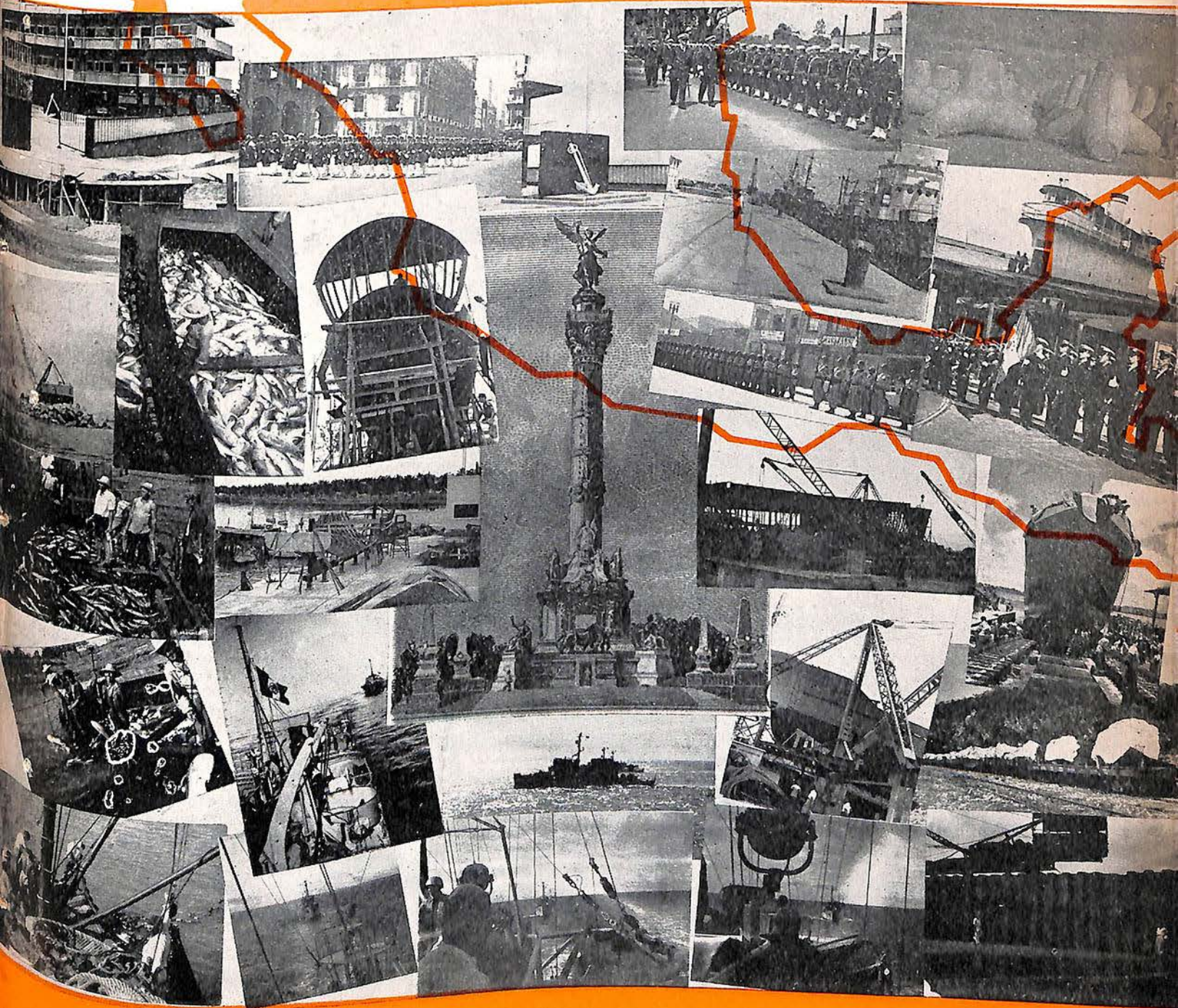


# LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA

SEPTIEMBRE DE 1958

7

# Patrocinadores:

## EMPRESAS NAVIERAS Y AGENCIAS DE BUQUES

LOPEZ HERMANOS, S. A.  
Agentes de Vapores.  
Gante 2-304, México 1, D. F.

REPRESENTACIONES MARITIMAS, S. A.  
Agentes Generales de Hamburg-Amerika  
Linie y Norddeutscher Lloyd.  
Av. Juárez 42, 11° piso, Edif. D.  
Tel. 18-51-92, con 5 Líneas. México 1, D. F.

CIA. NAVIERA DE OCCIDENTE, S de R. L.  
Insurgentes Sur No. 114-303.  
Tel. 46-79-47, México, D. F.

SERVICIOS MARITIMOS DE MEXICO, S. A.  
Vallarta 21, primer piso.  
Tels. 46-83-34 y 46-70-08, México 1, D. F.

TRANSPORTES MARITIMOS MEXICANOS.  
Insurgentes 432-6° piso.  
Tels. 25-38-87 y 25-51-95. México, D. F.

REPRESENTACIONES ADUANALES DE  
MEXICO, S. A.  
Av. Juárez 42 11° piso.  
Tels. 18-24-68 y 21-61-09.  
México 1, D. F.

## CONSTRUCTORES DE BUQUES Y LANCHAS

PLASTICOS MOLDEADOS Y ACABADOS, S. A.  
Fabricantes de LANCHAS ZENA.  
Sánchez Azcoña 1723 Tel. 24-53-67.  
México, D. F.

VELEROS Y LANCHAS "MARLIN", S. A.  
Av. Universidad y Pilares.  
Tel. 23-42-11. México, D. F.

CONSTRUCTORA MARITIMA  
CONTINENTAL, S. A.  
Constructora de barcos.  
Bolívar No. 21-209. México 1, D. F.  
Tels. 21-07-56 y 21-66-85.

Astilleros TOMAS DE RUEDA.  
Estero del Infiernillo.  
Mazatlán, SIN.

## DISTRIBUIDORES E INTRODUCADORES DE PESCADO Y MARISCOS

"LA MARITIMA", S. A.  
Empacadora de Productos Marinos.  
Vallarta No. 21 Tel. 46-70-08.  
México 1, D. F.

OCHOA HERMANOS.  
Introducidos de toda clase de  
PESCADOS Y MARISCOS.  
Tel. 18-66-47. México 1, D. F.

OSTIONERIA "VILLA DEL MAR".  
Exquisitos mariscos.  
Frente a Telégrafos. México, D. F.

ALIMENTOS FRESCOS Y CONGELADOS, S. A.  
Toda clase de pescados y mariscos del  
País e importados.  
Tels. 21-65-40, 21-27-09  
Aranda 12-G, López 103, México, D. F.

Pescadería GOMEZ.  
Pescados y Mariscos en general.  
Tel. 12-02-86. Aranda No. 70.  
México 1, D. F.

PESCADERIAS "MAZATLAN" y  
"VERACRUZ" R. ACUÑA.  
Mayoreo, Medio-mayoreo y Menudeo.  
Tel. 46-23-02. Aranda 11 y 16,  
México 1, D. F.

PESCADERIA IBARRA.  
Lo mejor en pescados y Mariscos.  
Tel. 12-32-98, Aranda 9, México 1, D. F.

LUCIANO ALVAREZ "EL BARCO".  
Bodega: Lucas Alamán No. 18.  
Tels. 18-35-79 y 46-82-68.  
México, D. F.

Nuestros Patrocinadores distribuyen LITORALES a sus clientes y amigos

# Patrocinadores:

## REPRESENTANTES DE MOTORES MARINOS

ALYMEX DIESEL, S. A.  
Motores diesel marinos alemanes.  
San Jerónimo 55-A, Tel. 21-06-09.  
México 1, D. F.

DIESEL MEXICANA, S. A.  
Representantes exclusivos MOTORES MAN.  
Av. Juárez No. 135 Tels. 46-62-69 y  
35-82-89, México 1, D. F.

MOTORES MARINOS INGLESSES  
LISTER-BLACKSTONE DIESEL.  
Lister Blackstone de México, S. A.  
Paseo de la Reforma 139 2º piso.  
Tel. 46-17-35, México, D. F.

MOTORES MARINOS DIESEL ALLIS CHALMERS.  
Standard Machinery Supply Co., S. A.  
Atenas 31. Tels. 13-83-01 y 46-72-12.  
México, D. F.

EXPOSICION SKODA "BENJAMIN BALBOA".  
Motores Marinos, estacionarios, y  
Plantas eléctricas Diesel.  
Puente de Alvarado No. 71,  
México, D. F.

## PROFESIONISTAS Y CASAS ESPECIALIZADAS

Ing. MIGUEL REBOLLEDO, SUCCS., S. A.  
Concreto ligero. Cimentaciones.  
Pilotes. Guerrero 2-306.  
Tel. 13-09-00, México, D. F.

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

Ing. ARMANDO BERISTAIN REBOLLEDO.  
Estructuras. Concreto ligero.  
Cimentaciones y Pilotes.  
Montañas Calizas 450.  
Tel. 20-33-68, México, D. F.

Ingeniero Civil JESUS SANCHEZ HERNANDEZ.  
"El barco va a donde hay carga y  
adonde hay agua".

AUTOMOTRIZ AVELEYRA, S. A.  
Distribuidor de "LANCHAS HIGGINS".  
Laragua 15. Tels. 35-29-31, 46-50-85.  
México 1, D. F.

IMPERMEABILIZANTES "LOPERENA".  
Técnico PEDRO LOPERENA VARGAS.  
Especialidad en impermeabilizaciones.  
5 de Febrero 112. Tel. 12-08-40.  
México 1, D. F.

Ing. Civil JORGE L. TAMAYO.  
Manzanillo 1 9º piso.  
Tel. 11-42-48, México, D. F.

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

Ingeniero Civil FRANCISCO VALLE BERUMEN.  
Contratista de Obras Públicas.  
Sadi Carnot 110 Bis.  
Tels. 16-37-26 y 35-41-42, México, D. F.

Ing. Mecánico Naval. ENRIQUE ROBLEDO  
LANDAZURI.  
Montaje e instalación de  
Plantas Termoeléctricas de Vapor y Diesel.  
3a. Privada de Amores No. 20.  
Tel. 23-68-91. México, D. F.

MECANICA AUTOMOTRIZ, S. A.  
Mecánica, Hojalatería y Pintura.  
SERVICIO GARANTIZADO.  
Niño Perdido 618, México, D. F.

Vicealmirante  
JUAUHEMOC PEREZ ZAVALA  
2a. Zona Naval, Tampico, Tamps.

NUESTROS PATROCINADORES DISTRIBUYEN "LITORALES" A SUS CLIENTES Y AMIGOS.

# Publicación de la Liga Marítima Mexicana

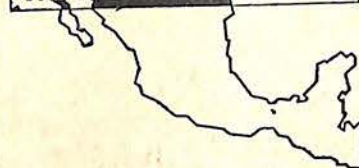
Registrada como Correspondencia de 2ª Clase el 28 de Mayo de 1958, en la

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.

**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

**Haga Ud. Patria**

Suscribiéndose  
a la

**Liga Marítima Mexicana**

contribuyendo así  
al desarrollo de la

**Marina Nacional  
Mexicana**

—o—  
Apartado Postal 7962  
México, D. F.

Año I

Septiembre de 1958

N° 7

LITORALES Sale el Día 6 de Cada Mes.

## S U M A R I O

	Pág.
NUESTRO EDITORIAL	3
La Evolución Económica de México (Continuación) Por Raymundo de Cuervo	4
El Joven Morris Por Gustavo Rueda Medina	7
Conferencias de Geografía Ing. Julio Adeath G.	11
Nuestras Rutas Marítimas Precolombinas Cap. Juan Avalos	12
Una Virgen Entre la Tropa Por el Coronel Rubén Morales	15
El Hundimiento del Prince of Wales	18
El Amuleto Por Carlos Delorme	24
Vasco Núñez de Balboa (Continuación) Por Luz Muñoz Sandiel	26
De Esta no Salimos Alberto Calcés	32
¿Hundió o Quemó sus Naves Cortés? Mario de la Reguera	34
Ahora, Lanchas de Plástico	36
Astilleros Ing. Jorge Padilla I	39

Nuestra Portada: Composición fotográfica con motivos marinos por el Ing.  
Julio Adeath Gómez.

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

# Editorial

En nuestro editorial de junio último se decía que la construcción naval en México alcanzó en ciertas épocas un notable florecimiento. Posteriormente nos topamos con interesantes notas relativas a lo mismo en el viejo Diccionario Histórico y Geográfico de Campeche. Entresacamos los párrafos que juzgamos más aleccionadores.

"En 1650, gobernando Yucatán el Conde de Peñalva, se establecieron los Astilleros de las playas de San Román y de San Francisco en Campeche.

En contraste con los pesados galeones y carracas de manufactura hispana, que eran presa fácil de los piratas europeos que infestaron nuestras aguas, los veloces pataches y las ávrosas fragatas construídos en las dichas atarazanas, constituyeron la espina dorsal de la fuerza que batió a los filibusteros en el Golfo de México, en el Canal de Yucatán y hasta en sus propias madrigueras del Mar Caribe.

No tardaron en acreditarse estos buques construídos con resistentes maderas de jabin, por excelentes carpinteros de ribera y calafates, que llegaron a constituir gremios bastante numerosos y muy fuertes económicamente.

La guerra de independencia hizo decrecer la actividad de los Astilleros Campechanos. Consumada ésta, se expidió el Arancel del 11 de diciembre de 1821 que imponía la cuota aduanal de 20 reales, a todo buque extranjero que arribara a puertos mexicanos, quedando exentos de ella los barcos nacionales y prestando, por lo tanto, algún aliento a la incipiente marina de aquellos días.

El Arancel del 16 de noviembre de 1827 redujo el impuesto a 17 reales, pero consignó que las mercancías extranjeras que llegaran al país en buques nacionales pagarían la sexta parte de la cuota.

Con esta medida proteccionista los Astilleros campechanos entraron en una franca era de florecimiento, tal como en los tiempos coloniales. Desgraciadamente el Arancel del 11 de marzo de 1837 suprimió el privilegio de los buques nacionales, dando un golpe de muerte a la marina mercante. El Astillero de Campeche sufrió con esta incongruente disposición un descalabro terrible, que lo dejó prácticamente extinguido, siendo esta circunstancia una de las que produjeron la célebre revolución federalista de Yucatán en 1840".

Como se ve la cosa tiene miga y casi no necesita comentarios. Si en vez de entregar otra vez al extranjero los transportes vitales, nuestro gobierno hubiera mantenido su postura proteccionista a la construcción naval y asentado sus transacciones en adecuados tratados de comercio y navegación, a todo lo largo de su historia, se hubieran evitado buena parte de los desastres económicos que nos han afligido.

El que la protección oficial no se haya dejado sentir decididamente, no quiere decir que sea ya inoportuna. Una naciente industria naval la está esperando como a lluvia de mayo y un sensible aumento en el volumen de nuestras exportaciones e importaciones hacen más urgente que nunca la concertación de Tratados de navegación que aseguren nuestra participación en su transporte, con lo que vendría a nuestras manos un razonable tanto por ciento de las utilidades, que montan a varios centenares de millones de pesos al año, que hasta hoy, han disfrutado muy a sus anchas los inversionistas extranjeros.



Sr. Almirante Héctor Meixueiro Alexandres, Encargado del Despacho de Marina, quien pone gran entusiasmo en impulsar la construcción naval.

# La Evolución Económica de México y el Transporte Marítimo

Por el Ing. Raymundo Cuervo S.

(Concluye)

## LA CARGA DE REGRESO

"El Comercio exterior de México con el mundo entero ha venido incrementándose en los últimos años, superando cada vez los niveles precedentes" nos dice el Banco Nacional de Comercio Exterior en su anuario estadístico de 1956 y agrega:

"El volumen de nuestras importaciones procedentes de todo el mundo en 1956 (5.5 millones de toneladas) fue 15.2% mayor que en 1955 (4.8 millones de toneladas)".

Veamos para los fines de nuestra charla cuáles son las características de esas importaciones: primero, qué es lo que, importado por nosotros se transporta en barcos que no son de nosotros:

Descontemos ante todo lo que es susceptible de transportarse por tierra, concediendo que lo sea el 85% de nuestras importaciones procedentes de los Estados Unidos de Norteamérica y el 50% de lo procedente de importaciones de Canadá; asimismo aceptemos que de lo procedente de la América Latina debemos descontar el 40%.

Las cifras que resultan son las siguientes para el Continente Americano:

### Importación de artículos transportados por mar.

Procedencia:	1955	1956
Estados Unidos .....	660,000	735,000
Canadá .....	65,000	80,000
América Latina .....	9,600	49,000
Importación marítima total procedente del Continente Americano (toneladas métricas) .....	734,600	864,000

Nota: Importaciones totales:

Estados Unidos .....	4.400,000	4.900,000
Canadá .....	130,000	160,000
América Latina .....	16,000	83,000

Sumario 1956. Banco Nacional de Comercio Exterior. Pág. 286.

La situación con respecto a Europa es la siguiente:

En 1955 importamos de ese Continente 226,000 toneladas; en 1956: 325,000.

Y de Asia, África y Oceanía importamos en 1955 20,000 toneladas y 19,000 en 1956.

De lo anterior resulta que importado por nosotros, es decir, pagado con dinero que es producto de nuestro esfuerzo, se transportaron en barcos que no son nuestros, los siguientes toneladas:

### Tonelajes de importación transportados por mar.

Procedencia:	1955	1956
Continente Americano ..	734,000	864,000
Europa .....	262,000	325,000
Asia, África y Oceanía ..	20,000	19,000
Total:	1.016,000	1.208,000

Lo que arroja los siguientes fletes pagados por los consumidores mexicanos:

Tabla que muestra las cantidades pagadas a buques extranjeros por concepto de fletes en pesos mexicanos, por los consumidores mexicanos de productos importados como promedio durante un año con base en 1955 y 1956.

Procedencia:	Tonelaje Promedio Anual	Flete por Ton.	Total Pagado en pesos
Continente Americano ....	800,000.00	200.00	160.000,000.00
Europa .....	300,000.00	300.00	90.000,000.00
Asia, África y Oceanía ...	19,000.00	325.00	6.175,000.00
Total en un año:			\$ 256.175,000.00

En otras palabras: según las estadísticas oficiales, la "carga de regreso" para barcos dedicados a un tráfico oceánico entre México y otros países del mundo, ha reportado un ingreso anual de más de doscientos cincuenta millones de pesos por concepto de fletes que han sido pagados precisamente por consumidores mexicanos y con cargo a nuestra balanza de pagos.

Lo que significa puede apreciarse mejor si consideramos que el costo de un barco nuevo de unas 10,000 a 13,000 toneladas de porte, es decir, de una capacidad adecuada a las características de nuestro comercio del mar y condiciones de nuestros puertos, tiene actualmente un costo de alrededor de \$ 37,000,000.00.

Podemos considerar entonces un cargo de amortización anual de \$ 2,000,000.00 al que agregaremos \$ 6,000,000.00 de costo de operación, dando un total anual de ocho millones de pesos mexicanos.

Aceptemos por otra parte que haya sido necesaria una inversión de \$ 40,000,000.00 para adquirir y operar un barco de este tipo que, procede señalar, sería un barco completamente nuevo y perfectamente adaptado a las necesidades de nuestro comercio.

Concedamos como legítima una utilidad de 25% sobre el capital invertido o sea, en el caso que nos ocupa, diez millones de pesos anuales.

El total sería en consecuencia, diez y ocho millones de pesos mexicanos, lo que equivale a lo siguiente:

**Lo que México pagó en fletes marítimos en un año según los niveles de comercio de 1955-1956, para carga de importación, alcanzaría para operar, como armadores, 14 barcos de 10 a 13 mil toneladas de capacidad obteniéndose una utilidad anual de ciento cuarenta millones de pesos.**

## V PARTE

### CONCLUSIONES

Largo ha sido nuestro recorrido y hemos aquí ya de vuelta. Dejemos atrás a los persas sobre las playas griegas y a los griegos cruzando el Ponto. Los capitanes barbudos de los mares del viking y sus perros marineros. A los grandes navegantes y los cabos de buena esperanza y niegas con su biografía del Caribe y al bisabuelo de Don Franklin Delano Roosevelt que según nos cuenta Freuchen en su libro de los siete mares, fue contrabandista de opio por las aguas de Chimmo y de Foochow, sin dejar por ello de pertenecer a la mejor sociedad de la Nueva Inglaterra.

Ya regresamos de todo ese viaje y hemos traído en el bagaje cifras juguetonas y alentadoras: está bien, tenemos por un lado cinco millones y pico de toneladas de exportación y un millón doscientas mil de importación, junto, lo uno y lo otro nos hacen llegar a los siete millo-

nes pasaditos, de toneladas de carga marítima anual, con esa tendencia a aumentar que señala en su Anuario el Banco Nacional de Comercio Exterior... y luego... ¿qué hacemos?...

Un barco cuesta sus treinta y siete millones de pesos mexicanos de tal manera que una empresa naviera organizada con los suficientes márgenes de seguridad, requiere una inversión que va de los ciento veinte a los ciento cincuenta millones de pesos, de los nuestros. Es incuestionable que tal cantidad no puede suscribirse fácilmente en un medio pobre, porque muy pobres somos, y por ende poco familiarizados con las cosas del mar.

Es preciso entonces lograr que el gobierno dicte disposiciones de orden administrativo que alienten al inversionista y es preciso también que las instituciones de crédito oficial estén listas para acudir en ayuda de la empresa naviera con la prontitud y oportunidad que exigen operaciones de compra sujetas a fuertes y constantes fluctuaciones.

Por otra parte y por fortuna, esta acción oficial encuentra simplificación en la necesidad de definirse, por dos hechos que es preciso tener muy en cuenta, el primero: México tiene, en el azufre, una carga que aunque poco remunerativa ahí representa una seguridad para la operación de la empresa naviera en el caso supuesto de que escasearan otros cargamentos. Nuestras exportaciones de este metaloide pueden estimarse en unas setecientas mil toneladas anuales y de ellas tenemos modesto y razonable derecho a mover cuando para ello contemos con los barcos necesarios, unas trescientas mil, lo cual, tomando en cuenta los puertos de destino y la duración total del viaje, ocuparía unos cuatro o cinco barcos del tonelaje que hemos señalado como máximo utilizable en nuestros puertos.

Hay que recordar a este respecto la forma en que Inglaterra protegió y sigue protegiendo su bandera en los embarques de carbón, como Australia lo ha hecho en los embarques de granos al igual que la Argentina que también protegió su derecho a los embarques de carne. Y Colombia, protegiendo sus cargamentos de café ha logrado tener una flota que opera un total de más de veinticinco barcos entre propios y fletados a plazo.

México puede y debe también proteger su bandera en los embarques de algodón, petróleo, mieles, forrajes, borras, minerales, etc. No precisa para ello entrar en conflicto con intereses navieros de otros países, no, todos tienen derecho a participar en el comercio del mar y la mayor parte de ellos lo está haciendo ya en alivio de sus economías. México, por dignidad y evidente conveniencia si no es que, aún más, por angustiosa necesidad, tiene también derecho a ello y nadie podrá negarle la parte razonable que debe corresponderle en la utilidad de la empresa naviera.

El segundo factor favorable es que el momento actual es propicio para comprar buques

ya que pueden conseguirse en condiciones de crédito liberales y a precios muy reducidos. Hace apenas unos días estuvo entre nosotros una misión holandesa que ofrece barcos y aunque fue una verdadera lástima que no hayan querido o acaso, que no hayan podido, ponerse en contacto directo con las compañías navieras mexicanas para ofrecer el producto de sus astilleros, sí es prueba del inminente desarrollo de nuestra marina mercante el interés demostrado por personas que mucho entienden de ese negocio.

