

# LITORALES

REVISTA MENSUAL

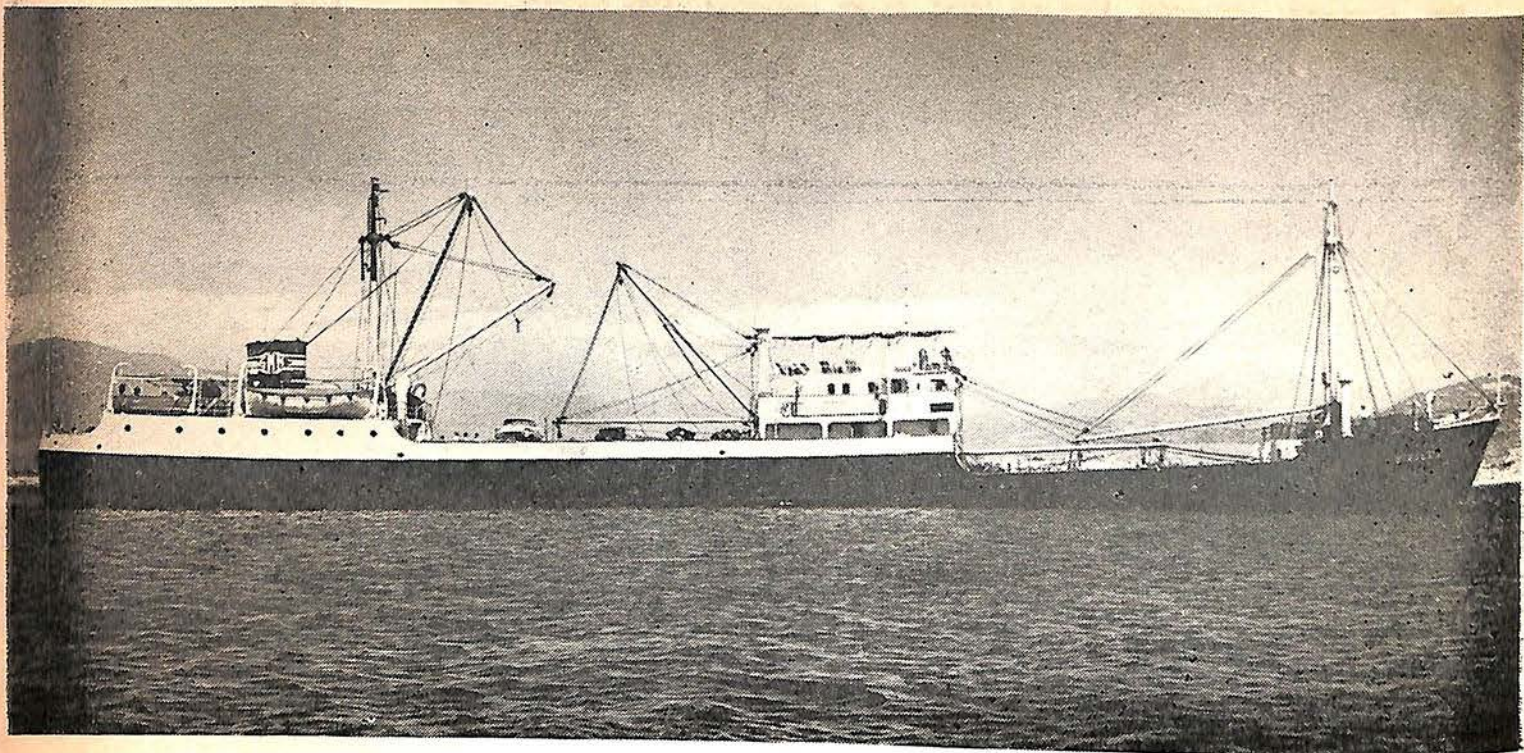


Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA  
NOVIEMBRE DE 1958

9





Servicios Maritimos de México,  
S. A.,

Agradece al

Señor Presidente de la República  
**D. Adolfo Ruiz Cortines,**

el haber despertado el interés que merecen las actividades marítimas  
mexicanas y hace votos por que el gobierno que presidirá el

Señor Licenciado

**D. Adolfo López Mateos,**

realice las obras iniciadas e impulse el desarrollo de la Marina Mer-  
cante de acuerdo con las necesidades del País.



# Patrocinadores:

## EMPRESAS NAVIERAS Y AGENCIAS DE BUQUES

REPRESENTACIONES MARITIMAS, S. A.  
Agentes Generales de Hamburg-Amerika  
Linie y Norddeuscher 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, S. A.  
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.  
Introducidos de toda clase de  
PESCADOS Y MARISCOS.  
Tel. 18-66-47. México 1, D. F.

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

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

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

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

Pescadería LA JAROCHITA.  
Esquina López y Vizcaínas.  
Tels. 35-75-76, 12-89-18. México, 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 Zona 21  
Teléfono: 24-97-86.

AUTOMOTRIZ AVELEYRA, S. A.  
Distribuidor de "LANCHAS HIGGINS".  
Lafragua 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.  
Tels. 21-07-56 y 21-66-85.

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

## PROFESIONISTAS Y CASAS ESPECIALIZADAS

Almirante  
ROBERTO GOMEZ MAQUEO.  
Senador por el Estado de Veracruz

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

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

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

Ingeniero ANTONIO CAMPILLO REYNAUD.  
Astillero de Marina, Tampico, TAMPS.

Ing. Civil JORGE L. TAMAYO.  
Manzanillo 1º 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.  
Tel's 16-37-26 y 35-41-42, México, D. F.

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

DIRECCION GENERAL DE PESCA E  
INDUSTRIAS CONEXAS  
Secretaría de Marina

DIRECCION GENERAL DE CONSTRUCCIONES  
NAVALES  
Secretaría de Marina.

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

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

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. Apdo. 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.

Noviembre de 1958

No. 9

LITORALES Sale el Día 6 de Cada Mes.

## S U M A R I O

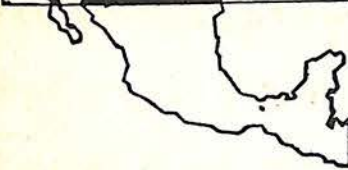
	Pág.
Nuestro Editorial .....	4
Un Morenito Rencoroso. Gustavo Rueda Medina .....	6
Varaderos Ocasionales .....	8
Vientos Moderados Occidentales. Andrés Gerard .....	9
Aprenda a Nadar. Rubén Montejo Sierra .....	10
Usted Debe Saber Que. Rubén Montejo Sierra .....	12
México Creció un Poquito. Gustavo Rueda Medina .....	13
Las Espadas de los Samurai .....	16
Un Dramático Viaje en el Océano Pacífico. José F. Negrete .....	18
Grandes Navegantes. Luz Muñoz Sandiel .....	22
Fondo a la Bolsa de Oro. Alberto Calcés .....	26
Precios Justos Para Nuestra Pesca. M. Peyrot Girard .....	28
Crucigrama .....	31
Modelismo Naval. Mario Lavalle Argudín .....	34
Nuestra Rosa Astronómica. Juan Avalos Guzmán .....	37

Nuestra Portada:

COMPOSICION FOTOGRAFICA.

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

# LITORALES



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

Subscríbase a la "Liga Ma-  
rítima Mexicana" y aporte su  
esfuerzo para el desarrollo de  
la marina.

Cuota anual ..... \$ 24.00

con derecho a la suscripción  
de esta Revista.



# EDITORIAL

Acaso el insistir por tercera vez sobre el tema de la construcción Naval en México, parezca chocante, machacón y excesivo. No obstante, lo hacemos para enfatizar la primerísima importancia que, para la Liga Marítima, tiene este aspecto de la actividad industrial de la Nación.

Además nos impulsa el deseo de poner sobre unas cuantas íes otros tantos puntos que por lo que se ve y se oye andan fuera de lugar.

El buque "MEXICO", construido en el Astillero de Ulúa, por la Secretaría de Marina está ya flotando en el agua salobre, con sus máquinas montadas y en último período de afinamiento para salir, el mes próximo, a sus pruebas de velocidad... En la Máquina todo va bien, es fuera de ella donde se perciben zumbidos desapacibles. Como el aspecto técnico de la construcción es, o cuando menos va pareciendo ser, inatacable, los censores la han emprendido contra el financiero. Se dice que resultó muy caro; que con el precio final que sacó los armadores pueden adquirir tres regulares buques de media vida etc.

Los críticos olvidan que es este el primer buque de su desplazamiento y características que se construye aquí y que, además, habíamos dejado perder la experiencia acumulada en otros tiempos, en construcciones menores. Reponer todo ello, principalmente la mano de obra especializada cuesta mucho dinero.

Dentro de la suma global que se atribuye al costo del buque, figuran importantes partidas que se invirtieron en realización de obras necesarias para la construcción del buque, pero que, al final, no quedaron formando parte de él, sino de las instalaciones permanentes del astillero y que, por tanto, ya no habrá que cargar a las subsecuentes construcciones de barcos. En tal caso se hallan la compra del proyecto; la construcción de una sala de gálibos; (Para trazar las formas del buque); la construcción de la antegrada (Prolongación de la grada de deslizamiento para lanzar el barco.—Costosa obra submarina que había quedado pendiente de ejecución desde que se construyó aquella); así como elevadas erogaciones por concepto de máquinas y herramientas para completar la dotación del Astillero.

Entonces, no es aventurado suponer que el segundo barco que se construya tendrá tal vez el 70% del costo del primero, y los que sigan algo menos, o mucho menos, si decidimos su construcción en serie. Todo ello, sin contar con que el dinero invertido en salarios y compra de elementos que la industria Nacional produce, queda en el país incorporado a la circulación económica interior, hace preferible la construcción de naves aquí, a su adquisición en el extranjero. Claro que lo ideal sería una industria naval operada por los particulares, pero ya sabemos que la iniciativa privada actúa solamente en "NEGOCIOS AMARRADOS", como en este renglón ha llegado a ser el de la construcción de buques pesqueros, al que ya se dedican numerosas empresas no solo en la costa, sino tierra adentro.

Para la construcción de naves mayores debe crearse un ambiente más evolucionado, tanto en mano de obra, como en producción de materiales. Esta creación requiere fuertes inversiones que no se recuperan de inmediato y que es difícil que los particulares quieran aventurar.

Ahí precisamente es necesaria la acción gubernamental que, por otra parte, ya estaba prevista, cuando en el Programa del Progreso Marítimo de México, se asentó:—"Ayudar con medios oficiales al desarrollo de aquellas actividades marítimas a las que no acuda oportunamente la iniciativa privada".

Creemos que la construcción de embarcaciones de cabotaje no debe interrumpirse, para aprovechar los conocimientos adquiridos, para abaratar la producción y para evitarnos descalabros, que la historia consigna, y que nos han sobrevenido, como castigo inevitable, cada vez que hemos echado nuestra experiencia por la borda.



La Asociación Civil  
de  
Comerciantes y Productores  
de la  
Industria Pesquera

Ofrece su Más Amplia y Leal Colaboración  
a las Autoridades de la República, para  
la Solución del Problema Pesquero  
que ha sido Considerado por los Legisladores  
como el Segundo de los que Afectan  
la Economía de Nuestro País



SECRETARIA DE MARINA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
BIBLIOTECA CENTRAL



# Un Morenito Rencoroso

Por GUSTAVO RUEDA MEDINA

Ahora es muy difícil reclutar en Acapulco gente de mar para los buques de la Armada. Los nativos hallan más lucrativo y más liviano aplicarse al servicio de los turistas que por millares afluyen al hermoso puerto de la Mar del Sur.

Antaño, y me refiero a días anteriores al de apertura de la moderna carretera, los negritos de las colonias costañas, tenían a gran fortuna engancharse en un buque de guerra. Por su parte los Comandantes de éstos, hacían también un buen negocio al contratarlos, porque casi siempre levantaban buenos remeros, honrados y perseverantes en el servicio. Había que tolerarles en los primeros días algunas irregularidades; como su incontenible locuacidad en filas, y su insistencia en tutear a todo el mundo, incluso al Comandante. Había que tolerarles también, y eso por toda la vida, su peculiar manera de hablar a gritos agudos y comiéndose todas las eses finales.

Aquella vez el "Transporte Progreso" arribó al medio día. Fondeó el ancla, hizo cabeza limpiamente en ella, y la popa, virando con rapidez, vino a amarrarse con suma delicadeza al viejo muelle de madera que amenazaba con saltar hecho astillas al menor esfuerzo.

Se arriaron los botes de servicio y la panga del cartero como es habitual. En uno de ellos, se lanzaron a tierra el Segundo Comandante y el Primer Maestre de Armas, como lebreles feroces, a caza de inocentes nativos para cubrir vacantes de marinería.

Como resultado de aquella pesquisa, a la puesta del sol ambulaba por cubierta todavía vestido de civil, un negrito de blanquísimos dientes y músculos duros y largos, que prestaban a sus movimientos elasticidad felina que proclamaba una sana y extrema juventud. Le gustaba el medio; sonreía amistosamente a los marineros que como él vagaban sin objeto por la toldilla. Acostumbrado a navegar en su cayuco a ras del mar, se sentía ahora muy alto y le complacía asomarse por la borda para ver el agua muy abajo. Su estómago se sentía igualmente complacido; aunque aún no tenía derecho a la ración reglamentaria, había cenado "del caldero". No le dieron huevo ni pan de dulce, pero lo retacaron de frijoles y le permitieron tomar hasta tres tazas de café delgado.

Para la ceremonia de arriar la Bandera, vio a la tripulación formar en filas; no supo que hacer y se escondió detrás de un manguerote. Desde ahí miro conmovido cómo, a los acordes de

la Marcha de Honor, el sagrado lienzo, ya sin colores y plegado por la calma, descendía lentamente, recortándose como un ave marina en la lumbre del ocaso.

Después se recostó en un enjaretado a contemplar con verdadero deleite la fuga de la luz violeta del atardecer hacia el alto cielo, en tanto que el caserío de su pueblo se iba hundiendo en la sombra...

Le regocijaba el pensar que al día siguiente firmaría un contrato que significaba tres años de tranquilidad económica, ropa y comida aseguradas y sobre todo, muchas millas de agua entre él y la Charo, que lo quería casar a como diera lugar, cuando él pensaba que tiempo era ahora de quemar cohetes y no de recoger varas.

Se acomodó las palmas de las manos bajo la nuca y con los ojos prendidos del temblor de las estrellas tempraneras, sintió todo su ser invadido por una paz sedante e infinita...

De repente algo espantoso estalló sobre su cabeza. Pareció que el cielo se agrietara, que algo rojo y fugitivo brotara de la grieta y que en el aire quedara la vibración imponente de un trueno que parecía decir: —¡Qué hace aquí este vago! ¡Míralo tiradote en la toldilla! ¡Y en la banda de los oficiales! ¡Alza arriba baquetón! ¡Alza..!

Le costó trabajo comprender que su apacible reposo había desencadenado tamaña tormenta, y que, según parecía, el baquetón era precisamente él. Poco a poco fue ladeando la cabeza para encontrarse con un hombre que tenía los ojos chispeantes y el rostro enrojecido por la ira, bajo una visera que lucía ramas de laurel bordadas en oro.

¡Alzaa..! —repitió con voz ronca el Comandante, que no era otro el de los laureles.

El negrito comenzó a levantarse lentamente mientras murmuraba en el más conciliador de los tonos: —Ya va... Ya va... Pero no te enoje pariente...

—¡Ningún pariente! —rugió con ferocidad el de la cara roja— ¿No le han enseñado a no usar familiaridades con sus superiores?

No me han enseñado nada, pue... —explicó el recluta avergonzado de su ignorancia.

—¡Cómo no! ¿Qué clase de marinero es usted? ¡Póngase firme!

—Ta bien... Ta bien... —gemía el morenito— Pero si yo acabo e llegá pue...

Ya para entonces el Comandante había comprendido que estaba frente a un novelón irresponsable, pero como ya la inercia lo había lle-



vado demasiado lejos en su enojo, siguió por un rato manoteando y formulando amenazas para cuando lo pescara en otra. Y que ya vería... Y que si tal... Y que si cuál...

El recluta estaba hecho polvo y con ganas de salir corriendo.

Cuando lo soltó el de los laureles, entre las risitas burlonas del Contramaestre y de otro tripulante que presenciaron la escena, el negrito, que aún no tenía coy (hamaca la lona), se acurrucó en un rinconcito cerca de la entrada del sollado de marinería.

La Banda recorrió el barco tocando alegremente la Dianá, cuando todavía estaba oscuro. El Contramaestre pasó lista alumbrándose con su linterna; todo el mundo tomó café caliente y comenzó la movida y refrescante faena del baldeo.

Ya para entonces teñían el horizonte los primeros resplandores del orto; una claridad lechosa se cuajaba en los charcos de la cubierta y en los chorros de las mangueras... Amanecía a toda prisa...

Con sus pantalones remangados arriba de la rodilla, el negrito era feliz secando el barco con un lampazo que le dio el "Contra". Cuando más entretenido estaba en su faena, cesaron los ruidos, los hombres se quedaron quietos y derechos dando frente a un hombre alto, anguloso y de rostro rojizo, que caminaba silenciosamente como los gatos.

