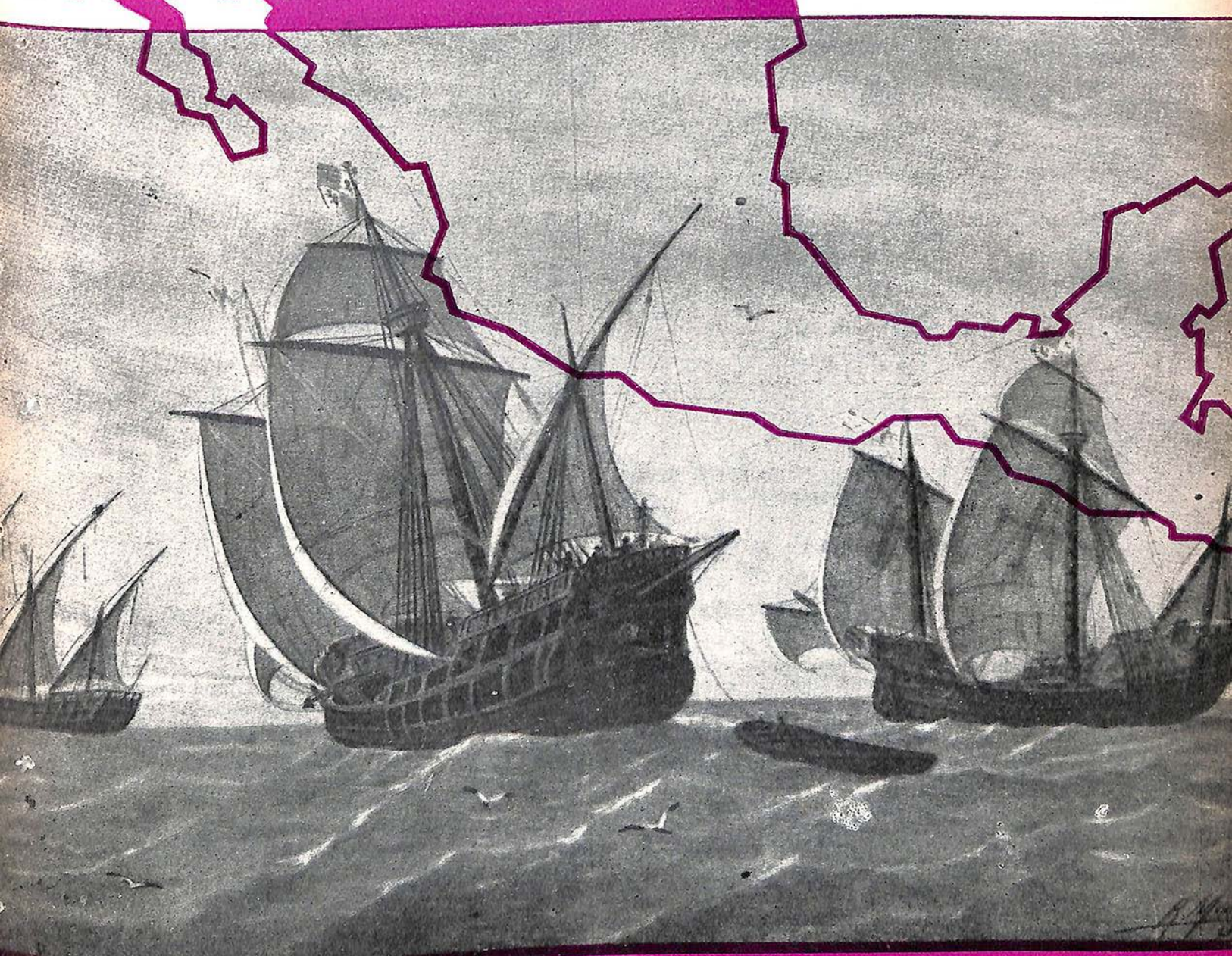


LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA
OCTUBRE DE 1958



Patrocinadores:

EMPRESAS NAVIERAS Y AGENCIAS DE BUQUES

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.

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

DISTRIBUIDORES E INTRODUCTORES 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.
Introdutores 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.

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.

CYRMEX — RAFAEL ROMO P.
Representante en la República Mexicana de
KORODY MARINE CORP.
Motores y Refacciones Diesel Americanas de
todas marcas
Beta N° 50 Col. Romero de Terreros 721 Teléfono:
24-97-86.

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

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

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

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

CONSTRUCTORES DE BUQUES Y LANCHAS

PLASTICOS MOLDEADOS Y ACABADOS, S. A.
Fabricantes de LANCHAS ZENA.
Sánchez Azcona 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.
Tel's. 21-07-56 y 21-66-85.

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

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.

Vicealmirante JORGE LANG ISLAS,
Diputado al XLIV Congreso de la Unión.
México, 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.

**Dirección General de Pesca e Industrias Conexas
Secretaría de Marina**

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

**Vicealmirante
CUAUHTEMOC PEREZ ZAVALA**
2a. Zona Naval, Tampico, Tamps.

**Ingeniero Mecánico Naval
CARLOS FERRAEZ MATUS.**
Ced. 58515 AJUSTADOR MARINO.
Instalación y reparación maquinaria,
Maniobrista de embarque carga granel.
Transportes de volteo.
Madero y Guerrero. Abdo. Postal 72.
Manzanillo Col. Tel. 140

DISTRIBUIDORA "GOMEZ SANCHEZ"
Toda clase de Equipo Contra Incendio.
Artículos Marinos.
Av. Gral Benjamín Hill 243.
Tel. 15-48-60, 15-39-27, México, D. F.

AUTOBUSES DE ORIENTE "ADO"
Una Línea a la altura de las mejores del mundo.

**Capitán de Fragata, Ingeniero Naval.
FELIX ARRUTI ITURRIOTZ.**
ASTILLERO SAN JUAN DE ULUA
Armada de México.

**Ingeniero Civil
ALBERTO J. FLORES.**

MATOUK FILMS, S. A.
Av. Cuauhtémoc 130, Desp. 201.
Tel. 12-38-18 México, D. F.

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

**Capitán de Navío C. G.
Félix Morel Peyrefitte.**
Diputado al Congreso de la Unión por
Quintana Roo.

**Vista Aduanal y Contador Público Titulado
Leopoldo Vanegas Carroseo**
Av de los Pájaros 42
Frac. Las Playas, Acapulco Gro.

Publicación de la Liga Marítima Mexicana

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

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

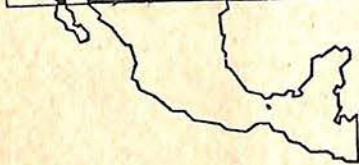
Año I. Octubre de 1958 No. 18
LITORALES Sale el Día 6 de Cada Mes.

SUMARIO

	Pág.
NUESTRO EDITORIAL	3
Un nuevo Motor Diesel Marino	5
El Porta-Aviones "Ranger"	8
Souvenirs. Por Carlos Delorme	9
Un Agente del Más Allá. Por Gustavo Rueda Medina	12
Usted Debe Saber que... Por Rubén Montejo Sierra	14
Balada de las Embarcaciones. Por Ricardo Cicero y Garita	15
Cristóbal Colón. Por Luz Muñoz Sandiel	17
Café al pie del Escritorio	20
Los Arcos del Sitio. Por Oscar F. Franke	22
Cómo se construye un Buque	24
Destructores en Acción	26
TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA adquiere un nuevo Buque	28
Puertos Pesqueros. Por Eugenio Urtusástegui	29
Una Empresa Naviera Mexicana: SERVICIOS MARITIMOS DE MEXICO, S. A.	32
¡Cadetes! ¡Firmes! Por Pater Familia	34
Nuestra Portada: ¡SALVE. AMERICA!	

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

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.

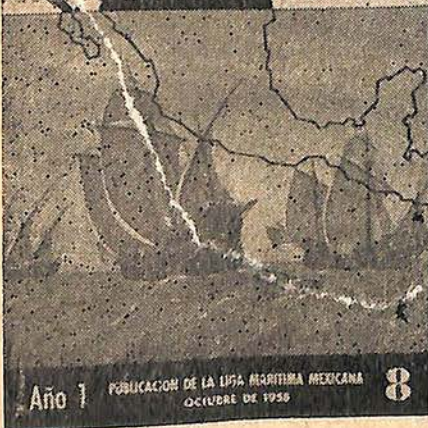
Fotografía:
Ing. Julio Adeath Gómez

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

LITORALES
REVISTA MENSUAL



EDITORIAL

El movimiento, la marcha, digamos, hacia el occidente se inició por el mil doscientos y pico, en las planicies desérticas de la Mongolia. Gengis Kan y Tamerlán, como en seguida Isabel y Colón, y después Balboa, Pizarro, Cortés y Magallanes, no otra cosa fueron que seres providenciales. En ellos, o en otros, tenían que encarnar necesariamente los signos inexorables del destino; porque era llegado el tiempo en que la saeta lanzada por el asiático, sin cambiar de rumbo, debía volver al corazón de la china sabia y milenaria...

El avance del tártaro abarcó provincias y naciones comprendidas en un cuadrante de paralelo terrestre; a la cristiandad tocó doblar la marca navegando dos cuadrantes en la Mar Tenebrosa y en la del Sur, nunca antes presentida.

En la madrugada del 12 de octubre de 1492, las velas fatigadas de las carabelas, nevadas de blanca luna, acudieron a su cita con la fogata de la tierra firme y con las pupilas asombradas y nuevas de los isleños de Guanahani.

La emocionante conjunción es anunciada al Orbe por el de Triana, que grita llorando: —¡Tierra!— Voz y llanto que consuman el milagro de un Mundo...

Siglos después, España pretende exaltar la gesta que culminó en el primer avistamiento de tierras americanas, y proclama el 12 de octubre Día de la Raza; celebración a la que nos agregamos con entusiasmo los veintiun países hispano-americanos. Al hacerlo queda en el aire una interrogación que, cuando menos los americanos, no hemos podido contestar: ¡Cuál raza se trata de exaltar?

¿La española? Nó; porque España por sí sola no constituye una raza. ¿La latina? Tampoco, ya que en ella el más lejano pariente es precisamente el español, y porque las cabezas principales de tal raza nada o muy poco hicieron en los descubrimientos. Menos aun creemos que se trate de honrar a la raza oriunda de este Continente, cuando tan a muerte se le combatió y tanto se hizo por borrar los rasgos de su cultura. Queda solamente en pie la posibilidad de que se trate de una raza nueva, producto de la fusión de los conquistadores con los núcleos indígenas que poblaban la América. En este último caso se pretendería hacer un descubrimiento étnico imposible, aun para los conquistadores que todo lo vencieron. Por que el cruce de dos razas nunca da origen a una raza nueva, sino a un mestizaje.

El nombre de "mexicano" se adoptó precisamente para designar a los hijos de india y español, o al revés. Entonces, el mexicano es un mestizo; y para ser un buen mexicano se necesita llevar en el corazón, en las venas y en el pensamiento pacificadas, conviviendo armoniosamente y sin conflicto posible las características de ambos antepasados.

Tan absurdo es en los mexicanos e hispanismo feroz, como el indigenismo rabioso. Si ambos se metieran a urgar entre la confusa ramazón de sus árboles genealógicos acaso se llevarán tremendas sorpresas; el primero al descubrir que sus abuelos no fueron hispanizados por un romántico idilio indo-español, sino por la orden arbitraria del Encomendero; el segundo al esclarecer que los suyos no estuvieron, como pensaba, entre los mártires, sino entre los verdugos blancos y barbados.

Por otra parte, todo ello no sería más que una artística manera de perder el tiempo. A nadie beneficia saber cuánta más barba o cuánta menos pluma le toca aquí a cada quisque.

En cierta medida el hombre es capaz de influir sobre su futuro, pero le está vedado en absoluto modificar su pasado. Estamos los mexicanos en libertad de querer más, menos, o nada a los españoles actuales, pero no podemos borrar de la Historia el fragoroso choque de razas que tuvo lugar en la Gran Tenochtitlán, que produjo la caída vertical del Imperio Azteca y el surgimiento, vertical también, pero ascendente, de un nuevo linaje que, por haber tenido tan cruento origen, aun no pacifica su corazón, ni logra aplacar dentro de sí mismo rencores y malquerencias, y que apenas comienza a manifestar solidaridad nacional.

Las más exaltadas inclinaciones indigenista o hispanista no conseguirían hoy

alterar uno solo de los hechos consumados: el vencimiento de los aztecas por sus tributarios, puestos en rebeldía por las maquinaciones de un puñado de blancos ladinos, que completaron su obra arremetiendo a espadazos, lanzadas y pavorosos truenos de arcabuz; el apoderamiento, por parte de los vencedores, de todos los resortes de la autoridad en estas tierras y, sobre todo, el arribo de gentes que durante tres siglos nos llegaban de España en cadena ininterrumpida y que en este país hacían absolutamente todo lo que hay que hacer para considerarse de la familia. Ateniéndose al precepto que dice: "Honrarás a tu padre y a tu madre", ninguna importancia tiene discernir a cual de los dos razas, crueles y belicosas, que se mezclaron y se unieron por lazos familiares, después del choque sangriento, corresponde la paternidad de la nacionalidad que surgió como consecuencia; en cambio, es de la mayor importancia que ésta depure las virtudes y disminuya los defectos de sus dos ancestros.

Esta serie de acontecimientos nos ha impuesto un parentesco que sería infantil negar y sobre cuyas características es pueril discutir.

El "Joven abuelo" se lleva nuestras simpatías por su bravura y señorío. Combatió sin esperanzas contra las fuerzas del destino, irguiéndose como la figura artística tan justamente valorada por López Velarde.

A Cortés evidentemente se le fué la mano en el tormento y sacrificio de su real prisionero; actos injustificables, aunque se considere que los conquistadores eran hombres del Renacimiento, templados en la despiadada guerra contra los berberiscos, en la que lo normal era sacar los ojos a los prisioneros y echarles sal en las heridas. El propio Hernán Cortés estuvo en el bombardeo de Túnez; la misma plaza que, ante un ataque de la flota francesa, abrió el fuego disparando, como proyectil de cañón, al Cónsul de Francia.

Por su parte los aztecas estaban capitaneados por guerreros duros, educados en la rudísima escuela del Calmecac, que se traspasaban los carnes con púas de maguey y permanecían insensibles ante los sacrificios humanos; por lo que no es aventurado suponer que si las cosas hubieran ocurrido al revés, y Cortés hubiera sido el prisionero, inevitablemente hubiera llegado a manos de los cardiólogos del Teocali.

Lo impresionante de estas figuras de nuestra historia, es que no han alcanzado el estado de fantasmas que por su antigüedad les corresponde, sino que permanecen vivas, militantes, suscitando polémicas acaloradas y a veces violentas. Suponemos que mucho ganaría la cordialidad entre los mexicanos si esos personajes fueran tratados con más serenidad, despojándolos de buena parte de su militancia actual, sin mengua de sus perfiles heroicos y humanos. En una palabra, hay que darles el honroso y digno reposo, que corresponde a su gigantesca estatura.

Se me ocurre que el mejor ámbito para ese reposo es la plaza de mayor abolengo histórico en el Continente: el zócalo de esta noble y leal Ciudad de México. En ella, hace 437 años, resonaba, de día y de noche, el ronco caracol de guerra de Cuauhtémoc, sobre los ayes de los moribundos y el estruendo de la lucha sin tregua y sin cuartel. Por ella ha cruzado durante siglos la cabalgata de nuestra historia: vió entrar al Ejército Trigarante con banderas nuevas; la conmovió la marcha de los chinacos; El Apóstol Madero con su escolta de Cadetes y los acontecimientos de la Decena Trágica pusieron en ella la nota dramática; los jinetes de la Revolución pasaron con inmenso rumor de cascos y tintineo de espuelas que eran un canto a la esperanza. Cada año, en fin, nos congregamos ahí a escuchar conmovidos el toque de la campana de la independencia.

Pienso que en su centro podría formarse un espejo de agua, rodeado por un parapeto de piedras, traídas de todos los Estados y Territorios, y por macizos de lirios. En el centro de este estanque una roca, y sobre ella un águila monumental devorando una serpiente. A ambos lados de la roca se calarían sendos nichos en los que reposarían para siempre los restos de Cuauhtémoc y de Hernán Cortés, que quedarían así en el centro del zócalo, que es como estar en el centro de la Historia.

El águila simbolizaría la nacionalidad nueva, sobre diferencias definitivamente sepultadas, pero estando presentes las dos grandes castas que la originaron; balgata de los siglos y de la historia.

Quizás en la misma tumba quedarán entonces enterrados muchos de los complejos que tanto han estorbado el desarrollo normal de nuestra nacionalidad.

Nuevo Motor Diesel Marino en el Mercado

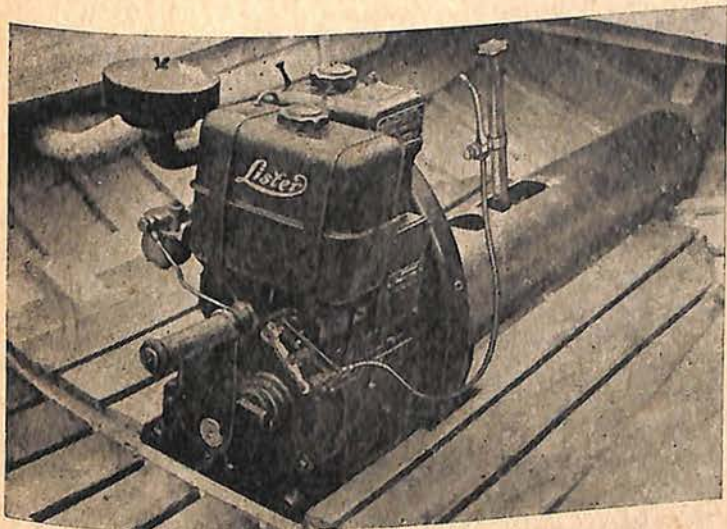
El auge de la pesca en nuestro País, que se inició con la visita de una flota pesquera japonesa en 1934, a quien se autorizó a estudiar la fauna marítima de los litorales y a explotar el camarón, ha adquirido tales proporciones (operan en la actualidad más de 1300 buques pesqueros), que con justa razón decidió a la fábrica Lister Blackstone Marine Limited de Dursley, Gloucestershire, Inglaterra, a realizar una investigación exhaustiva de las posibilidades que presentara México, para la distribución de sus internacionalmente famosos motores marinos Diesel.

En abril de este año el Sr. Ing. John. S. Mande, en compañía del Sr. Ing. Manuel Tirado Tapia, visitaron los puertos del Golfo y del Pacífico, en un viaje de estudios, de cuyos resultados dependía, el que nuestros armadores pudieran disponer de un nuevo motor Diesel para sus buques. El viaje fué ilustrativo. No hubo puerto que no registrara actividad pesquera. Laguna del Carmen, en el Golfo, posee una flota camaronera mayor de 350 buques, y mantienen en sus astilleros una producción continua de buques que justamente gozan de fama por la alta calidad de las maderas de la región. Lo sigue en importancia mayor de 350 buques, y mantiene en cuenta por cientos, y cuyas congeladoras se encargan de preparar el producto para su exportación por la vía aérea. Tampico, centro pesquero, del norte de la República en donde planea la explotación de las vastas lagunas litorales y en donde los astilleros se preparan para iniciar la construcción de buques pesqueros de acero. Tuxpan, con similar actividad en construcciones de maderas, y en donde desemboca la vasta explotación de la Laguna de Tamiahua. Veracruz, quizás el centro pesquero de escama de mayor importancia en la costa oriental, Alvarado, con su amplia producción de ostión y robalo. Por el lado del Pacífico el panorama es similar. Ensenada ofrece a la atención del experto grandes empa-

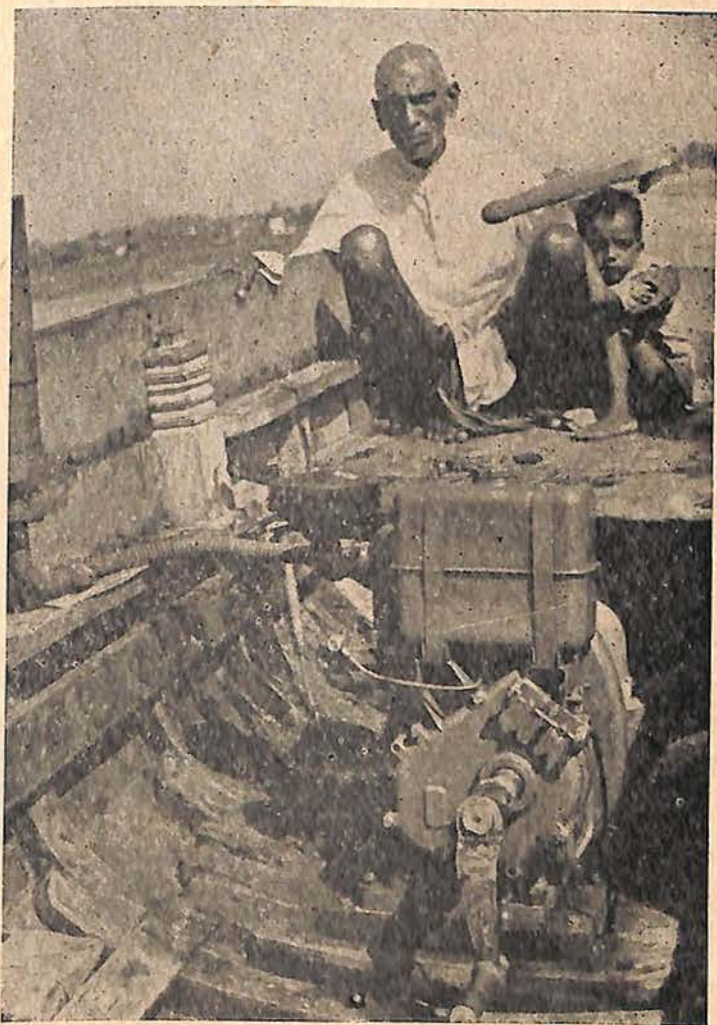
cadoras y una importante congregación de intereses pesqueros, que exportan a todo el mundo abulón y macarela. En Guaymas, al levantarse la veda del camarón el pueblo entra en fiesta al salir a la mar cientos de buques pesqueros. Lo mismo sucede en Punta Peñasco y Topolobampo. En Mazatlán se han montado importantes astilleros que aprovisionan de buques a todos los armadores de ese litoral. En Salina Cruz, pesca y construcción, van de la mano y constituyen importante competencia a los puertos del norte, debido a las facilidades de reparación de buques que el puerto ofrece.

Como consecuencia de sus observaciones, el Ing. Mande recomendó la concesión de una agencia de distribución de los motores Lister Blackstone para la República Mexicana. Esta concesión recayó sobre la Compañía Lister Blackstone de México, S. A., con domicilio en Paseo de la Reforma 139, que inició sus actividades en julio de este año. El hecho de que a la fecha, es decir en el transcurso de tres meses, se hayan vendido 142 motores de 3.5 B.H.P. y 56 de 10 B.H.P., es un índice revelador de la gran demanda por estos motores. Pero la demanda

Barcaza en la India mostrando un motor Lister Blackstone de 3.5 BHP.