Yo he sido testigo de diversas ofertas de crédito por parte de constructores navales de Europa y Asia y eso debemos aprovecharlo porque el momento puede pasar y acaso muy pronto pase. En todos los casos será necesario el aval del Estado o de sus organismos de crédito por razón de la cuantía de la operación y de la soberanía que la Nación ejerce sobre la nave. Conviene pues que la acción oficial debidamente planeada con objetividad y sentido patriótico, tenga una norma a la cual se ajuste esa participación en el desarrollo de la marina mercante.

Grave error sería al mismo tiempo, que el Estado pensara en operar los barcos y en ser él el dueño de la flota mercante oceánica. Esto no ha dejado de ser sugerido por esos señores que están dispuestos siempre a sacrificarse por el país y en el caso que nos ocupa, abnegadamente resueltos a aportar el mar. Si esto, que no lo creo, llegara a suceder, ya podríamos considerar como fracasada "la marcha al mar" lo que sería lamentable.

En el momento actual hay varias empresas navieras que cuentan con algo de capital y suficiente experiencia; ellas deben ser la base sobre la cual se apoye la formación de nuestra marina mercante de altura, para lo cual se requiere en mi opinión: primero, que el Estado estimule al capital que se invierta en compañías dedicadas al transporte marítimo, para que puedan hacerse los aumentos requeridos por el negocio. Es casi increíble que no se haya buscado incentivo para el inversionista en esta rama cuando sí se ha hecho en otras que significan mucho menos para el bien nacional. Segundo: que el Estado fomente, mediante su aval, la obtención de créditos que permitan adquirir los barcos y tercero: que se conceda la mayor franquicia de impuestos y aún de créditos, a las operaciones mercantiles que tengan como finalidad asegurar la carga para los barcos mexicanos.

Y aunque hay mucho más que pudiera decirse sobre este asunto, no creo tener derecho para abusar más de la amable atención de ustedes...

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

## Comprimidos de Sabiduría

- 1 - De sabios es abrir la mente y cerrar la boca.
- 2 - ¡Alégrense jóvenes! El futuro aparece tan bueno como el presente y como el pasado.
- 3 - Hombres hay capaces de hacer todo por dinero, menos trabajar.
- 4 - El corregir a un muchacho maleado requiere a veces dar una zurra a sus padres.
- 5 - Pocos hombres saben holgar tan sabiamente como pueden trabajar.
- 6 - Un tonto con dinero jamás está sin amigos.
- 7 - No des explicación que requiera ser explicada.
- 8 - Todos los hombres son creados iguales, pero no están obligados a permanecer así.
- 9 - La libertad de expresión es cara, porque abunda la palabrería barata.
- 10 - Es notable lo pacientes que los niños son con sus padres.
- 11 - La mujer no perdona jamás a quien la haya puesto en ridículo delante de un hombre.

**EQUIPOS FINOS PARA  
CAZA Y PESCA**

Londres 87, 1er. Piso

México 6, D. F.

Tel. 25-80-63

—oOo—

Pida informes a

**CENTRAL DE CAZA  
Y PESCA**

**S. A. de C. V.**



# El Joven Morris

Por Gustavo Rueda Medina.

En las comunicaciones oficiales se me llamaba pomposamente "Comandante del Sector Naval". Mi Sector no podía ser más modesto; mis ojos al recorrer la bahía anchurosa, tropezaban solamente con obstáculos de poca monta: cayucos, pangas y lanchas de recreo y pesca deportiva... Una vez cada mes, venía un buque de la Armada a embarcar víveres y pertrechos para las guarniciones insulares. Por falta de costumbre, mis visuales chocaban entonces contra aquella mole gris, que se me antojaba gigantesca, entre las docenas de barquichuelas que la marejadilla hacía bailotear rápida e incesantemente.

En tales ocasiones, me ponía yo activo como el cianuro de mercurio, para que el buque pudiera zarpar cuanto antes, cosa que agradaba a la mayoría de los tripulantes, que anhelaban llegar pronto al puerto base en el que radicaban sus familiares. Sin embargo, en cierta ocasión me aparté de esta costumbre y retrasé dos días la salida de una corbeta, tratando de desdichar en ella, "un paquete" que al fin me dejaron y que, sin que sepa por qué, me daba muy mala espina.

El tal paquete era un marinero que cayó en mi oficina en cuanto su barco llegó al muelle. Traía un oficio en el que su Comandante me explicaba que el tal había caído por una escotilla rompiéndose probablemente una o más costillas, y que el Médico de a bordo recomendaba su desembarco y empleo en un lugar donde las faenas fueran menos rudas que las marineras; por lo que solicitaba dejarlo a mi disposición para lo que a bien tuviera... etc., etc.

Levanté la vista y ví con más detenimiento a Pedro Morris. Era un jovencillo de unos dieciocho años, con una cara simpática de tipo despierto y avisado. Lo liviano de su sangre era evidente; así como sus facultades de leguleyo que se ponían de manifiesto en cuanto abría el pico para dar suelta a su "labia" persuasiva. Tenía lo que los andaluces llaman "angel".

El trato continuado con tripulaciones durante muchos años, me ha dotado de una aptitud empírica pero efectiva para conocer a la gente. Un gesto, un rasgo, un algo indefinible delata la maldad de los que tarde o temprano van a darnos un disgusto.

Nada de esto había en Morris. Su personalidad era diáfana y debía moverme a simpatía; sin embargo algo, probablemente psíquico, nos hacía chocar y me impulsaba a ver con prevención a aquel chico que no me parecía igual a los demás.

En nuestro puertecito no se podía tomar una radiografía; pero mi médico lo acosó, a tanteadas seguramente, y concluyó que era un simu-

lador. Morris ponía cara triste y pedía quedarse. Su Comandante parecía ansioso de deshacerse de él; a mí me disgustaba la idea de adoptar casi al enigmático angelito, pero, como resultado del estira y afloja, y por el temor de que realmente estuviera fracturado y lo expusiéramos a peligros ciertos, lo hicimos, y nos quedamos finalmente con él, con los resultados que el curioso lector no tardará en saber.

Dejé de ver a Morris porque sus horas de limpieza de las oficinas no coincidían con las de mi trabajo, pero iba a tener noticias suyas antes de lo que esperaba.

Una señora de modesto aspecto pidió hablar conmigo y pasó a mi despacho.

-Señor- me dijo visiblemente turbada siento mucho molestarlo, pero me hace mucha falta, y quería que por favorcito me diera lo de la fianza del joven Morris.

-¿Cuál fianza?- Pregunté frunciendo el entrecejo. (Cuando menos supongo que lo fruncí. No era para menos).

En vez de contestarme me entregó un papel doblado y sucio por el manoseo.

Por este sensacional documento me enteré de que era yo efectivamente fiador del joven Morris. Decía: "Muy estimada Doña Carmen Trujeque:

Le suplico a Ud. dar asistencia al joven Morris, que es un joven muy cumplido en sus compromisos y que no tiene drogas.

En el caso de que el joven Morris muera o una cosa así que le impida quedar bien con Ud. yo le pagaré la cuentita que quede, que ha de ser poca.

No sabe como le agradezco que asista a este joven Morris que lo estimo por cumplido en sus tratos.

Seguía mi antefirma y, abajo, mi facsímil.

Más que el abuso de confianza en sí, me irritaba el rústico lenguaje que me atribuía el tal Morris.

Señora —le dije pausadamente— la engañaron. Esta no es mi firma, sino un sello copia de mi firma. Y le hice una demostración, estampándole varias veces sobre un secante.

¿Cuanto le debe ese marinero?

—Nomás son tres semanas...—

Hice comparecer al delincuente, se acordó que el Pagador descontaría por partes a Morris y entregaría a la señora Trujeque el adeudo y... todos contentos... menos yo. Puse al joven Morris como "lazo de cochino", le endilgué mis mejores consejos, le pinté el sombrío panorama de las islas Marías y le impuse arresto por 14 días, máximo a que me facultaba la ley de disciplina.

Pasamos por unos meses tranquilos. En ellos,

lo más notable fué la visita del Cañonero Potosí, que nos resultó novedosa porque nuestro puerto quedaba fuera del área de su servicio habitual.

Unos dos meses después de tal visita vino a mi oficina una mujer de tipo indígena, de unos cuarenta años, que se cubría con un rebozo como las mujeres del Sur. Tuve que alentarla para que me confiara el motivo de su visita.

—Quería pedirle un consejo— dijo en voz apenas audible. Porque esto del joven Morris ya me va dando mala espina. . .

—¿Que hay del joven Morris?— Pregunté francamente interesado.

—Pues, verá— Y de entre los pliegues del rebozo sacó un legajo, con un buen número de ajados documentos, que puso encima de mi escritorio. . .

—Verá —repitió con su pequeña voz— Yo asisto al joven Morris. . . Tengo dos hermanos que no nos vemos desde chiquitos porque ellos se fueron de la casa. Se llaman, si todavía viven, Refugio y José. Nunca más se supo de ellos. . . Y ora hará como dos meses llegó a cenar el joven Morris y me dice: —Andamos de suerte Urbanita; así siempre me dice, Urbanita. . . Andamos de suerte— me dice: —Recibí un telegrama de un amigo del "Potosí", que sus hermanos Refugio y José están en la Armada en Salina Cruz. Y me enseñó el telegrama. A ver —Rebuscó entre sus papeles y me alargó uno que "yo enseguida reconocí", (como en "El Relicario").

Se trataba de una forma de las que usan para mensajes todas las estaciones de radio de la Armada. El radiograma decía: "Para entregar al joven Morris: —De aquellos señores Refugio y José Angulo hermanitos de tu amiguita Urbanita, aquí están en la Armada y quieren irse a trabajar con su hermanita pero no les dan la baja porque deben ochenta pesos. A ver que haces por ellos o su hermanita".

Seguía una imponente marejada de sellos: Estación de Rario —Detall-Comandancia— entre la que apenas podía leerse una disposición superior: —"Entréguese al joven Morris".

Haré gracia al lector de los pormenores y detalles que aquella mujer me dió con voz pausada, para exponer someramente la trama urdida por ese dramaturgo elemental que se complacía en llamarse a sí mismo "el joven Morris".

Para Urbanita aquello fue la sorpresa de su vida. Entregó los ochenta pesos para que Refugio y José se liberaran, el joven Morris los envió, los hermanos dieron las gracias y ofrecieron salir cuanto antes; todo en telegramas rebosantes de sellos oficiales.

Pero alcanzar la felicidad no es cosa fácil; cuando ya iban a pedir su baja, enfermó Refugio, y seguramente de gravedad, porque hubo que mandarlo al Sanatorio, a México, acompañado por José; según daban fé catorce sellos repartidos en tres urgentes telegramas.

En los mismos se exponía la necesidad de contar con algunos centavitos para el viaje, can-

tidad que, conservadoramente se estimaba en ciento cincuenta pesos, que como rayo salieron de la hucha de Urbanita y pasaron al enfermo por las veloces manos del joven Morris; acto del que también quedó constancia en un mensaje sellado y resellado.

Pero en México las cosas fueron mal. Refugio seguía grave en el Sanatorio, en tanto que José se había dedicado a buscar a la abuelita Nachita que por allá vivía. Pero esa búsqueda requería dinero para coches y camiones. No mucho ciertamente. . . Tal vez con treinta pesos bastaría.

Todo ello se explicaba de manera pormenorizada en 4 mensajes que una vez separados de su legajo me extendió la buena mujer.

—Oiga —Demandé de repente— ¿Cómo averiguaría el tal Morris tantas intimidades de su familia?

Pos yo se las contaba. . . —respondió quejumbrosa— No ve que cuando no teníamos qué hacer nos estábamos platique y platique, y yo le contaba mucho de mi familia? Ora creo que ha de tener buena memoria y algo se le habrá pegado.

—Excelente memoria —exclamé convencido— Y se le pegó algo. . . ¡Ya lo creo que se le pegó!

La mujer reanudó su minucioso relato y el manoseo de su archivo. Por ellos creí entender que acaso el joven Morris notara algún desfallecimiento en el espíritu caritativo de Urbanita, porque llegó de México un certificado del mismísimo Director del Sanatorio Central de Marina.

Venía redactado en una forma o esqueleto de los que se usan para solicitar préstamos al Banco del Ejército y Armada. De manera burda, increíble en un tipo tan vivo como Morris, donde decía "solicitante" se había agregado con tinta "a enfermo". Donde el impreso decía "Grado", habían puesto "muy grave".

Pero lo verdaderamente conmovedor era la nota que de su puño y letra había puesto el Director al calce del documento: "Este enfermo Refugio Angulo está muy grave. Vive gracias a mí que de buen corazón le regalé penicilina. Pero todavía si quieren que se alivie necesita varios millones que son como setenta y cinco pesos. Si nó, se nos puede ir con Dios nuestro Señor. A ver quién le hace esa caridad".

Sonreí al comprobar que el Director del Sanatorio usaba lenguaje aún más rustico que el mío y mentalmente agradecí al joven Morris esa ventajita.

Urbanita hizo de tripas corazón una vez más y el joven tuvo que girar para la penicilina. . .

Por fin llegó el día feliz en que Refugio dejó el Sanatorio y pudieron los dos hermanos abrazarse gozosos y llenos de salud en la esquina de Edison y Jesús Terán.

Su primera idea fue acudir a Urbanita para que les enviara para los pasajes, aunque fuera en segunda, jurándole que sería el último préstamo que le fincaban, y que en lo sucesivo todo sería pagarla lo que le debían. Como lo pen-

saron lo hicieron; lo comprobaba el telegrama que me mostraba Urbanita y que contaba como catorce sellos para él solo.

—¿Y no caía usted en cuenta?— pregunté desde la cumbre del asombro.

—No muy bien. Algo se me daba, pero no acababa yo de desconfiar, hasta que llegó el otro telegrama...

—¿Otro más? —grite casi con alegría.

—Otro; sí, señor. Este —Y me alargó el más estropeado, aunque más reciente mensaje del hermano distante.

Venía firmado por José y su tono era lúgubre; francamente alarmante. El pobre Refugio había recaído y se hallaba entre la vida y la muerte. Para colmo de desdichas él, José, no se sentía nada bien y tal vez tendría que hospitalizarse también.

Interrumpí la lectura para alentar a la buena mujer: —Vino usted muy a tiempo —le dije— Este bárbaro los iba a matar; no les daría yo ya ni cuatro días de vida...

—¿A quiénes?— preguntó desconcertada y sin acabar de entenderme.

—Hablabas solo —le respondí evasivo.

Despedí a la mujer asegurándole que se haría justicia. Ordené al Oficial de Guardia detener en la Prevención al joven Morris y quedé a solas con mis pensamientos.

Levanté el teléfono y pedí el número del Agente del Ministerio Público, a quien rogué recibirme para un asunto oficial.

El amable funcionario me dijo que no podía recibirme, pero que, en cambio, ya salía para mi oficina, donde charlaríamos más en privado. Le agradecí a chorros su gentileza y un cuarto de hora después le contaba con todo detalle lo que sabía.

Cuando terminé, la cara del adusto funcionario había perdido su austeridad habitual; una juguetona sonrisa vagaba por sus labios y sus ojillos chispeaban traviosos.

—Está usted muy divertido —Le dije sin conseguir ponerme muy serio yo tampoco— Yo también. Le confieso que la cosa tiene matiz cómico muy acentuado, pero se trata de un tipo de altísima peligrosidad que ha cometido una real estafa, contra una infeliz mujer ignorante; de un muchacho que no escarmentó con el arresto que le impuse... Su juventud no...

—Ni hablar —Me atajó el funcionario— Estamos de acuerdo. Se le deben apretar las tuercas, y durito... Consignaremos el caso. Póngalo a mi disposición.

Así lo hice y dejamos de ver al joven Morris en el área de nuestras actividades.

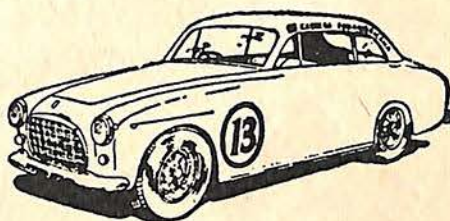
Días después, recibí una carta sentimental. La novia del joven Morris elogiaba la dulzura de mi hogar; envidiaba hasta el espasmo mi felicidad conyugal que quisiera para sí y para su novio cautivo. Llamaba a mi generoso corazón, etc., etc.

Advertí que la novia del joven Morris hablaba el mismo rústico lenguaje que el Director del Sanatorio y que yo; descubrimiento que, naturalmente, dejó inoperante mi generosidad.

Dejé transcurrir un plazo prudente, y me presenté en la Oficina del Agente del Ministerio Público, con ostensible propósito de saludar a mi amigo, y secreta esperanza de que me informara sobre el caso Morris.

—¡Cómo no! —exclamó amablemente el funcionario al oír mi deseo. Giró en su sillón unos sesenta grados, y rogó a una empleada —señorita; deme usted por favor el expediente de... De... ¡el del novelista...!

Por todas las caras se extendió una sonrisa picaresca que me hizo conocer el éxito alcanzado en el estreno, y lamentar que un autor, tan rico en fantasía, tuviera que epilogar su obra en las sombras del calabozo, por pedir a la vida más de lo que la vida da, por falta de escrúpulos en la elección de temas, y por sobra de audacia para encarnar, en la vida real, personajes que nunca debieron actuar fuera de su propia imaginación.



**MECANICA AUTOMOTRIZ**  
**MECANICA, HOJALATERIA**  
**Y PINTURA**

NINO PERDIDO 618

COL. ALAMOS

**SE TRASPASA**

**Salón de Belleza**

**Por Viaje Urgente**

**Nuevo León 247**

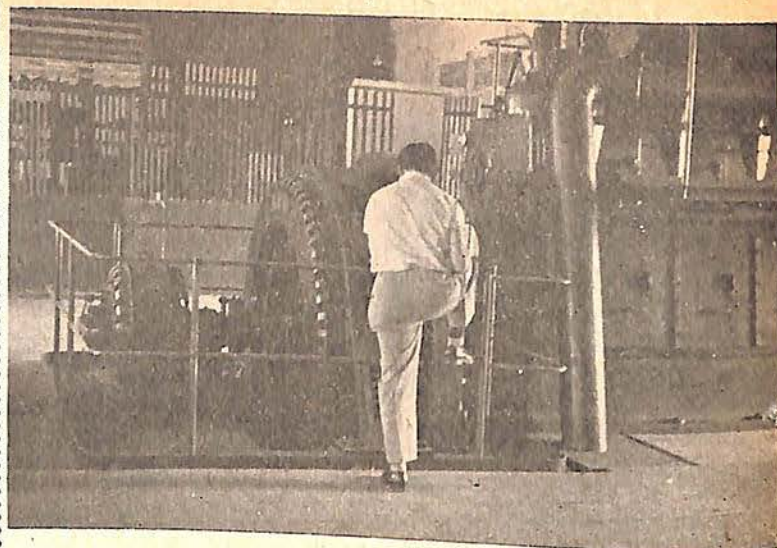
**Informes ahí mismo**

**De 11 a 15 y de 16 a 20**

Ingeniero  
**Roberto Medellín**

Caminos y Obras  
Portuarias

Tennyson 97      Tel. 46-39-92  
MEXICO, D. F.



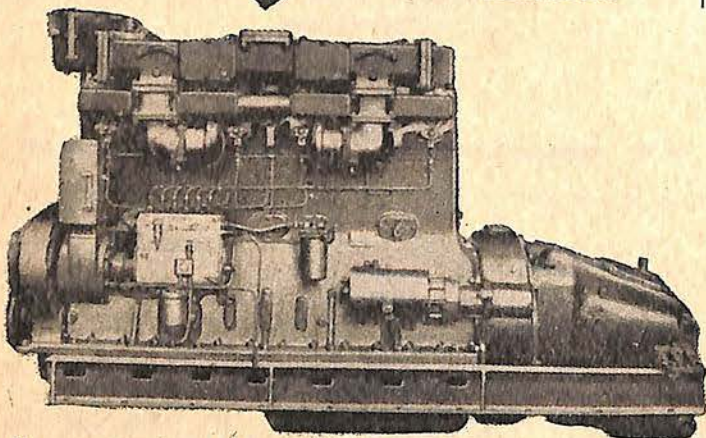
Planta Diesel M. A. N. de 500 KW., 300 R.P.M., instalada primeramente en Culiacán, Sin., y en la actualidad en proceso de montaje en la planta Termoeléctrica de la Comisión Federal de Electricidad en Puerto Vallarta, Jal. Contratista Ing. Enrique Robledo L.

**Motores Marinos Diesel**  
**Allis Chalmers**

SIMBOLO DE CALIDAD



MOTORES  
MARINOS  
CONSTRUIDOS  
PARA  
TRABAJOS  
PESADOS



Modelo 8.—Dtamr 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.  
Salina Cruz, Oax. - Frontera 23

**Enrique Robledo Landázury**  
Ingeniero 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 Núm. 20

Tel. 23-68-91

México, D. F.

# CONFERENCIAS DE GEOGRAFIA

Julio Adeath Gómez.

Atendiendo invitación del Colegio de Profesores de Geografía, con motivo de su asamblea plenaria, la Secretaría de Marina, como en años anteriores hizo acto de presencia.

Aprovechando la oportunidad se planearon para deleite de la docta Asamblea las siguientes intervenciones:

La UNESCO, por voz de su representante el Sr. Lic. Rafael de la Vega Rivas, bosquejó ante la nutrida asistencia, el esfuerzo que se viene desarrollando a fin de lograr el mejor cultivo y explotación de especies comestibles de la fauna marina, su conocimiento más amplio y el abaratamiento de costos; extendiendo su ambición, hasta la posibilidad de dictar científicamente los recetarios indispensables para el máximo aprovechamiento y acertada condimentación aun poco conocida del pueblo.

Este beneficio en la alimentación de la colectividad redundará seguramente como estímulo en la Economía Nacional.

Esta plática se ilustró con un hermoso documental a colores que mostró al público los resultados obtenidos por medio del impulso piscícola en las aguas de nuestros vasos de captación y las presas existentes en el Territorio Nacional.

Los maestros formularon preguntas, algunas de carácter científico, otras de orden estadístico, o relativas a la economía tanto local como general.

Tocó en turno hacer uso de la palabra el Sr. Ing. Roberto Bustamante Ahumada como delegado de la Dirección General de Obras Marítimas.

Expuso el problema de las formaciones costeras, y la planeación de actividades en beneficio del mejor y más racional aprovechamiento de nuestros extensos litorales.

De manera elocuente presentó a su auditorio la proyección económico-social y el alcance venturoso que lograron estos estudios en el campo de sus realizaciones, considerando las zonas de apropiadas de influencia en provecho directo, no sólo de la obra portuaria, sino del constante incremento y superación de nuestra Marina Mercante. Ya que la mar entrega sus riquezas a quienes saben hacer buen uso de ellas.

Además ilustró su conferencia el sustentante con numerosas, bellas y apropiadas proyecciones en color.

También fueron obsequiados todos los miembros del Colegio de Profesores, con Cartas Geográficas Murales, folletos, ejemplares de revistas especializadas en asuntos marítimos y boletines mimeográficos.

Se anotaron algunas demandas informativas que se espera pueda brindar la Secretaría de Marina, en beneficio de esta difusión a los maestros que forjan el juicio y orientación en la juventud más indicada para crear interés en esta



Sr. Ing. Roberto Bustamante Ahumada, Delegado de Obras Marítimas, dictando su conferencia.



