos decir con íntimo orgullo, que a pesar de que nuestro tonelaje a flote es casi insignificante frente a los fabulosos de otros países, los hombres de la Armada de México han representado siempre dignamente al país en el concierto de las naciones civilizadas de la Tierra, y que ahí donde hay un uniforme azul con gorra blanca y un escudo del águila posada en las anclas, están presentes el honor, la verdad, la lealtad y el patriotismo.

Las Obras de Marina en Boca del Río

- Entrevista de Interés Nacional -

Por Mario de la Reguera.



El Sr. Ministro de Marina, Almirante D. Roberto Gómez Maqueo, con su amabilidad acostumbrada, nos concedió esta valiosa entrevista.

Fue la mañana del día último de año el comienzo de un día gris y el descenso del mercurio termométrico presagiaba que Veracruz despediría al agonizante 1957 con una temperatura de refrigerador que no es precisamente la habitual. El portal se encontraba solo y pude oír el quejido lejano de la vieja sirena del Arsenal Nacional mientras pensaba en los hechos de la noche anterior cuando abordé al señor ministro de Marina, don Roberto Gómez Maqueo; y le dije: "LITORALES" tiene interés en las obras que Marina realiza en Boca del Río y lugares adyacentes. ¿Podríamos conversar de ello?

La cita fue la hora del desayuno y he ahí el motivo de lo anterior, el ministro de Marina es un hombre que madruga a diario.

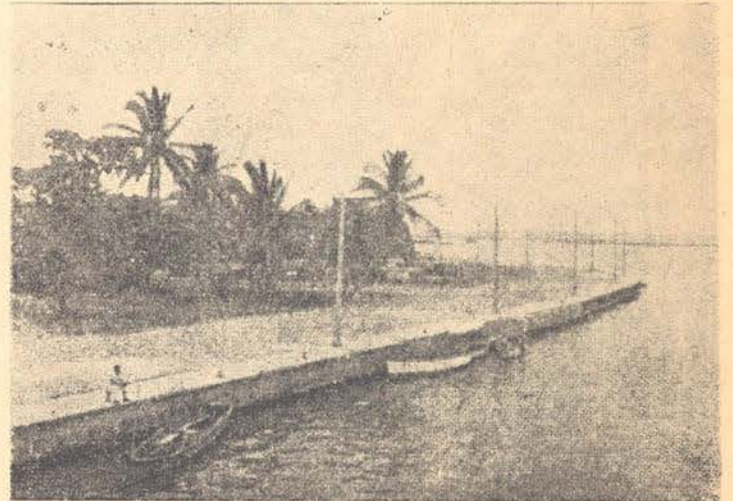
Hay un numeroso grupo de moradores de Boca del Río y Mandinga encabezados por don Pablo Bush Romero que desean hacerle público su agradecimiento por las grandes obras que usted, por conducto de Marina, ha hecho en ambos lugares —fueron mis primeras palabras.

"Yo no soy más que el conducto" —dijo don RGM, agregando enseguida: —"Es al señor Presidente de la República a quien ellos deben estar agradecidos".

Sin embargo, esas obras hechas bajo la gestión ministerial del señor Vicealmirante Gómez Maqueo son magníficas. Vea usted: —las obras iniciadas en Boca del Río durante 1956, ya terminadas, constan de un malecón de 400 metros de longitud con tabla estacado de palma, relleno, pavimentación de concreto asfáltico, banquetas de concreto simple y alumbrado ornamental con costo de \$ 1.000.000.00. Siendo inmediatos los beneficios obtenidos, protegiéndose el poblado contra las inundaciones y proporcionando un lugar adecuado para embarcadero que, al mismo tiempo, sirve de atractivo paseo.

"En este año —dijo en charla amable el ministro de Marina— hemos iniciado la segunda parte de las obras ya con un plan definido para lograr el mejoramiento de la desembocadura. Sin embargo, el trabajo ha sido

arduo teniendo que resolver el complejo fenómeno que se presenta en la desembocadura en creciente y estiaje. Por ejemplo —siguió don RGM— en épocas de crecientes, durante las grandes avenidas motivadas por las copiosas lluvias regionales, la corrientada del Río Jamapa tiende a romper la barra; y en época de estiaje las corrientes, amén de tener poca importancia, eran perpendiculares a la corriente producida por la Laguna de Mandinga al desembocar al Río de Jamapa produciendo azolve en la desembocadura. No obstante, hemos podido resolver el problema felizmente tras muchas horas de desvelo, construyendo, en la margen derecha del río, un espigón de 313 metros de longitud que encauza la corriente de Mandinga aunándola a la del Jamapa y en la margen izquierda hemos hecho un dique de piedra de 460 metros de longitud con dentellón, siguiendo el alineamiento de la corriente principal del río. Es así como hemos nulificado el paso de las arenas del litoral frente a la desembocadura del río".



Para Boca del Río, Ver., se acarician grandes planes de inversión como centro turístico.

¿Sabía usted —dije— del fantástico proyecto del inquieto millonario Pablo Bush Romero consistente en transformar Boca del Río hasta convertirlo en un segundo Miami? Pues bien señor ministro, he hablado con don Pablo y me ha dicho que, gracias a la intensa y visionaria labor de usted, casi se encuentra listo a emprender esa magna inversión que convertirá a Veracruz en el primer centro turístico, nacional e internacional, del país. Es una obra, o si usted quiere un sueño o proyecto, que don PBR viene acariciando desde hace 12 años... Yo he oído hablar a PBR de sus grandes planes y lo he visto tan convencido, tan optimista y

(Pasa a la Pág. 40)

SECCION DE TURISMO

Veracruz

Escribe: CARLOS DELORME.

Patrocinado por Transportes "ADO", una línea a la altura de las mejores del mundo.

Hablar de Veracruz es como hacer un recuerdo de casa. Es tan conocido, tan lleno de sugerencias que nos parece que con su sola remembranza nos encontramos charlando con los amigos en la Parroquia, o deambulando por sus calles coloniales sin duda de las más antiguas del Continente. Ahí frente a la Bahía, en el Islote de San Juan de Ulúa, en el lugar en que se iniciara el drama de la Conquista, crepita ahora el acero fundido por el arco eléctrico, que une cuadernas y tracas en la construcción de buques. Los talleres han sustituido a las masmorras, y en los arenales se abren diques en los que carenan las naves de nuestro País. Ensondadas las sirenas de los barcos y parece que los palacios flotantes entran a un estanque y quedan aprisionados entre los muelles, paralizados por tenue tela de araña: los cables de acero con que se amarran.

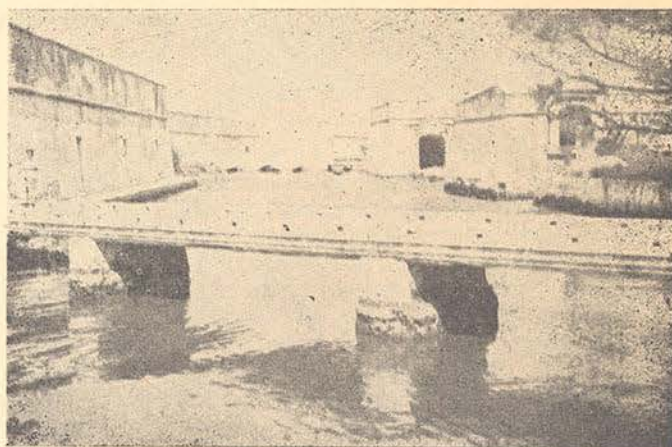


Plaza de Armas y la Parroquia en Veracruz.

Aún recuerdo la sensación de estupor, de grandeza, de dimensión que rompe las medidas, con que se encara quien por primera vez se asoma al mar. Sobrecoge de admiración la vasta extensión de agua que se insinúa en la bahía, llena las dársenas y sale por la bocana al mar abierto hasta perderse de vista, tan lejos que la imaginación carente de referencias, termina por quedarse en blanco. Distantes se atisban las Islas. Apretados cogollos de verdura que escapan al dominio del mar y polarizan la ensoñación como asiento de sorprendentes aventuras.

Después viene el paseo por la playa y el baño de mar. Las olas coronadas de espuma se observan con recelo y se respetan a distancia. Se decide uno a meterse

en el agua inquieta y al sentir escurrir el agua entre los pies surge el temor de ser tragado por el mar. Pero no pasa nada. La espuma acaricia agradablemente la piel. El fondo resiste. Se hace un primer intento de nadar, tocando con las manos el fondo, y cuando se ha tomado confianza se atreve uno a desafiar valiente-



Interior del Castillo de San Juan de Ulúa.

mente la ola que se acerca juguetona. La cresta se eleva, se cubre de blancas burbujas que llegan a la cara y hay que contener la respiración para no ahogarse. Ya está. Se ha roto la frontera que lo separaba a uno del mar y sin temores se disfruta de sus encantos. Pero cuidado. No demasiada confianza. A un paso empieza el cantil de la playa, se pierde pie, la resaca lo arrastra a uno mar afuera y el que no sabe nadar puede pagar muy cara la inexperiencia. A su lado todos ríen gozando la diversión y la alegría del baño. Con la cara desencajada por el terror, tragando agua en cada grito se pide auxilio, y por fin el brazo de alguien que sabe nadar presta su apoyo. Vuelve a sentirse el fondo. Sale uno del mar, resentido y abochornado. Será una lección por toda la vida.

El mar y la playa por hermosos que sean no constituyen sino uno de los encantos de Veracruz. Flota en el ambiente otra seducción mayor, el carácter de los porteños. Afables, comunicativos, con ese maravilloso don de gentes que lo hace a uno sentirse en familia, donde todos son conocidos. Poco respeto a las jerarquías y un gran sentido humano. Juana la Billetera tutea al ministro y se sienta a su mesa. Al dominó juegan de apuesta el prócer y el estibador, y en Car-

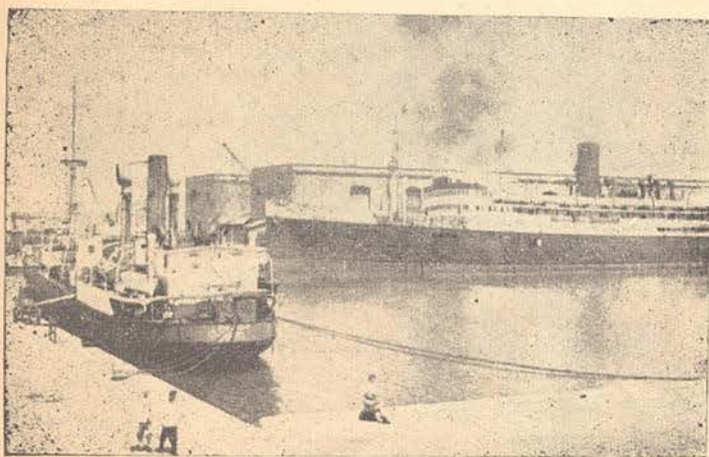
naval se codean veracruzanos, y visitantes sin distingos.

Veracruz hogar del viajero y encanto del turista. Lo ofrece todo y todo lo tiene. Rincones prometedores para el que persigue la huella de la historia. Paisajes esplendorosos para el amante de la naturaleza. Descanso y bullicio. Paz y serenidad.



El Malecón del Paseo.

Y cuando con la piel ardiente de la quemada del día anterior sienta usted que le es imposible asistir a un baño más, no se desespere y se quede tumbado en la cama. Frótese un poco de picrato, échese una camisa ligera y a caminar. Vea y admire las maravillas que le ofrece el puerto. Pida permiso para subir a cualquier buque que vea. En los buques extranjeros generalmente se requiere una tarjeta de la casa representante. La obsequian sin dificultad. Aquí tiene usted al Monte Carmelo, español, cargado de vinos, libros, jamones, chorizos, bisutería toledana. Todo lo puede usted comprar y consumir a bordo a precios irrisorios. Aquel es un buque italiano con posibilidades y el de allá japonés, y en cada uno de ellos puede



Muelles Fiscales del Puerto.

similares. Este es americano. Ese inglés, aquel Noruego usted asomarse a un trozo del extranjero con sus idiomas y sus costumbres, donde sin duda le ofrecerán la tradicional hospitalidad de cada país y le recordarán lo pequeño que es el mundo, al encontrarse en Veracruz enviados de todos los continentes. Pero hay más. Vale también la pena subir a quel buque gris. Es de guerra. Tiene una misión diferente. Vigila y defiende nuestras costas. Ahí campea la caballerosidad y la atención. No falta marinero que se acerque a guiarlos a usted por los laberintos interiores. A explicarle el funcionamiento de armas y mecanismos y si es usted curioso, a bajarlo a las profundidades del buque donde resopla la caldera, y la poderosa máquina adormilada reposa hantada de aceite. Y aquel otro buque de forma curiosa es una draga, el alma del puerto. Rasca el fondo. Encieran su trépano en la arena y mantiene la profundidad necesaria para que puedan entrar los grandes buques que visitan a Veracruz. Sin su ayuda, poco a poco, inevitablemente el puerto se iría llenando de arena, hasta quedar inutilizado. Así sucedió en Salina Cruz en 1920, las arenas llenaron el puerto y quedó asolvado por completo. Es curiosa la importancia del fondo. Hace tres siglos Holanda construía los mejores buques del mundo y su marina era poderosa. A poco vino la batalla por el poder Naval. Españoles, Ingleses y Franceses, con costas acantiladas y amplias profundidades en sus puertos no tuvieron límites para construir buques de gran porte. Holanda con puertos de bajos fondos en playas arenosas no pudo seguir la carrera de los grandes buques y declinó como potencia naval. Así este modesto buque la draga, obrero del puerto, es el responsable de su funcionamiento.

Y cuando haya usted curioseado por el puerto salga de él. Camine hasta San Juan de Ulúa y maravílese con esa gigantesca actividad de las obras de rehabilitación del puerto. Grandes bloques de cemento le parecerán desde lejos pequeños cubos de azúcar. Es el material de enrocamiento para defender el talud del espolón de defensa del muro Nte. Verá Ud. otros cuerpos raros de cuatro brazos, los tetrapodos, descubrimiento de la moderna ciencia de la construcción portuaria, que rompen la energía de la ola sin desorganizarse, por lo cual se usan en la capa exterior del talud. Y pregunte, no se quede con la duda de lo que no entienda. Es sorprendente la buena voluntad que tiene la gente para interesarnos en su trabajo.

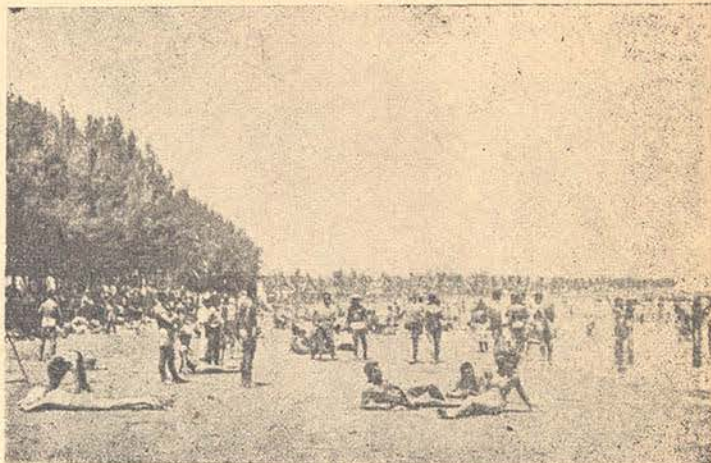
Del otro lado de Veracruz, en la playa sur, hay otro mundo desconocido. El de los pescadores. A las cinco de la tarde empiezan a llegar las lanchas huachinangueras. La vela blanca, que primero parece como un punto en el horizonte se acerca y pronto se ve como un pequeño triángulo. Tres hombres en la lancha han llenado de pescado el cajón del hielo. En la playa se echan al agua y empujan la lancha hasta vararla en la arena. Acérquese para ver la pesca. Salen del cajón peces rojos, dorados, plateados, verduzcos, nacarados, todos distintos en su forma y en su color. El pescador los señala gustosamente con su nombre. Este es medregal, aquel cabrilla, sierra, picuda, lisa, cazón, raya, chopá, y muchos otros más. Y cuando el pescador ha embarcado el producto al camión de la pesquera baldea su lancha, la limpia y se sienta en la regala a conversar.