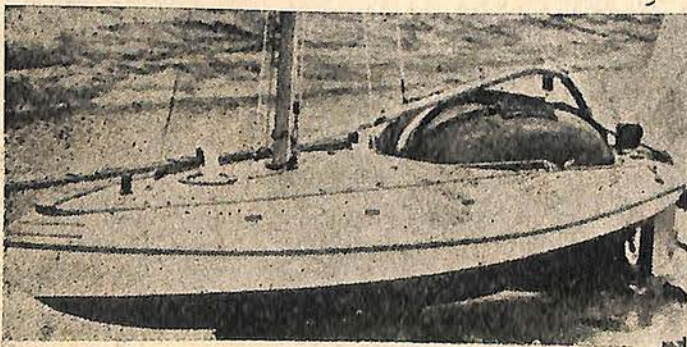
Motor Lister Blackstone de 3.5 BHP.



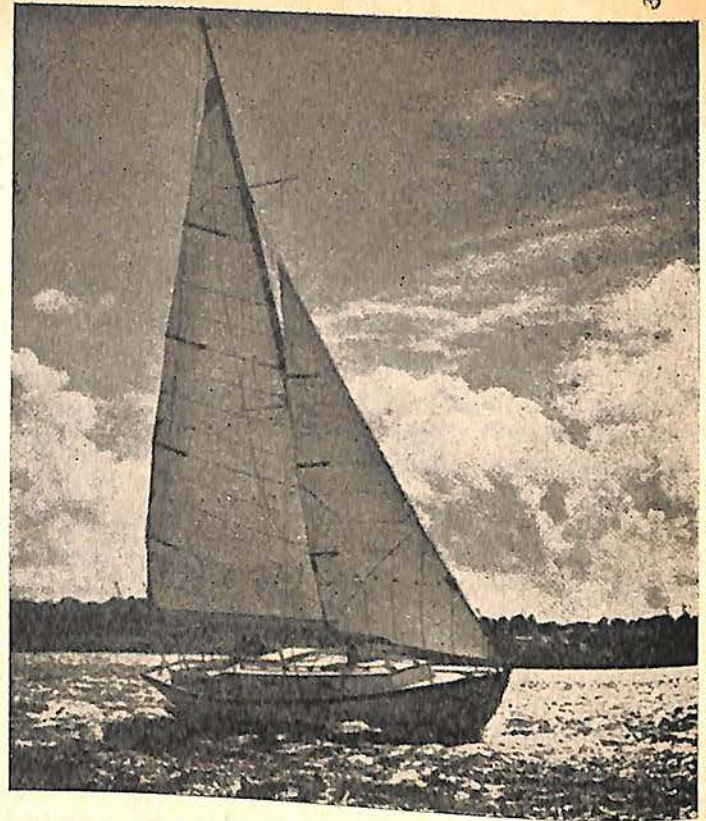
sólo existe cuando el producto es económico y de alta calidad. Así que nos proponemos estudiar en este artículo las características de tales motores.

Es sabido cómo funciona un motor Diesel. En el primer tiempo, de admisión baja el pistón, se abre una válvula y entra aire al cilindro. En el segundo tiempo, de compresión, el pistón sube y comprime al aire hasta un punto en que su temperatura es tal que si se inyectara combustible se incendiaría por sí mismo, es decir, sin necesidad de chispa eléctrica. La inyección de combustible se realiza al finalizar el tiempo de compresión. Debido a la ignición del combustible se desarrolla una gran cantidad de calor, y la mezcla de gases aumenta de volumen y ejerce gran presión sobre el pistón, al que obliga a bajar, iniciándose el tercer tiempo, llamado de potencia. Al finalizar este tiempo se abre la válvula de evacuación, el pistón sube y obliga a los gases a escapar a la atmósfera. Al terminar este tiempo se cierra la válvula de evacuación, se abre la de admisión, y un nuevo ciclo se inicia.

Como se ve, el motor Diesel puede funcionar sin aditamentos eléctricos, con la enorme ventaja que la humedad, o inundación relativa de la cámara de máquinas, no impide su marcha. Basta iniciar la primera explosión para que el motor arranque. Se comprende que se generarán en los cilindros temperaturas muy elevadas que constituyen la más grave amenaza para los cilindros aun previendo su refrigeración con agua. El antídoto en los motores Lister son las camisas especiales, endurecidas al cromo por el procedimiento Listard, que les da la mayor dureza conocida en este tipo de servicio, y que penetra, aproximadamente 1.5 mm. en la superficie. Tal dureza evita el desgaste y la corrosión. Para que el combustible pueda llegar a la cámara de combustión que se encuentra llena de aire a alta presión, se requieren bombas e inyectores que sobrepasen esta presión. Los motores Lister incorporan en cada cilindro, bomba e inyector propios e independientes, lo que da la máxima flexibilidad y facilidad de ajuste a cualquier número de cilindros. Cada cilindro dispone, además, de una válvula (que puede manejarse conjuntamente en motores de varios cilindros) que cambia la relación de compresión, con el resultado de que se facilita el arranque del motor en frío, (baja relación de compresión), y posterior-



Velero Buttercup.



Yate St. Elizabeth.

mente se cambia, con el motor caliente, a régimen normal, de mayor eficiencia (alta relación de compresión). Este sistema es el que constituye la famosa cámara doble de combustión Lister.

Los motores Lister-Blackstone deben parte de su fama a la racionalidad de su diseño. Además de ser compactos y robustos, presentan todos sus mecanismos a la vista del motorista. El acceso a los cojinetes, cigüeñal y bielas, se logra destornillando la tapa lateral. El cambio de camisas se hace siempre al mismo tamaño original, reteniéndolo el pistón y arcos su diámetro normal. En síntesis, a estos motores los caracteriza la fácil reposición de partes, en todos sus tipos, siendo el 80% de sus piezas intercambiables. Es decir, que la persona que posea un motor de 1 cilindro, de 3 ó de 8, podrá utilizar las mismas refacciones para todos.

El motor incorpora tres bombas: una para el agua blanda de refrigeración otra para el agua de mar que va al cambiador de calor que enfría la de refrigeración, y la tercera para achique de sentina. Puede arrancarse con aire comprimido o eléctricamente, y en los motores pequeños a mano. Es opcional el disponer de mandos a control remoto.

Evidentemente sería imposible el dar una explicación completa de las ventajas e innovaciones de estos motores en el breve espacio de un artículo. En realidad esto no tiene importancia. El interesado podrá documentarse en los folletos de la Compañía. Lo que importa es señalar que su calidad es respaldada por dos asociaciones marítimas que tradicionalmente han dado fé de

la seguridad en el mar. El Lloyd's Inglés y el American Bureau of Shipping. Esto quiere decir que el comprador cuenta con la garantía absoluta de que al adquirir un motor Lister-Blackstone, obtiene lo mejor que en este ramo se produce.

Estos motores se distribuyen en Europa, Asia, Oceanía, África y América. En Inglaterra puede decirse que un 30% de los buques pesqueros lo usan. En nuestro País puede citarse el caso del Remolcador Tamesí, de Tampico, perteneciente a Remolcadores del Golfo, equipado con dos motores auxiliares tipo JPMA de 46 HP., los cuales han estado en operación continua durante 12 años, sin que para sus reparaciones haya sido necesario sacarlos de la sala de máquinas.

Entre los diversos tipos de motores Diesel marinos Lister-Blackstone, los cuales varían de 3.5 BHP a 1,200 BHP, el de mayor demanda en todo el mundo, es el de 3.5 BHP. Este motor es extraordinariamente versátil y flexible. Lo mismo impulsa un pequeño dinghy a alta velocidad, que un crucero con cubierta, de 12 pies; o propulsa una gabarra de 10 toneladas a baja velocidad. Las fotografías al pie de la página ilustran algunas de sus aplicaciones. El caso más interesante lo muestra el crucero "Buttercup" de 5 Tons., y 25 pies de eslora, que cruzó el Atlántico saliendo de la Gran Bretaña. El paso de las Canarias a Bermudas lo realizó en 29 días. Durante este tiempo confió en su pequeño motor de 3.5 BHP instalado bajo la mesa de la minúscula cámara. El motor le sirvió de ventilador, y gracias a los gases expulsados, la cámara se mantuvo a temperatura agradable en todo tiempo, pues el motor es de enfriamiento por aire. Otra interesante aplicación la registra el yate "ST. Elizabeth" de 30 pies, el cual montó uno de estos motores como propulsor auxiliar para el caso de calmas y recaladas. El motor se eligió con arranque a mano, que resultó simple y ligero, y eliminó problemas eléctricos. El hecho de que este motor lleve su tanque de combustible montado sobre el cabezote anula tuberías y conexiones. Como se ve en la figura se le puede adaptar un generador de 1.5 KW., suficiente para dar servicio eléctrico a cualquier pequeño buque.

No es de extrañar que con tales productos Lister Blackstone (México) haya tenido una venturosa iniciación. En tres meses repetimos, ha vendido 149 motores de 3.5 BHP, cuyo precio es aproximadamente de \$ 8,000.00, 56 de 10 BHP, con precio de \$ 12,000.00, 2 de 70 HP, con precio de \$ 75,000.00 y 2 de mayor potencia modelo FR4MG. Estos precios, los expertos los juzgan los más bajos del mercado.

Se han contratados los siguientes distribuidores.

Sr. Luis Romero Nicolau en Calle 10, No. 325, Campeche, CAMP.

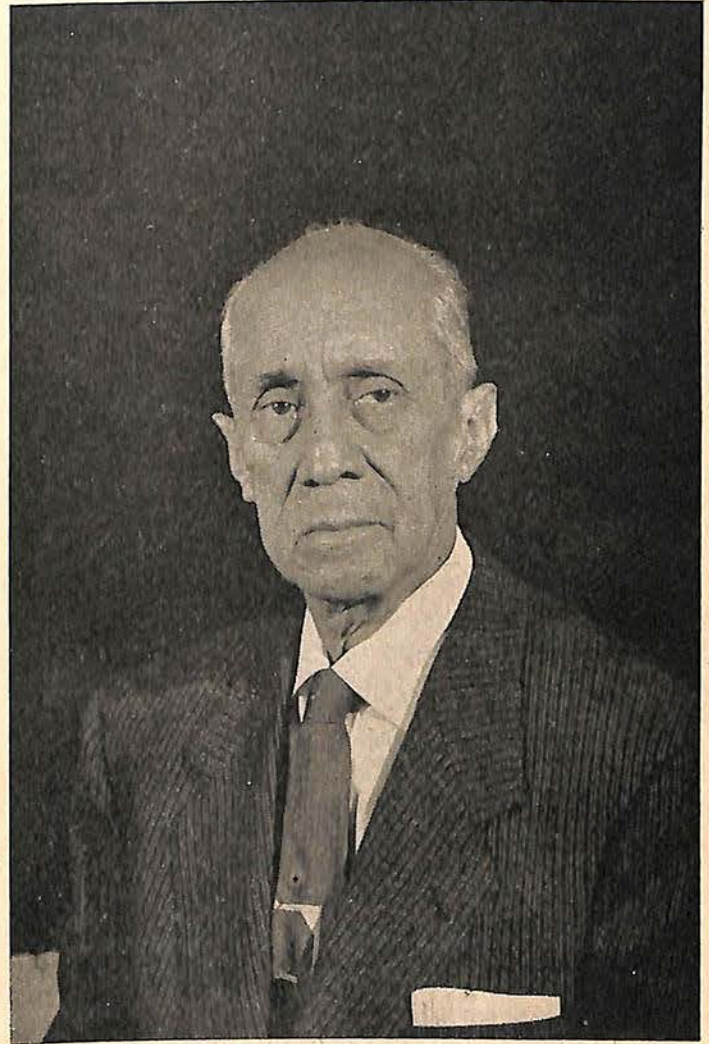
Sr. Hermilo Escobedo, "Repuestos Industriales", Calle No. 24, Laguna del Carmen, CAMP.

"Maquinaria e Implementos de Veracruz", de 5 de Mayo 216, Veracruz, VER.

Sr. Julio Salinas Ramos, en 20 de Nov. 217 norte, Tampico, TAMPS.

Casa "Árturo Morales", Cerdán 90, Guaymas, SON.

Lister-Blackstone de México tiene el propósito de ligar su futuro a la evolución marítima de nuestro País, instalando en breve tiempo, una planta armadora de sus motores marinos Diesel, en la ciudad de Puebla, PUE., lo que sin duda abaratará sus productos y pondrá al alcance del armador mexicano, mercante o pesquero, motores de alta calidad a bajo precio.



El próximo pasado 6 de Septiembre, dejó de existir uno de nuestros más distinguidos colaboradores, el señor Coronel

RUBEN MORALES

La Revista LITORALES lo participa con profunda pena a sus lectores y presenta su más sentida condolencia a los familiares del caballeroso amigo que se fué.

El Porta-aviones "Ranger", de la Marina de Guerra de los EE. UU., saluda al Pueblo de México con una salva de 21 cañonazos al entrar al puerto de Acapulco

El "Ranger", el más nuevo y moderno porta-aviones de la marina estadounidense, al cruzar la bahía de Acapulco, el 13 de agosto, en dirección al puerto, saludó con 21 cañonazos a México y al pueblo mexicano.

El enorme barco hace la última escala en Latinoamérica de su amplio recorrido desde Cabo de Hornos a San Francisco, donde se unirá a la flota del Pacífico. El "Ranger" es el más nuevo y moderno portaaviones del mundo y permaneció en Acapulco dos días, para levar anclas a temprana hora del viernes 15.

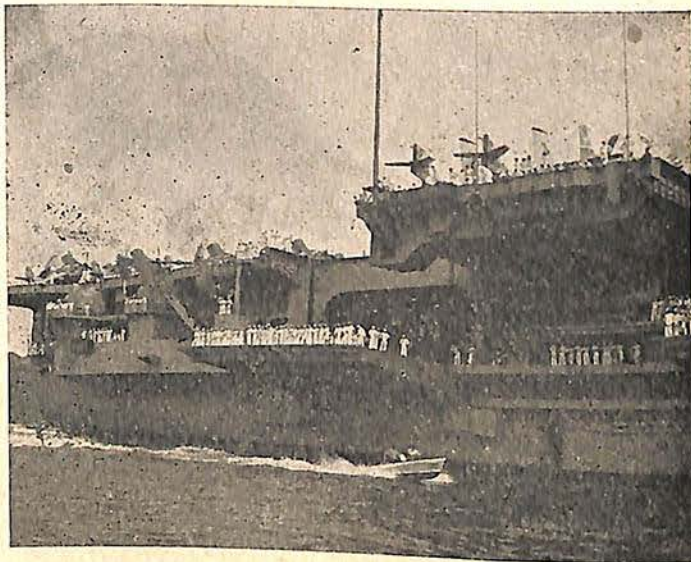
Durante su recorrido por la costa oriental durante los dos últimos meses, el "Ranger" ha visitado Trinidad, Río de Janeiro, Valparaíso, Chile y Callao, Perú.

Poco después del arribo del barco, su comandante, el Capitán Paul D. Buie, hizo una visita al Vicealmirante Gabriel Lagos Beltrán, comandante de la Octava Zona naval en Acapulco. Acompañaron al Capitán Buie, el Agregado Naval de la Embajada de los EE. UU. en México, Capitán Robert S. Fahle y su ayudante, el Teniente Donald G. Robinson. Esa misma mañana visitaron también al General de División Práxedes Giner Durán, Comandante de la 27 Zona Militar y al Presidente Municipal de Acapulco, Mario Romero Lopetegui, quien oficialmente dió la bienvenida al barco y a su tripulación de 3,600 hombres, a su llegada al puerto del Pacífico.

Un grupo compuesto de funcionarios del gobierno mexicano y de otros dignatarios, acompañados por el Embajador norteamericano Robert C. Hill, llegó a Acapulco por avión, para asistir a la recepción oficial abordo del "Ranger".

El Embajador Hill expresó su complacencia por la hospitalidad dispensada al "Ranger" y a su tripulación durante su breve visita al puerto mexicano.

Una vez abordo la comitiva oficial, se le unieron el General Raúl Caballero Aburto, Gobernador de Guerrero; el Presidente Municipal Mario Romero Lopetegui; el General Práxedes Giner

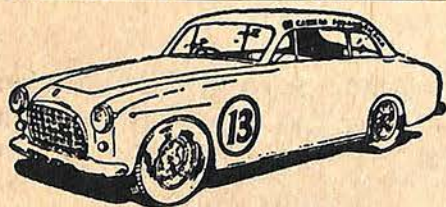
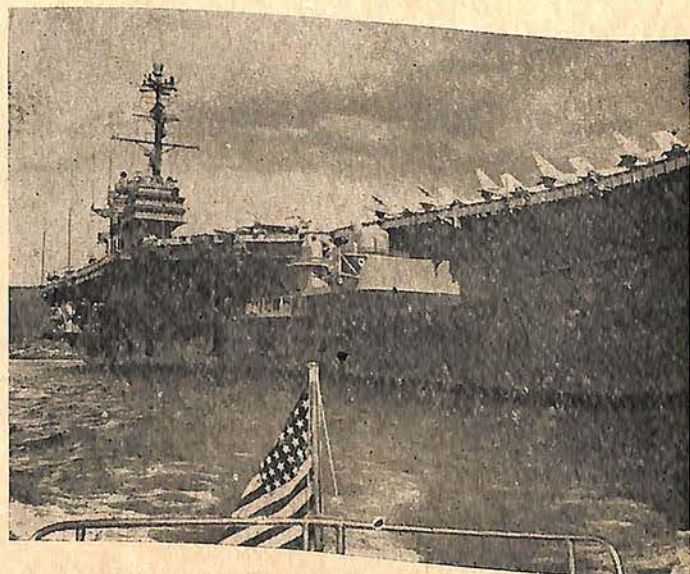


La tripulación del Ranger saluda.

Durán; el Vice Almirante Gabriel Lagos Beltrán, y algunos funcionarios locales.

Miles de acapulqueños y de turistas se congregaron en la playa y abordaron las lanchas que los llevaron a visitar el barco. También el día catorce el "Ranger" recibió abordo a las personas que quisieron visitarlo.

El Teniente Jack Dunn, Jefe de Información del barco, acompañó a un grupo de periodistas en su recorrido por el buque. Entre los funcionarios de la Embajada Norteamericana que fueron a Acapulco para dar la bienvenida al "Ranger" se encontraron el Cónsul George Whittinghill, el Jefe de Relaciones Públicas, Jack C. McDermott, los Vicecónsules Richard Mosse y Robert Perry, y el Jefe de Prensa, Arthur Diggle.



MECANICA AUTOMOTRIZ
MECANICA, HOJALATERIA
Y PINTURA

NING PERDIDO 618

SOL. ALAMOS

SOUVENIRS

Por ALBERTO CALCES.

—Para usted, Teniente. Firme de recibido. Era mi cambio de comisión. Me trasladaban de buque y de litoral. Mi cargo era tan pequeño en el Guardacostas que ordenar los papeles, revisar el inventario y entregar los efectos me llevó medio día. El cartero trajo los pasajes y esa tarde hice maletas. Uniformes, ropa de civil, y pertenencias llenaron la petaca ropero que el Despensero había subido de la bodega. Libros y papeles en un cajón y los útiles de aseo en el maletín de mano. Quedó el camarote desnudo. Las puertas del armario abiertas mostrando alguna solitario corbata que por raída no valía la pena llevar. Los cajones de la litera salidos mostrando su fría capacidad, y los del escritorio llenos de papeles inútiles que el camarero había de tirar. Sobre la cubierta esperaba una cajita de laca japonesa, dejada al final por los recuerdos que guardaba. Ya sin nada que hacer, me senté y la examiné. La había comprado en un suburbio de Panamá y al abrirla sonaba una musiquilla de cuerda con un tema del "Claro de Luna". Bien sabía lo que contenía: un cartucho de 7 mm., una pequeña armónica y un peine pequeño, de carey, de los que usan las mujeres de la costa.

Souvenir de mis dos años en el Guardacostas. Cada uno de ellos me traía el recuerdo de una persona, con su extraño carácter y su inevitable destino. Eran tan emotivos los objetos, que como suele suceder en la abstracción desfilaron ante la mirada que se perdía en el minúsculo círculo de cielo de la ventila, aquellos personajes que habían sido dueños de los objetos. Estaban frente a mí plenos de vida, de modo que encendí un cigarro y disfruté una vez más de su compañía.

—:□:—

Contratamos a Quiñones a pesar de su corta edad. Aún no cumplía los quince años, pero hacía falta personal y lo aceptaron. Era hijo de pescador, educado y buen marinero. Había cursado el primer año de secundaria y al morir su padre, se embarcó para sostener a la madre y a sus dos hermanas pequeñas. El muchacho era activo e inteligente. Su sueldo íntegro lo enviaba a la familia. En puerto se quedaba a bordo y leía. Leía cuanto encontraba a mano.

Rápidamente aprendió los deberes militares, y apoyado en su instrucción se ganó por examen el ascenso a Cabo de Mar. Al año lo encargamos de la Derrota. La mantenía limpia y brillante, como un pequeño santuario. Las cartas cuidadosamente ordenadas, el piso reluciente y los metales bruñidos.

En aquella ocasión teníamos orden de salida al Norte. Esto significaba petroleo en San Diego y la gente estaba contenta, pues se ganarían algunos dólares y había la posibilidad de comprar ropa y chucherías. La salida estaba anun-

ciada para el amanecer del día siguiente y la marinería salió alborozada a "pillar la de antes de salir" los unos y a despedirse de sus familias los otros. Me encontraba de guardia, paseándome en cubierta, cuando oí al Contramaestre:

—A ver... tú. ¿Qué llevas ahí?

Me acerqué.

—Mire lo que se le cayó a Quiñones.—Dijo el Contramaestre mostrándome un cartucho de 7 mm.

Quiñones que estaba a media escala, no tuvo más remedio que volver a subir. Estaba pálido.

—¿De dónde lo sacaste?

—Lo encontré en el sollado.

—Imposible. El parque se guarda en el pañol, y el de la guardia se entrega por papeleta. Lo tenemos completo... Dí... ¿De dónde lo sacaste?

Yo obserbaba la escena preocupado. Robar municiones era un grave delito. Había partidas de alzados en la región y el tráfico de cartuchos se castigaba con la máxima severidad. Cada bala era una muerte en potencia.

Quiñones estaba nervioso. De modo que al contestar le tembló la voz.

—Ya le dije, Contra, que lo encontré en el sollado.

—¿Tienes más...?

—No.

La mirada inquisidora del Contramaestre perforaba las ropas. Estaba a punto de ordenar que terminara tan lamentable escena cuando el Contramaestre señaló un ligero pliegue en el tubo de los anchos pantalones del marinero.

—A ver... Enséñame los calcetines!

El muchacho no supo qué hacer. Me miró angustiosamente, como si yo pudiera ayudarlo.

—Por favor... Contra... Madre me espera.

Pero ya el Contramaestre se había inclinado y levantado los pantalones. Llevaba en los tobillos ajorcas de cartuchos fuertemente asegurados con elástico. Cuarenta en total.

Se revisó el pañol. Había una caja abierta de la que faltaban como quinientos cartuchos. Quiñones había copiado la llave y robaba el parque. Se levantó el acta de rigor y de acuerdo con los procedimientos de Justicia Militar, el Agente del Ministerio Público ordenó su detención. Esa misma tarde dos marineros armados lo entregaron en prisión.

Hubiera preferido no verlo partir. Al saludar bajo la vista. —Pero Quiñones... ¿cómo es posible...?

El muchacho no contestó. Contenía las lágrimas con los dientes apretados. Jamás volví a verlo.