Un aspecto de la concurrencia.

## Una Virgen en...

(Viene de la Pág. 17)

Bajo la gran enramada que servía de vestíbulo a mi barraca organizamos una serenata en honor de Piedad. Hasta "Pomuceno y Ciriacco" cantaron y bailaron, como se usaba en Yucocchi.

El toque de "silencio", nos recordó la campaña, y nuestro destierro. Todos despedimos a la novia cariñosamente.

El Sargento Gutiérrez la acompañó hasta la puerta de su jacal y me parece que en penumbra sonó un beso.

¡Comandante de la guardia! ¡Centinela!  
¡Alertas!, que duerme en el campamento una doncella.

Y a mi vez dormí, pensando en el pueblo del que descendía aquella primorosa muchacha de los grandes ojos castaños cuyo nombre, parecía un grito de angustia: ¡PIEDAD!...

~~~~~  
clase de conocimientos y que incumben a la citada Conferencia.

# Nuestras Rutas Marítimas Precolombinas

Por el Cap. de Altura Juan Avalos.

Para que exista un tráfico marítimo comercial entre dos puntos de la tierra, es indispensable que concurren simultáneamente cuatro condiciones:

- 1.—Medio ambiente propicio.
- 2.—Embarcaciones para el transporte.
- 3.—Material o mercancía que transportar.
- 4.—Elemento humano que se dedique a la explotación de este tráfico.

En la época a que vamos a referirnos, los cuatro elementos indispensables que benefician el desarrollo marítimo de una región, existían y seleccionaremos aquellas zonas de las cuales, tenemos pruebas irrefutables.

A.—Nuestro Mediterráneo, como el europeo y el asiático, fué y es, adecuado para el progreso de la navegación, descontando desde luego, las dificultades naturales que el hombre tiene que vencer, para llevar a un buen término, el objeto de su empresa.—Quien haya navegado en dichos mares, comprenderá la veracidad de mi dicho y para una mejor explicación del tema, remitimos al lector a la Fig. I., donde podrá notar que "saltando de piedra en piedra", puede recorrer todo el circuito de ese mar interior americano.

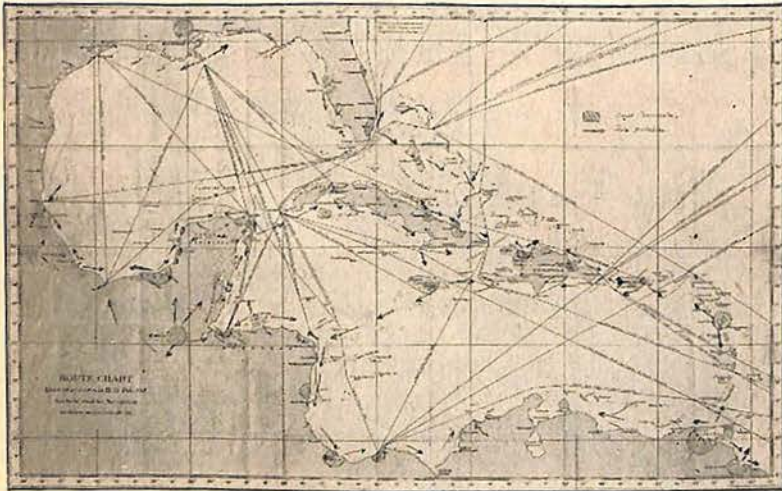


Fig. 1

B.—Como una prueba irrefutable, presentamos las Figs. 2 3 y 4, que son copias fotostáticas de los murales del "Templo de los Guerreros", Chichen-Itzá, Yuc., donde podremos admirar, no sólo el aspecto de la vida cotidiana de una villa costanera, sino el asalto de una Fortaleza Marítima y el final de un combate naval en el que se aplicó la táctica del espolón.

A esto, agreguemos los relatos históricos de

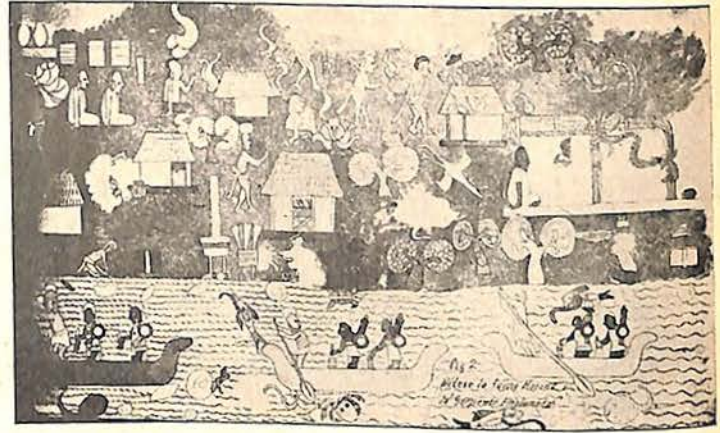


Fig. 2 - Nótese la fauna marina y la Serpiente Emplumada.

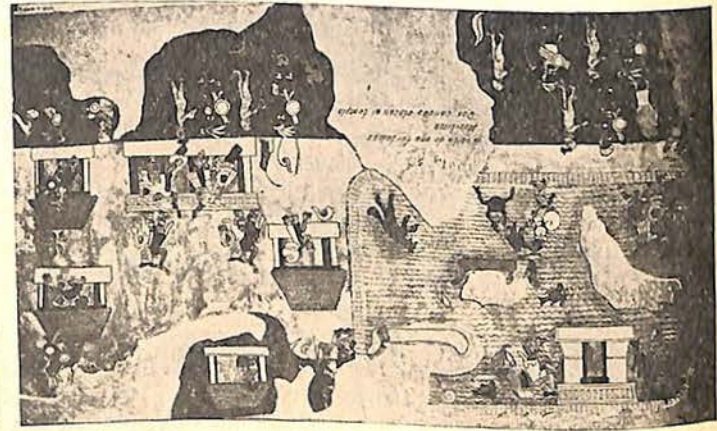


Fig. 3 - Asalto a una fortaleza marítima - Dos canoas atacan.

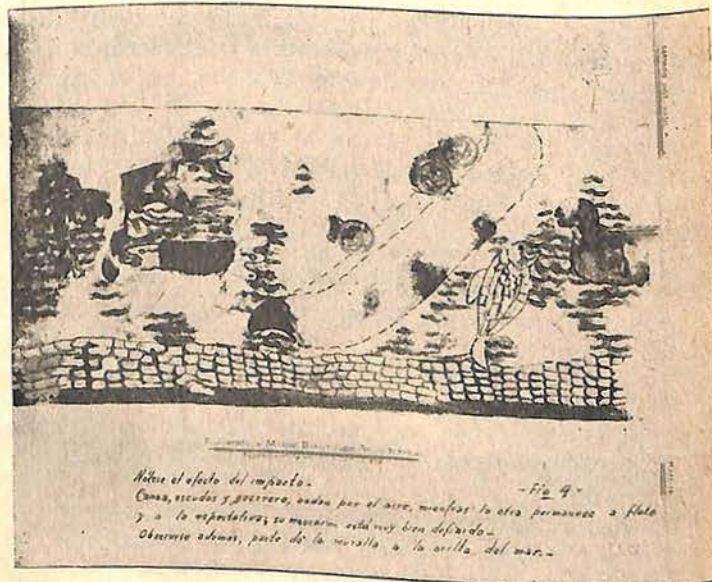


Fig. 4 - Nótese el impacto. Escudos y guerreros por el aire. La otra canoa Flota.

descubridores, conquistadores, monjes, etc., entre los cuales tomaremos los más importantes:

Colón.— "También estas mujeres mucho enseñaran a los nuestros su lengua, la cual es toda una en estas islas de Indios, y todos se entienden, y TODOS LAS ANDAN CON SUS ALMADIAS..."

Cortés.— "...y volvieron sin hacer cosa ninguna ni traer recado de bastimentos más que TOMAR CUATRO INDIOS QUE IBAN EN UNA CANOA POR LA MAR..." (Golfo de Honduras).

"...y uno de ellos dijo que él era mercader y todos los otros sus esclavos, y que él HABIA IDO ALLI DE MERCADERIA MUCHAS VECES CON SUS NAVIOS, y que él sabía un estero que atravesaba desde allí hasta un gran río, POR DONDE EN TIEMPO QUE HACIA TORMENTA Y NO PODIAN NAVEGAR POR EL MAR TODOS LOS MERCADERES ATRAVESABAN, y que..." (Bahía de Chetumal y los ríos que en ella descargan).

C.—Además de las mercancías que encontraron los descubridores a bordo de la canoa que recalaba en la isla Guanajo, debemos agregar los panes de cera que descubre en Cuba, el mismo Colón y años después, Las Casas.

Al Almirante le obsequian en el puerto de Acul, Isla Española, un cinturón que llevaba una carátula con la lengua, orejas y otras partes de oro trabajado al martillo.

Este medallón, tiene gran parecido con la efigie del Dios-Sol que forma el centro de nuestra reliquia arqueológica conocida con el nombre de "Piedra del sol".

D.—El elemento humano, desde luego existía y con seguridad, no lo llevaba a su aventura el sólo interés económico como en la actualidad, sino que además fincaba su esfuerzo en fines políticos y culturales.

Yumbé, es el nombre que conserva la Historia para uno de estos primeros mercaderes y mariners que sirvieron con tanta eficacia a la flota colombina, en calidad de Pilotos, durante su recorrido a lo largo de las costas de Veragua y las islas del Caribe.

Existen numerosos informes que podríamos citar aquí como pruebas fehaciente, pero la extensión del Artículo, no es suficiente para desarrollar un tema que requiere, por su importancia, mayor amplitud.

En contra de lo aquí expuesto, se podrá alegar que las embarcaciones eran simples canoas de pequeñas dimensiones y careciendo de "Aguja de Marear", Cartas Náuticas, Sextante, etc., ni eran adecuadas para la navegación, ni podrían alejarse de las costas, por no tener medios para orientarse o situarse en la mar.

Quien así opine, está cometiendo un error, posiblemente involuntario y con el fin de que norme su criterio, lo remito a una pequeña obra titulada "Nuestras Canoas en el Mediterráneo Americano", donde se comprueba hasta la evidencia, la eficacia de nuestras embarcaciones primitivas y nuestros sistemas de navegación,

*Las adaraterias de la Isla Juana*  
Por Miguel Angel Fernandez.  
Exploraciones de 19-2

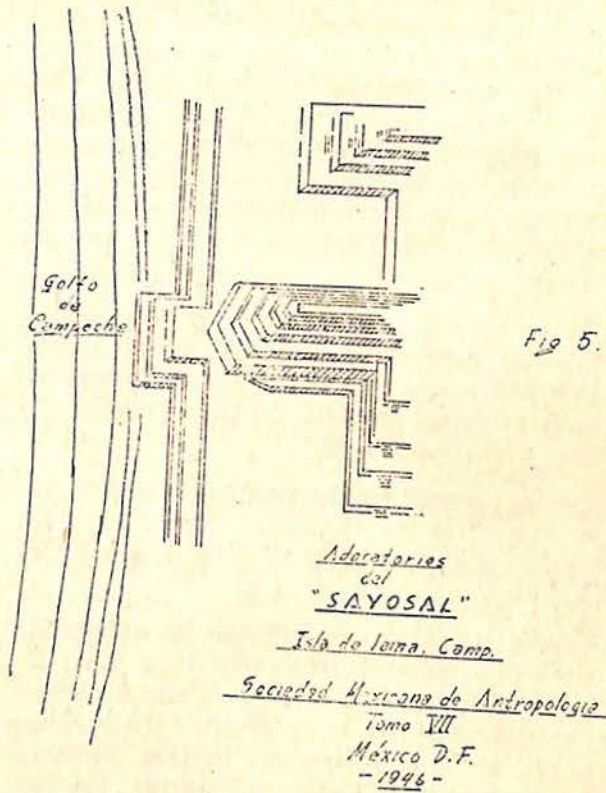


Fig 5.

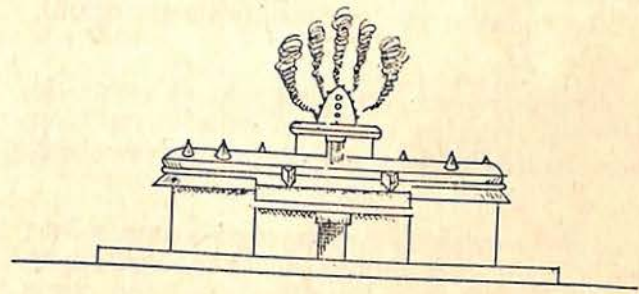
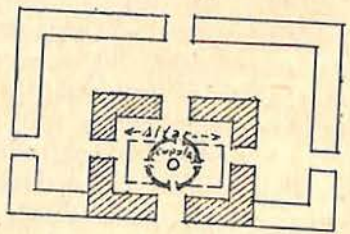


fig 6.



*Ruinas del Islote del Faro de Celerain.*  
Isla de Cozumel.  
Q. Roo. México.

*Exploraciones Arqueológicas*  
en la  
Isla de Cozumel  
Q. Roo. -  
Por Miguel Angel Fernandez.  
Anales del I. N. de Bell.  
Tomo I - 1939/40 -

de acuerdo con el estrato cultural alcanzado en aquél tiempo y lugar.

Si por lo pronto, aceptamos que los cuatro elementos indispensables para el nacimiento y desarrollo del tráfico marítimo, existían en estas playas americanas antes de que llegara el insigne pero desafortunado Almirante de la Mar Oceana, y llegamos a demostrar que los sistemas empleados por nuestros "Fenicios", eran suficientes para cubrir sus necesidades, no tendremos razones legales para negar el establecimiento regular de un tráfico marítimo en nuestro Mediterráneo.

Si tal cosa sucedió, forzosamente deberemos encontrar entre los restos arqueológicos actuales, algunas datos que sugieran la existencia de refugios o puertos, puntos de partida y recalada de nuestras embarcaciones.

Por lo que respecta a la península de Yucatán, tenemos por lo pronto, dos.—Uno se refiere a la isla Jaina, Campeche y el otro a la de Cozumel, Q. Roo.

El primero pone de manifiesto la existencia de un muelle o desembarcadero de piedra labrada, mejor orientado que el de madera construido posteriormente por los dueños de la finca rústica o hacienda que hay en la isla, pues en los "malos tiempos" (vientos del norte), las embarcaciones quedan mejor portegidas en aquél, que en éste.

"...lo cual quiere decir -agrega el autor de este informe- que los antiguos estudiaron bien la topografía de la isla para situar su desembarcadero..." Fig. 5.

El segundo estudio o monografía, nos relata la existencia de una cúpula, en el teocalli situado en el extremo sur de la isla, que tiene cinco orificios.

Como dicha cúpula queda exáctamente sobre el altar donde se hacen las ofrendas rituales, al quemarse junto con el copal, el humo sale al exterior por los orificios de aquella enroscándose en una forma muy especial.—Si agregamos que, de acuerdo con la calidad del combustible, es el color del humo, nada difícil resulta que dicha columna humeante, de aspecto tan especial y bien conocida por nuestros viejos colegas, haya sido utilizada como punto de referencia para orientarse, pues no tienen otro objeto los actuales faros, balizas, boyas, etc., con sus características propias. Fig. 6.

Con estos pocos datos y los que proporcionan otros autores en diversos estudios, podremos confirmar la existencia de dos puertos del Imperio Maya en la época precolombina: Jaina y Cozumel.

Desde luego, existían otros como Xicalango, Términos, Champotón, Campeche, Celestun, Tulum, Nito, Conil, etc., para el cabotaje. Pero desde Cozumel se brincaba a Cuba, siendo su

principal zona de recalada, el Golfo de Batámano con su puerto de igual nombre y cerca del cual los españoles fundaron Habana la Vieja. Además, los nativos le informan a Colón, que la "Tierra Firme" se llamaba Zuana y quedaba a diez jornadas de sus canoas a partir de Jamaica y la Española.

El Cacique que en las playas cubanas relata a D. Cristóbal sus relaciones amistosas con los "Principales" de la Española y Jamaica, no fué nadando de uno a otra isla, ni caminando sobre las olas como San Pedro.

Tomando en cuenta que el milagro de la "Ballena de Jonás", no se repitió en el Nuevo Mundo, he trazado en la Fig. 1., las rutas marítimas que debieron existir en nuestro mediterráneo, antes de que llegara Colón.—En mi concepto son las más probables.

Saque el lector sus propias conclusiones.

## Astilleros

(Viene de la Pág. 39)

para repararse o para ser trasladado dentro y sobre el Dique Flotante.

La operación de extracción del Buque es precisamente lo contrario de lo anteriormente descrito a grandes razgos.

Como hemos podido observar, a lo largo de todos estos artículos sobre ASTILLEROS que gentilmente se han publicado en esta Revista "Litorales", no se ha tratado de definir a los elementos que integran la Zona de Reparación de buques de un Astillero, desde un punto de vista eminentemente técnico, y que en consecuencia resultaría tal vez cansado para el amable lector, sino al contrario, basando lo escrito en el aspecto técnico y constructivo, se le ha dado más importancia a la definición y explicación de lo que es en esencia un Varadero, un Dique Seco-Fijo y un Dique Flotante, con sus principales obras auxiliares que los operan.

Desde un principio habíamos fijado dos grandes zonas en un Astillero, la zona dedicada a la reparación de buques y la zona destinada exclusivamente a la construcción de navíos.

Ya hemos definido y analizado la zona de reparación de buques, a continuación pasaremos a definir y analizar la zona de construcción de navíos, no sin antes dejar aclarado un punto que constantemente dá motivo a discusiones.

Por Ley, Astillero es el lugar donde exclusivamente se construyen embarcaciones; Varadero y Dique es donde se reparan; y al conjunto de Astilleros, Diques y Varaderos, se les puede denominar "Planta de Construcción y Reparación de Buques".

Por definición en nuestro idioma, Astillero es el lugar en donde se construyen y reparan navíos. En el formato y descripción de estos artículos hemos preferido esta última denominación

(Pasa a la Pág. 23)



# Una Virgen Entre la Tropa

Por el Coronel Rubén Morales

Campamento en Tabi, Q. Roo 1909.

Nuestro campamento estaba de fiesta. Además del correo, que nos llevaba cartas y periódicos de un mes atrás, esperábamos al turco Miguel con sus acémilas cargadas de golosinas y de encargos. Sólo un día de cada mes nos era dable dejar las lentejas o los frijoles cocidos sin sal y las tortillas de harina, para regalarnos con algunas piezas de pan, carne y caramelos; y también, sólo ese día, teníamos noticias de nuestros hogares lejanos y tristes.

¡Con qué fruición recibimos nuestras cartas! eran la alegría de todo un mes, hasta el otro corrección.

Algunos soldados no tenían quien les escribiera; estaban allí como en cualquier parte del mundo, completamente solos y, sin embargo, parecían más tranquilos que nosotros: ningún sobresalto al abrir las cartas, ninguna alegría al leerlas, pero también, ningún desencanto. Eran hombres serenamente tristes.

Había dos, Juan "Pomuceno" y José Ciriaco apodados "los Mixes" que, según nos habían referido con su pobrísimo español, sí tenían parientes y sus jacales enclavados en la ladera de una montaña grande, cubierta de pinos. Un domingo fueron a Yacochi y de allí los cogió "Tata Gobierno" y los llevaron a un pueblo grande y luego a otro, hasta que los metieron en un tren en el que caminaron varios días, en unión de muchos hombres, que no hablaban como ellos. Sólo "Pomuceno" y Ciriaco se entendían: nadie podía decirles dónde estaban, a dónde iban y por qué se los llevaban. Se limitaban a elevar sus ojos asombrados al cerro más lejano del rumbo por donde habían venido, seguros de que por allí estaba Yacochi y cerca la ladera de la alta sierra donde quedaron sus jacales.

Del tren, los metieron en un barco y a poco, se perdieron en las aguas las siluetas de los cerros y las playas.

¡Sólo el azul del cielo confundido con el azul del mar!

Ya en Santa Cruz, los raparon, les dieron sus armas y los mandaron para nuestro campamento.

Cada vez que recibíamos cartas, las contemplaban curiosamente, y cuando les preguntábamos por sus hermanos y por sus padres, nos respondían: "Yacochi" y se les llenaban los ojos de lágrimas, pensando que no volverían a dar con el pueblo aquel, ni con las altas montañas donde quedaron, desolados, sus jacales.

Aprovechábamos las horas que el turco y el correo pasaban entre nosotros, para oír de sus labios noticias de fuera. Ellos no llegaban más

que a Peto y de allí nos hablaban tanto, que cada uno de nosotros tenía una visión risueña de aquella ciudad yucateca, la más próxima al Territorio. Nos imaginábamos sus calles rectas, sus casas blancas, con sus soportales llenos de tiestos y en los corredores, como maravillosas telas de araña, las hamacas, donde se mecían mujeres ardientes, cubiertas con sus huipíles orlados de flores.

¡Mujeres lindas, lirios, de las que nos separaba el arraigo militar a nuestros campamentos y cuarenta leguas de bosque bravío, madrigueras de rebeldes y fieras!

Atravesar aquellos bosques cada mes para llevarnos ropa y chucherías, era la tarea del turco, quien, aprovechando nuestras privaciones, realizaba pingües negocios. Una vez cargó en Peto una mula con tres bloques de hielo envueltos en costales con paja; a los días, que con las marchas forzadas del correo, llegó hasta nosotros, la carga se había reducido a unos cuantos kilos. Valoró en cinco pesos cada trozo del tamaño de un puño.

¡Hielo iridiscente, como cristal, allí donde el agua salobre del cenote no bajaba de treinta grados!

Caramba Miguel. —Dijo un soldado— cinco pescos son veinte días de sueldo.

Si hermano, contestó él socarrón, pero aquí no lo prueba ni el General en Jefe.

Y, para adquirirlo se hicieron "vacas" entre los soldados, que lamieron con deleite sus trozos, pasándolos de boca, en boca, hasta agotarlos; también los perros participaron del refrigerio, lamiendo los costales y alcanzando con sus hocicos las gotas de agua fría que escurrían de las manos.

Casi siempre coincidían los viajes del correo y del turco, lo que era para nosotros motivo de doble regocijo, pero aquella tarde, algo extraordinario nos tenía intragados según noticia telefónica de Hobompich, habían seguido su camino para nuestro campamento, los dos viajeros y una encantadora muchacha, a quien el turco llevaba para alguno de nosotros.

Ya era fama que el turco, por treinta pesos, vendía a una mujer. Las doncellas valían cincuenta y si era completamente a gusto, pedía dos o tres pesos más. Pero aquella muchacha según el Teniente de Hobompich, lo menos valía cien pesos. ¡Había que ver lo linda que era!

La noticia causó revuelo: todos acudieron a felicitar al Sargento Gutiérrez, que, después de "Pomuceno" y Ciriaco, era el más joven y que

precisamente ese día estaba de Comandante de la Guardia.

Aunque ya había yo oído que el turco, entre sus complicadas actividades comerciales, tenía la venta de mujeres y hasta me constaba que las soldaderas viajaban con él, de uno a otro campamento, en un interés harto sospechoso; aquella iba a ser la primera vez que se verificara una operación entre la tropa a mi mando.

El Sargento Gutiérrez, después de afeitarse cuidadosamente, vistió su uniforme de dril, de botones relucientes; lustró sus fornituras, engrasó su arma y hasta bruñó los casquillos de sus cartuchos.

La guardia desde su puesto y todos los soldados, encaramados en las trincheras, atisbaban para el lugar del bosque por donde salía la vereda. Llegaron los perros, uno tras otro, con sus trotes cojos y también uno tras otro, fueron apareciendo los soldados de la escolta.

¡Allá viene! gritaron varios, cuando apareció la silueta blanca sobre una de las acémilas.

Los soldados de vanguardia, al llegar, nos dijeron su nombre: se llamaba Piedad.

El correo, con sus acémilas entró hasta frente a mi barraca y tras ellas siguieron las del turco, pero éste desmontó con la muchacha bajo un árbol, como a cincuenta metros de la entrada y solícitamente le tendió sus mantas para que descansara.

Momentos después entró al campamento arrastrando sus espuelas, y bromeando saludó a todos.

¿Miguel, qué tráes ahora?

Lo de siempre, hermano, carne, caramelos...

¿Y Habanero y mezcal?

Sí, hermano, pero lo juro que la carne de ahora, ¡Está muy buena!

¡Era la carne dura y sonrosada de Piedad, la mejor mercancía que llevaba en aquel viaje!

Entró a mi barraca, amistoso y sonriente, como para adelantar de su parte la cordialidad que necesitaba nuestra entrevista.

"Este regalito te manda la novia del Sargento Gutiérrez exclamó, mostrándome una especie de relicario con el retrato de la muchacha, y como maquinalmente le retuve para mirarlo, agregó: ¡Qué muchacha Teniente! ¡Parece la Virgen María! yo pensé que tenía que gustarte y por eso la dejé afuera, porque si la vé el Sargento, ya no le suelta. Al cabo que puedo traerle a la hermana, que también es linda y hasta más tiernita.

—¿Y cuánto cuesta?, pregunté.

Cincuenta pesos. La doncella vale el doble; pero tu sabes que uno de tropa no puede juntar más.

Pues quiero conocerla y hablaremos con Gutiérrez, agregué, guardando el relicario en uno de mis bolsillos.

Amodorrada por la fatiga del viaje y por el calor, o probablemente para retardar lo más posible su entrada al campamento, la muchacha

permanecía inmóvil a la sombra de la ceiba; parecía dormida.

Mientras tanto Gutiérrez, desde el puesto de guardia, vigilaba el aseo de su jacal, que meticulosamente venían practicando algunos de sus compañeros.

El suelo, bien apisonado y regado; tres o cuatro cajones vacíos a guisa de asientos; piedras grandes para formar el fogón del comal; otro cajón más, invertido, para hacer las tortillas de harina y jarros, ollas y hasta una palangana de trípode desvencijado. Cada jacal, cada "familia" del destacamento, había aportado algo para la formación de aquel hogar. Y tan solícitos habían estado los encargados de arreglarlos, que en un rincón, tras de la hamaca imprescindible, formaron una cama matrimonial con varas flexibles y cada uno se acostó en ella con lúbricos meneos, para cerciorarse de que estaba muelle. Porque... así tenía que ser.

Cuando pasó la fuerza del sol; los francos se dispersaron por el campo desmontando frente a las trincheras, para recoger leña para sus fogones; algunos impacientes dieron varios rodeos por la ceiba a cuya sombra Piedad descansaba y los más, se encaminaron al cenote, monte adentro, para lavar o para proveerse de agua en sus grandes cantimploras.

Como el turco y el correo debían cenar conmigo, al dar instrucciones a mi asistente, le ordené disponer lugares en la mesa para Piedad y el Sargento.