El recluta reconoció al Comandante y el alma se le fugó del cuerpo. Era tarde para salir a escape como hubiera querido... No le quedó más recurso que desviar la vista y hacerse el desentendido, fingiendo que todos sus sentidos estaban aplicados a frotar vigorosamente el mantelete del cañón cuatro...

Momentos de expectación. La figura blanca y dorada se detuvo frente al recluta y llenándose de aire los pulmones para que su grito saliera lo más horrisono que fuera posible, estalló: —¡Otra vez usted?! ¡¿Por qué no me saludó...?!

El negrito se revolvió, miró primero a los marineros y luego al Comandante con auténtica angustia. Su rostro se puso cenizo y con un hilillo de voz explicó: —Pos como ayer acabamo peleado, pue...

El de los laureles reanudó rápidamente su marcha, para no perder ante aquel tipazo la seriedad correspondiente a su alta comisión y mando.

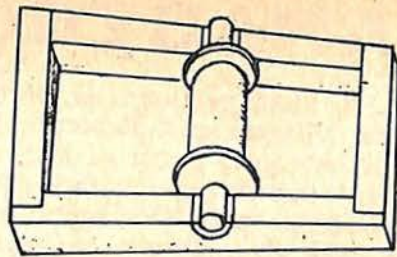
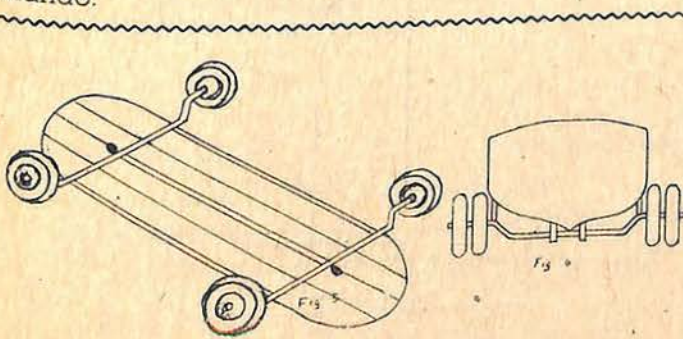


Fig. 1

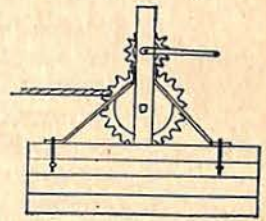
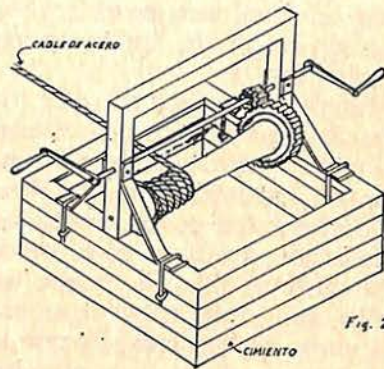


Fig. 2

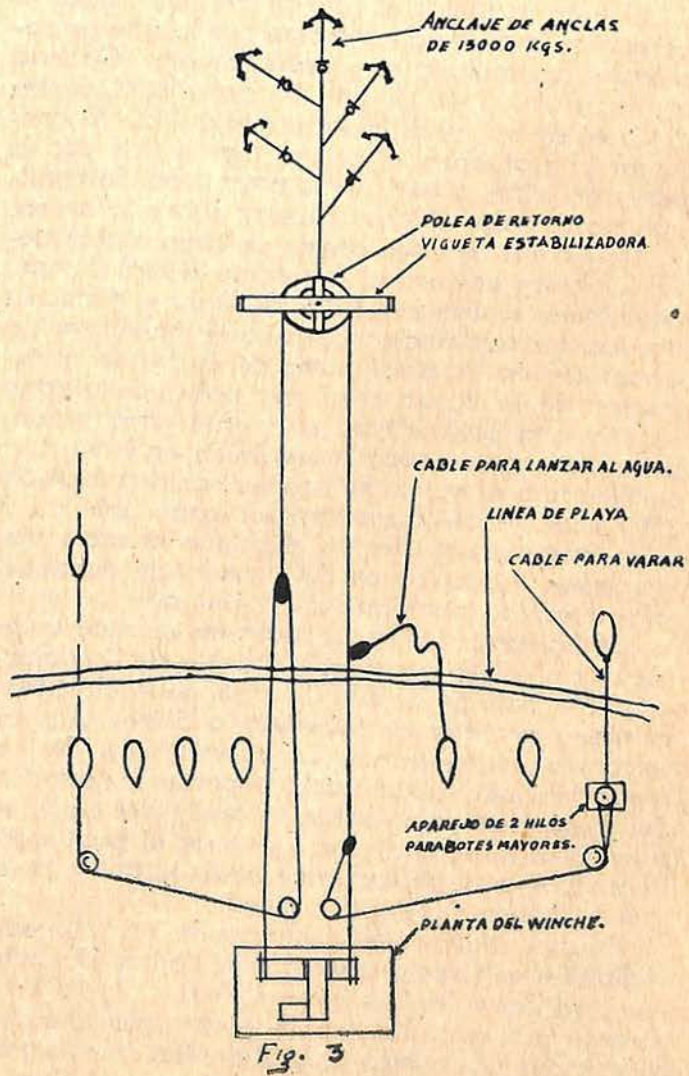


Fig. 3



# VARADEROS OCASIONALES

Mantener la flota pesquera en servicio exige la reparación y limpieza periódica de los cascos. Para ello es necesario sacar el buque a tierra, lo que puede hacerse por diversos procedimientos. Tratándose de pequeñas embarcaciones de 4 a 8 toneladas, el sistema más simple es acercar el buque a la playa, de proa, introducir rolos de madera bajo la quilla y empujarla a que deslice sobre los rolos. La maniobra se hace con una cuadrilla de 4 a 6 hombres según el desplazamiento del bote, y tiene la desventaja de que con un poco de oleaje la maniobra se dificulta, el bote golpea contra la arena en los costados y puede sufrir desperfectos.

Cuando la embarcación es mayor (8 a 12 toneladas) ya no es posible sacarla a tierra con este procedimiento. Pueden usarse rolos de fundición en chumaceras de madera como se ilustra en la figura N° 1. Estos rolos están montados en un fuerte marco de madera al que se le amarran dos cabos para su manejo. El marco se introduce bajo la quilla, se fija un cabo de acero al grillete que previamente se ha pasado por la roda del bote y se cobra mediante un winche, que puede ser a mano o a motor. Figura N° 2.

El bote al tomar el rolo se eleva y existe el peligro de que pueda volcarse por lo que es necesario apuntalarlo transversalmente. Cuando el marco de deslizamiento ha pasado al centro del bote se introduce otro bajo la quilla. Al continuar la maniobra, el primer marco sale por la popa y vuelve a llevarse a proa y así se continúa hasta dejar el bote en seco sobre la arena.

En playas abiertas donde es aconsejable dejar los botes en seco al acercarse el mal tiempo, un winche y una cuadrilla de trabajo formada por los mismos tripulantes pueden maniobrar un buen número de botes como se ilustra en el esquema de la figura N° 3. La polea de retorno fondeada a profundidad suficiente para garantizar que las embarcaciones floten en baja mar sin llegar a la polea, se fondea con 4 anclas de 1500 kilos separadas 30 metros con cable de 2 pulgadas para prever su duración durante varios años. La polea es de 1 metro de diámetro y el cabo de remolque de 1 pulgada.

La figura 4 ilustra un bote en maniobra de playa por este sistema en las costas de Dinamarca. El winche es de 60 H.P. accionado eléctricamente o a motor de gasolina o diésel. Ambos tambores tienen frenos. La construcción de los botes debe ser robusta para soportar las arfadas del oleaje contra los rolos, la quilla debe sobresalir suficientemente para proteger el pantoque. El codaste debe prolongarse hasta la quilla para que la hélice no sufra daños.

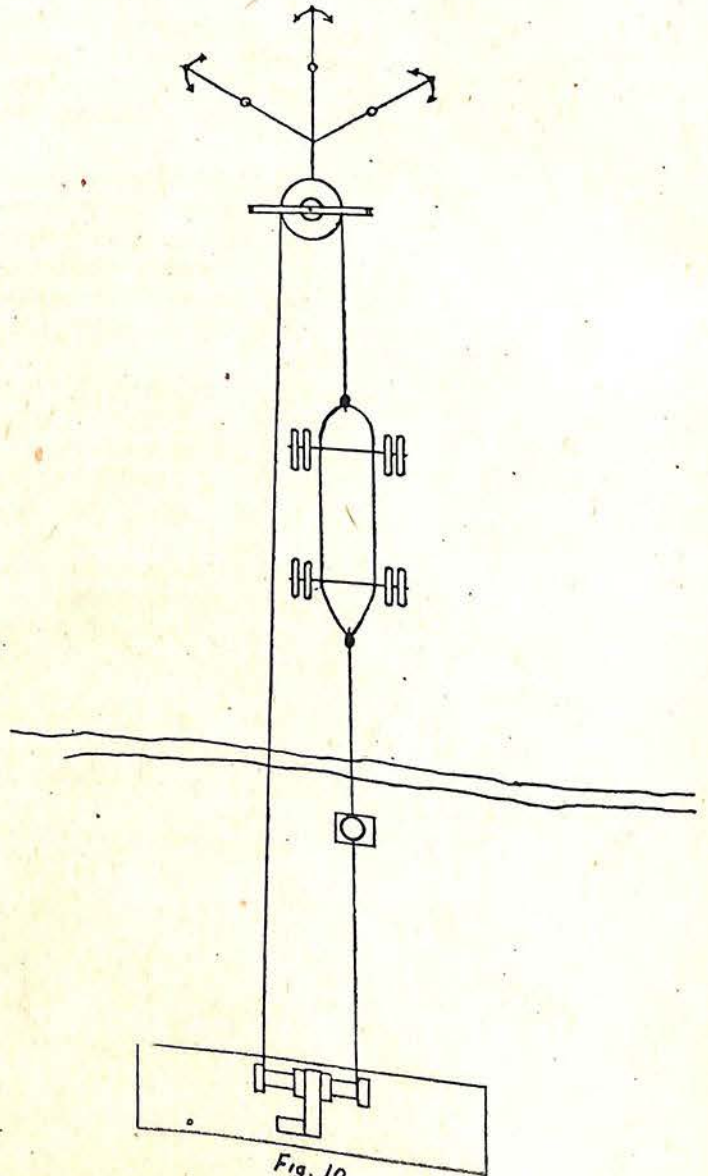
En otro sistema la maniobra de varar puede realizarse mediante trailers con llantas de hule como se ilustra en las figuras Nos. 5, 6 y 7. Este sistema requiere que las embarcaciones se construyan con dos aletas longitudinales que salgan del casco lo suficiente para proteger la hélice y

el pantoque (fotografías 78, 79 y 80 del libro *Fishings Boats of the World*).

Si la playa es lo suficientemente suave la varada de buques mayores (20 a 40 toneladas) podría realizarse con un trailer a cuatro ruedas como se ve en las figuras 8 y 9.

El trailer se echa al agua y se jala mediante un sistema de winche y polea de retorno que se ilustra en la figura N° 10. Si en la viga central del trailer se dispone un sistema de rolos, el bote puede deslizarse una vez en tierra a su posición de carena, para lo cual el trailer se remolca con un tractor como se ilustra en la figura N° 5.

Este sistema de varaderos ocasionales hace pensar muy seriamente en utilizar para buques hasta de 200 toneladas con ayuda de una rampa de hormigón, lo que eliminaría el costoso sistema de cimentación de las vías, los pesados cerros de la cuna, y los peligros de hundimiento que al formar una quebradura en las vías dejan fuera de servicio al varadero.





# Vientos Moderados Occidentales

Por Andrés Gerard Cortés.

Capitán de yate A 1.

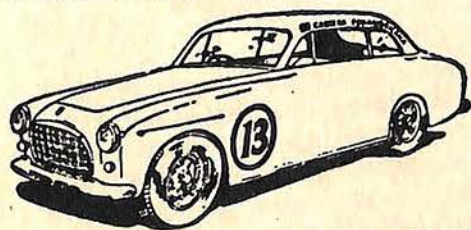
Son las 5.00 horas de la mañana. En la obscuridad total reinante y sobre el ruido cadencioso de las máquinas, bailotea frente a mis ojos la aguja iluminada del compás. (brújula).

Afluyen a mi mente los maravillosos recuerdos de este viaje de fin de año por las hermosas costas del Pacífico de nuestro País, a bordo de mi barquito, "Marta IV", de 8.15 metros de eslora, que nos llevó de Acapulco hasta Chamela y vuelta con escalas en Zihuatanejo, Manzanillo y Tenacatita.

En las literas, la tripulación ronca a pierna suelta; Marta mi mujer, titular de las cocinas, Carlos y Andrés hijo, de 6 y 8 años respectivamente, aguerridos grumetes para los que no tienen secretos el as de guía ni la vuelta de rezón.

El viaje de ida, con tiempo magnífico, nos había llevado a la carrera de Acapulco a Zihuatanejo en nueve horas; luego de reabastecidos de combustible, a Manzanillo, Col. en 15 horas y por último a Tenacatita en 3 horas más, donde era la cita con los pequeños cruceros "Hula-Hula", "Kity II", "Sirius" y "Agua Brava", que habían sido remolcados por carretera hasta Manzanillo y de ahí en adelante navegados en su elemento.

La cena de fin de año en la playa de Tamarindo, la fogata de troncos, el menú de langostas sacadas sin mucho trabajo ahí mismo, los bailes hawaianos al compás del acordeón del licenciado y también capitán de yate A 1, Rafael del Paso, la expedición a Chamela, la vuelta y despedida en Manzanillo bajo la lluvia y el regreso solitario a Zihuatanejo con recalada forzosa en Pichilinguillo, Michoacán, por mal tiempo, pasaban por mi mente arrullándome hasta confundir sueño con realidad.



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

NIBO PERDIDO 618

COL. ALAMOS

**SU CREDITO ES BUENO**

Descuentos especiales a empleados de la  
Secretaría de Marina y socios de la Liga  
Marítima.

REVISTA "LITORALES", NOVIEMBRE DE 1958

Esta era la última etapa de regreso, y habiendo salido de Zihuatanejo a las 4.00 horas de la mañana, estimaba llegar a Acapulco a medio día. Hacía rato que como gigantes silenciosos, habían desfilado por la banda de estribor las rocas del Potosí, masas sombrías en esta noche sin estrellas.

Al poco, una marejada cada vez mayor por la amura de estribor, transformó el suave vaivén de la embarcación en una serie de brincos y sacudidas cada vez mayores a pesar de haber disminuido considerablemente el andar. Los grumetes seguían dormidos, no así Marta que incorporándose vino a hacerme compañía en el puesto de pilotaje. Al empezar a clarear, nos pudimos dar cuenta cabal de que estaba soplando un sur con algo de fuerza y que las olas cubiertas de crestas blancas, empezaban a reventar.

Tras breve conciliábulo, convenimos en recalar en Papanaoa, ya que, después y por 70 largas millas, no había ningún refugio hasta llegar a Acapulco.

Al entrar en la bahía, vimos ahí fondeada una embarcación de dos palos, balandro Ketch, de matrícula americana, denominada "Sundoyner", con todos sus ocupantes perfectamente dormidos.

Después de dar fondo a una distancia conveniente, y no habiendo nada que hacer me acosté a esperar tranquilamente los acontecimientos.

A las 9.00 invitamos a bordo a los americanos, repartiendo generosamente el nescafé y charlando por supuesto del tema obligado, en este caso, el mal tiempo.

Nos platicaron que llevaban dos años viviendo a bordo, y que consideraban que había sido muy prudente de nuestra parte recalar en Papanaoa, ya que la forma de las nubes y la intensidad del viento les recordaban la apariencia del ciclón que había azotado Mazatlán hacia algunos meses, y que habían visto pasar bastante cerca, recalados en Isla Grande. A continuación, también nos contaron que habían salido de Acapulco el 27 de Diciembre de 1957 con la intención de llegar a Tahití, pero que el mal tiempo les había obligado a dar media vuelta, navegando a pura estima, sin haber podido hacer una sola observación astronómica, recalando en Papanaoa el 8 de Enero por casualidad en donde los habíamos encontrado esperando un cambio en el tiempo.

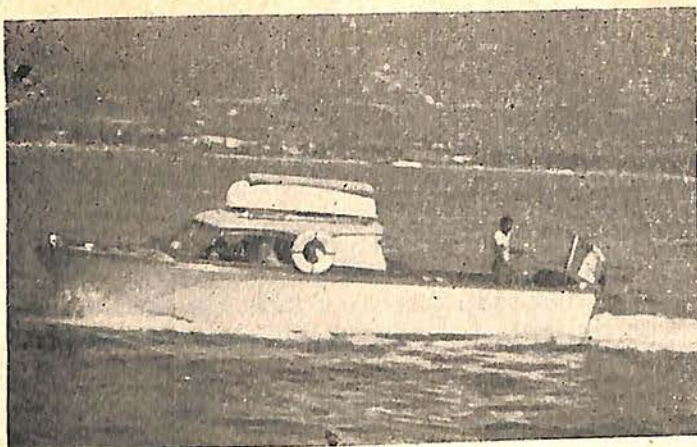
Al saber nuestra intención de hablar por radio a Acapulco, para avisar de la imposibilidad de llegar este mismo día por el mal tiempo, me pidieron que solicitara el boletín meteorológico.