—:□:—

Teníamos a bordo un buen Condestable. Grande y fuerte. Era un gigante alegre que derrochaba con entusiasmo su paga quincenal la

misma tarde en que la recibía. Los días restantes los pasaba a bordo, tocando después de la cena su pequeña armónica. Improvisaba cualquier tonada con maestría y los marineros se tendían en cubierta a escucharlo. Entre pieza y pieza contaba sus aventuras y la gente se desternillaba de risa. Así como era un agradable compañero en las horas de descanso, durante las faenas se convertía en capataz de presa. Le gustaban las cosas rápidas y bien hechas. Y en esto ponía el ejemplo. Nadie como él para realizar una perfecta costura en los pesados cables de acero, o para destrabar el cierre de un cañón, o para izarse a pulso hasta el tope del palo para pintarlo.

Le llamaban "Lotario" por lo grande y era experto en variadas artes: Artillería, Maniobra y Buceo. En una ocasión en que departíamos con oficiales americanos, estos lo vieron levantar con la mayor facilidad una pesada ametralladora.

—Se lo cambiamos por tres de los nuestros. Tipos así nos hacen falta para Guadalcanal.

Todos reímos y la expresión le fue traducido a Lotario.

—Pobres japoneses— Contestó siguiendo la guasa— ¿Qué me durarían?

Y como quien no da importancia a las cosas, cambió la ametralladora de posición con la otra mano.

Lotario me guardaba especial estimación. Cuando salía a tierra me seguía con la mirada. Después se informaba:

—¿Anda el Teniente en la uva?

En caso afirmativo se hacía presente. Aparecía de improviso en una mesa cercana, con sus chillonas camisas de seda japonesa, mostrando el poderoso pecho y las mangas enrolladas oprimiendo tremendos bíceps. Se hacía el sueco con su periódico o boleándose una y otra vez los lustrosos zapatos.

—Lotario —le gritaba.— ¿Quieres una copa?

Se hacía el desentendido y las copas enviadas se iban acumulando en su mesa sin que se dignara probarlas. "Nada de chimistrajitos durante la guardia" parecía decir. Efectivamente su presencia era protectora:

—Usted no tiene experiencia. —Me decía.— Y un día se lo pueden sonar. Aquí la gente es peligrosa.

Lo cierto es que su presencia ahuyentaba a los camorristas.

Durante un ataque un cabo de popa reventó la gasa, cayó al agua y lo cogió la hélice. El cabo se enroscó en el eje, y un momento después la hélice se había trincado. En la Comandancia informaron que el buzo estaba de vacaciones. Escafandra y equipo estaban a nuestra disposición. El Comandante dijo al Segundo:

—Mande a Lotario a esa faena.

El Condestable se preparó. Bajó a las diez de la mañana y empezó a partir con una serie de afiladas facas las apretadas cocas, que se habían endurecido como guayacán. A bordo el Cabo de vida, pendiente de las necesidades del



Motor Diesel GM., de 1500 H. P., en proceso de montaje en Tapachula, Chiapas.

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.

buzo, mantenía el aire a la presión adecuada y subía los cuchillos para que se afilaran. Al arriar faenas, faltaba poco de cortar. Lotario comió con mayor apetito de costumbre y se tendió en cubierta a descansar; pero estaba nervioso. Había oído que el Comandante necesitaba la máquina para terminar el ataque. Además los compañeros querían como siempre, apagar la agotadora sed de la mar. De él dependía que salieran cuanto antes. Se preparó para bajar. Antes de que le montaran la pesada escafandra le dije:

—No has descansado lo suficiente. Puedes congestionarte.

—¿Yo?— Contestó con sorpresa. Y bajó.

No había pasado media hora cuando el cabo de vida dió la alarma.

—Algo le pasa a Lotario. Las cuerdas están tirantes.

Había caído de la escala sumergida en que se apoyaba para cortar la amarra. Tiramos de mangueras y cuerdas. De pronto se aflojaron. Lotario dio la vuelta. Se le infló el traje a presión y salió disparado a la superficie del agua. Quedó flotando. Lo subimos a bordo penosamente y rápidamente le quitamos la escafandra. Estaba amoratado. El médico lo examinó. Hizo lo posible por reanimarlo, pero tenía las vías respiratorias obstruidas con trozos de comida. La congestión lo había ahogado.

Quedó el buen Lotario tendido en cubierta, tapado con una de las sábanas de su litera. Atento amigo y fiel camarada. A la mañana siguiente un retén de infantería de marina vigiló el buque mientras la tripulación, íntegra, acometía al Condestable a su última morada. Al recoger sus pertenencias la pequeña armónica cayó al piso. Reverentemente la recogí y la guardé. Seguramente nadie la apreciaría más.

—:□:—

Alguien me jugó una mala pasada. Abrió la puerta de mi camarote y empujó una muchacha. Se sentó en un rincón y ahí pasó la noche. Cuando a las cuatro de la mañana me levantaron para la guardia, encendí la luz y la ví hecha un ovillo, asomando los ojos azorados entre los brazos.

—Y tú... qué haces aquí?

Bajó la vista y se cubrió de rubor. Era una de esas agraciadas campesinas de Los Altos, rubia y de ojos azules.

—Bueno... Puedes usar mi litera.

Cuando a las ocho de la mañana salí de guardia, aún estaba en su rincón. Se había aseado y cambiado de vestido, el cual se veía arrugado y desteñido, pero limpio. Sus gruesas trenzas relumbraban por el aceite. Tenía las mejillas macizas y rojizas como las manzanas de su tierra.

—Como te llamas?

—María... niño.

Me reí. Era chocante en una mujer de su

—No me digas niño.

—Si... niño.

clase tanta humildad.

Me encogí de hombros.

—¿Tienes hambre?

—Traje pan.— Y señaló un paquete envuelto en su paliacate.

Subí al comedor y ordené que le bajaran café y huevos. Después me entretuve en el puente hasta medio día. María continuaba en su rincón, cosiendo sus ropas. Café y huevos, se habían pasmado en el escritorio.

—¿Porqué no comiste?

—Creí niño, que eran para usted.

¡Cómetelos!

Los devoró con humildad.

—Si quieres acuéstate. Te estás muriendo de sueño.

—Gracias niño.— Pero no se movió.

Por la noche al acostarme. María me veía de soslayo, a través de la cortina de pelo con que se cubría al peinarse, para ocultar su rubor. Apagué la luz. Adiviné que se tendía en el piso, ahogando los crujidos de sus enaguas de manta, y conteniendo la respiración, porque no lograba escucharla.

—¿Quieres venir?

—Como usted diga.

No. No tenía objeto estrujar aún más su vergüenza. Por otro lado estaba tan cansado que instantáneamente me quedé dormido. Así paso el viaje. Al llegar a Ensenada, María desembarcó.

—Adiós niño.— Contestó a mi despedida. Bajos los ojos, las mejillas encarnadas, la mano lacia.

Antes de regresar al Sur volví a verla. Estaba de pie en la puerta de una accesoria. Le habían teñido y rizado el pelo. Su vestido de rayón era provocativo. Me dió la impresión de estar medio borracha.

—¿Qué tal María... cómo te ha ido?

—Bien niño... Por favor váyase.

Quizás sentía vergüenza de que la viera en ese estado.

—Pero María... Así recibes a un amigo...?

¿No vas a invitarme a pasar...?

Se retorció las manos y levantó la mirada triste.

—No niño... Por favor...

Pasaron dos policías.

—A ver... Tu libreta.

No tenía. Uno de los policías la tomó del brazo y la arrastró brutalmente.

—Oiga... —Intervine.

El agente se volvió.

—Acompáñenos usted también.

—Niño... no se meta... Por Dios, váyase.

Mostré mi credencial.

—Lo siento. Las únicas mujeres que no tienen libreta son las enfermas. Tenemos que llevarla.

María me miraba angustiada. La subieron a un camión enrejado. Al arrancar pegó las mejillas al alambre. Me hizo una seña mustia con la mano. Lloraba.

—¡Niño! —Gritó.— Se acordará de María...?

Esa noche al acostarme encontré su peine.

Un Agente del Más Allá

Por Gustavo Rueda Medina.

El viejo Transporte de Guerra "PROGRESO", construido en el año de 1905 por Odero, de Sestri Ponente, en Génova, Italia, dormitaba apaciblemente fondeado en la quietud de la bahía de Manzanillo. Llevaba ahí varios meses aburrido e inactivo, ya sin tripulación, condenado a un lento desmoronamiento que acabaría con él. Ahí hubiera permanecido seguramente por "secula seculorum", de no ocurrir acontecimientos imprevistos que iban a alterar fundamentalmente las cosas.

México se vió forzado a participar en la segunda guerra mundial; algunos batallones de nuestra infantería fueron a guarnecer el norte de la Baja California y quedó la Armada con el compromiso de abastecer de víveres y pertrechos aquella zona. Alguien se acordó entonces de que el anciano que tomaba el sol en Manzanillo, tenía capacidad de bodega para mil toneladas de carga y como consecuencia se decidió volverlo al servicio activo, lo que equivalía casi a una resucitación, nombrarle una tripulación y un Comandante, papel que me tocó jugar a mí.

Mi alegría fue grandísima. Tenía varias razones para sentir por aquel barco un cariño especial: había nacido en el mismo año que yo; fue el primer buque que pisé en mi vida, en prácticas de cadete; al salir de la Escuela Naval, en él hice mis prácticas de Guardiamarina y en su cubierta caí herido en combate... Ahora el destino me escogía seguramente como el último Comandante que navegaría al mando de aquel querido y viejo cacharro. La cosa me parecía perfecta. No descarté la posibilidad de que un torpedo nos hiciera cisco y recuerdo que no me impresionó mayor cosa el extremo trance, porque lo imaginé rodeado de las cosas y elementos que me eran más gratos. Fui, pues, lleno de alegría a mi nuevo destino.

Las pruebas demostraron que el cacharro era capaz de moverse por sus propios medios, aunque solamente a velocidad de cuatro nudos (siete kilómetros y medio por hora). A ésta velocidad, que no nos envidiaría ni Colón, tendría que arrastrar su vejez por la vastitud del Pacífico.

Recuerdo que en una ocasión nuestros cálculos revelaron que, con la ayuda de una corriente favorable, habíamos navegado a la fantástica velocidad de cinco millas por hora (nueve kilómetros). Tanta alegría mostraba el Oficial de Derrota, que me indujo a bromear: —¡Por favor, frene usted la loca carrera de este monstruo! Si nos descuidamos amanecemos en el Cabo de Hornos.

A causa del servicio mercante que el barco estaba prestando, su situación legal llegó a ser confusa. Lo despachaban las Capitanías de Puerto como si fuera una embarcación civil; estábamos autorizados para usar birrete o gorra de cuartel sin escudo; teníamos los más variados embarcadores, oficiales y particulares, y todo

contribuía a que nos sintiéramos mercaderes fenicios; cosa que, nuestra velocidad de cuatro nudos hacía perfectamente verosímil.

Sin embargo tratamos de mantener organización y disciplina de acuerdo con nuestros antecedentes. Ordené al Segundo Comandante formular el "Plan General del Buque". Este documento se redacta en una o varias grandes hojas. A la izquierda y en columna van los grados y nombres de los tripulantes, de Comandante a Grumete. A la derecha de cada nombre, en línea horizontal figuran los puestos que deberá ocupar cada uno en los zafarranchos de: babor y estribor de Guardia; combate; incendio, abandono de buque...

En este último se indica a cada tripulante la lancha, bote, balsa o red en que debe embarcar cuando la inminencia de su hundimiento, haga inevitable el abandono del buque.

Con el trabajo terminado, irrumpió en mi oficina el Segundo Comandante, joven, sonriente y capaz Oficial, de cuyo nombre no quiero acordarme. Extendió sobre el escritorio un enorme papel, mientras solicitaba mi aprobación y firma.

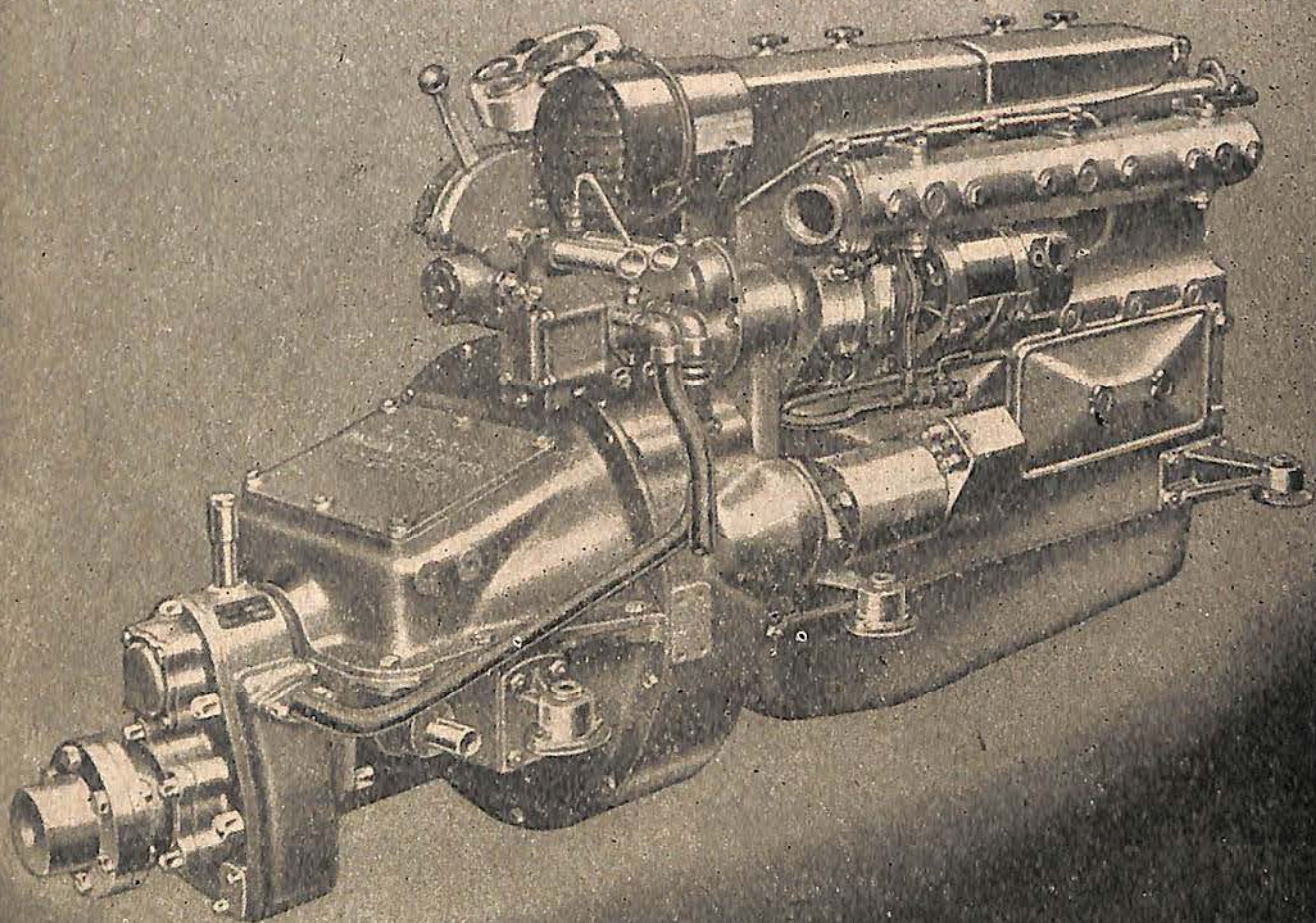
Detenidamente fui revisando el Plan General. Comprobé que yo figuraba como debe ser, en el puente de mando en "Babor y estribor de Guardia", en "Combate", y en "Incendio en la mar". En cambio en "Incendio en puerto" se me colocaba, como también debe ser, en el lugar del incendio. Al llegar al "Abandono de buque" fruí el ceño: —Oiga usted —interrogé— ¡Aquí no me puso usted a mí! ¿Qué embarcación me toca?

El Segundo me encuadró en una mirada de asombro: —Como... Como... —murmuraba confuso— ¿Qué usted no se va a pegar un tiro?

—Mire, joven —le expliqué— Yo también tengo sentido del humor, y las cosas deberían quedar aquí; sin embargo, no sobra una aclaración: esté usted seguro de que sabré guardar la tradición, pero naturalmente si yo tengo la culpa... Porque en el encuentro con un torpedo enemigo, no creo que se me pueda achacar la responsabilidad de la pérdida del buque...

Como el Segundo se iba poniendo muy serio, agregué para restablecer el equilibrio: —Por otra parte, debería usted saber que en esta guerra el sentido práctico se ha impuesto sobre el romanticismo. Los aliados han ordenado ya que en casos de naufragio deben salvarse primero los técnicos que por sus conocimientos y experiencias sean más necesarios y difíciles de sustituir. El primero que debe salvarse ahora es el Capitán... Así que no sería malo que nombrara usted algunos Oficiales que con toda delicadeza me condujeran en silla de manos, y usted... usted a ver si se va borrando...

Mi inmediato colaborador se me quedó mirando con mirada indefinible y, de manera casi imperceptible le oí murmurar: ¡Voy...!



LISTER
SERIE F.R.
MOTORES DIESEL MARINOS
TIPOS F.M.C. y TAMBE

Informes: LISTER BLACKSTONE MEXICO, S. A.

Paseo de la Reforma 139, 2º Piso

México, D. F.

Teléfono 46-17-37

Usted Debe Saber Que...

Por el Cap. de Nav. C. G. Rubén Montejo Sierra.

1.—Una potencia, por el hecho mismo de ser dueña del Territorio también lo es jurisdiccionalmente del mar que baña sus costas, sin que el modo con que ejercite sus facultades afecte en lo más mínimo a su naturaleza.

2.—Esta teoría, abstracta por decirlo así, es la admitida hoy por casi todas las naciones del Orbe, sin embargo de lo cual hay estipulaciones entre algunas sobre límites más o menos extensos, y por cuyo motivo son obligatorios para los estados que las han suscrito.

3.—Antiguamente la extensión del mar territorial admitida por las potencias marítimas era de tres millas náuticas, pero en la actualidad esa extensión ha variado de acuerdo con las propias conveniencias y se han hecho públicas tomando como base sus constituciones, tratados, etc.

4.—Los mares cerrados se dividen en tres clases: estrechos y mares interiores, golfos y bahías, y radas y puertos.

5.—Cuando todas las orillas de un mar interior, y ambas costas del estrecho de comunicación, están habitadas por súbditos de un mismo estado, ese mar es propiamente un mar cerrado; pero si falta una de estas dos circunstancias, el mar interior permanece libre y abierto como el océano, y ninguna potencia, ni aún la propietaria de las dos costas del estrecho de comunicación, puede impedir la entrada de los buques de las demás naciones, aunque no pertenezcan a aquellas que pueblan las orillas.

6.—Para que el estrecho pueda considerarse como un mar territorial, es indispensable que esté constantemente bajo la autoridad y dominio en su totalidad por una sola potencia. De lo contrario, si el espacio del mar que divide las dos costas, es tan ancho que pueda atravezarse sin violar la jurisdicción del soberano, entonces, aun cuando éste sea dueño de ambas orillas, el estrecho permanecerá libre.

7.—Si las costas del mar interior a que el estrecho da paso, no pertenecen todas a la misma potencia dueña de éste, no puede tampoco impedirse el acceso, ni considerarse un mar cerrado, porque tal medida convertiría a esta potencia en dueña absoluta de las aguas interiores, impidiendo la navegación y el comercio de los demás pueblos ribereños, violando manifiestamente su independencia y soberanía.

8.—Lo anterior debe entenderse únicamente, con respecto al tránsito, al paso por el estrecho de comunicación, pero en tratándose de los derechos de pesca, asilo, etc., la potencia dueña de las dos costas conserva su jurisdicción en esas aguas que, este sólo efecto deberán considerarse territoriales.

9.—Los golfos y bahías de corta extensión enclavados en el litoral de una misma potencia, cuya entrada pueda dominarse de una manera efectiva o que estén defendidos por Islas, bancos o escollos, pertenecen en propiedad al soberano territorial; debiendo exceptuarse de esta regla, aquellos golfos y bahías que aun cuando lleven estos nombres, son realmente grandes espacios de mar libre, como por ejemplo: el Golfo de México y la Bahía de Hudson, en los cuales no cabe ni la jurisdicción ni el dominio.

10.—Los puertos y radas pertenecen en propiedad absoluta a la potencia dueña de las costas que los forman. Se funda esta regla en los principios constitutivos de la libertad de los mares, pues tratándose de estas localidades, existe la posibilidad de ocuparlas y defenderlas continuamente esto es, de poseerlas.

11.—La potencia territorial puede declarar libres, cerrados o francos los puertos de sus dominios; imponer o no derechos de importación y exportación; establecer reglamentos y disposiciones fiscales que deben ser obedecidos por los buques extranjeros que los frecuenten. Los puertos y radas de un estado abiertos al comercio extranjero, lo están igualmente a los buques de guerra de las naciones pacíficas; a no ser que exista prohibición expresa en tratados especiales, o que en ciertas circunstancias ofrezca justo motivo de alarma la presencia de fuerzas navales numerosas en los mismos.

12.—Respecto a los ríos navegables hay que tener presente que si las fuentes y la desembocadura se hallan en el dominio del soberano territorial, a éste corresponde la propiedad y la jurisdicción del río entero; pero si la corriente de las aguas forma el límite de dos países distintos, o atraviesa diversos estados en su curso, entonces su navegación es libre, a no ser que todos los propietarios acuerden, por convenio unánime, declararla prohibida.

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.

Balada de las Embarcaciones de Coatzacoalcos

Dedicada a mi esposa y a mi hijo, ausentes
en Mérida en diciembre de 1954

Por RICARDO CICERO Y GARITA.

El Transporte de la Secretaría

Cerca está la Navidad y se aglomera
Multitud abigarrada y bulliciosa
Y a la luz de la alborada misteriosa
Quiere entrar en ese barco a la carrera.

Equipajes y muchachos andan juntos;
El lugar en que posarse es muy mezquino;
Todos hablan en el viaje matutino
De sus planes, sus temores, sus asuntos...

Muy cercano estuve allí de mis amores
En el rato que cruzamos la corriente:
Fue un instante en ese viaje solamente
Mas preludio de una serie de dolores:

El de ser abandonado por los míos,
Y saber, desde la noche, de quebrantos:
Son los lechos disponibles unos cuantos
Y ni asientos, por muy poco, hubo vacíos.

Ya no quiero que esa escena se repita
Y quedarme, con el alma contristada,
Viendo sólo de un adiós la mueca alada
Y pegada junto al vidrio una carita...

La Barcaza del Sureste

Contemplando luego desde la ventana
De mi cuarto temporal el ancho río
Vi pasar, con lentitud y poderío,
La barcaza del Sureste muy ufana.

Es en ella, toda músculos de fierro,
Revestidos con un traje de concreto,
Tan gigante y poderoso el esqueleto
Que parece ser capaz de alzar un cerro.

Se transportan en la barca-ballenato
Más de diez furgones llenos hasta arriba
Y la plancha no se queja aunque reciba
Toneladas de maíz y de maltrato.

Sentí entonces un anhelo indominable
De volverme una semilla pequeñita
E ir en uno de esos carros de visita
Hasta Mérida, ciudad más adorable

Porque dos astros llegaron a hechizarla
Y dos almas le cedieron su belleza...
¿Porqué, si gozáis así, tanta tristeza?
Esta pena, necesario es ahuyentarla.