Acérquese y oirá usted sorprendentes historias de pescadores, un tanto exageradas pero sugestivas, con el encanto de lo desconocido, contadas en una jerga característica que le resultará llena de colorido y se le quedará para siempre como recuerdo de su visita a Veracruz.

Y antes de que regrese usted a casa y se sumerja de nuevo en la agotadora rutina, visite usted los alrededores. Entre al paraíso de los mangos en Tolome, Medellín y Córdoba. Árboles gigantescos ofrecen mangos de manila por millares. Si pasa usted a la huerta le dejan tomar cuantos hayan caído por su propio peso. Se levantan maduros y perfumados, en su punto justo, como sólo la naturaleza puede ofrecerlos. Visite los piñares y vea las montañas de piña Esmeralda a la orilla de la carretera esperando los camiones que han de llevarla al interior de la República. Piña de jugo dulce como la miel que escurre al partirla. Y váyase a Mandinga, Boca del Río y Alvarado y deléitese con los bollitos de elote, las empanadas de pescado y los mariscos. Ostiones, camarones, jaibas, patas de cangrejo, hueva de lisa y de sabalo. Pulpos en su tinta y a la marinera. Pescado frito, robalo, mojarra y huachinango. Caracoles y almejas. Ein fin, los deliciosos platillos de la cocina veracruzana. Y ya de salida, para mitigar la tristeza de la partida compre en Soledad o en Paso de Ovejas cuantas papayas pueda usted adquirir. Por unos cuantos centavos podrá usted hacer un magnífico regalo. Deliciosa fruta que nosotros no

apreciamos en cuanto vale, pero al ver la fruición con que la comen los que carecen de ella, como americanos y europeos, estamos obligados a hacerle el honor que merece.

Con tales encantos Veracruz seguirá llamándonos en cuanto ocasión se presente.



Veracruz con sus Playas hermosas, contará siempre con la preferencia del turismo nacional.

SERVICIOS MARITIMOS DE MEXICO, S. A.

DIRECCION CABLEGRAFICA "SERMAR"
SERVICIO DE CABOTAJE Y ALTURA ENTRE
PUERTOS DEL PACIFICO
NAVIEROS * AGENTES DE BIQUES
REEXPEDIDORES DE CARGA

EMBARCACIONES:
"SINALOA" - "CARIBE"
"TRITON" - "ANITA"
"MARIA DOLORES"

Desde el corazón de México, hasta Ensenada, B. C.
VIA ACAPULCO

SUCURSALES:

OFICINAS Y BODEGAS:
TEL. 211 APARTADO 253
CALLE SEGUNDA 363
ENSENADA, B. C.

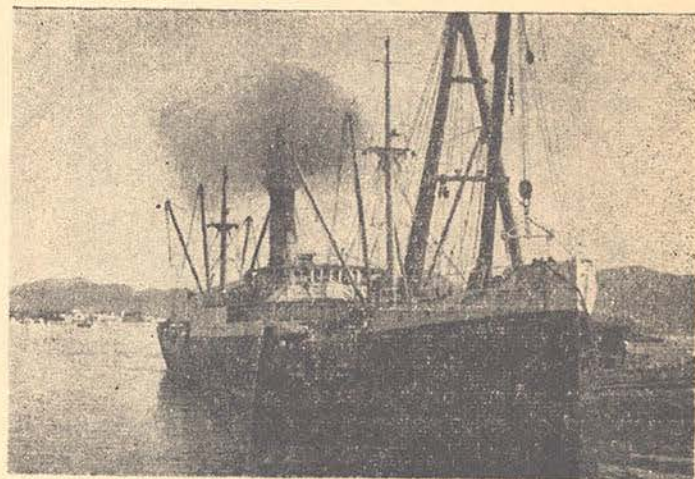
CALLE MORELOS NO. 9
APARTADO 95
TEL. 44
MANZANILLO, COL.

AVENIDA MIGUEL ALEMAN
MALECON FISCAL
TEL. 9-60
ACAPULCO, GRO.

LERDO Y COMERCIO
APARTADO 211
LA PAZ, B. C.

Para amplios informes dirigirse a Oficina Matriz

Vallarta 21 - Primer piso. - Tel. 46-83-34 y 46-70-08. - México I, D. F.



Refrigeración de Pescado

Por el Ing. M. PEYROT G.

REFRIGERACION DE PESCADO.—II

En el artículo anterior se desarrolló el aspecto histórico del enfriamiento para usos domésticos, y desde luego, su aplicación a la conservación de alimentos. Se dijo que si a un cuerpo se le quita calor, se enfría, y si la eliminación es lo suficientemente intensa se congela. Un alimento congelado puede durar por tiempo indefinido en buenas condiciones, siendo el ejemplo más sorprendente el de los animales prehistóricos atrapados por la invasión del hielo de las épocas.

Veamos, ¿cómo es posible eliminar el calor de un cuerpo? La manera más simple es, por supuesto, po-

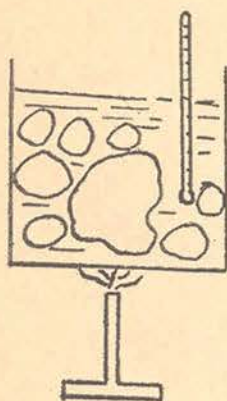


FIGURA 1

nerlo en contacto con un cuerpo frío, hielo por ejemplo, y por la ley de equilibrio térmico, el calor fluirá del cuerpo caliente al frío disminuyendo la temperatura del primero y aumentando la del segundo. Tal fué el sistema de enfriamiento de que se hizo uso en tiempos pasados. Sin embargo el hielo natural no abunda y para alcanzar las grandes conquistas actuales en la conservación de alimentos es necesario recurrir a otros procedimientos. Con objeto de entender claramente la técnica de la refrigeración imaginemos el siguiente experimento.

Supongamos que en un lugar de alta latitud nos encontramos en invierno. El termómetro marca 30°C . Ríos y lagos se han congelado y las nevadas continuas han depositado sobre la tierra una espesa capa de hielo. Tal panorama es común para canadienses, rusos y escandinavos. Tomamos un trozo de hielo con peso de un kilogramo, lo partimos en pequeñas fracciones y lo depositamos en una vasija. El termómetro en contacto con el hielo marca, como podíamos esperar 30°C . Ponemos la vasija sobre un mechero de gas, Fig. 1, cuyo suministro de calor sea constante en cualquier unidad de tiempo. Esto nos permite conocer, mediante la medida del tiempo el calor cedido a la vasija. Agitamos continuamente la masa de hielo para que su temperatura sea uniforme, y veamos lo que sucede.

La figura 2 nos muestra la gráfica tiempo-temperatura. En 0 al iniciarse el experimento la temperatura es 30°C ,

tiempo y calor suministrado son cero. A medida que transcurre el tiempo le mechero cede calor y como consecuencia la temperatura del hielo se eleva hasta alcanzar el punto a en la gráfica. Aquí el termómetro marca 0°C y presenciamos un fenómeno importantísimo: aparecen algunas gotas de agua y se dice que el hielo se funde, o que CAMBIA DE FASE. La temperatura en que un cuerpo pasa de la fase sólida a la líquida se llama PUNTO DE FUSION, y para el agua es 0°C a la presión atmosférica.

Sigue transcurriendo el tiempo y el mechero continúa suministrando calor. Observamos que la cantidad de agua líquida aumenta y la de hielo disminuye, pero lo importante es que el termómetro continúa marcando 0°C . El punto de fusión es aquella temperatura en que sólido y líquido se encuentran en equilibrio y no cambiará mientras exista la menor partícula de sólido. Cuando todo el hielo se ha fundido se alcanza el punto b, y un instante después se observa que el termómetro empieza a subir y el ascenso continúa hasta alcanzar el punto c, en que nuevamente ocurre otro fenómeno importante: aparecen burbujas de vapor y la temperatura es de 100°C . El agua ha entrado en ebullición y se ha presentado un nuevo cambio de fase, de líquido a vapor. La temperatura en que esto sucede se llama PUNTO DE EBULLICION, y para el agua a la presión normal es de 100°C . Esta temperatura se conserva constante en tanto existe líquido, lo cual nos indica que el punto de ebullición es la de equilibrio de líquido y vapor. Si pudiéramos recolectar el vapor en una cámara cerrada, pero a la presión normal, nos encontraríamos que la temperatura se mantiene en 100°C hasta alcanzar el punto d, en donde toda el agua se ha convertido en vapor. Un instante después la temperatura vuelve a elevarse, y si no hubiera pérdidas de calor crecería indefinidamente.

Supongamos ahora que el experimento se realiza en sentido inverso, es decir, partiendo de vapor a 200°C , al ir eliminando calor se alcanza la temperatura de 100°C en que en la masa de vapor aparecen gotas de agua líquida. Este es el PUNTO DE CONDENSACION y tiene la misma temperatura que el de ebullición a PRESION CONSTANTE. Al continuar la eliminación de calor la temperatura se mantiene en el mismo valor en

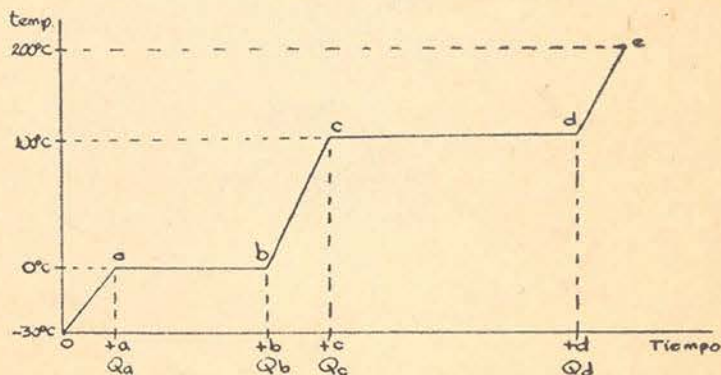


FIGURA 2

es el PUNTO DE SOLIDIFICACION O CONGELACION, y no cambia en tanto exista la menor partícula de líquido. Al llegar el punto α , se tiene una masa homogénea de hielo a 0°C , y se inicia el descenso de temperatura hasta llegar a 30°C en que el experimento termina. Recordemos que la presión se ha mantenido constante e igual a la atmosférica. Si aumenta se obtendrá una gráfica similar pero con diferentes valores para los puntos de fusión y ebullición.

Podemos preguntarnos: ¿En que se ha invertido el calor suministrado durante los tramos a-b y c-d de la gráfica? El termómetro nos indica que la temperatura se ha mantenido constante, 0°C en a-b y 100°C en c-d, pero en el primer caso el hielo se funde, y en el segundo el agua se vaporiza, es decir que el calor se utiliza en producir el cambio de fase. El calor necesario que debe aplicarse por unidad de masa para producir un cambio de fase se llama CALOR DE TRANSFORMACION. Así en los tramos a-b y c-d, si se suministra calor, sólido o líquido están pasando a líquido y vapor, y si se elimina vapor y líquido están pasando a líquido y sólido respectivamente.

— : : —

La refrigeración moderna se basa en los dos principios siguientes:

1.—CUANDO UN LIQUIDO SE VAPORIZA ES NECESARIO SUMINISTRARLE CALOR DE TRANSFORMACION.

2.—CUANDO UN VAPOR SE CONDENSA CEDE SU CALOR DE TRANSFORMACION.

Podrá utilizarse con fines de refrigeración el cambio de fase sólido-líquido, pero por razones prácticas no se ha hecho.

Supongamos que elegimos un líquido que como el amoníaco tiene su punto de ebullición a la presión atmosférica a 33°C siendo su calor de transformación de 148 Cal. (Se recordará que una caloría es la can-

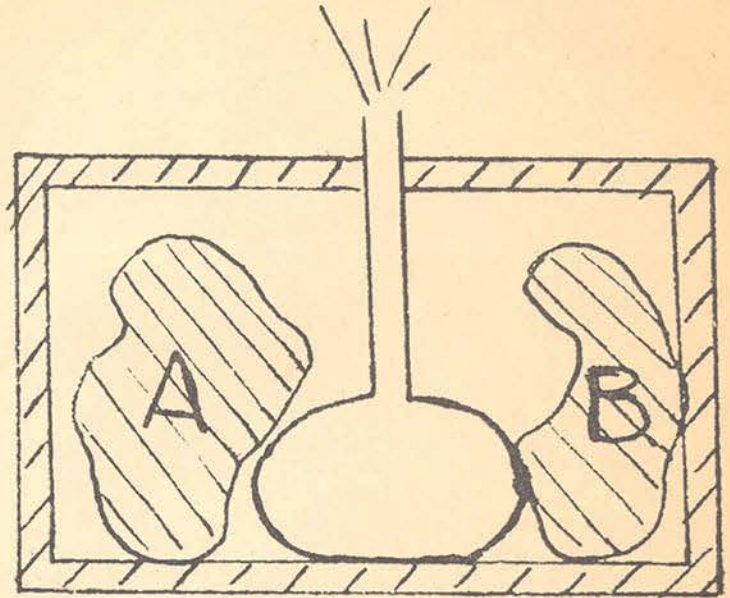


FIGURA 3



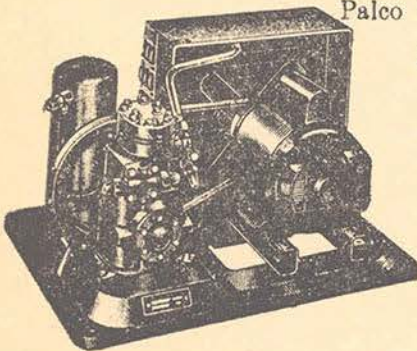
REFRIGERACION Y PRODUCTOS INDUSTRIALES, S. A.

REFACCIONES PARA REFRIGERACION Y ACONDICIONAMIENTO DE AIRE
BALDERAS 140-A APDO. POSTAL No. 13310 TELS: 21-37-16 - 10-93-82

ADMINISTRACION DE CORREOS NUM. 31
MEXICO 1, D. F.



COMPRESORES - TECUMSEH - CONTROLES - RANCO, INC. - DIFUSORES - RECOLD



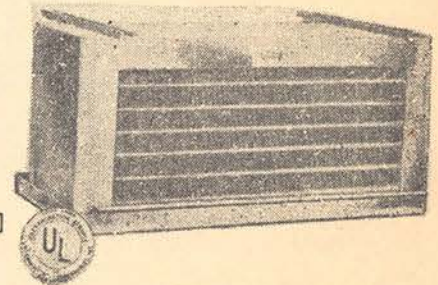
Palco Wool-Aislante para Cámaras Frigoríficas

Puertas para Cámaras Frigoríficas,

Gases para Refrigeración DuPont,

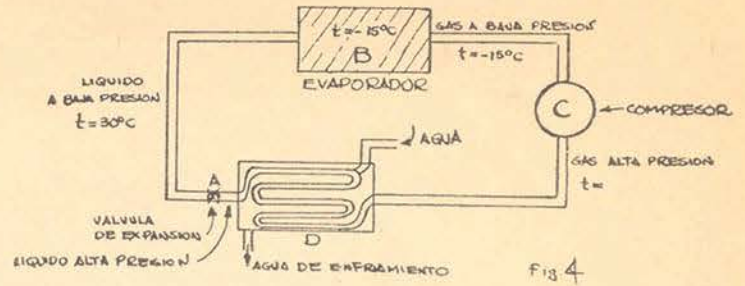
Conexiones Soldar y Flare, Etc.