Ya para estas horas, nuestras dos embarca-



# Aprenda a Nadar

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



Crucero Marta IV en su viaje por el Pacífico.

ciones estaban a proa, cada una con su ancla de mayor capacidad, y con los cabos semejantes a cuerdas de guitarras, de los restirados que estaban por la furia del temporal.

El viento soplaba sin interrupción en la jarcia y se alcanzaban a escuchar los tumbos de las olas en las playas atrás del Morro. El sol seguía ausente y los suéteres y demás aditamentos de clima frío habían salido ya a relucir.

Prendido el transmisor, el indicador de la corriente de antena en su máximo, y con una oración en los labios, inicié el llamado inalámbrico con Radio Acapulco, en medio de la atención de la concurrencia.

La recepción y la escucha fueron perfectas y parecía que el operador de Radio Acapulco estaba en la cabina con nosotros. Después de pasado el mensaje anunciando que estábamos vivos y coleando en Papanaoa esperando solamente la oportunidad de seguir, tan pronto el tiempo lo permitiera, solicité el boletín meteorológico. El castañeteo de los dientes a consecuencia del frío, daba a la reunión cierto ambiente español, cuando nuestro locutor invisible empezó a leer el boletín:

"Vertiente del Pacífico:  
ascenderá la temperatura!  
vientos moderados occidentales!"

No fue posible escuchar sus últimas palabras ya que nuestras risas y las ráfagas del viento de procedencia Sur inequívocamente las opacaron.

No quedó pues otra cosa más que hacer, que celebrar este acontecimiento dándole el mate a la última botella de tequila que quedaba a bordo, con la doble finalidad de festejar el fino humorismo desplegado por el observatorio, y de entrar un poco en calor, mientras se presentaban los famosos:

"vientos moderados occidentales!"

**Nota del autor.**—Para tranquilidad del lector, solamente cabe mencionar que al día siguiente, 10 de Enero de 1958, aprovechando un momento de calma en el tiempo pegamos la carrera para Acapulco, llegando en medio de un aguacero cerrado que por cierto duró tres o cuatro días consecutivos.

En muchas ocasiones por medio de la prensa o por cualquier otro conducto nos hemos informado de personas que han perdido la vida por no saber nadar. Si esto aconteciese en un desastre marítimo, cuando se encuentren lejos de costas o islas, el asunto bien puede atribuirse a una fatalidad; pero cuando sucede cerca de estas costas, en presas o cualquier otro lugar que permita tener cerca de la mano un sostén y que esto no se puede alcanzar por no saber nadar, entonces es muy dolorosa la pérdida de una vida por el solo hecho de que por indolencia, descuido o apatía no se hayan dedicado unos minutos al aprendizaje de la natación.

Por las razones expuestas anteriormente se comprende la importancia de la natación; muchas personas por sus actividades son las que están más obligadas a saber nadar, pues entre éstas encontramos a marinos, los que les gustan los deportes náuticos, pesca, etc., pero los que no tienen disculpa son los cadetes de la H. Escuela Naval Militar, ya que por su profesión de marinos, la natación debe ser para ellos el pan nuestro de cada día.

En una prueba que hicimos a todo el personal de Cadetes, tanto el Sr. Director como el suscrito, con verdadera pena nos dimos cuenta de que dos Cadetes de 4o. año, dos de segundo y catorce de primero, no sabían nadar; los llamamos y les hicimos ver la importancia que tenía para ellos el saber nadar y entonces el Sr. Director les dijo que él los enseñaría. Los llevamos a la playa y después de algunas explicaciones y prácticas muy sencillas, a los 20 minutos de clases TODOS los Cadetes ya sabían nadar. Esto parece increíble, a mí también me pareció y solamente porque lo estaba viendo y después lo puse en práctica con un hijo mío, ahora es que lo creo.

Después de algún tiempo de practicarlo con otras personas las cuales TODAS aprendieron a nadar en un tiempo relativamente corto, el que más ha tardado no llegó a una hora de aprendizaje, se da uno cuenta de que el método de enseñanza es efectivo porque es lógico.

Tomando en cuenta que muchas personas se pasan años tratando de aprender a nadar sin conseguirlo y también que una de las misiones de esta Revista es la difusión de los deportes náuticos, voy a explicar el método para aprender a nadar.

Primeramente, métase al mar o al lugar donde va a poner en práctica el aprendizaje hasta que el agua le llegue a la cintura; llene sus pulmones de aire y póngase en cuclillas de tal manera que quede todo su cuerpo sumergido y aguante la respiración lo más que pueda. Cuando ya no



pueda más, vaya soltando poco a poco el aire y cuando lo haya echado todo, estire las piernas que deberán estar apoyadas en el piso y ya con la cabeza afuera, aspire profundamente. Después de 15 segundos de haber salido repita este ejercicio cuatro veces más.

El segundo paso a dar es el siguiente: acérrquese a la orilla hasta que el agua le llegue un poco más arriba de la rodilla. Agáchese tocando el piso con ambas manos, estire las piernas hacia atrás; aspire profundo y sumerja la cabeza dentro del agua haciendo el mismo ejercicio respiratorio que en la 1.ª fase, cuando ya no aguante más recoja las piernas y pángase de pie aspirando profundamente. Repita este ejercicio durante 5 veces.

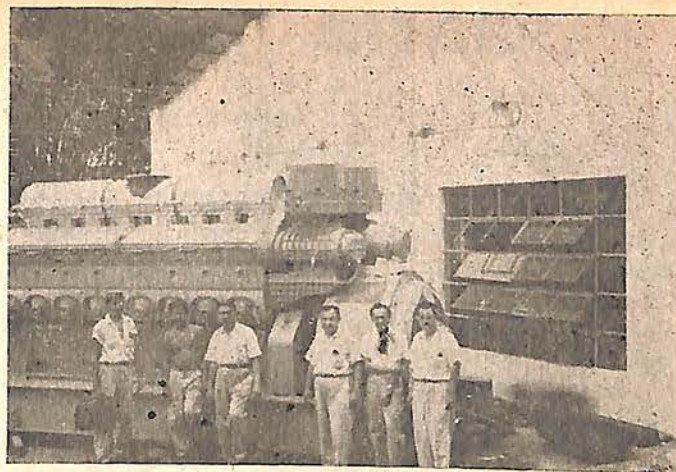
El tercer ejercicio consiste en el mismo del anterior con la única salvedad de que una vez que haya estirado las piernas, debe levantar las manos del piso y entonces notará que ya flota.

Cuando se de cuenta de que ya le falta el aire, apoye las manos en el piso, pángase de pie y aspire profundamente. Esta fase es la principal del aprendizaje puesto que el sujeto al notar que ya flota, tomará confianza por perder el miedo.

La siguiente fase consiste en llenar sus pulmones de aire y lanzarse hacia adelante y boca abajo, con los brazos extendidos hacia arriba en la misma dirección que el cuerpo que es lo que comúnmente se llama hacer la flecha. Una vez que ya no aguante por faltarle el aire deben incorporarse como en el ejercicio anterior. Este ejercicio deberán practicarlo 10 veces.

Puede decirse que el que ha realizado con éxito los ejercicios anteriores ya ha avanzado el 75% en el aprendizaje pues los ejercicios que siguen consistirán en aprender a mover las piernas las cuales deberán estar en posición rígida, es decir, sin flexionar las rodillas y procurando estirar las puntas de los pies lo más que se pueda en su extensión, en la misma dirección de las piernas, así como también el movimiento de los brazos con el objeto de halar la mayor cantidad de agua que sea posible. A este respecto debe tenerse en cuenta que es preferible que el que está aprendiendo ponga de su parte el mayor empeño, a efecto de poder coordinar los movimientos de acuerdo con la comodidad que él mismo se de cuenta que necesita.

Quiero hacer notar con el objeto de resaltar la bondad de este método el caso concreto de un Cadete de 4.º año, que no sabía nadar. Al cabo de media hora de poner en práctica este método, el mencionado Cadete nos sorprendió nadando al estilo "crawl" en una forma bastante aceptable y con una velocidad tal que parecía que no era un aprendiz sino un veterano nadador.



Motor Diesel G. M. de 1,500 H. P. en proceso de montaje en Tapachula, Chiapas.

## Enrique Robledo Landázuri

### 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.



# USTED DEBE SABER QUE....

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

1.—Se llama **TERRITORIALIDAD** la cualidad inherente a todo buque, ya sea de guerra o mercante, en cuya virtud se le considera como una porción íntegra del Territorio Nacional, y por lo mismo sagrada e inviolable, cualquiera que sea el punto en que se encuentre.

2.—Algunos autores han concedido la **TERRITORIALIDAD** absoluta al buque de guerra y no a los mercantes.

3.—Otros autores también han negado la **TERRITORIALIDAD** en los buques de guerra surtos en puertos extranjeros, y solamente se la consideran cuando se encuentran en alta mar.

4.—El buque de guerra lo mismo que el mercante, en alta mar, como en los puertos extranjeros, no pueden menos de ser una parte integrante, aunque movable, del Territorio Nacional cuya bandera arbolan, sujetos por lo tanto, exclusivamente a la Jurisdicción y a las Leyes de su soberano.

5.—Las diferencias que existen entre los buques de guerra y los de comercio, no afectan a la territorialidad, porque ambos pertenecen

al mismo País, arbolan igual pabellón y están sujetas a idénticas leyes.

6.—Como consecuencia de la Territorialidad, el buque mercante que se encuentre en cualquier lugar, territorio nacional, altamar, o puerto extranjero está sujeto a la jurisdicción, protección y amparo del buque de guerra que arbole su mismo pabellón.

7.—La embarcación de comercio, al entrar en un puerto extranjero, no puede considerarse como un individuo aislado, sino como una pequeña sociedad en que continúan rigiendo las Leyes de la patria, cuyos representantes son: el Capitán, el Cónsul y el Comandante del buque Militar del mismo País que se haya en puerto, caso de haber alguno.

8.—El Soberano de la localidad en la que se encuentre un buque extranjero, ejercerá su autoridad sobre el puerto en cuanto con su orden y tranquilidad se relacionan, pero no podrá ejercerla en los asuntos interiores de un buque que arbole pabellón diferente al suyo.

9.—Desde el momento que un buque, mercante o de guerra, deja un puerto extranjero, formaría una sociedad independiente y libre mientras permaneciese en el océano y se convirtiera en propiedad del soberano continental a cuya jurisdicción llegase, en caso de no aplicársele el principio de **TERRITORIALIDAD**: consecuencia evidentemente absurda.

10.—En resumen, toda embarcación, cualquiera que sea su clase e importancia, está sujeta a las leyes del país cuyo pabellón arbola: leyes que lleva en su seno, que la siguen en todas partes, y la ligan, aun cuando se halle al otro extremo del globo, con el suelo de la Patria.

## Alimentos Frescos y Congelados,

S. A.

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

Distribuidores Exclusivos de  
la Granja 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.

## Ing. Roberto Medellín

Caminos y Obras  
Portuarias

Presente en el Desarrollo  
de la Marina

Tennyson 97

Tel. 46-39-32

MEXICO, D. F.



# MEXICO CRECIO UN POQUITO

Por Gustavo Rueda Medina.

Ibamos volando por la siempre diáfana ruta México-Acapulco. Abajo de nosotros la orografía guerrerense, revuelta y arisca, aparecía cubierta de arboledas que, a la distancia, mentían aterciopelados musgos. Me recreaba la idea de que en tierra tan bravía se hubiera compuesto nuestra bandera nacional; esa bandera de la que habrían de caer a mis manos infantiles las copias emotivas de papel de china y la también modesta banderita de lustrina que izaban en las fiestas nacionales en mi Escuelita primaria de provincia.

Después la vida puso en mis manos solemnes banderas, de pura seda, con escudos y corbatas de oro, que yo portaba con orgullo insuperable, dignándome inclinarlas un poquito sólo para contestar al saludo del Presidente de la República.

Pero todavía me tocaría emocionarme al ver el sagrado lienzo ascender lentamente, emergiendo del humo de los cañones en los buques de guerra propios y extraños; ó bien saludado en remotos lugares del mundo a los acordes de himnos exóticos, mientras el sol se astillaba en los bruñidos aceros de los sables y de las bayonetas...

Pero ¿por qué me trajinaban en la imaginación las banderas y las ideas y los recuerdos relacionados con ellas? Sería, pensé porque el viaje obedecía a la gentil invitación que la Empresa Naviera "Transportes Marítimos Mexicanos S. A." me hizo para asistir al abanderamiento de su recientemente adquirido navío "Constitución", de 10,200 Toneladas de carga...

Pero ya estamos volando sobre la anchurosa bahía de Acapulco. (Que en Nahuatl quiere decir "Lugar donde fueron destruidos los juncos" ó las cañas-Seguramente en memoria de algún ciclón tropical que todo lo arrasó). Mi vista navega en las aguas azules buscando a nuestro barco, pero no lo hallo. Están solamente el "Anahuac" y un carguero japonés. Yo no te el "Anahuac" y un carguero japonés. Yo no podía saber aún que el arribo del "Constitución" estaba previsto para la madrugada del sábado, cosa que cumplió a las 3 hs. y no en secreto, ya que dos roncós pitazos nos sobresaltaron en nuestras camas... El abanderamiento sería a las 17 hs.

Era demasiado tiempo para mi impaciencia. A las diez horas iba yo ya subiendo la larguísima y empinada escala de costado del barco. Del barcarrón, diremos, porque mide 446 pies de eslora y 56 de manga. Al final de aquella ascensión encontré que la oficialidad está integrada por excelentes amigos de la juventud. El capitán José Luis Fernández, el Jefe de Máquinas Carlos Baranda, Emilio Cano y Constantino Nieto P. vinieron como Oficiales de Cubierta; como

Oficiales Ings. Rafael Villanueva, Alejandro Amaya y Ernesto Madrazo. Todos ellos son una garantía para los embarcadores y para la Empresa. Son tan buenos como el barco que, según nos dijeron con ancha sonrisa, tiene la clasificación 100- A 1- del Lloyd Rgst. Que corresponde a las primas más baratas de seguros sobre barco y cargamento.

Sus elementos de propulsión son otra garantía de seguridad. Está equipado con 3 calderas escocesas con recalentadores y máquina de triple expansión de 2,000 H.P. Puede navegar 60 días sin reabastecerse de combustible.

Tripulantes y visitantes lo consideramos un barco excelente y muy seguro, entre los de no muy alta velocidad. Su viaje de Birkinhead, Inglaterra a Panamá, en lastre (Que es cuando los barcos ven su estabilidad más comprometida) fué una prueba decisiva, si se tiene en cuenta que soportó un rudo temporal del Atlántico durante ocho días.

Hizo escala después en Salina-Cruz para que le adaptaran a las bodegas mamparos de contención que le permitirán cargar cereales a granel.

El ciudadano Inglés Thomas Baker, que hizo el viaje como maquinista de garantía nos informó que el buque fué construido por William Gray, de West Hartlepool. Navegó por el Báltico en servicio a Rusia y últimamente navegaba entre Inglaterra y Argentina. Su nombre inglés era "Eastbury".

Aquí se le destinará al tráfico especialmente de trigo de Sonora a la costa del Golfo, tocando además en cada viaje La Guaira y otros puertos de Centro y Sud-América que aún no se determinan en definitiva, pero que serán los que mejor contribuyan a fomentar el comercio de México con los pueblos hermanos.

En la tarde del sábado primero de noviembre acudimos puntualmente todos los invitados a la ceremonia. En el portalón nos recibieron amablemente el Capitán Fernández y Don Enrique Rojas, Presidente de la Compañía "Transportes Marítimos Mexicanos, S. A.," propietaria de la embarcación.

Estuvieron presentes el Gral. Raúl Caballero Aburto, Gobernador de Guerrero y Mario Romero Lopatequi, Presidente Municipal de Acapulco.

Llevó la representación de la Secretaría de Marina, el Capitán de Altura Don Rafael E. Izaguirre, Director General de Marina Mercante a quien acompañaba el Capitán de Puerto, Carlos Carrillo.

Asistieron también el Gral. de Div. Praxedes Giner Duran y el Vicealmirante Gabriel Lagos Beltrán, los Senadores Lic. Manuel Moreno Sánchez, Ing. Julián Rodríguez Adame y Lic. Ra-



món Ruiz Vasconcelos, Delfín Sánchez Juárez, Dadny L. Simms y muchas personas más.

A la hora señalada se llevó a cabo la ceremonia de abanderamiento, sobria y emotiva. Tomó la palabra Don Enrique Rojas, Presidente de la Empresa. Expresó la satisfacción de su Compañía al entrar en servicio un barco de tan buenas condiciones técnicas como el "Constitución", prometió trabajar tesonadamente para que el tráfico que se inicia entre nuestros puertos y algunos de la América del Sur se extienda pronto a más puertos y con más barcos. Puso especial énfasis en expresar su agradecimiento al Gerente de la C.E.I.M.S.A. Ing. Julián Rodríguez Adame por la constante cooperación que les ha brindado para llevar adelante una empresa que dignificará a México. Tuvo frases emotivas y justas al manifestar su fé y su confianza en el porvenir de la nación.