Después del toque de lista, a las seis de la tarde, nadie debía permanecer fuera de las trincheras; de modo que al sonar la corneta, el cabo de cuarto relevó los centinelas; el correo apersegó las mulas y el turco y Piedad entraron en el Campamento, causando élla inquietud en los ojos de los de Guardia, que por su posición de "firmes" apenas si pudieron pestañear.

Cuando mandé "romper filas", una exclamación se arrancó de todas bocas: "¡Pero qué linda era Piedad!"

Ya me esperaban en mi barraca los dos viajeros con la muchacha y casi tras de mí entró Gutiérrez.

Sargento Gutiérrez, le dije, le presento a usted a SU NOVIA.

Acaba de aparecer la  
3a. Edición de la  
**Geografía Moderna de México**  
de JORGE L. TAMAYO.  
Adquiérala en las buenas Librerías

Piedad, que al pasar por la guardia había conocido a su dueño, sonrojada, bajó los ojos.

El Sargento, desconcertado por la forma en que recalqué mis dos últimas palabras, le estrechó respetuosamente la mano.

Antes de que terminara la cena, y no habiendo pretexto para prolongar por más tiempo aquella reunión, interrogué a Piedad:

¿Y cómo vino usted a dar por estas tierras?

La muchacha, confundida, miró al turco quién creyó conveniente responderme:

Pues mira, Teniente: a esta muchacha me la vendió su padre. Están muy pobres.

El ha trabajado en la finca toda su vida y cada día está más endrogado. Sus hijas Piedad y Cuca desde niñas, han vivido en Valladolid; ahora tienen dieciocho y catorce años respectivamente. Su padre procuró sacarlas de la finca antes de que les fuera a pasar algo con el amo, que, dueño de los peones, dispone de las mujeres cuando le viene en gana. Con los treinta pesos que le di al viejo por esta doncella, pagó la deuda de su hijo Leandro, que hace dos meses murió mordido por una "nauyaca", en el corte del henequén.

¡Muchacha tonta! Apenas vi lo que tenía que ver, entregué a tu padre los treinta pesos relucientes, ¿no es cierto?

Piedad, toda ruborizada, enjugándose sus grandes ojos castaños con la manga de su "hipil", me dijo:

Sí es cierto señor. Mi padre y todos nosotros nacimos en la finca y a ella pertenecemos como las piedras y como las bestias. Todavía, cuando las bestias enferman las curan; cuando los peones enferman o se hieren el trabaja, dejan de ganar jornal y deben, cada día, la ración. Mi padre, además de la deuda que heredó de mi abuelo, tiene la suya propia: de cuando se casó con mi madre, de cuando nacimos cada uno de nosotros, de cuando nos bautizaron, de cada enfermedad. Pasa ya de cien pesos; quiere decir que tiene

para estar toda su vida. Con la muerte de mi hermano que debía treinta pesos, el dueño ya no admitió que aumentara la cuenta de mi padre, porque, según afirmó, el pobre viejo ya no vivirá diez años, y exigía que yo me casara con un peón que cargara con la deuda de Leandro.

Mis padres se opusieron. Diez y ocho años de ilusiones, cuidándome de toda acechancia para, a la postre, quedar vendida a la finca por treinta pesos y, para que mis hijos, como todos nosotros, nacieran esclavos.

Aquí, soldadera o lo que sea, viviré liberada de la finca y con la esperanza de algún día, poderme llevar muy lejos a mis viejecitos y a mi hermana.

El turco comentó: ¡pobre gente la de Yucatán; en ninguna parte del mundo valen tan poco los cristianos!

El Correo, que tenía doce años de recorrer los pueblos yucatecos, nos dió datos de la vida miserable de la Península, donde los peones eran menos que bestias.

Gutiérrez, que se había puesto en pié y se paseaba nervioso exclamó: Pues usted, mi Teniente ha dicho bien: Piedad es mi novia, si ella lo acepta. Yo no quiero esclava. A mi también me arrebató de mi casa un amo y me mandó de reemplazo como contingente de sangre de su hacienda. Usted nos ha dicho que no está lejos el día de la justicia y debemos prepararnos para recibirla. Y para merecerla. No volverá usted, Piedad, a la finca maldita, y tampoco será la vendida.

Mandaremos por su madre y por su hermana y viviremos, honradamente mientras llega el día grande de la justicia.

Los otros soldados que ansiosos por ver a Piedad, se habían aproximado, irrumpieron entusiasmados y todos, sin distinción, nos unimos en un abrazo. ¡Eramos cuarenta corazones que clamábamos justicia!

(Pasa a la Pág. 11)

## 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 Hundimiento del Prince of Wales

El 8 de diciembre de 1941 la Flota Japonesa, en el raid por sorpresa más potente que registra la Historia Naval, destruyó el grueso de la Armada Americana en Pearl Harbor. Simultáneamente la estrategia japonesa había previsto la destrucción de la Flota inglesa del Lejano Oriente con base en Singapur. Esto les aseguraba el dominio de la zona llamada de Recursos Meridionales formada por la Península de Malaca, Sumatra, Borneo y Java. A partir del 5 de diciembre los japoneses movilizaron 21 transportes con 18000 hombres hacia la Península de Malaca. Los desembarcos se iniciaron el 8 de diciembre al mismo tiempo que se declaraba la guerra a Inglaterra y Estados Unidos. El alto Mando Británico ordenó al Almirante Phillips, Comandante de la Far Eastern Fleet que impidiera los desembarcos.

El Almirante tenía noticias fragmentarias e imperfectas del ataque a Pearl Harbor. Era posible que el grueso de la Flota Nipona hubiera tomado parte en tal raid. En consecuencia su escuadra compuesta por el Prince Of Wales, el Repulse y algunos destructores tenía ciertas probabilidades de realizar su misión. El Prince of Wales recién abanderado en 1940, de 35000 Tons. potentemente armado con 29 nudos de velocidad, era el insignia. El Repulse, Crucero de Batalla de 32000 Tons., de armamento menor y 28 nudos de velocidad, era el otro buque de la escuadra. Los acompañaban algunos destructores y carecían de porta aviones. La cobertura aérea debía proporcionarla la RAF con base en los aeródromos de la Península. Sin embargo, los japoneses se posesionaron el 8 de diciembre de tales puertos aéreos y la flota quedó sin defensa aérea. El Almirante contaba con la experiencia de que en el Mediterráneo los acorazados habían tenido éxito en rechazar los ataques aéreos alemanes, e ignoraba la extraordinaria habilidad de ataque sobre blancos móviles de los pilotos japoneses. Es posible que hubiera considerado más prudente rehuir el combate y guardar la enorme potencia de sus buques para mejor ocasión. ¿Pero puede un almirante desobedecer? La Far Eastern Fleet se hizo a la mar el 9 de diciembre e inmediatamente fué descubierta por un submarino japonés quien comunicó su rumbo y velocidad al mando Nipón. En la tarde salieron de Saigón tres grupos de aviones de bombardeo y torpedeo que no encontraron a los ingleses porque éstos cambiaron de rumbo. En la tarde un avión de reconocimiento volvió a hacer contacto. El Almirante se dió cuenta de que había sido descubierto y considerando que por un lado su presencia podía retardar el desembarco, y por otro las pocas probabilidades que tenía de hacer frente a un importante ataque aéreo decidió regresar a su base. Los japoneses llevaron a cabo el desembarco y el Mando Británico

ordenó el ataque, señalando la posición de los transportes japoneses en la Bahía Howard. Phillips cambió nuevamente sus órdenes y se dirigió en la madrugada del 10 al ataque. Los japoneses enviaron una serie de oleadas de aviones también al ataque. a las, 10-15 Hs. se avistaron aviones por el sur-este. A las 11-07 los dos buques fueron atacados por 18 aviones. El Prince of Wales fué torpedeado, y sufrió averías en la propulsión. A las 12-00 Hs. una nueva oleada de aviones dió el golpe de gracia a los buques ingleses. El Repulse se hundió a las 12-55 Hs. El Prince of Wales a las 13-20 hs. Cinco aparatos japoneses fueron derribados. Esto indica que la potencia antiáerea de los buques ingleses era inadecuada. Aunque nuevo, el Prince of Wales no había sido diseñado para resistir el ataque concentrado aéreo de la táctica nipona. En cambio con la experiencia adquirida el acorazado americano North Carolina el 24 de agosto de 1942 en la Batalla de las Salomón derribó 70 de los 80 aparatos que los atacaron gracias a su enorme potencia antiáerea.

Tomamos del libro "La Guerra Naval en el Pacífico, el reporte del corresponsal de guerra inglés O. D. Gallhar, a bordo del Repulse:

"Según el mensaje transmitido el 9 por el Almirante Tom Phillips a todas las unidades, la misión de la escuadra era la siguiente:

El enemigo ha desembarcado en varios puntos de las costas malacas. Algunos de sus transportes se mantienen todavía frente a los lugares elegidos para la operación. Esta es la única ocasión que se nos ofrece antes de que el enemigo pueda establecerse sólidamente. Hemos efectuado un gran rodeo para evitar los reconocimientos aéreos, y esperamos sorprender al enemigo mañana miércoles, después del alba. ¿Tendremos ocasión de probar nuestras fuerzas contra el viejo crucero de batalla japonés KONGO, o contra algunos cruceros o destructores en el golfo de Siam? Estamos seguros de poder efectuar algunos ejercicios prácticos, muy útiles siempre, con las piezas de grueso calibre; pero, sea lo que sea lo que nos encontremos, quiero terminar pronto, con el fin de arrumbar al Este antes de que los japoneses puedan montar contra nosotros un ataque aéreo de gran envergadura. ¡Tirad con precisión! ¡Tirad a hundir!

El martes por la tarde, a las 05,20 horas, un toque de corneta, amplificado y transmitido por los altavoces, resonó en todo el buque, seguido inmediatamente por una voz: "¡Avión a la vista! ¡Zafarrancho de combate!"

Corro al puesto de señales, que es el lugar que se me ha señalado para este caso. Muy lejos, casi en la línea del horizonte, diviso un avión de reconocimiento. Se trata de un monoplano japonés, de dos flotadores, tipo "Nakajima Naka 93".

Desde el puente de mando, una voz dice por los altavoces: "¡Estamos descubiertos por la aviación enemiga! ¡Preparados!"

He aquí ahora dos nuevos "Nakajimas Naka 93", que vienen a relevar al primero en su vigilancia lejana.

Ha ocurrido lo que todo Almirante trata de evitar. Estamos navegando muy lejos de la costa para poder contar con ayuda aérea antes del alba, y tenemos la certidumbre de que vamos a sufrir un ataque en masa de la aviación enemiga. Durante todo el día habíamos navegado sin ser descubiertos, y precisamente cuando la noche estaba ya tan próxima, un japonés había de tener la suerte de encontrarnos...

A las 09,05 horas de la noche, una voz en los altavoces anuncia:

"¡Atención! ¡Va a hablar el Comandante!"

Voz del Comandante:

—Acabo de recibir un mensaje del Almirante en jefe en el que manifiesta que, como el enemigo nos ha descubierto, ha debido dispersar los convoyes y preparar su aviación para atacarnos, por lo que ha decidido regresar inmediatamente a Singapur.

Grandes murmullos.

—Este barco— dice alguno— no entrará jamás en fuego. ¡Es demasiado afortunado!

—Es cierto. Desde que empezó la guerra, el REPULSE lleva navegadas 53,000 millas sin combatir jamás.

Miércoles, a las 06,30 horas. Los altavoces anuncian:

"Recibido un mensaje anunciando desembarcos enemigos al norte de Singapur. Nos dirigimos a esos lugares".

El cielo está claro como una perla, y un viento fresco barre la mar. La gente ocupa sus puestos de combate. EL PRINCE OF WALES va en cabeza, seguido del REPULSE, y rodeados ambos por los destructores. A las 07,55 horas, el acorazado insignia lanza con la catapulta uno de sus aviones de reconocimiento, con la orden de no regresar a bordo, debiendo aterrizar en donde pueda, en la costa, y enviarnos por radio la información de todo lo observado... Vemos alejarse el aparato, disminuir de tamaño, y después desaparece detrás de dos islas que deben ocultar al enemigo. Pero no. El aparato reaparece, sin dar ninguna novedad, y prosigue su rumbo.

Mientras tanto la dotación que está en cubierta se ha puesto sus cascos de acero, recubiertos con una funda de tela mate, y los guantes biombustibles que llegan hasta el codo, disfrazándose además con enormes gafas protectoras.

El PRINCE OF WALES está magnífico. Las olas, coronadas de espuma, forman un blanco encaje alrededor de su roda, que se sumerge y sale del agua con regularidad monótona, mientras el viento mantiene tersa, como una tabla, la bandera de combate del barco almirante.

Las 10,20. Lejos, muy lejos, se descubre a un bimotor japonés, parecido a los que atacaron

Singapur la primera tarde de la nueva guerra. Se mantiene cuidadosamente fuera de alcance, mientras su dotación estudia atentamente nuestras siluetas.

Once de la mañana. Un "dos palos" con una chimenea es avistado por estribor. Vamos hacia él. Mientras lo examino con mis gemelos, una detonación me sobresalta tan bruscamente que poco falta para que me salte el ojo derecho. Son las 11,15. La detonación ha sido producida por el PRINCE OF WALES con una pieza de pequeño calibre de la banda de babor, que ha disparado contra el avión.

El REPULSE abre también el fuego. En el cielo se ven seis aparatos. Una tuerca arrancada del puente alto por las vibraciones, cae sobre mi casco de acero...

De esta manera comenzaron los japoneses— cuya potencia aérea nos era desconocida— su magnífico ataque.

Los oficiales del PRINCE OF WALES, que había encontrado en Singapur la semana anterior, no me habían ocultado que esperaban procedimientos poco comunes en la manera de actuar de los japoneses. "El gran peligro—decían— es que los nipones son capaces de hacerse el HARAKIRI, arrojándose con sus aparatos sobre los buques".

Pero no ocurrió tal cosa. El ataque fué perfectamente normal. Los japoneses llegaron hasta nosotros en formación cerrada y a baja altura. Abandonando completamente a los destructores de escolta, concentraron sus esfuerzos sobre los buques de línea, atacando primero al PRINCE OF WALES y después a nosotros.

A las 11,18 el buque insignia efectuó un verdadero tiro de barrera con sus múltiples "pom-pom", o "pianos de Chicago", como les llamábamos. Llamas azules y rojas surgían de las bocas de las ocho piezas de cada montaje. Proyectiles trazadores, describiendo su curva en el cielo, rodeaban a los aparatos. Nuestros "pianos de Chicago" abrieron, a su vez, el fuego, así como los cañones de 10 centímetros, en montajes triples, de las torres antiaéreas.

Diviso por estribor a dos aparatos. ¿Aviones torpederos? No. Simples bombarderos que vuelan bajo, directamente contra nosotros. Todos los cañones disparan contra ellos que logran esquivar los golpes, pero sin lanzar ninguna de sus bombas. ¿Cuál es el motivo de esta sorprendente maniobra? En seguida lo comprendemos. Se trata de una diversión destinada a captar la atención de nuestros cañones y vigilancia anti-aérea, instalada en una plataforma, en lo más alto del palo mayor.

Una fuerte explosión. El REPULSE vacila. Grandes capas de pintura se desprenden de la chimenea y caen sobre el puente de señales. Levantamos la cabeza, y divisamos en la vertical a unos aparatos que vuelan muy altos, a los que no habíamos prestado ninguna atención mientras nos ocupábamos de los bombarderos

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.

## HUACHINANGO RELLENO AL HORNO

Se elige un huachinango de 1 kilo y medio. En la pescadería lo limpian y preparan para el horno, quitándole la espina central. Se macha ajo con perejil y medio limón, el cual se mezcla con aceite suficiente para untar el pescado, por dentro y por fuera.

Aparte se fríe una cebolla mediana, se le agregan dos jitomates, 1 lata mediana de champiñones, y una lata chica de pimientos morrones. Los pimientos partidos en pequeños trozos y los champiñones a la mitad, los que se agregan a la fritura de cebolla y jitomate, y ya a punto se les agregan dos huevos duros picados. Se rellena el huachinango.

En la fuente de hornear se pone un poco de aceite, y se depositan en el fondo rodajas de cebolla, cuyo objeto es impedir se pegue el pescado. Encima de la cebolla se coloca el pescado y se horneará a 350°C durante 20 a 30 minutos, entonces se voltea y continúa hornearlo durante el mismo tiempo.

Se sirve al sacarse del horno.

—OoO—

## SOPA DE PESCADO FRITO

Se fríe recaudo de cebolla, tomate y ajo en abundancia. Se agrega 1 litro de agua. Al hervir limón se pone un chayote picado en pequeños trozos y se deja al fuego hasta que se cueza.

Aparte se fríe 1 kilo de pámpano (ó robalo) en rebanadas. Una vez a punto de cocerse el chayote en el caldo, se agre-

## Restaurante "ACAPULCO"

13-24-12 - 46-02-15

LOPEZ 9

MEXICO, D. F.



Sea Food - Specialities  
ESPECIALIDADES EN MARISCOS

ga el pescado frito con una ramita de perejil, otra de cilantro y un chile verde.

Pasados cinco minutos la sopa queda lista para servirse.

—OoO—

## CALAMARES EN SU TINTA

Se pide un kilo de cala-

ma se agrega medio vaso de vino blanco y los calamares, dejándose cocer durante hora y media a dos horas, hasta que los calamares queden tiernos. Una vez cocidos se les agrega la tinta machada, sola, en el molcajete.

—OoO—

## ROBALO EN ACUYO

Se pide un robalo de a kilo en rebanadas. Se muelen 6 a 8 hojas de acuyo (en metate o licuadora). Aparte se fríen unos ojos en suficiente aceite y se agrega el acuyo molido y una bolita de masa que se desbarata en agua, la cual se agrega al gusto para darle la consistencia de guisado o de sopa. Una vez que el agua ha hervido se agregan las ruedas de pescado y se sazona con sal.

—OoO—

## SEBICHE DE SIERRA

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

—OoO—

## CHILES RELLENOS CON SARDINA

Se asan los chiles, se vaporizan en un trapo y se pelan y desvenan. El contenido de una lata de sardinas económicas se sardinas con limón. Se sazona los chiles, se enhuecan, capean en huevo riano, capean en huevo batido y se fríen. Al servirlos se les da un hervor en caldo de jitomate.

## 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.

que volaban bajo. Estos de ahora son aparatos de gran techo y están por lo menos a 5,000 metros de altura. Su primera bomba, la que en este momento acaba de sacudir al barco, ha dado de lleno en la plataforma de la catapulta.

En la extremidad posterior del puente de señales, me coloco detrás de una ametralladora Vickers, que dispara 2,000 proyectiles de 12 mm. por minuto. Desde el lugar del primer impacto veo elevarse una columna de humo. Una segunda bomba, arrojada contra nosotros desde 5,500 metros, desciende con un silbido horrible, pero cae al agua, a cinco metros del costado de babor, y estalla en la mar. Aunque el buque vuelve a trepidar, el impacto ha fallado y nadie se preocupa de él.

El agua de refrigeración sale de una de las bombas de los "pom-pom"; la pintura negra de la extremidad de los ocho tubos del "piano de Chicago" se levanta en burbujas grandes como puños; los 10 marineros sirvientes de cada "pom-pom" están cubiertos de agua; el sudor moja sus cascos incombustibles, y el montaje bascula a derecha e izquierda cada vez que descubren nuevos aparatos a distancia de tiro.

Dos aviones llegan sobre nosotros. Un observador descubre a un tercero, mucho más abajo. El apuntador se inclina hacia adelante con el rostro crispado, haciendo girar apresuradamente a la pieza con la mano derecha, mientras que con la izquierda maneja el aparato de puntería. De pronto, una granizada de fuego alcanza a uno de los aviones, que no está más que a 900 metros. Las balas trazadoras penetran hasta el corazón del fuselaje, y la carlinga se abre como un absceso maduro. Las llamas crepitan y se propagan hacia la cola; el avión pica y se hunde en el mar, cubierto de llamas, acompañado de los grandes clamores de entusiasmo que lanzamos como locos. En medio del ruido infernal del cañoneo siento cómo se desgarran mi laringe, a fuerza de tanto gritar. El REPULSE acaba de aniquilar a su primer atacante.