El Remolcador

Justamente por detrás de la barcaza
Va asomando la sonrisa de un pequeño,
De un pequeño bajel-nuez, de poder dueño
Aunque sea poca el agua que desplaza.

Se pretende que remolca a la gigante:
Lo cierto es que va empujándola gozoso
Y pensar me hace en Ondino, aquel mocoso
Que en un cuento que leí naves levanta.

Geniecillo jugueteón como lo era,
Le ayudaba a un viejo amigo pescador
Con su gracia y su sonrisa y su vigor:
Cada quien sabe ayudar a su manera.

Así como el armatoste nada avanza
Si la audacia del barquito no lo impele
Y es el viejo pescador sólo un pelele
Cuando Ondino no le presta su confianza,

Yo me siento, separado de los míos,
Como un leño que flotara a la deriva:
¡Que mi propio Ondino vuelva y me reviva!
¡Que su madre, que es mi Ondina, me dé bríos!

La Rápida

Vi partir el largo tren con un suspiro
Y en la Rápida, colmada de pasaje,
Me volví sin transportar otro equipaje
Que el dolor con que despacio me retiro.

Una lluvia muy menuda o un aguacero
Amenazan desde el cielo encapotado
Y se agregan esos grises del nublado
Al color, de un pardo azul, del río de acero.

¿Qué me importa que la lluvia se desate
O que brille el sol del trópico radiante?
Si mi cuerpo aquí está, fardo trashumante
En el cual un corazón dolido late.

Mi alma viaja en vuestro tren, acurrucada
Entre los grandes amores de mi vida.
Esa lluvia que cayó pronto se olvida;
Vuestra imagen no me deja para nada.

Al tomar de nuevo pie en la opuesta orilla
Aun pareceme escuchar atentamente
El rodar de vuestro tren, canción silente,
La canción sin trovador, vaga y sencilla.

La Barca de Faena

Aquí hay gente que, viviendo de este lado,
En el otro va a ganarse su salario
O que busca en la corriente ingreso diario
Con la pesca del que pillá descuidado.

A la gente pescadora pertenecen
Esas barcas de faena, pequeñas,
Que abandonan en las horas matutinas
El rincón donde de noche se guarecen.

Sumergida en la corriente a media pierna
Es la esposa la encargada de empujar
A la barca para hacerla navegar
En tarea cotidiana y sempiterna.

Brinca luego, y ágilmente, a la canoa,
Y se sienta... El esposo está remando
Y el chamaco, su retoño, va atisbando,
Extendido, el dorso al sol, sobre la proa.

¡Allí van! ¡Una familia muy unida!
¡Y la nuestra está dispersa! Pero siento
Que tenemos nada más un pensamiento:
Bogar juntos por las aguas de la vida.

La Barca de Recreo

Banderolas y festones de papel
En el toldo de otra barca más extensa
Nos anuncian que se ofrece a aquel que piensa
Ir de fiesta, sobre el río, en luna de miel,

O al que estando, por su bien, de vacaciones
Puede darse todo el tiempo necesario
Para entrar, en un trayecto extraordinario,
Por incógnitas y cálidas regiones.

Ver los árboles besando la corriente
Y a los loros escuchar entre el follaje
Pregonando, con la furia de un salvaje,
Su manera de vivir, grandilocuente.

Todo es jácara en la barca y en la orilla:
Risotadas de viajeros en la nave
Y alharaca en la garganta de cada ave,
Y en el agua el esplendor del sol que brilla.

Ya pasaron las tristezas del nublado,
Mas me quedan las congojas de la ausencia:
Desdeñando de los loros la elocuencia,
El capítulo termino contristado.

La Draga

Las entrañas de la tierra bajo el río
Escarbando con constancia y con firmeza
Es el drama de la draga el drama mío,
El que llevo, muy adentro, en mi cabeza,

Pues la máquinas se esfuerza en sacar tierra
Y el río lleva más arena a la oquedad:
Yo me esfuerzo en alegrar mi soledad;
La tristeza con sus círculos me encierran.

La labor de aquella draga no concluye;
Muchos años ha pasado en su tarea
Y parece que el destino se recrea
En llevarla hacia una meta que siempre huye.

La nostalgia mis entrañas ha escarbado,
Pero sé cual es el freno que la para:
Cuando el viaje a Yucatán que nos separa
Se convierta en un martirio del pasado,

Dejará mi alma la veste melancólica
De color indefinido que la oprime;
Llevará sobre sí sólo la sublime
Santa Cruz sin par de nuestra fe católica.

Los Restos del Buque Náufrago

Que también de una tragedia se hace un juego
Lo demuestran los chiquillos que, sin ropa,
Corretean en lo que antes fue la popa
De algún yate naufragado, palaciego.

Encajado entre la playa y la escollera
El cadáver de ese barco ya no asusta
Y a los niños de la plebe siempre gusta
Explorar los restos sin temblar siquiera.

El naufragio de las épocas lejanas,
La tragedia de los rayos y los vientos,
Han quedado ya olvidados, y hoy, contentos,
Los muchachos allí están con risas sanas.

Yo también he de reír de nueva cuenta
Cuando vuelva a recibirlos en mi brazos:
La nostalgia se ha de hundir, hecha pedazos,
En el mar de la memoria turbulenta.

¡Llega pronto, día bendito del regreso
De los míos a mis brazos y a mi casa!
¡Tengo entonces para Ti la ardiente brasa,
El calor consolador de un nuevo beso!

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

Adquiérala en las buenas Librerías

Cristóbal Colón

Versión de Luz Muñoz Sandiel.

La carencia de partida de nacimiento del insigne navegante CRISTOBAL COLON, motivó se lo disputaran el Atlántico y el Mediterráneo. Sus historiadores oficiales afirmaron que nació en Génova, basados en sus propias manifestaciones: "... que, siendo nacido en Génova, yo "pues de ella salí y en ella nací". Otros historiadores desconfiando de tal aseveración llegaron a afirmar que nació en Galicia. Sin embargo esto tuvo muy sin cuidado a tan ilustre náuta, nacido para realizar en su vida un acto de trascendental importancia al descubrir un Continente.

"El misterio del nacimiento de Colón y la enconada disputa de los historiadores de uno y otro bando amnistiaron con amnistía de olvido el crimen de usurpación de nombre cometido inocentemente por Vespucio, común denominador de América".

El año de 1492, tocaba a su fin la guerra de los moros en Europa. El día 2 de enero de ese mismo año, en la hermosa ciudad de Granada, capitulaba el último baluarte del poderío morisco, y en las altas torres de la Alhambra se enarbolaban los pendones de Castilla y de Aragón.

A raíz de estos hechos, el ya discutido navegante Genovés, por cuya mente había cruzado la idea de comunicarse con el Asia por caminos no conocidos hasta entonces, y después de innumerables tentativas lograba ser escuchado por los Monarcas Españoles a quienes había entregado una información de su audaz intento para descubrir tierras de india.

La Junta de Salamanca había declarado que juzgaba impracticable e irrealizable tal proyecto, pero a pesar de tan adversas opiniones, la idea tenía algo de locura y de poesía y por ella España se jugó en la empresa.

Los muy cristianísimos Príncipes amadores de

la Santa Fé, pensaron enviar a CRISTOBAL COLON para la conversión de aquellos pueblos por descubrir "ennobleciéndolo y nombrándolo Almirante Mayor de la Mar Océana e Visorrey y Gobernador perpetuo de todas las Islas y Tierra Firme que descubriese". Y partió de la ciudad de Granada el día 12 del mes de mayo de aquel año (1492) con destino a la Villa de Palos (Puerto de mar), armando allí tres navíos aptos para tal empresa. De este puerto, bien abastecido con suficientes mantenimientos y con hombres de tripulación, el día 3 de agosto del año citado, se hizo a la mar llevando el camino de las Islas Canarias para tomar allí su derrotero y navegar hasta las Indias. Durante la navegación hacia las islas sufrió avería la Carabela "Pinta", que se creyó fueron originadas por algunos descontentos. Gran turbación sufrió el Almirante con este contratiempo, imposibilitado de prestar ayuda sin correr riesgos; pero algo le tranquilizó el saber que Martín Alonso Pinzón (Cap. de la "Pinta"), era persona esforzada, y así navegaron día y noche en demanda de la Isla de Lanzarote que es una de las Islas Canarias. Hasta el 9 de agosto no pudo el Almirante tomar la Gomera, quedando Martín Alonso en la costa de Gran Canaria por disposición del Almirante pues la dicha nave venía haciendo agua. Después tomó Colón a Canaria (o a Tenerife) en donde repararon "La Pinta" con grandes esfuerzos, retornando a la Gomera con la nave reparada.

El Almirante tomó la determinación y lo hizo, durante toda la travesía, de contar menos de las millas navegadas, anotando para sí, las verdaderas, pensando que si el viaje resultaba muy largo, no se espantara la gente, que ya venía gobernando mal.

El domingo 16 de septiembre (19 días de navegación) siempre hacia el oeste "dice aquí el

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.

Almirante que desde aquel momento halaron aires templadísimos" "y era el tiempo como abril en Andalucía". Empezaron a ver manchas de hierba verde, juzgaron estar cerca de alguna isla, más no tierra firme y así continuaron encontrando un cangrejo y muchas toninas. El almirante dijo que las señales eran del poniente, "donde espero en aquel Alto Dios, en cuyas manos están todas las victorias, que muy presto nos dará tierra".

El día 18 de septiembre Martín Alonso Capitán de la "Pinta" que era un gran velero, no esperó, diciendo al Almirante desde su carabela que hacia el Poniente había visto multitud de aves, que aquella noche esperaba avistar tierra y por eso andaba tanto. No quiso el Almirante detenerse para averiguar si había tierra; pero estaba cierto que a la banda del Norte y del Sur había algunas islas, como en realidad era pues navegaban en medio de ellas, pero él deseaba seguir adelante hasta las indias.

El Almirante escribe "y el tiempo es bueno, porque placiendo a Dios a la vuelta se verá todo". Continuaron navegando y encontrando alcatraces, hierba y pájaros de río y de tierra, todo ello indicios seguros de la proximidad de la tierra.

Para el 25 de septiembre el Almirante iba hablando con Martín Alonso de una carta que había enviado a éste días antes y en la cual tenía dibujadas unas islas por aquellos mares, y así por medio de una cuerda, comenzó a cartearse con su piloto y marinería. Al ponerse el sol subió Martín Alonso a la popa de su navío y con gran alegría llamó al Almirante afirmándole que veía tierra, los de la "Niña", subieron al mástil asegurando lo mismo, al Almirante así le pareció y que estarían a una distancia de 24 leguas. Hasta en la noche prevalecía en todos la misma certeza. Navegaron hasta el medio día del 26 de septiembre haciendo un reconocimiento y lo que creyeron tierra, no era sino el cielo. El súbito cambio en la dirección de la brújula y el viento que resultaban favorables a la flota, no provocó sino desconcierto a la inexperiencia de aquellos hombres; a pesar de ello los indicios de la proximidad de la tierra eran evidentes.

El día 7 de octubre navegó en su ruta al Oeste, la Carabela "La Niña" que iba adelante por ser velera, izó una bandera y tiró una lombarda, señal convenida para el primero que avistara tierra. Como en la tarde no vieron la tierra que creían haber visto los de la carabela "La Niña", y porque pasaban gran cantidad de aves de la parte del Norte al Sudeste "por lo cual era de creerse que se iban a dormir a tierra o huían quizá del invierno, que en las tierras de donde venían debía de querer venir, porque sabía el Almirante que las más de las islas que tienen los portugueses por las aves las descubrieron", acordó el Almirante dejar el camino del Oeste y poner la proa hacia el Oesudeste con deter-

minación de andar dos días por aquella ruta. El día 10 de octubre la gente ya no lo podía sufrir, se quejaban del largo viaje, el Almirante los esforzó de la mejor manera, dándoles grandes esperanzas de los provechos que obtendrían. Continuaron navegando y encontrando cada vez más y más señales de la proximidad de la tierra, alegrándose un poco aquella gente.

El 11 de octubre después de ponerse el sol, navegaban a su primer camino al Oeste; pasada media noche, un marinero de la "Pinta" llamado Rodrigo de Triana, fué el primero en ver tierra. Para esto el Almirante a las diez de la noche estando en el castillo de popa, vió alzarse una pequeña candelilla como una vela al levantar la flama, una y dos veces; a muy pocos parecióles indicio, pero el Almirante estuvo seguro de que era la tierra.

Temporizaron hasta el día siguiente 12 de octubre, llegando a una isleta de las Lucayas (en lengua india Guanahani) y que el Almirante denominó San Salvador. Saltó a tierra en una barca armada en unión de Martín Alonso Pinzón y Vicente Yañez hermanos éstos y capitanes respectivamente de "La Pinta" y "La Niña" y así en presencia de éstos, del Escribano y demás que saltaron a tierra, tomó posesión por el Rey y la Reyna sus Señores, haciendo las protestaciones que se requerían, quedando asentadas en los testimonios que allí se hicieron por escrito.

CRISTOBAL COLON después de realizado el Descubrimiento de América, realizó tres viajes más al Continente con tendencias colonizadoras y descubriendo otras islas.

Cabe agregar a esta narración del primer viaje de tan insigne navegante, fragmentos de un interesante documento que según Fray Bartolomé de las Casas escribió Don CRISTOBAL COLON, fechado el 22 de febrero del año de 1498 y al cual llamó:

TESTAMENTO

"En el nombre de la Santísima Trinidad, la cual me puso en memoria y después llegó a perfecta inteligencia que podría navegar e ir a las Indias de España, pasando el mar Océano al Poniente, y así lo notifiqué al Rey D. Fernando y a la Reina Doña Isabel Nuestros Señores y les plugo de me dar aviamiento y aparejo de gente y navíos y de me hacer su Almirante en el dicho mar Océano, allende de una raya imaginaria que mandaron señales sobre las islas de Cabo Verde y aquellas de los Azores, cien leguas que pasa de polo a polo, que dende en adelante al Poniente fuese su Almirante y que en la tierra firme e islas que yo fallase y descubriese yo su Visorrey y Gobernador y sucediese en los dichos oficios mi hijo mayor, y así de grado en grado para siempre jamás, e ya hobierantazgo se fallase e hobiese e rentase y asimismo la octava parte de las tierras y de todas las otras cosas, e el salario que es razón llevar por los

(Pasa a la Página 23)



CAFETERAS MOKA-EXPRESS.

COMISIONES Y REPRESENTACIONES MEXICO

BETA NUM. 50
COL. R. DE TERREROS

RAFAEL ROMO

TEL. 24-97-86
MEXICO 21, D. F.

Representante para la República Mexicana de

Motores y
Refacciones Americanas
de
Todas Marcas



IAL SERVICIO
DE LA MARINA
MUNDIALI

KORODY MARINE CORP.

CAMARONES REBOZADOS

1 kilo de camarones medianos cocidos.
2 huevos enteros batidos.
1/2 taza de pan molido.
Aceite para freír. Sal y pimienta al gusto.

Se bate la clara a punto de turrón, se la incorpora la yema. Los camarones se sazonan con sal y pimienta, se sumergen en el huevo y se empaniza. Se frien en aceite bien caliente, y se sirven inmediatamente.

SOPA MARINERA

1 huacinaingo de medio kilo. 2 Lts. de agua, 1 cebolla mediana, 1 zanahoria mediana. Sal al gusto y pimientos gruesos. 150 gramos de pulpa de jaiba. 150 gramos de camarones. 1 cucharadita de cebolla picada. 1 Taza de puré de tomate. 1 cucharadita de harina. 2 dientes de ajo. Perejil picado al gusto. Se pone a cocer el pescado con la cebolla, zanahoria, sal y pimientos. Se deja hervir cinco minutos, cuando está frío se cuele. Se frien los ajos, la cebolla y el tomate, ya sazonado se le añade el caldo de pescado, la cucharadita de harina cuidando que no se haga bolas. Se le añade el pescado limpio y desmenuado, los camarones y la jaiba. Se deja que hierva diez minutos más.

BACALAO MEXICANO

1/2 kilo de tiburón seco, o mero seco, o robalo seco.
1/2 kilo de tomate.
1 Lata de aceitunas. Pimiento, perejil, ajos, harina y sal. 1/4 de kilo de papa amarilla. 1 cebolla chica. 5 rebanadas de pan.

Hay pequeñas impresiones, podríamos decir insignificantes, que se graban profundamente en nuestro espíritu y que surgen inolvidables como recuerdos de la más intensa emotividad. Algunas palabras cruzadas durante un viaje con una persona humilde, se recuerdan con mayor precisión que el discurso que oímos en el banquete de graduación. Entre estos pequeños recuerdos hay uno que siempre sale a flor de piel. Me encontraba en Enseñada y salíamos de pesca a las cinco de la mañana. La madrugada era fría el viento golpeaba los pesados chaquetones. En tierra, el dueño gritaba a los marineros que atracaran al bambalero muelle, el buque pesquero. Un marinero adormilado se asomó por la puertecilla de la camarata y despertó a sus compañeros. Bajó el motorista a preparar la máquina y un momento después se encendían las luces del buque. Levaron el ancla y poco el buque daba los cabos al muelle.

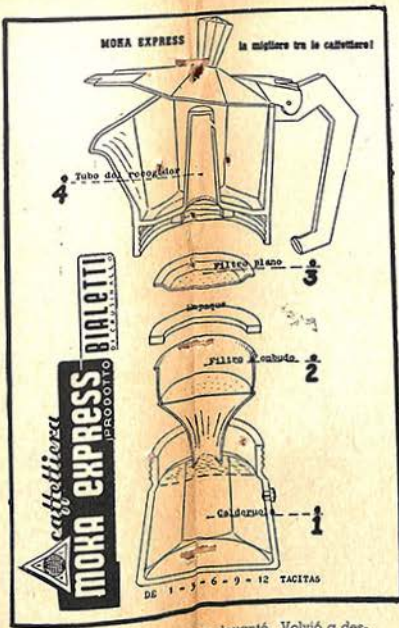
Saltamos a bordo tirándonos. Uno de los dos marineros entró a cocinar la comida. Puso una sartén al fuego y tostó un puñado de café en grano. El aroma salía de la cocina y nos atormentaba con el deseo de una buena taza. Mientras el agua hervía, molí el café, llené la cafetera y sirvió humeantes tazas que en esa hora y en tal situación, habían de constituir el recuerdo del mejor café a través de los miles de tazas tomadas en el variado curso de una vida.

El recuerdo de esa taza de café me ha dejado curiosas fobias. El moderno café en polvo que con la mayor sencillez y rapidez se consume en agua caliente resulta, en comparación, insípido. El express por el contrario resulta a veces tan bueno, como aquel. El de percoladora sale sin cuerpo y tardado, el de cucurucho de francés, con un saborillo indefinido, producto del tiempo que poco a poco se va impregnando de café viejo. Y el de la mestaza cafetera de peltre, sin cuerpo, como si el café molido al quedar en contacto con el agua durante mucho tiempo, se negara a soltar sus esencias.

Naturalmente que no se puede exigir café express en la oficina. Así que cuando uno de los compañeros me invitó a su escritorio una taza de café express me rei en sus barbas. Pero el que rió el último rió mejor. Conecté una pequeña parrilla eléctrica al pie de su escritorio. Desatornillé una curiosa jarrita por la hasta el nivel adecuado. Puse un pequeño embudo sobre el agua. Llené un pequeño hueco del embudo que quedaba hacia arriba y atornillé la parte superior. Así preparada la cafetera la coloqué sobre la resistencia eléctrica ya incoherente.

Tomó el tiempo, me dijo, exactamente a los cuatro minutos se oyó un ruido similar al de escape del vapor de una olla fundible de un buen café. "Ya está". Desconecté la parrilla. Sacó del cajón dos tazas y sirvió el agradable líquido que había llenado la parte superior de la cafetera. Charlamos y fumamos,

CAFE AL PIE DEL ESCRITORIO



En cuanto terminamos se levantó. Volvió a desatornillar la cafetera, tiró al cesto el grano usado, enjuagó la cafetera y el lavado la guardó, y enjuagó la cafetera y el enjuagado taza algunas horas quedó lista para la siguiente taza algunas horas después.

La cafetera armó una pequeña revolución en la oficina. Don Antonio, el conserje, perdió la igualdad de servicio de olla por cinco Resultó igual de servicial a peso la taza. Resultó a la quince, o pesaría la cafetera express de nuestra taba más rápida y económica. Naturalmente amigo y mucho más empezamos a adquirirla.

Su rendimiento es tan alto y su funcionamiento tan eficaz que nos dudamos en recomendarla. Lo tan veraz en la figura del caldero leve, que se pone. La número del cuello. Aparece en su superficie de agua hasta el cuello. Se permite posiblemente una pequeña válvula que permite posiblemente el aire del exterior, pero no líquido o vapor del

interior hacia afuera. El cuello está roscaado y su borde interior lleva un asiento en donde se apoya el embudo, dotado de un filtro, que aparece marcado con el número 2. La mitad superior de la cafetera aparece marcada con el número 4 y consta de un borde con rosca interior que atornilla sobre los filetes de la parte 1. Lleva un tubo cerrado en forma de cono, con una pequeña ranura en su extremo superior. Por la ranura sale el café concentrado y se deposita en el hueco superior. Las dos mitades se unen mediante el filtro plano marcado con el número tres, el cual queda en posición mediante el empaque de goma, en el que a su vez se apoya el borde de la parte 1.

De modo que llena de agua la calderuela, se coloca el embudo, llenándolo de café molido. En la parte 4 se coloca el filtro plano y el empaque y se atornilla las dos secciones con fuerza. La cafetera se pone al fuego. Al hervir el agua, la pequeña carga de café que llena el embudo se humedece y obliga a que el agua aumente su presión de vapor por encima de la atmósfera. Cuando la presión de vapor es adecuada, vence la resistencia que le opone el café y se desliza a través de éste, arrastrando por su alta temperatura todas sus esencias las que se disuelven en el vapor. Al llegar al tubo recolector que se encuentra frío el vapor se condensa y va saliendo como líquido por la ranura, y se deposita en la parte superior de la cafetera. Entanto se ha formado más vapor en la calderuela, que sigue pasando a través del café, hasta que finalmente la presión se abate, bajo la atmósfera y entra aire por la válvula. Esto sucede cuando la totalidad del líquido de agua se ha vaporizado y la cafetera se encuentra llena de exquisito y aromático café.

Al comprar el distribuidor, el nombre del inventor. Según me explicó hasta hace pocos años las cafeteras express eran eléctricas y construidas principalmente en Italia. Los productores en esa época de estos artefactos, son los señores Bialetti de Crusinallo, Novara, Italia. Su compañía percibió la gran demanda que tendría una cafetera casera que funcionara bajo el principio de extracción a vapor de las esencias del café. El resultado de sus investigaciones lo constituyó la cafetera Moka Express, cuyo modelo, y diversos tamaños ilustra esta página. Todas ellas funcionan exactamente de la misma manera y su única diferencia es el tamaño relativo de sus partes con capacidad para una, tres, seis, nueve y doce tacitas, del tamaño llamado express. Estas cafeteras están construidas de aluminio de 4 mm. de espesor, con rosca maquinada, lo que las hace prácticamente indestructibles. Además estando garantizado su servicio de relaciones la duración es eterna. Fueron introducidas en nuestro país en agosto de 1955 y las primeras que fueron vendidas, con tres ajos de uso, si

(Pasa a la Pág. 38)

En una fuente se doró el pan y cuatro dientes de ajo. Se sacan del aceite y se dora una cucharada sopera de harina, y cuando está color canela se le añade el tomate cocido y molido, la cebolla cocida en tajetas, el perejil y sal al gusto.