Todo lo que Usted necesite para la
Instalación de Refrigeración Comercial
e Industrial, Nosotros lo tenemos.



tividad de calor que debe suministrarse a un gramo de agua para elevar su temperatura 1°C). Lo cual significa que para convertir 1 kilogramo de amoníaco líquido a vapor es necesario suministrarle 148,000 cal. gr. Supongamos que tomamos un matraz de capacidad de 1 kg. y lo llenamos de amoníaco líquido. El matraz lo encerramos en una cámara térmicamente aislada, en la cual ponemos las substancias que deseen enfriarse A, B. Puesto que estas substancias son las únicas que pueden suministrar al amoníaco el calor de transformación, lo harán a expensas de su contenido de calor disminuyendo su temperatura. Naturalmente que el amoníaco es caro y no conviene descargarlo a la atmósfera.

La figura 4 nos representa el diagrama de una máquina de refrigeración a compresión cuya substancia de trabajo es amoníaco. A la izquierda de A tenemos amoníaco líquido a baja presión y temperatura ($p = 2.4 \text{ kg./cm}^2$ $t = 24^\circ\text{C}$). Debido a la succión del compresor C, el amoníaco líquido es obligado a entrar a los serpentines de la cámara B (Cámara de refrigeración), donde las substancias que deben enfriarse suministran el necesario calor de vaporización. El amoníaco sale de B en estado de vapor a baja presión y temperatura ($p = 2.4 \text{ kg./cm}^2$ $t = 15^\circ\text{C}$). Para poder volver a usarlo como refrigerante es necesario cerrar el ciclo convirtiendo el amoníaco a líquido. Esto se logra comprimiendo el vapor en el compresor C de donde sale a alta presión y temperatura ($p = 10.5 \text{ kg./cm}^2$ $t = 93.3^\circ\text{C}$). Presión y temperatura determinan la fase de una substancia, de modo que si la presión es alta y la temperatura es baja la substancia sólo puede existir en la fase



líquida. En consecuencia si ahora se baja la temperatura obligando al amoníaco a pasar por los serpentines de la cámara D bañados en agua, el amoníaco se licúa y llega a la válvula A como líquido a alta presión y baja temperatura ($p = 10.5 \text{ kg./cm}^2$ $t = 24^\circ\text{C}$). Para que el amoníaco líquido pueda volver a evaporarse es necesario que su presión sea lo suficientemente baja. Esto se logra pasándolo por la válvula de expansión A, que comunica las tuberías de alta y baja presión conectadas al compresor. De esta manera se cierra el ciclo y el amoníaco queda listo para un nuevo trabajo de refrigeración.

Así en lugar de hielo, basta conectar la corriente eléctrica al compresor, el cual obligando a la substancia refrigerante a un intercambio de fases vapor-líquido, líquido-vapor, nos proporciona las maravillas de la refrigeración moderna.

CAP. LUIS G. PRIEGO,

Gerente de

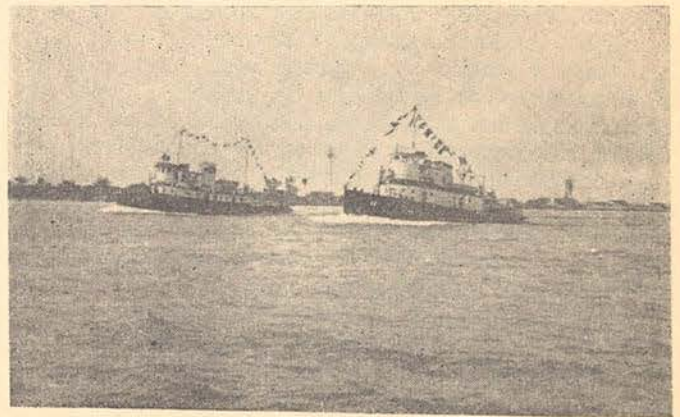
Remolcadores del Golfo, S. A.

En nombre propio y en representación de la Empresa, felicita calurosamente al Editorial

"Litorales"

por la publicación de su Revista, deseándole éxito.

Tampico, Tamps., Abril de 1958.



Las Naves del México Pre-Hispánico

Por el Ing. Enrique Hurtado y Nuño.

Se han extraído del fondo del mar restos de naves fenicias, griegas y romanas; que han permitido seguir, juntamente con diversas historias y relaciones, el desarrollo de la construcción naval y de la navegación en el viejo mundo. Pero de este nuevo mundo, poco se sabe de tal materia.

Sin embargo, el estudio particular de ello tiene un gran interés por diferentes conceptos. De él obtendremos la información de que los pobladores de esta parte de tierra eran más antiguos que los del viejo mundo. Que la teoría atrevida de lejos de ser cierto el paso de los primeros pobladores por el Estrecho de Bhering, sino que por el contrario, que, de aquí salieron las razas originales que poblaron el resto del mundo: asiáticos, negros y blancos.

Y se confirma la teoría de Archibald Lotario Wegener de "La traslación de los continentes", llevando, cual enormes naves de sigma flotando sobre el magma, las raíces de todas esas razas que poblaron el viejo mundo. Dejando aquí una raza o grupo de razas no inferior en su cultura primitiva, ni en su capacidad mental, sino que se desarrolló lentamente debido a que la suerte no les deparó una época del hierro.

Por otro lado el estudio de la escultura y de la arquitectura arqueológica ya había sentado la certidumbre de lo anterior. E igualmente la filología hizo su parte al respecto al estudiar las analogías entre las lenguas: maya, otomí y nahóca con las asiáticas.

Leamos lo que nos dice el maestro Lic. Alfredo Chavero en el "México a través de los Siglos" y lo que deducimos de los Códices, de los murales y de las historias de los cronistas. Aligerando al lector de ésta Revista, de las citas frecuentes.

La primera pintura del Códice del Vaticano, representa el ATONATIUH o sol de agua. La escena, que representa el diluvio universal, está pasando dentro de un gran símbolo de agua, terminando en diversas direcciones en puntas con gotas. En el original el fondo es azul como el Océano.

De la parte superior de la pintura baja la diosa del agua, Chalchicueye, la de las enaguas azules, la de la cauda azul, como en inspiración poética la llamaban los nahoas. Al mirar un extenso lago o la mar tranquila, se comprende la belleza de la figura con la teogonía nahoa decía a la diosa del agua, la de la falda azul. Adorna la cabeza de la diosa el símbolo Acatl cana, que le forma pintoresco y elegante tocado. Nada más natural que el que adornasen los aztecas a la diosa del agua con la caña que en tupidos grupos crece en las lagunas de nuestro Valle, los cuales cimbrados por el viento al caer la tarde, forman no sabemos qué misterioso concierto que remeda el gemido de nuestros bosques de ahuehetes y el arrullo de las tórtolas del Anáhuac.

Y así sigue la descripción, hasta llegar a la parte: inmediatamente debajo de ella se ve a un hombre y una mujer, desnudos, en la actitud de estarse hablando, los cuales se salvan de la inundación en el tronco hueco de un ahuehuatl, que conserva todavía sus verdes ra-

mas y que sobrenada en medio de las caudalosas aguas que le rodean. Esta es tal vez, la noción más primitiva de una embarcación. Es el Arca, con Noé y su mujer, pero sin las parejas de animales bíblicos.

La leyenda tarasca cuenta que hizo Dios un hombre y una mujer de barro, y que yéndose a bañar se deshicieron en el agua; y nos habla de un indio dicho Tespi, que era sacerdote, que se salvó de las aguas en un madero.

Refiriéndose a los nahoas dice: Los pueblos marítimos vivían, como es natural, de la pesca, y de ella hacían su comercio habitual con las ciudades, así como de conchas y caracoles para collares y adornos, especialmente de las famosas conchas azules de abulón del mar Bermejo. Pescábase así la concha nácar, y sabemos que la usaban; es la concha de la perla, y todavía aquel golfo rinde riquísimos productos; sin embargo no sabemos que los nahoas usaran o apreciaran las perlas.

Hacían la pesca con redes, **unas veces en alta mar** y otras en esteros y formaban sus redes de ixtli de maguey, etc.

Estos pueblos conocían la navegación; no solamente la usaban costeano o para hacer sus pesquerías, sino que los "tepoca" tocando en las islas intermedias, atravesaban el mar Bermejo de una a otra costa. Fabricaban lanchas o canoas y las cosas necesarias para ellas; las hacían de dos proas, de treinta y seis a cuarenta palmos de largo y lo correspondiente de ancho; todas de más de doce piezas, pero tan perfectamente unidas y embreadas que no les entraba el agua; las hacían tan livianas que entre dos hombres las cargaban con poco trabajo (Fig. 1).

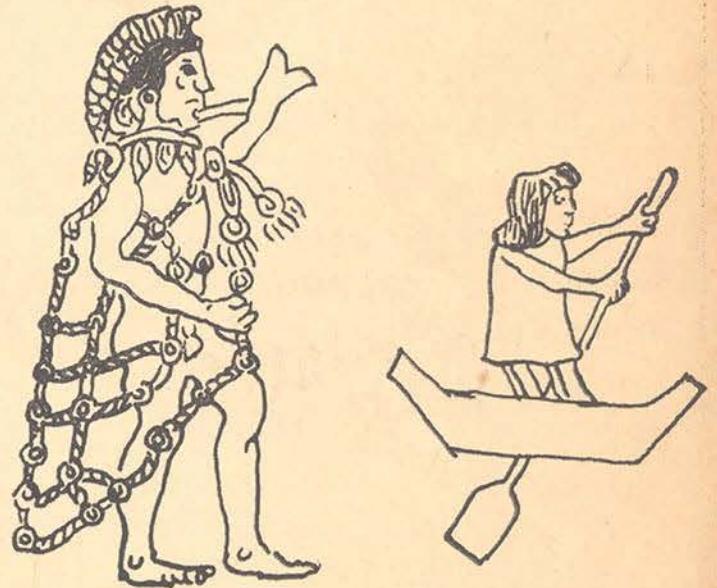


Fig. 1

He aquí cómo encontramos la primera información sobre una primitiva construcción naval, diferente del tronco ahuecado.

Llegamos ahora a las razas que poblaron el Sur, en las riberas del Usumacinta, el Nilo de los mayas, de los mayas-quichés y de los lacandones. Dicho río navegable en su mayor parte, fué indudablemente recorrido por canoas, en sus riberas frecuentemente inundadas se levantaron ciudades lacustres que necesitaron forzosamente embarcaciones.

En el palacio de los Tigres, en Chichén, en uno de sus muros se encuentra una pintura que representa una embarcación de dos proas levantadas, (Fig. 2) al parecer de gran tamaño, parecida a la que encontró Bartolomé Colón, llevando mercaderes. Bajeles con los cuales comunicaban las islas de Cozumel y Mujeres.



Fig. 2

En la cultura del golfo, también se conoce del tráfico marítimo, el avance de los mayas hasta llevar su cultura a la zona de las huastecas. Actualmente está en exhibición en el Museo Nacional de Arqueología una sala llamada de "La Cultura del Golfo", en uno de sus aparadores se pueden admirar reproducciones en jade de las embarcaciones regionales, destinados tales objetos a guardar pinturas.

Y así vemos desaparecer la leyenda de que Quetzalcoatl tenía origen europeo, cristiano irlandés. Según los anales éste nació en el año 895, llegando a Tollanzinco a los veintiseis años de edad, muriendo en el año de 935. Si tal origen de éste taumaturgo fuera cierto, hubiera traído a nuestras tierras la navegación a la vela, y hasta el hierro.

Hablando de los Mexica, el Padre Olmos tenía la opinión de que eran descendientes de los judíos. Motolinía, habla de emigraciones de los cartagineses hacia el occidente. Del jeroglífico de Sigüenza nació la idea de que los aztecas habían atravesado el mar para venir a éste continente. Por otra parte el cronista Herrera dice que los aztecas para llegar a Chicomoztoc (lugar de las siete cuevas) atravesaron un brazo de mar en troncos de árboles, que debían ser canoas mal labradas.

Todas estas creencias no tienen una base firme, tan solo el empeño de demostrar que del viejo mundo vinieron los pobladores del nuevo mundo.



Fig. 3

El atraso en la navegación, mejor dicho en la construcción de naves entre los aztecas, lo muestran las pinturas de los códices. La huida de Moctezuma para Tlachioneac (Fig. 3) y la conquista de Cuitlali que (Fig. 4).



Fig. 4

El 13 de marzo de 1519, cuando ya se disponía a partir de la Isla de Cozumel, la flota de Cortés, llegó en una canoa Jerónimo de Aguilar, ordenado de Evangelio, quien había vivido entre los mayas con su compañero Gonzalo Guerrero, éste último ya casado y con hijos no quiso seguir a Cortés. Aguilar fué el intérprete de Cortés. No se sabe la influencia de estos españoles en el desarrollo de la construcción de naves en la península.

En artículos posteriores a éste seguiré hablando, con datos de otras fuentes, de cómo eran las embarcaciones y cómo se desarrolló su construcción.

Pérdidas sufridas por el Japón en las batallas de Guadalcanal

Por el Vicealmirante RAIZO TANAKA.

Traducción del Cap. de Fragata C. G. SALVADOR GONZALEZ LAZCANO.

(Continúa)

Una vez recibida la información relativa a la presencia de una fuerza operativa enemiga al SE. de Guadalcanal, el Vicealmirante NISHIZO TSUKARA Comandante del área SE., ordenó que mi convoy de poca velocidad, se dirigiera hacia el Norte. Esta orden fué seguida poco después por otra del Comandante de la Octava Flota, ordenándome que mis buques navegaran al 250°, esto es al 20° al Sur del Este. Así pues tenía órdenes del Comandante del área y de mi inmediato superior, las cuales eran contradictorias. Considerando la situación decidí cambiar al rumbo 320°, desafortunadamente las condiciones de radio eran malas y crearon un problema adicional, consistente en que no era posible comunicarse con el Cuartel General de tierra. En la tarde del día 20 de agosto mandé al "KAWAKAZE" adelantarse y relevar al "GEGERO" en Guadalcanal.

Alrededor de las 14.20 horas de ese día obtuve la novedad de que cerca de 20 aviones de transportes habían aterrizado en el aeropuerto de Guadalcanal. Eso significaba que el enemigo había capturado y terminado la construcción del mencionado aeropuerto en menos de dos semanas y por lo tanto estaba listo para operaciones futuras. Esto haría que todas nuestras operaciones de desembarco serían más difíciles de desarrollar.

Hubo también buenas nuevas, el día 21 de agosto, y éstas eran procedentes del Cuartel General de la Octava Flota, en el sentido que la Segunda Flota (Fuerza Avanzada) se dirigían a aguas del Este de las Islas Salomón, donde llegarían el día 23 para apoyar nuestras operaciones y destruir a la fuerza operativa enemiga. Este mensaje designaba la posición que debería tener nuestro convoy a las 16.00 horas del día 23, posponiendo el desembarco en Guadalcanal para la noche siguiente.

Muy indignado por la perspectiva que al final la fuerza a mi mando debía apoyar al grueso de la Flota Combinada, y de nuevo navegar al Sur; mientras tanto mandé a los 4 buques patrullas a abastecerse de combustible al fondeadero de las Islas Shortland. La Fuerza Operativa enemiga había sido avistada el día 21 de agosto por nuestros aviones de reconocimiento. Dicha fuerza estaba todavía cerca de la misma situación en que había sido localizada el día anterior. Otro avión de exploración reportó dos buques transportes enemigos y un crucero ligero a cerca de 160 millas al Sur de Guadalcanal. Mandé al "YUNIGI" y al "KAWAKAZE" al Sur para la localización de este grupo enemigo, pero estos destructores no encontraron nada. El "KAWAKAZE" regresó a las aguas de Lunga el día 22, donde

en las primeras horas de la mañana de ese día, torpedeó y hundió al destructor norteamericano "BLUE" (DD387). El "KAWAKAZE" fué atacado por aviones que hirieron a algunos hombres de la tripulación, pero el buque no sufrió averías.

Mi convoy de poca velocidad avanzó hacia el Sur dentro de las 200 millas de Guadalcanal el día 23, y tal como esperábamos allí había uno o dos aviones "Consolidated" observándonos cubiertos por una constante lluvia, nosotros seguíamos hacia el punto designado y por anticipado sabíamos que allí seríamos blanco de duros ataques aéreos el día siguiente.