Por primera vez desde el comienzo de la acción, llega hasta nosotros un sonido de los altavoces; las notas, notas inciertas, de una corneta. Seguramente los labios y la garganta del que la toca están secos por la emoción. Sin embargo, reconocemos el toque, el toque más siniestro que puede sonar para el marino: incendio a bordo.

En la plataforma de la catapulta se ha espesado el humo. Algunos hombres, en paños menores y con las caras llenas de hollín, manejan las mangueras a lo largo de la cubierta. El agua se escapa dulcemente de una juntura cubierta de lona blanca y cae sobre los sirvientes de la Vickers, que aprovechan un momento de respiro para tender el rostro y la lengua hacia el chaparrón refrescante. Pero rápidamente vuelven la cabeza y escupen porque el agua es caliente y salada...

Las 11,25. En el horizonte un torbellino se des-

hace, dando lugar a una nube blanquecina. ¿Es un avión enemigo tocado que se desembaraza de sus bombas o algún otro aparato destruido? Una rápida información concluye que se trata de otro CANARD abatido. CANARD es la palabra del argot naval con que se designa a los aviones enemigos, lanzada por la Real Marina Australiana.

Los equipos contraincendio continúan combatiendo el siniestro, sin preocuparse del ataque aéreo. Los cascos de las bombas han hecho tres agujeros en el lado de estribor de la chimenea, sobre nuestro puente.

Mientras artilleros, timoneles, médicos y observadores están ocupados, yo no hago absolutamente nada, armado con la estilográfica y el cuaderno de notas. Mi único recurso es dedicarme, estúpidamente, a lanzar improperios contra los nipones. Uno de los timoneles encargado de las señales de banderas me anuncia: "Se han quedado metidos dos hombres en el montacargas, entre la cocina y la esclusa de los platos. Ahora se está intentando sacarlos." Un Contramaestre exclama: "¿Qué diablos habrán hecho para meterse allí?" ¡Sólo Dios lo sabe!

Descanso. La gente saca cigarrillos y se dedica a fumar; pero inmediatamente interviene el altavoz ordenando apagar los cigarros. Vuelve la acción. En alta voz vamos contando: "Uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete, ocho, nueve." Un timonel dirige el proyector de señales hacia el PRICE OF WALES.

¡Nueve! ¿Quién más? ¿Nadie? Bien. Helos aquí otra vez encima de nosotros. Son las 12,10. Todos los aviones enemigos concentran sus esfuerzos sobre el PRINCE OF WALES. De pronto, una columna de agua y humo sale de su popa como un enorme tronco de árbol. Le han alcanzado con un torpedo. La cortina de fuego que tienden los "pom-pom" sobre el buque no les ha detenido, como tampoco las violentas ráfagas de los cañones antiaéreos. El buque almirante escora violentamente a babor. Estamos a seis cables (unos 1,100 metros) de él.

Un guardiamarina que pasa corriendo nos grita al estar a nuestra altura: "El timón del PRINCE OF WALES está roto". Me parece mentira que estos ligeros aviones hayan podido causar una avería tan grave al mastodonte.

Los aviones se retiran porque indudablemente ya han lanzado toda su carga mortífera, pero, sin embargo, no puedo creer que esto haya terminado. "¡Mirad, mirad!", grita alguien y, efectivamente, a estribor veo una estela de un torpedo que ha fallado.

El PRINCE OF WALES nos pregunta por señales si hemos sido alcanzados por algún torpedo. Nuestro Comandante, el Capitán de Navío Tennant, contesta: "Todavía no. Hemos evitado 19."

Seis fogueiros llegan a nuestro puesto negros de humo y petróleo; pero como tienen necesidad de auxilios, se les baja urgentemente a

la enfermería de combate, instalada en una camarata blindada bajo el palo mayor.

EL PRINCE OF WALES escora cada vez más. Ante mí, los sirvientes de los "pom-pom" retiran los casquillos vacíos y alistan todo para la próxima acción.

Las 12,20. El final se acerca. Una nueva ola de aviones aparece en formación cerrada, volando en círculos alrededor de nosotros. Después vuelven a tomar por objetivo al buque insignia, por lo que nosotros tiramos, más que para defendernos, para protegerle.

En sus últimos instantes, el PRINCE OF WALES parece un tigre herido de muerte que intenta eludir el golpe de gracia. Apenas distinguimos su silueta entre la humareda y las llamas que brotan de todos sus cañones, excepto de los de 35 centímetros, que continúan silenciosos. Claramente veo cómo se desprende un torpedo de un avión, cómo se hunde en el agua con la cabeza hacia adelante y cómo traza su estela hacia el acorazado, en cuya roda estalla por fin. Dos segundos más tarde, otro torpedo alcanza al barco a media eslora, y luego un tercero estalla en la popa.

El acorazado se hunde, sumergiéndose su popa en el agua; se ve tirarse al mar a un considerable número de personas. En este momento, una conmoción formidable me proyecta contra un mamparo. El REPULSE ha sido alcanzado a popa por un torpedo. Cuando no hemos tenido tiempo ni para preguntar quién nos ha lanzado el artefacto, el barco tiembla de nuevo violentamente. . . Otro torpedo.

De repente oigo grandes aplausos, como si estuviéramos asistiendo a la final de la copa de fútbol. ¿Qué es lo que pasa? Es otro aparato enemigo que cae, envuelto en llamas, en la mar. Me aseguran que se han derribado seis aparatos en total.

Lo único que sé es que mi cuaderno de notas, manchado de aceite y tinta, hay escrito en abreviatura: "Somos torp. . ." El REPULSE escora fuertemente a babor. "¡Todo el mundo a la cubierta alta!", grita por última vez el altavoz. Descendemos con orden por las escalas, salvo un mozo que se dispone a tirarse al agua. Un oficial le grita: "¡Eh, vuélvete! Todos vamos en tu misma dirección!" el joven marinero vuelve a unirse a la fila.

Todo el mundo aparenta serenidad. Yo, como los demás, siento tentaciones de tirarme a cubierta; pero reina una calma contagiosa.

Llegamos a la cubierta con el barco tan escorado que apenas podemos sostenernos sobre las planchas de acero, por lo que me quito los zapatos, con lo que logro más seguridad de movimientos. Nerviosamente abro la petaca y cojo un cigarrillo, y ofrezco otro al que me sigue. "Gracias —me contesta—. ¿Quiere usted fuego?" Encendemos los pitillos y damos algunas chupadas. "¡Ya no nos volveremos a ver, camarada!", me advierte, después de corta pausa. "¡Así lo espero!".

(Viene de la Pág. 14)

(Astillero), para englobar en ella las dos grandes zonas de construcción y reparación de buques. En consecuencia al conjunto que forman la zona de construcción y la zona de reparación de buques la venimos denominando "Astillero".

A continuación, describiremos la zona de construcción de buques de un Astillero, teniendo en cuenta que mencionaremos algunos términos que representan elementos de las instalaciones que ya hemos definido y aclarado en los artículos que han aparecido en números anteriores de esta Revista.

## ZONA DE CONSTRUCCION DE NAVIOS EN UN ASTILLERO.

Al hablar de la Zona de construcción de buques de un Astillero, necesariamente se tiene que hablar de los técnicos navales y operarios que diseñan y construyen un barco, así como de los perfectos sistemas de organización y el notable equipo con que cuenta, para la ejecución de su responsable labor.

Un buque debe construirse bajo determinadas especificaciones, partiendo de una premisa y pregunta real, ¿Qué tipo de actividad tendrá en el mar, el buque por diseñar y construir?. Si el buque será construido para fines militares, es necesario cumplir con determinadas reglas y especificaciones básicas en el cálculo y diseño de navíos militares, el mérito de los diseñadores de las naves militares modernas radica en saber emplear sensatamente la gran cantidad de coeficientes y complejas fórmulas de diseño naval, para obtener el mayor provecho en estabilidad, velocidad, poder ofensivo y defensivo, sin descuidar el aspecto económico que presenta la construcción de un buque militar.

En la misma forma como se esfuerza el técnico naval en el diseño de un buque militar, también es encomiable la labor del técnico naval que diseña un buque mercante, un gran transatlántico, ya que este tipo de buques necesita una técnica y criterio especial, por ser la mayor de las veces diferente el destino de un buque mercante al destino de un buque militar.

Los factores estabilidad, velocidad y costo, se encuentran enemistados en la construcción naval, en consecuencia, tenemos buques rápidos, tanto en el aspecto mercante como en lo militar, pero en los cuales su índice de estabilidad es escaso, en otras ocasiones tenemos a la vista buques muy estables, pero lentos y otras veces buques estables, regularmente rápidos pero costosos. Así pues, los técnicos navales procuran reunir en lo posible estos tres factores, que tan-

(Pasa a la Pág. 25)



# El Amuleto

Por Carlos Delorme

Para Rodrigo, Piloto del Caimán, trampa de 5.000 toneladas que deambulaba por los puertos del Pacífico desde Valparaíso hasta Vancouver, no había términos medios. Estaba decidido a mandar su propio buque y no paraba en la forma de conseguirlo. La primera vez que estuvo en Guayaquil oyó la conseja y se le heló la sangre. Las cabezas reducidas de los indios del Amazonas traen buena suerte a quien las posee. Le señalaron un armador millonario de quien se decía tenía uno de estos despojos. Un famoso industrial propietario de minas y bancos tenía otra. En menor escala: banqueros, rentistas, agricultores y comerciantes distinguidos tenía cada uno la suya. Pero el Gobierno persigue con decisión a los cazadores de cabezas y si quería una tendría que pagarla a muy buen precio. Se informó a fondo. Rastreo con empeño y sigilo a los intermediarios de este infame comercio humano y descubrió a uno. Era el dueño de un bar de muelle. Lo encontró en mangas de camisa, y cuando estuvo seguro de que nadie lo veía, planteó su proposición.

—Quiero una cabeza.

El cantinero lo observó inquisitivamente, después lo mandó a paseo. Al otro día lo esperó en el muelle.

—Lo que usted desea es peligroso y caro. Arriesga la vida y una pequeña fortuna. Si le sorprenden con una cabeza, lo matan sin trámite. Hay que buscar a uno de los pocos cazadores que quedan. Hay que sobornar a los Inspectores de la frontera.

—¿Cuánto?—

—¡Cinco mil dólares!

—¡Váyase al diablo!

El cantinero desapareció y dejó a Rodrigo con el alma envenenada.

Al día siguiente volvió al bar.

¿Cuándo puede tener mi encargo?

—En treinta días. Necesita dejar la mitad a cuenta. El resto al entregársela aquí dentro de cuatro domingos a las seis de la tarde.

Rodrigo tenía el dinero, fruto de años de penoso ahorro.

—¿Puede darme un comprobante?

El cantinero sonrió.

—Al que se juega la vida de nada le sirven los comprobantes.

El Caimán zarpó a la Argentina y regresó a tiempo. El piloto saltó a tierra en la fecha prevista y entró al bar.

—Aun nada— dijo el cantinero en un susurro al servirle ginebra.

Media hora después entró un vendedor de chucherías y ofreció sus novedades a los mari-

neros. Se acercó al mostrador y dejó una pequeña caja de hojalata. El cantinero hizo desaparecer la caja y el vendedor salió. Se oyeron silbatos de policía. El cantinero palideció y movió algo tras el mostrador. En la calle había algarabía de voces y carreras. Los marineros se lanzaron a la puerta. Rodrigo vió al barillero entre dos policías mientras un agente secreto hurgaba en la canasta. Sacó dos cajas de hojalata las abrió e hizo una seña. Los policías obligaron al comerciante a correr y descargaron sus pistolas. El hombre cayó de bruces con los brazos abiertos.

El agente secreto y los dos policías entraron a la cantina.

—Sabemos que este hombre traía 3 cabezas. Aquí dejó una. Voltearon la cantina de abajo a arriba sin encontrar nada. Después se marcharon. El cantinero sacó la caja de una cubeta de desperdicios y dijo a Rodrigo:

—Deme el dinero y lárquese.

A Rodrigo le temblaban las rodillas. Dió el dinero y tomó la pequeña caja. ¿Dónde guardarla? Se quitó el chaquetón, con su navaja descosió el forro de una manga y guardó la caja. Al salir se le acercó un policía, le palpó las ropas y los bolsos del chaquetón que pendía doblado de la mano.

Rodrigo sudó frío. Empezaba su buena suerte. El policía no descubrió la caja. A media noche regresó a bordo. Se encerró en su camarote con llave. Bajó la cortina de la ventanilla y se sentó en su escritorio frente a la caja. Quitó la tela adhesiva que la protegía y la abrió. Se estremeció de horror. Ante él estaba una cabeza del tamaño de un puño. Los pelos como cerdas, los labios cosidos con fibras de ixtle, entre los que asomaban dos pequeños colmillos afilados. La piel dura y arrugada y los ojos entornados y vacíos. Le pareció oír el susurro del Amazonas y la carrera despavorida del indio entre la selva. Luego el silbido de la flecha envenenada, el golpe sordo del cuerpo que cae entre la maleza y después la cura en un paraje solitario de la selva hasta reducirla a ese horrible despojo.

— □ —

No habían pasado dos años cuando Rodrigo ya tenía su buque. Una suerte extraordinaria, que a veces le daba miedo, lo acompañaba en sus empresas. Contrabando de drogas en que la policía portuaria le pisaba los talones y nunca lo alcanzaba. Transporte de armas en que escapaba en la niebla de los guardacostas. Ciclones que respetaban el viejo cacharro sin que se mojara la carga. Aprovechó la guerra y navegó por parajes infestados de submarinos y en cada

viaje los fletes exorbitantes le dejaban una fortuna. Se corrió la voz de que era un Capitán temerario, enérgico y capaz y le ofrecieron los mejores buques. Entonces entró en sociedad con un armador. Aceptaba la mitad de la carga y embarcaba por su cuenta la otra mitad. De modo que su socio recibía 1/4 y él se quedaba con el resto de los ingresos lo que le alcanzaba para sobornar a los agentes del buque.

Así pronto pudo liquidar a su socio y se convirtió en el armador y capitán más audaz del Pacífico.

Cuando Rodrigo entraba a su camarote sentía la presencia de una sombra. El espíritu del indio cuya cabeza estaba en el fondo de la caja fuerte encerrada en tres envolturas. La original de hoja de lata: otra de acero sellada con soldadura eléctrica y la exterior de caoba. Mirar la caja le revolvió el estómago. De modo que la forró de lona, y como la seguía viendo, puso una división de madera que la ocultaba: Pero él sabía que detrás del pequeño mamparo el indio lo veía con los ojos huecos y le sonreía con los labios cosidos. terminó por no abrir nunca la caja fuerte, pero al verla sentía profundo disgusto.

La sed de dinero se había calmado y ya no corría tras el contrabando ni las drogas. Ahora dormía más que cualquier Capitán y seguro de su buque, lo dejaba al cuidado de su primer oficial. Se aficionó a la bebida y durante sus borracheras solitarias mascullaba sus temores, hasta que el sueño lo liberaba y dormía profundamente.

José su criado lo acostaba y lo atendía. Percibió su repugnancia por la caja fuerte y oyó sus balbuceos de borracho hasta que poco a poco ligando una palabra con otra comprendió entonces se le despertó la codicia. Pacientemente espía al Capitán, registró sus papeles hasta que descubrió la combinación de números que abriría la caja. Esperó a que el Capitán se emborrachara en puerto, con el buque desierto. Lo acostó y abrió la caja fuerte. Lo que no sabía es que el Capitán en previsión había hecho conectar una alarma de campana que sonó al girar la puerta. El Capitán la oyó. Se incorporó y lanzó una maldición al ver a su criado frente a la caja y trató de buscar su revólver. Inútil, el criado había huido con la cabeza. Ofreció una buena prima por el rescate, sin conseguirlo. Entonces se desalentó y comprendió que llegaría a su mala suerte. Esta no se hizo esperar. Un ciclón hizo encallar su barco y el seguro logró demostrar que el Capitán estaba borracho y los oficiales no maniobraron como debían. El juicio contra la Compañía de Seguros redujo su capital y al pagar los gastos quedó arruinado.

Ahora, viejo, cansado, anda de piloto en un petrolero y se le puede oír la historia de su amuleto siempre que se emborracha.

## A S T I L L E R O S...

(Viene de la Pág. 23)

to los preocupan, para obtener cada día mejores diseños que permitan mayor estabilidad, que se traduce en seguridad, mayor velocidad y menor costo.

La ciencia de la construcción naval, requiere una capacitación especial de los hombres que intervienen en ella, no olvidemos que la estructura de un buque, sea cual fuera su destino está en constante movimiento, desde que el buque es construido y lanzado al agua, hasta que por desgracia se hunde o se le desmantela por antigüedad. Todo ese sinnúmero de esfuerzos dinámicos e hidráulicos, que se originan en el buque solamente por el hecho de estar flotando, amén de los que se presentan en sus travesías con todas sus contingencias, así como también la labor destructora del agua del mar, todo ese enjambre de factores adversos, obligan al Ingeniero Naval y a todo el personal que construye un barco a no escatimar esfuerzo y a desarrollar su máxima capacidad, para cristalizar un diseño y una construcción sólida, eficiente y económica. Cuántas vidas dependen de una "cuaderna" mal calculada, cuanto dinero perdido en el fondo del mar por un "empalme" mal remachado, cuánto tiempo perdido en la travesía por fallas en las máquinas, en fin, se podrían citar infinidad de casos, en donde notaríamos que los grandes naufragios en los buques fueron debidos a que la Naturaleza se impuso al genio y trabajo del hombre, fué más perfecto el trabajo del mar, que el trabajo del hombre.

Sin embargo, día tras día la técnica naval moderna se impone, y contemplamos a los grandes "Liners" rompiendo records de travesía al cruzar los mares, en un alarde de majestuosidad y confort. Los grandes buques militares que nos hablan de sus luchas en los mares, los célebres "acorazados de bolsillo", que se cubrieron de honores por su tremendo poder combativo y su gran velocidad, todo ese progreso naval que el mundo admira, nació un día en la mesa del técnico naval, que concibió y ejecutó el anteproyecto de lo que sería un gran transatlántico o un gran acorazado; pero de nada valdría aquel asombroso proyecto sin las manos expertas del soldador, del remachador, del mecánico, del trazador, que aunque perdiendo muchas veces la vida, se entregan en cuerpo y alma a su grandiosa labor, para ver un día orgullosos a su obra deslizar en los mares.

En los grandes Astilleros del mundo, se procura que la retribución de ese esfuerzo desplegado por los hombres que intervienen en la construcción de navíos, sea satisfactoria y en consecuencia los emolumentos que perciben los técnicos navales y el personal de construcción son altos, además de fijarles una serie de prestaciones que reditúan un trabajo cada día más eficiente, de más calidad y más acelerado.

# Vasco Núñez de Balboa

(Continuación)

Por Luz Muñoz Sandiel

El regreso a España de Don Martín Fernández de Enciso, fue a consecuencia de no aceptar éste, ningún arreglo amigable con Balboa, a pesar de haberle ofrecido restituirlo a su cargo de Alcalde Mayor si reconocía su autoridad, con condición que denegó el Bachiller, altivo y rencoroso, prefiriendo verse deportado a España. Esta decisión fue tomada por Núñez de Balboa y Zamudio a sabiendas de que los acusaría y mal informaría ante el Consejo de Indias.

Balboa preparó secretamente el viaje de su amigo Zamudio, con la encomienda a éste, de defenderlo y hacer valer sus merecimientos ante la Corte. Simultáneamente dispuso el viaje de Juan de Valdivia con destino a la Española, cargado de presentes y oro para el Gobernador Don Diego Colón, y para el Tesorero Real de la Isla Don Miguel de Pasamonte, favorito de los Reyes. La comisión de Valdivia consistía en solicitar refuerzos y la orden especial que diera autoridad y dignidad a Núñez de Balboa.