Se frie todo y se le agrega el pescado seco en pequeños trozos cuadrados, deja consumir el jugo, sirve adornado con pimientos y pan frito.

JAIBAS RELLENAS

1 docena de jaibas. 1/4 de kilo de tomate. Perejil, sal, pan molido y ajos.

Se limpian las jaibas dejando la concha limpia y entera. Se pone aceite en una cacerola y se doran 4 dientes de ajo, se frie el tomate cocido y molido, con el perejil. Se agrega la carne de jaiba a que se fría bien. Se retira del fuego y se rellenan las conchas, las que se espolvorean con pan molido, agregando unas gotitas de aceite, y se meten al horno.

SIERRA EN CHIPOTLE

1 kilo de sierra en postas. 1/2 kilo de tomate cocido y molido. 4 chipotles secos y molidos. Sal, pimienta, perejil y ajos.

Se frien en aceite cuatro dientes de ajo. Dorados se le incorpora el tomate molido y el chipotle molido. Se deja hervir, agregando agua, a que tenga consistencia de molito, se sazona con sal, pimienta y perejil.

Abate se frien las postas de sierra en aceite bien caliente. Una vez fritas se agregan al caldo de tomate, y se dejan hervir cinco minutos. Pueden agregarse ejotes partidos, que deben cocerse con el caldo.

"Los Arcos del Sitio"

Por el Ing. Oscar F. Francke.

Hace ya muchos años que en la sección de rotograbado de Excélsior apareció un par de fotografías de estos bellos Arcos, con la única indicación de que se encontraban en el Estado de México. En nuestro afán de excursionistas, buscando conocer las bellezas de nuestro México, hace un año recordamos aquellas fotografías y nos pusimos a investigar, con el objeto de localizar y poder llegar a conocer dichos Arcos.

Nadie en México sabe de su existencia. Donde quiera que preguntamos nos miraron con ojos de desconcierto, y fuera de insistir en que seguramente lo que buscábamos eran los Arcos del famoso acueducto de Los Remedios, nadie pudo ayudarnos a localizarlos.

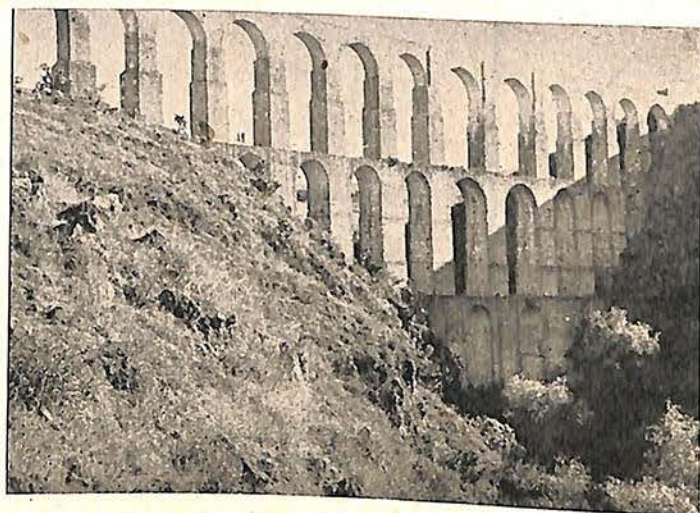
Por fin, en un mapa del Estado de México vimos un lugar marcado con el nombre "Los Arcos". Dicho sitio se encuentra localizado detrás de la sierra de Tepozotlán, y más o menos a medio camino de una línea imaginaria uniendo las poblaciones de Villa del Carbón y de Tepéji del Río. Favor de no confundir la Sierra de Tepozotlán, que es donde se encuentra la población del mismo nombre, adelantito de Cuautitlán, con la Sierra de Tepozteco o Tepoztlán, en el Estado de Morelos.

En vista de que no hay indicaciones de poblaciones de ningún tamaño en las inmediaciones de dicho lugar, planeamos hacer la excursión a pie, con la esperanza de que en dicho lugar se encontraran los famosos Arcos, pero sin ninguna confirmación al respecto.

Abordamos pues, un sábado a las 7 de la mañana, nuestro vetarero camioncito para ir a Villa del Carbón, que por cierto son los que pasan por Tlalnepantla y Progreso Industrial, y después de cuatro horas de camino, estábamos en Villa del Carbón, que es un pueblo rústico,



Otra vista del Acueducto.



Acueducto conocido como "Los Arcos del Sitio".

pero muy bonito, en medio de los bosques de encinos y pinos.

De ahí empezamos a caminar en dirección a Tepéji del Río, cruzando por cerros y barrancas, por veredas solamente conocidas por "los indios" del lugar y eso sí, preguntando cada vez que de casualidad dábamos con alguna choza o con algún pastorcillo que cuidaba su pequeño rebaño de chivos y borregos.

Después de unas dos o tres horas salimos a unas planicies en pendiente hacia Tepéji del Río, completamente desforestadas, pero con magníficos pastizales donde nos encontramos varias partidas de nómadas, que suponíamos que ya habían desaparecido de México. Estos son individuos como cualquier otro mexicano del Valle de México, es decir, que no usan indumentaria especial, y que tienen grandes rebaños de borregos y reses para carne. En el tiempo de lluvias traen a pastar sus animales a estos enormes y preciosos pastizales, y en tiempo de secas, o sea de Noviembre a Abril, los llevan al monte más arriba de Villa del Carbón.

Allí ellos nos explicaron que los Arcos efectivamente era una Arquería de piedra muy grande, hecha antes de la Independencia de México, por los dueños de la Hacienda de Coyotepec, hoy pueblo del mismo nombre, que se encuentra adelantito de Tecloyucan, para llevar agua de las barrancas cercanas a Villa del Carbón y que desaguan en Tepéji del Río, a la Hacienda de Coyotepec.

Así que, lo que hicieron aquellos hacendados, es que de una de las barrancas, la que llevaba con seguridad más agua en aquellos tiempos, sacaron un canal derivador que va serpentean-do sobre las faldas de las barrancas y las lo-

mas hasta que llega un momento en que le es imprescindible el cruzar una barranca bastante profunda para seguir su mismo serpenteante camino, hasta llegar al pueblo de Coyotepec.

Inútil es decir que del canal propiamente dicho no quedan ya ni restos, solamente la línea de maleza que se ha creado entre las piedras derrumbadas que retenían la corriente de agua.

¡Ah!, pero el Acueducto se encuentra intacto, parece que lo hubiésen hecho ayer, está por decirlo así en pleno desierto, para llegar a él hay que caminar por lo menor seis horas, ya sea de Villa de Carbón, ya sea de Tepéji del Río, o ya sea de la Presa de la Conchita, adonde se puede llegar por coche y que se encuentra a un estado de la Sierra de Tepozotlán.

La altura mínima de este Acueducto ha de ser de aproximadamente unos 75 metros, para salvar los cuales los ingenieros de aquella época tuvieron que hacer una arquería cuádruple, o sea cuatro series de arcos, unas encima de los otros. Desgraciadamente en las fotografías que acompaño no se ven los dos arcos inferiores.

En la parte más profunda a la barranca, o sea donde están los cuatro pisos de arcos, se encuentran en el primer piso dos arcos, en el segundo piso otros dos arcos con dos bastiones muy fuertes, apoyados contra el cerro. El tercer piso ya consta de nueve arcos, y el último piso consta de 41 arcos, por encima de todos va el canal, que tiene un piso de 1-1/2 metros x 1 metro de altura.

Las dimensiones de los arcos las pueden apreciar por las dos personas que se encuentran en silueta en medio de uno de los arcos y por allí pueden fácilmente deducir que el alto libre de cada arco, es de 18 metros.

El nombre que le dan los nómadas que encontramos tres horas antes de llegar a Los Arcos, es "Los Arcos del Sitio". No hay en ocho kilómetros a la redonda de estos Arcos ningún caserío, ni una pequeña choza, nada, absolutamente nada. Seguramente que por eso se han conservado tan bien a través de los años, ya que los excursionistas y turistas destructores no los han descubierto, pues les quedan muy lejos para irlos a visitar.

Ojalá que este Acueducto maravilloso, que sin duda alguna es más imponente y más bello que todos los Acueductos romanos que de Francia y España nos endilgan los libros de arte, sirva algún día para llevar nuevamente agua a los sedientos llanos del pueblo de Coyotepec.

Allí pasamos la noche, bajo uno de los arcos, a plena intemperie, y al día siguiente esperamos a que hubiese suficiente sol para tomarle fotografías, de las cuales acompañamos dos y después de prepararnos un buen desayuno, iniciamos la caminata a Tepéji del Río. De Villa de Carbón a los Arcos hicimos aproximadamente ocho horas a pié, pero en medio de bosques de encinos y de pinos, y siempre con suficiente agua en el camino. De Los Arcos del Sitio a Tepéji

(Pasa a la Pág. 31)

Cristóbal Colón

(Viene de la Pág. 18)

oficios de Almirante, Visorrey y Gobernador, y con todos los otros derechos pertenecientes a los dichos oficios, así como todo más largamente se contiene en este mi privilegio y capitulación que de sus Altezas tengo". A continuación el Almirante escribió en ese su testamento una serie de capítulos para todos y cada una de sus herederos y suplica a Sus Altezas que: "sin pleito ni demanda ni dilación manden sumariamente que esto mi privilegio y testamento valga y se cumpla, así como en él fuere y es contenido"... e no se le quebrante en cosa alguna ni en parte ni en todo".

Posteriormente en la noble Villa de Valladolid el día 19 de mayo del año de 1506 ante el Escribano de Cámara de sus Altezas y Escribano de Provincia en la Corte y Cancillería y su Escribano y Notario público en todos sus Reinos y Señoríos, Don CRISTOBAL COLON, sintiéndose enfermo, "dijo que, por cuanto él tenía fecho su testamento por ante escribano público, que él agora retificaba e retifica el dicho testamento, e lo aprobaba e aprobó por bueno, e si necesario era, lo otorgaba e otorgó de nuevo. E agora, añadiendo el dicho su testamento, él tenía escrito de su mano e letra un escrito que ante mí el dicho escribano mostró e presentó, que dijo que estaba escrito de su mano e letra e firmado de su nombre, que él otorgaba e otorgó todo lo contenido en el dicho escrito, por ante mí el dicho escribano, según e por la vía e forma que en el dicho escrito se contenía, e todas las mandas en él contenidas para que se cumplan e valgan por su última postrimera voluntad. "... Yo constituí a mi caro hijo D. Diego por mi heredero de todos mis bienes e oficios que tengo de juro y heredad, de que rice en el mayorazgo, y non, habiéndolo él fijo heredero varón, que herede mi hijo D. Fernando por la misma guisa, e, non habiendo el fijo varón heredero, que herede D. Bartolomé, mi hermano, por la misma guisa, e por la misma guisa, si no tuviere hijo heredero varón, que herede otro mi hermano; que se entienda así, de una o otro el pariente más allegado a mi línea, y esto sea para siempre. E non herede mujer, salvo si no se fallar hombre, e si esto acaeciese sea la mujer más allegada a mi línea". En otro de los párrafos contenidos en el mismo escrito el Almirante dice: "Porque fasta agora no se ha habido renta de las dichas Indias porque yo pueda repartir de ella lo que de ella aquí abajo diré, e se espera en la misericordia de Nuestro Señor que se haya de haber bien grande. ..." El Almirante en este mismo párrafo expone sus deseos para que su hijo D. Fernando goce de cierta cantidad anual, así como D. Bartolomé y D. Diego, sus hermanos y continúa: "... Más esto no lo puedo decir determinadamente, porque fasta agora non he sabido ni hay renta conocida, como dicho es".

(Pasa a la Página 28)

Cómo se Construye un Buque

El problema para un armador — persona que negocia en el tráfico de buques— es el de construir el barco de mayor rendimiento económico para una región determinada. Esto exige que el buque posea el calado adecuado para servir a todos los puertos de la región. (Calado es la profundidad del buque bajo el agua). Se requiere además que su capacidad de carga le permita obtener de cada puerto el flete suficiente para pagar sus gastos, pues si un buque tiene que esperar en cualquier puerto la carga necesaria para que el viaje sea productivo, la espera significa gastos y tiempo perdido. Un pequeño buque de 50 Tons. llenará sus bodegas en cualquier puerto de cabotaje, mientras que otro de 2000 Tons., no le será costeable esperar una semana para cargar 100 toneladas. Además según el tipo de carga predominante, tendrá ventajas económicas el buque cuyo diseño le permita transportar con mayor aptitud la carga dada. Así el transporte de fruta exige diferente disposición de bodegas que el de azufre o carga blanca (en cajas y fardos).

La capacidad de carga fija el desplazamiento máximo del buque. (Se llama desplazamiento al volumen de agua desalojado por el buque. El desplazamiento mínimo o sin carga — llamado en rosca — se debe al peso del buque incluyendo maquinaria, agua, combustible y provisiones. La diferencia con el desplazamiento máximo, o a plena carga, da la capacidad de transporte del buque en toneladas). En cierta forma la capacidad de carga depende también de la velocidad, pues un buque de 1000 tons. que navegue a velocidad promedio de 16 nudos, será equivalente a otro de 2000 Tons., cuya velocidad sea de 8 nudos (Nudo es una milla marina por hora. Milla es la distancia de 1852 mts.). En este aspecto también influye la rapidez de maniobra de carga y descarga. (Maniobra es el conjunto de palos aparejos, cabos, y winches con los cuales se carga y descarga el buque).

La capacidad del buque depende de sus dimensiones. La velocidad, de sus formas. Se acostumbra representar el ancho máximo del buque —manga— con la letra B, su longitud —eslora— con la letra L y el calado con d. La relación que liga el desplazamiento con las dimensiones es:

$$W = w k L B d.$$

en la que w es el peso específico del agua de mar (aproximadamente 1025 kg/mt³). k es un factor de forma, llamado block-coeficiente y L, B y d la eslora, manga y calado.

De acuerdo con la capacidad de carga y el tipo de buque, se elige por comparación con otras naves existentes el adecuado coeficiente block. El calado lo determina la profundidad mínima del puerto en que deba entrar el buque, y la es-

lora y manga, quedan dentro de ciertos límites, a juicio del arquitecto naval.

El arquitecto, una vez en posesión de tales datos, procede a diseñar la nave en un conjunto de planos llamados PLANOS DE FORMAS, y cuya disposición general se ilustra en la fig 1.

El plano "a" representa las LINEAS DE AGUA, o intersecciones del casco con planos horizontales a distancias verticales equidistantes. Representan las formas del buque vistas desde arriba en cada corte. En el plano "b" se indican los cortes del casco con planos verticales longitudinales, a distancias horizontales equidistantes, a partir del plano medio longitudinal del buque. En el plano "c" se muestran las secciones del casco con planos verticales transversales, o sea perpendiculares al plano longitudinal medio. Estas secciones dan las formas de cuaderna. (Cuaderna es la pieza curva, fija a la quilla, sobre la cual se remachan las planchas del casco).

Mediante un sistema de ensayos sucesivos, los planos de formas se ajustan, hasta que arrojen en la línea de agua a máxima carga el desplazamiento y la capacidad previstos. Esto exige una enorme masa de cálculos para determinar la posición del Centro de Carena —centroide del volumen sumergido— y del centro de gravedad. Además el buque debe ser, en proyecto, de suficiente estabilidad, lo cual quiere decir que resista el oleaje máximo. Para ello hay que determinar la posición del metacentro en diversas inclinaciones, lo cual complica todavía más los cálculos iniciales.

Una vez listo el anteproyecto se procede a construir con los planos de formas un modelo a escala reducida, el cual se sujeta a una serie de pruebas en el tanque de experimentación, que es un tanque de agua provisto de aparatos de alta precisión que permiten remolcar el modelo a las velocidades adecuadas y medir la tensión en el cabo de remolque. De las velocidades deducen las velocidades que dará el buque real y la potencia de sus máquinas. Si el modelo resulta inadecuado ya sea por no dar la velocidad debida, o por exigir demasiada potencia, y por lo tanto maquinaria muy grande, se cambian los planos de formas; se construye un segundo modelo que vuelve a experimentarse y así hasta obtener los resultados deseados.

En el caso de que existan buques similares y se conozcan sus planos de formas, velocidades y potencias, pueden aplicarse directamente las relaciones de similitud, tratando al existente como modelo y deduciendo los valores adecuados para el buque que se va a construir.

Una vez que los planos de formas están de acuerdo con los resultados experimentales, se procede a dibujar los planos de construcción.

Mediante el análisis estructural se determinan las dimensiones y espaciamiento de las cuadernas, el tamaño de la quilla, el espesor de las planchas del casco y de las cubiertas, la robustez de puntales, polines, palos, plumas y en fin, de cuanto elemento ha de soportar esfuerzos a bordo.

Se dibujan los tanques, tuberías, instalaciones eléctricas, sanitarias, de achique, de inundación, de aire acondicionado. Sistemas de alarmas, contraincendio. Alojamiento, cámaras, salas, bodegas, pañoles, y cuanto hace falta para el correcto funcionamiento del buque.

Terminados los planos se inicia la construcción. Esta se realiza en una grada inclinada que se prolonga dentro del agua, pues el buque al ser terminado deberá lanzarse al agua. La grada puede ser longitudinal o transversal, dependiendo de la localidad y preferencia de los cons-

tructores. La grada lleva en el centro unos maderos transversales y equidistantes —picaderos— sobre los cuales se apoya la quilla, que es la pieza longitudinal interior que a su vez recibe las cuadernas. Estas se doblan en caliente según plantillas tomadas de dibujos construídos al tamaño real en un piso horizontal llamado sala de gálibos. Las plantillas se reproducen en una mesa de fundición provista de numerosos agujeros en los que se introducen topes o pernos, que dan exactamente la forma de la plantilla y que a su vez sirven para doblar en caliente el hierro estructural que ha de constituir la cuaderna... una vez dobladas las cuadernas se alinean con tirantes en su posición y se remachan o soldan a la quilla. Se ligan con piezas longitudinales y se cierran por arriba con barras horizontales llamadas baos, que a su vez sirven de apoyo a los largueros de cubierta.



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

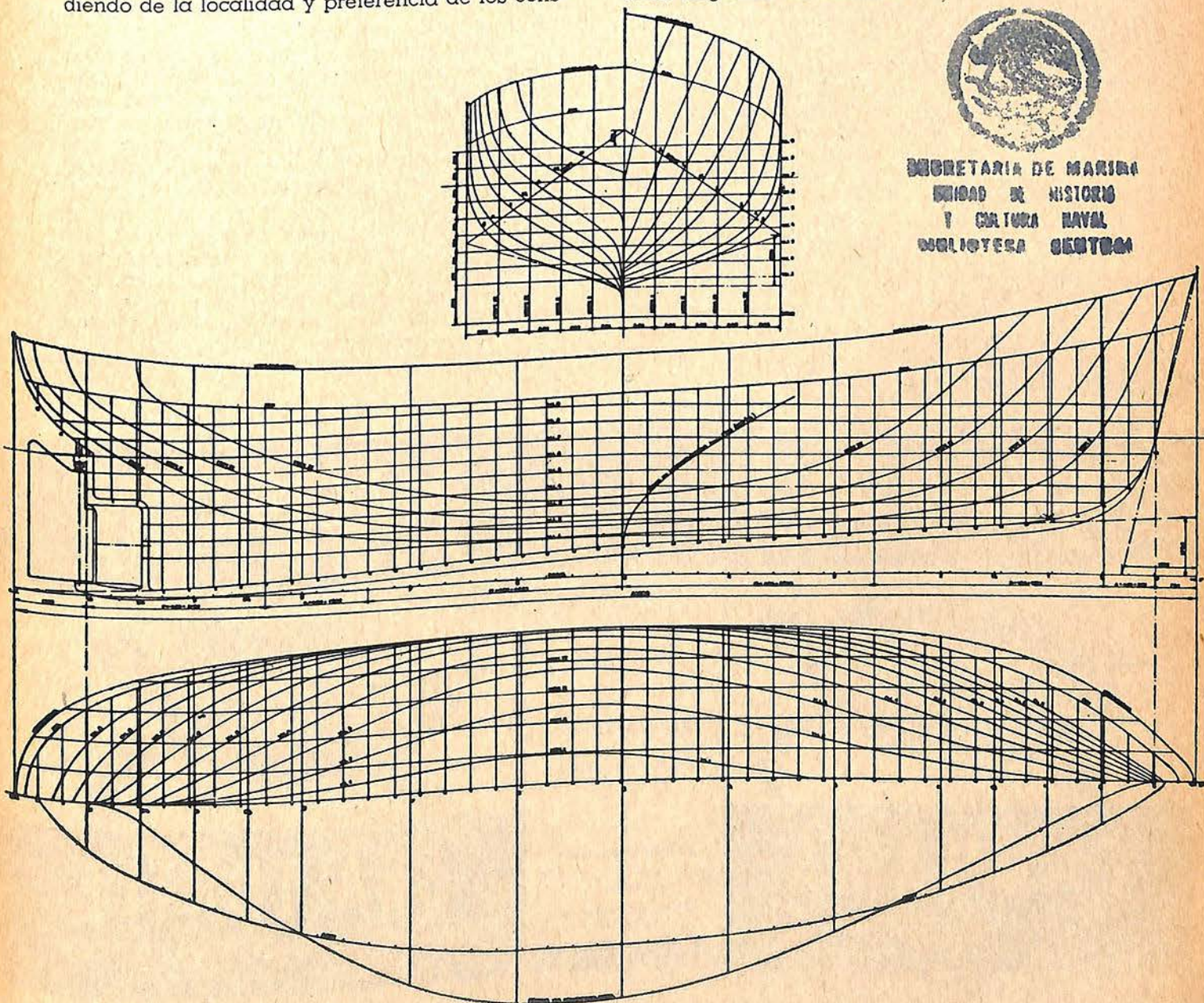


Fig. 226

El conjunto de quilla, cuadernas, sobrequilla, roda —parte de proa de la quilla— y codaste —parte de popa de la quilla—, largueros y baos constituye el esqueleto estructural resistente del buque. Terminado el esqueleto es necesario forrarlo. Este forro constituido por planchas de acero se remacha o solda a las cuadernas y a los baos. Ahora se tiene el casco del buque. En las cubiertas se han dejado los huecos —escotillas— para la comunicación interior y para el paso de los palos. Asimismo se han montado las bases de la maquinaria y calderas, y también la bocina para el paso del árbol en cuyo extremo se montará la hélice.

Terminado el casco se pinta y queda listo para ser botado. Conviene señalar el hecho de que históricamente, al introducir el acero como material de construcción, la opinión pública tuvo muy serias dudas respecto a si tales buques construidos con materiales más pesados que el agua podrían flotar. La respuesta la dió el Principio de Arquímedes: "Todo cuerpo sumergido en un fluido, recibe por parte de este un empuje dirigido de abajo hacia arriba igual al peso del fluido desplazado". Se comprende que si el casco es impermeable se hundirá hasta desalojar su propio peso en agua y quedará flotando con un margen de costado fuera del agua, que le permitirá resistir el oleaje. De modo que la flotabilidad de un buque depende de sus formas y no del material de construcción.

