

# LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA  
AGOSTO DE 1958

6

# PATROCINADORES

## Ostionería "Villa del Mar"

Frente a Telégrafos México, D. F.

## "La Marítima", S. A.

Empacadora de Productos Marinos  
Vallarta N° 21 Tel. 46-70-08 México, D. F.

## Plásticos Moldeados y Acabados, S. A.

Fabricantes de LANCHAS ZENA  
Sánchez Azcona 1723 Tel. 24-53-67  
México, D. F.

## Alymex Diesel, S. A.

Motores Diesel Marinos Alemanes  
San Jerónimo N° 55-A Tel 21-06-09  
México 1, D. F.

## Automotriz Aveleyra, S. A.

Distribuidor de LANCHAS "HIGGINS"  
Lairagua 15 Tels. 35-29-31 46-50-85  
México, D. F.

## Ing. Miguel Rebolledo

Sucesores, S. A.  
Concreto ligero - Cimentaciones Pilotes  
Guerrero 2-306 Tel. 13-09-00 México, D. F.

## Ing. Civil Jorge L. Tamayo

Manzanillo N° 1-502 Tel. 11-42-48 México, D. F.

## Exposición Skoda "Benjamín Balboa"

Motores Marinos Estacionarios.  
Plantas Eléctricas Diesel.  
Puente de Alvarado N° 71 México, D. F.

## Diesel Mexicana, S. A.

Representantes Exclusivos Motores MAN.  
Av. Juárez N° 135 Tels. 46-62-69 35-82-89  
México, D. F.

## Luciano Alvarez, "El Barco"

Bodega: Lucas Alaman N° 18. D. F.  
Teléfonos 18-35-79 46-82-68

## Veleros y Lanchas, S. A.

MARLIN Av. UNIVERSIDAD Y PILARES  
Tel. 23-42-11 México, D. F.

## López Hermanos, S. A.

Agentes de Vapores  
Gante 2-304 México 1, D. F.

## Servicios Marítimos de México, S. A.

Vallarta 21 Primer Piso  
Tels.: 46-83-34 y 46-70-08 México 1, D. F.

## Representaciones Marítimas, S. A.

Hamburg-Amerikan Line y  
Agentes Generales de Norddeutscher Lloyd  
Av. Juárez 42.—11° piso  
Tels.: 21-09-56, 21-09-76 y 46-65-97  
México 1, D. F.

## Ing. Civil Roberto Medellín

Caminos y Obras Portuarias  
Tennyson 97 Tel. 46-39-92 México, D. F.

## Colinas - De Buen

Ingenieros Civiles Diseño de Estructuras  
Av. México 99-B Tel. 14-47-51 México, D. F.

## Impermeabilizantes "Loperena"

Técnico Pedro Loperena Vargas  
Especialidad en impermeabilizaciones  
5 de Febrero N° 112 Tel. 12-08-40  
México 1, D. F.

## Ing. Armando Beristáin Rebolledo

E. Castelar N° 9 Tel. 46-35-82 México, D. F.

## Transportes Marítimos Mexicanos

Insurgentes 432 - 6° piso Tels.: 25-38-87 25-51-95

## Pescadería Gómez

Pescados y mariscos en general.  
Tel. 12-02-86.—Aranda N° 70.—México, D. F.

Los Patrocinadores que figuran en esta Página, distribuyen la

**Revista LITORALES** entre sus Clientes y Amigos

# Publicación de la Liga Marítima Mexicana

Registrada como Correspondencia de 2ª Clase el 28 de Mayo de 1958, en la Dirección General de Correos de México, D. F.

OFICINAS PROV. Av. Unidad Modelo N° 17-F. México 13, D. F.  
APARTADO POSTAL N° 7962. México 1, D. F.

Año I

Agosto de 1958

N° 6

LITORALES Sale el Día 6 de Cada Mes.

**LITORALES**  
REVISTA MENSUAL



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 Montejo Sierra.

Jefe de Publicidad:

Gabriel Ramírez.

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

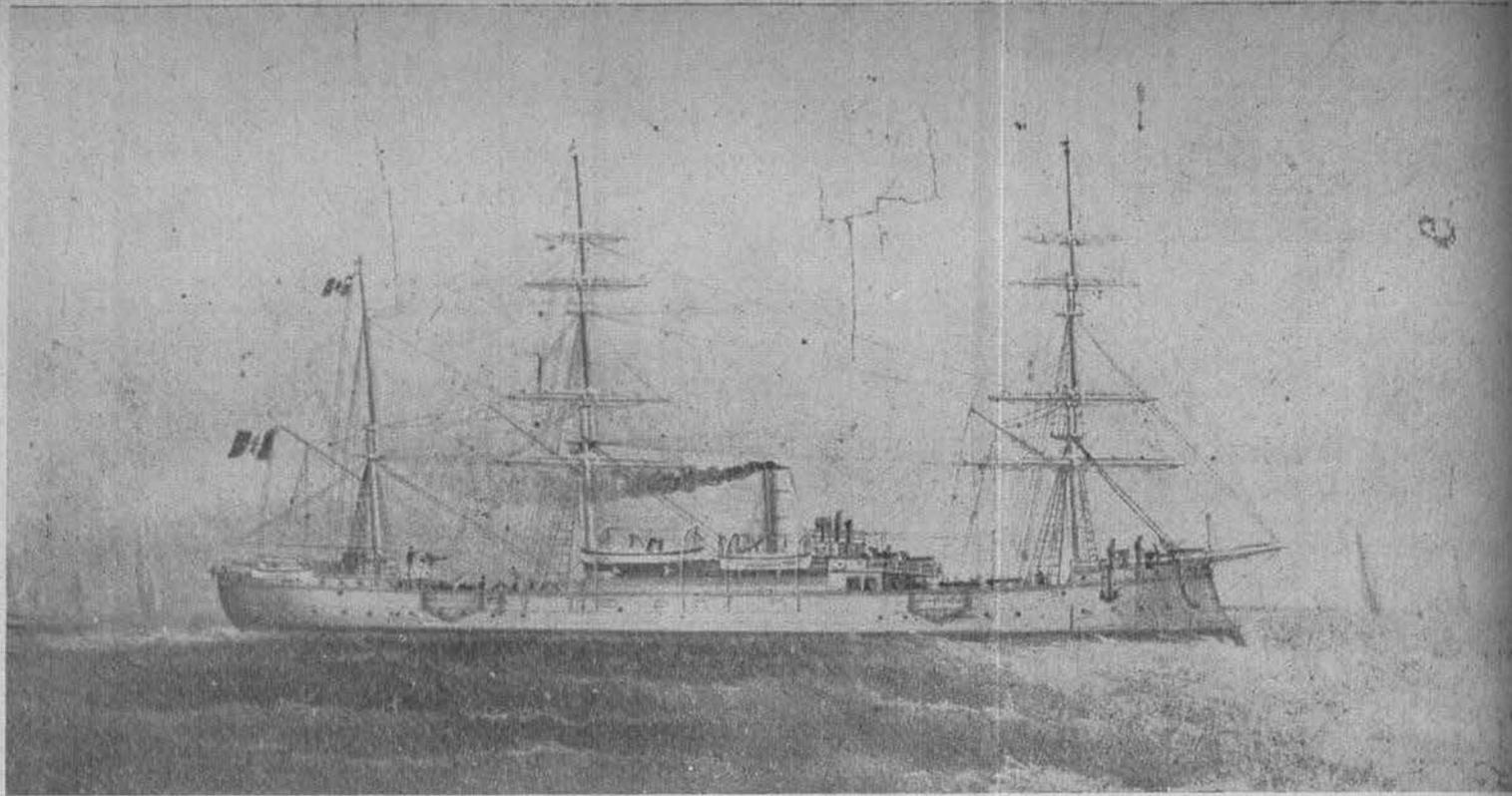
Suscripción anual: \$ 24.00



## SUMARIO

	Pág.
NUESTRO EDITORIAL .....	2
La Evolución Económica de México Por Raymundo Cuervo	4
La ropa sucia no se lava en casa Por Gustavo Rueda Medina	7
México se lanza a la Construcción Naval	9
Don Lupe Por el Coronel Rubén Morales	11
Control de Averías Por el Cap. de Navío Humberto Uribe	14
Actividades de la F.A.O.	17
El Santuario submarino de los hombres rana	18
Astilleros Por el Ing. Jorge Padilla I.	23
Travesuras de Guardiamarina Por Alberto Calcés	27
El Pequeño Mundo del Cadete Por el Cap. Nav. Rubén Montejos	31
Vasco Núñez de Balboa Por Luz Muñoz S.	33
Construcción del "Zaragoza" Por el Ing. Naval Miguel Rebolledo	34
Nocturno Por Jorge Ramón Juárez	35
Fidelis la Marsopa Por Carlos Delorme	36
Pérdidas Sufridas por Japón en Guadalcanal Traducción del Cap. Nav. Salvador González	38
Nuestra Portada: Cañoneros Mexicanos "Bravo" y Morelos, durante su estancia en Génova, Italia	

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



Corbeta "Zaragoza" en Japón, 1896.—Oleo donado a la H. Escuela Naval, por el Sr. Ing. Naval Miguel Rebolledo.

## Nuestro Editorial

*Como cada vez que se acerca el cambio capital en el Poder Ejecutivo; el ambiente se ha saturado de rumores y de cábalas acerca de probables cambios en el personal o en la organización de todas las Secretarías de Estado. A la de Marina, toca, equitativamente, un tanto por ciento de este cabildeo, que es precisamente el que nos interesa, dada la índole de nuestra publicación.*

*Entre los comentaristas, consejeros, sugeridores, presuntos rectores, etc., de los asuntos propios de tal Secretaría, hay quienes piensan que debe continuarse la política de construcción de obras portuarias y habilitación de terminales marítimas con el carácter preferente que el actual Régimen le impuso, dentro de su Programa del progreso marítimo de México.*

*Otros, al contrario, creen que se puso en tales obras demasiado énfasis, y que es ya tiempo de iniciar una "marcha hacia el horizonte", mediante la formación de una eficaz flota mercante, que considerán muy urgente para orientar hacia nuestro país la corriente de millones que hasta ahora ha ido directamente a beneficiar a buques y establecimientos extranjeros, por concepto de pago de fletes y seguros.*

*Otros más, anteponen a todas las que padecemos, la necesidad de movilizar nuestros vastos recursos pesqueros a fin de poner al alcance del pueblo alimentos de igual valor nutritivo que la carne de res, a un precio accesible a nuestras clases populares, que tan urgentemente necesitan enriquecer su dieta.*

*Quedan aún opinantes para sugerir que, aprovechando el bajo costo de nuestra mano de obra, se debe poner el máximo interés gubernamental en estimular la construcción de buques que por su baratura puedan competir con los construidos en otros países y constituir, a base de trabajo, una importante fuente de ingresos por exportación.*

*Todas estas tendencias, siguiendo cada una, y creemos que de toda buena fé, su propósito particular, concluyen que hace falta modificar la estructura actual de la Secretaría de Marina para que sirva mejor a los altos intereses nacionales que tienen encomendados. Aun cuando los proyectos presentados oficiosamente al se-*

ñor Licenciado Adolfo López Mateos, Presidente electo de la República, son por necesidad reservados o confidenciales, algo de ellos ha trascendido que nos permite apreciar las corrientes de opinión. En este caso diríamos las "corrientes marinas"

Una de ellas quiere que la Armada, dejando de formar parte importantísima de la Secretaría de Marina, pase a la de la Defensa Nacional, la cual, a su vez, modificaría su constitución actual, para adoptar la de tres sub-secretarías: Ejército, Armada y Aviación, que funcionarían bajo un Secretario de la Defensa, que sería, por ley, un funcionario civil. La parte restante de la Secretaría de Marina, funcionaría como Secretaría de Recursos Marítimos, con una serie de Comisiones específicas que, en último análisis, vendrían a despachar los asuntos que actualmente competen a las direcciones de Marina Mercante, de Pesca, de Obras Marítimas, de Construcciones Navales, etc; cada una de ellas encabezada por un vocal

Otra corriente tiende simplemente a que la Comandancia General de la Armada sea elevada al rango de Sub-secretaría de la Armada.

Aún se ha definido otra corriente que aspira a sustituir la Secretaría de Marina por una "Comisión de la Marina Mercante Mexicana", que se encargaría de fomentar las actividades marítimas, excluyendo las de la Armada, y que funcionaría, en lo que cupiera, a la manera de la Maritime Commission, de los Estados Unidos, porque, como se sabe, aquella complementa, que no sustituye, a la Secretaría de Marina.

Consideramos que lo esencial no es cambiar el sistema administrativo de la Secretaría, cuya organización es resultado de 18 años de experiencia, que han demostrado que su funcionamiento, sin ser óptimo, resuelve el problema mejor que los antiguos Departamentos, dispersos en varias Secretarías de Estado, y que hubo que agrupar, en un solo cuadro administrativo, precisamente porque su interdependencia se hizo cada día más evidente.

Lo importante es facilitar los medios legislativos y de financiación para que la flota mercante se desarrolle. Es un hecho demostrado que los fletes de exportación e importación pagados por nuestro comercio exterior bastan de sobra para sostener una importante flota mercante. Esta Marina se creará, sin necesidad de subvenciones, en cuanto se asegure a los buques mexicanos, mediante leyes proteccionistas o tratados de navegación, su participación en el transporte marítimo. Contando con esta base, la adquisición de buques exigirá medios expeditos de crédito; y su operación, la revisión de la legislación de trabajo a efecto de garantizar nóminas económicas a los armadores, y salarios altos a los tripulantes, que los estimulen a velar por la seguridad del buque y de las mercancías transportadas. En cuanto a la pesca será necesario estudiar planes orientados a aumentar la explotación actual y de nuevas especies; su conservación por congelación, salado o ahumado y su distribución a precios económicos; así como la campaña popular para aumentar el consumo. Esto exigirá el diseño de buques pesqueros apropiados a nuestros mares y a las características de explotación.

Otra razón de que la Marina en México no se encuentre a la altura de las demás actividades nacionales, es el poco interés que el ciudadano medio presta a los asuntos marítimos. Este interés no se desarrollará con un cambio en el funcionamiento administrativo de la Secretaría de Marina, ni por su substitución con cualquiera otra entidad. Educar al pueblo, desarrollar su simpatía por el mar, poner los productos a su alcance, hacerlo partícipe de los beneficios que se deriven de las nuevas fuentes de explotación; y en fin, definir la política marítima nacional, establecer el plan de trabajo y exigir su cumplimiento, son los únicos medios de evolucionar nuestra raquítica marina; y de ellos tendrá que echar mano el ciudadano que rija, en el próximo sexenio, los destinos de la Nación y que, con toda seguridad, se preocupará mucho más de la elección acertada de sus colaboradores, que de las modificaciones orgánicas de las Secretarías de Estado.

# La Evolución Económica de México y el Transporte Marítimo

Por el Ing. Raymundo CUERVO S.

## "EL NEGOCIO NAVIERO"

Volviendo al punto de partida conviene analizar las características de ese negocio, porque sólo como negocio debe ser aceptado, que consiste en vender el servicio de transportar las mercancías por el mar. Ello nos llevará a saber en términos muy generales aunque no por ello menos elocuentes, si es verdad que México ha llegado ya a esa etapa de su desarrollo económico en que resulta imperativo contar con su propia marina mercante de altura, o si, por el contrario, y tal como muchos afirman y otros tantos aceptan, nosotros no debemos meternos en semejantes aventuras sino dejar que rubios hijos de Escandinavia, morenos levantino, exóticos asiáticos y aún fieros e incomprensibles esclavos o anglos temerarios, con séquitos malayos e hindostanos, vengan a cobrar en divisa de angustioso cambio, el servicio que nos hacen de llevar nuestras humildes materias primas a los grandes centros industriales o el de traernos las manufacturas que ha menester nuestra ansia de vivir como hombres civilizados.

El mar: luego debemos pensar en los fenicios y en los persas invadiendo a Grecia allá por los cuatrocientos noventa antes de Jesucristo; el Pireo adonde llegaban las naves egipcias cargadas de granos y las naves de Siracusa y después las guerras púnicas, Cártago cerrando el estrecho de Mesina hasta provocar la ira romana que rompió este bloqueo para quedar dueña de todo el Mediterráneo al grito de "navigare est' que fué como si dijéramos, su "marcha al mar, pero que no se detuvo en la punta de un rompeolas.

El mar: luego debemos seguir el curso de las naves genovesas después de la caída de Roma allá por los cuatrocientos setenta y seis, es decir, casi mil años después de que los persas llevaron sus naves hasta las costas de Grecia. Y luego los cruzados y los tres mil y tantos barcos que al despuntar el siglo quince llegó a tener Venecia. Y luego los grandes navegantes y esa hazaña que nos ha permitido tener un día de la raza no obstante que sea difícil averiguar a qué raza se refiere.

Y sigue el mar y nosotros seguimos ahora ya mucho más decididos a conquistar los océanos: ahora hablamos de los vikings y de sus perros marineros que eran inmolados atados a los pies de sus difuntos amos cuando la nave convertíase en pira funeraria de los barbudos capitanes de esos mares de brumas y hielos flotantes. Y en-

tonces como pasa en el cine con los "alejamientos" que según me han dicho es como se llama eso de que la cámara se haga para atrás para que la escena abarque más extensión, nuestra percepción de las cosas del mar capta por un lado los galeones españoles, las naos portuguesas, las carracas de reformistas holandeses, ingleses, daneses, y también en todo su romántico esplendor, los barcos de bucaneros, piratas y corsarios.

Al fin llegamos a la época en que México aparece como nación independiente, sesenta y un años después de que los portugueses habían desembarcado en Macao el primer cargamento de opio. Los ingleses que no tardaron en seguir el curso de los barcos portugueses, ya para entonces sostenían un tráfico marítimo del opio que les representaba una utilidad de más de seis millones de dólares al año —dólares de los de entonces, por supuesto—. Los Estados Unidos por su parte, y aprovechando las ventajas que para ellos significó el "clipper", nave de líneas finas y condiciones tan marineras que hubo algunos que llegaron a promediar andares de diez y ocho nudos, entraron también al tráfico del opio.

Y así tenemos a Portugal, a Inglaterra, a los Estados Unidos y también aunque en menor escala a otros civilizados países, desarrollando una marina mercante que se sostenía transportando té, opio y esclavos negros. Al mismo tiempo se abrían las californias a la explotación gambusina y el "Gold Rush" desplazó grandes masas humanas del Este al Oeste americano: la ruta usual era marítima a través del estrecho de Magallanes o mixta, cruzando nuestro Istmo de Tehuantepec para reembarcar por ahí, cerca de Salina Cruz.

Podemos decir entonces que al nacer México a la vida de país independiente, se encontró con que el negocio naviero estaba en manos de unos cuantos países sin que fuera posible a los demás competir con ellos y es que, en realidad, esos pocos países eran los únicos que habían logrado desarrollar sus instituciones mercantiles, políticas y aún militares más o menos legítimas pero siempre efectivas, que les permitían asegurar la carga para sus barcos capturando con toda anticipación a los negros, obteniendo el opio y cosechando el té. Un país sin organizaciones no podía aspirar a tener una marina mercante porque se encontraría con que sus barcos no tendrían carga y, bueno es de una vez dejar

sentado como verdad axiomática, que LA MARINA MERCANTE SE HACE CON CARGA, después de que se tiene la carga vienen los barcos, pero no antes.

Este panorama empieza a cambiar allá por 1808 cuando los puertos de Brasil se abren a los barcos de todas las naciones y al estallar las guerras que habrían de independizar a nuestros pueblos de América de la tutela senil de España, barcos de muchas otras banderas empezaron a encontrar carga en y para los puertos de las antiguas colonias españolas. Al mismo tiempo el Mississippi vaciaba sus cargamentos de algodón en Nueva Orleans y los barcos encontraban una carga altamente remunerativa que llevar a Europa. Los Estados Unidos supieron aprovechar esa oportunidad y puede decirse que el transporte del algodón fué factor decisivo en la consolidación de la marina mercante norteamericana que tanto había logrado ya contrabandeando opio en China.

Nosotros tenemos algodón ¡claro que lo tenemos y gran cantidad de él se va por mar!... bueno, nosotros seguimos sin barcos pero nos cabe la satisfacción indudable de haber contribuido a que exista como puerto de altura Brownsville cuya carga principal es precisamente el algodón que cosechamos en Reynosa y Matamoros. Bueno, esto es otra cosa... sigamos pensando en los perros marinos de los vikings que morían en holocausto atados a los pies de sus barbudos amos...

Y volviendo a lo que decíamos y sin pretensión de hacer historia sino tan solo con el deseo de fijar ideas, recordemos que en 1830 se abren las indias occidentales al libre comercio del mar y entonces encuentran los barcos gran variedad de cargamentos destinados a puertos diversos en un mundo que sigue ensanchándose. Se establece con clara definición geométrica el triángulo que tiene como vértices a Boston, a la América española y a los puertos europeos al Norte del paralelo 45.

Ya no eran entonces necesarias o por lo menos indispensables las compañías de Indias ni mucho menos las factorías de la Costa de Marfil y del Malabar, pero la empresa naviera seguía teniendo exigencias que no es dado a todos los países poder satisfacer. Prolijo sería intentar siquiera enumerar esas exigencias que por variadas no pueden agruparse genéricamente, bástenos tomar en cuenta que las comunicaciones entre los diversos países y entre puertos lejanos eran lentas, recientes y a veces nulas.

Era la época en que armar un barco se llamaba "la aventura" y era motivo de juego de azar asegurar las naves y sus cargamentos. La póliza de seguro tal como se originó en el café de Edward Lloyd en la calle de la Torre, en Londres, en 1771, era norma común y a tanto llegaba la eventualidad de los resultados de "la aventura" que muy frecuentemente la nave y sus cargamentos o lo que de ellos quedaba, pasaban a ser propiedad de los aseguradores.

La imposibilidad de efectuar pronto y oportunos trasposos de fondos entre plazas extranjeras hacían indispensable contar con capital de trabajo muchas veces desproporcionado a la empresa que iniciaba "la aventura" y los barcos estaban siempre dependiendo de los grandes grupos mercantiles y de las casas de banca.

No había más leyes del mar que las que tendían a proteger a los aseguradores, financiadores de la aventura. La legislación de almirantazgo en este sentido es tan antigua que se remonta a los fenicios y a los griegos; el mismo Demóstenes participó en casos de almirantazgo pero siempre para proteger el interés monetario de los que aseguraban el barco y sus mercancías. La gente que iba a bordo tenía que conformarse con la protección del cielo, ya fuera ésta dispensada por Osiris, por Neptuno, por la diosa Fortuna y aún por la gracia de San Jorge patrono de los marinos.

El resultado de estas condiciones no podía ser otro que el de crear, en el mar, un estado de rudeza, de agresividad, de incertidumbre que incitaba a la rapiña y hacía privativas del más fuerte, en relación absoluta, las rutas del comercio y el dominio sobre los cargamentos.