Acto seguido el Capitán de Altura Carlos Carrillo, Capitán de Puerto leyó el acta de abanderamiento... El momento solemne había llegado. En medio de un silencio tenso de la muchedumbre que llenaba las cubiertas, el Capitán Izaguirre tiró de la driza y la bandera, con sus vivos colores estallando al sol, comenzó a subir lenta... majestuosamente... sobre la estructura de acero que, a partir de ese momento, será suelo mexicano...

Ante nuestros ojos la Patria crecía 2,500 metros cuadrados. En lo sucesivo, en ésta enésima y minúscula provincia que se anexa, imperará nuestra ley, Bajo el cielo, y a la sombra de ésta bandera, vivirá un grupo laborioso de mexicanos y actuarán un registro civil y una notaría pública, y habrá una mano abierta y tendida a todos los hombres de buena voluntad que con nosotros quieran fomentar un comercio honesto, pacífico y equitativo.

Estos pensamientos me embargaban cuando la bandera llegó al tope del asta y se tendió, tensa como tabla a la brisa fresca de la tarde, mientras abajo estallaba la tempestad de aplausos.

Pero los entusiastas no estaban satisfechos. Ellos habían venido de muy lejos para testificar el botellazo en la proa y tendría que haberlo. Se les explicó que ese acto ya tuvo lugar cuando se lanzó el casco en la grada; pero ante su insistencia y antes de que se sirviera el espléndido "Buffet" con que terminó la reunión, organizamos un grupo que bajó al muelle a rebautizar el buque. La madrina fué la linda señorita Magalí, hija del Sr. Gral. Ginér.

Cuando la botella estalló y el "Champagne", espumoso y abrigado por el sol, escurrió por la proa, no pude menos que levantar mi copa y murmurar: México creció 10,000 Toneladas. Ojalá y el ejemplo de Transportes Marítimos Mexicanos, S. A. perseverare, y así como ellos moverán el trigo bajo la bandera mexicana, otros inversionistas lo hagan con el azufre, con el algodón, con el café y con tantos productos más que suman fletes suficientes para sostener una decorosa marina mercante.



### DISCURSO DEL SR. ENRIQUE ROJAS

en el abanderamiento del "Constitución".

Todos deseamos para México una Marina mercante propia que esté en consonancia con nuestro progreso económico, pero es frecuente que se ignore por qué nos es tan necesaria, y también que ignoramos cómo podemos lograr este propósito.

La necesidad de la creación de nuestra marina mercante va más allá de la satisfacción de un orgullo nacional y del espíritu romántico de contar con embarcaciones que naveguen por todos los mares del mundo. Es una necesidad imperiosa para la consolidación de nuestra independencia económica.

México ha tenido en los últimos años un notable desarrollo agrícola e industrial que se ve limitado en muchos aspectos al marco de nuestro consumo nacional por falta de vehículos adecuados para el fomento de nuestras exportaciones. pues nuestros medios de transporte propios hacia el extranjero sólo son medianamente buenos con nuestros vecinos del norte y aún en este caso, en lo que se refiere al transporte marítimo, tenemos que depender íntegramente de embarcaciones de otros países que además de fijar cuotas de flete a su arbitrio sin que podamos intervenir nosotros en forma alguna, implican una sangría constante de divisas que tanta falta nos hacen para nivelar nuestra balanza de pagos.

Por otra parte, nuestros mercados más lógicos especialmente por lo que se refiere a nuestros industriales, se encuentran localizados en toda la América Latina, principalmente en Centroamérica, en el norte de Sudamérica y en las Antillas, y sólo son accesibles por vía marítima, siendo hasta ahora prácticamente los únicos medios de transporte los barcos extranjeros, cuyos servicios no responden a nuestras necesidades, tanto porque no tocan nuestros puertos con la regularidad necesaria como porque sus cuotas suelen ser incosteables, principalmente porque se ocasionan transbordos que además de demo-



rar la llegada de las mercancías a su destino, encarecen considerablemente la transportación.

Esta situación hace que los mercados mencionados resulten casi siempre inaccesibles para nosotros, en vez de constituir una válvula de escape de nuestros excedentes industriales que al incrementar el volumen de ventas reducirían nuestros costos y serían una importante fuente de generación de divisas.

Ahora bien, teniendo una marina mercante de altura prácticamente nula, carecemos en general del conocimiento y experiencia en el negocio marítimo: negocio que de por sí es complicado y difícil y sin el conocimiento del cual no puede existir incentivo de inversión de capitales para la solución de este problema. De esta manera de nada servirá la construcción de astilleros en donde podamos fabricar embarcaciones, si no existen armadores mexicanos que puedan y sepan utilizarlas provechosamente, operándolas en forma tal que puedan competir en virtud de sus costos de operación y eficiencia en el mercado internacional de fletes y permitan transportar nuestros productos en forma económica que aseguren la competencia de los precios en los mercados extranjeros.

Es por eso que creemos que nuestro principal y más valioso activo lo constituye la experiencia adquirida en casi tres años de operación en tráfico marítimo de altura, llevando nuestras embarcaciones con bandera mexicana a Centroamérica, a Sudamérica, a las Antillas, Estados Unidos y al Canadá. Nuestro esfuerzo ha sido enorme para vencer las dificultades propias de un negocio que se inicia dentro de un medio marítimo incipiente, y aunque hemos recibido grandes satisfacciones por las metas logradas, también hemos resentido serios fracasos que si bien nos han flagelado pecuniariamente han servido de instructivas experiencias para evitar la repetición de esos mismos errores.

Cada año navegamos con cada una de nuestras embarcaciones el equivalente de casi dos vueltas al mundo por el ecuador y transportamos alrededor de 100,000 toneladas de mercancías.

Esta experiencia nos ha servido también para comprobar que los marinos mexicanos son eficientes y buenos técnicos y en general hombres buenos, pues no lo pueden ser de otro modo aquéllos que constantemente arrostran los peligros naturales de la navegación y se enfrentan por razones de su oficio con la furia de los elementos exponiendo sus vidas a peligros imprevisibles de la naturaleza, en donde a más del conocimiento de su oficio es necesaria una dosis muy importante de valor y de fé.

Para que nuestra marina mercante se desarrolle, es también necesario que sepamos aprovechar los volúmenes de carga actualmente existentes en nuestro país, susceptibles de ser transportados por mar, bien sea que pertenezcan a empresas privadas u oficiales y que unas y otras se compenetren de la conveniencia y la mira

patriótica de fomentar esa marina mercante propia.

La CEIMSA que maneja los volúmenes más importantes de cereales en el País, ha comprendido este problema y utiliza siempre que le es posible a los barcos nacionales de acuerdo con las capacidades y posibilidades de estos y ha hecho posible ahora con su cooperación y ayuda la realización de nuestro proyecto, por lo cual damos las gracias cordial y sinceramente a su Consejo de Administración y Funcionamiento y en particular a su Gerente el Ing. Julián Rodríguez Adame.

Esta ayuda nos ha permitido el establecimiento de un servicio regular que por primera vez en nuestra historia unirá por vía marítima nuestros dos litorales el del Océano Pacífico y el del Golfo de México y que al pasar por el Canal de Panamá nos da la oportunidad de ofrecer a partir de hoy, a los industriales y hombres de empresa mexicanos el arribar a cualquier puerto de Centroamérica, del norte de Sudamérica y de las Antillas, en la inteligencia de que para el fomento y desarrollo de nuestras exportaciones nos conformamos con obtener por lo pronto el costo que nos impliquen las desviaciones que en cada caso precedan y para que el servicio sea mejor y más frecuente estaremos dispuestos a poner otra unidad en la misma ruta, tan luego como haya cargas que lo justifiquen.

Señores, no debemos olvidar que los barcos utilizan caminos que conducen a todas partes del mundo, caminos que no requieren inversiones para construirlos ni conservarlos y que el grado de madurez económica de nuestro País no sólo justifica la creación de nuestra marina mercante, sino que nuestras necesidades, nuestro prestigio y nuestro orgullo de mexicanos está de por medio para realizar esta meta.

El barco que desde hoy lleva la bandera mexicana y que se llama "CONSTITUCION" porque esta palabra por sí misma evoca uno de los vínculos más fuertes entre nosotros los mexicanos, es la síntesis del esfuerzo de un grupo de individuos tiene fé en su País y que lo ofrecen a ustedes como un pequeño pedazo de territorio nuestro, que llevará más allá de nuestras fronteras serena y dignamente nuestros glorioso pabellón nacional.

## 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.



# Las Espadas de los Samurai

En el Japón moderno, artesanos de tradición, conservan y utilizan secretos antiguos para fabricar Espadas Samurai.

En Japón, tierra del Guerrero Samurai, se cuenta una fábula sobre un aprendiz de forjador de aceros quien aspiraba a superar a su maestro en dicho arte. Una noche, el aprendiz se introdujo al taller sin ser visto dirigiéndose al estanque donde se sumergen las hojas que se sacan del fuego. La temperatura de esta agua era uno de los secretos del proceso de fabricación. Cuando el aprendiz metía su mano dentro del estanque, su maestro lo vió, y agarrándolo, le golpeó la mano hasta arrancársela.

De acuerdo con la leyenda, el ensangrentado y mutilado aprendiz salió del taller lleno de felicidad, pues consideraba que la pérdida de su mano pecadora era poca cosa en comparación con la importante información que había obtenido.

Probablemente, el souvenir más preciado durante la guerra del Pacífico fue la Espada Samurai, y es posible que pocos Americanos que trajeron estos trofeos hayan comprendido el significado de ellos.

Estas Espadas Japonesas cuyo verdadero nombre es Nippon-to, son algo más que instrumentos de destrucción: estas comprenden, las tradiciones ancestrales de un pueblo orgulloso y representan la más hábil maestría en la forja de espadas. En la antigüedad, estas espadas eran probadas en los condenados a muerte. Algunas hojas antiguas poseen grabaciones tales como "Dos hombres cercenados" o "Seis piernas cortadas".

Actualmente, el forjador más famoso de Espadas Samurai es un hombre de corta estatura y mirada severa de nombre Hakasui Inami, es jefe de la "Japan Sword Company" de Tokio. En su polvoriento taller, sus artesanos mantienen vivas las tradiciones de la antigua "Nippon-to".

Antes de comenzar la forja, se efectúan ceremonias de purificación. Los artesanos usan trajes especiales para estas ceremonias, y las fraguas se rodean de símbolos de papel que significan limpieza. A las mujeres no se les permite acercarse a la fragua.

Para comenzar, dos varillas de acero se calientan y se golpean con un martillo hasta formar una placa. Acto seguido se le agrega más acero a la placa anterior y después ésta se envuelve en papel de china y se cubre con una mezcla de barro, carbón y agua. Esta mezcla le agrega carbón al metal. La hoja en embrión es golpeada con mazos pesados hasta que queda una hoja delgada de acero y de una textura uniforme.

Para darle a la hoja características de navaja

a sus filos, requiérese tal habilidad, que los forjadores lo hacen a la hora del ocaso cuando la atmósfera es fresca y el aire dulce y quieto.

Acto seguido la hoja se cubre con barro húmedo. Después a los filos se le quita el barro dejando sólo una muy ligera capa sobre el acero. La fragua se oscurece para que el herrero pueda darse cuenta de la temperatura de la hoja por su color. El barro y el acero se calientan aproximadamente a 800°F., y después se sumerge en un recipiente que contiene agua. La parte de la hoja que tiene la capa ligera de barro se enfría rápidamente haciendo el floduro; la parte trasera de la hoja está cubierta con una capa gruesa de barro por lo tanto ésta se enfría lentamente, manteniendo el mismo grado de flexibilidad que poseía cuando comenzó el forjado.

Existen doce procesos para pulir una espada. Estos procesos comprenden desde el uso de las piedras más ásperas hasta las más finas. Después sigue un tratamiento de pulido por medio de un algodón impregnado de una mezcla de aceite caliente y unos polvos especiales y luego viene el proceso de bruñido con un lápiz de acero. Esto último le da un brillo profundo a la hoja.

Durante los 32 años del reinado del Emperador Hirohito estas espadas se produjeron en masa, eran hechas a máquina y con éstas inundaron el mercado. Estas espadas carecen de valor artístico o histórico. Hakasui dice, que las ojas demasiado grabadas no son espadas de guerra.

El paso final en el proceso de construcción de una espada es el de prueba. Hakasui las prueba personalmente en lo que es casi una ceremonia religiosa. A un muñeco de bambú y paja se le da de sablazos en una de las 28 formas; el bambú representa los huesos de un hombre, la paja la carne humana y con un baño de agua que se le ha dado al muñeco se hace representar la sangre.

Tan solo el observar a Hakasui destrozar el muñeco con una de sus Nippon-to es suficiente para desanimar a cualquier curioso que quiera investigar los secretos que muy probablemente pasarán todavía por muchas generaciones.

Han quedado atrás los días en que las espadas eran utilizadas en el Japón en calidad de armas. Hoy en día, son valoradas y apreciadas por los museos y los coleccionistas privados como una reliquia histórica del pasado y como tesoros de la cultura nacional japonesa.

La característica más singular de la espada japonesa es su agudísimo filo y el hecho de que sea prácticamente imposible doblarla o quebrarla. Es debido precisamente a esta condición que ha alcanzado renombre mundial entre los ex-



peritos en la materia, como un ejemplo clásico de la alta calidad del acero japonés.

Tanto en Alemania como en otros países se hicieron intentos para producir un acero similar, todos los cuales terminaron en rotundos fracasos.

La espada japonesa, que es forjada repetidamente con herramientas primitivas, es aparentemente inmune al proceso de producción en masa, aún con el auxilio de la ciencia moderna. Aún siguen fabricándose.

La técnica de la fabricación de espadas sigue siendo practicada aún en nuestros días por unos pocos devotos. Para su subsistencia estos artesanos se ayudan fabricando cuchillos y otros instrumentos cortantes de uso práctico y tratan de ahorrar el dinero suficiente para producir por lo menos una espada al año.

La demanda es por supuesto muy pequeña. Los pedidos se refieren generalmente a espadas de ceremonias, para ser presentadas en los templos o a imitaciones de algunas espadas antiguas, de valor fabuloso.

Un fabricante de espadas, asistido por tres ayudantes, necesita de 10 a 15 días para forjar una sola espada. Teniendo en cuenta que se necesitan de 25 a 30 fardos de carbón de pino y que debe equiparse la espada con una vaina y una empuñadura, el costo de una sola unidad fluctúa por lo general entre los 50,000 y los 70,000 yens (360 yens por 1 dólar). Algunos fabricantes están dispuestos a invertir esta suma en la fabricación de una espada, aunque no estén muy seguros de poder venderla.

Ultimamente se ha comenzado a prestar asistencia a estos artesanos, cuyos trabajos suelen ser auspiciados por la Asociación Japonesa para la Preservación de Espadas Artísticas.

Como hemos ya observado, una espada japonesa ofrece tres cualidades cardinales: no se quiebra ni se dobla y es extremadamente filosa. En realidad estas virtudes son contradictorias. Una hoja debe ser dura para ser filosa, pero precisamente su dureza hace que pueda quebrarse con facilidad. Para evitarlo, podría emplearse un hierro maleable, pero ello haría que la espada se doblara.

El proceso de fabricación.

Aunque el proceso difiere en cierta medida de uno a otro artesano y de una a otra escuela, podemos decir que una espada japonesa se fabrica de esta manera:

Primeramente se procesan tres metales que poseen las características de dureza requeridas, un acero superior llamado "Tamahagane", que se obtiene de la refundición de un tipo de hierro japonés que fuera ya explotado antes de la Era Meiji y un metal extraído por refundición del hierro en lingotes.

Estos materiales son calentados al rojo y golpeados ocho veces con un martillo, repitiéndose el proceso de fragüe cuando el hierro ha sido laminado. Las tres láminas de hierro son entonces yuxtapuestas, obteniéndose un lingote de

forma cuadrada, el cual es calentado nuevamente al rojo, repitiéndose el proceso de forjado por ocho veces consecutivas. Las impurezas son eliminadas en forma de chispas y la calidad del acero se torna así uniforme, produciendo una hermosa "piel" que recibe el nombre de "kawagane" o metal exterior.

Luego el "shingane" o "metal interno" de la espada, es fabricado mediante distintos fraguados de un hierro mucho más maleable, al que se le añade acero. Este es envuelto en el "kawagne" y es golpeado al calor hasta que adquiere la forma de una espada. El "shingane" maleable evita que el duro "kawagane" se quiebre, en tanto que este último evita que el primero se doble.

Se estima que estos fragües repetidos producen unas 12,000 capas de acero.

Cuando la espada ha tomado forma, se la lleva a un proceso de templado, método exclusivamente japonés. La hoja es pintada con una arcilla resistente al fuego, que se raspa levemente en el borde filoso. Pueden crearse los más variados diseños según sea el procedimiento utilizado en la remoción de la arcilla.