Por fin quedó al mando discrecional de la Colonia Vasco Núñez, nadie podía ahora disputarle al fracasado agricultor de Salvatierra, "Al **aegregius digradiator**" "como lo llamó su contemporáneo Pedro Mártir", la autoridad que había venido preparándose, "se hizo llamar Gobernador" y tratará de cubrir su pasado con una hoja de servicios heroica y gloriosa.

Por este tiempo la Tribu del Cacique Careta que vivía en una región playera llamada Coyba o Cueva (cerca de la actual Punta de Mosquitos), se preparaba para celebrar los juegos consagrados al PADRE SOL. Núñez de Balboa enterado de las riquezas que poseía la tribu determinó atacarlos, pero el Cacique Careta los acogió cortemente y con generosa hospitalidad. No siendo suficiente la sumisión de este noble indio, Balboa sugestionado por el prófugo Juan Alonso (intérprete) los traicionó haciendo prisionero al Cacique y su familia. A pesar de lo ocurrido, el hidalgo sintióse arrepentido por su perfidia, en parte por este respeto innato que sentía por los reyes y en parte impresionado por la dulce y enigmática belleza de la hija del Cacique, Anayansi. Para el indio no pasó inadvertido esto, y muy pronto le pidió su libertad prometiéndole cultivar la tierra y como prenda de amistad darle a su hija por compañera. El Jefe español accedió y aceptó la cruda proposición del Cacique. La Colonia crecía próspera y en la mejor armonía. La flora y la fauna eran exuberantes y los productos de rescate con los indios repartidos Balboa con desprendimiento entre los suyos.

Vasco pasaba las veladas al lado de Ana-

yansi, mujer apasionada y digna que representó en la vida del Conquistador "el secreto de todos sus éxitos", ella lo hacía soñar con las leyendas y consejas de su raza como aquella del Dabaibe, templo gigantesco de oro, guardado por sacerdotes y guerreros feroces, situado en la montaña desde la cual podía verse un inmenso mar. Al arrullo de aquella voz embrujadora dormíase el Conquistador quedando en su mente la quimera azul de otro Océano.

Poco después un Cacique llamado Comagre invitó a los españoles a visitar sus tierras situadas éstas a unas 40 leguas por el lado de la costa, más allá de la Coiba, región rica con más de 10,000 habitantes. Los hombres blancos fueron recibidos con todo el esplendor autóctono y durante el festín recibieron valiosos obsequios les que siendo de oro fueron fundidos ahí mismo ante los asombrados nativos. A pesar de la equidad de Balboa para con su gente, hubo desagradables, surgiendo entre los soldados un lamentable espectáculo, en el cual intervino Panquiaco el hijo mayor del Cacique. Este mocetón audaz, que increpó a los soldados españoles por su codicia, indica a Núñez de Balboa, en su relato con visos de leyenda, el camino que lo haría históricamente célebre al descubrir el Mar del Sur.

En Santa María esperaba al caudillo el Corregidor Valdivia que había regresado de Santo Domingo cargado de víveres y armas, considerable refuerzo de soldados y la promesa de nuevos socorros. Políticamente la misión de Valdivia fue un éxito, obtuvo de Don Diego Colón el nombramiento para Núñez de Balboa de Teniente Gobernador de Tierra Firme. El Tesorero Pasamonte, ofreció ejercer su influencia en la Corte en favor de Balboa.

Durante su ausencia un fuerte heracán y las lluvias torrenciales habían devastado el poblado, siendo preciso despachar de nuevo al abnegado Valdivia en demanda de nuevos socorros y en demanda también de 1,000 hombres que había aconsejado Panquiaco llevara en la expedición de las castas del Mar del Sur. Balboa para conseguir este favor de las autoridades de Santo Domingo, les enviaba la noticia de las riquezas de aquellas costas y al Tesorero Pasamonte como primicia el quinto real. Pedro Valdivia como veremos más adelante no llegó nunca a Santo Domingo. Por estas días se tramaba una sedición a la sombra por alguno de los secusos de Enciso, la cual no prosperó gracias a las inteligentes maniobras del caudillo que los dejó en la

Colonia abandonados a su suerte, mientras él y sus compañeros salían en persecución de Cemaco, Cacique hostil a los españoles, y en pos también de aquel tesoro del Dabaibe que los obsesionaba.

Dabaibe era la madre del Dios que había creado el Sol, la Luna y todos los elementos. Tenía un templo de oro macizo y debía estar situado en el corazón de la montaña y a orillas del río Darién o Atrato, a unas 40 leguas de la Antigua. Fué muy penosa la exploración por estas regiones apartadas y cerradas de vegetación. Después de sufrir grandes penalidades, fué a reunirse Vasco con Colmenares que lo esperaba al cuidado de las embarcaciones en las riberas del Río Negro.

Dispuestos ya a embarcarse siguiendo otro rumbo en la búsqueda ilusoria de Camasco y de Dabaibe, pero agotados y con escasas provisiones optaron por regresar a Santa María.

A su regreso y casi muertos de fatiga, la joven india previno al caudillo del grave peligro que corrían. El poblado estaba rodeado de espías. Caciques y guerreros casi todos de las tribus más feroces, esperaban el momento propicio para atacar a los desprevenidos habitantes. Momentos intensos vivió en aquellas horas el Conquistador, pero hombre de clara visión, decidió tomar la iniciativa. Los indios guerreros dormían cuando fueron sorprendidos al grito de "Santiago" por aquel puñado de hombres blancos.

Después de este suceso sangriento por mucho tiempo quedó pacífica la Provincia de Uraba.

Impaciente por la falta de noticias Balboa manifestó su deseo de ir a España para lograr el apoyo del Rey en su pretendida empresa de descubrir el Mar del Sur. Esta solicitud le fue descubierta por el Consejo de Santa María, los miembros del mismo, determinaron que fueran al desempeño de tal misión el Capitán Enrique Colmenares y Juan de Caicedo. Para estas fechas no tenían noticias ni de Zamudio enviado a España por Balboa, ni del desdichado Valdivia arrojado por el mar a Cozumel, ignorándose la suerte que habían corrido.

Por fin arribó a la Colonia un buque al mando de Cristóbal Serrano, este Capitán le trajo a Núñez de Balboa además de hombres y víveres, una comisión del Tesorero Pasamonte, hecha en nombre del Rey, con el cargo de Capitán General de la Antigua y el mando supremo de la Colonia, así como la deseada carta de Zamudio en la cual éste le daba cuenta de su misión a un grado fracasada, que se encontraba escondido para no ser apresado, todo ello a causa de las turbias intrigas del Bachiller Enciso. Núñez de Balboa con el corazón lleno de amargura y de orgullo escribe al Rey aquella carta fechada el 20 de enero de 1513, imprimiendo en ella toda la verdad de los hechos y al mismo tiempo acusatoria.

Cuántas dolorosas aprehensiones estrujaban su espíritu, recordaba la carta de Zamudio con

sus bien fundados temores, tal vez enviaran un nuevo Gobernador con órdenes de desposeerlo, impidiéndole realizar la conquista del Mar del Sur, y con estas y otros pensamientos decidió lanzarse a la aventura, quedando en aquel momento echada su suerte.

Escogió la ruta que le pareció más corta para el cruce del Istmo, y disfrazando hasta donde fué posible el motivo de su viaje, el día 1º de septiembre de 1513, partieron de la Antigua, en un buque y 10 grandes canoas indígenas. Llegados al puerto que después se llamó Acla, la primera etapa fueron los dominios del Cacique Careta, Padre de Anayansi. La tribu amiga los proveyó de indios de carga, guerreros y abundantes provisiones. Después de los azarosos días de camino llegaron a los dominios de Ponca, encontrando el poblado vacío, pero el caudillo se las ingenió para dar con el Cacique y hacerlo su amigo y aliado, Ponca trazole el camino a seguir indicándole una montaña distante desde la cual se podía ver el mar. Balboa devolvió la gente de Careta con algunos españoles enfermos. Su nuevo aliado lo abasteció de comestibles, guías conocedores y cargadores, continuando la expedición hacia el Mar del Sur, hacia las tierras de Cuarecua. No eran arriba de 10 millas de distancia, pero los obstáculos de la naturaleza eran superiores en todo sentido a las plantas del hombre. El calor resultaba agobiante, húmedo el ambiente y cargado de miasmas, caminaban abriéndose paso entre la selva donde la vegetación no tenía paralelos, troncos de árboles de dimensiones incomparables, tupidas lianas y gruesos bejucos formaban barreras infranqueables, que impedían el avance y que eran perforadas pasa a paso a golpe y machete; que lenitivo resultaba encontrar charcas para caminar con el agua a la cintura y los arreos sobre la cabeza, pero a menudo divisaban caimanes o caían a una tembladera. Por fin salieron de la selva a una pequeña eminencia, allí acamparon los extenuados expedicionarios. Los indios guías anunciaron la proximidad de Cuarecua. No menos penosa fué la jornada del penúltimo día, un viento huracanado azotaba la región y haciendo un esfuerzo sobrehumano llegaron a la base de una gigantesca montaña, en este lugar lucharon con los bravos guerreros de Torecha, este fiero Cacique no aceptó la paz, provocando con ello una horrible masacre.

Aquella tarde con los últimos reflejos del sol, el hidalgo contempló la ladera cubierta de sangre y silenciosamente entró en la choza del Cacique muerto. Al día siguiente, con el alba, reanudó la marcha, pronto el guía señaló la inmensa montaña, desde ahí podía verse el mar y ordenando hacer alto a su gente subió solo hasta la cumbre.

Ahí lo vieron quedarse inmóvil, con la mirada perdida en el espacio, como un Dios, como un ser sobrenatural a la vida de aquellos hombres y quitándose el sombrero empenachado, calló de rodillas. Aquellos recios aventureros con lá-

grimas en los ojos juraron seguirlo hasta la muerte. Empezaron el descenso llegando a la playa el 29 de septiembre día de San Miguel. Los españoles quedaron maravillados ante la serena belleza del paisaje, el claro azul del cielo reflejaba en el mar tranquilo.

Núñez de Balboa empuñó su espada con la diestra, "enarboló con la izquierda el pendón de Castilla" "avanzó arrogante y resuelto al encuentro de las olas que se empujaban hacia la costa" y cuando tuvo el agua a las rodillas, gritó con todas sus fuerzas agitando el pendón "Vivan los altos y poderosos monarcas don Fernando e doña Juana, soberanos de Castilla e León e de Aragón, etc."

El día 19 de enero de 1514, arribaron los expedicionarios a Santa María, mucho habría que decir de lo apoteósico de este recibimiento, el Descubridor en la cubierta del velero enarboló el pendón victorioso con el corazón rebosante de orgullo. Todo era júbilo entre aquella gente y los amigos lo recibieron en brazos.

Pedro Arbolancha era un joven agradable, inclinado a la verdad y a la justicia, recientemente llegado al Darien con la secreta misión de parte del Rey para investigar los asuntos de la Colonia. Pronto se dió cuenta que no era Balboa el monstruo que Enciso describió en la Corte y llevado por la gran simpatía que despertara en él, se brindó para llevar personalmente a los monarcas "una exposición del Cabildo de Santa María en favor del Descubridor", una carta detallada del descubrimiento y el quinto real consistente en oro y perlas. El Rey enterado escribe al caudillo diciéndole entre otras cosas que su carta la había leído cuando ya Pedro Arias Dávila estaba en camino para esa Tierra de Castilla del Oro, con una gran armada y el cargo de Gobernador, que ya escribía el susodicho Pedrarias para que le prestara todo su apoyo. Esta carta llegó a manos del Conquistador demasiado tarde.

Una mañana del mes de junio de 1514, arribó a Santa María con todo su séquito y rodeado de pompa el nuevo Gobernador. El héroe "se puso mortalmente pálido y vaciló unos instantes antes de reponerse", pero como hombre disciplinado ordenó a todos cumplir con su deber a pesar de las protestas de sus más fieles amigos que estaban dispuestos a no dejar desembarcar a los intrusos.

La más grande desilusión para Pedrarias, fué la noticia, al llegar a la Colonia, del ya consumado descubrimiento del Mar del Sur, con ello vió esfumarse el triunfo soñado y desde aquel momento el descubridor quedó privado de toda acción y al arbitrio de aquel señor dueño de vidas y haciendas.

El envidioso Pedrarias aparentemente cordial hacia Balboa obtiene de éste todos los informes referentes a la tierra y a esta sinceridad del caudillo corresponde mandándolo a arrestar, levantando un informe acusatorio por sí y para sí, haciendo responsable a Vasco Núñez de la desa-

parición de Nicuesa. Surgió de pronto un poderoso amigo para Vasco, el Obispo Fray Juan de Quevedo quien con su influencia logró que el juicio criminal en contra de Balboa, quedara anulado.

Pedrarias con aquellos valiosos informes de la tierra obtenidos de Núñez de Balboa en la forma ya narrada, envió en distintas fechas expediciones al interior del país, todas ellas al mando de sus amigos, quienes en esos ensayos de colonización a base de expoliaciones y crueldades, además de grandes matanzas, solo sembraron la desolación y el odio de los nativos, "tan desolado quedó que según los cálculos más prudentes llegaron a desaparecer los dos millones de indios que poblaban el Istmo".

Muy pronto comenzó a sentirse en la Colonia la falta de subsistencias; plagas y langostas destruyeron las plantaciones dirigidas por Balboa, y fué la escasez de tal magnitud, que los colonos morían de hambre en las calles.

Era el mes de marzo de 1515, cuando arribaron en el momento más deseado para aliviar la crítica situación, dos carabelas. Por fin el Rey enviaba las mercedes y provisiones solicitadas por Vasco Núñez. La correspondencia pasaba primero por manos de su excelencia el Gobernador y fué el primero en leer el título de ADELANTADO DEL MAR, que el Rey otorgaba a Vasco Núñez de Balboa así como la gobernación de las provincias de Coiba y Panamá. Pedrarias enterado, guardó los títulos y recomendaciones y se mantuvo en el más profundo silencio. Enterado el Obispo Quevedo por la misma tripulación, protestó y desde el púlpito acusó públicamente a Pedrarias, haciendo resaltar la injusticia. Temeroso éste de las consecuencias que pudiera acarrearle tal arbitrariedad, determinó entregarlos a su propietario recibiendo Balboa un mes después de haber llegado.

Desgraciadamente cualquier acción del Adelantado del Mar, quedaba sujeta a la supervisión del Gobernador, según disposiciones del Monarca. Meses después en la Corte de España todo era agitación, el Rey murió en enero de 1516.

Un día Pedrarias sale en busca de Francisco Becerra, muerto éste y sus expedicionarios por los guerreros de las terribles tribus de Urabá y del Cenú, considerados como caníbales. En su ausencia se planea un complot apoyado por Enciso que regresaba a España llevando consigo la solicitud para "confiarle a Diego de Albitex la colonización de la costa del Sur". Balboa sabiéndose con el derecho otorgado por el Rey de explotar y colonizar aquellas tierras y cansado de esperar se le hiciera justicia, iba ahora a tomar posesión de ellas. Bien madurado su plan, con sus ahorros y algún dinero de sus simpatizadores, secretamente envió a su íntimo Andrés Garabito a Cuba, con el encargo de comprar un barco y traer voluntarios para una expedición al Mar del Sur. Garabito no tuvo dificultades para

realizar dicho encargo gracias a la bien ganada fama del descubridor, adquiriendo el barco y 60 hombres escogidos. Para entonces Pedrarias regresaba a la Colonia aquejado por una enfermedad y avisado por alguien hizo inmediatamente aprehender al caudillo encerrándolo en una jaula en su propia casa. Estos sucesos fueron motivo de desafíos, insultos y asonadas contra el Gobernador. Pero ahí estaba el Obispo Quevedo, con cuya connivencia había contado Balboa, siempre dispuesto a defenderlo. No se sabe de que argumentos se valió el prelado, ello fué que convenció a Pedrarias de la inocencia de Vasco, acusado de tener gente armada en el barco, y lo más desconcertante para todos era que Pedrarias prometiera al hidalgo una hija en matrimonio.

Convertidos en padre e hijo por obra y gracia de la elocuencia del Obispo y allanadas las dificultades entre ambos, convinieron en fundar un establecimiento en Acla que sirviera de base para las exploraciones del Mar del Sur. Se activaron los preparativos haciendo acopio de materiales y con los 60 hombres de Balboa hacia Acla y otros más salió Núñez de Balboa hacia Acla con el entusiasmo de siempre.

Terminados allí los trabajos, Vasco regresó a Santa María con el objeto de preparar su proyectado viaje al otro mar. Se necesitaba gente suficiente "para la construcción de barcos y el establecimiento de una estación en la costa austral".

Tuvo de nuevo que intervenir el Obispo, dado

que Pedrarias manifestó su deseo de ir personalmente a descubrir por el Mar del Sur, violando con esto el pacto convenido, pero esta única vez contó Núñez de Balboa con el apoyo de los miembros del Consejo, ya que todos ellos fincaban grandes esperanzas de lucro en la gran empresa, ante tales circunstancias el Gobernador tuvo que ceder con el fin de apoderarse más adelante del trabajo y esfuerzo del Adelantado. Puso un plazo perentorio para realizar la empresa. Escaso de auxilios Balboa formó una Compañía que llamarían "Del Mar del Sur" y previsto todo para el buen éxito de los trabajos regresó a Acla con su gente.

Después del intenso trabajo, las horas de descanso resultaban para Balboa monótonas y frías, y tomando las precauciones para que no se divulgara mandó por Anayansi. Los frecuentes encuentros de Garabito con la joven india despertaron en él la pasión que ya antes sintiera, y un día en ausencia de Vasco trató de forzar su voluntad, olvidando toda hidalguía; Balboa enterado por ella, trató a Garabito con rudas palabras, el cual arrastrado por los celos fraguó su venganza y escribe a Pedrarias acusando a Balboa de pretender revelarse contra su autoridad, tocando también el delicado asunto del compromiso del Adelantado con su hija. Todo esto activó la tragedia del descubridor.

Nuestro héroe comenzó la labor de cortar madera "que él creía mejor que la del Pacífico para la carcoma del mar, labrarla y transportarla, con las anclas, jarcias, velas y demás elementos

# Fábrica de Calzado RAMIRO MARQUEZ, S. A.

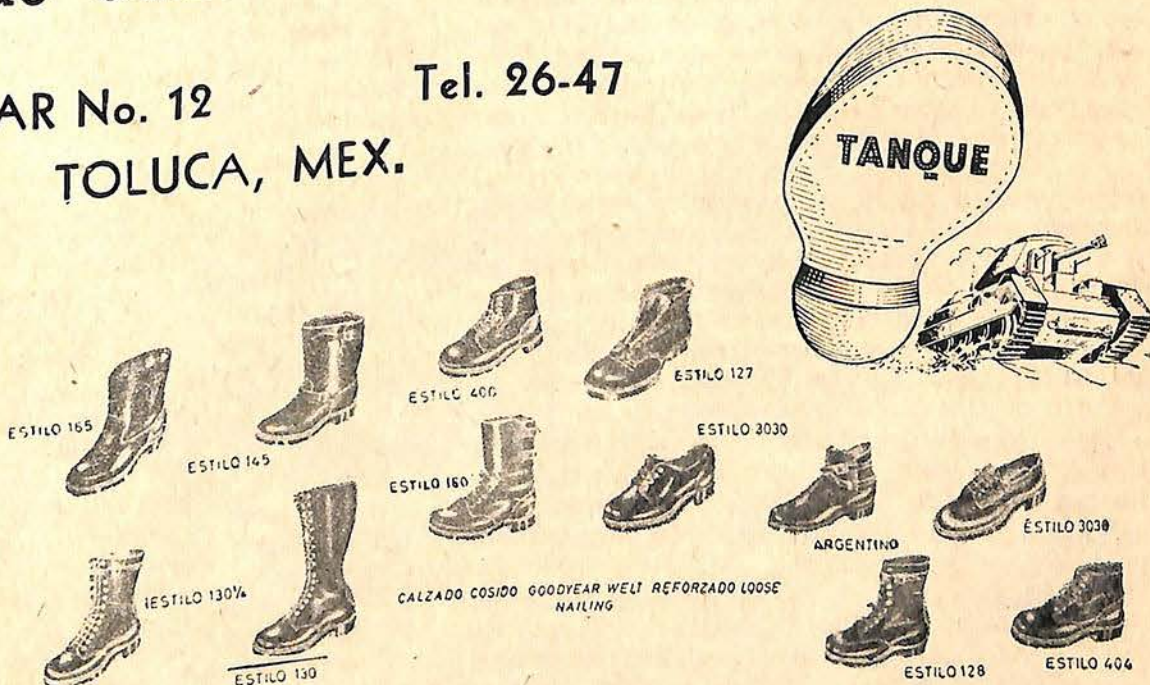
SALAZAR No. 12  
TOLUCA, MEX.

Tel. 26-47

¡Revise  
sus  
Existencias!

Formulemos

nuevo  
Pedido



LO MEJOR PARA **TRABAJO**

náuticos al otro lado de la montaña hasta el río Balsas (1) donde debían armarse los bergatines para llevarlos hasta el Oceano".

"Fué necesario mucho tiempo y sacrificio de muchas vidas; en el camino murieron más de 500 indios, para que reunieran en aquel lugar, a unas 22 leguas de Acla, todos los elementos para construir la pequeña flota proyectada".

Los días subsiguientes muchas penalidades y contratiempos tuvo que vencer Núñez de Balboa y concluidas las naves, ya en las orillas del Golfo de San Miguel, vieron que la madera estaba apolillada filtrándose el agua en grandes cantidades. A pesar de ello, pudieron llegar a la Isla de las Perlas, donde fueron varadas. En este lugar y con las mismas fatigas comenzó la construcción de dos más grandes bergantines.

Terminadas las flamantes naves se hizo a la mar con sus soldados, atravesar el Golfo de San Miguel y arribando "en una provincia que se dice Pequeo", allí permaneció dos meses capturando indios, pues necesitaba gente para traerle más materiales de Acla.