Un despacho urgente vino del Comandante de la Octava Flota cerca de las 08.30 horas, ordenándome que el convoy regresara al Norte y se conservara fuera del peligro de ataque enemigo. Nosotros cumplimos esta orden rápidamente, pero sabíamos también que ésto demoraría el desembarco hasta el día 25 de agosto.

A partir de entonces (14.30 horas), comenzaron a llegar diversas órdenes, siendo la primera la procedente de la 11/a. Flota Aérea en la cual se me ordenaba lo siguiente: "El convoy deberá llevar a cabo el desembarco el día 24". Contesté inmediatamente que esto era materialmente imposible debido a la poca velocidad de algunos de mis buques.

La dificultad para el cumplimiento de nuestra misión aumentó con la diversidad de órdenes que nos impedían una situación de combate; estas dificultades fueron aumentadas debido a las pésimas condiciones atmosféricas que interrumpían nuestras comunicaciones por radio, traduciéndose en el retardo en la recepción y transmisión de mensajes vitales para las operaciones.

El día 24 de agosto, los aviones enemigos nos estuvieron observando desde el alba hasta el anochecer. A las 08.00 horas recibimos una alarma por radio informando que 36 aviones habían despegado del aeropuerto de Guadalcanal. Nosotros continuamos operando de acuerdo con el plan previsto esperando un ataque aéreo en masa, el cual no se realizó.

A las 12.30 horas del mismo día localizamos al Este del horizonte un crucero pesado que a gran velocidad se dirigía hacia el Sur, seguido muy de cerca por un porta-aviones; éstos eran el "TONE" y el "RYUJO" respectivamente; este último venía escoltado por dos destructores, la fuerza anterior servía indirectamente de escolta al Grupo de Refuerzos a mi mando. Las órdenes que tenía el "RYUJO" eran atacar también el aeropuerto de Guadalcanal con sus aviones, y 21 de ellos fueron lanzados a esa hora. Dos horas después observamos al Sureste las señales de un ataque aéreo sobre dichos buques, efectuado por bombarderos de picada enemigos;

grandes cortinas de humo comenzaron a extenderse en el firmamento y vimos también una gigantesca pira, que era el funeral del "RYUJO", el cual había sido tocado por los impactos de torpedos y bombas lanzados por aviones enemigos con base en porta-aviones; el citado "RYUJO" se hundió al comenzar la noche.

Los aviones del hundido "RYUJO", al regresar de bombardear Guadalcanal y no encontrando a su porta-aviones base, continuaron su vuelo patrullando brevemente a mis buques con los cuales me dirigía hacia BUKA al NW de BOUGANVILLE. Estos aviones reportaron el éxito obtenido en su ataque al aeropuerto de Guadalcanal, así como de haber derribado más de 10 aviones norteamericanos, (según informes posteriores, el resultado del citado ataque fué ligeras averías al aeropuerto y ningún avión derribado).

La noticia del hundimiento del porta-aviones "RYUJO" fué recibida en los diferentes Cuarteles Generales hasta el día 25 de agosto.

Nos parecía que a medida que pasaba el tiempo, nuestra situación combativa se volvía más crítica; las comunicaciones por radio de mi buque insignia se suspendieron por un impacto en la antena, retardando el envío de mensajes. Esto ya se estaba volviendo típico para las fuerzas japonesas y parecía que no queríamos aprender la lección, y las fallas de nuestras comunicaciones no fueron remediadas y continuaron casi toda la guerra.

Cerca de las 14.00 horas del día 24 de agosto, un mensaje por radio procedente del Cuartel General de la Flota Combinada, anunciaba que un grupo de buques enemigos había sido localizado al Este de MALAITA, navegando hacia el Sureste. Este grupo era una fuerza naval poderosa compuesta por 3 porta-aviones, 1 acorazado, 7 cruceros y 17 destructores.

Los escuadrones del grupo de porta-aviones "SHOKAHU" y "ZUIKAHU") atacaron a la fuerza enemiga a unas 20 o 30 millas al Sur de la Isla Steward, para entonces el grupo operativo 18 (Task group 18) compuesto por el porta-aviones "WASP", 3 cruceros y 7 destructores habían sido trasladados al Sur a hacer combustible y no fué atacado por los japoneses. Nuestros aviones encontraron al enemigo dividido en dos formaciones, cada una con un porta-aviones al centro; y los atacaron, concentrando sus fuegos sobre los porta-aviones "INTERPRISE" y "SARATOGA", solamente el primero fué averiado en este ataque.

Nuestras fuerzas de persecución nocturna comenzaron a operar, pero el enemigo inició la huida por el lado Este. Dicha persecución fué abandonada por todos los buques japoneses, los cuales cambiaron su rumbo hacia el Norte. Siendo éste el final de la 2/a Batalla Naval de las Islas Salomón o llamada también batalla del Este de las Salomón.

Mi convoy de refuerzos, mientras tanto, se le había ordenado salir temporalmente al NE., pero con la ame-

naza de dos porta-aviones enemigos que se encontraban a distancia peligrosa, por lo que regresé de nuevo a Guadalcanal. Considerando nuestra condición combativa y los movimientos del enemigo, tenía la grave duda si el convoy de poca velocidad lograría alcanzar su meta, pero mi deber era intentarlo a toda costa y presentí que el día siguiente sería fatal para mis buques.

El día 25 de agosto a las 06.00 horas estábamos a 150 millas del aeropuerto de Guadalcanal. Cinco de nuestros destructores habían estado bombardeando las posiciones enemigas durante la noche, habiendo salido de esas aguas para unirse a mis buques de guerra y aumentar la escolta de los buques transportes.

Los buques que se unieron fueron: el anciano destructor MUTSUKI y YAYOI de la División de Destructores 30, más el KAGERO, KAWAKASE e ISOKAZE. Una vez efectuado lo anterior, di las ordenes concernientes a nuestros movimientos, formaciones y disposiciones de alerta, entrando al fondeadero esa noche. Exactamente como lo ordené, se ejecutaron las órdenes, apareciendo al poco tiempo entre las nubes seis bombarderos de picada los cuales se dirigieron hacia mi buque insignia.

Fuimos sorprendidos como si estuviéramos durmiendo y no hubo tiempo ni oportunidad de contestar el fuego. A este bombardeo de picada, siguió otro bombardeo con maniobras evasivas.

Varias bombas hicieron impacto en diferentes secciones de la proa del buque insignia, con terrorífica explosión, mientras los proyectiles levantaban enormes columnas de agua cerca del buque. La última bomba explotó en el castillo de proa entre los montajes 1 y 2 con un gran estallido y esparciendo fragmentos igneos de acero, sembrando la desolación y la muerte en esta parte del buque incluyendo el puente de mando. Yo estaba sin conocimiento, y tirado en el piso, pero afortunadamente ileso. El humo era tan espeso que era materialmente imposible conservar los ojos abiertos. El buque sufrió varias sacudidas, me levanté dando traspiés y pude observar a través del humo que el castillo de proa estaba seriamente averiado e incendiándose. Había muchos muertos y heridos alrededor. De una manera extraña sin embargo el JANTSU no se excoró y parecía que no había peligro de hundimiento. Las medidas de emergencia para controlar las averías y el incendio fueron tomadas, así como la conducción cuidadosa de los heridos para su atención médica.

Afortunadamente los pañoles de municiones no explotaron, debido al buen funcionamiento de los mamparos estancos, así pues las máquinas pudieron seguir trabajando.

El crucero estaba todavía en condiciones de navegar, pero con la proa averiada, lo que ocasionaba una pérdida enorme de velocidad y no serviría mucho tiempo como buque insignia.

(Continuará)

EL NUEVO CANAL DEL RIO SAN LORENZO

Los Puertos del Oeste Medio de los EE. UU. Comienzan a Obtener Ventajas con su Utilización

A Bordo del S.S. "PRINS WILLEM II".

(Continuación)

El "Prins Willem" navegaba lentamente por los actuales canales. Normalmente, el largo viaje hasta Chicago se efectúa en forma mucho menos lenta, pero en esta época, el río San Lorenzo tenía que ser desembarazado de gran cantidad de hielos más o menos peligrosos, además para entrar a cada esclusa, había que esperar varias horas. Para recorrer las 8 millas del Canal de Lachine se emplearon dos días, y después hubo de permanecer fondeando en el río durante 36 horas, en unión de otros 27 buques para poder entrar al Canal de Soulanges, el cual fue lentamente recorrido durante treinta y seis horas más.

Al sexto día, y al comenzar a navegar en el Canal de Cornwall, en la llamada "Sección Internacional de caídas de agua (rápidos)" se pudo apreciar la gran obra que constituye el Proyecto de producción de energía eléctrica aprovechando el río San Lorenzo.

En esta área, cerca de la ciudad de Massena, N. Y., se están construyendo tres presas. Dos de ellas, la de Iroquois y la de Long Sault, regularán la admisión de agua en una cuenca de 158 pies de altura y de 3,120 pies de longitud, en la zona situada entre la isla Barnhart y la playa canadiense.

Cuando los trabajos se terminen en 1958, los generadores de este sistema hidroeléctrico producirán un promedio anual de 12,600,000,000 de kilowatts-hora, es decir, la misma cantidad de energía que en 1955 produjeron las cinco plantas que alimentaban la ciudad de Nueva York.

Este Proyecto será financiado conjuntamente por el Gobierno de la Provincia de Ontario y por el del Estado de Nueva York, a un costo aproximado de 300 millones de dólares para cada entidad y utilizarán por cantidades iguales la energía total producida. Los expertos indican que tal energía acelerará el desarrollo industrial de toda la región del valle superior de San Lorenzo.

Principalmente obtendrán beneficios las plantas electrometalúrgicas en ambos países, tanto por el mayor suministro de energía como por la posibilidad de usar el nuevo Canal para el transporte de minerales de hierro. Por otra parte, la Compañía de Aluminio de América, (ALCOA), ha firmado un contrato para utilizar el 25% de la energía que corresponde al Estado de Nueva York para utilizarlo en su planta de Massena. La Alcoa utilizará, además, el nuevo Canal para la recepción por mar, de aluminio parcialmente refinado en su planta de Mobile, Ala.) que actualmente es transportado por ferrocarril.

Para el séptimo día de nuestro viaje, el "Prins Willem" había rebasado la esclusa No. 22. Ya estábamos fuera de los embotellamientos, ahora podíamos navegar por

los profundos canales de la zona de las "Mil Islas". Entonces, cuando cayó la tarde, nuestro buque dejó la silueta de la ciudad de Kingston, Ontario, terminó su viaje en el río de 1,180 millas y penetró en las aguas del Lago Ontario.

Buques como el nuestro, pueden llevar únicamente unas 1,500 toneladas de carga a través de los canales del San Lorenzo, pero para dentro de tres años, buques con 8,000 o más toneladas, podrán llegar a los puertos norteamericanos del oeste medio.

Oficialmente, el Gobierno de los EE. UU., consideran que actualmente el tránsito por el río San Lorenzo es de unos 10 millones de toneladas y que para cuando el nuevo Canal ya esté operando, esta cantidad llegará a unas 36,500,000 de toneladas anualmente. Opinan que para 1965, el movimiento será de 52 millones de toneladas, y debe recordarse que el año pasado, el Canal de Panamá operó 46.5 millones de Toneladas.

Los expertos en planeamiento y promoción, sin embargo, consideran que no todas las ciudades esparcidas en las 6,400 millas de costas en los cinco Grandes Lagos, obtendrán beneficios. Uno de los expertos dice:

"El Oeste Medio está cubierto de pequeñas poblaciones muy bien conectadas por ferrocarril, pero que rara vez se detiene en ellas, igualmente sucederá con los buques que naveguen en el nuevo Canal".

Las ciudades que realmente reciban beneficios apreciables, serán las de más densa población y mayor potencial económico e industrial.

Tanto el Gobierno de los EE. UU., como el de Canadá han previsto que deben, o deberán calcularse cuidadosamente las tarifas que se implanten en la utilización del nuevo Canal, ya que este, por sus condiciones propias, permanecerá congelado de cuatro a cinco meses anualmente, y que, naturalmente, los ferrocarriles revisarán sus tarifas propias con el fin de establecer la competencia. Sin embargo, se considera que a pesar de estas condiciones adversas, se obtendrán beneficios de cuantía bastante apreciable. Los expertos, por otra parte, no dejan de considerar que son ocho los Estados litorales de los Grandes Lagos, con nueve que se pueden considerar como tributarios, y que en esta extensa zona radica cerca de la mitad de la población de los EE. UU., y un gran porcentaje de su industria.

Nuestro buque cruzó por la noche el Lago Ontario y al amanecer entró a la primera esclusa del Canal Welland. "Ahora subiremos hacia las montañas", exclamó el Capitán J. R. Anderson, que era el Práctico Canadiense que nos llevaría a través de los Lagos.

Las ocho esclusas del sistema Welland elevan y bajan a los buques los 327 pies que significan la diferencia de nivel entre el Lago Ontario y el Erie, y prácticamente rodean a las famosas Cataratas del Niágara.

El presente Canal fué terminado por Canadá en 1933, y sus esclusas tienen 850 pies de longitud por 80 de anchura. Actualmente se está dragando para llegar a los 25 pies, pero este calado se ampliará posteriormente.

Los navieros, sin embargo, están temerosos de que en lo futuro, se pueda provocar un embotellamiento en esta zona, dado que del sistema Welland de esclusas, solamente 3, de las 8, son dobles. Por ellas se mueven en la actualidad unas 20.9 millones de toneladas anualmente y se prevé un aumento hasta las 50 millones de toneladas. Durante los primeros años de explotación del nuevo Sistema, se considera que el movimiento será de unas 36.5 millones de toneladas que sin mayor dificultad se podrán manejar con las instalaciones actuales, pero el Gobierno de los EE. UU., considera que se producirán serias demoras para 1965. El Gobierno Canadiense, por ahora, no tiene planes para la ampliación del sistema Welland, pero el Sr. George C. Marler Secretario de Transportes, expresó que se tomarán las providencias cuando el caso se presente.

De el Canal de Welland, el "Prins Willem" penetró en el agitado Lago Erie y nuestro buque se mecía suavemente a un nivel de 522 pies superior al de Montreal. Como era de noche, podíamos ver en lontananza las luces de la ciudad de Búfalo.

Esta ciudad ha prosperado desde que se constituyó en un importante centro granero. Los granos son llevados a la ciudad desde Duluth y Superior, en embarcaciones pequeñas de diversos tipos. Como en la ciudad existen grandes molinos de trigo, este es transformado en harina, pero también grandes cantidades de él, son llevadas por ferrocarril y por el sistema de chalanes del Estado de Nueva York, hacia los puertos orientales para su exportación.

Marvin A. Rapp, Director General del puerto de Búfalo, dice que los negocios de transporte pueden resentir algunas pérdidas con la apertura del nuevo Canal, pero, por otra parte, confía en que Búfalo continúa siendo un gran centro productor de harina y proveedor de semillas. Al mismo tiempo, continúa diciendo Mr. Rapp, Búfalo aumentará su movimiento antes fluvial y posteriormente marítimo. El año pasado de Búfalo se importaron y exportaron a través del San Lorenzo, unas 6,300 toneladas de carga diversa, y se prevé que para cuando esté operando el Canal, el movimiento llegará al millón de toneladas.

Para las plantas siderúrgicas en esta área, el nuevo

Canal podrá hacer llegar a ellas mineral de hierro, a bajo costo de transportación, desde el Labrador.