Pero entonces surgen las tecnologías que ponen en las aguas de los siete mares, empleando el término que se originó en la ignorancia geográfica de los antiguos, y que introdujo en la poesía Rudyard Kipling, el acero para los cascos de las naves, el vapor para sus máquinas y la hélice para propulsarlos. Y cambia completamente la situación y aparece como entidad y realidad de economía, la empresa naviera. Ya no es la aventura sino la organización que crea y lo que es más importante, que VENDE un servicio. Es interesante anotar al respecto que antes de los mediados del siglo XIX, no existía la empresa naviera como tal, es decir, que hace apenas un siglo que conocemos este tipo de organismo en el mundo de los negocios.

Para fines de ese mismo siglo y principios del nuestro, Marconi logra conjugar múltiples descubrimientos de la ciencia y con la aportación de lo que su genio crea, rompe la barrera de aislamiento que hasta entonces había envuelto a los barcos que se hacían a la mar y es entonces posible mantenerse en contacto con ellos para dirigirlos a los puertos donde esperan los cargamentos. La comunicación entre esos mismos puertos hace más efectivo el poder asegurar los fletes, y aparece como entidad autónoma, el agente naviero que es el que mantiene contacto con el "hinterland" respectivo y asegura la operación comercial de la nave.

El trasposo de fondos se había ya simplificado pero viene en ayuda aún mayor, del cambio profundo que se está operando, el avión y todo ello permite reducir aún más y hasta proporciones razonables, el capital de trabajo que necesita la empresa de transportes marítimos. Esta entonces no depende ya de instituciones mercantiles, políticas y aún militares más o me-

nos legítimas, siempre efectivas, pero que tan solo pudieron tener los países que se adelantaron a otros en el tiempo de evolución relativa de los grupos humanos.

Las leyes sociales alcanzaron a las tripulaciones y ya no se trata tan solo de asegurar el interés monetario que representa la nave y su cargamento; en el año de 1876 Samuel Plimsoll había ya logrado del Parlamento inglés la aprobación de una ley que obliga a los barcos a marcar distintamente sobre su costado, el límite de inmersión que asegure la vida de los hombres que lo tripulan. Esta ley fué posteriormente adoptada por todos los países y la marca de franco bordo se conoce como "ojo de Plimsoll" y parece que en efecto, es un ojo que vigila la carga que se pone a bordo para evitar que la ambición de los hombres que se quedaron en tierra, ahogue a los hombres que se hicieron a la mar. Dicho sea de paso, Plimsoll no era marino, era cervecero...

Como resultado de esto la empresa naviera, como entidad en el mundo de los negocios empieza a desarrollarse y muchos países que hasta entonces no habían podido contar con marina mercante, van entrando poco a poco con sus barcos en las rutas del comercio del mar. Así vemos que Chile y Perú, Argentina y Brasil y Venezuela, Colombia y Ecuador, como ya hemos dicho y aún otros de potencialidad económica más limitada, compran barcos y los ponen al servicio de sus economías.

En México, sin embargo, nos vamos quedando a la zaga. No creo que venga al caso tratar de establecer juicio sobre los causantes de este retraso, podríamos inclusive cometer injusticia contra personas y gobiernos; por lo demás sería inútil. Lo importante es ver hacia el futuro con sentido realista y darnos cuenta de que no hay razón alguna para que nuestro país carezca de una marina mercante de tráfico oceánico.

Para el Estado, es por eso: una necesidad inaplazable, y para el inversionista un negocio cuya característica más importante resulta del hecho de que el movimiento de las mercancías en el comercio exterior de México, se está realizando por empresas extranjeras las que de ello derivan utilidades de cuantía. Con la misma lógica que hemos aplicado en otras ramas de la actividad económica, tenemos que aceptar que el hombre de empresa de México tiene derecho a participar en ese negocio y obtener la parte de utilidades que corresponde a una inversión cuyo efecto inmediato es el de evitar pérdidas de divisas de cambio y permitir a los demás grupos importadores y exportadores, influir en el movimiento de los artículos producidos o requeridos por nuestra economía.

—oOo—

Veamos ahora qué perspectivas hay para ese negocio que como es ya bien sabido, se hace con carga.

#### LA CARGA DE SALIDA

En el año de 1956, según datos de la Direc-

ción General de Estadística, se exportaron por los puertos del litoral del Pacífico de México, 813,536 toneladas métricas. Por los puertos del Atlántico: 5,020,466 toneladas. O sea que nuestra carga marítima de exportación llegó a los cinco millones ochocientas y tantas mil toneladas.

Quiero aceptar que de ello los barcos mexicanos hayan "levantado" como dicen los navieros, dos millones ochocientas mil toneladas incluyendo en ello los embarques de hidrocarburos; nos quedamos pues con tres millones de toneladas para las que, conservadoramente podemos aceptar un flete promedio de Dlls. 5.00 por tonelada.

Una simple multiplicación nos permite ver cómo México aportó al volumen total del tráfico marítimo, en el año de 1956, unos quince millones de dólares por concepto de fletes. Quince millones de dólares es decir, casi DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS MEXICANOS. Si nos ponemos a pensar que en el mismo año de 1956 el total de salarios pagados por todas las industrias de transformación que hay en la República mexicana fué de 880 millones de pesos, veremos que lo que produjo en fletes de carga originada en México representa casi el 25% de lo que alcanzó a mantener a más de ciento treinta y dos mil familias de obreros mexicanos.

De igual elocuencia resulta considerar que la operación de un barco de 10,000 a 13,000 toneladas de porte, bajo bandera mexicana y según los más rigurosos análisis de economía de operación, puede amortizar su valor en cinco años contando con un flete anual de exportación de 100,000 toneladas o sea que exportamos lo suficiente para hacer posible la muy remunerativa operación de treinta barcos del tonelaje señalado.

Y como no quiero aburrir a ustedes con demasiadas cifras y creyendo como creo que las presentadas son suficientemente elocuentes, pasaré a considerar lo que para muchas personas es motivo de preocupación cuando se habla del negocio naviero: LA CARGA DE REGRESO.

(Continuará)

---

## Vasco Núñez...

drigo de Colmenares había conseguido que llamaran al Gobernador Nicuesa para que gobernara también en Nuestra Señora de la Antigua, arreglo este que no convenía al Bachiller Enciso y a Núñez de Balboa, los cuales contribuyeron a la desgracia del Gobernador Nicuesa.

En este estado las cosas Vasco Núñez de Balboa, aconsejó que no se les permitiera desembarcar, habiéndose arrepentido muy pronto de haber dado tal consejo, al ver la crueldad de sus compañeros. Poco después de estos acontecimientos logró ser reconocido Jefe de la Colonia en tanto que el Bachiller Enciso regresaba a España...

(Continuará)

nos legítimas, siempre efectivas, pero que tan solo pudieron tener los países que se adelantaron a otros en el tiempo de evolución relativa de los grupos humanos.

Las leyes sociales alcanzaron a las tripulaciones y ya no se trata tan solo de asegurar el interés monetario que representa la nave y su cargamento; en el año de 1876 Samuel Plimsoll había ya logrado del Parlamento inglés la aprobación de una ley que obliga a los barcos a marcar distintamente sobre su costado, el límite de inmersión que asegure la vida de los hombres que lo tripulan. Esta ley fué posteriormente adoptada por todos los países y la marca de franco bordo se conoce como "ojo de Plimsoll" y parece que en efecto, es un ojo que vigila la carga que se pone a bordo para evitar que la ambición de los hombres que se quedaron en tierra, ahogue a los hombres que se hicieron a la mar. Dicho sea de paso, Plimsoll no era marino, era cervecero...

Como resultado de esto la empresa naviera, como entidad en el mundo de los negocios empieza a desarrollarse y muchos países que hasta entonces no habían podido contar con marina mercante, van entrando poco a poco con sus barcos en las rutas del comercio del mar. Así vemos que Chile y Perú, Argentina y Brasil y Venezuela, Colombia y Ecuador, como ya hemos dicho y aún otros de potencialidad económica más limitada, compran barcos y los ponen al servicio de sus economías.

En México, sin embargo, nos vamos quedando a la zaga. No creo que venga al caso tratar de establecer juicio sobre los causantes de este retraso, podríamos inclusive cometer injusticia contra personas y gobiernos; por lo demás sería inútil. Lo importante es ver hacia el futuro con sentido realista y darnos cuenta de que no hay razón alguna para que nuestro país carezca de una marina mercante de tráfico oceánico.

Para el Estado, es por eso: una necesidad inaplazable, y para el inversionista un negocio cuya característica más importante resulta del hecho de que el movimiento de las mercancías en el comercio exterior de México, se está realizando por empresas extranjeras las que de ello derivan utilidades de cuantía. Con la misma lógica que hemos aplicado en otras ramas de la actividad económica, tenemos que aceptar que el hombre de empresa de México tiene derecho a participar en ese negocio y obtener la parte de utilidades que corresponde a una inversión cuyo efecto inmediato es el de evitar pérdidas de divisas de cambio y permitir a los demás grupos importadores y exportadores, influir en el movimiento de los artículos producidos o requeridos por nuestra economía.

—oOo—

Veamos ahora qué perspectivas hay para ese negocio que como es ya bien sabido, se hace con carga.

#### **LA CARGA DE SALIDA**

En el año de 1956, según datos de la Direc-

ción General de Estadística, se exportaron por los puertos del litoral del Pacífico de México, 813,536 toneladas métricas. Por los puertos del Atlántico: 5,020,466 toneladas. O sea que nuestra carga marítima de exportación llegó a los cinco millones ochocientas y tantas mil toneladas.

Quiero aceptar que de ello los barcos mexicanos hayan "levantado" como dicen los navieros, dos millones ochocientas mil toneladas incluyendo en ello los embarques de hidrocarburos; nos quedamos pues con tres millones de toneladas para las que, conservadoramente podemos aceptar un flete promedio de Dlls. 5.00 por tonelada.

Una simple multiplicación nos permite ver cómo México aportó al volumen total del tráfico marítimo, en el año de 1956, unos quince millones de dólares por concepto de fletes. Quince millones de dólares es decir, casi DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS MEXICANOS. Si nos ponemos a pensar que en el mismo año de 1956 el total de salarios pagados por todas las industrias de transformación que hay en la República mexicana fué de 880 millones de pesos, veremos que lo que produjo en fletes de carga originada en México representa casi el 25% de lo que alcanzó a mantener a más de ciento treinta y dos mil familias de obreros mexicanos.

De igual elocuencia resulta considerar que la operación de un barco de 10,000 a 13,000 toneladas de porte, bajo bandera mexicana y según los más rigurosos análisis de economía de operación, puede amortizar su valor en cinco años contando con un flete anual de exportación de 100,000 toneladas o sea que exportamos lo suficiente para hacer posible la muy remunerativa operación de treinta barcos del tonelaje señalado.

Y como no quiero aburrir a ustedes con demasiadas cifras y creyendo como creo que las presentadas son suficientemente elocuentes, pasaré a considerar lo que para muchas personas es motivo de preocupación cuando se habla del negocio naviero: LA CARGA DE REGRESO.

(Continuará)

---

## **Vasco Núñez...**

drigo de Colmenares había conseguido que llamaran al Gobernador Nicuesa para que gobernara también en Nuestra Señora de la Antigua, arreglo este que no convenía al Bachiller Enciso y a Núñez de Balboa, los cuales contribuyeron a la desgracia del Gobernador Nicuesa.

En este estado las cosas Vasco Núñez de Balboa, aconsejó que no se les permitiera desembarcar, habiéndose arrepentido muy pronto de haber dado tal consejo, al ver la crueldad de sus compañeros. Poco después de estos acontecimientos logró ser reconocido Jefe de la Colonia en tanto que el Bachiller Enciso regresaba a España...

(Continuará)

# La Ropa Sucia no se Lava en Casa

Por Gustavo Rueda MEDINA.

En mis mocedades no teníamos máquinas lavadoras a bordo de los buques de la Armada. Tal falla dió pie a que surgiera en cada puerto un gremio pintoresco, gritón y gesticulante: el de lavanderas de barco.

Lo he llamado gremio por darle alguna denominación, en rigor era un agrupamiento, sin estatutos, ni asambleas, ni cláusulas de exclusión; aglutinado solamente por un común cariño a la Armada, un risueño sometimiento a Comandantes, Jefes de Máquinas y Segundos Comandantes; inextinguible rebeldía a los Contramaestres y centinelas, así como por el acatamiento que todas ellas prestaban a una especie de ordenamiento de derecho consuetudinario que regía la maniobra marinera en la parte que les correspondía.

En cuanto un barco soltaba el ancla a media bahía, desde todos los embarcaderos se lanzaban al abordaje verdaderas flotillas de cayucos, canoas, pangas y en ocasiones hasta lanchas, conduciendo al escandaloso y colorido gremio. En sus embarcaciones rápidas como flechas, albeaban las ropas limpias apiladas en amplias cestas de mimbre.

Ya en aguas del buque, se situaban con los remos en "alza", en semicírculos, a prudente distancia del portalón, hasta que el Contramaestre pitaba con su silbato el toque le "lavanderas a bordo", que había compuesto para ellas especialmente. Entonces iban abordando la plataforma por orden de antigüedad que ninguna se atrevía a alterar. Expertas en la maniobra atracaban y abrían rápidamente, ocupando la escala apenas el tiempo estrictamente necesario para echar a bordo sus canastos y embarcarse ellas mismas en volandas, colgadas de un guardamancebo.

Las más eran muchachas de no malos bigotes que se iniciaban apenas en el azaroso ejercicio del lavado naval y que conocían no más que a las tripulaciones actuales, especialmente a los Guardiamarinas y oficiales subalternos.

El privilegio de lavar la ropa de los Comandantes y Jefes, correspondía a maduras matronas que lo habían hecho por largos años, que los conocieron jóvenes, que los vieron varias veces marchar comisionados al Golfo y regresar siempre al Pacífico, cada vez que menos alegría, pero con más panza y más galones. Y así, ascendiendo por la escala de las consideraciones derivadas de la antigüedad en el servicio, se llegaba a Doña Chuy. ¡Ah! Doña Chuy era casi una institución. Vestía a la usanza popular mexicana antigua: enagua a los tobillos, rebozo entre semana y tápalo los domingos para su Misa. Llevaba la melena entrecana a la Cristóbal Colón, tenía una cómica voz nasal y era malhablada como Contramaestre.

Pero la superioridad de Doña Chuy era in-

discutible y abrumadora. Había conocido a Comandantes que lo fueron antes de que los actuales Capitanes llegaran a los barcos como Aspirantes de Primera, como entonces se llamaba a la clase de oficiales que hoy conocemos como Guardiamarinas. Su familiaridad con aquellos imponentes y remotos fantasmas la facultaba para tratar sin pizca de respeto a todo bicho viviente. Por otra parte, nadie se atrevía a protestar por aquel trato confianzudo y burlón, por temor a caer en desgracia con Doña Chuy, lo que significaba una verdadera catástrofe, habida cuenta de la alta peligrosidad de su lengua, expertísima en cáusticas expresiones y en golpes de ingenio, capaces de fijar en la Historia y dejar para siempre en ridículo al más pintado. Era en el gremio la líder indiscutible. Todas la trataban con deferencia y la respaldaban con su confianza, en premio a las muchas ocasiones en que se colocó en primera línea, arguyendo como leguleyo o acometiendo como amazona en defensa de la sufrida clase a que pertenecía.

Es honesto asentar que nunca usaba sus poderes injustamente. En cambio, se complacía en "desfacer entuertos"...! Pobre del Oficial que tuviera novia que en opinión del gremio no mereciera! Cuando más tranquilo fuera caminando por la acera o por el parque al lado de la tal novia, se el acercaba Doña Chuy remolona y somormuja fingiendo ignorar que no se debe molestar a los caballeros en la calle con asuntos domésticos: —"¡Ay, Fernandito; no te voy a llevar calcetines porque ora si ya rindieron. Y... no sé... pero, con perdón de la señorita... a ver si ya te compras calzoncillos porque ya diatiro... Ni parchándolos como me dijiste..."

El oficial sonreía forzosamente dominando su rabia... La novia contenía la risa.

Dos o tres de estas intervenciones oportunas y el oficial se sentía en ridículo, la novia y sus amigas se burlaban a escondidas y por angas o por mangas terminaba el noviazgo, como estaba previsto.

Recordaré dos trances comprometidos de los que la vieja lavandera salió airoso, dejando a sus contrarios en la Historia. El primero es del tipo épico y el otro del jurídico.

Uno de nuestros cañoneros, recién llegado de España, fondeó en la bahía. Las lavanderas, como de costumbre, se lanzaron al abordaje y quedaron sobre los remos y a la expectativa.

Redoblando el alcance de su voz con un megáfono, el oficial de guardia les informó que por disposición del Comandante, ninguna lavandera embarcaría, debiéndose hacer la entrega de ropa en la plataforma del portalón de carga.

Ninguna embarcación avanzó; todas las lavanderas quedaron en silenciosa y resentida inmovilidad... Así permanecían aun cuando llegó

Doña Chuy muy erguida en su canoa... — Chuy, Chuy —le gritaban angustiadas sus compañeras— No van a tocar "lavanderas a bordo"; por orden del Comandante.

—¿No? —exclamó la vieja endureciendo el gesto.— ¿Quién es el Comandante?

Una vez informada sobre el particular, prometió en voz alta: —Me va a oír ese güerito... — Recorrió su flota con una mirada circular, se irguió más aún, como un guerrero que se enderezara sobre los estribos, ordenó acción a su remero y con belicoso ímpetu, como si asaltara la Bastilla, embistió materialmente la escala. Del encontronazo salió lanzada con violencia hacia los peldaños, que trepó con juvenil agilidad hasta llegar al asustado centinela que en su confusión sólo acertó a cruzarle tímidamente su fusil con la bayoneta calada.

—¡Muchachito cabezón! — rugió Doña Chuy apartando el arma de un manotazo — ¡Destripa a una pobre vieja! ¡Así serás bueno...!

Sin que nadie quisiera ya detenerla siguió corriendo sobre cubierta, guiada por un instinto certero que le permitía orientarse aún en barcos desconocidos, hasta alcanzar el despacho del Comandante, sobresaltando a éste, que saboreaba calmosamente su café.

—¡Oyeme güerito... Todavía no te califico... ¿Qué traes contra las lavanderas...?

—¡No, Chuy! — Repuso con voz tranquila que quería ser muy persuasiva. — No traigo nada contra ellas... Pero, comprende; estos barcos tienen muchas vueltas y recovecos. Luego las mujeres se pierden por ahí con los marineros y luego... luego vienen las dificultades. ¿Ves?

Doña Chuy cruzó los brazos sobre el pecho, su rostro reflejó el más grande asombro y acentuando el tono zumbón de su voz nasal comentó lentamente: —¡Vaya, pues! Es lo que salimos ganando con la Secretaría de Marina... Que ahora les den a los Comandantes la comisión de cuidarles el... honor a las lavanderas...

—Mira Chuy... Mira Chuy...

El Comandante explotó como polvorín. Se oyeron puñetazos sobre el escritorio, "gritos y sombrerazos", y se vió salir a Doña Chuy a estampía como si temiera que el otro la alcanzara a puntapiés. A grandes zancadas y saltando obstáculos llegó jadeante al portalón; como bolido pasó ante el oficial de Guardia, bajó a trancos la escala real, embarcó en su canoa que previsoramente había atracado, y fué a colocarse en su lugar frente a las flotillas de las lavanderas. Todo era ansiedad y expectación.

De repente, sobre el dramático silencio que se cernía sobre la "Escuadra", cayó, como un alegre trino, el silbato del Contramaestre llamando "lavanderas a bordo". Doña Chuy se desinfló y la emoción la venció hasta las lágrimas, mientras el "lavandererío" entusiasta aclamaba a su Capitana...

Poco tiempo después de este épico lance, un policía llegó a casa de Doña Chuy con un citatorio para que "sin excusa ni pretexto" se presentara en las Oficinas del Ayuntamiento, para "la práctica de una diligencia legal".

Se echó la vieja el rebozo sobre los hombros y con rápidos y menudos pasos se encaminó al Municipio lanzando cómicas miradas de gancho al gendarme que caminaba a su lado.

—Buenos días, Chuy— exclamó cordialmente el Alcalde al verla aparecer en la puerat— Te llamé...

¡Oyeme! ¿Desde cuando me tratas como criminal y me echas encima los cuicos...? ¿Qué me comí, pues?

—Nada... Nada, Chuy— trataba de explicar conciliador el funcionario municipal— No es conmigo; son los señores del Sindicato de matanceros y tablajeros que presentan denuncia contra ti. Y señalaba con su mano regordeta hacia un rincón del despacho.

La vieja fue virando poco a poco, como barco grande, hasta dar frente a cuatro hombrones que la recibieron con miradas hostiles...

—¿Estos? ¡Ni los conozco! — refunfuñó la lavandera con irritación ¿De qué me acusan estos... tales?

—Vamos por partes —dijo carraspeando el Alcalde—: Chuy; estos señores dicen que tú tenías un cerdo en tu casa... ¿Es cierto?

—¡Sí es cierto...! ¿Y qué hay con eso?

—Nada, Chuy, nada. ¿Y dónde está el cerdo?

—¿Cómo que dónde está? Lo maté...

—¿Lo mataste? ¿Y qué hiciste con él?

—¡Pero mira a éste! —decía desconcertada Doña Chuy— ¡Que qué hice! Pos lo que se hace con todos los puercos... Lo hice chicharrones... Porque era mío y porque me dió la gana... Lo hice chicharrones y los vendí en los barcos... ¿Qué tiene eso?

—¡Ah! — exclamó el funcionario abriendo ojos y boca desproporcionadamente— Entonces tienen razón de quejarse estos señores del Sindicato...

La lavandera máxima se volvió para mirarlos, esta vez con mirada afectuosa, mientras decía con un dejo de resentimiento y arrastrando las sílabas: —¡Cerdo tál por cuál... Dos años lo tuve en mi casa y nunca me dijo que era del Sindicato...!

La irritación y alboroto entre los sindicalistas, las risitas de los ciudadanos que esperaban su turno y de los policías que guardaban las puertas, así como la embarazada actitud del Alcalde, hicieron comprender a Doña Chuy que todo había terminado...

Se encaminó a la puerta; nadie le impidió salvarla y lanzarse cuesta arriba por la calleja con un divertido saltar de pajarillo. La líder de las lavanderas navales se iba tronchando de risa...

---

Procure que los artículos que envíe Ud. por Correo vayan perfectamente empacados.

# México se lanza a la Construcción Naval

El señor Fernando Tirado, Gerente de la Constructora Marítima Continental, S. A., se pres-  
tó amablemente a conversar con "LITORALES".  
Dada la serie de noticias fragmentarias y no  
siempre exactas, que acerca de las actividades  
de la Compañía se habían publicado en diversos  
diarios, concedió a nuestra Revista toda la in-  
formación que creímos prudente solicitarle, para  
orientar a la opinión pública.

Dirige la sociedad, cuyo capital de tres millo-  
nes de pesos, le ha permitido establecer firme-  
mente en nuestro País una nueva fuente de tra-  
bajo de indiscutible porvenir e importancia: la  
Construcción Naval.