El proceso de templado es el más importante de todos en la fabricación de una espada, cuya calidad es determinada por la dureza del acero, la manera como es aplicada la arcilla y la temperatura adecuada del fuego y del agua.

Este método particularmente japonés de producir acero mediante el empleo de combustibles de baja temperatura, fragües repetidos y templado controlado, puede ser considerado como una técnica superior.

Muchas son las leyendas relacionadas con el filo de las espadas japonesas y se han oído y perduran muchas historias en las cuales aparecen cortando acero y rocas. Las espadas japonesas son también objetos estéticos, verdaderas piezas de arte. Los diseños sobre la superficie de la hoja pueden ser de todo tipo, unos en línea recta, otros con ondulaciones; otros parecen reflejar el esplendor de la naturaleza en sus paisajes. La belleza de la espada japonesa es realizada por los artísticos dibujos que decoran su vaina y su empuñadura.

**Pida en las buenas Librerías  
las Obras del**

**Ing. JORGE L. TAMAYO**

**Geografía Moderna de México**

**Historia de la Escuela Nacional  
de Ingenieros**



# Un Dramático Viaje en el Océano Pacífico

Por el Cap. de Navío José F. Negrete Rosillo.

FINALIZABA el año de 1936. Habían transcurrido largos doce meses de mi estancia en la Isla Margarita enclavada a la entrada de la inmensa Bahía Magdalena en la Baja California.

En aquella apartada región se vive la paz de la campiña y de la playa, en un remanso de calma y de sosiego. Los parajes ayunos de vegetación, apenas de vez en cuando ofrecen a la vista el deleite de un verde anémico de hierbecillas en las laderas de las montañas escueltas, entre cuyas cañadas se advierte, al dorar el sol, el amarillo cobrizo de los metales que guardan aquellas montañas, salpicadas a veces por montículos de cuarzo, de magnesita y de las lajas de asbestos que sólo esperan la mano del hombre que casi nunca llega, mientras por las cañadas y laderas ambulan los rebaños de cabras y de asnos salvajes que han crecido al amparo de la soledad en pos de minúsculas ramitas de tomillos y mejoranas.

Hacia la playa, el color verde seco de los sedientos manglares que se empinan en las salinas aguas; en los arenales se adormecen los cactus como aislado vestigio de aquellos parajes casi olvidados, que forman parte de una extensa región de la Patria Mexicana.

Yo había recibido órdenes para marchar a nueva comisión, y después de todo, sentí tristeza al dejar ese contraste de la vida, mayormente cuando en aquel girón dejaba, de la mía, un tierno retoño que reposa en aquella Isla.

El viejo barco en que haría la travesía, el "Mazatlán", hacia la media tarde estaba descargando combustibles, al mismo tiempo que se hacía una reparación urgente en el casco aprovechando la "bajamar" que tenía varado al buque.

Al llegar la noche, aquel trabajo no estaba concluido; no podía estarlo porque faltaban elementos. La marea subía nuevamente, por efectos naturales, y una vía de agua que había en el fondo del buque no terminaba de repararse.

Una rápida maniobra permitió apenas poner una "taponadura al agujero". El barco flotó nuevamente; pero con una honda herida en el casco.

Se aceleraron las órdenes de salida, y a las primeras horas del primer día del nuevo año salimos de la anchurosa Bahía Magdalena.

Ibamos para Guaymas.

Mi familia, únicos pasajeros, logró un mínimo acomodo gracias a la gentileza del Comandante y los Oficiales, por lo reducido de los departamentos.

Al salir, los pronósticos acusaban próximo mal tiempo. Después nada se supo por falta de comunicación inalámbrica. Sólo el cariz del tiempo seguía amenazando gravedad, y en el pequeño puente de mando el barómetro descendía.

La costa oeste de la Baja California la recorrimos sin novedad. La navegación era fatigosa; porque en el fondo del buque los hombres venían luchando por vaciar el agua que sin cesar entraba por el agujero. En cubierta se advertía que avanzaba el mal tiempo.

A las primeras horas del día siguiente entramos a Cabo San Lucas, pueblecito risueño de pescadores al que una empacadora de mariscos dá vida, y el poblado se interna en la campiña floreciente del sur de la península, sembrada de datileros y de vides enmarcando el puerto cercano de San José del Cabo. Reaprovisionados de víveres y agua, reanudamos el viaje esa misma tarde. En la pequeña proa del barco, el mayordomo destazaba un novillo, cuya

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

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

Felicita al Señor Presidente  
Don ADOLFO RUIZ CORTINES

por su actuación en favor de la Marina y desea al señor Presidente,  
licenciado Don ADOLFO LOPEZ MATEOS  
el mejor éxito en su programa de gobierno.

Tel. 46-79-47 México, D. F.  
Faustino Cevallos Marcor  
Administrador General.



carne roja y apetitosa nos mostraba las bondades de un magnífico solomillo.

A medida que avanzábamos, ya entrada la noche, una gruesa marejada levantaba fuerte oleaje por la proa. El viento "refrescaba", y al paso que descubríamos el abrigo del extremo de la península, la marcha del buque aminoraba con aquella mar gruesa y la resistencia del viento. Las últimas luces de San José del Cabo quedaron atrás...

Fue muy pesada la noche: el "balance" del barco hacía difícil mantenerse en pie; fuertes "bandazos" hicieron pedazos la pequeña estufa de la cocina: el café se había tirado, y por la madrugada, un fuerte "golpe" de mar arrebató la carne del novillo que se había colgado de los "nervios" del toldo a guisa de percha.

Nadie había cenado a bordo. Mis gentes estaban mareadas y muchos tripulantes también con aquél viaje infernal. Cuando despuntó la aurora del nuevo día, tres de enero, la visibilidad fué clara en alguna forma; pero la costa interior de la Baja California estaba muy lejana: durante la noche las furiosas rachas de viento nos habían "derribado" y el buque se hallaba muy distante del Canal de San Lorenzo y de Cerralvo donde se esperaba encontrar "abrigo". En el horizonte se perfilaban azules e indecisos los rasgos de la Sierra del Picacho. Sólo un poco de agua puede llevar a los míos. Todo aquél día se navegó contra el viento y mar que nos impedían avanzar. La situación empeoraba por momentos y al llegar la noche se cerraron a nuestros ojos los perfiles de la península siempre distante.

Los hombres, allá abajo, los abnegados fogoneros, no cesaban un instante de "achicar" el agua que ya entraba a borbotones. Conseguí unos pedazos de pan duro que llevé a mis familiares. Las sondas de los tanques de combustible acusaban un nivel muy bajo: el aceite combustible tiene siempre sedimentos y suciedad y seguramente faltaba aceite; porque los hornos de la caldera "chillaban cuando eran atizados. El caso se tornaba gravísimo. El joven Comandante de la nave, José Abelardo Cerdan, de suyo sereno, se notaba preocupado.

Había avanzado algo más el barco y al rebasar la Isla de Cerralvo, al cuarto día de navegación, se le imponían tres caminos: dar "ciaboga" para entrar al puerto de la Paz, con peligro de la estabilidad del buque; presentar el costado al viento y a la mar para dirigirnos a Topolobampo, a través del Golfo de Cortés, o "enfilarse" hacia el norte para alcanzar el "abrigo" de las islas salineras del Carmen y San José... La primera idea era un golpe de audacia: el barco sin carga, "boyante", corría el peligro de "dar pantoque", es decir, de voltearse; la segunda era temeraria; porque equivalía a presentar constantemente el costado al fuerte viento y a la mar embravecida, corriendo el peligro de quedar "al graete" sin combustible y a mitad del Golfo... y la tercera era más tardada; pero

nos depararía la protección del canal, quedando al "socaire" de las islas, es decir, a su abrigo.

Esta última fué la escogida. La marcha lenta del barco iba descubriendo con más claridad la tierra... Ya habíamos dejado a babor la Isla del Espíritu Santo... Brilló el sol un instante, y en lontananza avistamos los altos picos de la Sierra de la Giganta. El viento iba cesando aquella tarde del quinto día de navegación y la mar se aquietaba. Al obscurecer pasamos a la vista de la Isla de San José y ya la marcha era casi normal. Sin embargo, en el fondo del buque seguía entrando el agua a borbotones. Ya los fogoneros esa falange de luchadores entonces la tenían a la rodilla; las bombas eran insuficientes y cada vez que se atizaban los fuegos se acentuaba más y más la falta de combustible.

Esa noche hicimos la travesía. Lentamente nos íbamos acercando al puerto de Guaymas.

Amaneció el Día de Reyes. El faro de Cabo Haro y la baliza de Isla de Pájaros estaban a la vista; a babor los picuchos de las Tetas de Cebra y la Isla de San Pedro Nolasco. Una marejadilla importante se obstinaba en retardar nuestra marcha, ahora, cuando ya estábamos a salvo, cuando el puerto estaba tan cerca... ¡cuando por fin íbamos a comer!...

A la entrada del puerto se apagaron los fuegos y con la maniobra del Guardacostas "Veracruz" pudimos "acoderarnos" a su costado. Cuando nos reunimos en la pequeña cámara de nuestro buque, estábamos mudos. Nadie intentaba hablar. La impresión de aquel viaje de seis días, la fatiga, la falta de alimentos y el sufrimiento moral, nos tenían extasiados, aniquilados. La alegría, estaba muy distante de nosotros. Lo único que en aquél momento sentimos, fué la comunión de nuestras almas, que se habían fundido en el más grande de los afectos...

El barco al que nos "acoderamos" tenía a bordo un festejo con motivo del Día de Reyes. Sobre la mesa de la cámara había viandas entorno de cuatro jarras de cristal con un soberbio coctel de ostiones.

Fuimos invitados. Pero... ¿nuestros pobres estómagos podrían resistir aquellos alimentos? ... ¡Ni pensarlo! La prolongada abstinencia necesitaba un régimen de enfermo. Poco a poco llevamos a nuestros organismos pequeños refrigerios.

En aquella aventura habíamos perdido casi el hábito de comer, como casi estuvimos a punto de perder la esperanza...

Después de muchos años de esta odisea, he encontrado en la vida aquellos queridos compañeros de viaje. Surgen en mi mente los recuerdos, y al par que vuelven los perfiles de San Lorenzo y de Cerralvo que vivieron en nuestros ojos en momentos de tribulación, se aviva el recuerdo del Día de Reyes en que arribamos a Guaymas, y en que, en imperecedera comunión, nuestras almas se fundieron en el más grande de los afectos...



CAFETERAS

MOKA EXPRESS

- Duración ilimitada debido a sus refacciones.
- Se pagan con el ahorro de café.
- Café express al vapor en cuatro minutos.
- Precios económicos: 3 tazas \$ 90.00, 6 tazas \$ 125.00.
- En cada pedido obsequiamos un libro de la Editorial "LITORALES".

Pídalas a:

Fibra Comercial Mexicana,  
Alabama 24, o en la Av.  
Unidad Modelo 17-F  
México, D. F.



# 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

## KORODY MARINE CORP.



Motores y Refacciones  
DIESEL AMERICANAS

de Todas Marcas

¡AL SERVICIO DE LA MARINA MUNDIAL!



# Transportes Marítimos Mexicanos, S. A.

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

Ofrece al Gobierno de la República los servicios de sus buques

## "Anáhuac" y "Constitución",

para la solución de los problemas de  
transporte de cereales en ambos litorales.

No escatimaremos esfuerzo alguno en nuestra colaboración con la  
Compañía Exportadora e Importadora Mexicana, S. A., en su programa  
de abaratamiento de los artículos de primera necesidad.

### ARROZ CON PESCADO

1/4 de kilo de arroz, 200 gms. de tomate, cinco dientes de ajo, 1/4 de una cebolla regular. Se fríe el arroz, se le agrega el tomate, los ajos y la cebolla bien molido. Una vez el arroz y el recaudo se le agrega 1/2 kilo de pescado en rebanadas crudo, que puede ser robalo, sierra, lisa, etc. El contenido se cuece en 2 tazas y media de agua y se sazona con sal.

### PICADILLO DE SABALO

En un poco de agua se pone a cocer un cuarto de kilo de sábalo con sus yerbas de olor, ajo y cebollas. Se separa el sábalo, se le quita el pellejo y las espinas y se desmenuza cuidadosamente. Aparte se tiene molido un cuarto de tomate con su cebolla y ajo, aceitunas y alcázaras, picadas. Esto se fríe junto y una vez sazonada se hacen taquitos en tortilla que se adornan con lechuga ya rebozados con la salsa de tomate.

### CHILES RELLENOS CON HUEVA DE SABALO

Se tuestan los chiles y se limpian cuidadosamente. Se preparan para rellenar. Aparte se desmenuza la hueva y se guisa como si fuera picadillo de carne para rellenar chiles. Se pica suficiente cebolla en rajitas y en aceite se fríen la cebolla y los chiles enteros, se les agrega dos cucharadas de vinagre. Se separan del fuego, se rellenan los chiles con el picadillo de

hueva. Se colocan en un platón cubriéndolos con la cebolla que se sofrío junto con los chiles y se espolvorea queso fresco. Se sirven fríos.

### PESCADO FRITO

Puede ser sábalo, sierra, lisa o cualquiera otro. Se pide limpio y sin espina, sacando las lonjas. Estas se parten diagonalmente a modo de que salgan de dos a cuatro presas, según el tamaño del pescado. Se pasan por agua de sal, o mejor se rocía con sal, se seca con un trapo y se deja aparte. En una fuente se prepara un batido de harina en agua a la consistencia de hebra. Se calienta aceite en un cazo profundo y cuando está bien caliente se toma una presa, se pasa por el batido de harina y se echa al aceite. Así se fríen cinco o seis presas según el tamaño del cazo y se van sacando al dorarse. Se sirven con salsa y limón.

### PESCADO CON COL

Se muele un cuarto de tomate con un pedazo de chile ancho, y tres dientes de ajo. Se fríe y se le agrega agua suficiente. Una vez que está hirviendo se le agrega un cuarto de kilo de col blanca bien picada y unas cinco o seis rebanadas de pescado, previamente aliñado y espolvoreado de sal y limón (o vinagre, con lo que el pescado endurece y no se parte al cocerse). Una vez bien cocida la col, se sirve caldoso.



## Fray Andrés de Urdaneta

Versión de Luz Muñoz Sandiel.

En la floreciente ciudad de México, a mediados del siglo XVI, un lunes 20 de marzo de 1553 el Virrey y la nobleza de la Nueva España, con toda la pompa de los castellanos, se dirigían al templo casi concluido que los Reverendos Padres Agustinos habían levantado con el tezontle color de rosa del Gran Teocalli.

Así acudían con frecuencia cuando profesaba algún joven Agustino y naturalmente si era de conocida y linajuda familia; esta vez no se trataba ni de un joven, ni de un aristócrata; el que iba a profesar era un hombre de 44 años de edad, de facciones desfiguradas por grandes quemaduras, y del cual se hacían muy favorables comentarios, era el extraordinario marino, desde aquel momento P. FRAY ANDRES DE URDANETA y de cuya vida hemos de ocuparnos.

Este conspicuo varón P. Fray Andrés de Urdaneta, monje y marino, nació en el año de 1508 en Villafranca —Provincia de Guipúzcoa— España, lugar este que dió hombres aguerridos y valientes. A los 17 años lo encontramos embarcándose en la Coruña para su gran viaje alrededor del mundo.

Por estos días Juan Sebastián Elcano era recibido por el César Carlos V, en Valladolid, en dicha audiencia mostróle el ilustre navegante las especies traídas en la expedición anterior, en que fuera muerto el Capitán Magallanes, y las cuales, avaloradas por el Monarca, le inspiraron la resolución de armar una poderosa expedición que vinculase a la Corona tan espléndidos señores.

Terminados los preparativos la armada quedó formada por seis barcos y un patache. Mas no recayó el mando supremo de la citada armada en el gran Elcano, poseedor de armas y nobleza y con sus 14,000 leguas navegadas, además de ser el primer circundante del globo terráqueo. Sucedió algo análogo a lo acontecido a los grandes hombres de aquella época, como Colón, Cortés y Núñez de Balboa; el mando de la expedición le fue otorgado a un señor Jofre de Loíza sin méritos ni antecedentes marinos. Con toda resignación aceptó Elcano el cargo secundario tocándole el mando de la nave "Sancti Espíritus", de 240 Tons., tripulando su nave con marinos vascongados, pues eran estos vascos de las costas Cantábricas hombres de gran fortaleza, y entre los cuales se contaba un mocetón de 17 años, llamado Andrés de Urdaneta. Bien conocidas las hazañas del viejo marino en sus tantas veces andado camino entre Valladolid y Gueta-

ria, debieron entusiasmar al resuelto joven Urdaneta.

El día 24 del mes de julio de 1525, partieron de la Coruña, llegando pocos días después a la Gomera, una de las islas Canarias; resolvieron allí en junta de Capitanes partir hacia el Estrecho llamado ya de Magallanes, y en el caso que los vientos los separaran, se citaron en la Bahía de Todos Santos, "si a los veinte días alguna nao no llegase, podía encontrar en cierta isla al pie de una cruz, metida en una olla una carta con el derrotero que debía seguir".