La botadura del casco exige una construcción especial para que se deslice sobre la grada. Esta construcción, la cuna, que es de madera, se introduce entre el casco y la grada, y median-

te los gatos se van quitando uos picaderos para que el casco asiente en la cuna. Esta se apoya sobre imadas de madera dura empotradas en la grada, las cuales se untan de lubricante. El deslizamiento se controla mediante anclajes que pueden quitarse en el momento deseado. La botadura es una operación crítica y peligrosa que requiere el máximo de previsión del ingeniero. Aún se recuerda el caso del Great Eastern en Inglaterra, cuya botadura tuvo que suspenderse, debido al temor de que el buque adquiriera demasiada velocidad y arrasara la orilla opuesta del Támesis. Mientras se preparaba la maniobra para controlar la velocidad pasaron algunos días. El buque debido a su peso deformó la estructura de deslizamiento y cuando se quiso reanudar la botadura el buque se negó a moverse, resistiendo el tirón de los más potentes remolcadores. Corregir la deformación de la grada llevó algunos años y un costo equivalente a la construcción de otro buque.

Lanzado el buque al agua, se amarra a un muelle de armamento y se procede a su terminación. Se forran las cubiertas con tracas de madera, se introducen calderas, maquinaria, aparatos auxiliares, aparatos de navegación, maniobra, se terminan las instalaciones, y queda el barco listo para las pruebas finales. El buque es remolcado a dique donde limpia y pinta el fondo. Se le monta la hélice y sale con su propia máquina. Realiza algunas pequeñas navegaciones de prueba y recorre la milla medida a diversas velocidades. Se hacen las correcciones que las pruebas exijan, se abandera, y un nuevo buque surca los océanos.

Calidad Insuperable

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

Destruccioneros en Accion

El 8 de abril de 1940, durante la carrera germano-británica por la invasión de Noruega, el destructor Inglés GLOWFORM, avistó entre la niebla al crucero alemán HIPER. El destructor fue hundido. Esta es una relación no oficial de los hechos.

El 8 de abril en la madrugada navegábamos a la altura de Trondheim en el Atlántico del Norte. Las patrullas habían recibido aviso de estar alerta porque se sabía que los alemanes intentarían desembarcos en Noruega. La flota aliada había salido de Scapa Flow y manteníamos contacto por radio con el grueso de los buques. La tripulación cubría los puestos de combate en el GLOWFORM. Se turnaban para dormir, y en el puente al descubierto, los vigías cubrían todo el horizonte. La mañana era cerrada. A intervalos desfogaban chubascos de agua y nieve y grandes bancos de niebla eran llevados por el viento sobre la mar borrascosa. El Glowform, recibía la mar por la aleta y se inclinaba pesadamente al impulso de cada golpe de mar. A las 6.55 Hs. el serviola anunció un buque que aparecía borrascoso entre la niebla. Era un destructor que al pedirle su identificación contestó nombre y matrícula suecos. El Capitán sospechó que era alemán, pero antes de que pudiera reconocerlo se perdió a toda velocidad entre la niebla. Comunicaciones interceptó un mensaje cifrado, que no pudo descifrarse, pero que sin duda era alemán. La invasión pues estaba en marcha. Lo comunicamos así al Almirante y ya sobre aviso continuamos nuestra patrulla redoblando la vigilancia.

El tiempo empeoraba y al arrumbar al Norte la mar de proa hacía llegar grandes rociones al puente, donde el capitán con los gemelos inspeccionaba ansiosamente la niebla lechosa que limitaba la visibilidad a unos cuantos cientos de metros.

—¡Puente! —Gritó el vigía.— Buque grande, posiblemente crucero, a proa.

No había duda era un crucero, a juzgar por las grandes olas transversales de la proa. La niebla lo envolvía en un manto blanquecino que esmufinaba los contornos, y hacía que la mole apareciera impresionante.

—¡W-h-a-t's- n-a-m-e? —Se inquirió con el proyector de señales.

La respuesta tronó, destellando, de la proa. Piques de proyectiles de 240 cayeron a escasos cientos metros del GLOWFORM. Nuestra Capitán dió la orden de ataque y se lanzó a toda velocidad contra el crucero, disparando los dos cañones de proa a la máxima rapidez que permitía el aprovisionamiento de proyectiles, la mar de proa, que levantaba como catapulta al destructor, impidió hacer blanco. Todos nuestros tiros resultaron desviados. En cambio el alemán nos horquilló a la segunda salva y una granada de 240 cayó atrás del puente volando una chi-

menea. Un humo denso, negro, pegajoso, invadió la cubierta. En el puente habían caído trozos de chimenea y la explosión había retorcido los mamparos. De los ocho tripulantes de servicio, sólo quedaron el Capitán y su ayudante. Para salir del fuego enemigo, el Capitán dió la cáboga. Entrando agua por el boquete que la granada había hecho en cubierta no había posibilidad de acercarse al crucero. Al cambiar el rumbo el humo del incendio nos tendió una cortina protectora. Los piques empezaron a alejarse. El crucero no sabía el rumbo que seguíamos tras de la cortina.

El Ingeniero apagó la caldera que daba a la chimenea destruida y rápidamente se controló el incendio. Pero esto haría que el crucero nos descubriera y con la velocidad reducida no habría posibilidad de escape, de modo que el Capitán ordenó preparar los torpedos y aprovechando una muy remota posibilidad de sorpresa, dió nuevamente giro de 180 grados y salió a toda velocidad de la cortina de humo, que el viento iba extendiendo sobre el horizonte. De improviso nos encontramos con el crucero a menos de quinientos metros. El alemán cayó a estribor, y en cuanto presentó blanco suficiente para lanzar los torpedos, le disparamos cuatro. Las miradas seguían con ansiedad la estela rapidísima de los proyectiles submarinos. Del alemán habían previsto el disparo y rápidamente volvieron a caer a babor y los torpedos pasaron rozando la popa sin tocar al crucero. Entre tanto las cosas se desarrollaron a velocidad infernal. En menos de diez segundos había volado el cañón de proa matando a toda la dotación. Una granada de 240 le había arrancado de cuajo y los proyectiles que se encontraban en el elevador hacían explosión. La proa era un infierno crepitante cuyas llamas ponían en peligro al cañón superior que seguía disparando sin visibilidad y con la rapidez que las circunstancias le permitían. Cada uno de los reductos de 80' hacían fuego sobre el crucero, sin que los proyectiles lograran atravesar la cinta acorazada. Los emplazamientos de ametralladoras pom-pom fueron silenciados uno a uno mediante el peso de la artillería concentrada a quemarropa. El puente había quedado desierto. Era un nudo de plantas retorcidas al rojo. El timonel en la torre de combate recibió órdenes del piloto de embestir al crucero que se encontraba a menos de cien metros.

Al ver que caíamos a babor el crucero trató de evitar la embestida, pero antes de que pudiera alejarse, el Glowform lo alcanzó y se le incrustó en la amura. La colisión nos lanzó a todos contra los mamparos. Con el choque el cañón superior tocó el costado del crucero y se dobló hacia arriba sobre su emplazamiento. El crucero presentaba una desgarradura de cuarenta metros por donde se le había metido la proa del destructor.

Los pocos supervivientes del Glowform com-

Transportación Marítima Mexicana, S. A.

... ha adquirido un nuevo barco mexicano de 10,600 toneladas de peso muerto.

Saldrá de Liverpool esta semana con destino a Acapulco en donde se llevará a cabo la ceremonia de abanderamiento, con asistencia de importantes personalidades del mundo económico y político de México.

Este barco pondrá en comunicación marítima los puertos mexicanos del Golfo de México con Centroamérica, Venezuela y los puertos mexicanos del Océano Pacífico, dando oportunidad a la industria mexicana para la exportación de nuestros productos a Centroamérica y al norte de Sudamérica.

La realización de este programa será factible en virtud del apoyo otorgado por la C.E.I.M.S.A. a este proyecto, contratando la transportación de trigo del noroeste por esta vía marítima para el consumo de los puertos del Golfo de México, ayudando a descongestionar nuestro sistema ferrocarrilero que se encuentra constantemente sobrecargado con este tipo de transportes y en distancias tan largas como la transportación de trigo de Sonora al Golfo de México se ocupa gran cantidad de carros de ferrocarril durante un tiempo considerable.

Es muy plausible el esfuerzo hecho por la C.E.I.M.S.A. para este proyecto que indiscutiblemente constituye una de las realizaciones efectivas hacia nuestro progreso marítimo.

Representaciones Aduanales de México, S. A.

Av. Juárez 42.—11º 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.

contrario". Al finalizar esta carta con marcado desaliento dice: "... Yo estoy tan perdido como dije. Yo he llorado hasta aquí a otros: haya misericordia ahora el cielo y llore por mí la tierra". Poco tiempo después, el 20 de mayo de 1506 expiró, con la serenidad extraordinaria que siempre caracterizó a tan connotado personaje.

Todos los datos históricos de esta relación fueron tomados del Libro "Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento" (Ignacio B. Anzoategui).

batieron a los alemanes a quemarropa. Ametralladoras y cañones antiáereos eran disparados contra los que se asomaban en cubierta. Por su parte los del crucero utilizaron los reductos de 120 y de 75 y metódicamente fueron eliminando los emplazamientos de ametralladoras. Nuestros cañones de popa giraron para disparar contra la línea de flotación del crucero y a poco volaron.

Entre tanto nuestras máquinas seguían girando a toda potencia con la intención de aumentar la brecha abierta en el costado del HIPER. Desgraciadamente, la rotura no había alcanzado la línea de flotación. Un equipo de artilleros trataron de pasar al crucero con cargas explosivas, pero antes de que pudieran hacerlo los germanos los habían capturado. Por su parte los alemanes trataron de zafarse. Su Capitán paró babor, metió toda el timón a esta banda, y el buque empezó a girar, hasta que el destructor quedó acoderado por estribor. En la cubierta del HIPER aparecieron escalas y marineros al abordaje. Algunos fueron derribados, otros iniciaron el descenso. El piloto pidió marcha atrás y nos separamos del crucero, evitando el abordaje.

Nuestro buque era una masa ardiente. Sin puente, sin artillería, la cubierta llena de cadáveres. En la torre de combate el piloto hizo un nuevo esfuerzo para abordar al crucero. Lentamente fue girando, ya herido de muerte, hasta ponerse de proa contra el costado. En esta posición fue machacado, pulverizado por cientos de granadas de todos calibres. Quedó inmóvil. Las calderas se habían apagado. Lentamente se fue inclinando a estribor. Se ordenó abandonar el buque, y la escasa tripulación que quedaba con vida saltó al agua helada entre las últimas andanadas del crucero. A corta distancia, el GLOWFORM se hundía apaciblemente.

Media hora después el HIPER se reunía a toda velocidad con el grueso alemán. De los 250 tripulantes del GLOWFORM había rescatado 40.

Cristóbal Colón...

(Viene de la Pág. 23)

En su cuarto y último viaje Don Cristóbal Colón escribe una carta fechada en las Indias en la Isla de Jamaica el 7 de julio de 1503, dirigida a los muy altos y poderosos Príncipes el Rey y la Reina, en cuya carta sintiéndose envejecido y en precario estado de salud, escribe: "Esta gente que vino conmigo han pasado increíbles peligros y trabajos. Suplico a V.A., porque son pobres, que les mande pagar luego y les haga mercedes a cada uno según la calidad de la persona, que les certifico que, a mi creer, les traen las mejores nuevas que nunca fueron a España". "Yo tengo en más esta negociación y minas con esta escala y señorío, que todo lo otro que está hecho en las Indias. No es este hijo para dar a criar a madrastra" ... "De la Española, de Paria y de las otras tierras no me acuerdo de ellas que yo no llore. Creía yo que el ejemplo de ellas hubiese de ser por otras al

Puertos Pesqueros

Por el Ing. Eugenio Urtusastegui G.

CONSIDERANDO LA NECESIDAD DE EXPLOTAR LA RIQUEZA PESQUERA DEL PAIS, HE HECHO ESTE ESTUDIO, QUE ESPERO FACILITE LA ELABORACION DE LOS PROYECTOS, PARA ZONAS PESQUERAS EN LOS PUERTOS COMERCIALES, ASI COMO SUGESTIONES PARA LOCALIZAR PEQUEÑOS PUERTOS PESQUEROS EN COSTAS MUY DESHABITADAS.

México tiene regiones donde abunda la pesca y es necesario aprovechar esa riqueza. La población en las grandes ciudades está desnutrida y es urgente que se le proporcione a precios baratos el magnífico alimento con proteínas, que renueva los tejidos, que es el pescado.

Plataforma Continental frente a la Península de Yucatán.—El mar frente a la costa de Yucatán es muy rico en pesca, sus costas son privilegiadas en recursos pesqueros debido a la enorme plataforma continental de 54,000 millas cuadradas, la cuarta en importancia en el mundo. Son regiones buenas para finalidades de pesca cuando la profundidad no excede de 200 Mts. y dentro de ese límite se desarrolla el "PLANKTON" que es alimento de los mariscos.

ESTUDIO

Para basar el estudio económico de una industria pesquera, es necesario conocer la capacidad de reproducción de las especies y determinar el plan racional de explotación. Según los expertos, se podrían aprovechar 300,000 toneladas por año de especies de escama sin mermar la capacidad productora, del mar frente a la Península.

En la Sonda de Campeche abunda el camarón y el puerto de Ciudad del Carmen se ha convertido en un centro de actividades de la pesca. Los negocios han tenido un fuerte auge en esa ciudad, pero respecto a obras marítimas, no se ha hecho ninguna.

México además de la Sonda de Campeche tiene muchos lugares con pesca abundante. La orientación es donde haya arrecifes y costas bajas, pero no se ha hecho el Atlas pesquero, y se daría un gran servicio para impulsar la pesca, formándolo poco a poco para localizar las zonas ricas.

EMPLEAN A DESTAJO A LOS PESCADORES
La pesca la hacen directamente los pescadores
(Pasa a la Pág. 30)

Fábrica de Calzado RAMIRO MARQUEZ, S. A.

SALAZAR No. 12
TOLUCA, MEX.

Tel. 26-47

Proveedores
de la
Secretaría
Marina



LO MEJOR PARA **TRABAJO**

res organizados en cooperativas. Son hábiles para esta actividad, pero desgraciadamente en su mayor parte es gente sin responsabilidad, carecen de recursos económicos, no tienen barcos, ni aparejos por lo que recurren a los armadores que les aportan todo lo necesario a condición de que les sea entregado el producto de la pesca a un precio fijado de antemano. Al hacer la liquidación se les descuenta además del anticipo que se les hizo, los días de alquiler del barco, de los aparejos, el importe de los gastos del hielo, de combustibles, de lubricantes, etc., y reciben la diferencia. En esta forma se hace una captura que está resultando de 34,000 toneladas al año aproximadamente.

También, hay pescadores sindicalizados que trabajan a salario diario. De esta manera laboran en la Península de Baja California para abastecer de sardina y macarela principalmente a las empacadoras de Ensenada.

Cómo estudiar un Puerto Pesquero Nuevo.—Lo primero que debe conocerse es si en la parte marítima próxima se encuentran zonas con abundancia de mariscos y estos estudios corresponden a los técnicos de pesca. Se obtiene orientación sobre la abundancia, si en la región existen centros de pescadores establecidos.

Recomendaciones para el Proyecto.—El Fondadero.—Debe ser abrigado y tener una buena entrada en todo tiempo. Ser de amplitud tal, que permita acomodar toda la flota con facilidad.

Muelles de descarga.—En el puerto, habrá suficientes muelles para que los barcos descarguen con oportunidad y equipados de manera que las maniobras se hagan con rapidez. Se estima que con botes de 10.00 metros de eslora (5 tons. de capacidad) por cada metro lineal de muelle pueden descargar 0.40 Tons. de pescado al día.

Muelle para Avituallamiento.—En el otro lado de la dársena quedarán otros muelles para abastecer; con provisiones, combustibles lubricantes, hielo, etc. En estos muelles a 4.00 metros de la orilla, habrá un conjunto de locales (tipo accesoria) para que los armadores las utilicen como sus almacenes.

Varaderos.—El puerto deberá contar con suficientes varaderos provistos de buenos talleres para reparar y conservar la flota, localizados en un lugar muy abrigado, ya sea dentro de la dársena o en algún otro lugar próximo.

Edificios.—Para buen funcionamiento en las maniobras del manejo del pescado, habrá edificios inmediatos al muelle de desembarco.—Llevan frente al muelle un cobertizo abierto que sirve para que los armadores depositen ahí la captura y la vendan al mejor postor. Este salón está comunicado a locales contiguos, de los comerciantes mayoristas, en donde será envasado el pescado que adquieran. El edificio lleva por la parte exterior un andén para embarcarlo en camiones o en carros de ferrocarril y transporte a los centros de consumo o a las empacadoras

establecidas, que muchas veces quedan en lugares alejados del puerto.

Hay también industrias próximas a los muelles y para este fin se formarán explanadas. Estas industrias son de capital privado; para fabricación de hielo, congeladoras, fábricas de harina, estacionamientos, etc. Para ese objeto se necesita dejar reservada una superficie de 15 Hs. aproximadamente, que desde luego deberá quedar estarquinada y urbanizada con todos sus servicios.

Servicios.—El puerto debe contar con los siguientes servicios: eléctrico, de abastecimiento de agua, de drenaje y de teléfonos.

Realidad en México.—Aquí en México considero que no hay lugares de abundancia tal que justifiquen la inversión para un gran puerto pesquero. En todos ellos deben hacerse las instalaciones que se han indicado, para su funcionamiento. Quizás sea suficiente un edificio con tres o cuatro locales para los compradores mayoristas y así lo demás. La dársena podría ocupar una superficie de 5 Hs. aproximadamente.

ZONAS PESQUERAS

La actividad de la pesca, en los puertos conviene que reúna las siguientes condiciones: primordiales debe localizarse en una zona que esté independiente y sea un lugar abrigado que pueda tener fácil comunicación con el mar en todo tiempo, y comunicación por tierra hasta la ciudad.

CONSTRUCCIONES MINIMAS

Cuando la pesca sea únicamente para abastecer a la población local, las construcciones deben ser mínimas:

Un muelle para la descarga del pescado. Lleva anexo un cobertizo para resguardar los cajones donde se trae el pescado. Dentro del cobertizo un cuarto refrigerado para almacenar barras de hielo o para conservar el pescado. Otro tramo del muelle para avituallamiento de la flota, lleva un cobertizo dividido en locales para almacenes de los dueños de los barcos (armadores).

Un varadero para carenar y reparar la flota. En el puerto habrá servicio de agua a presión, servicio de alumbrado y teléfono.

Para el empleado encargado de la zona pesquera, se construirá una casa habitación, y oficinas con servicio sanitario.

PUERTO MUNICIPAL

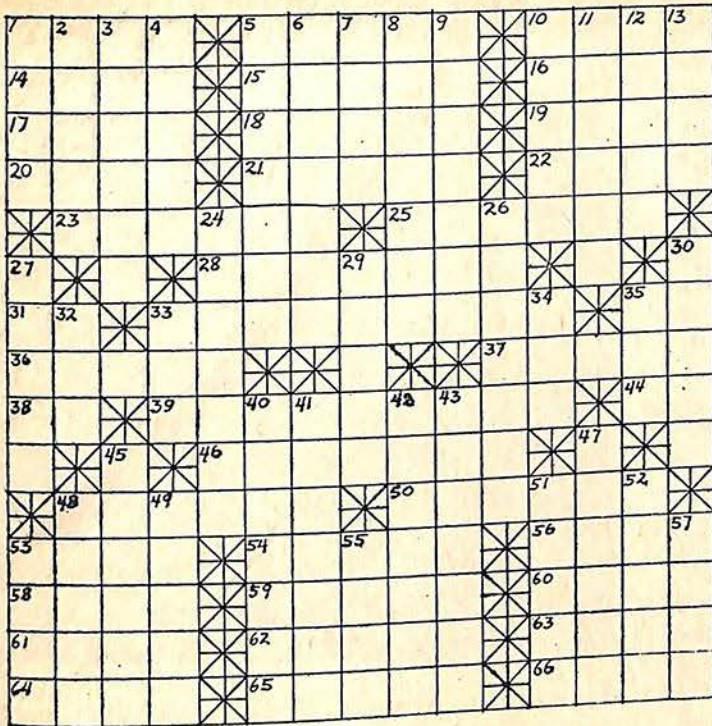
Si el pescado lo consumirán los habitantes de la localidad, el negocio será municipal a cargo de un Patronato, a cuyo cuidado estarán las obras de mejoramiento y de conservación.

Cobrarán una cuota por el tonelaje de los productos que ahí se manejen.

PROPOSICION PARA HACER LA OBRA

La Secretaría deberá hacer por su cuenta
(Pasa a la Página 38)

Crucigrama Núm. 8



Horizontales

- 1.—Embarcación pequeña.
- 5.—Artefactos para defenderse y atacar.
- 10.—Parte de la Vela.
- 14.—Igual que el anterior.
- 15.—Parte de la embarcación que sirve para apoyar los pies.
- 16.—Embarcación india.
- 17.—Natural de Costa Rica. (Fem).
- 18.—Ansioso, codicioso.
- 19.—Diminutivo de nombre propio. (Fem).
- 20.—Nombre propio en Inglés.
- 21.—Cabos delgados que sirven para disminuir la superficie vélica.
- 22.—Está en delgado.

- 23.—Juncos.
- 25.—Letras de Guardado.
- 28.—Flema.—(Inv.)
- 31.—Preposición en inglés.
- 33.—Repartición en partes iguales.
- 35.—Apócope.
- 36.—Gobierno de la embarcación.
- 37.—Competidor.
- 38.—Artículo (inv.)
- 39.—Ejemplo.
- 44.—Dos consonantes iguales.
- 46.—Desfalleció.
- 48.—Lago de Rusia.
- 49.—Suave, obediente.
- 50.—Letra de guarapo.
- 53.—Está en varón.
- 54.—Sin movimiento (inv. y fem).
- 56.—Academia Nacional de Relacoi-

ciones Públicas.

- 58.—Letras en desorden de cine.
- 59.—Letras de quitasol.
- 60.—Dar atrás.
- 61.—Está en Daniel.
- 62.—Generoso (inv.)
- 63.—Elevación del sonido.
- 64.—Igual que el 16 horizontal.
- 65.—De nieve (fem)
- 66.—Ola.

Verticales

- 1.—Artefacto para amarrar la embarcación.
- 2.—Nombre propio.
- 3.—Región de la Baja California.
- 4.—Desprende sustancias volátiles
- 5.—Conjunto de palos, vergas, jarcias, y velas del buque.
- 6.—Que visa otra vez.
- 7.—Grano.
- 8.—Pequeña República de Europa.
- 9.—Letras en desorden de desentrañados.
- 10.—Embarcación pequeña de fondo plano.
- 11.—Desgraciado.
- 12.—Avestruz de América.
- 13.—Aceite.
- 24.—Huracán.
- 26.—Letras en desorden de agrarismo.
- 27.—Cajeta de madera y fierro donde trabajan los cabos.
- 29.—Está en gradiente.
- 30.—Tiempo de verbo.
- 32.—Línea de dirección de una cosa
- 33.—Está en popa.
- 34.—Está en siamés.
- 35.—Nombre propio (fem).
- 40.—Extremidad del remo.
- 41.—Coloca (inv.)
- 42.—Iquique.
- 43.—Fruta tropical.
- 45.—Reparación de un buque.
- 47.—Cabo con piedras que se usa como ancla.
- 48.—Cauce artificial (inv.)
- 49.—Suave, obediente.
- 51.—Tratado.
- 52.—Grande en Inglés.
- 53.—Aliento.
- 55.—Letras en desorden de vire.
- 57.—Parte delantera de la embarcación.