El señor Tirado percibió claramente que la  
demanda de buques pesqueros era mucho ma-  
yor que las posibilidades de construcción de  
los pequeños astilleros, especializados en buques  
de madera, de nuestros puertos. Además al  
gravarse recientemente los buques extranjeros,  
su adquisición resultó prohibitiva. En consecuen-  
cia bastaba reunir técnicos, operarios calificados  
y materiales por un lado; y capital por el otro,  
para poner en marcha su plan de construcción  
de buques.

Ante todo era necesario estudiar un proyecto  
de buque adaptado a nuestro desarrollo indus-  
trial, que permitiera ser construido en nuestros  
centros fabriles de inmediato, lo que ahorra  
pérdidas de tiempo y grandes inversiones en la  
fundación de astilleros en acero. El proyecto  
debía permitir la construcción en serie de un  
buque de gran estabilidad, que garantizara su  
operación en los agitados mares nacionales. Sólido,  
para que determinara una vida media  
de veinte años, y de armado simplificado, para  
que la economía en su construcción pudiera  
competir ventajosamente con las naves construi-  
das por otros países cuyo experiencia en cons-  
trucciones marítimas es tradicional.

La elaboración del proyecto quedó a cargo  
del Ingeniero Naval Oliverio F. Orozco, quien  
logró diseñar un buque pesquero, adaptado a  
la explotación del camarón, de características  
que cubrían por completo los compromisos de  
diseño. A fin de construirlo en serie, se estudió  
un novedoso procedimiento de armado consis-  
tente en dividir el buque en dos partes por su  
plano medio longitudinal, construyendo separa-  
damente las mitades de babor y estribor con  
cuadernas, baos, largueros, quilla, sobrequilla  
y cuanta pieza estructural interviene en un bu-  
que, cortada respecto a su plano de simetría.  
La mitad del buque, cuya eslora es de aproxi-  
madamente 55 o 60 pies, cabe perfectamente en  
una plataforma normal de ferrocarril y puede  
cargarse y descargarse en cualquier puerto con

los medios usuales de maniobra. Los buques  
destinados a navegar en el Golfo de México  
se construyen en Monterrey, N. L., en los talleres  
de Manufacturas Metálicas, S. A. Aquellos que  
sean comprados por armadores de los puertos  
del Pacífico se arman en los talleres de Campos  
Hermanos, en la Ciudad de México.

Una vez transportadas las dos mitades se unen  
por un novedoso sistema, patente de la Compañía,  
que da a los buques terminados una resis-  
tencia igual o mayor que la del mismo buque  
construido de una sola pieza. La construcción es  
a base de soldadura cuidadosamente controlada:  
con radioscopías para evitar la presencia de  
poros y puntos débiles. Ya unido el buque en  
una rampa de pronta maniobra, se le adaptan  
sus medios de propulsión, se le dota de elemen-  
tos de maniobra e instrumentos de navegación  
y se echa al agua con la mayor facilidad.

A fin de garantizar la perfección del diseño, la  
calidad de la construcción y el procedimiento  
de armado, estos buques son supervisados por  
el American Bureau of Ships, cuyo certificado  
de calidad es una garantía para el comprador  
y simplifica la contratación de seguros.

El acero usado, estructural y en placa, es de  
manufactura nacional, procedente de Monterrey  
y Monclova; y para mejorar su resistencia a la  
oxidación, se cubre el casco con un moderno  
producto plástico, de tipo coloidal, que al adhe-  
rirse a la superficie metálica, forma una pelícu-  
la de gran dureza y durabilidad que impide el  
ataque oxidante del ambiente marino.

En cuanto a la economía de la construcción,  
baste decir que el precio de los materiales en  
nuestro país es sensiblemente similar al de Es-  
tados Unidos, pero en cambio el valor de los  
jornales para operarios calificados es ocho ve-  
ces menor en México. Es decir que el salario  
promedio para un buen soldador por ocho horas  
de trabajo es aquí aproximadamente de \$ 40.00  
(3.2 dólares); que equivale en monto al de una  
hora para el mismo obrero en Estados Unidos.  
Esta enorme reducción en el costo de la mano  
de obra determina que los buques puedan ofre-  
cerse a un precio de \$ 500,000, mientras que su  
valor aproximado en los Estados Unidos es 1,000  
dólares por pie de eslora o 60,000 dólares por  
buque de 60 pies, lo que equivale a \$ 750,000,  
sin considerar los impuestos de importación.

Ahorro de tal consideración ha sido factor de-  
terminante de que la Constructora Marítima Con-  
tinental tenga pedidos firmados por 40 buques,  
con contratos por valor de 20 millones de pesos,  
en el curso de los pocos meses que lleva de  
existencia.

El señor Tirado nos anuncia con optimismo la  
ampliación de las actividades de su compañía,

la cual no se limitará a la construcción del tipo inicial de buques pesqueros de bajo tonelaje. Se ha empezado la construcción de un astillero en el área de Puertos Libres en Salina Cruz, Oax., que en principio contará con una grada de construcción para buques hasta de 1,600 toneladas, y una rampa de varadero para asegurar la reparación y mantenimiento de los buques vendidos por la Compañía. Como hecho curioso, el Sr. Tirado nos indica que la elección de la Zona de Puertos Libres para la erección del Astillero, se debió a la determinación de la Secretaría de Hacienda de negar a la Constructora la exención de impuestos a que tiene derecho toda nueva industria de beneficio nacional, por considerar que la Empresa es armadora de artículos prefabricados y no constructora de buques.

Nos despedimos del Sr. Tirado saturados de optimismo. Gracias al nervio de nuestros obreros, a la ciencia y recursos de nuestros técnicos, y a nuestros productos siderúrgicos, podemos construir buques a un costo tan bajo, que la demanda exterior ha quedado asegurada, como lo demuestra el hecho de que Canadá haya fincado un pedido de 20 buques a la Constructora Marítima Continental.

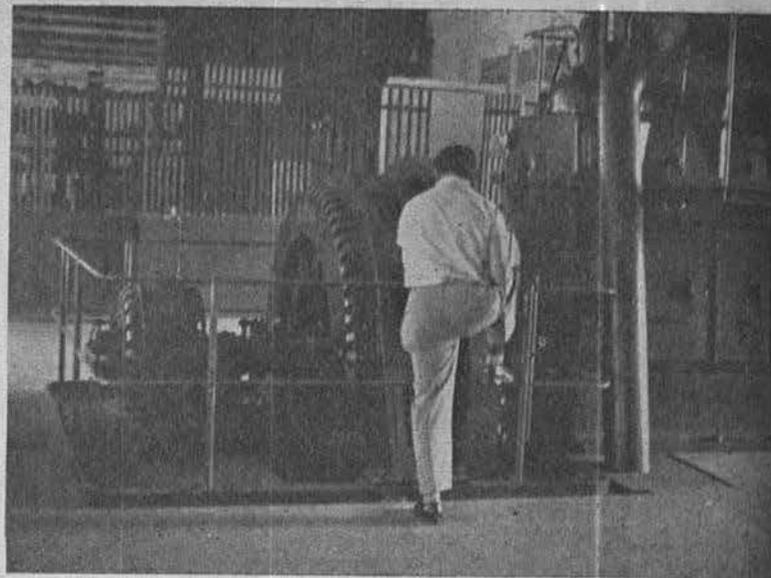
Este esfuerzo significa la más efectiva cooperación de la iniciativa privada al Programa del Progreso Marítimo de México, concebido y puesto en marcha por el Sr. Presidente de la República. A su vez, es necesario que el Gobierno cumpla sus ofrecimientos de ayuda, en facilidades y exención de impuestos, a los esfuerzos tendientes a desarrollar nuestra Construcción Naval.

**Nota de la R.**—En todo el mundo los Astilleros son plantas armadoras de elementos prefabricados. Si el astillero tuviera que construir: calderas, turbinas, motores, plantas de refrigeración, dinamos, winches, grúas, aparatos de radio, radares, hierro estructural, chapa y las mil y mil cosas que deben unirse para constituir un barco, sus instalaciones ocuparían muchas hectáreas y sus obreros se contarían por cientos de miles.

Sin embargo, en todos los contratos para construcción de buques, el astillero es siempre designado como "el Constructor".

Tenemos entendido que en la construcción de un edificio entran: hierro, tabique, mosaico, azulejo, ventanería, tubería, material eléctrico, etc., etc.; todo prefabricado, y a nadie se le ocurre negar al ingeniero de la obra su calidad de constructor.

**Procure que los Artículos que envíe por Correo vayan bien Empacados.**



Planta Diesel M. A. N. de 500 KW., 300 R.P.M., instalada primeramente en Culiacán, Sin., y en la actualidad en proceso de montaje en la planta Termoeléctrica de la Comisión Federal de Electricidad en Puerto Vallarta, Jal. Contratista Ing. Enrique Robledo L.

## Enrique Robledo Landázuri Ing. Mecánico Naval

### Montaje e Instalación de Plantas Termoeléctricas, de Vapor y Diesel

Instalaciones de torres de enfriamiento, tanques de almacenamiento de combustible, y montajes mecánicos en general.

3a. Privada de Amores No. 20  
Tel. 23-69-91  
México, D. F.

# Don Lupe

Por el Coronel Rubén MORALES.  
Quintana Roo 1909.

Los indios y el paludismo eran temas forzados de nuestras conversaciones. Cada uno de nosotros tenía algo que referir acerca de los mayas, ya fuera de recientes encuentros o de pasadas tropelías que, por su magnitud, habían dejado hondos recuerdos. Naturalmente que los de más antigua residencia en el Territorio, los veteranos de aquella campaña, eran fuente inagotable de narraciones y cuando alguno de ellos hablaba, se formaban corros en su torno para escucharlo. Así, con diarios relatos, se mantenía viva la historia de aquella guerra terrible, mientras los partes oficiales a la metrópoli eran, invariablemente, "sin novedad". Sobre tanta vida inmolada, estaba la petulancia del General en Jefe quien, desde años atrás, se había ceñido los laureles de pacificador de Quintana Roo y por tales méritos, el Congreso de la Unión había cambiado el nombre de la capital, CHAN SANTA CRUZ, por el de Santa Cruz de Bravo.

Nada debería opacar el rutilante "vini, vidi, vinci", del orgulloso Divisionario; de las diarias escaramuzas y constantes amagos a los destacamentos, no podía darse reporte al Cuartel General porque, oficialmente, no había indios; para el Gobierno, la campaña había terminado, merced a la férrea mano de aquel Júpiter con charrateras.

Ya era costumbre que el parque gastado en los tiroteos, tenía que ser repuesto del peculio personal del comandante de la tropa atacada, porque ese consumo no tenía, para la Superioridad, otra justificación que el miedo. Se había disparado por una falsa alarma... Y si algún soldado caía acribillado, el Cuartel General, la República, pagaba quel holocausto al deber con el concepto infamante: "Desertor". Cuántas veces, después de sepultar entre la selva a algún héroe de aquellos, se hacía declarar en el acta, por los mismos compañeros, que lo vieron caer y agonizar, que aquel soldado había abandonado la escolta robando a la Nación, la miserable muda de manta que rasgada por las balas y ensangrentada, mal cubrió el cadáver de aquel "ladrón" en la tumba abierta con los marrazos al pie de las trincheras!

Del paludismo, todos teníamos en nuestros cuerpos señales de sus estragos y sabedores de que ya nos había hincado sus garras inexorables, y de que tarde o temprano, nos arrebatara las vidas, hablábamos de él con pavor, procurando animarnos unos a otros, mientras que nos llegaba el turno de ir a pasar los accesos, tumbados en nuestras camas de varas. Los calésirlos eran tan fuertes, que algún soldado montaba sobre el enfermo para maullarlo, tratando de mitigar el frío intenso, los dolores de las articulaciones, aquel temblor, aquel estremecimiento que hacía dar, una contra otra, las man-

díbulas y crujir los dientes hasta sangrar las encías; después, el sopor, cuarenta y cuarenta y uno grados de fiebre y mezclados en nuestros cerebros delirantes, la pesadilla de los indios, el recuerdo de nuestros padres tan lejos, la novia, la muerte; nuestras misérrimas alegrías... , nuestras infinitas tristezas...

También del paludismo había veteranos, de ojos hundidos, cuerpos enjutos, rostros cadavéricos y que tosían constantemente; de cuando en cuando, escupían sangre. Estos esqueletos vivos, parecía que se apartaban de nosotros.

Algunos, ya no se movían de sus camastros; sólo denunciaba su presencia la tos reseca, sus quejidos al compás de la disnea; sus blasfemias y las moscas que zumbaban en torno de ellos, tercamente.

Como doscientos metros al Oeste de la laguna de Ocón, estaba el campamento de ese nombre, que era el primero de los de la línea de Santa Cruz al Sur, hasta Bacalar. Distaba de Santa Cruz, como cuatro leguas, o sea, cerca de cinco horas de marcha para aquellos hombres enfermos, a través de una región boscosa, como todo el Territorio, pero con la diferencia a su favor de que, además de la citada laguna de Ocón, bastante extensa hacia el Oriente, había a medio camino para Santa Cruz, la primorosa Laguna de Santa Elena, de forma triangular, de cerca de cien metros de diámetro, de aguas profundas y claras y circundada de árboles enormes, engalanados de parásitos y orquídeas, que formaban polícromos festones de rama a rama y donde moraban centenares de pericos, loros, quetzales, cacatúas, carpinteros, guacamayas y zenzontles que, uniendo sus trinos y parloteos a mil arrullos extraños, entonaban el hosanna a la Naturaleza que tan ubérrima y lujuriosa se mostraba.

A medida que el calor iba aumentando con la ascensión del sol hacia el zenit, moríanse trinos y gorjeos; sosegábase el mecer incesante de aquella inmensidad de hojas y el cristal límpido y terso de la laguna, reflejaba en sus orillas la opulencia de la selva, mientras que en el centro, como en un espejo inmenso, se retrataba el brillante azul ultramar del cielo, contrastando con el kaleidoscopio de las márgenes, donde el iris volcaba sus colores en ramozones, bejucos, pájaros y flores.

Como si el mago que logró reunir allí las gemas de tanta belleza salvaje, para preservarlas del sol, las cubriera entre copos de algodón, poco a poco, la bruñida superficie se iba despuliendo, hasta borrarse los reflejos, y un vaho caliente y húmedo lo envolvía todo como en un inmenso "temaxcal". Todo sudaba, las yerbas, flácidas, parecían desfallecer, desmayarse, caldecadas por el aire.

A la alegría de la mañana seguía la angustia, el jadear bajo el calor sofocante; el bosque parecía retorcerse, crujían las ramas, tronaban las hojas tostadas; las chicharras zumbaban haciéndose eco, que rodeaba hasta perderse entre las copas lejanas. Tan caliente se ponía la tierra, que las alimañas abandonaban sus madrigueras, las tarántulas erizaban su palambre de azabache y subían por las hojas; las víboras, enroscándose en las ramas, se confundían entre ellas, centelleantes los ojos y agitando sus lenguas como saetas de fuego. ¡Era un martirio el sol!

Las escoltas que avisadas por teléfono, salían todas las mañanas simultáneamente de Santa Cruz y de Ocón, para encontrarse en Santa Elena, apenas si se detenían para cambiarse la correspondencia y algún enfermo o pasajero encomendados a su custodia y volvían a sus respectivos lugares antes de que el sol calentara demasiado; pero como la tropa que yo mandaba, estaba encargada por entonces de la reparación de la línea telefónica, nos pasábamos de sol a sol sobre la brecha, internándonos en el bosque, a ambos lados de la vereda, para cortar recios postes de chicozapote con que substituir a los de la línea antigua.

Tan pronto como los trabajos avanzaron al Sur de Santa Elena, mudamos nuestro campamento de Santa Cruz a Ocón, a donde nos dirigíamos todas las tardes.

Era comandante del destacamento allí, don *Lupe García*, teniente del 17º batallón, como de cincuenta años de edad, flaco, trigueño, de cabellos entrecano, rudo, bonachón y, además, de los pocos supervivientes de los que fueron al Territorio desde la iniciación de la campaña. Por esta circunstancia era considerado como héroe pues había salido ileso de las acometidas de los indios y del paludismo.

¿Cómo?

El lo pregonaba: contra los indios, no hacerles caso, y contra el paludismo, amargo de ruda. Una infusión de esta yerba en aguardiente, que él mismo preparaba y que, según su personal terapéutica, se prescribía: medio vaso en ayunas, para entonarse; medio vaso a las once, para aguantar "la calor"; medio vaso a la siesta y otro medio vaso para acostarse; eso era la medicina, que para olvidar las penas, había mezclado de pechuga y alguna que otra botella de habanero, porque él, para beber, qué iba a estropearse el paladar con el menjurje aquel de ruda.

Claro que para no hacerles caso a los indios se necesitaba también algo así como un valor de ruda; pues varias ocasiones: la descarga de entre los matorrales encabritó al penco sobre el que él iba dormitando la mona, y al emprender el bruto la carrera apenas si tenía tiempo de asirse de las crines, sobre las que a prevención, instintivamente llevaba siempre la diestra. Cuando el caballo buenamente paraba su carrera lo

hacía volver grupa y esperaba que lo alcanzaran los soldados al paso veloz; casi siempre, ninguno había disparado para no gastar el parque; si llegaban todos completos se proseguía la marcha; si faltaba alguno, ya en el campamento se levantaría el acta consabida.

¡Qué combatir! Eso se quedaba para los que no sabían lo que era la campaña. Cada disparo costaba 20 centavos y, además, se daba tiempo a los indios para que "cortaran cartucho" nuevamente.

En cambio, los que podían correr después de la primera descarga, estaban salvados; los que no... ¡pues allá los indios, y Dios que repartía balas!

Aquello de esperar a los soldados era siempre molesto, y caminar a caballo al paso de la tropa, no dejaba de tener su riesgo; por eso, cuando alguna vez tenía que ir a Santa Cruz, la emprendía solo, al galope y a horas en que los indios no esperaban el paso de las escoltas.

Esa era una proeza que sólo él hacía, y le conquistó legítimos títulos de temerario y de valiente. Hasta corría de boca en boca la versión de que los indios, ante el valor de don Lupe, no osaban atarcarlo.

La primera vez que pernoctamos en Ocón, los cincuenta soldados a mi mando, y los ocho celadores del telégrafo, procuré llegar temprano para dar tiempo a disponer nuestro alojamiento.

Como era costumbre en casi todos los campamentos, en el centro del recinto atrincherado había un galerón de palma, que a la vez de "sala" y comandancia, servía de alojamiento del Teniente y de "salón", donde noche a noche se reunían a conversar los soldados francos, mientras sonaba el toque de silencio. Era, naturalmente, el lugar mejor alumbrado, pues además de la linterna de petróleo, que pendía del centro del techo, daba sus llamaradas la fogata, que, en un extremo, alimentaban constantemente con leña verde dizque para ahuyentar a los moscos con el humo. Al otro extremo estaban la hamaca del Teniente y su baúl y diseminados en el piso, bancos rústicos y mesas de igual manufactura.

En torno de la comandancia, guardando relativa simetría, había casuchas, también de varas y palmas, donde habitaban tres, cuatro, hasta seis soldados, que eran a la vez maridos de una sola mujer. Ella recibía diariamente los veinticinco centavos de pre de cada uno, y con las provisiones que cada mes les llevaba el atajo, hacía tortillas y comidas; les lavaba y zurcía las ropas, y llegada la noche, dormía, turnándose, con aquellos que el paludismo y el servicio de guardia dejaban libres.

En otras casuchas más lejanas, vivían los solteros y los enfermos.

Completaban el campamento algunos cobertizos, el cuerpo de guardia y los puestos de los centinelas sobre los baluartes del atrincheramiento.

En el árbol más alto de los que había dentro del recinto, escondido entre las ramas se es-

tablecía el vigía, a cuyo cargo estaba auscultar todo el contorno, más allá de los doscientos metros centinelas vigilaban sus respectivos sectores.

Uno noche de aquellas, me anunció Don Lupe su intención de pasar varios días en Santa Cruz, aprovechando que yo podía quedarme al frente del destacamento, para lo cual ya había recabado la autorización correspondiente.

Como los trabajos de reparación de la línea telefónica ya quedaban dentro de la jurisdicción, convenimos que a la madrugada siguiente saldríamos juntos hasta el lugar en que debían reanudarse, y que de allí lo llevarían unos soldados hasta encontrar en Santa Elena a la escolta de Santa Cruz.

A las dos de la mañana ya estaba en pie; advirtió a su asistente que el "Moro" restregaba el morral contra las trancas del machero y que podía tirar el maíz; poco más tarde me llevó a mi hamaca un jarro de café fragante, que él mismo había estado preparando en los rescoldos de la hoguera.

—Usted no ha de querer fogonazo— exclamó tendiéndome el jarro. Claro, como que eso de tomar café dulce sólo se queda para los de Chapultepec. Al café lo hizo Dios amargo y echarle dulce me parece un contrasentido.

Pues echarle ruda a mí me parece una porquería, respondí mientras me desperezaba.

Tomamos sorbo tras sorbo, charlando en voz baja, mientras afuera solo se escuchaban los "alertas" de los centinelas y el pertinaz "grau-grau" de las ranas de la laguna.

A las cuatro mandó tocar "levante", y ante la tropa formada me dió a reconocer como Jefe del Punto. Tan pronto como aclaró un poco la mañana, ya con su sombrero de palma y su pistola disimulada bajo la "guayabera", dió unos sorbos más a su brebaje, y tendiéndome los brazos, exclamó: "Yo me voy adelante".

Quise disuadirlo para que nos esperara, pero insistió despidiéndose con otro abrazo que me hizo estremecer; su cuerpo, huesudo, parecía que estaba yerto.

Momento después se perdían en el bosque los ecos del galope del "Moro".

Casi media hora más tarde, sólo esperábamos el telefonema de Santa Cruz, de que había salido la escolta, para emprender nosotros la marcha. De pronto escuchamos al vigía—¡Cabo de Cuarto! descargas por el camino de Santa Cruz! Todos a las armas! grité ¡La tropa del destacamento, a las trincheras! Los míos al paso veloz!

Y emprendimos la carrera sobre la vereda rebasándonos unos a los otros, conforme nos lo permitían los alientos.

Rodeando el paraje donde ese día debíamos reanudar los trabajos, estaban los indios; nos recibieron con una descarga nutrida. Rápidamente nos tiramos al monte para salir de la zona batida por la media luna de sus trincheras y los flanqueamos hasta desalojarlos. La bruma nos impedía distinguirlos, pero sentíamos sus movi-

mientos entre la maleza y escuchábamos sus alaridos. Serían como doscientos.

Destaqué treinta hombres en su persecución y con el resto volví al camino para explorar rumbo a Santa Cruz y a los flancos, en busca de don Lupe. Como a un kilómetro adelante encontramos al "Moro" revolcándose; estaba atravesado varias veces y tenía una pata destrozada; resoplaba penosamente.

Tuvimos una esperanza: ¿Don Lupe lograría esconderse?