A poco de haber salido de la Gomera (14 de agosto), sufrieron la rotura del palo mayor de una de las naves y no bien subsanado este contratiempo, una tempestad les deshizo la popa de la "Santa María", a pesar de todo esto continuaron su viaje. Más adelante el 6 de septiembre, tuvieron una de aquellas calmas tan temidas para los veleros; no pudiendo avanzar en mes y medio arriba de 150 leguas. Al fin lograron arribar a un islote llamado de San Mateo donde pudieron proveerse pues había muchas aves bobas que mataban a palos. Las terribles tormentas en este islote casi los hicieron desistir de su proyectada ruta, y optaron por lanzarse más adentro rumbo al Brazil. Avistaron sus playas cuatro meses y medio después de haber salido de España. Siguieron a lo largo de sus costas hasta el río Santa Cruz, en este lugar, Elcano quiso esperar a la nave "San Gabriel" pero se avecinaban las tormentas de invierno y continuaron su ruta dejando la cruz y la carta como habían convenido.

Dieron con un río que supusieron era el "Estrecho de Magallanes" pero al internarse encallaron todas las naves; ante tal situación el Cap. Elcano mandó a algunos hombres en un esquife con objeto de hacer un reconocimiento, resultando todo ello negativo pues no encontraron ningún estrecho. Por la noche un fuerte vendabal desprendió las naves, a pesar de sus anclas. "La mar andaba tan grande, dice Urdaneta, que pasaba muchas veces más alto que la mitad del mástil... el Capitán (Elcano) viendo que ya no podía hacer más de entregarnos a la ventura dando en la costa, e conociendo que era plena mar, mandó que largásemos los cables y sacásemos el trinquete, para dar con la nao en la costa, donde luego dimos". Encallada la nave algunos marinos y soldados deseosos de alcanzar la costa, saltaron, muriendo unos ahogados y otros hechos pedazos, de los que tal hicieron, escapó sólo uno, a éste le arrojaron



un cable a tierra amarrado por la antena, y gracias a su ayuda atravesaron a tierra. "El lugar donde salimos (dice Urdaneta) es tan mal-dito que no había en él otra cosa sino guijarros" y hubieran perecido si no toman el partido de correr de una lado a otro para entrar en calor.

Todo esto sucedía por la mañana, teniendo tiempo cuando la nave quedó en seco, de sacar algunos alimentos, pues por la noche el viento la abatió partiéndola por estribor y vaciándola.

Elcano fue llamado por las demás naves que se habían sostenido en alta mar, para que dirigiera el verdadero rumbo del Estrecho, viéndose obligado a dejar a los desesperados náufragos de la "Sancti Espíritus" prometiéndoles regresar por ellos en cuanto fuese posible, llevándose con él a Urdaneta. Se encaminaban al Estrecho las tres naves, pero sorprendidos de nuevo por las tormentas, tuvieron que luchar contra los elementos y la gente que se negaba a trabajar; lograron doblar el Cabo de las Oncemil Virgenes y habiendo amainado el tiempo desembocaron al Estrecho en donde con gran placer encontraron surtos a los dos galeones. Después de tan feliz encuentro acordaron que el joven fuerte, Urdaneta en compañía de seis hombres saliera a localizar a los náufragos del "Sancti Espíritus" para avisarles que el propio Cap. Elcano iría a rescatarlos. Divisaron gente en la costa y trajeron a bordo a un hombre vestido con un pellejo de cebra, que resultó ser patagón, era de enorme estatura, y comió con gran voracidad y tomó vino, después de lo cual (dice Urdaneta) no volvió a tomar agua. El joven Andrés y sus compañeros saltaron a tierra y después de grandes fatigas lograron subir a un barranco e hicieron fuego para asar algo de caza; el fuego alcanzó un frasco de pólvora; el fuego alcanzó un frasco de pólvora; Encon-sufriendo Urdaneta serias quemaduras. Encontrados los náufragos fue aún mayor la alegría cuando vieron a la nave Capitana y a la "San Gabriel" perdidas hacía un mes, y en una de cuyas naves venía el Capitán Jofre de Loaiza. Tuvieron que demorar la partida en el Río Santa Cruz a la boca del Estrecho, a consecuencia de los malos tiempos. En este lapso en una isleta del mismo río encontraron diversidad de pesquería abasteciéndose todas las naves. Estos navegantes infatigables con la experiencia adquirida en la navegación de Magallanes, de nuevo exploraron para estar seguros del paso del "Estrecho". "El 26 de mayo lograron desembarcar al otro lado del Estrecho al llamado Cabo Deseado, después de diez meses de navegación".

El joven Urdaneta gran observador y poseedor de un talento natural, escribió sobre dicho terreno una guía náutica para el paso del "Estrecho".

Si mal les había ido a estos hombres en la inmensidad del Atlántico y en el cruce del "Estrecho", peor les fue al surcar el Océano Pacífico. El Capitán de la Armada Frey Jofre de Loaiza, murió el 30 de junio. Este gentil caba-

llero había resultado ser un buen Capitán. Dejó a su muerte un documento secreto de su Majestad Don Carlos V, en el cual ordenaba que si el Comendador fallecía, que obedecieran todos por General a Juan Sebastián Elcano. El Capitán Elcano iba muy enfermo y no le sobrevivió mucho tiempo, al morir, dejó en su testamento un jubón plateado para Andrés de Urdaneta.

Nos dice Urdaneta en su narración "que andaban muy fatigados en busca de Cipango", que doblaron hacia el norte, hasta el grado doce, "desde aquí acordaron el Capitán (que ya era Martín Iñiguez) y oficiales, que fuésemos en busca de las islas de los Ladrones..." pues habían perdido más de 30 hombres, desde que cruzaron el "Estrecho". Morían de la terrible plaga del escorbuto; enfermedad que se atribuye a los alimentos en salazón podrida, que llevaban estas embarcaciones. El 4 de septiembre vieron tierra al amanecer, era una de las islas de los Ladrones, que en otro viaje (el de Magallanes) fueron descubiertas. Pronto se vieron las naves rodeadas de canoas con indios, entre éstos venía un gallego, quien les informó que era de la Armada de Magallanes, pero viendo que moría tanta gente a bordo, él y dos de sus compañeros resolvieron quedarse.

Trece eran las islas de Norte a Sur, el nombre les venía de la carencia de metal en ellas, y los nativos a tal grado aficionados al hierro, daban cuanto tenían por adquirir cualquier cosa cortante de este metal, cuando no lo lograban por intercambio lo hurtaban huyendo con ello.

Para el 2 de octubre al amanecer descubrieron nuestras navegantes la isla de Mindanao, una de las más importantes de las Filipinas. Cuatro días después hicieron algunas incursiones enterándose que Mindanao era una isla poblada y rica; los indios les llevaron bastimentos, resultando ser estos indios, moros filipinos. "Hostiles y atraicionados como les llama el narrador". Continuaron hacia las Cisayas. En aquellas islas había muchas provincias y en alguna de ellas encontraron oro y mucha canela. El 22 de octubre tocaron la isla de Talao, el narrador al referirse a sus habitante menciona la palabra "MASTELES" de algodón refiriéndose a la indumentaria, y por esta sola palabra "Masteles", se cree descubrir que iba con Urdaneta alguno de los antiguos conquistadores de la Nueva España, pues "Masteles" es una corrupción del plural de Maxtle, palabra mexicana Náhuatl (paño de decencia que los indios mexicanos traían atado a la cintura), y por ello deducen que en la expedición de Loaiza haya ido Francisco Dávila emparentado con viejos conquistadores de México.

En esta isla de Talao se dieron cuenta que estaban muy cerca de las islas Molucas, meta final por órdenes imperiales. Partieron hacia éstas de las Molucas el 27 de octubre y el 29 avistaron a la mayor de ellas, Gilolo. Después de quince meses de navegación y de haber perdido un considerable número de hombres daban



fin a su viaje. A una legua de Gilolo en Rao, desembarcaron estos intrépidos marinos. Allí los indios hablaban portugués; esto de momento causóles alegría, pero pronto reaccionaron entrando en fundados temores, pues era evidente que los lusitanos habían impuesto ahí sus armas y grande sería la lucha para someter a la Corona de Castilla aquellas tierras. Se hicieron a la vela y arribaron a un puerto llamado Camazo, dominado por el Rey de Tidore (Tidor), al Norte de esta isla está la de Ternate que ocupaban los portugueses y que habían convertido en fortaleza. Entre tanto que llegaron nuestros navegantes a Tidor, encontraron que reinaba entre sus habitantes gran indignación contra los portugueses por terribles ofensas y agravios recibidos de éstos y que terminaron con la destrucción y quema de la capital de Tidor. En este estado de cosas se presentaron nuestros náuticas con su mal llamada armada, constituida para estas fechas por 105 hombres y una sola nave. Viendo en los portugueses una seria amenaza para su admirable expedición, el Cap. Iñiguez de Carquizano resolvió aliarse con el Rey de Gilolo. Comisionó para tal embajada al joven de 18 años Andrés de Urdaneta. El joven embajador acompañado de algunos castellanos y después de penosa jornada, llegaron a Gilolo donde fueron atendidos con gran esplendor, recibiendo su Majestad al día siguiente. Diéronle cuenta de su misión y antecedentes, acordando todos aliarse con el Rey de Tidor. Cuando se trasladaban los españoles de Camazo a Tidor (18 de noviembre), en el trayecto se les acercó en un navío portugués Francisco de Castro, el cual entregó una carta del General Lusitano Don García Enríquez para el General español, requiriéndolo para que fuese a la fortaleza de Ternate "donde le sería hecha mucha honra... que si esto no hacía, tomara su camino a España o a cualquier otra parte que no fuera en los límites y demarcación del Rey de Portugal". El noble vascongado contestó: "Escribir ya escriben, pero irnos no nos vamos". Mostrando una provisión del Rey de España en que se le ordenaba hacer una fortaleza en las islas Molucas, lo cual haría y negaba estar dentro de la demarcación portuguesa, pues era público que estas partes pertenecían al Rey de Castilla y no solamente Maluco sino 400 leguas más adelante. Con esta valerosa resolución quedaron rotas las relaciones, y en 40 horas se fortificaron los españoles. El 17 de enero aprovechando las tinieblas los portugueses trataron de sorprender a los castellanos, quienes alertas en sus puestos dieron comienzo a la batalla, prolongándose ésta, 12 horas siendo derrotados los portugueses con un saldo de un muerto y dos heridos.

Se amplifica y abulta toda esta conquista de las Malucas, pero en realidad no fue sino una serie de riñas por uno y otro lado, no obstante se registraron sucesos culminantes y

en los cuales Urdaneta demostró ser hombre de una pieza, prudente y valeroso.

Fue Urdaneta nombrado al frente de ocho castellanos y un buen número de naturales de Tidor, pero los aliados de Gilolo con órdenes de pelear, se rebelaron contra las órdenes de Urdaneta, no quedándole más remedio que lanzarse sólo con un puñado de españoles contra sus poderosos enemigos a quienes hizo huir después de porfiada lucha; dispuestos los castellanos a regresar a Tidor dispararon una pieza de artillería contra los Lusitanos, con tan mala fortuna que alcanzó y explotó un barril de pólvora, produciéndose una tremenda explosión; Urdaneta convertido en una tea humana, se lanzó al mar y como pudo salió a la superficie pero su nave se había alejado y el enemigo había reanudado el combate. En aquellos momentos sufrió Urdaneta el más duro trance de su vida. Después de este penoso accidente tuvo que recluírse 20 días, quedando su cara contrahecha y con notable fealdad para el resto de su vida.

Entre tanto la Nao "Victoria" con la única que contaban, empezó a deshacerse y unánimemente resolvieron quemarla, así pues la guerra con los portugueses tenían que librarla usando unas débiles embarcaciones indígenas llamadas "Paraos" contando para entonces (25 de marzo de 1527) con sólo uno.

Hubo algunas treguas y año y medio después tuvieron un arreglo. De estas treguas de 1527, se dice que fueron dolosas por parte de los portugueses y se les atribuye la muerte por envenenamiento del Capitán Martín Iñiguez de Carquizano. Para estos arreglos de paz fue designado Andrés de Urdaneta por su buen tacto.

Las paces se hicieron como queda dicho, asentándose que Gilolo y Tidore quedaban a los españoles y Ternate con las demás islas para los portugueses. Gran desorientación sobrevino a la muerte del buen Guipuzcoano el Cap. Martín Iñiguez, quedando finalmente al frente de la situación Fernando de la Torre Teniente que fuera del Capitán desaparecido.

A sabiendas éste de cuán poco duraderas serían aquellas treguas, con todo empeño se preparó para la lucha, reanudándose ésta a principios del año de 1528.

No podían sumar una epopeya los encuentros sostenidos entre portugueses y españoles, sin embargo hubo hombres de gran talla y dignos de mejores batallas, pero sobre todos ellos se levanta la espléndida figura de Andrés de Urdaneta.

En este período de angustias apareció en la serena inmensidad del Océano Pacífico, como ave de paz, airosa y triunfante la nao "Florida", que por órdenes imperiales y con todo entusiasmo enviaba Hernán Cortés, desde Zihuatanejo, puerto de la Nueva España. El Emperador Carlos V, enterado por las cartas que acababa de recibir de los sufrimientos de sus heroicos navegantes en el Pacífico, con el afán de aliviar



tantas penalidades, resolvió encomendarlos al hombre más fuerte que tenía en sus dominios recién conquistados: a Hernán Cortés; imaginando su Católica Majestad que dichas tierras estaban "muy cercanas" al Moluco o Especería y con fecha 20 de julio de 1526, escribe al gran extremeño.

Don Hernán Cortés al recibir la tan honrosa carta del Emperador, con tantas muestras de confianza y apenas rehecho de todos sus infortunios y descalabros en la poca venturosa conquista de las HIGUERAS, se sintió lleno de nuevos ánimos y para tal empresa se fijó en su primo Alvaro Saavedra Cerón, formulando para éste las más acertadas instrucciones fruto de su larga experiencia. La flota de Saavedra zarpó del puerto de Zihuatanejo, entonces de la provincia de Zacatula en la Nueva España, un jueves, víspera de Todos Santos, en los postrimerías de octubre de 1527.

Tres fueron estas naves "Florida" "Santiago" y "Espíritu Santo". A esta expedición la acompañó el infortunio, tuvieron aterradoras calmas y epidemias, señaladamente la del escorbuto, perdiendo en dicha travesía hombres utilísimos, a mitad del camino la noche del 15 de diciembre las naos "Santiago" y "Espíritu Santo" se perdieron en la inmensidad del Océano sin dejar memoria.

La nave "Florida" fondeó en la isla de Tidore el 27 de marzo de 1528, fue recibida con grandes muestras de júbilo por aquellos castellanos, después de tres años de grandes sufrimientos, y más aún cuando eran portadores de nuevas tan alentadoras. Allí tuvo noticia Urdeneta de labios de algunos de nuestros conquistadores, con frases llenas de vida, de sus hazañas en la conquista de Hernán Cortés, así como halagadoras noticias de México, al que años más tarde prestaría señalados y valiosos servicios. Saavedra proveyó a Urdeneta y sus compañeros de indumentaria, (pues para estas fechas andaban casi desnudos y descalzos como los indígenas), así como de plomo y armas, ofreciéndoles todo esto con cordialidad, pero no quiso tomar parte en las reyertas locales.

El 12 de junio de 1528, emprendió Saavedra el regreso a la Nueva España, no lográndolo pues tanta responsabilidad y tan grandes fatigas ocasionaron su muerte. Hubo cambios substanciales en la situación de los españoles en las Molucas. Los indios al amparo de ambos, es decir los de Gilolo y Ternate, preparaban un movimiento de rebelión contra los europeos tan pocos en número. Ante tan irremediable peligro resultaron aliándose portugueses y españoles.

(Continuará)

## FONDO A LA..

(Viene de la Pág. 27)

el desfaldo en caja. Preparé una bolsa de rondanas igual a la del banco, amarrada con el mismo cordón y nudos iguales, al cambiar la bolsa recuperé el préstamo y de no ser por tí hubiéramos salvado al Compadre. Ahora lárgate y haz lo que quieras.

—No —contestó el buzo—. Esta rondana le cuesta 10 aztecas.

Dan Matías de mala gana se las dio.

—□—

A la mañana siguiente el buzo reanudó su trabajo. Con su cuchillo despanzurró la bolsa de lona y dispersó las roldanas por el fango en las proximidades del ancla donde a nadie se le ocurriría buscarlas. A medio día se presentó al Comandante y le mostró dos monedas.

—Encontré estos aztecas. Seguramente la bolsa se rompió y las monedas se dispersaron en el fango. Habrá más pero estarán bien enterradas en el fango y la criba no las registra.

La investigación se prolongó dos días más y se recuperaron diez monedas. El Banco certificó que el cuño era del suministrado al Pagador. La búsqueda se dio por terminada y Hacienda aceptó el acta del accidente. Un nuevo visitador autorizó la reposición del presupuesto y cambiaron de comisión al Pagador a un empleo administrativo, con lo cual Don Matías sintió un gran alivio, pues no era nada agradable pasarse la vida echando bolsas de oro al fondo del mar.