Suplicamos perdonarnos el error involuntario en que incurrimos al formar el crucigrama anterior.

Los Arcos del Sitio

(Viene de la Pág. 23)

del Río, solamente hicimos seis horas, pero en una región que aunque es bella, no está sombreada ni por el más minúsculo arbusto, y en partes el tepetate y la piedra asoman a la superficie y hacen el camino sumamente escabroso y molesto de andar. Aquellos que alguna vez vayan por avión de México a León, si tienen la curiosidad de buscarlos con la vista, los encontrarán fácilmente, ya que es una obra tan grande que se divisa fácilmente.



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

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

Una Empresa Naviera Mexicana: Servicios Marítimos de México, S. A

Corría el año de 1938. En Manzanillo, COL., el vigía del puerto anunció la llegada de un buque mercante. Pronto apareció el "Hidalgo", buque de hierro, corte de barca, cuatro grandes palcos desnudos que sugerían la falta de velamen. Extraño, robusto, poderoso rutero de los mares, trayendo en sus bodegas el cargamento de países ignotos y en las cubiertas la invisible huella de los pies desnudos y ligeros de balinesas y hawaianas, que habían subido alegremente a conocer la bandera mexicana.

Mandaba el buque el Capitán Oscar Schindler. Entonces un joven robusto al que desbordaba por la mirada el genio del marino. El "Hidalgo" hacía buen negocio trayendo copra de los mares del Sur a Manzanillo. Iba a donde sabía flete, surcador incansable de los mares, impulsado por la voluntad de su capitán, quien conocía con precisión de experto las características geográficas y comerciales de cada puerto. Estudiaba su economía y predecía su progreso. Se preparaba silenciosa y perseverantemente, sin prisas ni desgano, para cumplir su destino; crear una flota mexicana que sirviera las necesidades de transporte de este Océano Pacífico, que lo había llamado desde niño en su puerto natal de Mazatlán.

Durante uno de sus viajes al norte se encontró con uno de sus compañeros de escuela, el Capitán Félix Iñiguez Ulloa, quien se había asentado en el Puerto de Ensenada. Iñiguez descifraba pacientemente los secretos de la economía marítima de la Baja California. Se asomaba a la pesca, intentaba dominar su empaque y observaba con precisión las necesidades de transporte y sus posibilidades de evolución. Pronto percibió el futuro desarrollo industrial y comercial de la región y se propuso facilitar los medios para servir por el mar las necesidades de este apartado rincón de nuestra Patria.

Estos dos capitanes reconocieron al encontrarse, las oportunidades que les brindaba la época y el medio. Valuaron sus capacidades y con absoluta confianza y seguridad se lanzaron a su misión. En cuanto fué posible Schindler se separó del "Hidalgo" y fundó en sociedad con Iñiguez la Naviera "Anita" S. de R. L., con el buque del mismo nombre. En 1942 la guerra lo sorprendió navegando a Centro América. Pronto se presentó tal demanda de fletes que el "Anita" navegaba sin descanso a cupo completo. Adquirieron otros buques y ratificaron sus observaciones anteriores. La ya poderosa industria de la Baja California requería a toda prisa una flota mercante que desalojara sus productos, y satisficiera sus necesidades de alimentos y materias primas.

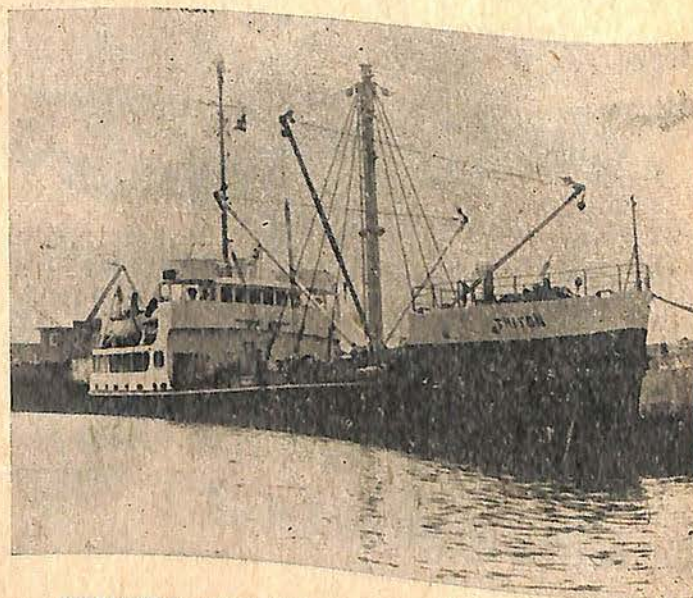
Tales necesidades determinaron que en 1942 fundaran una nueva empresa naviera "Ma. Do-



El Almirante Meixueiro, General Clark y el Capitán Iñiguez, en el muelle de Ensenada, B. C.

lores", S. de R. L., que funcionó como asociada de "Anita" S. de R. L., con los buques del mismo nombre. Reunieron en su sociedad a los señores Ramón Cortinas Aguilar, Gustavo Rolón Dueñas, Lic. Luis Guzmán Carreón, Librado Ramón Tisnado, Eduardo de la Parra y Raúl Bórquez. En 1950, ya la Empresa era incapaz de atender con sus dos unidades, la creciente demanda de transporte, de modo que adquirió el buque "Montegemelos" y en 1952 la unidad "Corzo", todos buques entre los puertos de Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, La Paz, Guaymas, Santa Rosalía, Topolobampo, San José del Cabo y Ensenada.

En 1954 la devaluación de nuestro peso, de-



terminó que en la Baja California subiera inesperadamente la demanda de productos alimenticios e industriales elaborados en el centro de la República, que resultaban más baratos que los estadounidenses. Los cuatro buques de la Empresa sirvieron esta situación de emergencia, navegando sin descanso y supliendo el poco tonelaje de sus bodegas con esmerada organización y buen estado mecánico de las naves, que les permitía mantener alta velocidad de crucero. La creciente demanda de servicios de una clientela marítima satisfecha decidieron que en 1957 se transformara la Sociedad.

Así nació "Servicios Marítimos de México" S. A., con capital mayor de \$ 5,000,000.00, adquiriendo nuevas unidades que a la fecha suman:

Buque Motor "Sinaloa" de 1,800 Tons., construido en Suecia en 1945, de 268' de eslora, 35' de manga, dos motores diesel de 660 H.P. y 11 millas de andar.

Vapor "Caribe" de 1,500 Tons., 230' de eslora, 33' de manga Máquina de Vapor de 900 H. P., 10 nudos de andar.

Buque motor "Tritón" construido en 1945, 170' de eslora, 33' de manga, 13 nudos, con capacidad de carga de 500 Tons. dos motores de 650 H.P.

Buques gemelos "Anita" y "María Dolores" de 350 Tons., 160' de eslora, 25' de manga, 7 nudos de andar, construidos en 1947.

Con estos buques "Servicios Marítimos de México", S. A. cubre la ruta de Los Angeles, Ensenada, Isla Cedros, Bahía Magdalena, San José del Cabo, La Paz Santa Rosalía, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Vallarta, Zihuatanejo, Acapulco, Puerto Escondido, Puerto Angel y Salina Cruz. A partir de enero de 1958 se ha establecido un servicio regular con Centro América que llega hasta Punta Arenas, Costa Rica transportando productos industrializados mexicanos; lo que sin duda constituye el mejor medio de impulsar el desarrollo de nuestra industria, creando su demanda en el extranjero y facilitando el intercambio comercial con Centro América.

Como reconocimiento a nuestro Gobierno, debe decirse que Servicios Marítimos de México, S. A., ha recibido apoyo moral y económico, en forma decidida y estimulante, de parte de la Secretaría de Marina y de la Nacional Financiera, quienes auspiciaron su desarrollo y permitieron con su ayuda que la Empresa pudiera convertirse en la institución naviera cien por ciento mexicana, de mayor seriedad en el transporte marítimo del Pacífico. Cuenta con oficinas en México, D. F., Acapulco, Manzanillo, La Paz y Ensenada; con almacenes de su propiedad en Acapulco y Manzanillo, y en proyecto la construcción del de Ensenada. Ha logrado interesar como socios a todos los gerentes de ofi-

(Pasa a la Pág. 37)

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.

HOTEL GUADALUPE

CON 14 BUNGALOWS

AVE. DE LOS PAJAROS 42
FRACCIONAMIENTO LAS PLAYAS
ACAPULCO, GRO.



PLAN AMERICANO Y EUROPEO

UN HOTEL ACOGEDOR Y SUGESTIVO CON PRECIOS ECONOMICOS. Por gestiones del Sr. Contraalmirante Gustavo Rueda Medina, Director de "LITORALES", descuentos especiales a Marineros y Socios de La Liga Marítima Mexicana. Atendemos Reservas en

ACAPULCO, GRO. TEL. 5-64

MEXICO, D. F. TEL. 11-74-69

Gerente, José Ayavid Fernández

Está próxima a publicarse la 2ª Edición, corregida y aumentada

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

¡Cadetes, firmes...!

Por Pater Familiae.

Hay en la calle de Arcos de Belem, entre Vértiz y Luis Moya, una pequeña placita desconocida para la mayor parte de los capitalinos. Al fondo se ve un vetusto edificio de principios de siglo; el antiguo Parque de Ingenieros ahora destinado a cuartel de Infantería de Marina. Entre el cuartel y la avenida hay una pista rectangular donde fácilmente se acomodan cuarenta automóviles. Una noche, a temprana hora, bajo una lluvia menuda y tupida cuyo poder de penetración lo demostraban los charcos que rezumaba el césped, la plaza mostraba una curiosa algarabía. Los acordes marciales de una magnífica banda, la de Marina, enardecían a cientos de muchachas, señoras y señores. La pista estaba ocupada por diez grandes camiones foráneos, de los que bajaron los cadetes, para despedirse de sus familias después de cumplida su participación en el desfile del 16 de septiembre. La gente que pasaba por la avenida Arcos de Belem se detenía a observar tan desusado espectáculo, y se unía a la muchedumbre que llenaba la plaza.

—¡Son los cadetes de la Naval!

—Van de regreso a Veracruz.

—¿Los viste en el desfile?

—Eran los de pantalón blanco y levita azul.

¡Qué arrastre tienen!

Para el mexicano el cadete de marina es exótico, desconocido, brillante, seductor. Su marcialidad y herencia de heroísmo los convierte en hermanos de los cadetes del Heroico Colegio Militar, orgullo de la Capital. Aquellos son depositarios del honor de la patria en el mar, éstos en la tierra. No es pues de extrañar que ambas escuelas sean fraternas y que los cadetes de la Naval sean recibidos en el Colegio Militar como



Grupo de Comando, encabezado por el Vicealmirante Lagos, en el último desfile.



compañeros de armas. ¿Pero, realmente qué hacen, qué estudian, cómo viven los cadetes navales?

Como uno de mis hijos sintió el llamado de tan seductora Escuela me dí a investigar el asunto. No logré avanzar nada. Es un medio sólo entendible a los iniciados. Así que tuve que esperar a que el muchacho entrara a la Escuela y fuera pasando el tiempo para entender la cosa.

A fines de septiembre inició sus gestiones. Certificados de todas clases, de estudios, de buena conducta, de aptitud para las armas. Acta de nacimiento. Exámenes de aptitud intelectual, de capacidad física, de matemáticas, castellano, historia y geografía. Fianza por \$ 500.00.

Una vez que pasó por todo esto parecía el muchacho más feliz del mundo. Recibió su orden de alta y adquirió ropa para un año. El dinero corría sin tregua, ampliamente. "¿Pero papá... cómo esas camisas...?" "No ves que tengo que ir de compañero con el hijo del Almirante...?" Claro. Esas camisas no servían. Cómpratelas mejores. Y así en todo. Cuando estuvo listo, lo embarcamos en el A.D.O. Salían con él treinta muchachos. Todos apuestos, espigados, con la ilusión en la mirada. ¡Pobre de su madre! "Y acuérdate Carlitos, de no desvelarte, y no dejes de usar tu escapulario". El muchacho avergonzado, asentía a todo, y recibía más colorado que un cangrejo los interminables besos de su madre. Por fin el camión arrancó, y nos quedó el recuerdo del pañuelo que se agitaba por la ventanilla.

Primera dificultad. El domingo siguiente no podía salir. Su flamante equipo se había perdido... ¿cómo? Nadie lo sabe. Es de suponerse que las fábricas de camisas tiendan esta inevitable celada a los "novelones", como llaman a los cadetes de nuevo ingreso. Otro equipo y segunda contrariedad. No le entraban en la mollera los mil triquis miquis de la disciplina. Paquetitas de arresto hasta formar una impresio-

nante montón de hojas. "¡Cuidese, cadete, a los quinientos puntos... a casita!" Se cuidaba hasta escurrirse las lágrimas de coraje y los arrestos seguían. Que por un botón mal cosido, que por dormirse en clase, que por hablar en filas y vaya usted a saber por cuales otras doscientas mil causas... De improviso, los arrestos cesaron. El muchacho se había disciplinado y entraba en el engranaje de la férrea milicia. Vaya, la cosa marcha... ¿Marcha...? "Y esto de las matemáticas ni para atrás ni para adelante... No es que no entienda... es que no hay tiempo para estudiar... Figúrate... marchas, natación, clases de las siete a las doce y de las dos a las cuatro, deportes de cuatro a seis... descanso y cena de seis y media a ocho de la noche, estudio de ocho a nueve, y de nueve a doce le preparas sus uniformes a tu secretario, le limpias y bruñas su arma, le compras cigarrillos, le escribes sus cartas y cuando te das cuenta estás dormido sobre el banco y el secretario te arresta y te manda traer los cigarrillos. Cuando a las cinco tocan diana te levantas con los ojos cerrados, y bajas sonámbulo a formar. Un baño de agua fría te despierta y 10 vueltas a la pista de fútbol, te da un apetito que podías comerle al Polux, nuestro perro mascota..."

Maravilloso, tan pequeño y ya tenía secretario que lo arrestaba. ¿Cómo está esto...? Nueva explicación. "El secretario es un alumno antiguo de cuarto o quinto año, que te echa el ojo desde que llegas a la Escuela. Te explica tus deberes. Tienes que dejarlo satisfecho en todo.

A una seña le ofreces su cigarro predilecto y respetuosamente se lo prendes. Nada de cerillos. Un buen encendedor. A las horas de calor, refresco o helado. Sus botones relumbrantes. Su espadín, el mejor de la compañía. Te encargas de entregar su ropa a la lavandería y de recogerla. Le arreglas su taquilla. Limpias su arma, y a cambio de todo esto tienes el privilegio de llamarle "Secretario" y de que te explique las clases que no entiendes, de que te salve de uno que otro arresto, y de invitarlo a comer los domingos. Decide sobre si tu futura novia es de calidad y te autoriza a invitarlo al cine" ¡Magnífico, verdad? Pero esta incomprensible tradición debe tener sus dones. Los actuales Comandantes han sido secretarios de los almirantes, y causa admiración la atención y deferencia que demuestran en su trato... quizás se acuerdan todavía cuando les limpiaban los botones.

Y he aquí que el 21 de abril recibimos una nula invitación. La Jura de Bandera de los Cadetes de nuevo Ingreso. Mi mujer se pavonea orgullosamente. Carlitos jurará ser héroe y morir por la Patria en cuanta ocasión se presente. En Veracruz el humor de mi mujer cambia radicalmente. Se desespera y clama contra la disciplina. No logra ver a Carlitos por ningún lado. Las visitas están prohibidas a horas de faena, como las llaman, y en la breve media hora antes de la cena vemos correr a Carlitos por el patio, sudoroso y erguido, con la mirada al frente, que no logra desviar la presencia de su madre. ¿Y por qué corre incansablemente...? Pequeñas faltas,

SERVICIOS UNIDOS DE PRIMERA CLASE A.D.O. AUTOBUSES de ORIENTE

Una Línea a la Altura de las Mejores del Mundo

SERVICIOS ENTRE:

MEXICO-VERACRUZ VIA PUEBLA
MEXICO-VERACRUZ VIA TEXCOCO
MEXICO-NAUTLA
MEXICO-COATZACOALCOS
MEXICO-VILLAHERMOSA

TERMINALES EN TODAS LAS CIUDADES

tienen el don de robustecer sus pulmones y acerrar sus piernas... Cuando al fin lo dejan libre, el beso que da a su madre sabe a gloria salada, y en seguida truenan los tambores y cornetas y el muchacho corre desaforado a formarse y deja a su madre con toda la ternura al aire. La consuelo, pero no logro separarla de la guardia hasta que la compañía marcialmente desfila al comedr.

La mañana del 21 de abril la señora se levanta al amanecer. La ceremonia es a las once, pero su ansiedad la obliga a rondar la escuela antes de las ocho. A las nueve las cornetas la enardecen. El patio se va engalanando con comisiones y representantes del gobierno, diplomáticos y marinos extranjeros. Cuando al fin nos acomodamos en las tribunas, nuestro hijo no es más que una mancha blanca en una fila inmóvil entre la que brillan las bayonetas. "¿Lo ves?" Me dice orgullosa... "Es aquel que está detrás del cadete alto". No veo nada. Pero evidentemente la intuición maternal lo descubre. La fecha conmemora la defensa de los Cadetes de la H. Escuela Naval contra la invasión americana. Un alto jefe dice un discurso. El Secretario de Marina toma la palabra. La banda hace vibrar los corazones con un aire marcial, y a sus acordes la fila blanca con movimientos de extraordinaria precisión, como un solo hombre, se pone en marcha y la columna pasa por las tribunas. Veo de reojo que mi mujer se enjuga una lágrima y yo no dejo de sentir una cierta molestia en la garganta. La columna da la vuelta. La escolta se detiene frente al Secretario y autoridades. La escuela forma detrás presentando armas. Los cadetes protestan defender con su vida a la Patria. Los corazones vibran de emoción y con todo el público de pie, los cadetes de nuevo ingreso se desprenden uno tras otro de su posición y pasan bajo la bandera, que los envuelve, y a la cual han jurado dedicar su vida. Es un momento de intensa emoción. Ahora mi mujer ya no se preocupa de enjugarse las lágrimas. Lloro a moco tendido, como si tuviera abierta la espita lacrimonal que había cerrado desde niña. Carlitos con notable desenvoltura, gallardamente, sin sombra de complejos, pasa frente a la tribuna y oigo las palpitaciones del emocionado corazón de su madre. Al final rompen filas y ahora sí, madre e hijo se encuentran y me hacen a un lado... Y realmente para qué sirve un padre? Nos presenta a su Secretario, un muchacho alto con cintas de sargento. Este año saldrá de Guardiamarina, y sin duda será Comandante de Carlos y tal vez Secretario de Marina, a juzgar por su desenvoltura y la facilidad con que conversa con la mamá de su secre. Naturalmente, la mejor comida para Carlos y su secretario, y por la tarde la tertulia. Nueva admiración de mi mujer. "Te fijaste cómo persiguen las muchachas a tu hijo?" No me lo parece pero nuevamente he de rendirme ante la intuición maternal.

De regreso a México platicamos en el autobús. Realmente el cambio de Carlos ha sido

asombroso. Ha ganado unos cuantos kilos. Le ha salido el pecho y disminuido la cintura. La espalda es recta y ancha. Sabe caminar y su trato es atento y amable. No tuve tiempo de sondear sus conocimientos pero los podremos juzgar en los exámenes. Lo que me pareció sorprendente es la extraordinaria sencillez con que tiende la mano y escamotea cualquier cantidad de dinero. Sin duda le echará la culpa a las necesidades de su secretario.

El tiempo transcurre con rapidez y un buen día, el 10 de septiembre, nos anuncia la llegada de la Escuela al desfile de la capital. La banda espera. Llegan los camiones, irrumpe la música y baja nuestro cadete. Más macizo, más seguro de sí mismo, maduro y hasta elegante. En el desfile, la Escuela desencadena una tempestad de aplausos. "Mira —grita mi mujer.— Ahí va Carlitos". Este grito hace que las muchachas vuelvan la cara y sondeen las posibilidades de que esta señora se convierta en suegra. Al terminar el desfile una interminable serie de fiestas, y ante el estupor de la madre Carlos ha aprendido a administrar unos cuantos jaiboles, baila elegantemente, es de mano abierta a la que ningún dinero alcanza, y no puede resistir la tentación de tomar taxis hasta para ir a la esquina a comprar cigarros. Viene la despedida y los cadetes regresan a Veracruz. Las fiestas han terminado y empieza una ruda preparación para los exámenes. El muchacho estudia día y noche. Duerme dos o tres horas y pierde los kilos ganados, aunque gana las matemáticas perdidas. El secre lo vigila. Nada de dormir, ¡a estudiar! Lo que no entiende se lo explica. Al final recibimos las calificaciones. Después del viaje de práctica será cadete antiguo. Su carrera de almirante estará asegurada. "Y como estaremos en San Diego necesitaré algunos dólares". ¿Cuántos? Pregunta idiota. "Lo más que puedas mandarme". Y van los dólares y recibimos tarjetas de la Base Naval. Carlos compra mil chucherías que pierde en el barco. Nos ha escrito de todos los puertos del Pacífico, y nuestra sorpresa va en aumento. En unos cuantos meses ha viajado más que nosotros en toda la vida.

Un buen día nos escribe. "El viaje ha terminado. Dentro de tres días estaremos en ésa y los que pasamos año podremos quedarnos para vacaciones". El tren anunciado a las siete de la mañana llega a las doce. Carlos en uniforme de marinero, con una gran bolsa de lona blanca al hombro, se desprende de sus compañeros y corre hacia nosotros. Huele a demonio frito, según expresión de su madre, pero en la mirada, trae algo nuevo, la serenidad del mar. La sombra de lo infinito. La calma del que ha aprendido a estar consigo mismo en el centro del oleaje. La decisión del que ha vencido la furia del océano y ha visto la agreste belleza de los acantilados y los riscos, en los que se deshace impotente la cólera del mar. Nuestro hijo es casi un marino. No todos se quedan. Un buen número de cadetes han reprobado y regresan a presentar exá-

menes. Al arrancar el tren para Veracruz, entonan el himno de la Escuela "Cadete soy, de la Naval, mi orgullo es ser Marino. Cantando voy un himno al mar, feliz con mi destino. Mi escuela y mi bandera, las dos mi gloria son. Daré mi vida entera por defenderla de una invasión.

Cadetes de la Naval. Marchemos por la senda de la gloria. Cantando un Himno al mar. Luchemos por la patria y la Victoria. Juremos con honor honrar la dignidad de nuestra Escuela, y por ella morir con valor. ¡Cadetes de la Naval!"

Cuando el tren desapareció los ojos de Carlos estaban húmedos. Pero no sólo los de él. Vimos que un respetable almirante sentía también la emoción del momento y sin duda sus recuerdos se remontaban a la época en que sus padres iban a esperarlo a la estación.

La Heroica Escuela Naval Militar se fundó en Veracruz en 1897 bajo la dirección del Sr. Cap. de Navío Don Manuel Izaguirre, siendo Jefe del Departamento de Marina el Sr. General José M. de la Vega y Presidente de la República el Sr. General Porfirio Díaz. En 1914 conquistó el título de heroica al combatir contra los invasores, cayendo en combate el Cadete Virgilio Uribe y el Teniente José Azueta. En 1953 pasó a su nuevo edificio en Antón Lizardo, Ver., con mayor amplitud y funcionalidad.