Cerca de Santa Elena, mi corneta, Juan Luis, que iba a la vanguardia, desde un montículo me hizo la seña de que me acercara sigilosamente.

Agazapado tras de un árbol, me señaló para el otro lado de la laguna, donde se levantaba una humareda.

Escuriéndonos entre la yerba dimos un rodeo, y poco a poco fuimos escuchando gritos y canciones.

Mandé a Juan Luis que regresara por la gente, y mientras procuré observar mejor. En una plazoleta había una gran hoguera y en torno (Pasa a la Pág. 37)

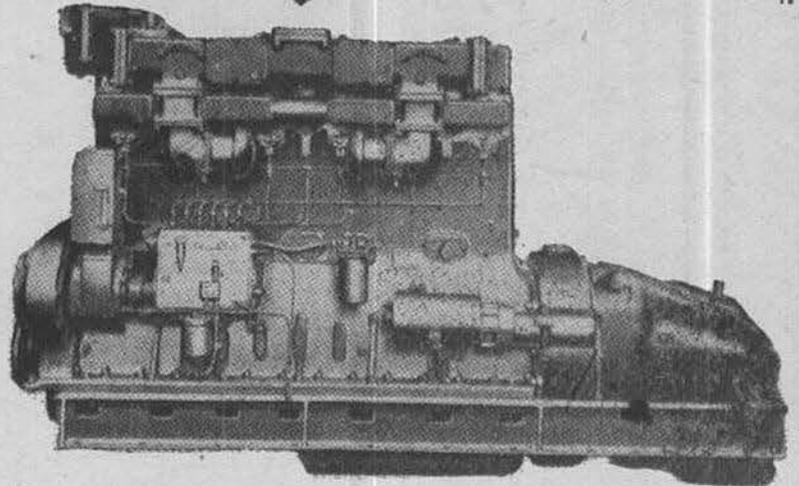
## Motores Marinos Diesel

### Allis Chalmers

SIMBOLO DE CALIDAD



MOTORES  
MARINOS  
CONSTRUIDOS  
PARA  
TRABAJOS  
PESADOS



Modelo 8.—Dtamer 1125

### Standard Machinery Supply Co. S. A

Atenas 31 - 13-83-01 - 46-72-12  
México, D. F.

SUCURSALES:

C. del Carmen, Campeche - Calle 33 con 22.  
Campeche, Campeche - Calle 10 N° 285.

# Control de Averías

(Continuación)

Cap. de Navío Humberto URIBE E.

Para cada uno de estos tipos deben utilizarse medios adecuados de extinción. Para el tipo A, se utilizará la supresión de oxígeno mediante el aislamiento hermético del foco, lo cual hará que una vez consumido el oxígeno que haya en el lugar del incendio, éste se extinguirá por sofocación. Este medio, sin embargo, no es utilizable en ocasiones, pues el lograr el hermetismo del foco puede ser difícil. Entonces se reducirá la temperatura mediante la aplicación de agua, que puede hacerse con baldes, chorro producido por manguera, etc. Como los combustibles de este tipo de incendios por lo general son compactos, el chorro que se use debe tener la mayor presión posible. Sin ser recomendable, puede usarse también la espuma, producida por un extinguidor de soda ácido, y que estando formada por pequeñísimas burbujas de polvo conteniendo anhídrido carbónico, forman una capa aislante del oxígeno, que igualmente sofocará el fuego, pero como esta capa será superficial, en un montón de ropas, por ejemplo, no tendrá mucha efectividad pues en los pliegues de estas continuará el fuego, y como la duración de la espuma es corta, al cesar su acción aislante el fuego renacerá, por lo cual sólo debe usarse cuando no sea posible tener agua a mano.

Para el tipo B, se usará la espuma o el anhídrido carbónico en forma de gas, mediante un extinguidor de este tipo, y si quiere usar agua, **ESTA DEBE SER PULVERIZADA**, mediante los llamados Aplicadores de Niebla, que son unos pitorros que se acoplan a una manguera y tienen unos agujeros muy pequeños, que pulverizan el agua que corre en la manguera, pero **DE NINGUNA MANERA SE USEN BALDES O CHORRO**, pues esto hará saltar el combustible y propagar el incendio. El agua pulverizada, al entrar en contacto con la llama, se vaporiza instantáneamente y forma una nube de vapor que aísla el fuego del oxígeno del aire y lo sofoca, sin llegar a la superficie del líquido inflamado y por lo tanto, sin producir su aspersion. Se ha utilizado también la arena para combatir incendios de este tipo, ya que ésta absorbe al líquido combustible, y lo enfría. Sin embargo, cuando se utiliza arena, es muy difícil limpiar después los lugares afectados, y si se trata de maquinaria, prácticamente queda inservible. Por esto, la arena debe usarse en último extremo.

Para el tipo C, debe usarse casi exclusivamente Anhídrido Carbónico en forma de gas, mediante un extinguidor de este tipo, fácilmente puede comprenderse que el agua, además de echar a perder el aparato, puede producir cortos circuitos que agravarían el incendio.

Es recomendable que cuando se declare un

incendio a bordo, además de combatirlo adecuadamente, se enfríen los mamparos cercanos al foco, para evitar su propagación, y se retiren hasta donde sea posible, las materias combustibles de las proximidades.

### III

#### La Reparación de Averías

Cuando se está en la mar y sucede una avería a bordo, uno debe ser capaz de repararla, por lo menos de manera provisional para poder llegar a puerto y encomendar a personal especializado la reparación completa y permanente. En muchas ocasiones, la incapacidad de la tripulación para remediar, si no reparar, una avería que pudo serlo, ha producido la pérdida de buques que no debieron haberla sufrido.

El Control de Averías señala reglas precisas acerca del procedimiento a seguir cuando se produce una de estas. En los límites de esta conferencia no será posible detallarlos, ni posiblemente exponerlos todos, pero he seleccionado algunos casos que estimo los probables en una embarcación deportiva, y helos aquí:

Agrupemos las averías en dos grandes categorías: En la Obra muerta y en la Obra viva. Esta es la porción del casco que queda bajo la línea de flotación, y aquella la que queda arriba de ella.

Las averías en la obra muerta pueden producirse por golpes contra objetos exteriores, caídas de pesos considerables en las cubiertas, colisiones con otros buques que no afecten la obra viva, etc., etc. Por regla general serán peligrosas cuando afecten la estanqueidad del buque o su integridad estructural. Para remediarlas, acudiremos de una manera general al refuerzo de los mamparos, costado o cubiertas afectadas, mediante un **APUNTALAMIENTO**. Este consiste en el armado de una estructura que por un extremo se apoye en la parte dañada y por el otro, en los elementos estructurales incólumes. Existen varios tipos de apuntalamiento, y solamente mencionaremos dos: El apuntalamiento horizontal, utilizado para reforzar un mamparo o una sección del costado, y el apuntalamiento vertical, aplicable al refuerzo de una cubierta afectada por un hundimiento o un golpe que pueda producirlo al cabo de un plazo corto. Mostraremos en la figura un apuntalamiento horizontal: Se utilizarán Puntales, que son maderos rectangulares de diferentes medidas y gruesos, cuñas, calzos, largueros, etc. Sobre el mamparo averiado, se colocará un larguero, soportado por un puntal corto, cuando la avería sea cercana a la cubierta inferior del mamparo, y en caso de que la avería esté alta, se prolon-

gará el puntal hasta donde sea necesario, siguiendo esta regla general: El larguero debe apoyarse sobre la parte más dañada.

Convergiendo en el larguero se colocarán dos puntales inclinados, uno hacia arriba que se apoyará en un bao de la cubierta superior del mamparo dañado, y uno hacia abajo, que se apoyará en otro larguero tendido sobre la cubierta. Entre el bao y el puntal hacia arriba y el larguero y el puntal hacia abajo, se introducirán, a golpe las cuñas necesarias para apretar los puntales. Si las dimensiones del buque son pequeñas, al lado opuesto del larguero horizontal se colocará otro puntal inclinado hacia arriba, que se llevará a apoyar a otro bao, apretando con cuñas en los extremos. Si el buque es de mayores dimensiones, de tal manera que el puntal posterior tuviera que ser muy largo, o si el mamparo que se va a apuntalar es un estanco que limite un compartimiento inundado, entonces será necesario hacer un apuntalamiento doble, en la forma mostrada en la figura. Una variante de este tipo de apuntalamiento es cuando la proa ha sido dañada en forma extensa, y sea necesario formar una falsa proa, consistente en el mamparo estanco más próximo a la parte dañada. Entonces, como este mamparo deberá soportar grandes esfuerzos, debido al desplazamiento del buque al navegar, deberá hacerse un apuntalamiento reforzado, según se muestra.

El apuntalamiento vertical, en principio seguirá las mismas reglas, debiendo ponerse uno o más largueros en la parte interior de la zona dañada de la cubierta cruzándolos con otros u otros, y se pondrán los puntales verticales necesarios para soportar la estructura, debiendo tener presente que estos puntales deberán apoyarse en la cubierta siguiente hacia abajo, mediante puntales horizontales, o largueros, que a su vez se apoyen sobre varios baos de dicha cubierta. Toda la estructura debe apretarse convenientemente con cuñas metidas a golpe, pero en este caso, deben meterse encontradas, una por un lado y la otra por el opuesto, para no aflojar la estructura.

Las averías en la obra viva, casi siempre se traducen en vías de agua, y el cegado de estas es lo más importante a este respecto. Las vías de agua pueden presentar una serie de características cuyo estudio es largo y no cabría en los límites de esta plática. En general, podemos decir que las vías de agua se producen por: Perforaciones del casco; ruptura de tracas en embarcaciones de madera o fendas o rasgaduras en naves metálicas; hundimientos del costado; abolladuras del costado producidas por colisiones y que presenten fendas o rajaduras en el forro.

De acuerdo entonces a esta nomenclatura, expondremos brevemente las formas de cegar las vías de agua. Las perforaciones, pueden cegarse mediante tapones de madera, preferiblemente, o si son muy pequeñas mediante un tornillo de un diámetro ligeramente menor que el de la perforación introducido forzado y con una aran-

delo y tuerca por la parte interior. Si se usan tapones de madera, estos deben ser SIN PINTAR, con preferencia de madera blanca, que al absorber el agua se expanden y sellan mejor, y de ser posible, se cubrirán con un trapo húmedo, para mayor adherencia. Los tapones de madera serán de forma troncocónica y se introducirán a golpes suaves y firmes. Si la perforación es muy irregular, de manera que queden huecos entre sus bordes y el tapón, se recomienda empaquetar con estopa o trapo estos huecos, y colocar un cajón de cemento sobre el tapón, para evitar las filtraciones. Cuando haya una ruptura de tracas en buques de madera, debe usarse un parche, que puede ser solamente interior si la ruptura no es muy grande, y que se formará con una almohada, una colchoneta doblada, una manta de cama también doblada varias veces, o en todo caso un toldo de lona; se aplicará sobre la parte dañada y encima de este cojín, así formado, se colocará una tabla plana, que se apuntalará convenientemente para que mantenga aplicado el cojín, apretándola con cuñas. Este apuntalamiento se hará siguiendo las reglas generales antes mencionadas. Si la ruptura es grande, entonces se pasará por fuera del casco un parche similar, y a la tabla se le harán dos perforaciones, por las que se pasará un cabo por seno. Por la parte interior, se pondrá otro parche con tabla perforada también, y por estas perforaciones se pasarán los chicotes del cabo pasado por la tabla exterior. Se atarán los chicotes y mediante un madero introducido en la gasa del cabo, se hará torsión a modo de apretar fuertemente el artefacto. El madero se asegurará para que no desvire y se hará de todas formas un apuntalamiento. Si el casco de la embarcación es metálico y la vía de agua presenta la forma de una fenda o rasgadura, NO DEBE INTENTARSE TAPONARLA, pues los golpes sobre el tapón aumentarán la rasgadura. Se procederá en la forma siguiente: En los extremos de la rajadura se hará, con taladro un pequeño agujero en cada uno; esto evitará que siga rasgándose. Estos orificios o taladros se taponarán mediante un tornillo con tuerca o una cuñita de madera. Se procede entonces a aplicar un parche, similar al descrito antes y se apuntala convenientemente. En este tipo de cascos es siempre recomendable colocar un cajón de concreto cuando no se vaya a arribar a puerto en plazo breve. Para ello, se hará una caja de madera del tamaño necesario, se mezclarán 1 parte de cemento, 3 de arena y 4 de grava, con agua. Se colocará la caja de manera que cubra la fenda y un regular espacio alrededor, y se vaciará la mezcla indicada. Se apuntalará la caja de madera y se dejará en esta forma algún tiempo.

Cuando hay hundimientos del costado, que no sean de grandes dimensiones, puede intentarse su remedio por medio de un parche exterior que impida la entrada del agua y enseguida un apuntalamiento interior que soporte la parte hundida hasta la llegada a puerto. Cuando es-

tos hundimientos sean de grandes dimensiones lo mejor es tratar de aislar el compartimiento correspondiente, mediante mamparos estancos, convenientemente apuntalados para la llegada a puerto. Las abolladuras del costado que presenten fendas o rasgaduras en el forro del casco deben ser remediadas con parches exteriores de grandes dimensiones que generalmente se armarán sobre cubierta y que constarán de una lámina de metal o un ensamblado de tablas con un colchón por dentro; este parche se atará con cabos quedando chicotes de estos bastante largos en uno y otro extremo. Se bajará por el costado de la embarcación sosteniéndolo con los cabos de arriba y se coolcará sobre la abolladura. En estos casos casi siempre es necesario que un hombre baje al agua para dirigir el parche y ayudar a colocarlo sobre la zona dañada; si esto es necesario, nunca debe olvidarse dar a este hombre un cabo de vida. Si la embarcación es de pequeño calado, los chicotes de los cabos inferiores del parche se pasarán debajo de la quilla por la proa, jalándolos por la otra banda hasta que queden aplicando el parche al costado averiado. Si los buques son de calado considerable, posiblemente sea necesario poner pesos en el seno de los cabos para que pueda librar la quilla. Una vez colocado el parche, que debe naturalmente tener orificios en la lámina o tablas, se asegurará por dentro de la manera descrita arriba.

En todos los casos de vías de agua, debe tratarse en primer lugar de aislar el compartimiento en que se haya producido, ya sea mediante los mamparos estancos del buque, si los tiene o en caso necesario habilitándolos con tablas apoyadas en baos de las cubiertas y convenientemente apuntaladas. Si se tienen elementos de achique, se pondrán a funcionar de inmediato a toda su capacidad, para tratar de evacuar el agua que haya penetrado. Inmediatamente se procederá a cegar la vía y se continuará el achique hasta donde sea posible, pues debe recordarse que el agua libre es un peligro para la estabilidad.

Es muy importante llamar la atención de Uds. hacia un hecho que en general se descuida. Una vía de agua sobre la línea de flotación, pero lo suficientemente cercana a ella para que el balance del buque pueda hacer que el agua penetre por ella, aunque no sea en forma continua, es muy peligrosa, pues es un hecho psicológico que se piense que no tiene mayor importancia, por estar fuera del agua, pero debe pensarse que la poca o mucha agua que penetre por ella quedará en un lugar alto, y que podría constituir un peso igualmente alto que elevaría el centro de gravedad del buque, con las consecuencias sobre la estabilidad ya conocidas.

Sería demasiado, prolijo extendemos en muchos detalles sobre la reparación de averías a bordo, y solamente debe hacerse notar que ningún hombre de mar, profesional o amateur debe salir fuera de un puerto sin llevar los elementos necesarios para remediar una avería, pues estas

generalmente suceden, no se buscan, y si se tacharía de imprudente al automovilista que saliera a la carretera sin llanta de refacción y herramientas para cambiarla, lo mismo podría decirse de un marino que saliera a la mar sin llevar, por lo menos, lo indispensable para el Control de Averías.

Para finalizar, debo decir a Uds. que hay ya, en la actualidad pequeños equipos de Control de Averías que incluyen los elementos y herramientas más necesarios y que es aconsejable para cualquier marino, aun cuando su embarcación sea pequeña adquirir el que más se adapte a sus necesidades y llevarlo a bordo siempre que se haga a la mar.

Indudablemente esta conferencia ha sido, tal vez, demasiado general, pero como se dijo al principio, ha querido ser solamente una orientación o quizá invitación para que Uds., hombres de mar que lo son por su afición y voluntad, dirijan su curiosidad al Control de Averías y aunque naturalmente, no lo deseo, ojalá éstas ligeras nociones puedan servirles para salvar su embarcación en alguna ocasión.

## EQUIPOS FINOS PARA CAZA Y PESCA

Londres 27 1er. Piso

México 6, D. F.

Tel. 25-80-63

—oOo—

Pida informes a

# CENTRAL DE CAZA Y PESCA

S. A. de C. V.

INGENIERO CIVIL

## Francisco Valle Berumen

Contratista de Obras Públicas

Sadi Carnot No. 118 Bis

MEXICO, D. F.

# ACTIVIDADES DE LA FAO

El Gobierno Mexicano, continuando los trabajos iniciados en colaboración con la FAO de las Naciones Unidas (Food and Agriculture Organization of the United Nations) ha creado la Oficina Técnica Pesquera, integrada por Técnicos de las Secretarías de Marina, Agricultura y Ganadería, Educación Pública, Salubridad y Asistencia, Economía, Hacienda y Gobernación (Juntas de Mejoramiento Moral, Cívico y Material) para intensificar los trabajos tendientes a fomentar la explotación, distribución y consumo de productos acuáticos como una de las fases del Programa de Progreso Marítimo (Marcha al Mar) y la Campaña para el Mejoramiento de la Alimentación. En este trabajo cooperan también el Instituto Latinoamericano de Cinematografía Educativa (Unesco-México), la Junta Nacional para el Mejoramiento de la Alimentación (JNMA), la CEIMSA y el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), la C.T.M., la C.N.C., el Banco Nacional de Crédito Ejidal, el Banco del Pequeño Comercio, los Centros de Bienestar Social Rural y los diversos sectores de la Industria Pesquera.

La primera etapa de este trabajo se inició en el año de 1954-55 con trabajos experimentales realizados en los Estados de Veracruz, Morelos, Michoacán y Distrito Federal.

En esta segunda etapa, las zonas de acción comprenden los Estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Michoacán, Tlaxcala, Puebla, Hidalgo y Estado

de México, así como el Territorio Sur de la Baja California y el Distrito Federal.

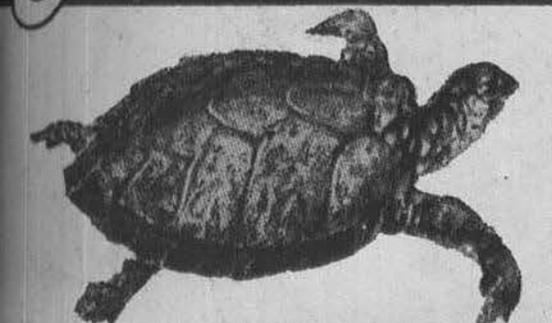
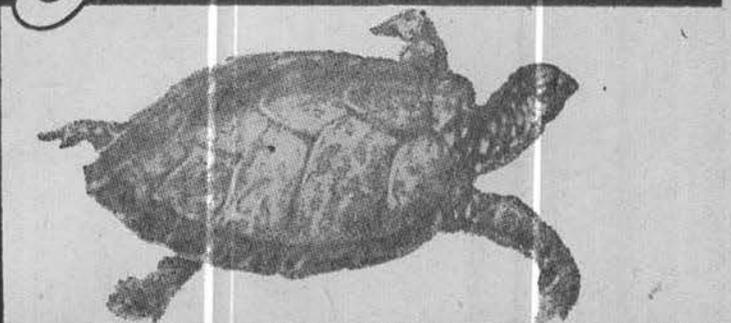
Como etapa posterior, se planea la extensión de estos trabajos a los estados vecinos y a los demás estados, con el objeto de llegar a abarcar la República Mexicana en su totalidad en una Campaña Nacional.

De acuerdo con las necesidades existentes en cada región, de complementar la alimentación popular con productos de origen animal y la posibilidad de poner productos acuáticos al alcance de los grupos de población de escasos recursos, se proponen programas locales de acción a cargo de las autoridades del estado, en colaboración con los grupos gubernamentales y no-gubernamentales dentro de las comunidades.

Los programas locales comprenden actividades para asegurar la existencia constante de los productos pesqueros, ya sea en su forma fresca, seca e industrializada, de buena calidad y a precio que estimule el consumo y al mismo tiempo que estimule la producción y la distribución. A la vez, se realizan programas educacionales que tienden a conseguir la aceptación del consumidor de estos productos.

La coordinación de las actividades dentro de cada uno de los Estados, se planea por intermedio de un Comité del Gobierno del Estado, siempre y cuando sea posible incluir estas actividades dentro de su programa gubernamental.

## 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>MODOS DE SERVIRSE</p> <p>En sopa o estofado          agregandole verduras          y especias al gusto.</p> <p>SERVING SUGGESTIONS</p> <p>STEW: Add vegetables and          seasoning.</p> <p>SOUP: Add water and          seasoning.</p>	
<p><b>CAGUAMA</b>          (TORTUGA MARINA)          PESO NETO 454 GRAMOS</p>		<p><b>SEA TURTLE</b>          WATER, SALT &amp; VINEGAR ADDED          NET WEIGHT 1 LB. OR 454 GRAMS</p>

## Alimento Nutritivo

## EL ALTAR SUBMARINO DE LOS HOMBRES-RANA MEXICANOS

Hace algún tiempo el señor Lic. Juan Ibarrola Buhl introdujo el buceo autónomo en nuestro País. Pronto su impulso se sintió en toda la nación y los simpatizadores de este fascinante deporte proliferaron con extraordinaria rapidez. A la fecha más de dos mil hombres y mujeres rana se han agrupado en una asociación para impulsar tan bello deporte.

El señor Lic. Juan Ibarrola Buhl, recién fallecido, había sembrado la semilla de que los hombres rana mostraran su fe religiosa, que en este deporte ampara a los que bajan al fondo del mar, de mil peligros, con la erección de un altar submarino en honor de la Virgen de Guadalupe, patrona de México.