Pedrarias se quejaba de la falta de noticias del Adelantado y en su mente empezaba a surtir sus efectos la carta de Garabito. En tanto Arguello representante de Balboa en Santa María, sospechando las maquinaciones del Gobernador, con la rapidez que el caso ameritaba, escribió a Vasco poniéndolo al tanto y aconsejándole que no esperara la prórroga que había solicitado la cual negaría Pedrarias, que él por su parte había logrado la autorización de los Padres Gerónimos para que continuara sus exploraciones, no siendo el momento para exponer las sumas comprometidas. Dicha carta no llegó a su destino, antes había caído en manos del irritable Gobernador.

Las dudas y la espera producían inquietudes y descontento entre la gente del Mar del Sur, acentuándose con los rumores de que Carlos V, iba a nombrar nuevo Gobernador y si éste habría de ratificar la comisión de Balboa". Así las cosas resolvió el Adelantado reunir a sus amigos en cuya reunión acordaron un plan con el propósito de tranquilizar y levantar el ánimo de la gente que lo acompañaba y así poder terminar la jornada. Aquel inofensivo aunque imprudente plan consistió en que uno de ellos hiciera las veces de mensajero llegando a la casa de Balboa en Acla, que allí se informara de la veracidad de los rumores, en caso afirmativo regresara al sitio donde estaba la gente de Balboa e hiciera creer que el Adelantado había sido nombrado Gobernador de Tierra Firme, en caso de no haber habido cambios en el gobierno, contaría que Pedrarias había quedado muy contento de saber de su yerno.

Enterado Pedrarias de la rebelión pues así lo creyó y lo hizo creer, trasladóse al Puerto de Acla con sus soldados, arresando primero a Luis Botello que hacía de mensajero y a poco a Balderrábano y sus compañeros quienes impacientes por la tardanza de Botello imprudentemente se acercaron al poblado, corriendo la misma suerte

que el mensajero. De momento Pedrarias escuchó el relato del inofensivo plan, y pareció serenarse; impresión que le duró bien poco, pues los enemigos del Adelantado principalmente Garabito, atizando la hoguera con sus malsanas intrigas, desencadenan toda la ira del Gobernador sobre Núñez de Balboa. A raíz de estos acontecimientos Vasco que se encontraba en la Isleta de Tortugas, sin la menor idea de lo ocurrido a sus compañeros, recibe una carta de Pedrarias en términos amigables instándolo a regresar inmediatamente a Acla pues tenía asuntos urgentes que comunicarle. Así pues, con la conciencia limpia y sin recelos se puso en camino. Los mismos mensajeros conmovidos por su sinceridad, lo previnieron para que se pusiera a salvo, fuera del alcance de Pedrarias, pero él estaba seguro de su conducta y de que podría defenderse. ¡Cuán equivocado estaba en esto, ya no estaría el Obispo Quevedo para defenderle, pues cansado de la vida y hastiado de las intrigas había regresado a España!

Cerca del Río Balsas donde él había construído un fuerte, le salió al encuentro el taciturno Pizarro, con los soldados de Pedrarias, quien lo arrestó, cargándolo de cadenas como a un criminal.

Inseguro con los rumores de que podía ser substituído, el justador hizo apresurar sus planes, ordenando abrir un proceso en contra de Balboa y sus compañeros en el cual acumularon una serie de pruebas calumniosas con testigos como el traidor Garabito, con la misma premura mandó a Bartolomé Hurtado a hacerse cargo de las naves "San Cristobal" y "Santa María de la Buena Esperanza", con cuyos nombres habíalas bautizado el Adelantado del Mar, así como de las dos en construcción que constituían la flota. No tardó mucho tiempo Pedrarias en apoderarse de las codiciadas naves en complicidad con el falso licenciado Espinoza, que fungía como Alcalde Mayor.

Transcurrido algún tiempo Pizarro adquirió una de ellas, en la cual emprendió la soñada aventura del Sur y más tarde a las órdenes de Pedro Arias Dávila la conquista de Nombre de Dios y Panamá.

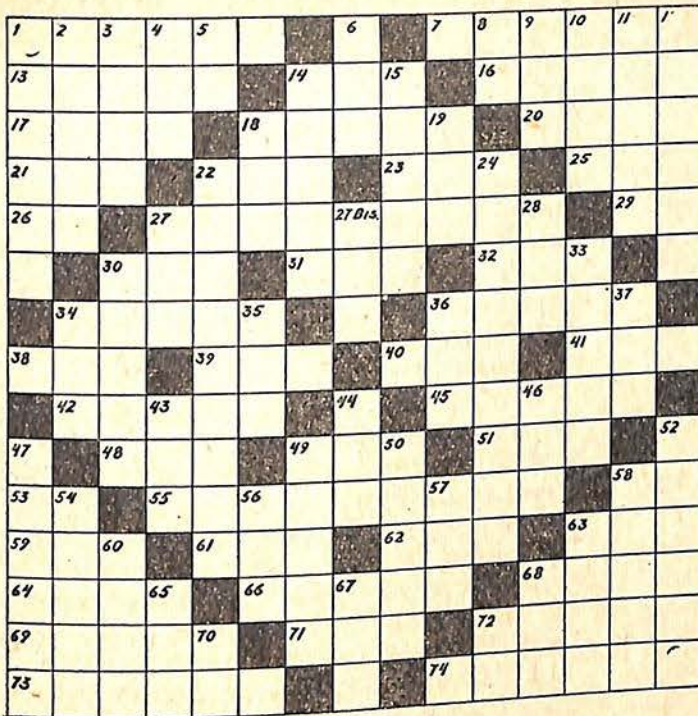
El caudillo en la obscura celda, abrumado de pesadas cadenas, tuvo, en el momento supremo su mayor dolor: la certeza de que morirían con él sus más fieles compañeros.

Colonos y nativos, hombres y mujeres, unidos todos por el dolor afluían a la plaza pública de Acla, en sus caras llevaban pintada la desesperación de la impotencia ante la injusticia. Casi al anochecer fué conducido Vasco Núñez de Balboa con los demás réos. Ahí lo vieron subir al caldalso, con la mirada grave, con la serena dignidad del héroe. Y fué así como perdió España a uno de sus más preclaros conquistadores.

#### BIBLIOGRAFIA:

Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano.  
Núñez del Balboa - El Tesorero del Dabaibe.  
Octavio Méndez Pereira.

# Crucigrama Núm. 7



## HORIZONTALES:

- 12.—Amarrado.
- 15.—Te sostienes en el agua.
- 16.—Dictador de cierto país.
- 17.—Avalúan.
- 19.—Bote.
- 20.—Eleva.
- 21.—Preposición.
- 22.—Legumbre (inv.)
- 24.—Pronombre.
- 25.—Regala.
- 26.—Vegetal.
- 29.—Preposición.
- 30.—Material de construcción.
- 31.—Apócope de santo.
- 32.—Adverbio de cantidad.
- 34.—Ejecutes una labor.

- 36.—Lugar de recreo (pl.)
- 38.—Denota comparación.
- 39.—Mil en francés.
- 40.—Enfermedad (inv.)
- 41.—Tanto en un juego.
- 42.—Adviertes.
- 45.—Apellido.
- 48.—Carente de.
- 49.—Hora.
- 51.—Manifieste su alegría.
- 53.—Contracción gramatical.
- 55.—Monopolizará.
- 58.—Proposición.
- 59.—Hilo sin torcer.
- 61.—Dulce regional.
- 62.—Coraje.
- 63.—Personaje Bíblico.
- 64.—Nombre de mujer (pl.)

- 66.—Elementos de pesca.
- 68.—Corte el pelo.
- 69.—Ciudad egipcia.
- 71.—Vocal (pl.)
- 72.—Parte del pie.
- 73.—Arrasar.
- 74.—Semilla.

## VERTICALES

- 1.—Redada.
- 2.—Anima el fuego.
- 3.—Roedor.
- 4.—Carlos Domingo Ortega.
- 5.—Diptongo.
- 6.—Isla del Mar Egeo.
- 7.—Cierta partido político.
- 8.—Está en bala.
- 9.—Hombre primitivo.
- 10.—Aleación de metales.
- 13.—Aleación de metales.
- 13.—Pelo de ciertos animales.
- 14.—Sala grande.
- 17.—Afectivo de Agustín.
- 18.—Aguardiente (inv.)
- 21.—Ciudad de España.
- 23.—Arma oriental.
- 26.—Golpe.
- 27.—Del verbo haber.
- 28.—Todavía.
- 30.—Figuras geométricas.
- 33.—Equino.
- 34.—Amigo del hombre.
- 35.—Señal de auxilio.
- 36.—Confederación Obrera y Campesina.
- 37.—Está en Sóstenes.
- 43.—Pariente.
- 44.—Labra la tierra.
- 46.—Pronombre.
- 47.—Rada.
- 49.—Drama musical.
- 50.—Signo del Zodíaco.
- 52.—Parte de la arboladura.
- 54.—Ligeros.
- 56.—Lía.
- 57.—Proverbio latino.
- 58.—Dises del viento.
- 60.—Bulbo comestible.
- 63.—Tonta.
- 65.—Condimento.
- 67.—Toma.
- 68.—Alimento.
- 70.—Sociedad Anónima.
- 72.—Pronombre.



DeSoto 58

- 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.

## SOLUCION AL CRUCIGRAMA ANTERIOR

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | N | O | T | A | R | A | A | Z | A | S | E | A |
| A | R | I | Z | A | L | E | Z | O | C | O | S |   |
| R | A | C | B | C | A | L | B | I | O | T | A |   |
| E | S | M | I | A | B | L | A | M | O | D |   |   |
| A | S | A | R | R | T | E | L | A | S | O |   |   |
| S | Z | O | R | B | S | E | B | C | A | R |   |   |
| D | O | N | E | R | E | A | P | A | R | A |   |   |
| A | N | S | O | B | A | L | A | M | E | S |   |   |
| R | E | M | A | S | A | T | A | S |   |   |   |   |
| C | R | E | D | M | I | Z | I | O | N | M |   |   |
| A | S | A | T | U | R | A | B | A | S | Z | A |   |
| A | S | S | O | L | Z | E | S | B | O | R |   |   |
| L | A | M | S | A | M | O | M | A | N | L |   |   |
| I | R | A | R | S | E | A | C | A | T | A | N |   |
| A | R | A | R | A | T | N | M | E | L | A | Z | A |



# De Esta no Salimos

Por Alberto Calcés.

—Decídete por fin. Dijo Calixto, malhumorado, a su mujer.— ¿Vienes o te quedas?

Doña Esperanza, con la falda prensada entre las rodillas, desnudos los pies, sentada en una roca, de donde se prendió con las uñas, se mostraba indecisa. Un metro abajo se balanceaba la panga. Veía alternativamente al mar albarotado, al cielo cubierto, de un gris espeso, del que parecían descolgarse barrajes de nieblas y lluvia, y a su marido. Don Calixto de pie en la popa, mantenía la embarcación pegada a la roca, y la defendía de los golpes de mar.

Sabía muy bien que en todo el invierno el tiempo sería el mismo. Quedarse en el faro y esperar otro mes a tener la carga de pescado salado y los atados de pieles de foca para un nuevo viaje, la horrorizaba. Por el contrario, pasarse un día en el poblado de Margarita, visitando a sus amigas, tomando en cada casa una taza de café fuerte, y enterarse de los chismes, hablillas y simples novedades de amigas y parientes, era algo con lo que había soñado durante un mes que esperaba con verdadera ansiedad. La tentación era poderosa. El miedo desalentado... Ah, si el mar estuviera en calma... pero así... El terror la enfermaba y la dejaba sin voluntad. Para ganar unos instantes preguntó:

—Y si la lancha se voltea.

—Nunca ha pasado.

—Pero bien sabes que no sé nadar.

—¡Pues quédate!

—Y si algo te pasa... ¿Qué hago yo sola?

Don Calixto, impaciente. Dió un fuerte tirón del vestido a su mujer. Resbaló sobre la roca húmeda y guiada por el brazo de su marido cayó de pie en la popa, entre los fardos de pieles. Estaba más blanca que una gaviota.

—¡Siéntate— le gritó el guardafaro.

Doña Esperanza, que era una mujer muy amplia, se acomodó como pudo entre los bultos. Sus grandes ojos abiertos eran la imagen del terror. Enmudeció y sus manos crispadas recorrieron a saltos el rosario.

Don Calixto abrió la embarcación empujando con un remo. Corrió la botavara a babor y cuando el soplo del noroeste, fuerte y arrachado, infló la vela, la lancha saltó entre las olas impulsada por el viento.

La mar venía de popa. Las olas aparecían a lo lejos, se acercaban amenazadoras, rebasaban el bote y lo dejaban lamienlo golosamente los costados. La espuma rociaba la carga. A veces una ola, más grande que las demás se anunciaba cubierta de blanco turo. La espuma resbalaba sobre la cresta con un rumor de catarata, y el torrente hirviente se adelantaba y al-

canzaba a las olas delanteras. El Guardafaro gobernaba a modo de que los golpes de mar tomaran a la panga por la aleta. La ola pasaba rugiendo amenazadoramente. La panga se bamboleaba hasta mojar la vela en el agua, y el mástil quedaba vibrando. Doña Esperanza ocultaba la cara entre las manos, y vigilaba mirando aterrorizada entre los dedos, la aparición de la ola siguiente.

—¡Cuidado, Calixto!— Aullaba con desesperación.—¡Esta nos inunda!

En uno de estos embates, la ola atrapó a la lancha. La masa de agua no fué sorteada por completo y un grueso chorro entró por la borda. La mujer, creyendo que el mar se la tragaba saltó como un resorte, gritando empavorecida. La lancha se ladeó y entró más agua por la banda opuesta.

—¡Siéntate, Cobarde!— Gritó Don Calixto. Y de un empujón la hizo caer entre el pescado salado.

—¡Nos ahogamos! ¡Nos ahogamos!— bramaba históricamente la mujer.—¡Hay Dios mío, sálvanos! ¡No costigues a este infame por haberme pegado!

—¡Cállate!— Y le dió una sonora cachetada.

Doña Esperanza enmudeció. Ecurrían las lágrimas por el rostro demudado. Temblaba como una cierva asustada. Era una pobre mujer aplastada por el miedo contra los atados de piel.

—¡Saca el agua con el cacharro!— Mandó don Calixto.

La mujer lo miró como si no entendiera. Después, lentamente, como si la impulsara una voluntad superior a la suya, empezó a llenar la pequeña cubeta en el fondo de la panga y a vaciarla por la borda. Aún seguía, con mirada atemorizada, las grandes olas que amagaban la embarcación. Poco a poco, abriéndose paso dentro de su enfermizo horror, comprendió que si la pequeña nave había sorteado el oleaje por una hora, podría continuar en la misma forma hasta doblar la punta. Don Calixto la miraba de recho y sentía pena. Le dolía haberla maltratado. Pero conocía a su mujer. Un poco de rudeza aplacaba sus nervios. Y era preferible un golpe a tiempo a que se hubiera volcado la lancha. Vigilando las olas, cuya furia ciega podía esquivarse casi con seguridad, la navegación era cuestión de pericia y serenidad. Ahora su mujer, más tranquila, manejaba el achicador con rapidez y pronto el fondo quedó seco.

Don Calixto buscó los cigarros bajo su chaqueta de hule. Sacó uno, lo prendió cara al viento y se lo alargó a su mujer.

—¿Cómo te sientes?— Le preguntó con un dejo de ternura en la ruda voz.

La mujer no contestó. Pero tomó el cigarro. Después, cuando el marido volvía su atención al oleaje, lo miró sin que él la viera, y se le calentó el corazón. ¡Que hábil marinero era su hombre! ¡Con qué sencilla facilidad burlaba el oleaje, y cómo la lancha parecía animada de su espíritu sereno! Ahora comprendía por qué había sido tan feliz a su lado y por qué cuando su mano encallecida se apoyaba en su hombro, el cuerpo le temblaba, y la ternura le humedecía los ojos.

A poco la punta apareció por habor. El viento pasó de ronza y la mar siguió de largo. Al socaire, la bahía estaba en calma. Soplaban por encima de la isla viento suficiente para impeler la barca. Se pegaron a la orilla, y al pasar levantaban el vuelo cientos de patos, pelícanos y gaviotas. Doña Esperanza seguía su vuelo con alegría. También en su corazón empezaban a volar sus deseos. Con la calma gustó la delicia de la navegación. Sacó la mano fuera de la borda y la hundió en el agua que se deslizaba mansamente hacia popa. Estaba en paz con su marido y con el mar.

En el pueblo el pescado salado se entregó a buen precio. Para las pieles de lobo marino no había demanda. Nadie había podido curtirlas, y duras como baqueta, para nada servían. Al fin, el tendero las tomó a cambio de víveres. La elección de éstos les tomó buena parte del día. Después la mujer marchó a sus visitas y Don Calixto se entretuvo con los amigos. No tomaba, pero le gustaba poner las cervezas como corresponde a la autoridad de un guardafaro y próspero pescador.

Doña Esperanza, tal como lo había previsto, tomó una taza de café fuerte en cada casa. Oyó las novedades y soltó la lengua. Cargó a sus numerosos ahijados y abrazó a sus comadres. Pronto había recorrido todas las cabañas del poblado. ¿Qué haría Calixto?

Se despidió y marchó a buscarlo. Lo encontró ocupado en estibar los comestibles en la panga. Entonces intervino. El azúcar había que envolverla en la lona embreada para que no se mojara. La harina de maíz no alcanzaría para todo el mes. En cambio el frijol era demasiado. Don Calixto hizo el cambio y cuando todo estuvo a gusto de la mujer, que contó y recontó los paquetes y quedó satisfecha de que nada faltaba, Don Calixto llamó a un pescador.

—Le hablé a Martín para que mañana lleve la lancha. Tú y yo iremos por la vereda.

—Pero Martín no cuidará los víveres.

—Es buen marinero. Pero si no tienes confianza en él, la llevaré yo. Tu comadre puede acompañarte por tierra.

—¿Y si algo te pasa... ¿Qué hago yo sola?

Doña Esperanza miró a los ojos a su marido y sonrió. Por nada del mundo perdería esa noche a su lado, después de un día tan fatigoso. De modo que dócilmente entró a bordo y se acurrucó en el fondo.

## 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.

## 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.

## 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.

Está próxima a publicarse la 2a. edición ampliada y corregida de la

Historia de la  
Escuela Nacional de Ingenieros  
De Jorge L. Tamayo

# Nuestros Hombres Rana Tienen la Palabra

Por Mario de la Reguera.

VERACRUZ, Ver. 22 de julio (Exclusivo).— Positivamente, la pesca submarina es un deporte que pone de punta el más atractivo rizado. Usted sabe, hay que enfrentarse allá abajo, en las profundidades del verde océano, en un medio distinto y desconocido, con todas aquellas fieras dispuestas, siempre, a ejercitar sus hermosas dentaduras en pos del diario sustento. Y así usted ve desfilar a un centímetro de su nariz, enormes tiburones, cornudas, pulpos, anguilas, chernas y demás animalitos.

Realmente usted puede tener razón si está pensando cómo es posible que yo hable tan eruditamente de lo anterior si sólo conozco a los tiburones ya en plan de cadáveres. Y, efectivamente, usted no se equivoca porque los únicos clavados que diariamente yo me tiro son al colchón. Y no sabe usted con que gusto lo hago.

Sin embargo, el sábado pasado asistí a una junta en el Club de Pesca de Boca del Río en donde, alrededor de don Pablo Bush Romero, Aníbal de Iturbide y Enrique Conty, se reunieron, por vez primera, la crema y nata de los hombres rana del país. Usted sabe, se trataba de la organización de la primera expedición hacia Villa Rica, un lindo paraje al norte de este puerto, en donde, se cree, don Hernán Cortés dio fondo a sus naves para evitar tentaciones nostálgicas a sus tropas. Y los hombres rana tratan de localizarlas siguiendo al pie de la letra las conclusiones del licenciado Gurría, director del Instituto Mexicano de Antropología e Historia, que lleva largos años de estudio sobre las huellas del extremeño. Y, claro está, allí fue donde escuché lo conversado hace un rato.

Por si a usted le interesa, y para que de una vez se vaya despojando del miedo, esa noche todo mundo coincidió en que los tiburones son unas fieras cegatonas a quienes, si usted no demuestra miedo ni les presenta los pies allá abajo, no hay que temerles. Sencillamente usted aplica la fórmula y ellos, muy decentes, se van...

Sin embargo, hubo también allí hombres rana desconfiados que dijeron: "Muy a pesar de que hasta hoy el 99 por ciento de las veces así han reaccionado los tiburones, no hay que olvidar que son animales y que en cualquier momento pueden dar el cambiazo".

Hubo uno, Alfonso Bárcenas (un habitante saludable como de 1.80 metros y 90 kilos de peso) que fue más explícito: "Esos segundos en que usted acaba de bajar al mar, en que no ve usted nada más que burbujas, son para mí reales crisis de pánico pensando siempre en la proximidad de un tiburón con ganas de almorzar... Tengo muchos años de estar metido en esto y solamente he visto dos tiburones muy cerca de mí, no más de tres pies, y las dos veces me he enfermado de diarrea inmediatamente".

Después se habló allí de la necesidad de que los hombres-rana mexicanos sean representados en el campeonato mundial de buceo submarino en Lisboa para agosto 22, y todos estuvieron de acuerdo en que la figura más brillante de nuestro panorama es Alfonso Arnold, un atleta de 28 años, nacido en Cosalá, Sinaloa y que tiene 12 de practicar con mucho éxito el deporte.

Hablé con él largamente y me dijo que conoce a fondo el negocio. Estuvo en la localización del buque argentino Río del Plata hundido en la bahía de Acapulco y buceando a 30 metros sufrió algunas descompresiones, rara enfermedad que se adquiere por permanencia larga en el agua. Al preguntarle si su amistad me lo tome a inmodestia, concretó esto: "No tan cerca en aguas claras, pero he visto tantos heladas, que ya les perdí el miedo. Y hubo uno, manojito de pescados que llevaba yo atadas con un cordel a mi cintura".

—¿Hay algún momento angustioso en su carrera con vecindad de la muerte?

—"Sí, y realmente fue horrible. Casi perdí el sentido... Andábamos sacando langosta en la bahía de Acapulco y al salir de una cueva vi un pulpo pequeño y le tiré el gancho atráfué apresado por la espalda y el cuello... Era trece kilos de peso, vaya usted a saber si era padre, madre o pariente lejano... Puse la mano en la espalda para evitar que me mordiera y el monstruo me empezó a apretar... Ya estaba perdiendo el sentido cuando un compañero llamado Pinky le cortó la cabeza. Me lo acabaron de quitar en la superficie y me dejó lleno de moretones que parecían tatuajes".