## *Veleros y Lanchas*

### *"MARLIN," S. A.*

Ave. Universidad y Pílares

Teléfono 23-42-11

México, D. F.

Felicita respetuosamente al señor Presidente

### **D. Adolfo Ruiz Cortines,**

por el impulso prestado a la Industria Naval  
y desea que éste continúe bajo el régimen  
de gobierno del señor licenciado

### **D. Adolfo López Mateos**



# FONDO A LA BOLSA DE ORO

Alberto Calcés.

El pagador salió de a bordo con la autorización del Visitador de Hacienda por el presupuesto mensual. En total \$ 20,000.00, y como el buque entraba en campaña, la ministración de fondos era urgente.

En la Oficina Federal de Hacienda le extendieron el cheque y la Agencia del Banco se lo cambió por una bolsa que contenía mil aztecas, los cuales vació sobre una de las repisas de servicio y contó y recontó con todo cuidado, formando pilas de 25 monedas. Una vez satisfecho de la cantidad, volvió las monedas a la bolsa, la amarró fuertemente hasta que las monedas dejaron de tintinear y se la echó al hombro.

En la puerta del banco le esperaba un fornido policía naval que con toda atención y tras el saludo normal, lo descargó de la bolsa y la pasó a su hombro. Los polainas blancas, la finitura impecable y la pesada pistola de servicio al cinto, daban respetabilidad y seguridad al transporte de fondos. Se encaminaron al muelle, adelante el pagador y a respetuosa distancia el policía. Al pasar por la Provedora de Buques, Don Matías lo llamó:

—Pagador. Se sabe que hoy zarpan y quisiera dejar arreglado el asunto de las facturas. Quiere entrar un momento?

Entró el pagador a la Ferretería y el sargento puso la bolsa en el mostrador. Don Matías la miró de reojo y antes de pasar al despacho dijo al Pagador:

—Esto queda más seguro en la caja fuerte.

Y abriendo la pesada puerta, la bolsa fue a reunirse con otros valores. El ajuste de las facturas tardó una media hora, al término de la cual salió el Pagador del despacho seguido de Don Matías. Tornó a abrirse la caja fuerte y el policía a tomar la bolsa. Se reanudó la marcha y cinco minutos después estaban en el muelle donde esperaba atracada la lancha. El pagador recibió la bolsa del sargento quien saludó y se retiró. Entonces se embarcó y con todo cuidado se sentó en popa manteniendo la bolsa entre las piernas. Abrió la lancha y se dirigió al buque, cuyas chimeneas lanzaban apretados borbotones de humo que anunciaban el aumento de presión de las calderas, signo de próxima marcha.

Atracó la lancha. Un marinero mantenía la proa pegada al costado, enganchado el bichero en una ventila. El pagador con la bolsa de oro al hombro se paró en la regala. Saltó a la escala. Perdió el equilibrio. Relizó dramáticos esfuerzos para recobrarlo, y cuando el oficial de guardia bajaba la escala a toda prisa para ayudarlo, y

## Calidad Insuperable

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

Alimento Nutritivo



el patrón de la lancha estaba a punto de asirlo por una manga, cayó al agua. Hubiera podido arrojar la bolsa al agua y salvarse, pero prefirió ligar su suerte a la del oro, y al fondo los dos. Se vió cómo la gorra blanca hacía vibrar su imagen al profundizar en el agua, hasta que se perdió de vista en el fondo turbio. Transcurrió un angustioso minuto. El timonel se había quitado los zapatos y se lanzó al agua. Por fin aparecieron los dos. El pagador medio ahogado. Llegó hasta el fondo por no soltar la bolsa, pero le fue imposible subir con ella. Nada más dramático que imaginar sus esfuerzos para arrancar la pesada bola de oro del fondo fangoso. Mientras lo reanimaban transcurrió un cuarto de hora. Alguien corrió por un boyarín y lo lanzó en la proa de la lancha. Los mejores buceadores de a bordo invirtieron la tarde en bajar al fondo para localizar la bolsa. El fango se la había tragado. Al bornear el buque el boyarín pasó bajo el fondo y la conchuela partió el cabo.

—:□:—

El accidente retrasó la salida del buque. Se levantó el acta de rigor. Comparecieron y declararon los testigos la verdad, y sólo la verdad. Con esto la bolsa no se recuperó y ya para el día siguiente el lugar señalado por cada testigo era diferente, pues no era posible que en el momento preciso de la desgracia alguien hubiera situado cuidadosamente el lugar de la caída. En conclusión la bolsa descansaba en algún lugar del fondo, bajo un metro de fango, en las proximidades del buque. El Comandante de Zona a quien pareció ridículo todo este asunto, lo tomó en sus manos. Se pidió una auditoría de urgencia. La caja estaba en orden, y el pagador era tan bulcro, que faltaba exactamente la cantidad perdida en el fondo.

—¡Esto lo resuelve Erasmo!—Anunció el Comandante en Jefe, y ordenó que se presentara el Maestro Buzo.

El Maestro Buzo trajo su pesada lancha en la que se amontonaban bombas, escafandras y una tripulación andrajosa que siempre estaba coteniendo, pero cuya resistencia para el trabajo bajo el agua era inexplicable. Dio lentamente una vuelta al buque curioseando y deteniéndose a cada metro. Su gente atisbaba el fondo con visores, y se echaban al agua uno tras otro. Subió a bordo, contó los grilletes y para mayor seguridad los marcó con pintura blanca. Sondeó la proa y la popa. Examinó los planos del buque y midió la eslora. Hizo un cuidadoso croquis en una libretilla grasienta que sacó del pantalón y después de sesuda meditación pidió autorización para ejecutar su plan.

—El lugar del accidente está a 100 metros del ancla, único lugar fijo de estas vecindades. Como el buque borneó y se perdió el boyarín, tendremos que cribar un círculo de 100 mts. de radio, lo cual se hará en espiral con decrementos radiales de 0.5 mts., que es el ancho de la criba que tenemos. Calculo que, trabajando ocho ho-

ras diarias al rastreo, durará de quince a veinte días.

Autorizaron su plan, pero a tres turnos. Erasmo bajó al fondo con su pesada escafandra. Amarró una driza al arganeo del ancla. Midió 100 mts. de longitud y empezó a cribar el fango. El lodo impalpable se deslizaba sin esfuerzo por los agujeros de la tela de alambre.

Se veían las burbujas de aire describir círculos enormes con desesperante lentitud. El maestro buzo iniciaba su trabajo a las 7 de la mañana. Subía a descansar a las 11, dormía dos horas después de comer y bajaba nuevamente de 2 a 6 de la tarde. Entonces lo substituían sus ayudantes con órdenes estrictas de comunicarle el menor hallazgo. Después de cerciorarse de que todo marchaba en orden reportaba sin novedad al Comandante y se iba a tierra a dormir como un lirón para volver a cribar sin cansancio ni ansiedades metros y más metros cúbicos de fango.

El accidente había producido una depresión nerviosa en el Pagador, y malestar en el personal a quien no se pagaba. No podía salir de a bordo en tanto no se terminara la investigación y el hombre enflaquecía a la vista de todos, no probaba alimentos y se pasaba los días recargado sobre la barandilla observando el lento vanzar en círculos del buzo.

—:□:—

Pasaron tres días sin novedad. Entonces el buzo tropezó con la bolsa. La abrió, la examinó y se guardó en el puño del traje de lona una moneda. Depositó la bolsa a un lado del ancla, donde podía encontrarla sin dificultad y dió por terminado su trabajo del día. Impasible rindió parte de sin novedad, y mantuvo las mismas órdenes para el turno de noche. Entonces fue a tierra.

Necesitaba reflexionar cuidadosamente. Se trajo una botella de ron copa tras copa, y analizó cuantos elementos tenía a mano. Terminada la botella se dirigió pesadamente a la casa de Don Matías y tocó con rudeza.

Apareció el español en la ventana, y el maestro buzo le mostró un objeto redondo: una rodana.

—Vale \$ 20,000.00 o la reputación de un hombre... ¿La compra?

Don Matías se apresuró a meter a su despacho al Maestro Buzo.

—¿De modo que encontrarte la bolsa? Erasmo asintió.

—Es cierto. Yo hice el cambio. Bien sabes que el Compadre es un buen hombre. Se desfalcó por ayudar a todos. Cuando hubo que operar al hijo del Contramaestre, costó los gastos. Para que el despensero no desertara cubrió sus deudas. Acuérdate cuando a tí te ayudó a pagar tu casa. Bueno como es natural, algunos no pagaron y los inspectores le exigían fuertes sumas en cada corte mensual, hasta que convinimos en el remojón. Yo adelanté el dinero para cubrir

(Pasa a la Pág. 25)



# Precios Justos para Nuestra Pesca

En México la pesca puede dividirse en dos grandes clases; mariscos y escama. La primera corresponde por Ley a Cooperativas, con derechos exclusivos de explotación sobre ostión, camarón, langosta y abulón. La segunda es ilbre e incluye toda clase de peces. La explotación de marisco constituye una importante fuente de trabajo para miles de trabajadores, quienes venden el producto pescado a emparadoras y exportadoras que lo convierten en divisas extranjeras y constituye un ramo muy importante de la economía del país. Disponen de equipo perfeccionado: buenos buques, lanchas con motores fuera de borda, congeladoras, emparadoras, aviones para el transporte del producto y buques de gran tonelaje para su exportación. A su amparo empiezan a desarrollarse importantes instalaciones de construcción de buques, cuya producción es absorbida con rapidez, debido en primer lugar a la alta calidad de nuestras maderas, y en segundo lugar a la economía de la mano de obra. El ingreso anual de éstos cooperativistas es considerado alto, y se da el caso, como en la pesca de la langosta, en el Pacífico del Norte, en donde los dividendos a fin de temporada exceden a \$ 20,000 para algunos pescadores. Así pues, estos pescadores cuyos derechos respalda la Ley de Cooperativas, tienen su economía a salvo, y aun cuando se dice que un buen número de estas cooperativas son ficticias y que los pescadores son explotados por empresarios que acaparan los productos a bajo precio por el hecho de que les proporcionan buques y equipo; el asunto puede aclararse con facilidad mediante una inspección honorable. La razón del alto desarrollo de esta clase de pesca se debe a que su demanda en el extranjero, y en nuestro país, absorbe la totalidad del producto pescado. Al mexicano gustan ostiones y camarones. La langosta constituye un platillo de fiesta y el abulón es solicitado con ansiedad en Estados Unidos y el Japón. Así pues la demanda supera a la oferta. Si bien esta industria trabaja con algunas deficiencias, debe reconocerse que constituye una importante fuente de ingresos para el país, pues su exportación en 1957 ascendió a 127 millones de pesos.

Otra cosa sucede con el pescado de escama. Su pesca es libre, seguramente porque el interés por su explotación es mínimo. A su vez, la falta de interés se debe a lo limitado de su consumo. Algunas estadísticas demuestran que en los últimos años el consumo nacional de estos productos ha sido menor de un kilogramo por persona cada seis meses. Alguna gente sólo come pescado en cuaresma y una inmensa mayoría lo elimina de su dieta por falta de costumbre, aparente repugnancia, o falta de conocimientos de su alto poder nutritivo. De modo que siendo el consumo tan limitado, el incenti-

vo para esta clase de pesca es casi nulo, y a ella se dedican los que no encuentran acomodo en las cooperativas de mariscos, o los naturales de aquellas regiones costeras obligados a pescar escama, por la falta de camarón u ostión, tal como sucede en algunas regiones de Veracruz y Yucatán. Estos pescadores son los desamparados de la industria pesquera.

El reducido público que consume pescado tiene gustos definidos e insustituibles: huachinango del Golfo robalo, sierra, mojarra, pámpano, y en menor escala cazón, y pescado grande, cualquiera que sea, en filete. El resto de la enorme variedad de peces, o no lo conoce, o lo desprecia. Así el pargo rojo, y el huachinango del Pacífico, no lo adquiere ni a la mitad de precio del huachinango del Golfo, siendo posible que sólo un experto diferenciara el sabor de éstos peces ya cocinados. La Cherna, totoaba, tambor<sup>a</sup> tolete, trucha, pescadilla, esmedregal, lenguado, cabrilla, bonito, picuda, agujón, sábalo, lisa, bagre, sardina, raya, peje-lagarto, manjúa, jurel, etc., etc., no lo adquiere aunque se le asegure que lo delicado de su sabor, sobrepasa, en algunos casos al del huachinango. Como consecuencia de estas preferencias del consumidor los pescadores se dedican a las especies predilectas. En general estos pescadores son extremadamente pobres. Nunca llegan a adquirir equipo propio en la mayoría de los casos, y trabajan en pequeñas lanchas a prorrata bajo la forma tradicional de la compañía, en que de diez partes de las ganancias, una corresponde a la embarcación (dueño), una y media o dos al patrón, otra al motorista, una para víveres y hielo, y el resto se reparte entre los pescadores que participan en la jornada. En ocasiones la lancha es proporcionada por el comprador, quien también adelanta lo necesario para el avío de la embarcación y las necesidades de los pescadores, alimentos, hielo, durante las salidas a la mar. Como las embarcaciones son pequeñas

## Representaciones Aduanales de México, S. A.

Av. Juárez 42.—11º piso  
Teléfonos 18-24-68 y 21-61-09  
México I. 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.



(de 3 a 6 mts. de eslora), la pesca depende en alto grado del estado del tiempo, lo que significa un elevado porcentaje de días perdidos por nortes, lluvias, turbonadas y ciclones.

Los pescadores de huachinango en Veracruz se hacen a la mar diariamente. Los pesqueros, o zonas donde se localiza el huachinango, se encuentran a una distancia de 15 a 20 millas, lo que exige tres o cuatro horas de navegación. Salen a las cuatro de la mañana y regresan a la caída de la tarde. La pesca depende de la suerte. Hay veces que pescan hasta doscientos kilos, otras diez o veinte. En una buena mayoría las lanchas son a vela, sin cubierta, y van tres hombres. Algunas son más grandes, con cubierta, también a vela, aun cuando se les suele adaptar un motor de gasolina, desechado de algún automóvil.

La pesca de la sierra se verifica en la playa. Con canoas a remo se extienden largas redes, llamadas chinchorros, y un grupo de hombres, que trabaja con el agua hasta la cintura, empieza a cobrar lentamente los extremos, procurando que los animales no se salgan por los bordes. Por éste método en la época en que arriba la sierra llegan a pescar hasta 500 toneladas, y en un sólo día se despachan 30 camiones a la ciudad de México. La pesca de la sardina es igual, sólo que se utiliza un buque para tender la red, y con sus winches cobra los extremos y el fondo, hasta que una gran bolsa

llena de peces queda junto al costado, y se mete a bordo con grandes cestos que penden de los palos. La pesca del robalo se verifica en las bocas de los ríos, y la del cazón cerca de la playa.

Como ya se dijo, estos pescadores venden sus productos a los empresarios que los refaccionan. En general se dispone de plantas de hielo que permiten refrigerar el producto durante su envío al interior. Ya en el lugar de destino hay bodegas congeladoras que alquilan sus servicios para almacenar el producto durante días o meses. A su vez el empresario adquiere el producto por un principio de subasta, que se basa en la abundancia de pescado diario; decimos que es un principio de subasta, porque queda limitada por los precios tope fijados por la Secretaría de Economía. Esto constituye otra importante limitación a este tipo de pesca, pues se da el caso de que el introductor, debido a la escasez de la pesca paga precios mayores en puerto, que los autorizados para la venta al mayoreo en la Ciudad de México, y los cuales todavía tiene que gravar por transporte, refrigeración, y porcentaje de descomposición. Así puede citarse el caso del pámpano, cuyo precio tope es de \$8.00 kilo, y los pescadores no lo venden sino a \$12.00 kilo, pagados con gusto por los exportadores, pues este pescado tiene gran demanda en Estados Unidos.

Todavía hay otra causa que perjudica este

# Fábrica de Calzado RAMIRO MARQUEZ, S. A.

SALAZAR No. 12

Tel. 26-47

TOLUCA, MEX.

Proveedores  
de la  
Secretaría  
Marina



LO MEJOR PARA **TRABAJO**



tipo de pesca, la Secretaría de Economía exige la validez de los precios tope durante todo el año. Sin embargo la pesca depende de época, que para el Golfo de México es aproximadamente la siguiente:

Marzo y abril... Máxima abundancia. Los precios tope resultan adecuados, aunque inoperantes, pues la abundancia es tal que los precios se abaten. La sierra se pesca en enormes cantidades y los congeladores se abastecen para satisfacer el consumo durante buena parte del año.

Mayo y junio... La pesca empieza a disminuir. Los precios oficiales todavía pueden mantenerse, excepto en el robalo y huachinango, cuya cantidad disminuye.

Julio y agosto... Epoca de lluvias. Elevado porcentaje de días perdidos por esta causa, y como consecuencia, reducción del volumen pescado. Empieza a sentirse la necesidad de un reajuste en los precios oficiales.