La idea fué tomando forma y a la fecha está prácticamente realizada. Nuestro amigo el señor Pablo Bush Romero se echó auestas la tarea de coordinar los trabajos previos. Preside el Comité de "Hombres-Rana pro-Virgen de Guadalupe". Dicho Comité está formado por los se-

(Pasa a la Pág. 29)

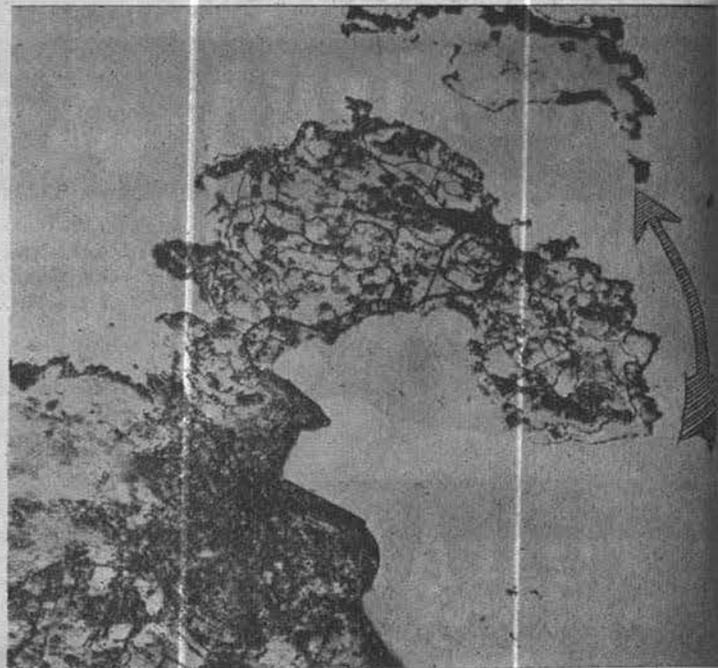


Los Sres. Pablo Bush Romero y el escultor Armando Quezada, ante la imagen de la Virgen de Guadalupe que será entronizada en el Santuario submarino.

PAGINA 18



Close-up de la escultura de la Virgen de Guadalupe.



Localización del Santuario de Ntra. Sra. de Guadalupe en La Roqueta, Acapulco, Gro.

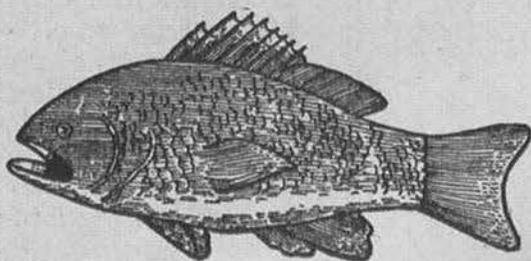
REVISTA "LITORALES", AGOSTO DE 1958



# CAMPAÑA PARA UNA ALIMENTACION POPULAR

En pos de la conciencia marítima de México.

- \*.—Precio económico
- \*\*.—Rico en proteínas
- \*\*\*.—Alto contenido alimenticio de sabor delicado
- \*\*\*\*.—Al introducir un platillo de pescado en su dieta se alimenta mejor y ayuda al desarrollo de la Industria Pesquera.



Pescado Fresco a Precios increíbles en todos los Expendios  
**¡Consuma Pescado!**

REVISTA  
**LITORALES**



Apdo. Postal 7962 — México, D. F.

Bajo el Patrocinio de la  
**Liga Marítima Mexicana, A. C.,**  
en su Campaña para lograr una más completa  
alimentación de nuestro Pueblo.

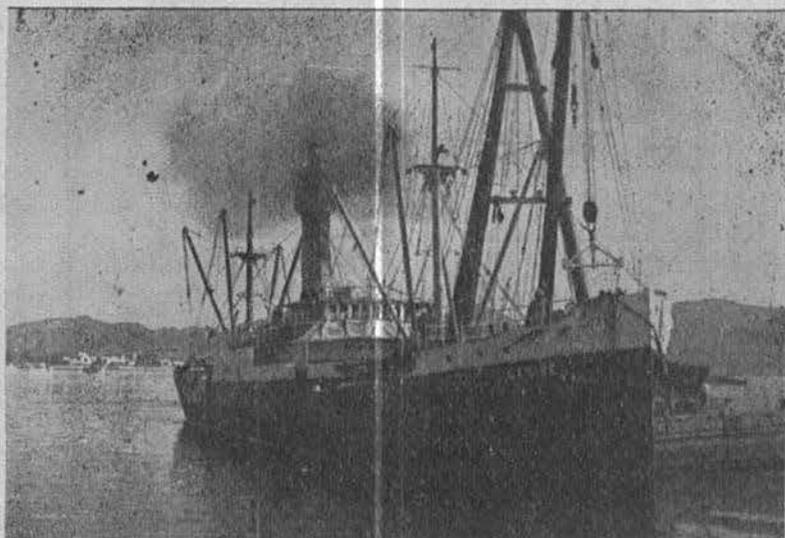
## SERVICIOS MARITIMOS DE MEXICO, S. A.

DIRECCION CABLEGRAFICA "SERMAR"  
SERVICIO DE CABOTAJE Y ALTURA ENTRE  
PUERTOS DEL PACIFICO  
NAVIEROS \* AGENTES DE BUQUES  
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 1, D. F.

Pida a nuestra

## Editorial LITORALES

en Avenida U. Modelo 17-F

México 13, D. F., el libro

### ¿Quién tiene un Sacacorchos?

de Gustavo Rueda Medina.

Precio: \$ 10.00 incluyendo portes.

## Alimentos Frescos y Congelados, S. A.

Toda clase de pescados y  
mariscos del País  
e importados  
pavos—pollos

Distribuidores Exclusivos de  
la Granga Mezquital  
del Oro, Hermosillo, Son.

Sucursal: Aranda 12-G Tel. 21-65-40

Sucursal: López N° 103 Tel. 21-27-09

mayoreo y menudeo  
de pescados y mariscos

México, D. F.

### CALDO LARGO

Ingredientes

1 pescado entero de a kilo, 5 chiles anchos, 1 cede ajo chica, 3 jitomates bolla mediana, 1 cabeza regulares, 1/2 cucharadita de comino, 1/2 cucharadita epazote, 5 cucharadas de ta de orégano 1 rama de aceite de olivo, 2 litros de agua, papas al gusto.

#### Manera de Hacerlo

Se remojan los chiles y se muelen con el jitomate la cebolla y el ajo; todo esto se fríe en el aceite y se le agrega el agua y se deja hervir, se le agregan las especias, el epazote, las papas, el pescado crudo y partido en postas regulares y sal al gusto; se deja hervir hasta que el pescado se cueza.

—oOo—

### PESCADO EN MOJO DE AJO

Se preparan los filetes con limón sal y pimienta, se fríen en aceite sin dejarlos dorar. Se pica finamente suficiente ajo y se fríe en aceite español hasta que dore y se baña con esto los filetes agregándoles finalmente perejil picado.

—oOo—

### PESCADO EN SALSA VERDE

Ingredientes

1 kilo de pescado en rebanadas 1/4 kilo de tomate verde 1 manojo de cilantro 6 dientes de ajo 5 cucharadas de aceite 1/2 cebolla molida 1/2 lechuga 1/2 taza de agua

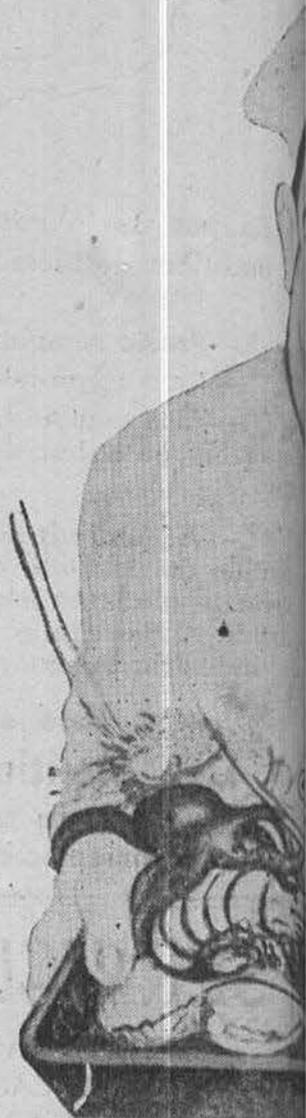
#### Manera de Hacerlo

Se fríen todos los ingredientes en el aceite, previamente molidos, se les agrega el agua para formar la salsa y en seguida

Restaurante

13-24

LOPEZ 9



Sea  
ESPECIAL

se ponen las ruedas de  
pescado en crudo y se  
ja que se cueza y se  
sal al gusto.

—oOo—

### PAN DE CAZÓN

Ingredientes

1/2 kilo de cazón molido  
1/2 kilo de jitomate 1/2  
frijoles refritos tortillas

**"PULCO"**

6-02-15

MEXICO, D. F.

ños y una rama de epazote y se fríe. Las tortillas se frien ligeramente, se untan de frijoles refritos, en seguida una capa de pescado y se tapan con la salsa.

### **PULPOS A LA MARINERA**

#### **Ingredientes**

1 kilo de pulpos  $\frac{1}{2}$  kilo dientes de ajo  $\frac{1}{4}$  litro de de jitomate 2 cebollas 4 tidos en rajitas aceitunas y alcaparras 1 copa de vino aceite de olivo chiles curtinto

#### **Manera de Hacerlo**

Se dejan los pulpos en vinagre y limón un cuarto de hora, se enjuagan varias veces con bastante agua. Se ponen a cocer sin sal con una cebolla, cuando estén blanditos se pican en trocitos. Se fríe el jitomate, la cebolla y el ajo molidos en el aceite, se le agregan los pulpos, aceitunas, alcaparras los chiles y el vino tinto y se dejan sazonar.

—OoO—

### **CROQUETAS DE PESCADO O CAMARON**

#### **Ingredientes**

$\frac{1}{2}$  kilo de pescado o camarón  $\frac{1}{4}$  kilo de papa 1 manojo de perejil 2 huevos polvo de pan, pimienta molida

#### **Manera de Hacerlo**

Se cuecen las papas a vapor, se prensan y se revuelven con el pescado cocido y desmenuzado y el perejil picado, se forman las croquetas y se pasan por el pan molido; se frien en aceite bien caliente.

## **Transportes Marítimos y Fluviales, S. C. L.**

### **Buques "Emancipación" y "Veracruz"**

Servicio de Carga y Pasaje a Todos los Puertos del Golfo.

Oficinas en Ave. Independencia  
Veracruz, Ver.

Representantes en todos los puertos.

### **Editorial LITORALES anuncia**

La próxima publicación de la  
2ª EDICION del LIBRO

## **"Las Islas también son Nuestras"**

PREMIO DE LITERATURA

LANZ DURET 1946

**Precio \$10.00 Incluyendo portes**

**Pídalo a Ave. Unidad Modelo 17-F  
México 13, D. F.**

Specialities  
MARISCOS

la rama de epazote  
los cuaresmeños

**Manera de Hacerlo**  
Se cuece el cazón con la rama de epazote y se le quita el agua se quisa con la cebolla un poco de jitomate molido y unas hojitas de epazote picado. Se hace una salsa con el tomate restante, rebanadas de chiles cuaresme-

HAGA PATRIA

SUBSCRIBIENDOSE

A LA

# Liga Marítima Mexicana

IMPULSANDO EL DESAROLLO  
DE NUESTRA MARINA

**Socio vitalicio, \$1,000.00. ( En cuotas mensuales  
de \$25.00 a \$50.00 )**

**Voluntario, usted fija su cuota, Mayor de \$2.00 mensuales  
incluye la subscripción de esta Revista**

Nombre .....

Firma .....

Nacionalidad .....

Dirección .....

Tipo de Socio .....

Forma de Pago .....

Remita estos datos a:

**Liga Marítima Mexicana**

**Apartado Postal No, 7962— México, D. F.**

casco sobre los "picaderos" y sobre los "santos" respectivamente, siendo esta maniobra vigilada constantemente por el personal que opera el Dique, ya que unos fuera y otros dentro del agua (buzos), procuran que el buque asiente perfectamente sobre los puntos de apoyo que tentativa y previamente se habían ajustado al conocer el tipo de buque por reparar.

c).—Una vez asentado perfectamente el buque sobre el fondo del Dique, sirviendo de apoyos entre el casco del buque y la plataforma del fondo, el sistema de "picaderos" y "santos", se procede a la reparación integral o parcial del buque, según sea el caso, reparando el casco por el interior y exterior, reparando o cambiando máquinas, propelas, generadores, etc.

d).—Terminada la reparación que se puede llevar a cabo dentro del Dique, el buque inicia su flotación por medio del agua que se empieza a inyectar paulatinamente al interior del Dique, hasta llegar a igualar la cota de agua del Dique, con la cota de agua de la dársena, y en esa forma tener una misma resante de flotación para el buque.

A continuación se abre la esclusa o compuerta y el buque es extraído del Dique por propulsión propia o ajena, ya sea por remolcadores, macacates, etc.

Si el buque necesita algunas reparaciones en su cubierta, puede efectuarlas en los muelles vecinos al Dique y que se denominan "Muelles de reparaciones a Flote".

Como hemos dejado asentado con anterioridad la estructura de un Dique Seco - Fijo, debe ser sumamente robusta, sus paredes laterales son verdaderos muros de gravedad que retienen y soportan esfuerzos de presión de tierras de considerable magnitud. El diseño, localización y construcción de un Dique Seco Fijo, requiere conocimientos especiales en hidráulica, estabilidad y cálculo en las estructuras, mecánica de los suelos, Legislación en Derecho Marítimo, etc.

Para cumplir con la intención de este artículo nos concretaremos a ilustrar con los croquis siguientes, el diseño aproximado de un Dique Seco - Fijo y su forma de operarlo. Es necesario hacer incapié que las dimensiones de un Dique varían de acuerdo con el tipo de barco máximo por reparar que se escija para diseñar el Dique, así vemos Diques diseñados para reparar barcos de 2.500 Tons. hasta 10.000 Tons., de 10.000 Tons. hasta 20.000 Tons., de 20.000 Tons. hasta 40.000 Tons. y últimamente por los grandes mercantes petroleros de cerca de 85.000 Tons. se están tomando providencias en el país propietario de esta flota de super-tanques, para construir gigantescos Diques capaces de reparar estos enormes buques.

El aspecto industrial del Dique está operado por grandes Talleres y perfecto equipo mecánico. Vecinos a la fosa del Dique, se encuentran los talleres que fabrican o reparan las diversas piezas que solicita el buque, en su reparación. Se procura localizar y distribuir las masas de

los diversos Talleres en forma tal, que el trabajo sea expedito y controlado, su distribución se asemeja en mucho a las grandes plantas armadoras y constructoras de automóviles.

El Taller Mecánico operado con aparatos de precisión y por manos expertas, produce un trabajo de ajuste y rectificación perfecto en las máquinas de los buques en reparación, así como también, una perfecta reparación en esa enorme variedad de equipo y aparatos mecánicos, que contiene un buque.

El Taller de Fundición ejecuta trabajos controlados y perfectamente dosificados de fundición en general, siendo este Taller de suma importancia en un Dique por las enormes ventajas que reporta, al poder en cualquier momento fabricar y reemplazar una pieza de un buque, que en otra forma hubiera habido necesidad de adquirirla tal vez lejos del Dique.

El Taller o Sala de Gálivos funciona en forma similar a la Sala de Gálivos de un Varadero. En este mencionado Taller se efectúa el trazado de formas de las piezas que integran la estructura del buque, averiado, por ejemplo en su casco, y por medio de los planos originales de construcción del buque, los cuales es necesario presentar en el Dique al entrar el buque a reparación, se efectúa en esta Sala de Gálivos el trazado de las cuadernas, carlingas, forros que reemplazarán a las cuadernas afectadas, las carlingas deformadas o forros perforados, etc. De esta Sala de Gálivos sale el "molde" o "plantilla" por decirlo así, para que en los Talleres de Fundición y Herrajes se ejecute la fabricación de la pieza o piezas necesarias que reemplazarán a las respectivas y dañadas del buque en reparación.

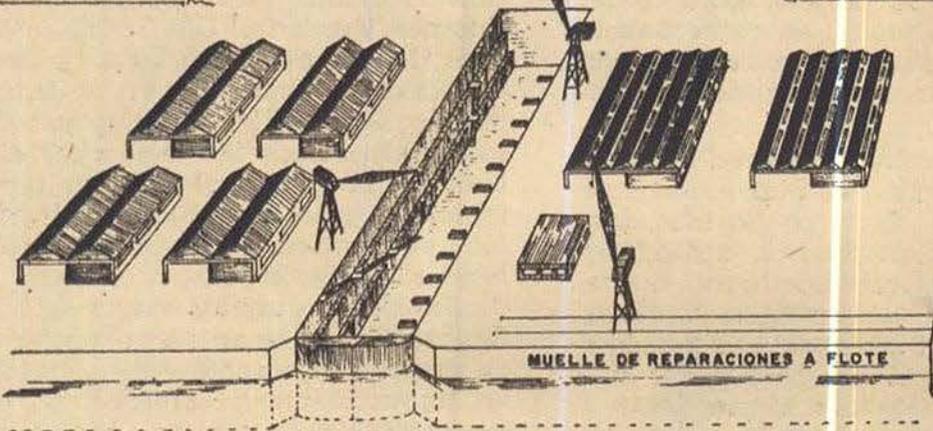
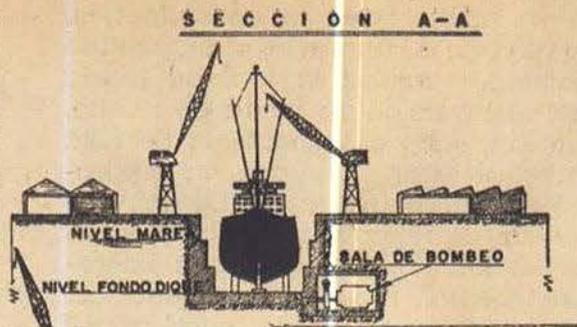
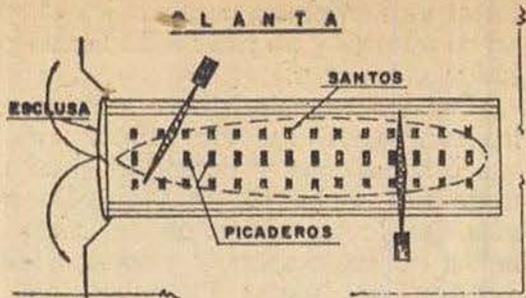
Los Talleres de Carpintería y Aserraderos se dedican a la fabricación de piezas de madera, que en lo general los buques llevan en sus interiores.

Circunscribiendo a estos Talleres que hemos descrito a muy grandes rasgos, se encuentran los grandes almacenes y patios del material que se emplea en las reparaciones de los buques.

Perimetralmente a la fosa del Dique, se desplazan un regular número de grúas y montacargas, que ejecutan la maniobra de extraer del buque o de colocar sobre el mismo, las piezas por reparar o ya reparadas respectivamente.

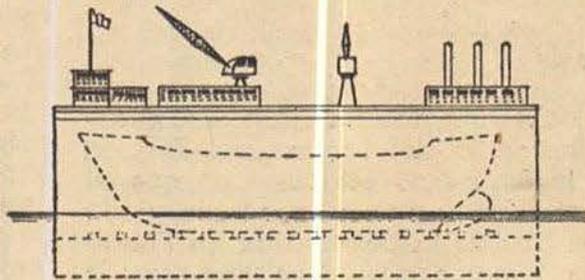
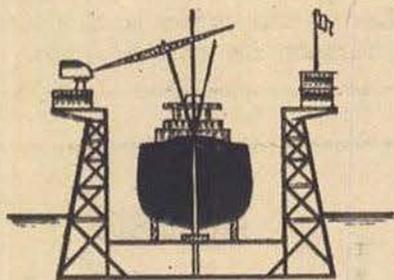
El Sistema de Energía Eléctrica que opera y da vida a toda la maquinaria y alumbrado de un Dique, debe ser estudiado minuciosamente, por que de él depende en gran parte la eficiencia y economía de los trabajos que se ejecutan en los buques en reparación.

Lo mismo podemos decir del Sistema Hidráulico que efectúa el llenado y vaciado de la fosa, debe ser una instalación hidráulica bien medida y planeada, pensando en todo momento, que la rapidez de introducción o extracción de un buque, según sea el caso, en un Dique, es factor determinante en el índice económico de operación del propio Dique, y en consecuencia del mismo propietario del buque.



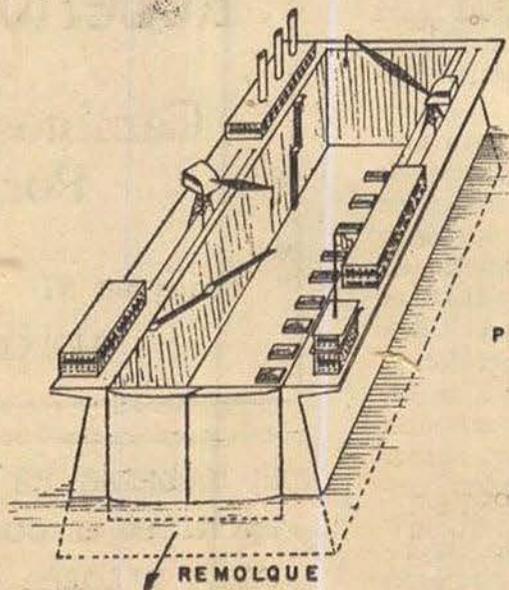
PERSPECTIVA DIQUE SECO - FIJO

DIQUE FLOTANTE



SECCION

ELEVACION



PERSPECTIVA



SECRETARIA DE MARINA  
 UNIDAD DE HISTORIA  
 Y CULTURA NAVAL  
 BIBLIOTECA GENERAL

Para la persona, empresa o nación propietaria del buque, es determinante la rapidez con que se ejecuta o deba ejecutar la reparación satisfactoria de su navío, pues se entiende que, en proporción al costo de un navío, el propietario tiene perfectamente aforada la utilidad diaria que le reporta su inversión en forma de buque, y en consecuencia, sabe claramente la pérdida diaria que sufre al estar su buque en reparación en un Dique o en un Varadero. De ahí, que las grandes zonas de reparación de buques en los Astilleros del mundo, se preocupan interesadamente en ejecutar reparaciones perfectas, pero en el menor tiempo posible, para atraer a los propietarios de buques y en consecuencia obtener mayores utilidades, las cuales en gran parte se destinan a la ampliación y mejoramiento del Astillero.

El personal administrativo y operador de un Dique Seco-Fijo tales como, el Superintendente o Director, Sub-Director, Técnicos Navales, Inspectores, Electricistas, Sobrestantes, soldados y remachadores, carpinteros, bomberos, buzos, operadores de grúas y montacargas, torneros, herreros, fontaneros, vigilantes, etc., es personal adiestrado y preparado al día, para poder ejecutar su labor con una rapidez sorprendente y una disciplina encomiable, además de que cuentan con un equipo y sistemas puestos a su disposición que los obliga por decirlo así, a desarrollar su máxima capacidad de trabajo y a despertarles un interés creciente en la importancia y responsabilidad de su labor.

## Diques Flotantes

El Dique flotante es una fosa con características semejantes a la del Dique Seco-Fijo, la diferencia entre ambos se establece en que el primero flota en el agua y puede ser trasladado de un punto a otro de la Dársena de un Puerto o inclusive ser remolcado en alta mar para ir en auxilio de un buque averiado lejos de un Puerto, mientras que el Dique Seco-Fijo, está construido dentro de la Dársena de un Puerto y se limita a recibir los buques que vienen hacia él.

Para fijar más la idea de lo que es en esencia un Dique Flotante, nos limitaremos a decir que es un casco en forma de prisma rectangular que flota en la forma que cualquier casco lo hace y por medio de un bombeo controlado de inyección y expulsión de agua en su interior, el Dique desciende o asciende según sea el caso.