La ciudad de Búfalo ha ampliado sus oficinas y sistemas portuarios para planear el acondicionamiento de las nuevas facilidades necesarias. Una compañía privada, que fue consultada al respecto, indicó que consideraba necesaria la erogación de unos 26.900,000 Dlls., para efectuar los trabajos adecuados. En la actualidad, los muelles de la ciudad pueden dar acomodo a unos 7 o 10 buques de los que en lo futuro llegarán a ellos. Pero no solo será necesario desarrollar ampliamente los muelles, sino también la colocación de grúas adecuadas, almacenes capaces para admitir grandes cantidades de mercancías en tránsito, y demás equipo anexo.

La siguiente ciudad que tocamos sobre el Lago Erie, fue Cleveland. Ella se encuentra confiada en que no recibirá ningún perjuicio con la apertura del nuevo Canal. Por el contrario, espera recibir beneficios, tanto por la recepción directa de minerales de hierro, como por el tránsito marítimo que ahora sí podrá recibir.

El mineral de hierro proveniente del Labrador directamente, asegurará a Cleveland y otras ciudades del Oeste Medio la conservación indefinida de sus grandes plantas siderúrgicas. En el pasado, existió el temor de que en lo futuro, la industria siderúrgica se vería obligada a trasladarse hacia el Oriente, por la disminución de las reservas existentes en la región del Lago Superior. Actualmente, con la posibilidad del nuevo Canal, se ha asegurado un nuevo y poderoso aprovisionamiento de este mineral proveniente del Labrador, ya que los grandes buques que lo conducen dentro de la región de los Grandes Lagos, podrán efectuar viajes hasta el Golfo de San Lorenzo. La "Republic Steel", considerando lo anterior, está poniendo en práctica un programa de expansión a sus instalaciones en Cleveland y en otras ciudades afectadas, con valor de 52.000,000 Dlls.

Cleveland también recibirá beneficios al admitir directamente tránsito marítimo. El año pasado se movieron de esta ciudad hacia los puertos marítimos unas 36,000 toneladas, y se considera que cuando se abra el Canal a la navegación, esta cantidad se elevará cuando menos a 800,000 toneladas.

(Continuará en el próximo número)

ANOTE LA ZONA POSTAL RESPECTIVA EN SUS CORRESPONDENCIAS DIRIGIDAS AL DISTRITO FEDERAL.

ING. MIGUEL REBOLLEDO Sucesores, S. A.

Especialistas en Cimentaciones

Estructuras de Concreto

Pilotes y Concreto Ligero

Guerrero 21-306 Tel. 13-09-00 México, D. F.

Ing. ROBERTO MEDELLIN

Caminos y Obras Portuarias

Tennyson 97

Tel. 46-39-92

México, D. F.

Un Entusiasta del Mar

Por Gustavo RUEDA MEDINA.

De esto no hace mucho tiempo. Fué, como dijera mi compadre Solís, "ahora en treinta". Por aquellos días, la conciencia marítima nacional estaba ya no dormida, sino profundamente anestesiada; las obras portuarias suspendidas en donde las dejó Don Porfirio; los barcos con apariencia de fantasmas a punto de desvanecerse y los faros ardiendo aún por mero milagro.

En tan lamentables circunstancias, un grupo de muy jóvenes oficiales de la Armada fuimos designados para venir a la ciudad de México, centro nervioso, cultural y económico del país, a intentar el milagro de despertar a la bella durmiente y conseguir así que la nación se decidiera a gastar algunos centavitos en el fomento y protección de sus servicios marítimos indispensables.

Echaríamos mano de periódicos, estaciones radiodifusoras, espectáculos públicos y otros medios de divulgación que quedaran a nuestro alcance. En rigor a nuestro alcance quedaba todo el mundo o nada, porque no se nos dieron medios económicos, aparte de los indispensables para subsistir. Se confiaba en que nuestra juventud respaldaría airosoamente a la cara dura que habríamos de poner ante las muchas puertas a las que tendríamos que llamar. Y así sucedió; gratuitamente tuvimos: teatros, difusoras, impresión de programas y cartulinas, películas alusivas y hasta músicos y cantantes que eran el cebo de nuestras conferencias.

Y es que la necesidad era tan evidente que todos la sentían. Todo lo que decíamos se podría resumir en una frase por simple muy entendible: ¡No hay que ser...!

En una de tantas ocasiones me tocó producir una conferencia sobre los factores del poder naval, en el vetusto Teatro Hidalgo, hoy desaparecido y que estuvo en la Calle de Regina.

Recuerdo que tenía un cupo imponente, o que así me lo pareció desde mi pequeñez y soledad en el vasto escenario, mientras cubría mi número. Terminé entre la estruendosa ovación de un público entusiasmado ante la idea de que el número siguiente era de mariachis; desaparecí entre bastidores y abandoné el foro por la escalerilla lateral que conducía al pasillo solitario en el que se alineaban las puertas de las plateas. Ahí, al pie de la escalera me esperaba él. Era un tipo vigoroso y sonriente. Tenía los brazos abiertos en cruz dramáticamente y en ellos hube de caer porque no me quedaba otro camino...

—Soy un entusiasta del mar— dijo a guisa de presentación, con un vozarrón acorde con su corpulencia, al tiempo que me levantaba del suelo entre sus brazos, palmeándome las espaldas con un vigor que me producía hormigueos y casi me provocaba tos.

Me depositó luego en tierra y clavando en mi una mirada chispeante y amistosa me espetó:

—¡Pero qué bárbaro, mi amigo, usted se las trae hablando! Estuvo unos segundos contemplándome con alegría, como si yo fuera un espectáculo realmente divertido, y agregó efusivamente:—

—Ya le dije, soy un entusiasta...! Permítame mi amigo...



Y allá fui otra vez al aire levantado por aquellos brazos que me apretaban hasta la tortura. Me sacudía, me sarandeaba; supongo que los faldones de mi levita de uniforme tremolarían como banderas.

Por segunda vez me puso en tierra mientras me hacía víctima de su verborrea torrencial:

—Tiene usted una manera tan clara y precisa de exponer las cosas, verdaderamente sorprendente. ¡Qué bárbaro! Me dolieron las manos de aplaudir. Estaba yo realmente emocionado. Será que como soy un entusiasta...—

Como al conjuro de esa palabra, le asaltó otro arrebató de entusiasmo y otra vez me echó mano, y otra vez me ví en el aire pataleando y braceando como náufrago.

—Caballero— exclamé con voz sofocada —Agradezco su felicitación, pero me parece que ya esta bien...

Mi herculeo admirador me dejó en tierra murmurando excusas y pude por fin escapar a toda prisa.

Como yo vivía en una hospedería de 5 de Febrero, decidí hacer el camino a pié gozando la serena y tibia noche de octubre. En el fondo iba contento; los escasos transeuntes me parecían gentes amistosas y cordiales; me sentía inclinado a perdonar la vapuleada del entusiasta en reconocimiento a la sincera admiración que me había demostrado. —Bien, bien— murmuré satisfecho.

Creo que hasta silbé mientras subía la escalera del edificio. Ya para alcanzar mi puerta, eché mano al bolsillo, en busca de las llaves, pero no las encontré. Jus-

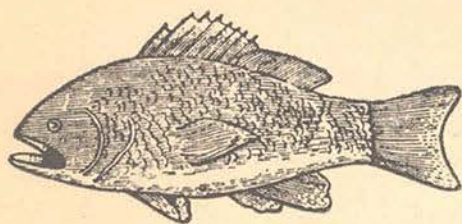
(Pasa a la Pág. 40)

NUESTRA PESCA

II.—EL HUACHINANGO

Juan Pescador.

Convenía que la cena fuese seductora, alegre a la vista y apetitosa. Era una manera de demostrar al jefe afecto y agradecimiento. Además la estrategia de los negocios exigía preparar el ataque para ganar la batalla por la Gerencia y nada mejor que aprovechar ese estado de beatitud, de agradable sopor en que el organismo se sumerge después de una opípara comida, ayudando delicadamente a la digestión con un buen habano y licores selectos.



El menú se preparó con anticipada minuciosidad. Como al jefe gustaban los mariscos, el plato fuerte debía ser un pescado. Se podría elegir entre langosta, robalo, pámpano o huachinango, todo dependía de lo que en mejores condiciones ofreciera el mercado. De modo que el sábado, una vez que se despidió del Director y le recordó la hora de la cena, nuestro anfitrión se dirigió al mercado de mariscos en busca de los comestibles que debían de adornar su mesa.—Las langostas ofrecían un pobre aspecto, pequeñas y demasiado refrigeradas. Bien sabía que al descongelarlas la carne aperecería oscura y correosa. Había robalo bueno y fresco, pero le pareció que estos pescados de enorme boca y de piel negruzca desentonarían entre su vajilla de Jena como atractivo principal de su banquete. Tampoco le gustaron los pámpanos. Eran tan pequeños que habría que servir uno por persona, y esto restaría seriedad a la cena. Había huachinango pero se veían mustios y descoloridos, con los ojos opacos y vidriosos lo que indicaba cuando menos una semana de refrigeración.

Disgustado por su mala suerte abandonó el mercado sin decidirse por nada de lo que había visto. Se le había ocurrido visitar a uno de los introductores de pescado con el cual tenía ciertas relaciones de amistad. La bodega estaba en una callejuela oscura y mal oliente. El pescado se guardaba en cajas de madera mezcladas con hielo. Había pargo, sierra, lisa y medregal. Nada que valiera la pena. Pero ahí en la mesa listo para aliñarse, estaba un hermoso huachinango de tres kilos y medio, de brillante color rojo, rollizo y esbelto, con las agallas encarnadas como si acabara de ser pescado. Nuestro amigo se imaginó este maravilloso pez en el centro de su mesa, en la fuente de plata que había heredado de los abuelos, rodeado por una guarnición de champiñones y rodajas de naranja, y sintió en el estómago el deleite del primer bocado de esa carne blanca y jugosa de exquisito sabor.

—¡Imposible... señor! Este huachinango es la mejor pieza que han pescado en Veracruz en lo que va

del año. Si lo enviáramos a un concurso, obtendría el primer premio.—Lo siento, pero ya está vendido... Lo compró mi mujer—.

—Bueno, pero todo tiene un arreglo... ¿Quiere usted doblar su dinero?

Y después de algún regateo, nuestro anfitrión obtuvo el hermoso huachinango y marchó a casa entre casca- beles, a preparar la cena de su jefe.

:: :: ::

El chueco se alejó del puesto de refrescos una vez que oyó el reporte meteorológico de las 12 de la noche: "De Punta Delgada a Veracruz vientos moderados del primer cuadrante, rolando lentamente al norte con rachas frescas". Sin hacer ruido entró a su cabaña de madera, construida en la playa, donde su mujer dormía y se tumbó en el catre de arpillera. El brazo izquierdo que había quedado medio paralizado desde que lo prendió la hélice del motor fuera de borda al volcarse el bote le dolía un poco. Esto era síntoma de cambio de tiempo, y la señal era tan buena como el reporte del mejor observatorio. Se quedó un rato despierto, analizando si convendría salir a pescar a la mañana siguiente. El norte entraría al atardecer, de eso no cabía duda, pero hacía cuatro días que los pescadores aguardaban buen tiempo y la falta de pescado había hecho subir el producto. Ayer habían pagado el kilo a 12 pesos. De modo que con un poco de suerte se podría recuperar lo de toda la semana de inacción. Pero con el mar no se juega y ya se habían ahogado dos pescadores en la temporada de norte. Sin decidirse se quedó dormido.

El fresco de la madrugada lo despertó.— Se asomó a la playa. El cielo aparecía cubierto y oscuro. Un ligero vientecillo del este rizaba el mar en calma. Cogió su morral en el que había pan duro y un trozo de carne cocida. Se echó al hombro el garratón de agua y se dirigió a la cabaña próxima a despertar a su primo.—

—¡Manuel!... ¿vas a ir?

—Sí.— Contestó la mujer de su primo, a quien no gustaba vivir de préstamos.

—Que traiga la carnada.

Más adelante despertó a Juan. El tercer pescador de la compañía. Raúl el cuarto, prefirió quedarse.

Entre los tres echaron al agua la lancha empujándola sobre rolos de palmera. El agua estaba fría. Cuando la lancha quedó a flote, saltaron dentro. Juan tomó los remos. El Chueco armó el timón y Manuel izó la vela. La lancha se alejó suavemente, envuelta en el murmullo del agua que se deslizaba por los costados.

A las 11 de la mañana con un sol mustio y descolorido habían llegado a los pesqueros de Isla de Enmedio. En el extremo de cada sedal había un arco de alambre acerado, en cuyo centro colgaba el lastre de plomo y distribuidos en el arco cuatro anzuelos. La carnada eran trozos de sierra. Lanzaron el sedal en 30 brazas y empezó la pesca. Había suerte. En cada lance sacaban 2 o 3 huachinangos. Se sentía el tirón de los peces antes de que el plomo llegara al fondo. Entonces cobraban rápidamente la cuerda de nylon y se veía el revuelo rojo del pez atrapado, que subía a pesar de sus esfuerzos por zafarse, y llegaba a la su-

perficie con el bucho en la boca, reventado por efecto de la rápida disminución de presión. Préstamente desenganchaban los peces, los colocaban en el hielo del cajón, ponían nueva carnada y lanzaban el sedal. El tiempo transcurría rápidamente. En el ardor de la pesca los pescadores olvidaban el hambre y la sed, atentos solamente a la recolección del fruto del mar. El Chueco sintió un calosfrío. Una racha fría le había llegado por la espalda. Volvió la cara. El mar se alborotaba con el temblor característico del aldabonazo del norte. A lo lejos la Sierra de San Martín se veía claramente.

—¡Vamos! —gritó—.

Juan y Manuel percibieron el peligro y recogieron los anzuelos. Venían los últimos peces y entre ellos un hermoso huachinango, el mayor que habían visto en mucho tiempo, muy cercano a los 4 kilos.

—Devuélvanlo al agua a ver si nos da suerte.

—Estás loco. Cuando menos son cincuenta pesos.

Lo echaron bajo las tablas de proa. Izaron la vela y la lancha arrancó impulsada por las rachas de creciente furia, a gran velocidad. Al principio el avance fue rápido. Aún no había oleaje. El Chueco gobernaba con precesión y los otros pescadores aliñaban el pescado y lo metían entre el hielo de la caja. De pronto a alcanzarlos las grandes olas verdosas coronadas de espuma. Manuel se apoderó de los remos y Juan se sentó a plan de bote, con el achicador en la mano. Mar y viento venían de popa. Alcanzaban a la lancha, la cual aumentaba la velocidad en el tramo ascendente de la ola. Entonces venía la rompiente que inundaba la lancha de espuma, y entre la rugiente cascada la embarcación se precipitaba en el seno, y por arriba aparecía la siguiente masa negrusca de cuatro metros de altura que amenazaba engullirse al pequeño bote. El Chueco con la caña entre las manos y la vista fija en estos gigantes que le atacaban por la popa, cuidaba de que la lancha se mantuviera siempre en línea con el oleaje. Manuel ayudaba con los remos y Juan no se daba tregua en sacar el agua que había entrado.

En una de las crestas una racha de viento rasgó la vela.

Juan arrió la percha, y este leve movimiento hizo que la próxima ola abordara a la lancha ligeramente atravesada. La ola inundó el bote. Juan tuvo tiempo de agacharse bajo el castillo. Manuel cayó de espaldas tras la bancada sin soltar los remos, y el chueco pálido de angustia, volvió la cara para vigilar la próxima ola. Por fortuna venía lejos. El cajón del pescado había salido del bote y flotaba a unos cuantos metros, alejándose con la pequeña fortuna que guardaba. Sacaron angustiosamente el agua del bote, y Manuel volvió a los remos, ahora la única defensa contra el tenaz ataque del oleaje.

La lucha continuó sin cuartel, siempre con la lancha medio inundada. Sin palo y sin vela, oyendo en cada ataque los crujidos de la madera vieja, como si fuese incapaz de resistir un nuevo asalto. A lo lejos la línea de costa iba acercándose poco a poco, con desesperante lentitud.

Ahora había que sortear los rompientes.