La Escuela Naval forma tres tipos de oficiales: Cuerpo General, Cuerpo de Máquinas y Cuerpo de Infantería de Marina. Los primeros tienen por misión mandar los buques de la Armada de México, los segundos dan servicio de ingeniería a dichos buques, varaderos y astilleros de la Armada. Los terceros mandan los Cuerpos correspondientes. Los oficiales de los cuerpos General y de Máquinas, se gradúan al presentar examen profesional de Ingenieros Geógrafos y de Ingenieros Mecánicos Navales. Esta Alma Mater de los Marineros es una notabilísima escuela en su tipo. Así como la Escuela Nacional de Ingenieros tiene la máxima tradición en ingeniería civil, y la ESIME en ingeniería mecánica y eléctrica, la Escuela Naval rápidamente se abre paso en la técnica nacional como la productora de mejores ingenieros de mantenimiento: los oficiales del Cuerpo de Máquinas. Esto se comprende al considerar que un buque no puede detenerse y que los ingenieros a cargo de las máquinas de gran potencia (de 5 a 10,000 H.P.) deben ingeniarse para mantenerlas en servicio. Por su parte los Ingenieros Geógrafos se han asentado con firmeza en el campo civil como organizadores y administradores.

Pero nada puede explicar mejor, la alta misión de esta Escuela, que el contenido de una placa monumental de bronce, que el cadete de nuevo ingreso lee respetuosamente a la entrada de la Sala de Banderas en el edificio de Antón Lizardo:

"ESTA ES LA H. ESCUELA NAVAL DE MEXICO: NOBLE, POR LA PUREZA SUS TRADICIONES: HEROICA POR LOS HECHOS GLORIOSOS DE SUS HIJOS. SU MISION ES FORMAR OFI-

CIALES PARA LA ARMADA, CON LOS CONOCIMIENTOS BASICOS Y LA SANA EDUCACION INHERENTES A LA PROFESION NAVAL. LOS PREPARA CAPACITANDO A LOS CADETES PARA SU LUCHA CONTRA LOS ELEMENTOS EN EL MAR; FORTALECIENDOLES CUERPOS, MENTES Y ESPIRITUS; INCULCANDOLES LOS MAS ELEVADOS CONCEPTOS DE: HONOR, DEBER, LEALTAD Y ESPIRITU DE JUSTICIA, PARA QUE LLEGUEN A SER CIUDADANOS HONESTOS, CAPACES DE LLEVAR CON DIGNIDAD, ACIERTO Y SEÑORIO LAS MAYORES RESPONSABILIDADES COMO GUIAS Y CAPITANES AL SERVICIO DE SUS COMPATRIOTAS".

Una Empresa...

(Viene de la Pág. 33)

cina, y en la actualidad las nóminas de sus buques cubren los salarios de 130 tripulantes entre oficiales y marineros. Ocupa en sus oficinas a 55 empleados y sus gastos ascienden a \$ 25,000.00 diarios.

En 1957 los buques de la empresa transportaron alrededor de 90,000 Tons., y de diversas mercancías en cabotaje y este año se espera pasar de 110,000 Tons. de cabotaje y 5,000 de altura.

Los proyectos de la Empresa son seductores: extender el servicio naviero por el norte hasta San Francisco, y por el sur hasta el Canal de Panamá, aprovechando el tonelaje de dos unidades que manejan como Agentes Generales:

Vapor "Chilkoot" de bandera nacional, 160 Tons., construido en 1946 en Canadá, de diez nudos de andar y

Buque Motor "Spruce" de 500 Tons., construido en 1945, de 13 nudos de velocidad.

Todos los buques de la Empresa son de casco de hierro.

El éxito obtenido por "Servicios Marítimos de México", S. A., es estimulante. Demuestra que las actividades navieras constituyen un buen negocio, y que el manejo de nuestro flete es fuente de trabajo y de riqueza. Mientras en el Golfo de México, los fletes de altura, son transportados en buques de bandera extranjera, en el Pacífico, la habilidad financiera de nuestros marineros, su seriedad técnica, y su responsabilidad, han permitido el establecimiento de una Empresa Naviera Mexicana que controla un alto porcentaje del transporte de cabotaje y por su eficiencia empieza a introducirse en los círculos navieros de altura. Es así como se construye la flota mercante. Por ello "Litorales" felicita sinceramente a Servicios Marítimos y hace votos por su futuro desarrollo, en bien de la Marina de México.

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

Puertos Pesqueros

los estudios y los planos del proyecto, el dragado y la construcción de los muelles como obras de mejoramiento del puerto.

MUELLES Y EDIFICIOS PARA RECIBIR Y REMITIR PESCADO

Cuando los productos sean también para abastecer poblaciones cercanas, el edificio debe ser adoptado para un funcionamiento de su-
basta.

Los aramadores hacen la venta del pescado que traen al mejor postor.

La foto que se anexa muestra el proyecto de un puerto pesquero alemán, donde aparece un solo local, pero el edificio está formado por un conjunto de locales, tantos como comerciantes mayoristas se dediquen a negocios de esa índole en el puerto.

El Muelle, Es una construcción hecha con estructura de cemento armado de Tipo DANES, y muro de balestaca de acero.

El calado en el muelle y en el fondeadero es de 3. M. abajo de N.B.M.

El andén del muelle para maniobras es de 4.45 M. de ancho y enseguida está el edificio para el manejo del pescado. Lleva un cobertizo abierto a lo largo del edificio para depositar los cajones con el producto; allí los armadores hacen la venta en subasta. Contiguos al cobertizo están los locales de los compradores mayoristas que miden 10 M. x 20 M. y cada local lleva un cuarto refrigerado; los locales son de dos plantas, en la planta baja se prepara y se envasa el pescado, en la planta superior están las oficinas y el servicio sanitario, y se usa también para armar y almacenar los cajones. Cada comerciante mayorista tiene su propio local y cada edificio está formado por 5 o 6 locales y resultan de 50 a 60 M. de frente. Por la parte posterior lleva el andén para los embarques en camiones.

La carretera es pavimentada y de ancho suficiente para estacionar en batería los camiones. Cuando el negocio está bien organizado se emplean camiones refrigerados.

Café al pie del Escritorio

(Viene de la Pág. 21)

cuando eran nuevas. La economía es notable guen funcionando con la misma perfección de y el precio sumamente bajo. A quien no gusta el café cargado, basta poner una pequeña cucharadita, de grano molido en la de tres tazas, para obtener una gran taza de magnífico café tipo americano. Estas cafeteras son distribuidas por la Compañía Fibra Comercial Mexicana División Máquinas para Café, S. A., con domicilio en Alabama No. 24, teléfonos 23-12-12 y 23-03-69, en México 18, D. F.

Proposición de Puerto Pesquero en Ciudad del Carmen, Camp.

(Véase Dib. del anteproyecto)

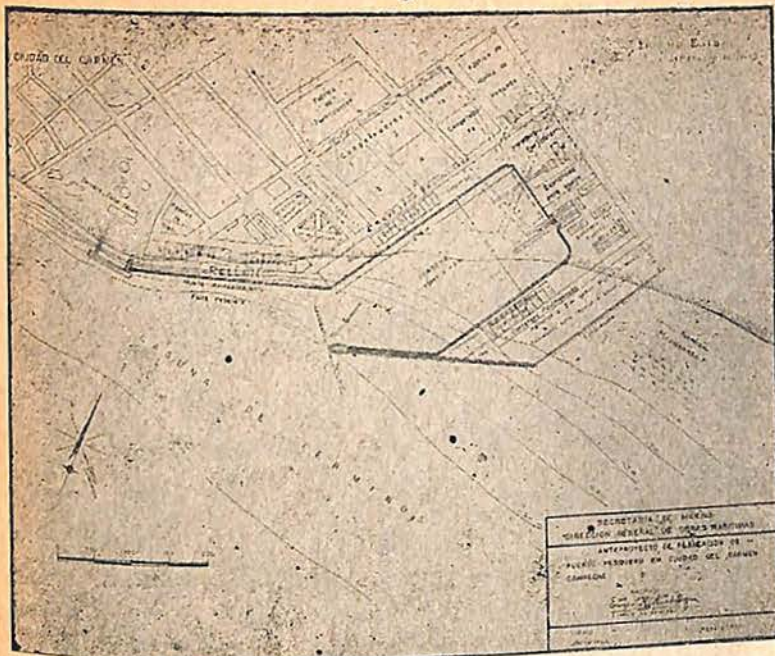
Al poniente de la Península de Yucatán, el mar está en una plataforma continental de poca profundidad, lo cual indica que hay abundancia de camarón gigante y pescado de las mejores especies para la alimentación. En el puerto de Ciudad del Carmen, la flota pesquera es ya bastante numerosa; en la costa del puerto, se han construido muchos (muelles) atracaderos de tipo provisional y también varias congeladoras; pero todo en desorden y sin previa planeación. La Sría. de Marina construyó un muelle Fiscal con magnífica estructura de concreto, al que se atracan también aglomerándose las embarcaciones pesqueras.

Puerto Ciudad del Carmen.—En la Laguna de Términos; está fuera de la región donde se desarrollan los ciclones, y a sotavento de los vientos del Norte, pero lo que ese lugar es bastante tranquilo. La industria de la pesca está produciendo mucha ganancia a los Armadores, a los dueños de las congeladoras y al mismo Gobierno Federal, por las fuertes recaudaciones sobre los impuestos que cobran por la pesca. El puerto continúa ofreciendo un aspecto de abandono y de falta de organización. Esta época de auge no ha dejado ninguna muestra de progreso y obrando con rectitud, deberían hacerse las obras de mejoramiento del puerto para lo cual el Gobierno Federal deberá aplicar un porcentaje o la totalidad de los impuestos que recibe y los particulares deberán hacer las mayores aportaciones que les sea posible.

Se desperdicia el pescador.—Por las utilidades que representa el camarón, no se aprovecha el pescado que se captura en las redes, y es devuelto al mar. Podría aprovecharse, tan sólo convirtiéndolo en harina, que mucha falta está haciendo para la alimentación popular en las grandes poblaciones.

Anteproyecto de Puerto Pesquero.—La Fig. muestra el dibujo del anteproyecto; con dársenas de tipo rectangular; en esta forma, el puerto pesquero quedará independiente del Puerto Comercial. Estará localizado en la orilla oriente donde termina la ciudad y contiguo al predio que ocupa la Zona Naval. La dársena es de 275 y 150 Mts. y deberá dragarse a 4.50 Mts. teniendo en cuenta que la mayor parte de los barcos pesqueros tienen un calado de 3.60 Mts. En el dibujo se ha proyectado un rompeolas en dirección Poniente; teniendo en cuenta que los vientos frecuentes en ese lugar provienen del Sureste aunque son débiles en la mayor parte del tiempo.

Rellenos de los terrenos para las industrias.—Con el material que se excave en la dársena, se elevará el nivel de los terrenos hasta alcanzar 2 Mts. sobre M. A. M. formando explanadas al-



Ante-proyecto del Puerto de Ciudad del Carmen, Campeche.

rededor de la dársena donde se harán las construcciones para las industrias; tales como Plantas de Hielo; Empacadoras; Congeladoras, etc., y si el material bombeado resultare arcilloso, es conveniente que el espesor superior en 0.60 Mts. se haga con arena transportada en camiones y en capas de 0.20 Mts. de espesor, para consolidarlo.

Muelle de Avituallamiento.—Este muelle está localizado fuera de la dársena, entre el muelle de la Zona Naval y el extremo Poniente de entrada a la dársena. Aunque expuesto a los vientos del S.E. posiblemente los pesqueros no tendrán molestias en sus operaciones, pues todos los muelles en Ciudad del Carmen tienen esa dirección de atranque.

Recomendaciones par hacer la obra.—Considero que este puerto tendrá la Secretaría que hacerlo muy próximamente, en primer lugar para darle la importancia que merece Cdad. del Carmen, en segundo lugar, para organizarlo y que se aproveche lo más posible esa riqueza y aumentará grandemente la recaudación.

Por lo anterior, me permito proponer que nuestra Dirección orden se hagan los estudios, se levanten los planos topohidrográficos necesarios para hacer los planos del proyecto y que los Ingenieros que se comisionen, estudien la forma en que debe emplearse la piedra de Champotón y los troncos de palmas, para que el valor de la obra resulte al menor costo posible.

Teniendo preparados los planos, se podrá principiar la ejecución de esa obra en el momento en que la Superioridad lo ordene.

Sugiero que la totalidad de los impuestos por pesca que se recauden en el Estado de Campeche, se apliquen íntegros a la obra. Que ésta



Visita de presentación del Sr. Capitán de Corbeta P. A., U. S. N., John Lowell Meisenheimer, Agregado Naval y Aereo-Naval Ad-interim, a la Embajada de los Estados Unidos de Norte-América en México.

quede a cargo de un Patronato Autónomo de personas entusiastas de la localidad. Que la Dirección Técnica como debe ser, quede a cargo de los Ingenieros de esta Dirección General.

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.

El Arte en la Fotografía

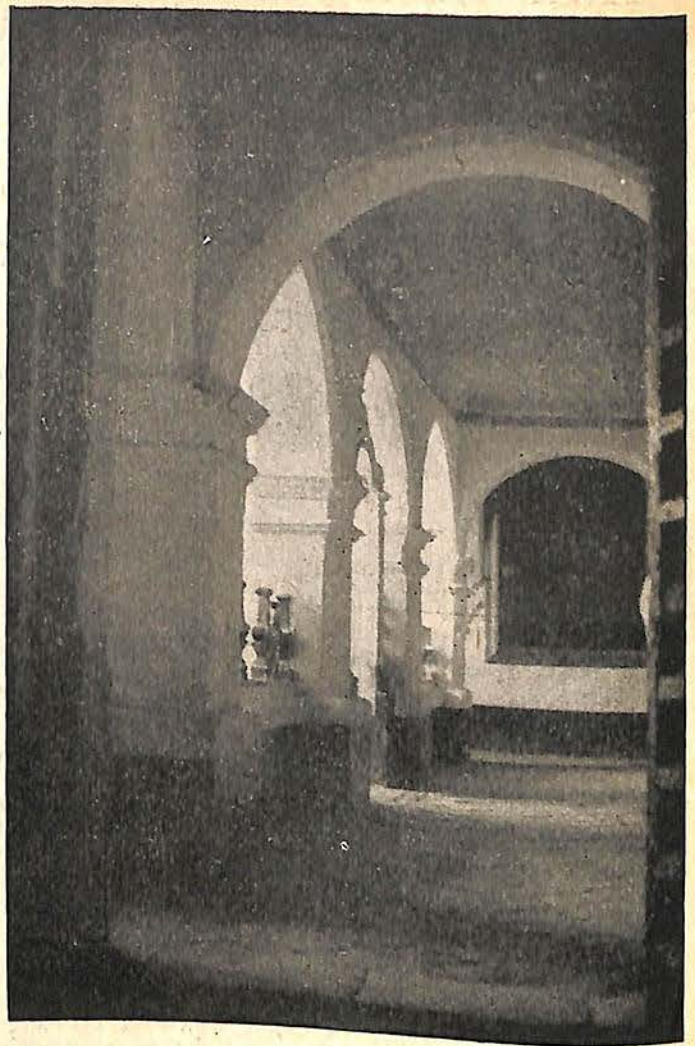
SECCION A CARGO DEL
SR. ING. JORGE BELLOC TAMAYO.
SE PREMIARA CON \$ 25.00 LA FOTOGRAFIA
QUE SEA ELEGIDA.

REMITA SUS FOTOGRAFIAS CON MOTIVOS
ARTISTICOS Y GANE SU PREMIO.

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



Equipo de Remo de la S. M., en Xochimilco, D. F.

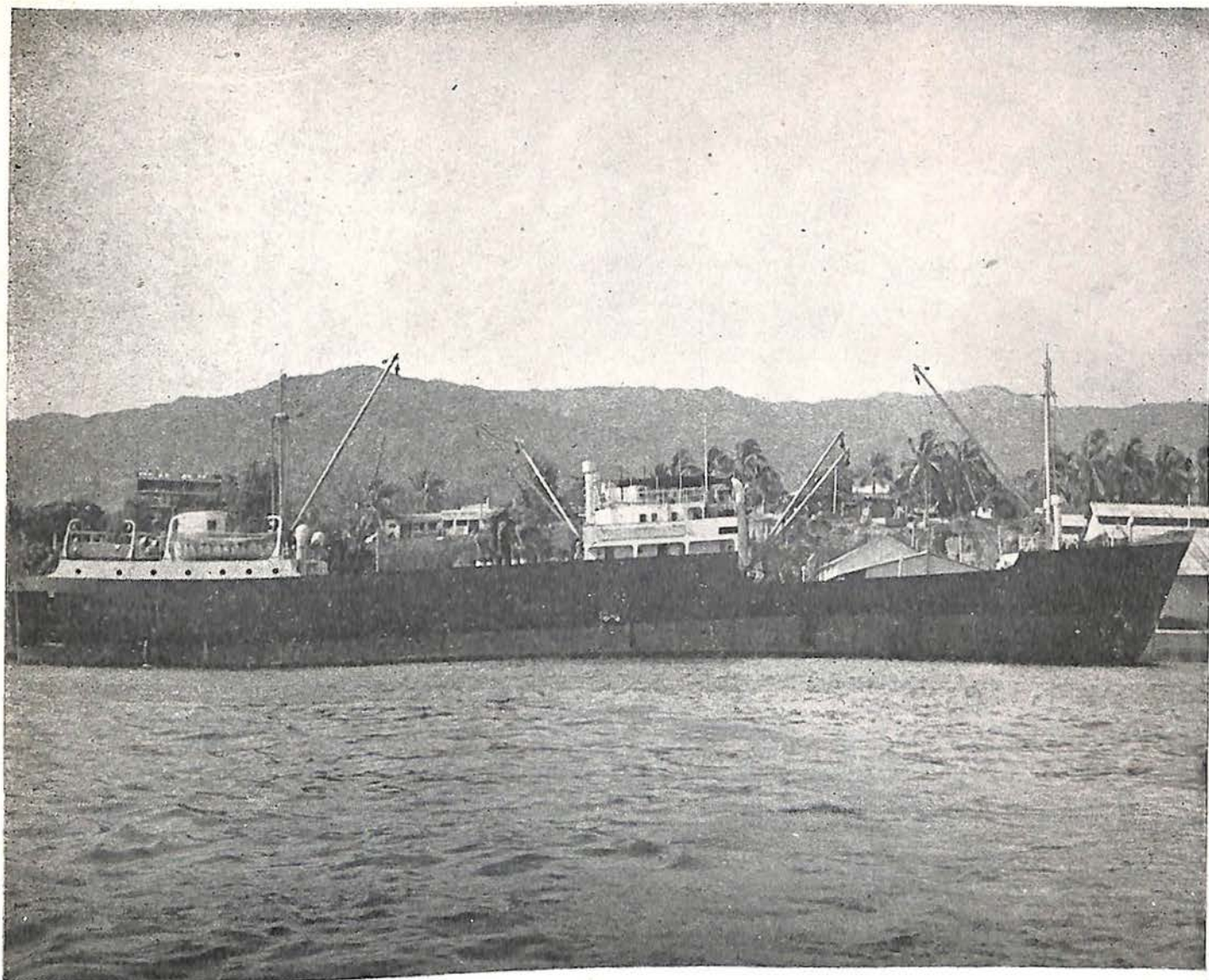


Rincón Colonial del Santuario del Señor de Chalma.
(Fotografía del Ing. Armando Dounce).



Atardecer en Hornos, Ver. (Foto del Teniente de Fragata
G. C., Luis Hernández Baeza).

SERVICIOS MARITIMOS DE MEXICO, S. A.



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

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

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

SUCURSALES:

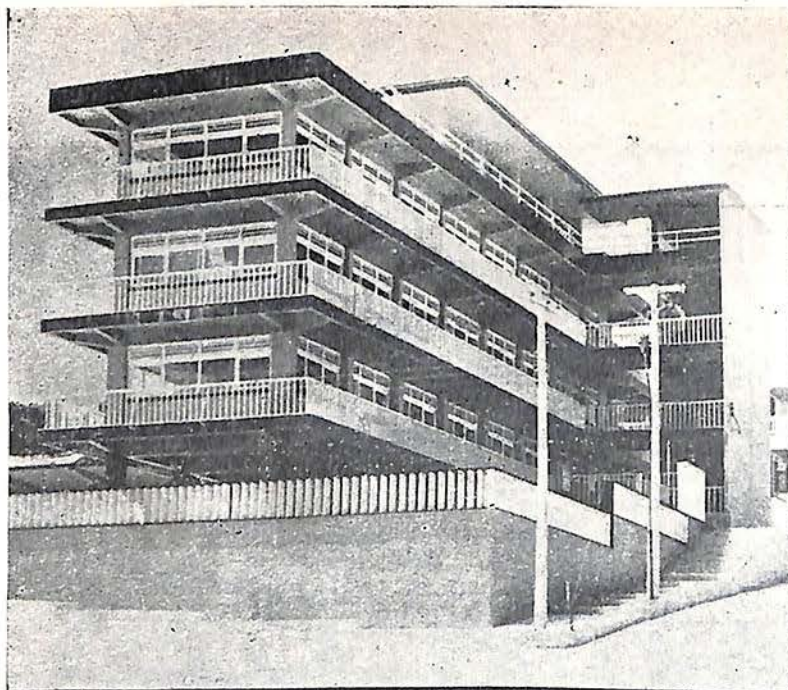
OFICINAS Y BODEGAS:
TEL. 211 APARTADO 253
CALLE SEGUNDA 363
ENSENADA, B. C.

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

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

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

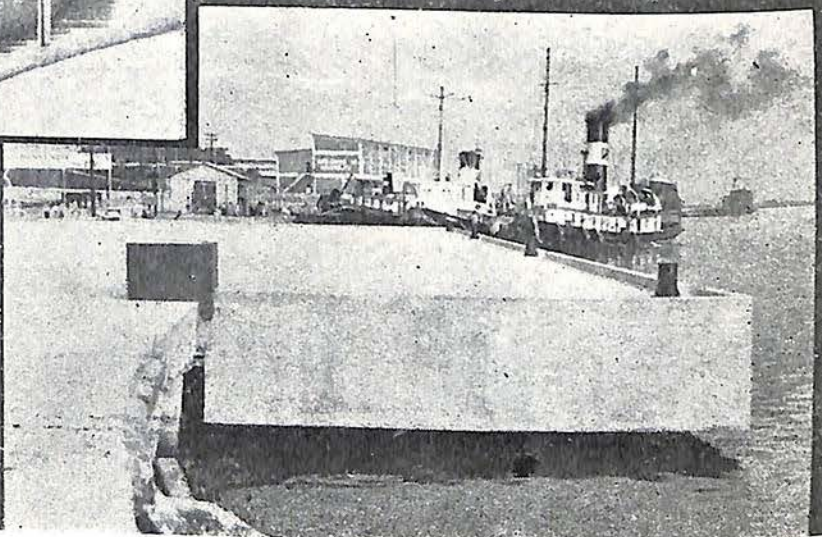
Para amplios informes dirigirse a Oficina Matriz
Vallarta 21 - Primer piso. - Tel. 46-83-34 y 46-70-08. - México 1, D. F.



EDIFICIO PARA DEPENDENCIAS DE LA SECRETARIA



MUELLE MARGINAL EN MINATITLAN, VERACRUZ



*Construcciones de la Dirección
General de Obras Marítimas,
Secretaría de Marina,
en Minatitlán y Coatzacoalcos, Ver.*