Este tipo de Dique se emplea bastante en las maniobras de salvamento de un buque en alta mar y es un elemento con que cuentan sobre todo las Marinas de Guerra, para salvar o reparar buques militares averiados en las contiendas navales. La historia de la Segunda Guerra Mundial, nos dice el gran número de unidades navales mercantes y militares que pudieron ser salvadas de perecer en alta mar, por la oportuna intervención de los Diques Flotantes.

Para el amable lector, presentamos en este

artículo una ilustración esquemática de un Dique Flotante, que tiene como fin al sumergirse, poder aceptar la introducción de un buque a su interior y al emerger, poder dejar el buque en seco en su interior y en posibilidades de poderlo trasladar y reparar.

Por las características propias en que debe trabajar un Dique Flotante, no es posible que sus dimensiones y capacidad sean de la misma magnitud de las de un Dique Seco-Fijo, así vemos que la operación de un Dique Flotante nos limita su capacidad y podemos decir que son escasos los Diques Flotantes que exceden de una capacidad límite para reparación, que podríamos fijar en 12,000 Tons., es decir, los buques de más de 12,000 Tons. de desplazamiento, difícilmente encuentran en la actualidad en el mundo, Diques Flotantes capaces de trasladarlos y repararlos. Sin embargo, el ingenio del hombre ha sabido reemplazar, por diversas alternativas y en consecuencia salvar los obstáculos que su misma Ciencia le presenta y que la Naturaleza le impone, y en esa forma, en el diseño de los grandes mercantes y de los grandes buques de guerra se procuran instalaciones de carácter emergente y de seguridad, para que en un accidente o contratiempo adverso a la seguridad del buque, éste pueda esforzarse por sus propios medios, para ir a "recalar" o "arribar" a un Puerto determinado, en donde pueda repararse su daño.

Las características y formas de operar de un Dique Flotante, así como el complemento de lo que constituye la Zona de paración de buques en un Puerto, con gusto lo describiremos en el próximo número de esta Revista.

Ingeniero

**Roberto Medellín**

**Caminos y Obras  
Portuarias**

Tennyson 97

Tel. 46-39-92

MEXICO, D. F.

**LAS TARJETAS DE IDENTIDAD POSTAL LE  
FACILITAN EL COBRO DE SUS DOCUMENTOS Y VALORES, ASI COMO LA ENTREGA DE SUS CORRESPONDENCIAS EN TODAS LAS OFICINAS DEL PAIS.**

# Travesuras de un Guardiamarina

Alberto Calces.

El Cañonero tenía tanto tiempo de fondeado que la conchuela había invadido la escala. No había presupuesto para combustibles, y por economías, la tripulación se redujo a la mínima posible: 4 marineros para la conservación del buque, 2 condestables para la artillería, y fagoneros para mantener engrasada la máquina y en la cocina un cocinero y dos camareros. En cambio sobraban guardiamarinas. Los había de tres antigüedades. Los de mayor tiempo, de hecho oficiales, ocupaban los camarotes del entrepuente, los de dos años las amplias cámaras de transporte y los recién llegados desaparecían en el fondo del buque en las camaretas de popa.

Los cuarenta guardiamarinas eran la preocupación del Comandante. Mantenerlos ocupados, su diario calvario. Por la mañana conferencias, prácticas de observación y de artillería. Por la tarde más conferencias y más prácticos. Pronto los conferenciantes terminaron sus temarios, y las prácticas eran realizadas con maestría. Los cañones se armaban y desarmaban a record de cronómetro, y en las observaciones se corregían las situaciones geográficas. El Comandante ideó entonces las prácticas de Hidrografía y se decidió el levantamiento del puerto. No había tránsitos ni niveles y el trabajo se hizo a sextante. Seis meses después el portulano de puerto adornaba la cámara del Comandante y los Guardiamarinas se paseaban en cubierta en espera de las órdenes de instrucción. El Comandante encarnecía. Los futuros admirantes amenazaban beberse su experiencia y digerir su ciencia con la mayor facilidad. Oían sus explicaciones con atenta indiferencia y cumplían sus órdenes con la eficiencia y rapidez suficientes para escaparse del arresto. Se recurrió a los deportes y los guardiamarinas ganaron todas las regatas, barrieron en natación y acapararon los trafeos de esgrima, pista y campo. Se iniciaron ciclos de lecturas de investigación histórica de la marina, de economía marítima, de construcción naval, y de cuantas disciplinas se le ocurrieron al Comandante; pero siempre se veía a los Guardiamarinas paseándose en cubierta en espera de las nuevos órdenes de instrucción, las cuales, cada vez más escasas, les dejaban mayor tiempo para sus recreos.

Espulgando la ordenanza el Comandante encontró un nuevo servicio para sus guardiamarinas. La visita de Hospital. De los cuatro Guardiamarinas de imaginaria, el más antiguo, en el bote de las 10 Hs., haría la visita al Hospital Militar, de blanco y con espada, se informaría del número y necesidades de los marineros hospitalizados, de sus dietas, estado de curaciones y fechas de salida. Regresaría en el bote de las 11 Hs. y rendiría su reporte a las 12 Hs.

Esto exigía embarcarse en la panga, pues tal era el bote de servicio, de las 10 Hs. Estar en el malecón a las 10—15 Hs., correr las diez calles al hospital en 15 minutos, entrevistar a los marineros enfermos en otros 15 minutos y regresar a grandes trancos al muelle para alcanzar la panga de las 11 Hs.

Al iniciarse el servicio el Comandante desde el puente observó con atenta ironía al apuesto joven, atiesado por el almidón de su uniforme, con la espada deslumbrante a fuerza de bruñirla, asegurada a la fajilla con trabillas largas, colgando con donaire del brazo izquierdo, mientras en la mano mantenía los guantes. Se atracó la panga. El Guardiamarina saludó al despedirse, bajó a trancos la bamboleante escala sin tocar el pasamanos ni el costado para no manchar su uniforme de lino en que había invertido un mes de sueldo y saltó a la panga. Quedó plantado firmemente en la popa, apoyado en la espada, con la misma seguridad y firmeza que si se encontrara en el patio de su escuela frente a la compañía de cadetes.

—¡Abre!— ordenó al marinero. Este, que era un atlético pescador armó los remos y bogó con fuerza, picando la palada, con la manifiesta esperanza de hacer perder el equilibrio al ampuloso embrión de almirante. Llegaron al malecón como habían salido del buque. Fresco y estirado el guardiamarina y con deseos de hacerle perder el equilibrio el marinero.

A grandes pasos recorrió el malecón bajo el sol canicular que hacía reverberar las losas de hormigón. En el Hospital había dos marineros. Uno enfermo de bubones pidió mejor alimentación, el otro, que simplemente descansaba, encontraba todo de su gusto y pedía le dejaran un mes más. Anotó los datos en el reverso del oficio de comisión y regresó al malecón, justo a tiempo de tomar la panga antes de que arriaran la señal de regreso en su buque.

A media bahía, al rebasar las muelles apareció la proa de un buque de gran porte saliendo de los muelles de combustible. Viró a estribor y se enfiló hacia la bocana. El Guardiamarina de una ojeada percibió el peligro de colisión. Le brillaron los ojos de malicia y ordenó al marinero.

—Fibra, Tobías. Cruzaremos la derrota del correo.

El marinero volvió la cabeza, apreció la distancia del trasatlántico y su dirección, y sacudiendo los hombros con indiferencia, aplicó toda su fuerza a impulsar la pequeña embarcación. El buque mantuvo su rumbo y velocidad. La panga también.

En la proa del buque, tan alta como un ras-

cacielos, dos marineros inclinados sobre la borda hacían señas. Se volvieron al puente y señalaron el bote. Retumbó un corto pitazo, pidiendo preferencia de paso. El Guardiamarina, firme y displicente en la popa, observaba con el rabillo del ojo la gigantesca mole que se acercaba. Un oficial corrió a proa y gritó en el magnavoz.

¡Ah de la panga! ¡Ojo con la derrota!

Luego se volvió al puente y agitó los brazos. La sirena tronó dos pitazos cortos. "Caigo a escribir". El Guardiamarina veía la enorme proa a unos cuantos metros de su bote, enfilada al centro, como para partirla por el medio. En el buque los marineros corrieron a desenganchar un salvavidas, listos a lanzarlo por la borda. Sonaron cuatro pitazos. "Estoy dando atrás", y la afilada nariz del gigante se fue deteniendo, quedó a unos cuantos centímetros de la panga y retrocedió. Alcanzó al bote el agua turbulenta de la marcha atrás, y la panga se bamboleó entre el oleaje. El Guardiamarina siguiendo el vaiven de la embarcación, hubiera podido tocar la proa con la mano. Tobías bañado en sudor echó el resto de su fibra para alejarse del peligro.

La panga pasó. Ahora un pitazo largo y dos cortos. "Vuelvo a mi rumbo y velocidad". En el puente el capitán escupió con furia hacia el agua y el piloto recordando su pasada juventud, se tragó los insultos, al ver la orgullosa indiferencia del oficial, de pie en la minúscula embarcación.

Cerca de la escala del cañonero, ordenó:

Mete estribor.

El marinero con el remo de babor, maniobró la panga de modo que la popa rozara el portalón. El guardiamarina subió a bordo y saludó al oficial de guardia.

Te fijaste en el susto que di al alemán.

—Si.— contestó su compañero.—Por poco lo echas sobre el dique hundido. Aquí tienes tu orden de arresto. Catorce días por poner en peligro la navegación del puerto.

En el puente el Comandante se paseaba atusándose el bigote.

## Refranes Marineros

El Tridente de Neptuno es el Cetro del Mundo.

El mar no ha tenido, ni tiene Rey; solamente tiene Dios.

El poderío de una nación se mide en pies de eslora. Si quieres conocer su cultura, cuenta sus sabios. Si quieres conocer su riqueza, cuenta sus barcos.

El mar une las tierras que separa.

Los canales más difíciles y peligrosos conducen a los puertos más venturosos.

En mar calma cualquiera es piloto.

A la mujer y al viento no les quites el ojo ni un momento.

De tempestad giradora y suegra enredadora librete Dios.

Hijo malo y marinero bueno mueren lejos.

Vaivén de traves, marinero de pie. Vaivén de cuchareo hasta el capitán baila mareo.

Marinero sin faca, mujer sin alma.

Marinero con zapatos, tonto seguro, (Refrán pasado de moda).

### Cía. Naviera de Occidente, S. de R. L.

Vapor Nacional "SANTO TOMAS"  
1120 Toneladas Brutas - Casco de Hierro

Servicio de Carga y Pasajeros entre Puertos Mexicanos  
del Litoral del Pacífico.

CON GUSTO AYUDAREMOS A RESOLVER SUS PROBLEMAS  
DE TRANSPORTE MARITIMO

Insurgentes Sur No. 114 Despacho 303 (Antes Ramón Guzmán)

Tel. 46-79-47 México, D. F.

Faustino Cevallos Marcor  
Administrador General.

# El Altar Submarino de los Hombres-Rana Mexicanos

(Sigue de la Pág. 18)

ñores Anibal de Iturbide, Héctor Mestre, Guillermo de Velasco Polo, Adolfo Velázquez, Pedro Martín Puente, Jordi Sayrols, Amelia Sodi Pallares, Lorenzo Sours, Manuel Trueba, Enrique Martínez de Velasco y Benjamín Fernández.

Para la ejecución artística del monumento contaron con la simpatía del escultor Armando Quezada, quien ha moldeado en barro una hermosísima imagen de la Virgen de Guadalupe, basándose en una maqueta original del arquitecto Héctor Mestre. El molde servirá para fun-

dir la escultura en bronce anticorrosivo, que tendrá una altura de 2.30 mts. y pasará 250 kg. El pedestal será localizado en el fondo del mar, frente a Acapulco en las cercanías de la Roqueta. La inmersión se realizará antes del 12 de diciembre de este año y es de esperarse que concurran a la ceremonia cientos de hombres rana.

"Litorales" felicita calurosamente a los realizadores del proyecto y hace sinceros votos por que lleven a feliz término su misión.

## Representaciones Aduanales de México, S. A.

Av. Juárez 42.—11° piso  
Teléfonos 18-24-68 y 21-61-09  
México 1, D. F.

TAMPICO, TAMPS., Edificio "Luz" Desp. 212

VERACRUZ, VER., Lerdo No. 6

GUAYMAS, SON., Av. Abelardo Rodríguez No. 1-11

CORRESPONSALES EN TODOS LOS PUERTOS Y FRONTERAS.

## Armando Beristáin Rebolledo

Ingeniero Civil

Estructuras, Concreto Ligero,

Cimentaciones y Pilotes.

Tels.: 13-08-00 y 47-35-56

Guerrero 2-302

México, D. F.

# Fábrica de Calzado RAMIRO MARQUEZ, S. A.

SALAZAR No. 12

Tel. 26-47

TOLUCA, MEX.

¡Revise  
sus  
Existencias!

Formulemos

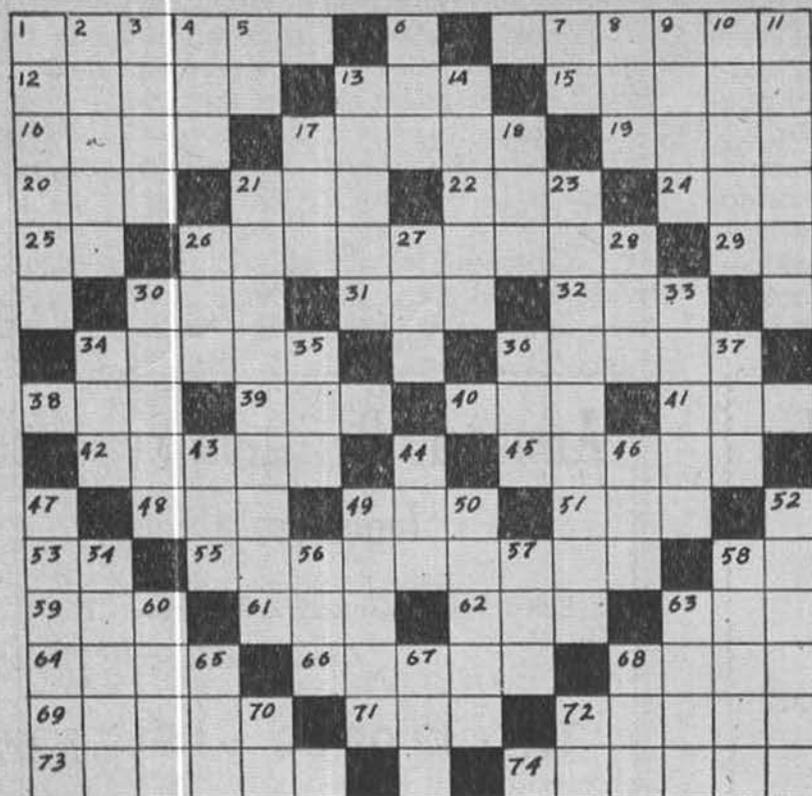
nuevo  
Pedido



LO MEJOR PARA

# TRABAJO

# Crucigrama No. 6



## ORIZONTALES

- 1.—Apuntar
- 7.—Movimiento violento del Mar
- 12.—Parte de la cara
- 16.—Quebra
- 13.—Cerveza inglesa
- 15.—Orates
- 17.—Se dice del sabor delicado de la fruta
- 19.—Escrito corto
- 20.—Pronombre
- 21.—Pronombre primera persona
- 22.—Onda
- 24.—Tratamiento de cortesía (INV.)
- 25.—El Primero
- 26.—Vehículo
- 29.—Interjección

- 30.—Preposición
- 31.—Del verbo osar
- 32.—Animal doméstico
- 34.—Colocar
- 36.—Coger con la mano
- 38.—Perro
- 39.—Patriarca célebre por su paciencia
- 40.—Dios de los Musulmanes
- 41.—Medida de tiempo
- 42.—Ejercitas un deporte
- 45.—Detras
- 48.—Tejido de malla
- 49.—Número romano
- 51.—Partícula Eléctrica
- 53.—Naípe
- 55.—Conpenetradas
- 58.—Nota musical

- 59.—Artículo femenino plural
- 61.—Astro
- 62.—Artículo
- 63.—Signo Aritmético
- 64.—Antiguo estado vecino de Caldea
- 66.—Capítulo de la Biblia
- 68.—Cacahuete
- 69.—Arrojar
- 71.—Mar en inglés
- 72.—Prueban
- 73.—Monte de Asia
- 74.—Dulce

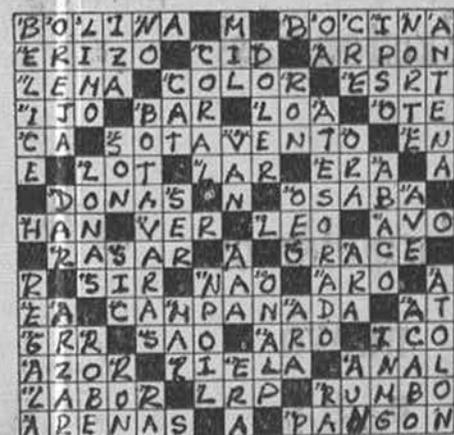
## VERTICALES

- 1.—Parte de un buque
- 2.—Marino Inglés
- 3.—Rezaz
- 4.—Movimiento habitual
- 5.—Iniciales Antonio Zapata
- 6.—Parte de las aves
- 9.—Valle del Perú
- 7.—Pronombre
- 8.—Ritmo
- 10.—Ritmo
- 11.—Utensilio de cocina
- 13.—Aracnido Traquieal microscópico
- 14.—Verdura
- 17.—Ejercitar cierto sentido
- 18.—Cierto baile andaluz
- 21.—Movimiento violento del mar
- 23.—Cierta rama de la medicina (Plural)
- 26.—Preposición
- 27.—Demostrativo
- 28.—Indica lugar
- 30.—Colocar
- 33.—Dan armas
- 34.—Título de dignidad
- 35.—Chacó militar
- 36.—Parte de las aves
- 37.—Vocal en plural
- 43.—Medida de Tiempo
- 44.—Tratamiento de distinción
- 46.—Chacó militar
- 47.—Rada
- 49.—Bestias de carga
- 50.—Tranquilidad
- 52.—Conjunto de barcos
- 54.—Dejar un lugar
- 57.—Dios
- 56.—Enfermedad
- 58.—Telas gruesas
- 60.—Nombre de mujer
- 63.—Pie de los animales
- 65.—Extensión de agua
- 67.—Hilo poco torcido
- 68.—Contrario al bien
- 70.—El sol entre los Ejiptos
- 72.—Letra del alfabeto.



- PRECIOS EXCEPCIONALES
- GRANDES FACILIDADES
- ¡¡SENSACIONAL, 295 H. P.!!

**Distribuidora Automotriz, S. A.** M. Escobedo 476. 28-98-01.  
**Automóviles Metropolitanos, S. A.** Insurgentes Sur 724. 23-98-72.



# El Pequeño Mundo del Cadete

Por el C. Cap. de Nav. C. G.  
RUBEN MONTEJO SIERRA.

Tenía una semana de haber tomado posesión como Subdirector de la Escuela Naval, cuando se me vino la idea de meter mis narices en la taquilla de un Cadete. Quería comprobar, por mí mismo, la forma en que tenían acomodadas sus prendas, con objeto de corregir ciertos detalles que había notado la vez anterior que estuve en la Escuela; pues, aunque parezca mentira, el acomodar bien las prendas en un ropero, no es tarea femenina, más bien creo que sea tarea de un artista. Se los digo por experiencia propia, yo nunca he acomodado bien las prendas en un ropero; pero sí he notado, cuando otra persona las acomoda, si están bien o están mal.

Esa vez me dirigí a uno de los dormitorios, cuando faltaban 10 minutos para las cinco de la tarde. Al abrir la puerta, un Cadete que salía se tropezó conmigo, poniéndose firme se disculpó. Iba vestido de basketballista. Le pregunté su nombre y el año que cursaba. A esto último me constató que cursaba el 3er. año del Cuerpo General. Entonces le dije: —vamos a su taquilla, voy a pasarle revista.

Y nos introdujimos al dormitorio. En el camino me preguntó:

—¿Nada más a mí me va a pasar revista?

—¡Sí! Nada más a usted.

El Cadete frunció el entrecejo, pero todavía volvió a preguntar:

—¿Se ha perdido algo?

—¡Sí! —le contesté;— Desde hace mucho se ha perdido en este Plantel la confianza que debe haber entre el superior y el inferior, sin que esto sea en menoscabo de la disciplina.

Me pareció que el Cadete no me entendió; por fin llegamos a su taquilla y con mano temblorosa tomó la llave y abrió la puerta. La sorpresa que llevé fué grande. Todo estaba perfectamente acomodado, tanto sus prendas como sus útiles. Con esto quedé complacido y así se lo hice notar, él solamente esbozó una sonrisa.

Para que no notase que había ido nada más por un capricho le comencé a preguntar:

—¿Su cepillo de dientes?

—¡Aquí está, Sr.! —y me lo mostró.

—¿Su peine? ... ¿Su jabón? ... Sus calcetines? Todo me lo mostraba al momento.

—Bien —le dije— tiene usted todo bien acomodado y esto lo considero como un principio de disciplina.

El muchacho sonrió, pero me contestó enseñándome:

—Como usted sabe, la taquilla es nuestro pequeño mundo, es la única cosa íntima que tenemos aquí; viene siendo como una especie de rincón de nuestro hogar, por eso es que nuestros sentimientos para con ella son sagrados.

El Cadete me hablaba con tanta sinceridad, y lo comprendía tan bien, que solamente le contesté:

—¡Correcto!

Ya me iba a retirar cuando me dí cuenta que, al cerrar su taquilla, se cayó una toalla que tenía colgada en el interior de la puerta, dejando al descubierto varias fotografías; entre estas fotografías sobresalía por su colorido, una de Christian Martell, donde enseñaba muchas de esas cosas íntimas que Dios le dió. El Cadete se puso muy colorado y procuré calmarlo diciéndole:

—No se mortifique, está usted más colorado que esta fotografía. Se la voy a recoger porque esto sí está prohibido.

(Ahora esa fotografía adorna uno de los cajones de mi escritorio).

Luego, dirigiéndome a las demás fotografías le pregunté:

—¿Esta señorita es su novia?

—No, Señor, es mi hermana, mi novia es la que está a su lado.

—¿Y ésta que está abajo?

—Es mi madre.

—Muy joven y con mucha personalidad.

—Gracias, Señor.

—¿Y este militar con bigotes prusianos?

Antes de que me contestase, el Cadete tragó saliva y volteó la cabeza; luego me dijo:

—Era mi padre; murió hace un año.

Sentí un nudo en la garganta y me dispuse a retirarme; pero algo en mi interior me decía que no debía dejar al Cadete solo sumido en penosos recuerdos que yo había provocado, por eso le dije con voz muy autoritaria:

—¿No va usted a su práctica de Deportes?

—Sí, señor.

—Pues apúrese que ya dieron las cinco y lo van a dar faltando.