—¡Listo Manuel!— gritó el Chueco, y el marinero bogó con todas sus fuerzas, y la lancha llevada como saeta, entre las crestas de las rompientes, pasó la berma de la playa y golpeó en la arena. Rápidamente se echaron al agua los tres y jalando de la regala la

llevaron de ola en ola hasta dejarla en seco en la playa.

El Chueco sacudió la cabeza y revisó cuidadosamente su bote. Algunas costuras estaban abiertas. Había perdido el palo, la vela y el cajón del hielo. Bajo la tabla de proa estaba el hermoso huachinango fresco y colorado. La pena quería romperle el alma en sollozos, pero se aguantó y se dijo que ya era bastante haber salido con bien de la tormenta.

Ese día no entró pescado, y el único huachinango lo pagaron al mejor precio del año. Les regalaron además otro cajón lleno de hielo y sal, carnada y un vale para diez costales de manta con que construir una nueva vela.

□ □ □ □

Nuestro anfitrión había estado brillante.

Su atención ligeramente aduladora hizo que la conversación del Jefe luciera fácil, alada y de picante grajeo. La señora lo secundó hábilmente y el vestido de la esposa del Jefe apareció bajo su admiración como una creación parisina.

La cena fué epicúrea y cuando el mayordomo presentó la bandeja de plata con el huachinango, humeante, rodeado de setas y trufas, bañado en una exquisita salsa bordelosa, los comensales expresaron un ¡Ah! de conmovida satisfacción. El Jefe levantó su copa y exclamó:

—¡Brindemos por quien pescó este hermoso animal y por la Señora que lo guisó tan delicadamente!

E iniciaron el ataque. Al despedirse estaba confirmada la gerencia.

En su cabaña, el Chueco llevaba dos noches cosiendo su nueva vela.

López Hermanos, S. A.

AGENTES DE VAPORES

VERACRUZ,

MEXICO

TAMPICO

FELICITAN CORDIALMENTE
A LA ESCUELA NAVAL EN LA
CONMEMORACION DEL 21 DE
ABRIL DE 1958.

18-35-86

Tels.: 12-62-17

Gante No. 4, Desp. 302

12-59-19

México 1, D. F.

18-36-26

Síntesis del Buceo

Por HDIC.

A través de historietas o novelas nos hemos familiarizado con un tipo de hombre audaz que sostiene titánicas luchas con animales espantosos en los abismos del mar, pero la realidad es otra. No son escualos o calamares gigantes lo que hace peligrosa la labor del buzo, sino la presión del agua que aumenta en razón directa de la profundidad.

En forma natural o libre, es decir sin equipo alguno, se suele descender alrededor de 20 metros y permanecer bajo el agua de 90 a 150 segundos.

Vg.: Los pescadores nativos, de esponjas, abulón y perla.

Peró en otro tipo de trabajo como: construcción de muelles, puesta a flota de barcos hundidos, etc., se necesita de un traje hermético a prueba de agua y aire y comunicada al banco de salvataje por una manguera que le inyecta aire, un hilo telefónico y una cuerda para izarse. Este equipo es caro e incómodo, zapato con pesas de plomo, cabezote de bronce, posición siempre

vertical y dependencia absoluta de los hombres de la superficie.

Existe en estos últimos años, gracias a la válvula del Francés Capitán Jacques Yves Costeau, un equipo de buceo que permite libertad de movimientos e independencia de la superficie proporcionándose el fluido vital por medio de depósitos llevados en la espalda del buzo, este equipo es el que ha hecho posible el desarrollo del deporte submarino, y se ha popularizado en todo el mundo con el nombre de "Buceo Autónomo" y los buzos que lo practican reciben el apodo de "hombres ranas".

La campana de buzo o Campana Neumática, es una caja de acero abierta por debajo, a la que se le inyecta aire por arriba; en su interior una cuadrilla de obreros puede realizar diversas labores.

Vg.: Cimentaciones de Pilas de Puertos, Cimentación de faros, etc.

De 40 a 50 metros de profundidad el buzo puede desempeñar trabajos pesados por 3 a 4 horas, haciéndose más penosa la labor cuanto más se desciende. En condiciones especiales puede llegar a 160 metros pero sin trabajar y sí permanecer de 3 a 5 minutos.

A mayor profundidad se utiliza la escafandra blindada que dificulta enormemente los movimientos y se toman los objetos con ganchos y tenazas pero alrededor de 200 metros la presión del agua materialmente no los deja mover.

El cilindro de inmersión sirve para descender a mayor profundidad; dentro del cilindro el buzo dirige y vigila a la luz de poderosos reflectores al trabajo de grúas y cucharas automáticas.

La sondalea, el ecosonda y el sonar suelen usarse para determinar los fondos submarinos y poder levantar cartas de los mismos.

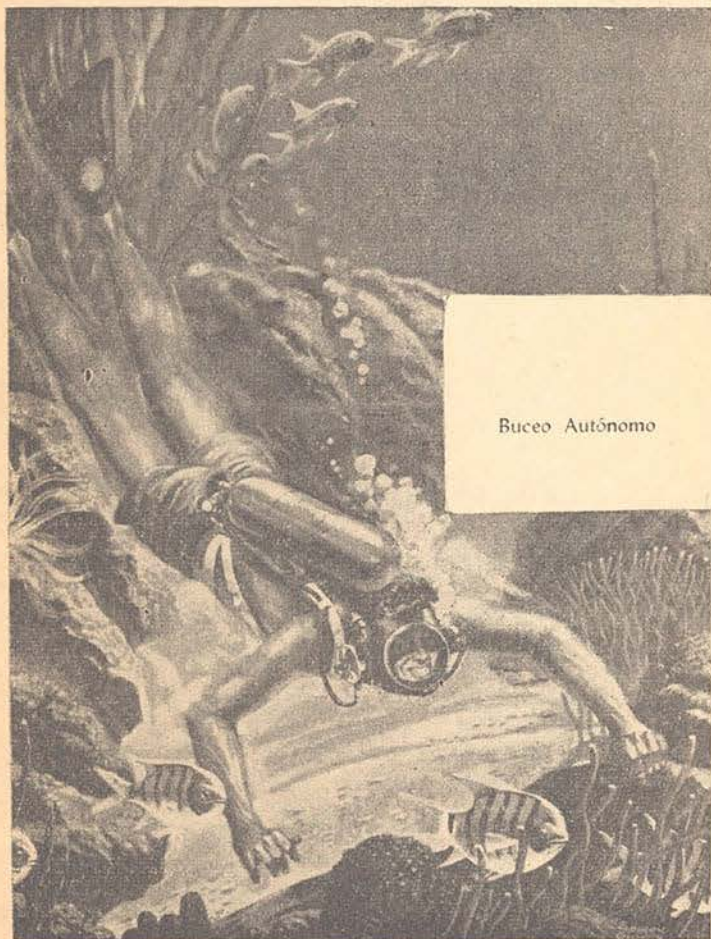
Los fondos submarinos han excitado a los investigadores y hombres de ciencia, pues se supone que los océanos no sólo ocultan animales desconocidos, sino una serie de tesoros para la humanidad; es decir que el mar vendrá a ser una ampliación al espacio vital del "homo sapiens" y por idem obtener nuevas fuentes de alimentos, materias primas y minerales tanto del agua como del fondo submarino, pudiéndose explotar económicamente.

Son de tomarse en cuenta los trabajos de investigación en el descenso a grandes profundidades del austriaco H. Hass.

El americano Guillermo Beeba en 1930 en un batiscafo llegó a 923 metros.

El investigador suizo Piccard en 1948 en otro batiscafo pasó de los 1,000 metros y en 1953 llegó a los 3,000 metros.

El americano Jorge Bastón, en 1952, en un auto-oruga-submarino y 6 compañeros, frente a la costa occidental la América, exploró a profundidades de 300 a 400 metros y encontró vestigios de vida humana; la leyenda de los continentes sumergidos parece afirmarse.



Buceo Autónomo

En agosto de 1953 el francés Howet llega a descender 2,100 metros.



Buceo Deportivo Autónomo

Para poder practicarlo es conveniente un reconocimiento médico general del organismo, saber nadar o flotar por algún tiempo, saber nadar bajo el agua sin aparato alguno, estar familiarizado con los lentes o careta de buceo, las aletas de los pies y respirar sin molestias por medio de un tubo sistema "Snoker".

El equipo Deportivo de Buceo Autónomo consiste en:
Caretta de Buceo.

Aleta en los pies, opcionalmente las manos. (En buceo autónomo rara vez se impulsa con los brazos y manos).

Traje de hule para conservar el calor bajo el agua.

Tanque con aire o mezcla de O y He. de dimensiones conveniente para transportarse en la espalda y poder suministrar gas por 90 min. como mínimo.

Válvula sistema Costeau (ajuste automático de la presión del gas del tanque de acuerdo con la presión del agua) manguera y embocadura para respirar.

Manómetro para cuantificar el descenso llamado convencionalmente profundímetro.

Reloj a prueba de agua a presión.

Tarjeta con tiempos de descompresión.

Cámara submarina para recuerdos de la expedición.

Cuchillo o arpón para pesca.

Cinturón con pesas para equilibrar el empuje ascendente del agua.

Cuaderno de registro de las inmersiones.

El peligro de las "encorvaduras" (presión del nitrógeno sobre los centros nerviosos) se elimina con las tablas de descompresión y el uso de la "Cámara de Descompresión".

Constructora de Obras Marítimas y Terrestres, S. de R. L. de C. V.

Obras en Salina Cruz, Oax.

1o. de Mayo No. 1 - Salina, Cruz, Oax.

Felicitan a la

H. Escuela Naval

*en la Conmemoración del 21 de
Abril de 1958.*

REPRESENTACIONES MARITIMAS, S. A.

Agentes Generales de
Hamburg-Amerikan Line y
Norddeutscher Lloyd

Felicitan a la H. Escuela Naval,
con motivo de la Jura de la
Bandera, de los Cadetes de nuevo ingreso, que se celebra el
21 de Abril

Tels.: 21-09-56, 21-09-76 y 46-65-97

Balderas No. 31 Desp. 608 al 611 México, D. F.

México, D. F., Abril de 1958

Usted debe saber que:

1.—Tratados o Compromisos Internacionales son acuerdos entre dos o más Estados y se consignan en diversas formas.

2.—Son sinónimos de Tratado, los siguientes términos: Convención, Pacto, Estatuto, Carta, Arreglo, Compromiso, Acuerdo, Declaración y Protocolo.

3.—Se da el nombre de MODUS VIVENDI a los arreglos que tienen un carácter temporal o provisional y se refiere generalmente a asuntos de carácter económico; como el Modus Vivendi celebrado con el Gobierno de Francia para dejar en vigor las cláusulas comerciales del Tratado de Comercio denunciado por México.

4.—Reversales es el documento oficial por el cual un Estado se compromete a no contravenir un uso establecido, de preferencia en asuntos de Ceremonial.

5.—El término Capitulaciones se utiliza en dos sentidos: El primero es el que se refiere a tratados llevados a cabo en Oriente para la protección de extranjeros por medio de la jurisdicción concedida a los Cónsules; y el segundo es una convención de carácter militar que consiste en la rendición de una plaza sitiada.

6.—Cartels es el término que designa al conjunto de las convenciones acordadas por los Jefes Militares: Suspensión de hostilidades, canje de prisioneros, etc.

7.—Armisticio es un acuerdo de carácter político-militar que puede ser dictado por militares debidamente autorizados; suspende las hostilidades y generalmente precede al fin de la guerra, como sucedió en la primera guerra mundial.

8.—Reserva es la declaración hecha por una de las partes excluyendo una o varias disposiciones del mismo ó concediéndoles una determinada interpretación. En 1928, en la Conferencia de La Habana, México dijo: "La Delegación Mexicana, sin tener en cuenta los votos que quieran emitir en contra de varios artículos, firmará las diversas convenciones del Derecho Internacional Público aprobadas, haciendo como única Reserva la relativa al artículo XIII que no acepta, de la convención sobre Tratados".

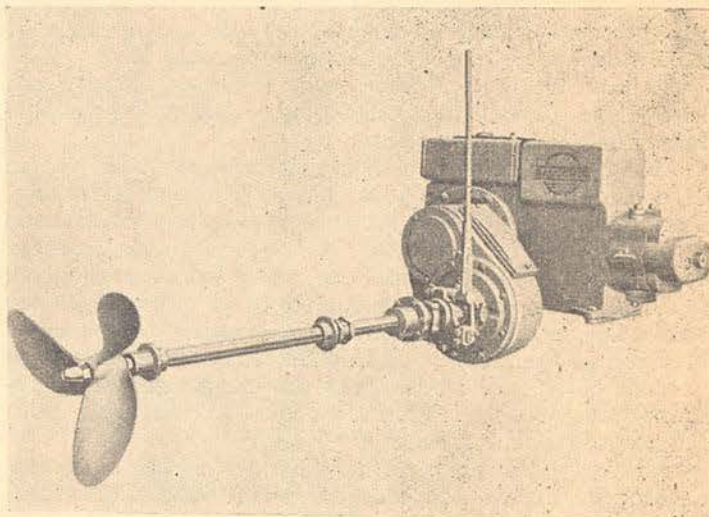
9.—Todos los Estados signatarios de un tratado deben reconocerle una fuerza obligatoria, esto es, la obligación estricta de cumplir con el Tratado; el problema de establecer la base legal de los Tratados no se ha llevado a cabo de manera uniforme, pues la fuerza obligatoria ha sido negada en numerosas ocasiones.

10.—Los Tratados de Paz han sido signados entre un vencedor y un vencido, es decir, bajo evidente coacción física. Francisco I después del Tratado de Madrid que Carlos V le había impuesto cuando fué su prisionero, se rehusó a ejecutarlo, precisamente porque lo suscribió estando privado de su libertad. En 1905, el Japón impuso un Tratado de Protección al Emperador de Corea y sus Ministros, fué firmado cuando los representantes coreanos estaban estrechamente vigilados por soldados japoneses y por tanto, bajo evidente coacción física. En la actualidad, la posibilidad de la violencia se ha alejado con el requisito de la "Ratificación", pues si se concibe la violencia contra un diplomático, no se concibe contra un Parlamento.

11.—La Ratificación de un Tratado la hace el Gobierno del Estado una vez que haya sido firmado por los representantes diplomáticos. El artículo 76 de nuestra Carta Magna otorga al Senado la facultad exclusiva de aprobar los tratados y convenciones.

12.—En términos generales, el cumplimiento de las obligaciones que contiene un tratado, sólo es exigible para los Estados signatarios.

ALYMEX DIESEL, S. A.



Motores Diesel Marinos Alemanes

Bauscher y Kamper
de 5 a 180 H. P.

Motores inigualables en
resistencia y efectividad

Pida amplios informes a

ALYMEX DIESEL, S. A.

San Jerónimo Núm. 55-A

Teléfono 21-06-09

México 1, D. F.

Asociación Internacional de Puertos

PROXIMA CELEBRACION DE LA SEGUNDA CONFERENCIA TRIENAL

Este Organismo celebra Conferencias Trienales, de carácter internacional en donde concurren representantes de los organismos y entidades portuarias asociadas.

La primera de estas conferencias, con el carácter de constitutiva, se celebró con gran éxito durante el mes de noviembre de 1955 en la Ciudad de Los Angeles, Cal., la segunda debería llevarse a cabo durante el presente año.

Para su realización, se contó con tres proposiciones a saber: la Ciudad de Montreal, Canadá, la Ciudad de Honolulu, Hawai y finalmente, la Ciudad de Lima, Perú.

Como resultado de la auscultación realizada por el Secretariado Central dentro del Cuerpo de Directores, integrado por representantes de cada uno de los países con organismos asociados, se determinó como sede de esa próxima Conferencia, la Ciudad de Lima, debiendo celebrarse entre el 20 y el 22 de enero de 1959.

Resulta halagador para nosotros haber contado con la opinión general favorable para celebrar en un país latinoamericano este evento.