# Astilleros...

(Viene de la Pág. 25)

La mayor parte de los Astilleros del mundo, son Empresas de carácter privado, manejadas por hombres de negocios capaces y enterados de su misión, quedando al Gobierno del País en donde se encuentre el Astillero, legislar, garantizar y vigilar la buena marcha de la Industria.

La zona de construcción de buques en un Astillero, requiere de inversiones proporcionales al tipo y número de buques que ahí se construyan, es decir, las instalaciones que se requieren para la construcción de buques, deben ir de acuerdo con el tipo y número de buques que se elaboran. Estas instalaciones son generalmente sencillas sin grandes volúmenes de obra, sin lujos podríamos decir, pero sólidas y bien meditaciones.

Con frecuencia dentro de la Zona de construcción de buques en un Astillero, manejada por Empresa privada, se construyen buques militares, además de los mercantes que por regularidad se elaboran. Esto sucede sobre todo en casos de gran emergencia, si la seguridad de la Nación constructora lo determina; en otras ocasiones, por razones de conveniencia estratégica, vemos también construyendo buques de guerra en Astilleros administrados por la iniciativa privada.

En los Astilleros que administra el Gobierno de la Nación constructora, lo más frecuente es ver la construcción de los grandes buques de guerra que servirán a fortalecer su Armada, así como también para venderlos a otras naciones.

Lógico es suponer que para una Empresa privada, garantizada por el Gobierno del Estado, es mucho más fácil administrar y operar la construcción de buques, por tener en su directiva a personas que estiman y comprenden lo que es una Industria y en consecuencia lo que es un negocio, cosa que generalmente no sucede cuando el Gobierno del Estado directamente administra el Astillero, son contados en el mundo los Países que han sabido directamente administrar y operar la construcción de buques, no con esto queremos decir que está vedado para un Gobierno fabricar buques, pero es necesario comprender que por los sistemas que generalmente tienen los Gobiernos de los diferentes Países del mundo, no es posible que se atienda y se administre comercialmente con éxito, una Industria como lo es la construcción de buques en un Astillero.

En el próximo número de esta Revista, describiremos a grandes rasgos las instalaciones que cuenta la Zona de construcción de buques de un Astillero, que se denominan "Gradas de Lanzamiento", así como las instalaciones auxiliares e Industriales conexas al Astillero.

REVISTA "LITORALES", SEPTIEMBRE DE 1958

# Ahora, Lanchas de Plástico

(Viene de la Pág. 37)

madera. En ella se hacen muescas para el encastrado de los baos, los cuales se refuerzan en su unión con una resina especial que fragua entre madera y plástico. Sobre los baos se colocan polines longitudinales del adecuado espesor, y sobre la estructura así preparada se extiende la cubierta que es de triplay de cedro, cuya capacidad de pulimento es insuperable. Interiormente se colocan las bancadas, y la lancha queda lista para el público.

En la actualidad el señor Castagneto tiene una importante factoría en la ciudad de México. El nombre comercial de sus embarcaciones es "Lanchas Zena". La fábrica consta de tres grandes naves: de moldeo, pintura y carpintería. Laboran en los talleres más de cuarenta operarios y su capacidad de producción es de dos lanchas diarias, las cuales se hacen en tres tipos: dinghis, lanchas y cruceros, los primeros de 7 a 10', las segundas de 8 a 12', y los terceros de 10 a 16'.

Los señores Castagneto al desarrollar la construcción de lanchas de plástico en México, han dado un gigantesco impulso a los deportes náuticos. A la fecha son más de mil, las lanchas adquiridas por los aficionados. Esto a su vez ha desarrollado otras actividades. Muchos de los propietarios han obtenido su título de Capitán de Yate. Para transportar las lanchas se ha tenido que desarrollar la construcción de trailers, para reparar motores fuera de borda han tenido que instalar talleres especializados. Para agruparse, los numerosos aficionados, fundaron el Club Náutico Mexicano, cuya misión es la de impulsar las actividades náuticas deportivos en nuestro país.

## Servicios Unidos de Primera Clase Autobuses de Oriente A. D. O.

Terminal en México:  
BUENAVISTA No. 9  
Teléfono: 35-16-00

Terminal en Veracruz:  
PRIM Y DOBLADO

(Frente al Parque Zamora)  
Tels.: 39-00 y 30-25



SECRETARÍA DE MARINA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
BIBLIOTECA CENTRAL

# Ahora, Lanchas de Plástico

De una casa próxima a la playa, sobre la carretera costera de Veracruz a Boca de Río, dos jóvenes salieron en pantalón de baño. Llevaban sobre los hombros una lancha, amplia y ligera. La depositaron sobre la arena, la empujaron y quedó a flote. Uno de ellos saltó dentro y la mantuvo con el canaleta en las cercanías. El otro volvió a la casa por el motor fuera de borda. Lo colocó en la popa, apretó las mariposas y subió a bordo. Tiró del cordón de arranque y la lancha se alejó a gran velocidad dejando una estela que se abría en forma de abanico, y que al avanzar hacía bambolearse los numerosos botes fondeados.

Sacar la lancha de casa, echarla al agua, y ponerla en marcha había exigido menos de quince minutos. Extraordinario. Su ligereza era notable. Un pescador que andaba por ahí dio la explicación.

—Son las nuevas lanchas de plástico. Las puede ver en Principal. Una tienda las vende.

Efectivamente. En una tienda vi las lanchas. La curiosidad me hizo examinarlas. Casco de una sola pieza, sin cuadernas ni largueros de refuerzo. Doble fondo para asegurar su flotabilidad en caso de accidente. En proa una pequeña cubierta de madera limitada por un para-olas de plástico transparente. Cómodas bancadas, bien situadas, en la posición ideal para pescar o disfrutar de la travesía. Volante con transmisión para el manejo del motor fuera de borda. Toda la madera perfectamente pulida y barnizada. El fondo por dentro, limpio y pulcro, con un acabado especial en que podían verse los hilos de la conocida lana de vidrio; por fuera terso, brillante, esmaltado, con un terminado tan fino que fácilmente sobrepasa al de cualquier bote de madera. La razón según la explicó el distribuidor es que el pigmento colorante se incorpora al plástico durante el moldeo, y como el molde se pule a un alto grado de perfección, el casco sale terso y liso, sin la menor rugosidad. Así el esmalte se adhiere y extiende en una película superficial de inmejorable brillo y tersura.

En cuanto a resistencia, el vendedor suministró algunos datos. Pruebas de impacto garantizan que la robustez del casco es superior al de otro de madera de doble espesor. Es prácticamente incombustible e inatacable por el ambiente marino, es decir, que el plástico no se pudre como la madera, ni es atacado por gusanos barrenadores del tipo "Teredo". En cuanto a precio... Bueno, pueden estudiarse en cualquiera de las casas distribuidoras.

En 1946 los señores Rafael y Enrique Castagneto, que habían venido a México en busca de nuevos horizontes, encontraron unos marineros italianos sin trabajo. Deambulaban por la ciudad

después de que nuestro Gobierno los puso en libertad al terminar la guerra. Estos marineros habían sido tripulantes de buques petroleros a quienes la declaración de hostilidades contra los países del Eje, había sorprendido en Tampico. Los buques fueron ocupados y las tripulaciones internadas. El señor Castagneto se enteró de que estos marineros eran buenos carpinteros de ribera y que habían construido algunas embarcaciones durante su cautiverio. Para ayudarlos montó un pequeño taller de carpintería y les encomendó la construcción de una lancha. Resultó bien construida y de hermosas formas. Antes de que estuviera terminada había varias personas que deseaban comprarla, de modo que para satisfacerlas se inició una serie de nuevos modelos. El señor Castagneto se vio así metido en el negocio de la construcción de botes. Naturalmente el taller fue creciendo, y con él, el número de operarios y el de naves en construcción.

Por aquella época los plásticos de altas cualidades hacían su aparición. Pronto irrumpieron en el campo de la ingeniería, en donde demostraban su aptitud para numerosos cometidos por su alta resistencia y moldeabilidad. Los diseñadores utilizaban este material en todo nuevo proyecto sin más límites que su ingenio y la compleja técnica para su aprovechamiento. Se sabía que las resinas sintéticas a base de esteres y fenoles constituían la materia prima de los plásticos. Podían obtenerse en la forma de polipresencia de altas presiones, o bien utilizarse como vehículos líquidos para películas superficiales (pinturas); o también en unión de materiales de relleno, o agregados, (telas de algodón, asbestos, fibras de madera, celulosa o lana de vidrio) prensarse en la forma de láminas de extraordinario colorido y resistencia. Naturalmente que no faltó quien se interesara en aprovechar este nuevo material de propiedades tan superiores, en la construcción de embarcaciones. Las revistas especializadas de marina relataban éxitos y fracasos, indicando los materiales usados y las técnicas aplicadas.

El señor Castagneto las seguía con interés, y poco a poco fue desarrollando una idea. Con (Monsanto, Reichold... etc.), y estas le proporcionaron la información de que disponían sobre el manejo de resinas poliéster, capaces de frarde sujetarse a compresión, sin necesidad de perimentos y cuando obtuvo numerosos resultados satisfactorios puso en marcha su idea.

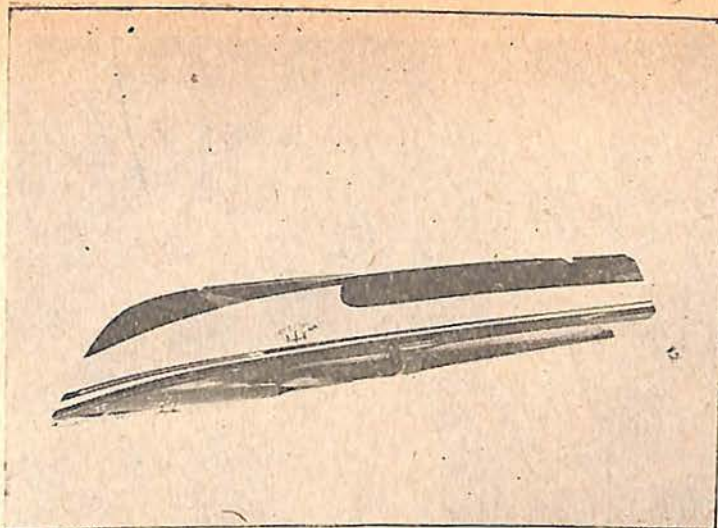
Diseñó una lancha de formas sugestivas, perfecta estabilidad y gran velocidad. La construyó de madera y quedó satisfecho. La volteó sobre el piso de su taller a modo de que el pantoque quedara hacia arriba y empezó la construcción



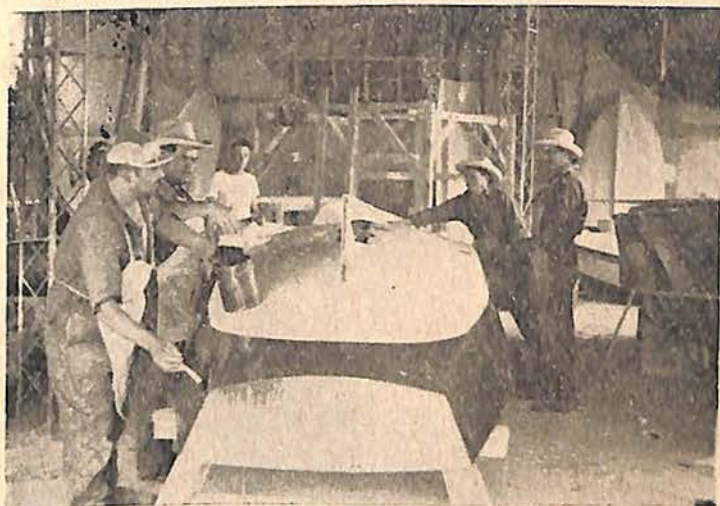
Lancha Zena en el río Coatzacoalcos.

del molde que había de realizar su idea. Pulió el casco hasta la máxima tersura obtenible. Lo barnizó con un separador, con el objeto de impedir que el plástico líquido fraguara con la madera. Sobre el separador extendió cuidadosamente tela de fibra de vidrio, bien restirada y empalmada. Esta capa la impregnó en abundancia de resina líquida especial, depositó una segunda tela, volvió a impregnarla y así hasta obtener un espesor de varios mm. Esperó, e imaginamos su impaciencia, a que el plástico endureciera por completo. Las instrucciones indicaban que la resistencia necesaria se obtenía en unas horas. Sin embargo, esperó una semana y levantó el molde. Resultó imperfecto. Al levantarlo se agrietó. Realizó un nuevo experimento cambiando la disposición de las telas, a modo de que las fibras diagonales resultaran cruzadas. Eligió telas de mayor resistencia y de fibras trenzadas. El segundo molde tampoco lo dejó satisfecho. Construyó otros y al fin después de varios meses de experimentación obtuvo un molde que consideró perfecto.

En la investigación había resuelto, de hecho, los diversos problemas con que debía encararse en la construcción de cascos de plástico. Sabía ahora, cual era la mejor disposición de las telas, el diámetro de los hilos y su grado de torsión, el porcentaje de impregnación y la resina adecuada. Sabía que el acabado exterior depende del grado de pulimento del molde, y que la coloración debía darse en la forma de pigmentación del vehículo resinoso. Así que en posesión del molde construyó su primer casco por un procedimiento inverso. Sobre el molde altamente pulido el barniz separador, después seis capas de tela de fibra de vidrio en dos series, cada serie compuesta por una tela ligera, colchoneta de fibra prensada cuya misión es absorber alto porcentaje de resina y un petatillo de cordón grueso con el objeto de suministrar resistencia a la tensión del plástico obtenido. Las dos series de ca-



Primoroso acabado de una lancha Zena.



Lancha Zena en construcción.

pas dan un espesor de 8 milímetros. Como el casco no lleva refuerzos, se comporta ante la acción del oleaje como un verdadero cascarón, y sabido es que en este tipo de estructura los esfuerzos son superficiales de tensión y compresión, en consecuencia, no debe haber cambios bruscos de dirección, y los bordes deben ser en lo posible verticales para eliminar los esfuerzos de corte. Esto previsto, el casco resultó ligero y robusto. Se hicieron pruebas de impacto golpeando el casco hasta su rotura. La resistencia mostrada era superior a la madera de doble espesor. Además las roturas podían resanarse fácilmente extendiendo parches de telas y resina. A estas pruebas de taller siguieron otras de navegación. El casco resistía la vibración del motor fuera de borda y se comportaba perfectamente a la máxima velocidad. Después de ruda experimentación durante tres meses el casco no mostró fallas.

Depurada la técnica de construcción del casco se abordó el problema de darle un acabado de primera. La madera en cubierta es insustituible por su belleza. La aleación de plástico y madera es relativamente fácil por que el plástico permite ser aserrado, barrenado y recortado, de modo que al salir el casco del molde se recorta la borda, se le atornilla una regala de

(Pasa a la Pág. 35)



Srita. Alicia Cañizares que casó con el Sr. Milton Schatz.  
Que sean dichosos.



LITORALES desea mil felicidades a Olguita y Manuel Vázquez del Mercado que aparecen aquí acompañados de sus padres y testigos el día de su enlace.



La promoción de 1929 del H. Colegio Militar monta guardia de honor.



Recepción y despedida de Agregados Navales Rusos.

# ASTILLEROS

Artículo Presentado por el Señor Ing. Jorge Padilla Irigoyen.

Continuación:

## DIQUES FLOTANTES

En el número anterior de esta Revista habíamos definido lo que es en esencia un Dique Flotante, la utilidad que representa a un Astillero y que se traduce en beneficio de las embarcaciones mercantes y militares, solamente nos había quedado por definir las características y forma de operar el Dique Flotante.

Las características estructurales de un Dique Flotante son semejantes en gran parte a la estructura del Casco de un Buque.

El material que se emplea generalmente para la construcción de su estructura es acero laminado, madera o concreto armado. Las cuaderñas, carlingas, tracas, durmientes y forros, son de diseño muy similar a los elementos que integran la estructura de un Buque, y es fácil comprender la razón de esta semejanza, solamente con observar que la flotación y traslación de un Dique Flotante es similar a la de cualquier embarcación. Si la estructura es de acero perfilado o de madera, el procedimiento de la construcción de un Dique Flotante es similar también a la de un barco.

Los Diques Flotantes con estructura de concreto armado en las últimas décadas han tenido un gran incremento y sobre todo en países que carecen de una sólida Industria del Acero y que por el contrario son eminentemente marinos, es el caso del Japón, nación que está sumamente desarrollada en la industria Naval y en el comercio marítimo, pero que por otro lado su índice de producción de acero es mínimo. Aparentemente se diría que una estructura flotante de concreto carece de ventajas hidráulicas-dinámicas, pero por medio de análisis minuciosos y cálculos laboriosos las estructuras de concreto armado flotando en el mar, reúnen un sinnúmero de ventajas, que las hacen óptimas en determinados problemas que se presentan a la construcción Naval.

Cualquiera que sea el material que se emplea en la estructura de un Dique Flotante, no es motivo para alterar el diseño del mismo en esencia, así vemos que la distribución de elementos que integran la estructura de un Dique Flotante, así como el conjunto de instalaciones que lo operan, se asemejan en la generalidad en un diseño a otro. En las partes superiores, tal como lo indica el croquis que en la Revista anterior se publicó, existen plataformas de trabajo en la cual se deslizan montacargas y grúas livianas que facilitan la extracción y colocación de pie-

zas al buque que se encuentra en el interior del Dique Flotante.

Sobre las mencionadas plataformas de trabajo, se sitúan pequeñas superficies techadas que desarrollan la función de Talleres, mismos que no dejan de ser tan efectivos como los de un Dique Seco-Fijo. Generalmente el Dique Flotante opera dentro de una Dársena, junto a un muelle especial y con instalaciones de tierra que complementan su función, pero también, varias veces es necesario rescatar, trasladar y reparar un navío averiado fuera del Astillero y en consecuencia lejos del Puerto, en ese caso, el Dique Flotante opta por llevar en sí mismo, un sinnúmero de equipo, herramienta y maquinaria necesaria para su propia operación.

A continuación describiremos en forma sencilla el proceso de introducción y extracción de un buque a un Dique Flotante:

1º—Ya que el Dique Flotante es un prisma que puede emerger o sumergirse hasta determinada profundidad por medio de un sistema de bombeo perfectamente controlado en forma similar a la que emplean los submarinos, resulta relativamente fácil introducir un buque dentro de esa gran fosa sumergida que es propiamente el Dique Flotante. El buque se enfila con su eje longitudinal de simetría colineal al eje longitudinal de simetría del Dique Flotante, tanto el buque como el Dique se encuentra flotando, en un momento dado se inicia llenado de la fosa del Dique y éste al ir siendo lastrado inicia su descenso o inmersión.

2º—Una vez obtenido dentro del Dique un tirante satisfactorio de calado que va de la rasante de los picaderos a la "lumbre" del agua, se abre la esclusa con la cual está equipado el Dique en una de sus cabeceras y encontrando el buque el mismo plano de flotación y un calado satisfactorio en el Dique, se inicia la introducción del buque al Dique, ya sea por sus propios medios o por tracción directa entre el Dique y el barco. Esta maniobra requiere conocimientos y experiencia, ya que se presentan todos los fenómenos y esfuerzos de dos masas que flotan, que se mueven y que tienen como fin quedar una dentro de la otra. Una vez introducido el buque, se cierra la esclusa y éste se encuentra flotando dentro del Dique que aunque semi-sumergido, también está flotando.

3º—El agua que se encuentra dentro de la fosa es expulsada por bombeo, los depósitos de lastre también se vacían y el Dique comienza a emerger y el buque dentro de la fosa pierde su poder de flotación y se asienta sobre el sistema de "picaderos" y de "santos". Se fija perfectamente el casco del buque introducido a la estructura del Dique y el barco se encuentra listo



# El Arte en la Fotografía

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

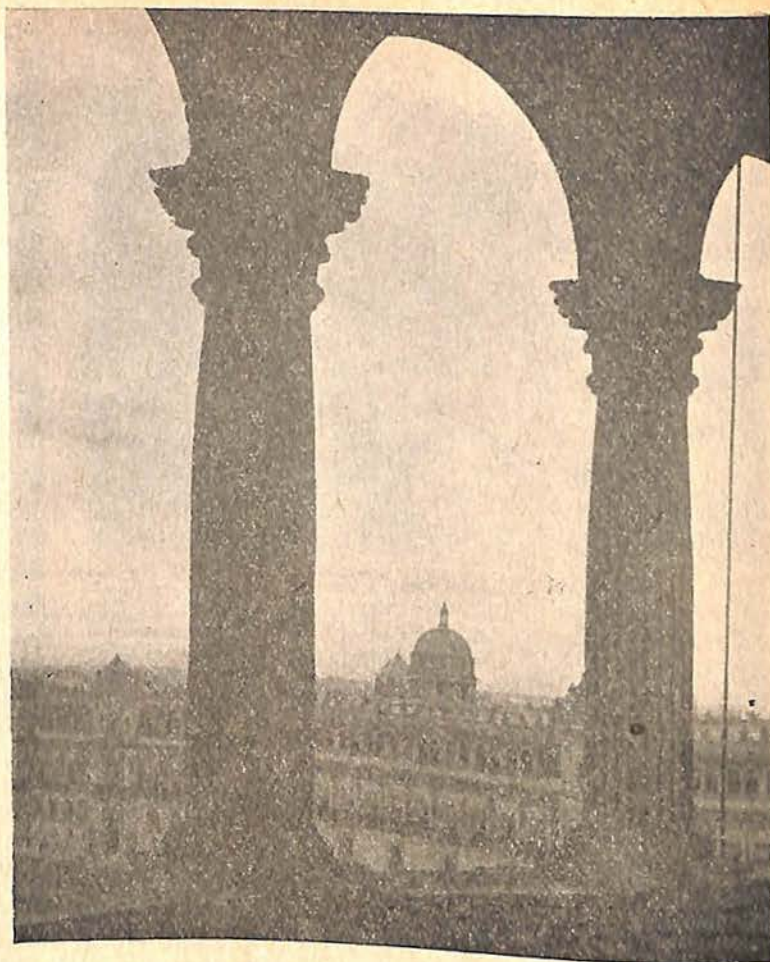
SE PREMIARA CON \$25.00 LA FOTOGRAFIA  
QUE SEA PUBLICADA EN ESTA PAGINA.

REMITA SUS FOTOGRAFIAS CON MOTIVOS  
ARTISTICOS Y GANE SU PREMIO.

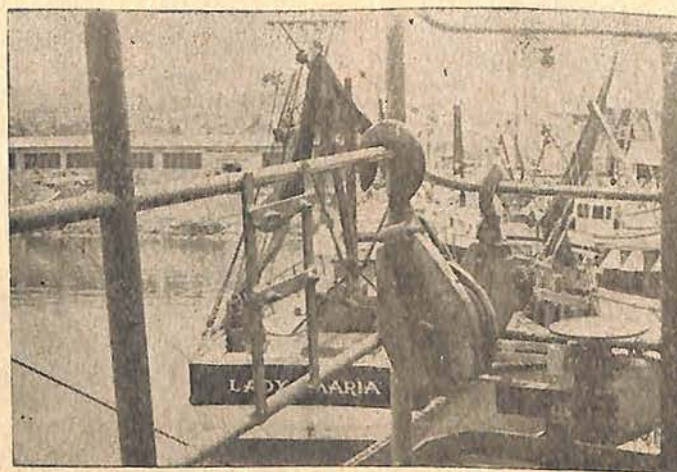
REVISTA LITORALES

APDO. POSTAL 7962

MEXICO, D. F.



CORAZON DE MEXICO.

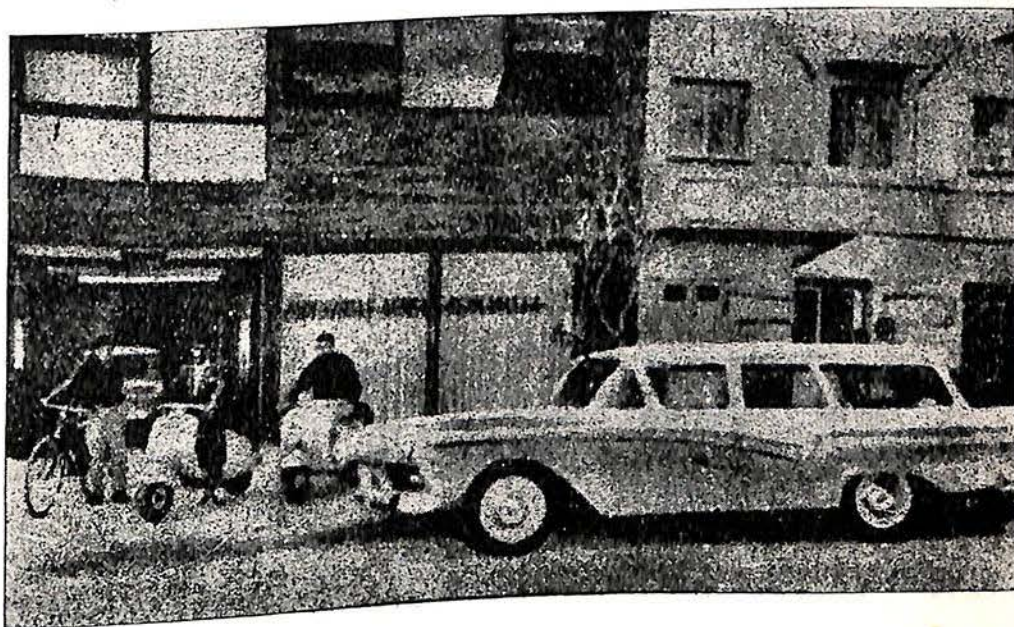


HIERRO FLOTANTE.

# 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.



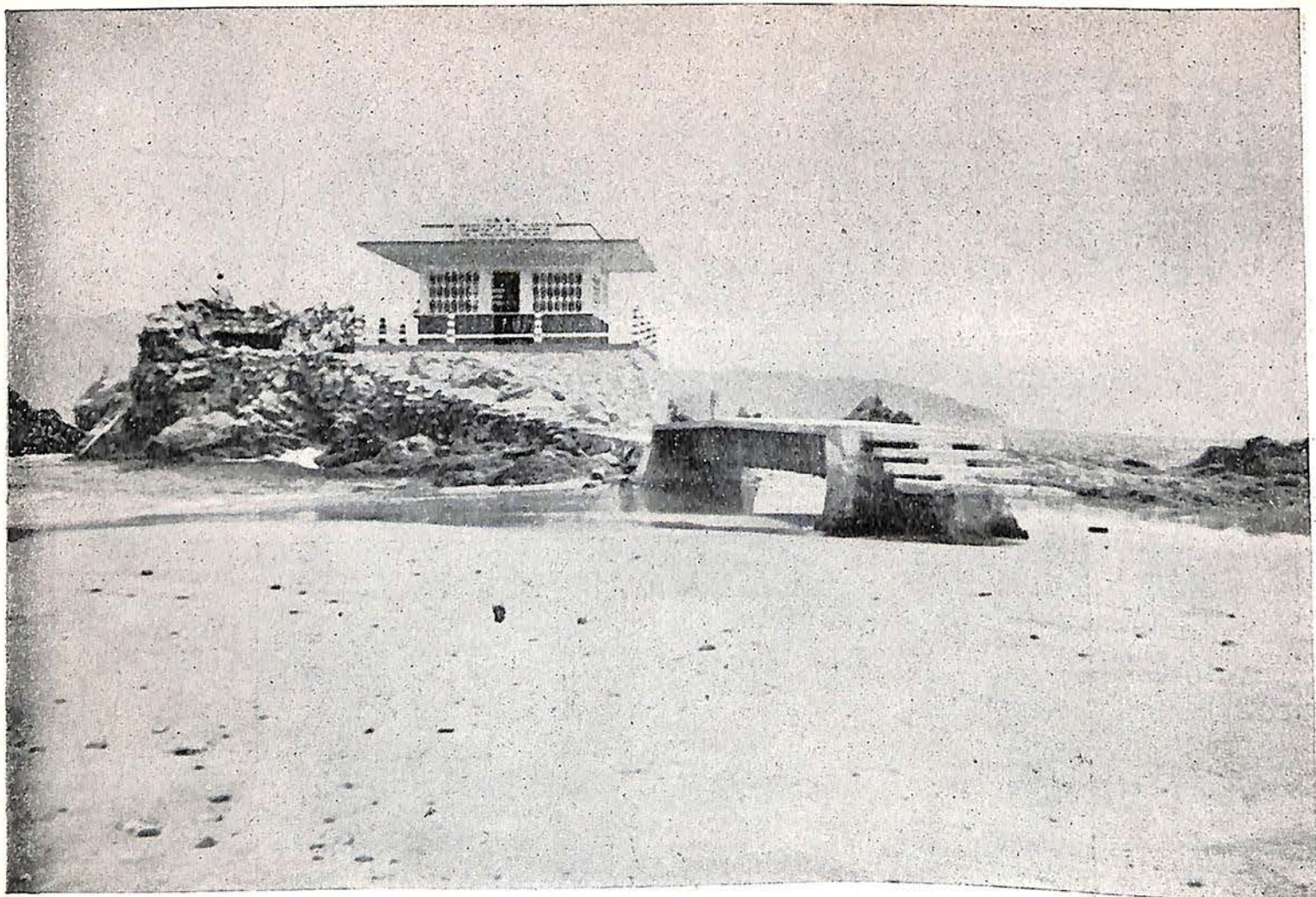
Proveedores de las Dependencias del Gobierno y Secretaría de Marina.

OFICINAS:

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

Apartado Postal 23075 - México, D. F.

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



*Una de las Nueve Casetas construi-  
das en Acapulco para la  
Vigilancia de las Playas*

Atención de la  
Dirección General de Obras Marítimas,  
de la Secretaría de Marina,  
para la seguridad de la  
vida humana en el mar