El muchacho cerró su taquilla y salió como un bolido.

Cuando me retiraba del Plantel y al pasar por la cancha de Basket Bol, lo vi meter una canasta desde media distancia.

## VASCO NUÑEZ DE BALBOA

Versión de Luz Muñoz SANDIEL.

El intrépido hidalgo, militar y glorioso descubridor del Mar del Sur, nació en Jeréz de los Caballeros, (España) en el año de 1475-1517, descendía de noble y antigua familia leonesa, que por esas épocas se había establecido en Extremadura, escasa de bienes de fortuna, pero abundante en pergaminos, causa por la cual, se vió en la necesidad de que el joven Núñez de Balboa entrara en calidad de paje al servicio de Don Pedro Portocarrero, Señor de Moguer; allí pasó algunos años de su juventud entregado a una vida licenciosa y disoluta.

Este joven que resultara más tarde un esforzado conquistador y audaz explorador de novísimas tierras, que según se afirmaba resultaban extraordinarias; atraído por su afán de riqueza y por su sed de aventuras, embarcó por el año de 1501, en la expedición de Rodrigo de Bastidas, descubriendo con éste el Golfo de URABA.

Habiendo reunido algún dinero en esta expedición decidió establecerse en la Isla llamada "La Española".

Allí se dedicó al cultivo de una granja, disponiendo de algunos indios de esas tierras conquistadas; pero su gran espíritu aventurero no era para aquella vida pacífica, además de que adolecía de una escasa aptitud para los negocios, viéndose muy pronto cargado de deudas y habiéndose perdido cuanto ganara en dicho viaje.

En estas condiciones, deshecho moral y económicamente, resolvió abandonar la Isla e ir a probar fortuna de nuevo.

Tuvo noticias por esos días (año 1510) de la Armada que preparaba el Bachiller Enciso para ir a socorrer a Alonso de Ojeda en el Golfo de URABA, y fué entonces que tomó la decisión de abandonarlo todo y agregarse a la expedición del Bachiller Enciso. Pero existía un gran impedimento para la realización de sus planes, y era la disposición del Almirante que no permitía alejarse del territorio a los deudores sin antes haber saldado sus cuentas. No se arredró por eso Núñez de Balboa y para burlar a sus acreedores se encerró en un barril vacío, dando órdenes de que lo condujeran con los víveres a la carabela del propio Bachiller próxima a levar anclas.

Ya en alta mar y habiendo transcurrido algunas horas, salió de su escondrijo y se presentó al Jefe de la embarcación, quien encolerizado contra el osado Hidalgo, estuvo a punto de arrojarlo por la borda o desembarcarlo en la primera isla desierta que hallasen, pero después seducido por la gallardía y afabilidad de Vasco Núñez de Balboa, quien por aquella fecha (1510)

debía de contar 35 años, y habiendo ganado éste la simpatía de la oficialidad y tripulación, a ruego de la misma, que ya lo consideraba como a un superior, el Bachiller Enciso consintió en que formase parte de la expedición, además de que estaba enterado de que Núñez de Balboa conocía aquellas costas y podía serle muy útil.

Fué así como a partir de este viaje comienza un nuevo período de grandes aventuras y atrevidas incursiones por tierras americanas de este audaz y valiente caballero que fuera Vasco Núñez de Balboa, y que culminara con su trágica muerte 7 años después.

Al llegar a Cartagena los de la Armada de Enciso, se encontraron allí con Francisco de Pizarro, (Capitán español que en 1509 partió con Alonso de Ojeda a recorrer las costas de Tierra Firme y más tarde emprendió el descubrimiento y conquista del Perú) quien refirió la frustrada empresa de Alonso de Ojeda de fundar una colonia en San Sebastián de Urabá, en donde habían luchado con las inclemencias del clima y con los indios, lo que motivó que Alonso de Ojeda, impaciente por la tardanza de Enciso, quien debía llevarles recursos, se hiciera a la mar para salir a su encuentro, ignorándose su suerte. Refirieron también que habían transcurrido los 50 días que Alonso de Ojeda les había dado de plazo para regresar con recursos a San Sebastián de URABA, por lo que habían tomado la decisión de abandonar la colonia; surgiendo el problema de la falta de cupo para toda aquella gente en los dos miserables barcos que les habían dejado. Sin embargo, había tantos enfermos y heridos por las flechas de los indígenas, que muy pronto fué reducido el número de aquellos infelices, pues pocos días después habían muerto tantos, que los restantes cupieron fácilmente en las carabelas. Que una vez embarcados, el mar se encargó de disminuir a los restantes; a la salida del Golfo de URABA, una de las carabelas se fué a pique, hundiéndose con toda su tripulación, habiendo sido inútiles los esfuerzos que hicieron por salvarles. Mientras tanto Ojeda había sido arrojado por la tempestad a las playas de Santo Domingo.

En estas condiciones persuadió el Bachiller Enciso a Francisco de Pizarro y a los suyos a que ya con armas y recursos, volvieran a San Sebastián y aguardar allí a Don Alonso de Ojeda cuya suerte se ignoraba.

De paso por frente a la desembocadura del Río ZENU, el Bachiller Enciso detuvo sus embarcaciones con el objeto de explorar el país, en donde tenía noticias de que los sepulcros encerraban grandes riquezas y que en los torrentes se pescaba el oro en redes.

Enciso que aunque letrado no era cobarde, no tuvo inconveniente en declarar la guerra a aquellos indígenas, que los recibieron hostilmente defendiéndose con denuedo y matándoles dos españoles. El Bachiller Enciso no quiso exponer más a su gente, cuando después de todo podían ser nulos los resultados de aquella empresa. Vueltos a las naves, a la entrada del Golfo de URABA y al doblar la Punta de CARI-VANA, naufragó uno de los barcos que iba cargado de provisiones, armas y bagajes y aunque no se perdió ninguna vida humana, perecieron los caballos, yeguas y cerdos que llevaban para la Colonia, disminuyendo sus recursos, lo que acabó de contristarlos. Pero el destino les tenía aún deparada una prueba más ruda.

Después de todos aquellos acontecimientos fatales, llegaron al pueblo fundado por Alonso de Ojeda y abandonado por Francisco de Pizarro; lo encontraron completamente destruido por los indios, entregándose todos a las más profunda desesperación. Núñez de Balboa con sus claros razonamientos logró tranquilizar a sus compañeros, ofreciendo conducirlos a un paraje en las fértiles riberas del Río DARIEN, que él había visitado con Rodrigo de Bastidas 10 años antes, sitio de deleitable clima y habitado por indígenas, que si no eran mansos no usaban flechas envenenadas, cosa que era el terror de los españoles.

A pesar de que el Bachiller Enciso sabía muy bien que todas las tierras situadas al otro lado del Golfo pertenecían a la gobernación de Nicuesa, en semejante aprieto en que les amenazaba el hambre y tal vez también la muerte segura, no tuvo empacho en pasar al otro lado en busca de la salvación.

Resolvieron pues embarcarse en las dos desvenajadas naves y, con Núñez de Balboa. En el trayecto, a su izquierda, las costas le levantaban poco a poco en el interior de la tierra, formando verdes colinas cubiertas de breñas espesas en unas partes y en otras. En donde el terreno era distinto veíanse algunas aldeas indígenas cuyos habitantes se agrupaban a mirar las embarcaciones europeas con gesto hostil y señales de guerra. Así pasaron frente a un puerto bien abrigado, llamado hoy Pisisi, en donde existe una aldea miserable, tal vez más pobre hoy día que en tiempos de la conquista.

Atravesando el semicírculo que forma el seno del golfo, a poco navegar empezaron a encontrar los diferentes caños o bocas del Río ATRATO o DARIEN. Después de haber pasado por frente de las 15 bocas del Río ATRATO, al fin llegaron a un sitio que les pareció cultivado, el cual reconoció Núñez de Balboa inmediatamente, como el lugar del que les había hablado. A alguna distancia en la tierra adentro, cerca del Río, divisaron una aldea indígena bien poblada. El Bachiller Enciso ordenó atacar a los naturales, quienes se defendieron bien, pero al fin vencidos, huyeron a los vecinos bosques. En seguida tomó posesión de la tierra, solemne-

mente, bautizando la futura población con el nombre de la Virgen que se veneraba en Sevilla (España) **Santa María de la Antigua**, como lo había ofrecido antes de librar la batalla a los indígenas. Aquella población fué de las fundadas en **Colombia**, la primera que subsistió algún tiempo y que tuvo visos de ciudad civilizada, pero ya no existe; los españoles tuvieron que abandonarla pocos años después de haberla poblado, por ser un sitio en extremo insalubre.

El buen éxito que tuvo la indicación de Núñez de Balboa, y lo bien que se encontraron los españoles en un lugar en que hallaron abundante comida, dieron suma importancia a su descubridor entre sus compañeros. Además, iba en aumento la simpatía que despertara Núñez de Balboa entre sus compatriotas, por su audacia, su temperamento alegre y decididor, a la vez que franco con sus compañeros de armas, pues era bondadoso con sus inferiores, cortés con sus superiores y humano con los naturales (como pocos conquistadores de la época, nada codicioso de oro, sino ambicioso de mando y de glorias; aunque esto último lo ocultaba, preparaba el terreno para el porvenir, ejerciendo una gran influencia entre los soldados del Bachiller y volviéndose muy popular por la generosidad que empleaba en los repartos del botín.

El Bachiller Enciso era al contrario, muy poco querido entre los suyos.

Una vez preparados los ánimos como lo deseaba Núñez de Balboa, atacó al Alcalde Mayor diciendo que no tenía jurisdicción ninguna en la Colonia, porque la nueva ciudad no se encontraba en el territorio señalado a Don Alonso de Ojeda, que era del otro lado del Golfo, y que aquella ciudad, recién fundada, estaba situada en la Castilla del Oro, la cual pertenecía a la gobernación de Nicuesa.

Decidió convocar a una junta a los principales colonos y, expuso sus ideas, exhortando para que fuera depuesto el Bachiller Enciso como un usurpador. Como entre toda aquella gente reinaba el descontento, casi unánimemente acordaron que le sería notificado su separación del Gobierno al Alcalde Mayor, cosa que ejecutaron tumultosamente. Depuesto el Bachiller Enciso, los colonos de Santa María la Antigua se sintieron desorientados no sabiendo a quien poner en su lugar. En esta forma vivieron un año, edificando entre tanto algunas casas, una Iglesia, una fortaleza, y efectuando algunas incursiones al interior de la tierra en busca de alimentos y en pos del codiciado oro, que cuando lo obtenían era repartido equitativamente entre ellos pero conservando siempre la quinta parte para el Rey.

Era a principios del año de 1511, cuando una mañana los colonos de la Antigua oyeron cañonazos del otro lado del Golfo; contestaron por el mismo medio, y no tardó en que vieran arribar dos Carabelas bien abastecidas de víveres, las cuales venían al mando de un Rodrigo de Colmenares quien les comunicó que andaba en busca del Gobernador Nicuesa; (otros dicen que para abastecer a Don Alonso de Ojeda). Ro-

(Pasa a la Pág. 6)

# Construcción del Barco-Escuela "Zaragoza"

Ing. Naval Miguel REBOLLEDO.

Como lo he manifestado en un artículo anterior, los estudios teóricos de Marina se hacían en el Colegio Militar y la práctica en algún barco de guerra de la escuadra Española. Esta práctica la permitía bondadosamente el Gobierno Español gracias a las buenas relaciones que el Sr. Ortiz Monasterio tenía con los jefes de la Marina Española debido a que él hizo su carrera de marino en la Madre Patria.

Al terminar la administración del Gral. Don Manuel Gonzalez, el Sr. Ortiz Monasterio renunció al cargo de Jefe del Departamento Central de Marina y el Gral. Díaz nombró como sucesor al Capitán de Navío Don José M. de la Vega, quien suspendió el envío de nuestros jóvenes marinos a España y concibió la idea de mandar hacer un barco-escuela para que en él hicieran su práctica los oficiales aspirante de marina y la marinería. Los que en esas época salimos del Colegio Militar tuvimos que esperar perdiendo casi 2 años la construcción de ese barco-escuela y no fué sino hasta el año de 1889 cuando se firmó el contrato de construcción con los astilleros franceses de Forges Et Chantier de la Méditerranée establecidos en el Havre, aún cuando sus astilleros principales estaban en Toulon.

## Breve descripción del barco:

Doy a continuación esta descripción, sacada de mis recuerdos, que como ha pasado tanto tiempo están algo borrosos en mi mente.

El barco era mixto de vapor y vela con aparejo de corbata y máquina capaz de desarrollar de 13 a 14 nudos por hora. El casco de acero; tenía un desplazamiento de 1300 a 1350 toneladas.

Tenía alojamiento para el Comandante, que era bastante espacioso, y para la oficialidad contaba con 6 camarotes situados a uno y otro lado del comedor. A continuación, hacia proa, el dormitorio y alojamiento de los guardiamarinas con una capacidad de 15 a 20 personas. Aparte del departamento de máquinas llevaba un sollado o alojamiento para 40 o 50 marineros con sus Clases, y demás servicios. Estaba Armado con 6 cañones Canet de 10 centímetros de calibre, 2 cañones ligeros de tiro rápido. De los cañones principales, uno estaba a proa, otro a popa y dos en cada banda, todos montados dentro de torrecillas ligeras.

Había también algunos locales para paños de municiones y artificios. El casco, de formas muy finas remataba a proa por un espolón, como los que se usaban para barcos acorazados.

Este barco fué construido en los astilleros y talleres de la Compañía contratista situados en

el Havre, en la desembocadura del Río. El Havre a dos horas de ferrocarril de París era y creo que sigue siendo el Puerto más comercial de Francia en el Atlántico.

El Zaragoza, así llamado en honor del General Zaragoza, tardó cerca de 2 años en su construcción. En el año de 1891 fué entregado por la Constructora a la Comisión Mexicana encargada de su inspección y esta Comisión lo puso a las órdenes del Brigadier de la Armada Nacional, Don Angel Ortiz Monasterio, a quien acompañaban los oficiales: Francisco Carreón, Manuel Azueta, Miguel Pozo, como primer Maquinista Ceferino Freire y ayudantes, 12 guardiamarinas y marinería.

Como Comandante de la Artillería venía el 1er. Teniente de la Armada Manuel Trujillo; los guardiamarinas formábamos el cuerpo de Artilleros, y al mismo tiempo desempeñábamos otros cargos de la profesión.

Recibido el barco con las formalidades debidas, salimos del Havre a fines de noviembre de 1891. Primeramente pasamos a Cherburgo, puerto militar francés en el Canal de La Mancha, donde arreglamos brújula y cronómetros. A los dos días salimos con rumbo a Cádiz, España, adonde llegamos el 7 de diciembre. Rectificamos nuevamente nuestros instrumentos de navegación y salimos para América después de cuatro días de estancia en Cadiz, tomando rumbo hacia Puerto Rico, (San Juan) en las Antillas mayores, y después de una permanencia de 2 días en San Juan, salimos para Veracruz adonde llegamos en enero de 1892, si mal no recuerdo. Con júbilo volvimos a pisar tierra mexicana, tierra de nuestra Patria. Nuestros compatriotas nos recibieron con los brazos abiertos. Al día siguiente de nuestra llegada recibimos la visita del General don Pedro Hinojosa, Secretario de Guerra y Marina y de gran número de Jefes Militares y Personajes civiles, ansiosos de conocer el nuevo y más grande de nuestros barcos de guerra.

Pasados unos días llegaron a Veracruz los nuevos marinos y maquinistas Ingleses que se iban hacer cargo del nuevo barco. Fueron estos: Comandante Brenton, Capitán de Fragata, 2º Comandante Sr. Beresford Capitán de Corbeta, un primer maquinista y un ayudante que se apellidaba Howard.

¿Que había ocurrido? Pues que en nuestra escasa marina no se contaba con personal adecuado para dar enseñanza práctica a los jóvenes oficiales y marineros, y se había tenido necesidad de buscarlo en el extranjero; pues entre nosotros solo se hubiera contado con los conocimientos y experiencia del Brigadier Ortiz Mo-

nasterio; pero este Jefe estaba separado de la Armada y tenía que volver a sus trabajos particulares.

El personal inglés contratado era muy competente y honorable y a él se iba a confiar la enseñanza práctica de la navegación. Instalado el nuevo personal a bordo, ordenó la Secretaría de Guerra y Marina que el barco hiciera un primer viaje de prueba, pasando de Veracruz a Mazatlán; es decir, pasando del Océano Atlántico al Pacífico, y como no estaba hecho el Canal de Panamá, el viaje tuvo que verificarse bajando al sur hasta encontrar el Estrecho de Magallanes, de allí pasar al Pacífico y subiendo al norte, llegar a Mazatlán.

Poco tiempo duraron en servicio nuestros Jefes Ingleses. El Comandante Brenton era un gran Marino; pero más que esto una especie de pastor Protestante; por esto se tuvo un arreglo con él y sus compañeros y todos dejaron de servir en la Armada Nacional. En estas condiciones se pensó que para proporcionar práctica a los jóvenes marinos, hiciera un viaje largo, y se volvieron a solicitar los buenos servicios del Brigadier Monasterio, al que, si mal no recuerdo se le dió el grado de Contra-Almirante.

El viaje debía consistir en completar la vuelta al mundo y al efecto, todo listo para ello, salió el Zaragoza de Mazatlán y se dirigió al extremo Oriente tocando las Islas Hawai, Filipinas y el Japón. Aquí permoneció uno o dos meses para ponerle al casco unas quillas de balance, para corregir las fuertes y repetidas oscilaciones que sufría en todo viaje. Allí en Nagasaki se le pusieron esas quillas y después continuó su ruta. Pasando por el Canal de Suez entró al Mediterráneo, visitando varios países entre otros Francia, (Tolón) donde le hicieron algún retoque y en seguida a Veracruz. Su viaje al rededor del mundo fué todo un éxito y no debemos olvidar que el buque Zaragoza fué y sigue siendo el único barco de la Armada Nacional que haya dado la vuelta al mundo, izando por todas partes el pabellón nacional.

Nota de la R.—En la Guerra de 1914, el Comandante Brenton ascendió a Almirante; posteriormente se retiró del servicio naval, radicándose en Acapulco y dedicándose a vender Biblias en la costa de Guerrero, en uno de cuyos pueblecillos está sepultado.

**ING. MIGUEL REBOLLEDO**

**Sucesores, S. A.**

**Especialista en Cimentaciones**

**Estructuras de Concreto**

**Pilotes y Concreto Ligero**

**Guerrero 2-306 Tel. 13-09-00 Méx. D.F.**

## NOCTURNO

Jorge Ramón Juárez.

No escucho tu voz, la siento  
resbalar como una lágrima  
seca de apagar latidos  
y de humedecer entrañas.

Voz de dolor oprimido,  
de placer sin esperanzas;  
voz de río sin cauce,  
voz de océano sin playas,  
voz de ternura, de ruego,  
de súplica, de plegaria.

Voz que se acoge al secreto  
—muñón de grito, mordaza  
del sentimiento que sólo  
se desborda en la mirada.

Esa es tu voz, doble voz  
que renueva la parábola,  
se nutre con otra voz  
que dentro de tí se calla.

Mientras más hondo el silencio  
más intensa tu llamada.  
Y se estremece de siglos  
el silencio en que me llamas.

Sorda como las mareas  
en noche plenilunaria  
invade intensamente  
mi vacío de roca y playa.

Eres la renunciación  
de tí misma, novia pálida,  
pólen azul de los versos  
que me crecen en el alma.

Voy a sembrarte en los surcos  
del viento para que nazcan  
enredaderas de trinos  
en las pérgolas del alba.

¡Ay prometida del ensueño  
que por mi frente cabalga,  
nenúfar en el estanque  
florido de mi nostalgia!

Porque pusiste en la rueda  
milagrosa de tu entraña  
como tu misma ilusión,  
luna para devanarla  
¡tendrás un hijo más bello  
que los jazmines de Arabia!  
Un niño rayo de luna  
se te hace ovillo que canta.

El poema que hoy ofrecemos a los lectores como presente de "Litorales", se debe a la inspiración del poeta veracruzano Jorge Ramón Juárez, ganador en 1944 de la Flor Natural en los juegos florales del Ateneo veracruzano.

# Fidelis, La Marsopa

Por Carlos DELORME.

La primera vez que vi a Fidelis creí que me comía. Don Juan, el velador del Polux, buque detenido por embargo en Manzanillo, me permitía dormir a bordo. Sábados y domingos me quedaba en el barco mientras él bajaba a tierra a estirar las piernas y a llenar el viejo pellejo, como decía, de tusca fuerte y explosiva. Disponía de su comida y todo el buque era para mí.

Había en popa una escala de gato cuyo último peldaño rozaba el agua, y amarrada a ella una pequeña panga que servía para ir y venir de tierra. La panga era mi refugio cuando cansado de nadar me tendía en el fondo a observar el vuelo de las gaviotas y el paso de las nubes.

Aquel sábado como era costumbre, Don Juan fue a tierra, y una vez que lo ví desaparecer por una de las calles del puerto, me quedé en calzones y me lancé al agua desde la popa del Polux. Al regresar a la escala ví a Fidelis. Salió del agua y saltó en el aire. Su cuerpo redondo, de negra y brillante piel relumbraba bajo la luz del sol. Era tan grande, tan poderosa, que no dudé que me tragaría de un bocado. Patalié desesperadamente y alcancé la panga. La tonina dió otro salto. Tenía el hociquillo afinado como trompeta y los ojillos negros, tan serenos, que perdí el miedo y me reí.

La marsopa dio unas vueltas al buque, lució sus majestuosos saltos y yo sentado en la escala, no despegaba la vista de ella. Fue mi admiración, y quizás la seña que le hice con la mano, lo que inició nuestra amistad. Aquella tarde ya no volví a zambullirme. Aún podría comerme la tonina. Así que preferí corretear por las enormes cubiertas del solitario buque, subir al puente, treparme a los palos y resbalarme por las plumas hasta que llegada la noche, sin una luz a bordo, me quedé dormido sobre cubierta.

El domingo era un buen día de trabajo para un limpiabotas y lo aproveché desde temprano. En la panga que trajo a Don Juan regresé a tierra con mi cajón y me instalé en el parque. "Qué bonita la tonina", pensaba mientras imaginaba verla partiendo el agua con la limpieza de una flecha. Pronto el trabajo me absorbió por completo. Los domingos todos los estibadores del puerto quieren limpiar sus zapatos y no había descanso.

—Diga— pregunté a uno de ellos. —¿Las toninas se lo comen a uno?

¡Que va! Tienen el hocico tan pequeño que lo único que pueden comer son sardinas. Pero cuídate de un topetazo. Si no te come cuando menos te despanzurra.

Ayer vi una. Pasó así de cerca.

Y señalé la banca próxima.

—Sí— dijo el estibador por burlarse. —A veces hacen amistad con los chicos.

¿Sería posible que hiciera amistad con la tonina?

Comí en el mercado y al atardecer fuí al Polux. Don Juan estaba en popa tendido en su silla de extensión dormitando la diversión de la noche anterior. Cuando oyó mi silbato me mandó al diablo pero al fin bajó pesadamente la escala y vino por mí en la panga.