Sería una interpretación sumamente limitada y falsa el considerar esto como un hecho puramente fortuito. Indudablemente, es significativo en el terreno económico el creciente interés por sentar las bases de un intercambio comercial más intenso con los países latinoamericanos.

Si tomamos en cuenta que la gran mayoría de las entidades asociadas pertenecen a países con costas en el Océano Pacífico, y que la Asociación cuenta gran número de miembros dentro de los países Asiáticos, podemos entrever la importancia que puede tener para México esta Conferencia.

Ya en otras ocasiones se ha manifestado el interés de algunos países Asiáticos por intensificar el intercambio comercial con México. Recuérdese la Exposición Japonesa que se presentó en la Ciudad de México el año antepasado y la visita que en febrero y marzo de 1957 realizó una misión de inversionistas Japoneses en torno al establecimiento de industria en nuestro país.

No es la intención del artículo juzgar de la conveniencia, peligros, o limitaciones que es juicioso adoptar. Sino solamente llamar la atención sobre la posibilidad que existe, por lo menos en principio, de realizar ese intercambio.

Como condición previa para realizar un intercambio comercial como el que brevemente apuntamos, es necesario contar con los medios físicos para realizarlo, y para el intercambio específico que exponemos nada más indispensable que contar oportunamente con el acondicionamiento de nuestros puertos, primordialmente los situados en el Pacífico. Acondicionamiento que trasciende lo estrictamente físico y linda con aspectos de organización portuaria, administración, promoción, etc.

Con el objeto de ofrecer el espíritu y objetivos que están anidando para la celebración de esta Conferencia, expongo el "Anteproyecto de Agenda" que ha sido elaborado:

1.—Problema de si es adecuado establecer un secretariado regional de esta Asociación como un medio de promover el comercio internacional y de intensificar

el intercambio de información y materiales entre los puertos que se localizan, en el Océano Pacífico.

2.—Derechos razonables y adecuados de Puerto, arqueo, muellaje, etc.

3.—Promoción para el uso de contenedores con finalidad de mejorar y hacer más expedito el manejo de carga.

4.—Asuntos que deberán tratar los tres Comités propuestos, de conformidad con lo que establece el Reglamento y Estatuto de la Asociación:

(1).—Comité de Administración.

(2).—Comité de Comercio y Relaciones Internacionales.

(3).—Comité de Cooperación con otras Organizaciones Internacionales.

Creemos que el contenido de la Agenda es en sí elocuente; pero no sobra insistir a los organismos mexicanos, particulares y oficiales, que laboran en este terreno, sobre la ineludible necesidad de afinar la sensibilidad y lograr mediante el juicio certero una correcta apreciación de los hechos, aun de aquellos que encontrándose todavía en su etapa de gestación pueden traer aparejados cambios trascendentales en el futuro.

Villahermosa, Tab., 15 de Febrero de 1958.

Puertos Libres Mexicanos

Departamento de Explotación

Coatzacoalcos, Ver.

Salina Cruz, Oax.

Nuestro Departamento de Explotación dará a usted toda clase de informes relacionados con, *Carga, Descarga, Almacenaje y Servicios Portuarios en General.*

Cuernavaca N° 5

México 11, D. F.

Tel. 14-30-96

Sección Femenina

Por VESTA.

POLITICA:

Queridas amigas: es un placer para mí, volver a estar con ustedes. Empezaré por abordar un tema de actualidad: la política. Ahora que tenemos tanto derecho como los hombres a votar y ser votadas, gracias a nuestro Señor Presidente de la República, quiero hacerles una pregunta: ¿Les agradaría cambiar el hogar por una curul? Porque viéndolo bien, el hecho de lanzarse de lleno a la vida cívica tiene por objeto principal defender los derechos de la mujer, oprimida por el patrón explotador, por el mal marido, por las patronas que la humillan viendo su necesidad; pero yo opino, que así como el que tiene vocación para doctor a la medicina se dedica, el que le gusta la ingeniería en ella descuellera, será lo mejor e indicado dedicar nuestra vida para lo que demostremos más aptitud, dejando que se dediquen a orientar y luchar por las mujeres a aquellas que sienten devoción por esta clase de menesteres. Y en cuanto a nosotras, las que sentimos afecto por todo lo que el hogar se refiere, dedicarnos a él con verdadero fervor, pues a pesar de todas las conquistas adquiridas para la mujer nunca será mayor que la de hacer patria dentro de nuestros propios hogares, encauzar a nuestros hijos por el sendero del amor y trabajo, empezando a educarlos con esmero desde la cuna y cooperando conjuntamente con los profesores para hacer efectiva y más completa su noble labor. ¿Que mejor política que convertir a cada uno de nuestros hijos en un ciudadano ejemplar y digno hijo de nuestra patria?

Seámos las defensoras de los derechos de nuestros hijos en nuestro propio hogar. Inculquémosles el amor al estudio y a sus hermanos, el respeto a la sociedad y seámos las más abnegadas defensoras de nuestra patria, siendo las geniales arquitectas del destino de nuestros hijos.

—OoO—

BALLENAS:

Navegando por los mares del Pacífico en una mañana hermosa y fría, tuve ocasión de presenciar un espectáculo que se me antoja de los más impresionantes de cuantos haya presenciado en mis 18 años de "marinera". Es bien sabido que las ballenas y ballenatos andan siempre por parejas y en esta ocasión que veníamos de Ensenada, B. C., vimos, como a un kilómetro de distancia de nuestro barco, dos hermosísimas ballenas que navegaban, como nosotros, hacia el Sur.

Me divertía en contemplar cuan grandes eran al enseñar sus lomos que se me antojan inmensos por lo que tardaban el paso de ellos fuera de la superficie del agua para llegar a la cola. En esto estaba cuando no sé por que motivo, ya que la distancia no me permitía apreciar el caso es que con otra pareja que venía en sentido contrario se había entablado una lucha titánica.

Estoy por creer que la causa ha de haber sido por

una "ella", ya que según la costumbre somos causa de cuanto conflicto hay y haya en este mundo.

Como decía a ustedes, aquello se tornó dantesco, se veía claramente como se alzaban ambos animales trabados en feroz lucha y se erguían como a 10 metros de la superficie y cuando caían, otra vez alzaban una columna de agua enorme como de 20 a 25 metros de altura con una hermosísima corona de espuma blanquísimas como la nieve de los gigantes centinelas de nuestro querido Valle de México. Al caer los cuerpos se alzaban las enormes colas que trataban una de darle a la otra y volvían a levantar aquella tremenda montaña de agua que luego convertíase en enorme sábana de nivea espuma. Todo el tiempo que pude las estuve observando y cuando, mis ojos fueron insuficientes, solicité los gemelos y hasta donde éstos con su alcance me ayudaron; gocé del maravilloso espectáculo de la lucha en que seguramente triunfó el más fuerte. Y luego de admirar la magnificencia y poderío del mar y sus habitantes, llegué a la conclusión de cuan poca cosa somos comparados con estos gigantes de los mares.

—OoO—

RECETA:

Hay ocasiones en que nuestras labores o compromisos nos obligan a elaborar el menú en menos tiempo del que normalmente empleamos. Para tales casos os aconsejo un sabrosísimo pescado a la veracruzana. Preparado con sal y limón, un robalo en rebanadas, se pone aceite en la cacerola, según la cantidad de aquél y sobre éste las rebanadas que queden en contacto con aquél, encima suficiente jitomate y cebolla finamente picado, como para cubrir el pescado, aceitunas y alcázaras y cilantro, todo picado finamente. En 15 o 20 minutos está listo para saborearlo.

—OoO—

ANECDOTA:

De mi primera estancia en México tengo una anécdota muy simpática que les voy a narrar. Mi madre es una mujer de provincia que nunca había, en su 55 años de vida, abandonado la patria chica, además como las gentes de "aquellos tiempos", es ingenua y sencilla. Nuestra venida a esta Capital hermosa fué el objeto de que la viera un especialista para que le aliviara de sus achaques. Par llegar a casa del doctor teníamos que atravesar medio México y como se cuentan tantas cosas de los ruleteros preferimos abordar un camión ya que en él nos sentíamos más seguras. Como es de suponer no había asientos y uno de los pocos caballeros que quedan, le cedió su asiento a mi madre. Llevamos media hora de viajar cuando le recordé a mamá estuviere pendiente del nonbre de las calles para no pasarnos de largo a donde el doctor y con su graciosa ingenuidad me contestó: "Pierde cuidado hijita, que estoy pendiente; desde hace mucho vamos por las calles de tránsito".

"BOCA DEL RIO"

Francisco Antonio González

Introducción de toda clase de Pescados y
Mariscos - - Mayoreo y Menudeo

ARANDA 12 Tel. 21-11-80 México, D.F.

Pescaderías

"MAZATLAN" Y "VERACRUZ"

R. ACUÑA

1a. de Aranda Nos. 11 y 16 México, D. F.
Teléfono 46-23-02

Mayoreo, Medio-mayoreo y Menudeo

SE SIRVEN PEDIDOS FORANEOS
Servicio Especial a Restaurants y Cantinas

MERO A LA MAGDALENA

Se pide un kilo de filete de mero cortado en rodajas de 3 cm. de grueso, 150 gr. de camarones crudos y 24 almejas blancas. Se coloca el mero en una fuente rodeado de los camarones y las almejas. Se añaden 30 grs. de mantequilla en trozos, se rocía con vino blanco y se pone agua suficiente para cubrir el pescado, se sazona con una rama de perejil, una hoja de laurel y, un poco de tomillo, sal y pimienta. Se cuece al horno

PESCADERIA *La Ola*

TELEFONOS: { 12-47-01
21-02-21



P. DE PEREDD 12
MEXICO I. D. F.

Toda clase de

Pescados y Mariscos

ROBALITOS FRITOS

Se piden aliñados. Se salmueran con sal, ajo y limón en abundancia. Se pasan por harina y se fríen en aceite abundante y bien caliente. Se sirven adornados con rajitas de limón y guarnición de ensalada de lechuga. Se cuece al horno con calor regular durante 20 minutos. Se sirve en platos adornados con patatas al vapor.

durante 20 minutos. Se sirve con patatas al vapor.

PESCADERIA GOMEZ

Pescados y Mariscos en general

Calle de Aranda Núm. 70

Tel. 18 - 68 - 27

México, D. F.

Ochoa Hermanos

Introducción de toda clase de
PESCADOS Y MARISCOS

Aranda No. 7

Tel. 18-66-47 - - México, D. F.

HUACHINANGO A LA MARINERA

Se pide 1 kilogramo de huachinango rebanado. En una cazuela se fríe cebolla, ajo y perejil, finalmente picados se añade agua, pimentón y puré de tomate, sal y pimienta. Se añaden 200 gr. de aceitunas y 50 gr. de alcaparras. Al reventar el hervor se añade el huachinango y se dejar hervir durante 20 minutos. Pueden agregarse almejas y picante

PRODUCTOS MARINOS DEL SURESTE

Mero, Huachinango, Sierra

Aranda 12 - F

Tels. 21-61-60 y 16 - 07 - 09

México, D. F.

SEBICHE DE SIERRA

Se pide la Sierra sin piel ni espinas, partida en pequeños trozos. En una fuente de cristal se cubre la Sierra con jugo de limón. Después de 4 horas de reposo, se escurre el jugo y se pica cebolla y tomate al gusto, se agregan aceitunas, alcaparras, aceite de oliva y sal. Se sirve con tequila helado.

Sección de Intercambios

Clasificación

- A.—Sociales.
- B.—Comercial e Industrial.
- C.—Varios, Solicitudes, Traspasos, etc.
- D.—Problemas.

Para que su anuncio sea publicado, deberá remitirnos el valor de su anuncio en timbres postales o bien en Vales Postales, a razón de \$ 0.20 por palabra, sujetándose a las siguientes instrucciones:

- 1o. Clasifique debidamente su anuncio anteponiendo la letra del grupo en que desea figure su anuncio.
- 2o. Redacte su anuncio lo más claro posible en máquina a doble espacio.

Nosotros le pondremos a su anuncio el número que le corresponda en la Sección ordenada y si le escribe algún anunciante, deberá poner el número y letra del anuncio que le interesa, remitiéndonos su carta para hacerla llegar a su destino, acompañando para este servicio \$ 1.00 en Timbres Postales.

Todas sus remesas deberá hacerlas a:
Gerencia de Revista Litorales Apartado Postal No. 7962 México(1) D. F.

A - Sociales

A-104.—Señorita decente 22 años, desea correspondencia con caballero edad apropiada, objeto entablar sincera amistad.

A-105.—Soy filatelista, colecciono timbres de todas partes del mundo, me agradaría comunicarme con personas tengan la misma afición.

A-106.—Señorita muy moral, retraída, edad 28 años, desea correspondencia con caballero serio y educado de 30 a 38 años.

A-107.—Caballero de buenas costumbres y sentimientos, desea encontrar señorita decente afecta al hogar, que esté dispuesta a contraer matrimonio en un plazo no largo.

B. - Comercial e Industrial

B-104.—Necesito Representante en los Estados para producto de gran demanda.

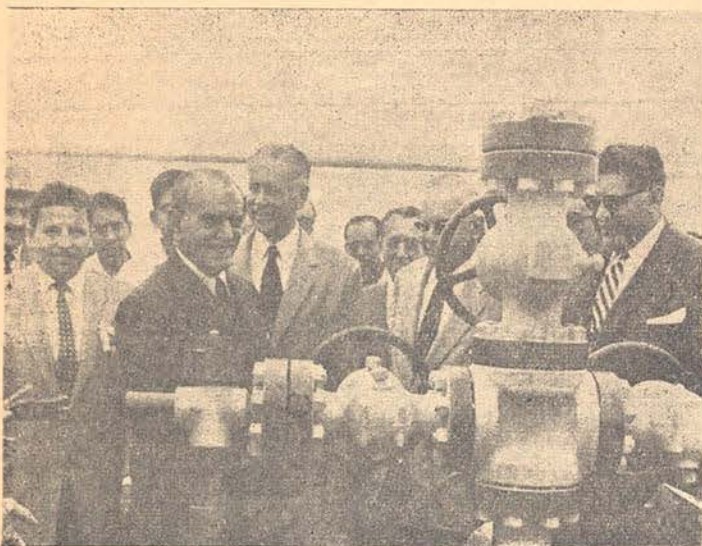
B-105.—Magníficas comisiones ofrezco a persona se interese por vender producto nuevo, de gran porvenir.

C. - Varios

C-102.—Traspaso Botica de oportunidad.

C-103.—Tengo saldo de chamarras a bajo precio, soy Fabricante.

SUCESOS E INFORMACION



El Sr. Presidente de la República Don Adolfo Ruiz Cortines, en compañía del Sr. Antonio J. Bermudez, Director General de Petróleos Mexicanos, del Sr. Secretario de Marina Almirante Roberto Gómez Maqueo y otros altos funcionarios, en el momento de abrir una de las válvulas de la Ciudad Pemex en Macuspana, Tabasco, como solemne ceremonia de inauguración.



El Sr. Presidente de la República Don Adolfo Ruiz Cortines, presidiendo la ceremonia del Día del Ejército.



El Sr. Secretario de Marina Almirante Don Roberto Gómez Maqueo, hace entrega de Certificados de Conscripción.



Sr. Lic. Adolfo López Mateos, quien en su gira política como Candidato a la Presidencia de la República, ha demostrado gran interés por las obras Portuarias que realiza el actual Gobierno.



El Ing. Alfonso Poiré Ruelas y su señora esposa, Pilar Crespo, felicitan dichosos a su hija Eugenia durante el baile que para celebrar sus quince años ofrecieron en los Salones del Jockey Club la noche del 15 de febrero anterior.

México batió récords en vuelos de altura

SE ESTABLECIO UNA DISTANCIA JAMAS ALCANZADA EN CATEGORIA DE AVIONES DEPORTIVOS

El 18 de Octubre del año próximo pasado México estableció un nuevo record mundial de altura para vuelos de aviones deportivos. Esta hazaña fue consumada por el veterano piloto aviador ingeniero Luis Struck y por el ingeniero y también piloto Claudio Robles Ochoa, subdirector de Aeronáutica Civil de la SCOP, empleando para ello un avión Hellio Strato-courriere, de 4 plazas, con un motor de 340 caballos de fuerza.