—¿Va usted a salir, Don Juan?

No contestó, lo cual era seña de que la ración de tusca, le duraría hasta el próximo sábado. Una vez a bordo, Don Juan volvió a su silla y yo corrí a asomarme a la regala en busca de Fidelis. El mar estaba tranquilo, manso e inmóvil. Se veía tan apacible y acogedor que sin pensarlo aflojé el cinturón, resbalaron los pantalones, me zafé la camisa y al agua.

Qué delicia. El agua resbalaba por la piel con su acariciante frescura. Sentía en los labios el sabor salado y en los ojos el acre picor del agua de mar. Hice el muerto para recibir en la cara los rayos inertes del sol que se ponía, y por poco me muero del susto. Un enorme cuerpo, con la rapidez de un bólido me pasó entre los pies. Era la marsopa. Diez metros adelante saltó fuera del agua y su ojillo fulgurante pareció mirarme. Comprendí que no quería hacerme daño y cuando pasó por segunda vez estiré el brazo y pasé la mano por su piel lisa y untuosa. Bajo el contacto se estremeció el cuerpo del poderoso pez. Nadé hacia la escala y subí al barco. La tonina dio algunas vueltas, se alejaba hasta perderse de vista volvía a acercarse, hasta que al fin se hundió y desapareció.

De este modo todos los días a las cinco de la tarde nos encontrábamos Fidelis y yo. En cuanto me echaba al agua, aparecía. No se sabe de dónde venía a mi encuentro y pasaba como rayo rozándome la piel. Regresaba con mayor lentitud esperando la caricia de mi mano y volvía a alejarse. Una vez se detuvo a mi lado. Me dio tiempo de asirme a unos de sus aletas. Salió disparada y con la tremenda velocidad tragué agua por boca, nariz y oídos. Cuando me solté el buque estaba tan lejos que tardé media hora en regresar. Fidelis me escoltaba saltando a mi lado.

Don Juan desde a bordo había observado mis aventuras.

—Tienes suerte muchacho.— Dijo una tarde, mientras limpiaba meticulosamente su pipa. Sólo he sabido de otra persona que hizo amistad con una tonina: mi abuelo. Y llegó a Almirante de España. Como tu sabes, almirante quiere decir señor del mar, y lo demostró con su dominio sobre los peces... Pero tú... —y me miraba de arriba a abajo— no creo que llegues a grumete.

Con sus consejos conservé la amistad de Fidelis, como él la llamó, al ver la devoción con que acudía al encuentro.

—Mira— me dijo una tarde en la que había observado con atención los saltos de la tonina a mi lado.— Hay en el fondo de la bahía unos peces que se arrastran en la arena. Tienen un solo ojo y la boca de lado. Se llaman lenguados. Son deliciosos y las toninas nunca los comen porque les disgusta escarbar la arena.

Con un anzuelo pegado al plomo y carnada de lombriz pesca uno y ofrécelo a tu amiga.

De tierra traje una lata llena de lombrices y la mañana del domingo la pasé pegado al cordel de pescar. Al fin saqué un lenguado y lo conservé en agua salada hasta la tarde. A las cinco con el lenguado en una mano me eché al agua. Fidelis pasó como saeta y se lo llevó. Esa tarde se dejó acariciar sin temores y quedó quieta junto a la escala mientras yo subía.

Con práctica los lenguados resultaron fáciles de pescar. Don Juan preparó un pescante que sobresalía del costado, armó una carretilla y pasó por la rueda un cabo delgado en cuyo extremo amarramos un lenguado por la cola. Cuando Fidelis apareció bajamos el pescado a flor de agua y le hice señas desde la cubierta. No sé si lo olió o atendió a mi señal, pero pasó como flecha y se lo llevó. Amarramos otro y cuando Fidelis se acercaba Don Juan dio un tirón al cabo y la tonina salió fuera del agua para atraparlo. Qué hermosa se veía en el aire en posición vertical, vibrante la cola y abierto el pequeño hocico. El juego gustó a Fidelis. Era más lista que nosotros y al primer intento, o cuando más el segundo, alcanzaba el lenguado. Había que verla las tardes, en punto de las cinco dando vueltas al buque. Me echaba al agua, nadaba junto a ella, la acariciaba y luego Don Juan la hacía saltar hasta tres metros fuera del agua para que ganara sus lenguados.

Una tarde Fidelis no apareció. Me quedé esperándola sentado en la regala, con la vista fija en el agua, hasta que, temblando de frío, Don Juan me llevó a su camarote de proa.

—No llores— me consoló. —Fidelis volverá... y si no volviera, el recuerdo de su amistad te durará toda la vida.

Fidelis no volvió. Muchas toninas entraron en la bahía y se acercaron al buque. Fidelis no. La hubiera reconocido a la primera mirada. Dice Don Juan que las toninas viven cien años y siempre que veo una el corazón me salta esperando encontrarme con Fidelis.

## MOTORES MARINOS

Ingleses

## LISTER-BLACKSTONE

Diesel

DESDE 3 ½ BHP a 1200 BHP

PIDA INFORMES A:

LISTER BLACKSTONE MEXICO, S. A.

Paseo de la Reforma 139 2º Piso

TEL: 46-17-35

MEXICO, D. F.

## DON LUPE

(Viene de la Pág. 13)

de ella muchos indios bailaban y cantaban con ademanes que parecían rituales.

Cuando escucharon a la tropa que entró a batirlos, en medio de ensordecedora gritería, defendieron la pira tenazmente, hasta que logramos rechazarlos. Mientras tanto, tres o cuatro de nosotros llegamos hasta la pira y pugnamos por extinguirla, por que entre las llamas, había un cuerpo humano. Mucho trabajo nos costó arrastrarlo de sobre las brasas: era el cadáver de Don Lupe. Tenía las extremidades inferiores completamente carbonizadas; el resto del cuerpo lo cubría un lodo de sangre y ceniza; la carne de los muslos chirriaba aún, y al reventarse escurría una sanguaza humeante.

A la orilla de aquella laguna encantada de Santa Elena levantamos un catafalco rústico, que cubríamos con flabeladas hojas de palma real y con flores silvestres y en él tendimos el cadáver de don Lupe, hasta que llegó la escolta de Santa Cruz, a la que lo entregamos.

Tuvimos que volver a Ocón por las herramientas para el trabajo. Media legua antes de llegar al campamento, nos llamó la atención una línea como de diez estacas clavadas a lo largo de la vereda. Cada una tenía en su extremo superior un trozo de carne ensangrentada; los reunimos y ensartándolos en un alambre, pudimos formar con ellos el corazón de Don Lupe.

# Pérdidas sufridas por el Japón en las Batallas de Guadalcanal

Por el Vicealmirante RAIZO TANAKA.

Trad. Cap. Navío C. G.

SALVADOR GONZALEZ LAZCANO.

## CONTINUA

El Destacamento de Kawaguchi a principio de la guerra, había alcanzado éxitos notables en las operaciones de desembarco sobre la costa SW de Borneo, después de un largo y penoso viaje de 500 millas a bordo de lanchones de desembarco. Sin embargo, cuando el General Kawaguchi insistió que su fuerza debería continuar hacia el Sur en el transporte SADO MARU hasta Gizo Harbor, me molestó, debido a que este puerto estaba en ese tiempo justamente dentro del alcance de los aviones enemigos con base en tierra. De allí seguiría hacia Guadalcanal usando nuevamente las barcas de desembarco disponibles. El General fué apoyado en su proposición por los demás oficiales del ejército, rehusando mi opinión consistente en transportar sus tropas en los buques de la Armada a mis órdenes.

Esto último presentaba una serie ventajosa a toda la operación, pero debido a la opinión y órdenes giradas por el General Kawaguchi relativas al transporte, me pusieron en un dilema, teniendo que informar de la situación a mis superiores en Rabaul; aconsejando al General hiciera lo mismo al 17º Ejército comunicando su decisión la que en mi concepto debería ser aprobada. La conferencia terminó con el convenio de sostener posteriores juntas para tratar lo relativo al esfuerzo de las operaciones.

Con esta desfavorable situación en la guerra, la esperanza de la Armada era efectuar el transporte de las tropas de refuerzo, sin dilación alguna y estábamos acordes, en hacer cualquier esfuerzo para llevar a cabo este propósito.

Cualquier retardo en esta operación podía ser fatal y empeorar la situación haciéndola extremadamente difícil, debido al conflicto en la diferencia de opiniones de nuestra Armada y Ejército, relativas a las fuerzas del frente de referencia.

En la Noche del 29 de Agosto, los cuatro destructores del Capitán Murakami, en unión de tres destructores de la División 11, desembarcaron tropas en la Costa cercana al Cabo Taivú. Un mensaje vía radio, procedente de Guadal-

canal recibido ese mismo día, me informaba que una fuerza enemiga compuesta de dos transportes, un crucero y dos destructores se encontraban cerca de Punta Lunga. De acuerdo con el Comandante de la Octava Flota Almirante Mikawa, ordené directamente al Capitán Murakami Comandante del Escuadrón 24, proceder a atacar esa fuerza enemiga, tan pronto terminara el desembarco de las tropas que llevaba a bordo.

Con gran asombro para mí, el Capitán Murakami ignoró mi orden y una vez efectuado el desembarco, zarpó rumbo a las Islas Shortland. Esto era una flagrante violación a mis órdenes y al regreso del citado Capitán Murakami, le ordené presentarse ante mí para que explicara su proceder.

El Capitán Murakami explicó, que no había hecho el ataque que se le ordenó, porque la noche era muy clara debido a la Luna llena y que, muchos aviones enemigos habían estado volando continuamente sobre sus cabezas. Una vez que terminó su explicación no encontré palabras con qué reprobar su indebido comportamiento; seguramente la Superioridad me culpaba de tener a tal individuo bajo mi mando, ésto me agobió moralmente, por lo que pedí el traslado inmediato del Capitán Murakami hacia el Japón.

El 30 de Agosto en la mañana, el AMAGIRI y el KAGERO entraron al fondeadero de las Shortland, trayendo a bordo la fuerza avanzada del Destacamento del General Kawaguchi y remolcando al SHIRAKUMO seriamente averiado.

Ordené a los buques que estaban sin averías, que eran: el Amagiri, Gagero y Yudachi (que relevó al Izokaze) embarcar la fuerza principal del Destacamento de Kawaguchi y una vez terminada esta maniobra, zarparon para Guadalcanal.

Los buques de guerra mencionados, rápidamente efectuaron el embarco de las tropas y se encontraron listos para zarpar, pero el General Kawaguchi y sus oficiales, todavía se oponían tenazmente al transporte de las tropas en buques de guerra, alegando no haber recibido órdenes del 17º Ejército y ellos no estaban dispuestos a cumplir la orden dada por la Armada.

A las 10 horas ordené el Yudachi, zarpará inmediatamente con destino a Guadalcanal, transportando las tropas del Destacamento de Ichiki, las cuales todavía se encontraban a bordo del citado buque.

De lo anterior, rendí parte a la 8a. Flota y solicitándole a la vez se dirigieran al Cuartel General del 17º Ejército, consultándole y pidiéndole que girara las instrucciones correspondientes al General Kakaguchi. Esa noche, el Jefe del Estado Mayor del Almirante Mikawa, me mandó un despacho censurándome duramente por no haber ordenado también la salida del Amagiri y Kagero, junto con el Yudachi hacia Guadalcanal. Esto era lamentable, pero podía justificar mi actuación debido al criterio y opiniones adversos, a los míos, del General Kawaguchi y sus Oficiales.

Los buques patrullas números 1 y 34, que habían salido el día anterior fueron atacados por aviones enemigos, pero afortunadamente no sufrieron averías. Ellos radiaron un mensaje solicitando instrucciones para su aproche a Guadalcanal, y en contestación les ordené seguir de cerca las aguas del Yudachi cuando éste se aproximara a la Costa, con objeto de efectuar el desembarco de las fuerzas de refuerzo que llevaba a bordo. Yo estuve ampliamente satisfecho y recompensado, cuando me llegó el informe que los tres buques habían desembarcado con éxito, las tropas del Ejército antes de la media noche del día 30 de Agosto.

Nuevamente conferencé con el General Kawaguchi sobre el transporte, pero él obstinadamente refutó mi proposición alegando que él todavía no recibía instrucciones de sus superiores. Como comandante de las fuerzas de refuerzo, yo estaba obligado a tomarme decisiones rápidas, con objeto de evitar retardos en las operaciones, por tal motivo ordené que ocho destroyers, el Kagero y el Amagiri, tres destructores de la División 11 y tres de la División 24 se abastecieran e hicieran los preparativos para zarpar, a las primeras horas del día siguiente.

Cerca de las 20 horas de ese mismo día, me llegó un mensaje procedente de la 8a. flota diciendo: "De conformidad con nuestro acuerdo con el Comandante del 17º Ejército, el grueso del Destacamento de Kawaguchi será transportado a Guadalcanal por destroyers, el resto será desembarcado en barcasas". Yo no perdí el tiempo entrando en discusiones con el General y sus oficiales, los cuales no estaban firmemente convencidos porque la orden no fue dada directamente a ellos, hasta que finalmente cedió. La enorme tarea de embarcar las fuerzas a bordo de los destroyers, fue comenzada inmediatamente.

Era el medio día del día 31, cuando los ocho destroyers zarparon con rumbo a Guadalcanal llevando a mil hombres incluyendo al General Kawaguchi y sus oficiales. Todas las tropas fueron desembarcadas con éxito, a media noche de ese mismo día y los buques regresaron sin

haber encontrado ninguna oposición. Esta fue la tercera vez que una unidad del Ejército completa, había sido desembarcada con éxito por medio de destructores.

El día 30 de agosto había recibido el siguiente mensaje, procedente de la 8a. Flota: "El Comandante del Escuadrón de destructores 3 saldrá de Rabaul para las Shortland a las primeras horas de la mañana del día 30. Una vez que arriben, los escuadrones de Destructores Nos. 2 y 3 dejarán de pertenecer a las fuerzas de su mando y procederá usted a trasladarse a Truk a bordo del Yugiri".

Mi primera reacción a esta orden inesperada de mi cambio, fue de indignación en virtud de que yo no había escatimado ningún esfuerzo en cumplir satisfactoriamente mi misión. Mi segundo pensamiento fue sin embargo, más calmado dándome cuenta de lo que había pasado durante las pocas semanas que tuve este Comando. Había perdido muchos barcos y hombres en situaciones difíciles durante las batallas, uno de mis comandantes subordinados había probado su ineptitud en el mando y había habido dilación en una operación de refuerzo debido a mi conflicto con el testarudo Comandante del Ejército. Yo no estaba libre de responsabilidad en estos asuntos, pero hubo otras consideraciones. Había cambiado de barco insignia tres veces en unas cuantas semanas y, con excepción del Kagero, que había estado bajo mi mando desde el principio de la guerra, las demás unidades bajo mi mando habían sido agregadas improvisadamente, sin darme oportunidad de entrenar y practicar en conjunto. Todos estos factores contribuyeron a las dificultades para alcanzar unificación en las unidades bajo mi mando. Para empeorar las cosas, me encontraba exhausto mental y físicamente, y tenía que hacer un esfuerzo bastante grande, para continuar mi misión. Bajo estas circunstancias, consideré indispensable se me diera un descanso. Recibí una satisfacción muy grande al saber, que un íntimo amigo mío compañero en los días de estudio en la Academia Naval, el Contralmirante Shintaro Hashimoto, tomaría mi lugar.

A las primeras horas de la mañana del día 31 de Agosto, el Escuadrón de Destructores No. 3 bajo el mando del Almirante Hashimoto consistente en el Barco insignia Sendai y las Divisiones de Destructores 18, arribó a Shortland. Hice la entrega de mi mando al citado Almirante, en una breve ceremonia y entonces transferí mi insignia del Kinugasa al averiado Destructor Yugiri y salí para Truk, con el corazón apesadumbrado y acompañado de mi cuartel general y miembros de mi Estado Mayor.

Arribamos a Truk al siguiente día en donde recibí un parte del Vicealmirante Nobutake Kondo, Comandante de la Segunda Flota donde se me designaba Comandante del Segundo Escuadrón de destructores, indicándome que debía emplear todas mis energías para la integración y reorganización de mi escuadrón.

(Continuará)

# El Arte en la Fotografía

SECCION A CARGO DEL  
SR. ING. JORGE BELLOC TAMAYO.

SE PREMIARA CON \$ 25.00 LA FOTOGRAFIA  
QUE SEA PUBLICADA EN ESTA PAGINA.

REMITA SUS FOTOGRAFIAS CON MOTIVOS  
ARTISTICOS Y GANE SU PREMIO.

REVISTA LITORALES  
APDO. POSTAL 7962  
MEXICO, D. F.



A la orilla del hermoso Lago  
de Catemaco, en el Estado  
de Veracruz

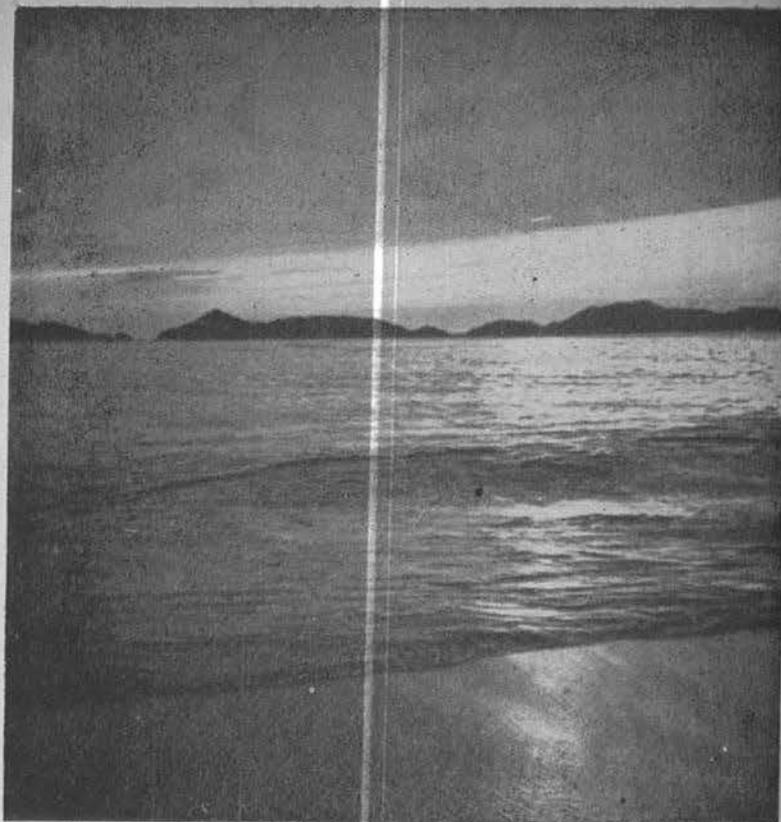


Foto premiada al Sr. Carlos Domínguez Taboada,  
quien la titula "Después de la Tormenta..."



"Construyendo Escolleras".  
Interesante fotografía de la  
construcción de un Rompe-Olas

# 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.**



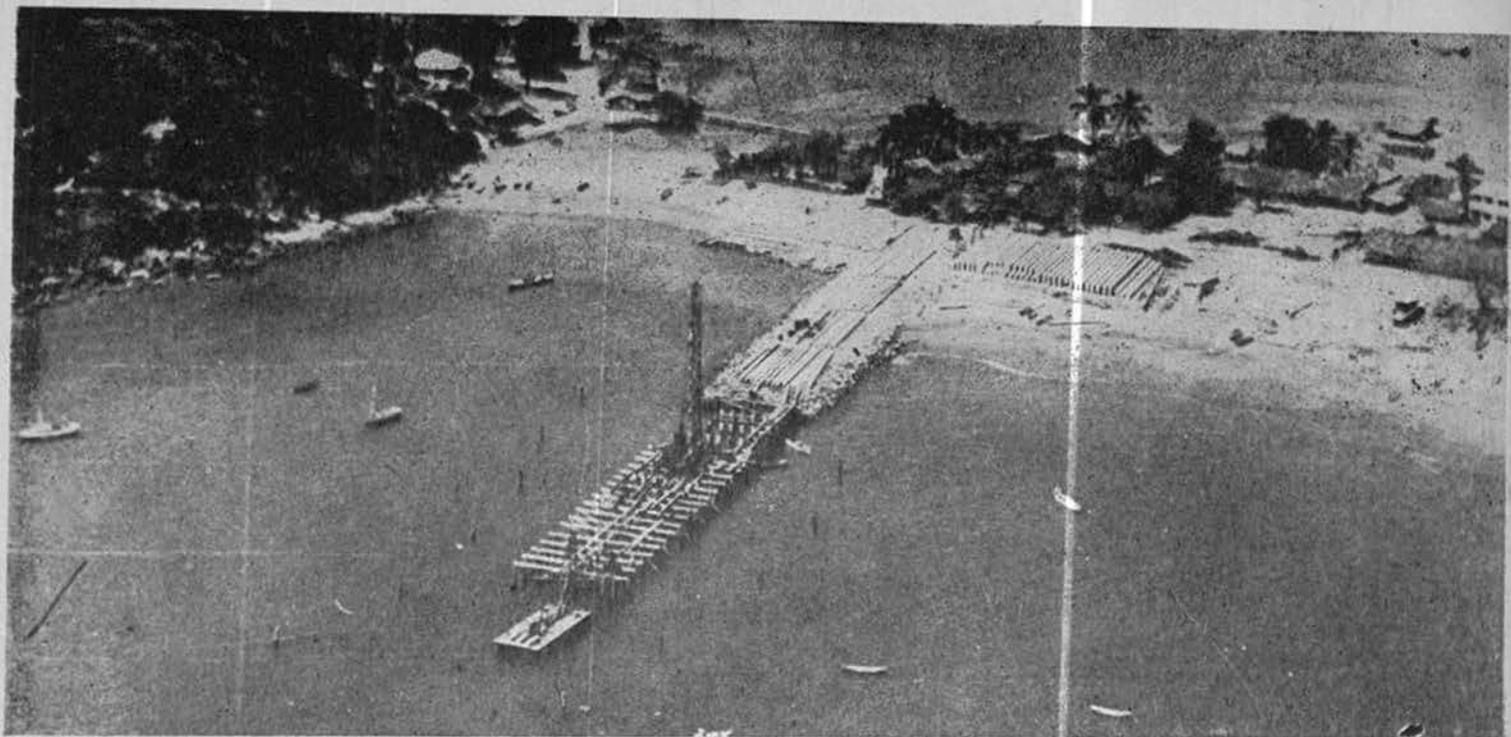
**Proveedores de las Dependencias del Gobierno y Secretaría de Marina.**

**OFICINAS:**

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

**Apartado Postal 23075 - México, D. F.**

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



*Vista de la Construcción  
del Muelle de  
Zihuatanejo, Gro.*

Atención de la Dirección General de Obras Marítimas, de la Secretaría de Marina, al desarrollo de los puertos de cabotaje.