El record de altura establecido por los pilotos mexi-



Ings. Claudio Robles y Luis Struck, que consumaron esta hazaña.

canos fue de 31,200 pies, batiendo el anterior, que fue, de 23,377 pies, que estableció el 28 de diciembre de 1956 el piloto polaco Andrzej Ablamowicz, en Varsovia, es decir, los ingenieros Struck y Robles Ochoa sobrepasaron esta marca mundial de la aviación deportiva con una diferencia de 7,823 pies de altura.

Esta prueba aérea se verificó, frente a los hangares del Banco de México, en un costado del Aeropuerto Central, ante la presencia del jurado respectivo, integrado por funcionarios de la Dirección de Aeronáutica Internacional, institución mundial que se encarga de homologar los records internacionales de aviación civil.

Antes de elevarse el avión piloteado por los ingenieros Struck y Robles Ochoa, el señor Amado Milla Mora, jefe del Observatorio Meteorológico Mexicano de la Secretaría de Agricultura, colocó dentro del aparato el barógrafo que tendría que registrar la altura que alcan-

zara la nave aérea en su vuelo. Inmediatamente los dos pilotos arrancaron por la pista y pocos minutos después verificaban círculos en el espacio buscando mayor altura en vuelo de espiral.

Esta prueba duró 45 minutos y durante todo ese tiempo, los jueces estuvieron en constante comunicación por radio con los pilotos, quienes sin denotar fatiga alguna estuvieron reportando el tiempo reinante a esa altura y todas las características de su vuelo, conforme iban ganando mayor altura. Cuando ellos juzgaron que el avión que tripulaban no podía hacer mayor altura, avisaron que empezaban a descender en la misma forma como se habían elevado.

Al pisar nuevamente tierra después de haber batido el record mundial de altura para aviones deportivos, los ingenieros Struck y Robles Ochoa fueron calurosamente felicitados por sus compañeros del Club Aéreo de México, que fue la institución que patrocinó esta importante prueba que será registrada en la Federación de Aeronáutica Internacional, de la cual nuestro país ocupa la vicepresidencia para la América Latina.

El jurado se integró en la forma siguiente: juez en jefe, ingeniero Angel Lascuráin Osio, jefe del Departamento Técnico de la Dirección de Aeronáutica Civil de la SCOP; cronometristas, ingenieros Adolfo Villaseñor y José Villela Jr.; juez de peso del avión, ingeniero Emerich Salzberg. Asistieron como observadores por parte del Club Aéreo de México los capitanes pilotos aviadores Héctor Mariscal y Jorge Villarreal.



Los Ings. Luis Struck y Claudio Robles, sellan con un abrazo, el magnífico triunfo obtenido.



Srita Nelly Alcalá Córdoba, distinguida y apreciable, quien festejó sus 15 años el 12 de febrero próximo pasado.

A Nuestros Lectores:

Rogamos muy atentamente se sirvan dispensarnos la lamentable omisión del autor del Poema "MAR INFIEL" que apareció en nuestro primer número. Este poema se debe a la pluma de nuestro colaborador y compañero Cap. de Navío Rubén Montejo Sierra.—Muchas gracias.

Dirección Revista "LITORALES"

Acaba de aparecer la
3a. Edición de la
Geografía Moderna de México
de JORGE L. TAMAYO.

Adquirla en las buenas Librerías

PROPONEN LA CREACION DEL INSTITUTO DE LA PESCA CON AMPLIO APOYO DEL GOBIERNO

La Cámara Nacional de la Industria Pesquera propuso:

1o.—La creación del "Instituto Nacional de Pesca", tan indispensable para el desarrollo de la industria pesquera nacional.

2o.—Que se le otorgue todo el apoyo legal y económico para que pueda cumplir plenamente sus funciones de investigación, y sea un verdadero asesor de los pescadores de México y del Gobierno.

Señaló la institución que en los últimos años casi todas las naciones han reconocido la necesidad de fomentar la explotación pesquera para suplir las necesidades crecientes de su población, en lo que se refiere a los elementos dietéticos que proporcionan en abundancia los peces y mariscos: proteínas animales, aminoácidos, minerales y vitaminas, etc., por lo que están dirigiendo sus esfuerzos a aquella explotación, con todos los medios a su alcance, mediante leyes liberales que la faciliten, la industrialización de sus productos, exenciones fiscales, créditos adecuados y quizá lo más importante, proporcionando a la industria el conocimiento de los recursos explotables y la forma más apropiada de aprovechamiento.

La Cámara Pesquera considera que es ya inaplazable conceder la debida importancia y proporcionar toda clase de ayuda al desarrollo de una adecuada explotación pesquera y cimentar así, con los conocimientos de sus recursos, las bases de una industria de tanto valor. Es ésta la forma en que se podrá interesar a los hombres del mar y a los capitales que se requieren para desarrollarla.

COLINAS - DE BUEN

Ingenieros Civiles

Diseño de Estructuras

Avenida México 99-B

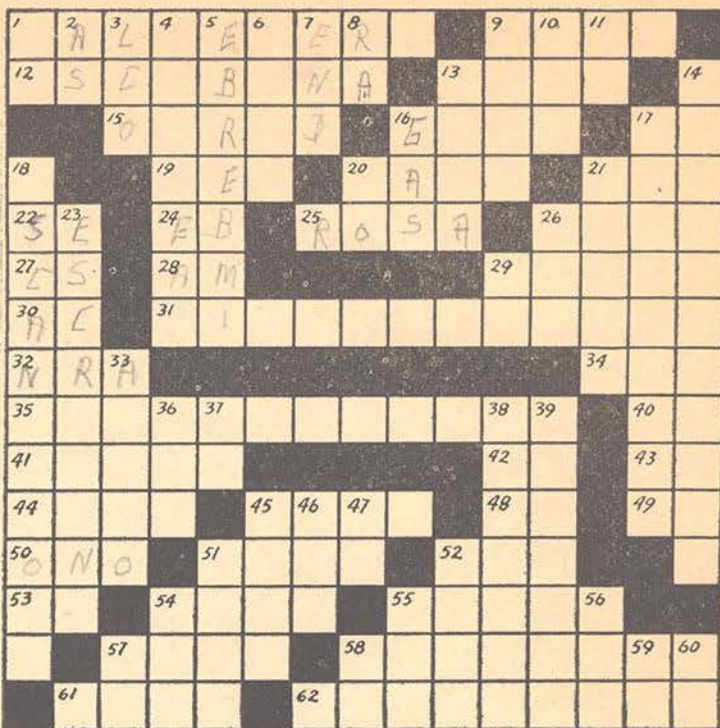
Tel. 14-47-51

MEXICO, D. F.

HORIZONTALES

- 1.—Embarcación pequeña.
- 9.—Recipiente de cuero.
- 12.—Limadura.
- 13.—Planta perenne de la familia de las liliáceas.
- 15.—Letra en desorden de Nardo.
- 16.—Rebaño de Ganado menor.
- 17.—Tiro Recto.
- 19.—Avión de chorro.
- 20.—Dios mitológico.
- 21.—Orlando Rosas Rodríguez.
- 22.—Tiempo del verbo Ser.
- 24.—Consonante (inv.).
- 25.—Flor
- 26.—Ciudad de los Estados Unidos.
- 27.—Carlos Sánchez.
- 28.—Tiempo medio.
- 29.—Letras en desorden de nieve.
- 30.—Interjección (inv.)
- 31.—De igual valor (inv.)
- 32.—Nabor Rosas Aguirre.
- 34.—Punto Cardinal.
- 35.—Grado Militar.
- 40.—Dos vocales iguales.
- 41.—Variedad del Narciso.
- 42.—Mario Rosas.
- 43.—Trinitro.
- 44.—Ciudad del Tibet.
- 45.—Mamífero Carnicero.
- 48.—Letra del alfabeto griego.
- 49.—Conjunción en francés.
- 50.—Octavio Núñez Ortiz.
- 51.—Apellido.
- 52.—Impar.
- 53.—Interjección.
- 54.—De gran estatura.
- 55.—Naturales de un país Euroasiático.
- 57.—El Sol.

**CRUCIGRAMA
NUM. 2**



- 58.—Relativo a la epacta (inv.)
 - 61.—Necia.
 - 62.—Ataco yo mismo (inv.)
- VERTICALES**
- 1.—Consonante.
 - 2.—El primero.
 - 3.—Luis Carrera Ortiz.
 - 4.—Cuero descarnado y sin pelo (dim.)
 - 5.—Sin barba (inv.)
 - 6.—Población de Francia (inv.)

- 7.—Fin en inglés.
- 8.—Deidad egipcia.
- 9.—Aceite.
- 10.—Tiempo del verbo Dar.
- 11.—Nota musical.
- 13.—Caja.
- 14.—Contrario el respeto debido.
- 16.—Flúido.
- 17.—Palo de la Fragata.
- 18.—Vela pequeña.
- 20.—Bueno.
- 21.—Parte líquida que se separa al coagularse la leche (inv.)
- 23.—Secretario de un juzgado.
- 26.—Tres vocales.
- 29.—Letra griega.
- 33.—Buque de guerra pequeño y muy ligero.
- 36.—Tres vocales.
- 37.—Señor.
- 38.—Faja que corre horizontalmente en la fachada de los edificios a la altura de los diferentes pisos.
- 39.—Río de sudamérica.
- 45.—Salida de un Astro.
- 46.—Embarcación.
- 47.—Interjección.
- 51.—Primera luz del Sol.
- 52.—Noche en francés.
- 54.—Vocal (pl.)
- 55.—Iniciales de una casa grabadora.
- 56.—Yunque pequeño (inv.)
- 57.—Virtud teologal.
- 58.—Onofre Campos.
- 59.—Interjección.
- 60.—Dos vocales.

T	R	I	N	C	A	R		C	A	M	A	R	G	O
R	E	R	E		I	C	H	A	L		S	I	A	P
A	G	E	N	T	E		A		C	A	N	E	L	A
T	A	N		U	R	E	M	I	A	S		L	A	C
E	T	E	R	A		B	A	R		A	N	E	X	O
	A		I	O	T	A	C	I	S	M	O		I	
A	S	T	A		I	N	A	S	I		S	I	A	M
P		A		A	Z	I		A	M	O		O		E
O	J	O	A		O	S	A	C	O		A	R	G	O
	E		D	O	C	T	R	I	N	A	S		R	
A	S	N	A	M		A	M	O		J	I	R	E	L
U	N	O		P	O	S	A	N	D	O		E	G	O
C	A	R	G	A	R		D		I	S	M	A	I	L
A	T	I	B		B	R	A	Z	O		A	L	C	A
S	O	M	B	R	E	O		A	S	I	L	A	O	S

SOLUCION AL CRUCIGRAMA No. 1.

Las Obras de Marina en Boca del Río

(Viene de la Pág. 13)

tan enterado que francamente, he sufrido contagio instantáneo de sus ideas.

"Vea usted —dice don Pablo Bush:— "Contamos con el favor de la naturaleza, pues las condiciones topográficas de Boca del Río son superiores a las de Miami, un centro turístico internacional que se asienta en lugares que fueron pantanos, problema tremendo que aquí no tendríamos que resolver... Contamos también con las grandes ventajas que ofrece Veracruz como ciudad próspera de gente amable y educada... Sus comunicaciones, ya de por sí bastantes, se ven ahora aumentadas por el circuito carretero turístico del golfo, ideado por el difunto arquitecto Lazo, que pronto se convertirá en caudal infinito de turismo internacional donde el paseante jamás perderá la comodidad de su automóvil mientras visita tres países... Partiendo de Veracruz, el turista sigue la ruta de Tabasco, Campeche, Yucatán, Cuba, (en ferry desde el extremo este de la península yucateca) y entra (también por ferry) a los Estados Unidos por Miami, New Orleans, Galveston, Houston, Brownsville, Matamoros, Tampico y Veracruz... Todo ello con el atractivo infinito que brinda la naturaleza y la estancia en las ruinas mayas de Yucatán y, sobre todo, en Boca del Río en donde el turista podrá pescar, cazar, y practicar toda clase de deportes acuáticos en cualquier época del año".

Y la idea de don Pablo Bush está acorde con la magna inversión en obras gubernamentales que usted ha hecho señor ministro —terminé diciendo a don Roberto Gómez Maqueo. Solamente falta —agregué— la unión de la Laguna Redonda con la Laguna de Al-

Un Entusiasta del Mar

(Viene de la Pág. 26)

tamente alarmado busqué en los demás, primero con calma y luego con violencia frenética al ir comprobando que en todos ellos el vacío era absoluto. No solo las llaves se habían evaporado, faltaban el pañuelo, la cartera, los cigarros, la pluma, el lapicero, los papeles... En tres levantones del entusiasta quedé como Moisés con las puras tablas.

Fuí presa de un acceso de furor en el que eché de mi ronco pecho hasta cansarme. Jamás creí que me cupieran en el cuerpo tantas malas palabras.

Desde entonces, cada vez que alguien elogia exageradamente mis pobres merecimientos, en mi imaginación aparece el entusiasta, con los brazos dramáticamente abiertos en cruz; a mi se me enchina el cuerpo e instintivamente me llevo las manos a los bolsillos...

varado, en esa forma el turista podrá irse en pequeñas embarcaciones de vela desde Boca del Río hasta Alvarado y Tlacotalpan y se dará el primer paso para la navegación interior en el litoral del golfo por medio de canales, igual a como se hace en los Estados Unidos.

"La idea me agrada y ese canal de 14 kilómetros se hará".— Dijo el señor Almirante Gómez Maqueo.— "Con él —continuó— ayudaremos a la población de nuestras costas aumentando forzosamente la vigilancia de las mismas) y daremos el primer paso para la navegación de cabotaje interior... Es una labor de muchos años, pero dejaremos puesta la primera piedra"—terminó.

Y continuará la marcha hacia el mar —pensé yo.



EXCLUSIVAS DE MEXICO, S. A. DE C. V.

INSURGENTES No. 37-103, ESQ. HAMBURGO

TEL. 25-62-60

APDO. POSTAL 21863

CABLE: EXMEX

MEXICO 6. D. F.



Excellence in Electronics

FELICITAMOS CORDIALMENTE A LOS
CADETES DE NUEVO INGRESO DE LA

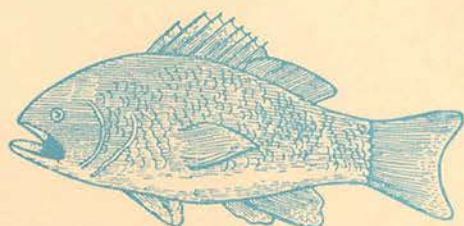
H. ESCUELA NAVAL MILITAR,

CON MOTIVO DE LA JURA DE BANDERA

21 de ABRIL de 1958.

PESQUERA DE TAMPICO,

S. A. de C. V.



Los Pueblos cuya alimentación básica es el
pescado producen los mejores tipos raciales

Apartado Postal 265
Calzada Blanca 1010
Colonia Morelos,
TAMPICO, TAMPS.

CIA. MEXICANA AEROFOTO, S. A.



FOTOGRAFIA AEREA DE EJE INCLINADO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

PLANIFICACIONES AEREAS

Para PROYECTOS de:

Caminos, Irrigación,
Ferrocarriles, Puertos,
etc., con y sin curvas de nivel.

Precisión y Economía

Catastros de Ciudades
Levantamiento de Zonas
Petroleras Mineras y Forestales.

Laboratorios y Oficinas: Artículo 123 N° 86
Tels.: 12-25-18 46-10-63 10-02-85

MEXICO, D. F.

Hangares Aerofoto Puerto Central Aereo
Tel.: 22-22-58 y 22-29-64