Septiembre, octubre y noviembre... Epoca de mediana escasez. La sierra fresca se compra a mayor precio que el de venta de la congelada. El consumidor que ignora las técnicas de congelación, prefiere el producto fresco. Los precios oficiales no pueden mantenerse y los mayoristas trabajan, o bien con pérdidas bajo la vigilancia oficial, o francamente desobedecen el control, lo que a la larga resulta perjudicial por las fuertes multas que les son impuestas. Pescado en filete y rebanado obtiene precios notablemente superiores a los fijados.

Diciembre, enero y febrero... Epoca de nortes, en la que el número de días útiles se reducen a una cuarta parte o aún menos, pues hay veces en que el norte anunciado es débil, pero el pescador no se arriesga a salir. Extrema escasez de huachinango, robalo y sierra. Los precios burlando toda vigilancia llegan a ser estratosféricos.

Si éste es el panorama en el Golfo, en el Pacífico es totalmente distinto. Pargo, mero y cabrilla no dejan de pescarse en todo el año en diversas regiones, y lo mismo sucede con otras especies; pero como ya se ha dicho, no son productos que gocen del favor del público consumidor.

Tal es en general, la situación de nuestra pesca de escama. El pescador, continuamente amenazado por los temporales y por la pobreza; con equipo inadecuado e ingresos reducidos por la subasta limitada. El introductor, sujeto a pérdidas durante ciertas épocas, no llega a decidirse a introducir las adecuadas mejoras en su negocio que le permitirían ir aumentando el volumen del producto distribuido. El consumidor curiosamente determinado a adquirir exclusivamente ciertas especies, y dispuesto a pagar por ellas cualquier cantidad aunque a su vista se descompongan los pescados que desprecia.

Paradójicamente la abundancia de otras especies es tal que podría dar alimentación sana y barata a nuestro pueblo, sobre todo en el Océano

Pacífico, en donde estudios pelágicos han demostrado que la fauna es tan abundante, como la del Cantábrico, que alimenta a España y Francia, prácticamente inextinguible por su rápida reproducción. Pero además nuestro país cuenta en ambos litorales con extensas lagunas o albuferas en donde, mediante estudios, adaptaciones e instalaciones, podría disponerse de grandes viveros de peces y crustáceos.

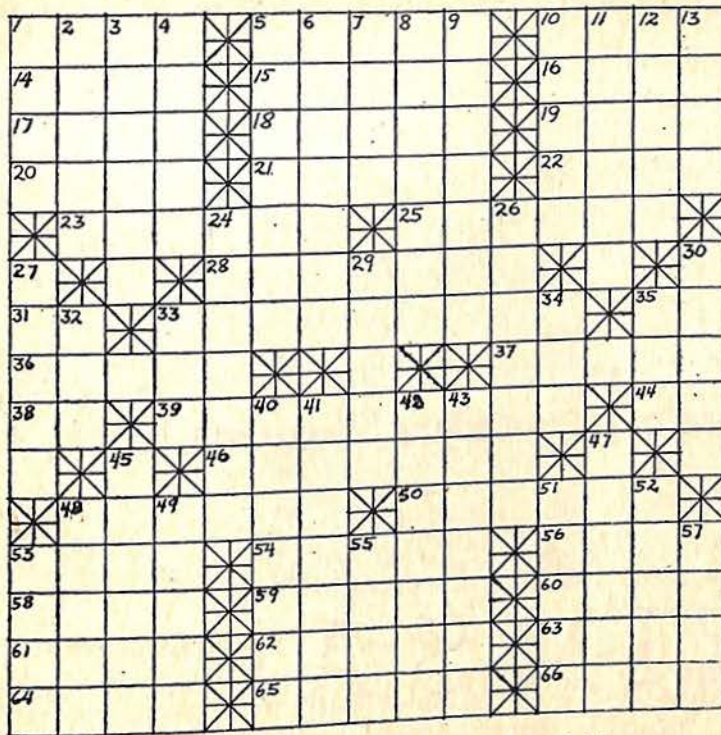
Ahora bien, la pesca debe considerarse como un negocio. En cuanto ofrezca la posibilidad de buenos dividendos, tendrá inversionistas dispuestos a colocar su capital. No otra cosa ha sucedido con el gigantesco desarrollo de la industria camaronera, donde paradójicamente la vigilancia oficial se reduce a un mínimo. Es evidente, que si la pesca de escama no se desarrolla, se debe esencialmente a la falta de demanda. En consecuencia es indispensable estimular el consumo mediante propaganda especializada. No es verdad que el producto sea caro, pues el precio de la sierra es de \$ 3.50, pargo y mero, \$ 4.50, y sólo huachinango y robalo rebanado exceden al de la carne de res: \$ 12.00 kilo. Conviene auspiciar la apertura de restaurantes económicos de pescados y mariscos, en donde buenos cocineros hagan gustar al público los productos no aceptados. Se requiere además una justa revisión de los precios de control fijados por la Secretaría de Economía, la cual hace tres años determinó los precios tope mediante un convenio con los introductores, bajo el compromiso de que su duración sería de un año, y arbitrariamente lo ha mantenido en contra de los intereses de la industria pesquera de escama. Es indudable que los precios pueden mantenerse durante todo el año, en cuanto el volumen congelado garantice la demanda; pero, para aquellas especies cuya cantidad pescada varía con la época, es de justicia, sobretudo para el pescador, revisar periódicamente los precios por una comisión que podría estar formada por pescadores, introductores, expertos en pesca y en economía.

Hace falta por otra parte mejorar el equipo. Para aumentar el volumen pescado se requieren embarcaciones mayores que proporcionen seguridad al pescador y le permitan aumentar el tiempo útil de mar. En tanto evolucionamos a la pesca de alta mar con trawlers y grandes redes, hay que liberarlos de la vela que los esclaviza al viento dominante, y del motor de gasolina adaptado, fuente de incendios y garettes en cuanto se moja el sistema eléctrico. Para seguir la técnica de nuestros pescadores, que esencialmente extraen los productos de demanda y acostumbran salir y regresar el mismo día, sería recomendable estudiar e impulsar la producción a bajo costo de embarcaciones de 24 pies con cubierta y motor Diesel, de 10 H.P., que puede dar 8 millas por hora. A proa una pequeña camareta para tres hombres, en el centro la caseta de gobierno con la cocina y los servicios.

(Pasa a la Pág. 33)



# Crucigrama Núm. 9



## HORIZONTALES

- 1.—Miembros de las aves
- 5.—Lisa.
- 10.—Nombre de Sultán.
- 14.—Nombre bíblico.
- 15.—Destacamento.
- 16.—Recipiente.
- 17.—Funcionario municipal.
- 18.—Letras en desorden de vacía.
- 19.—Nombre de un buque ruso.
- 20.—Superficie.
- 21.—Pintor francés.
- 22.—Rito.
- 23.—Acercar.
- 25.—Parte del ojo.

- 28.—Defensa bélica.
- 31.—Moneda romana.
- 33.—Parte gramatical
- 35.—Contracción.
- 36.—País del Meso-oriente.
- 37.—Asiste.
- 38.—Terminación verbal.
- 39.—Tipo de barro.
- 44.—Antiguo nombre del Sol, (Inv.)
- 46.—Inundado.
- 48.—Capital de Estado (Inv.)
- 49.—No hay.
- 50.—Coloración Suave.
- 53.—Ejercitar un sentido.
- 54.—Demostraciones de alegría.
- 56.—Señora.

- 58.—Desgaste.
- 59.—Enfermo mental
- 60.—Antiguo Estado Caldeo.
- 61.—Se atreven.
- 62.—Apellido (Inv. Pl.)
- 63.—Grupo de Islas.
- 64.—Toque ligeramente.
- 65.—Polvo de rocas.
- 66.—Nombre Bíblico.

## VERTICALES

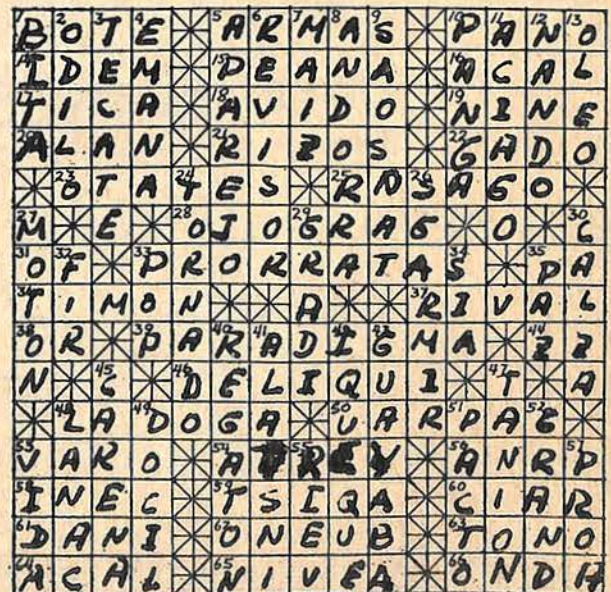
- 1.—Limpia.
- 2.—Voz de un cuadrúpedo.
- 3.—Catapulta.
- 4.—Cura:.
- 5.—Unc.
- 6.—Hicieron maniobra marina.
- 7.—Amarran.
- 8.—Ser digno (Inv.)
- 9.—Natural de una región francesa (Inv.)
- 10.—Indio.
- 11.—Relativo al Mar.
- 12.—Aconseja.
- 13.—Poco tupida.
- 24.—Pegar a un muelle
- 26.—Con defectos físicos.
- 27.—Moles.
- 29.—Medida de Capacidad (Inv.)
- 30.—Parte tejado.
- 32.—Titulo inglés.
- 33.—Piadosa.
- 34.—Reflexión del sonido.
- 35.—Nombre femenino.
- 40.—Costosa.
- 41.—Volver a ver.
- 42.—Tumor en el pecho.
- 43.—Júntela.
- 45.—A más.
- 47.—Condillo.
- 48.—Arreglo.
- 49.—Nombre fem.
- 51.—Nombre femenino.
- 52.—Querida.
- 53.—Aroma.
- 55.—Epoocas (Inv.)
- 57.—Dios Egipcio.



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

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

# Crucigrama Núm. 8





Compañía Exportadora e Importadora Mexicana, S.A.

(CEIMSA)

Felicita cordialmente a la Marina Mercante Nacional por la adquisición de la nueva unidad

"CONSTITUCION"

y hace presente su propósito de seguir cooperando al desarrollo de su flota.



# 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, Direc-  
tor de "LITORALES", descuentos especiales a Ma-  
rinos 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

## PRECIOS JUSTOS...

(Viene de la Pág. 30)

cios, a popa la bodega con hielo picado para dos toneladas de producto. La estructura de estas lanchas debe ser de fuertes cuadernas, casco resistente de madera, con la adecuada estabilidad para permitirles enfrentarse a los malos tiempos de nuestros litorales.

En cuanto el pescador disponga del equipo adecuado que garantice su seguridad, y obtenga el precio justo a sus esfuerzos y sacrificios, es indudable que aumentará su rendimiento, se abaratará el pescado, y quedará al alcance de nuestro pueblo, hasta que resulte inútil el control de precios. Todo ello depende a su vez, de que el mexicano consuma el producto pescado. Asegurados estos dos factores aparecerán las grandes instalaciones de congelación, transporte refrigerado y distribución.

No envíe dinero en  
su correspondencia  
Utilice Giros Postales

M. A. N.  
Maschinenfabrik-Augsburg. Nürnberg, A. C.

y  
sus representantes  
en México:

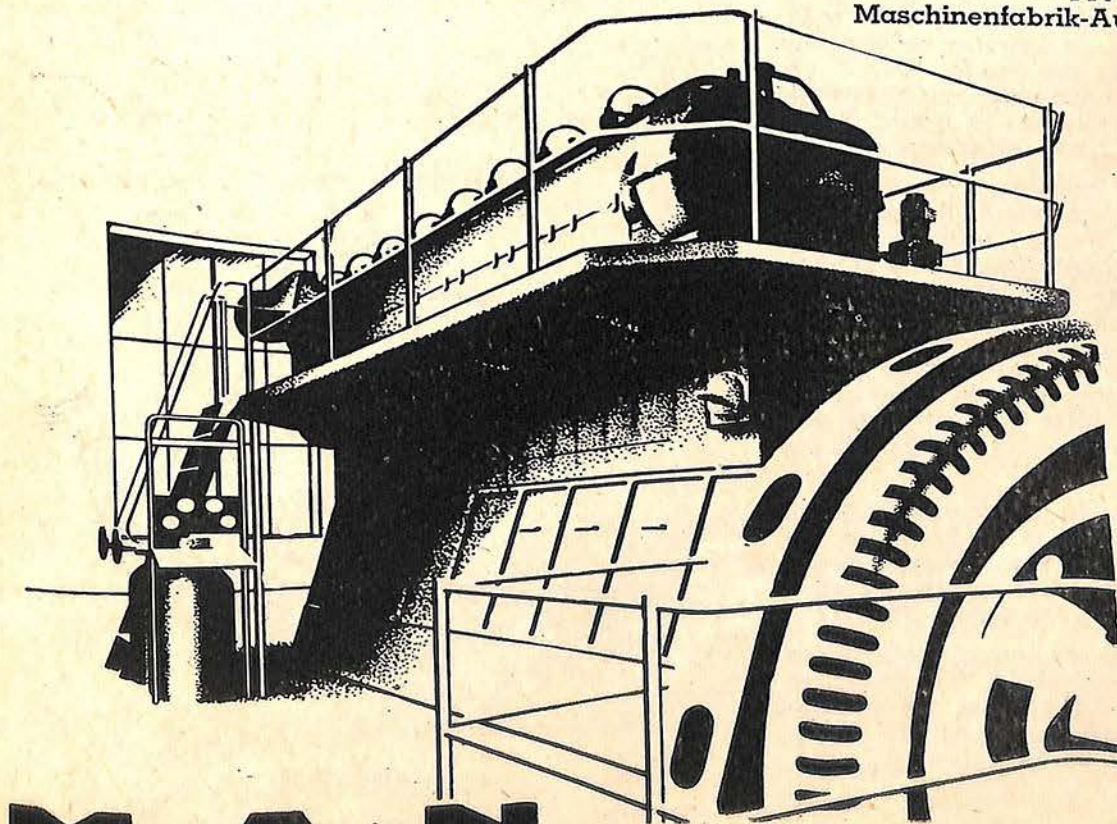
**DIESEL MEXICANA,**  
S. A.

Felicitan al señor  
Presidente don

**Adolfo Ruiz Cortines**

por sus realizaciones  
en favor de la Marina  
de México y ofrecen  
sus servicios al gobier-  
no del

señor Licenciado  
**Adolfo López Mateos**



**M. A. N.**



# Modelismo Naval

(Continúa)

Ing. Mario Lavalle Argudín

En el número anterior de esta revista, se describió el proceso que se sigue para construir el casco del modelo de una nave "Vikin", el que una vez terminado se le da la apariencia de tingladillo escopleando cuidadosamente muescas longitudinales en ambas bandas del casco como se muestra en la figura N° 7.

Las líneas que representan las tracas del forro a tingladillo, se trazan con lápiz, utilizando una plantilla de cartón para que las franjas resulten uniformes de  $\frac{1}{2}$ " de ancho, tomando como línea de base la regala, según se indica en la figura N° 8. Los trazos a lápiz se profundizan a  $\frac{1}{16}$ " aproximadamente, mediante una cuchilla de punta del juego "Xattos", guiándola sobre el borde de una regla flexible de metal.

La figura N° 9, que representa las bancadas, se calca sobre una hoja de triplay de  $\frac{3}{16}$ " de espesor, se cala con segueta y se ajusta, dentro del casco. Igual operación se hace con la cubierta N° 10. Se rayan las líneas que representan las tracas y se pega la pieza con cola, fijándola con clavos pequeños sobre la N° 9.

Para construir la cabeza del dragón, calcamos sobre un pedazo de cedro de  $\frac{1}{16}$ " la figura N° 11. Cortamos dos piezas iguales y las pegamos a ambos lados de la proa de la pieza N° 1 y con las cuchillas del juego "Xatto" vamos esculpiendo cuidadosamente la cabeza del dragón sirviéndonos como guía la figura N° 12. Con esto quedará terminado el casco.

El mástil figura 13, se construye de una pieza de sección cuadrada de cedro de  $\frac{5}{6}$ " y  $\frac{12}{12}$ " de longitud y a la cual con un cepillo pequeño se le rebajan las aristas hasta dejarlo de sección circular y cónica hacia el extremo del mástil como se ve en la figura N° 14. En la parte superior y a la altura que muestra la figura N° 13, se le hace una entalladura para afirmar los estays de proa y popa. También se le hace un barrenado por el que pasa la driza de la verga la que se afirma al cáncamo que se encuentra al pie del mástil.

La verga se construye de una pieza de 8" de longitud y de sección cuadrada de  $\frac{3}{16}$ " por lado y se rebajan las aristas como se explicó anteriormente y con conicidad del centro a ambos extremos como se indica en la figura N° 15.

El mástil se coloca en su alojamiento de la cubierta en posición vertical y la verga no se afirma hasta que ésta sea colocada. Se obtiene un mejor efecto, haciendo que ésta no forme ángulo recto con respecto a la línea de cruzija.

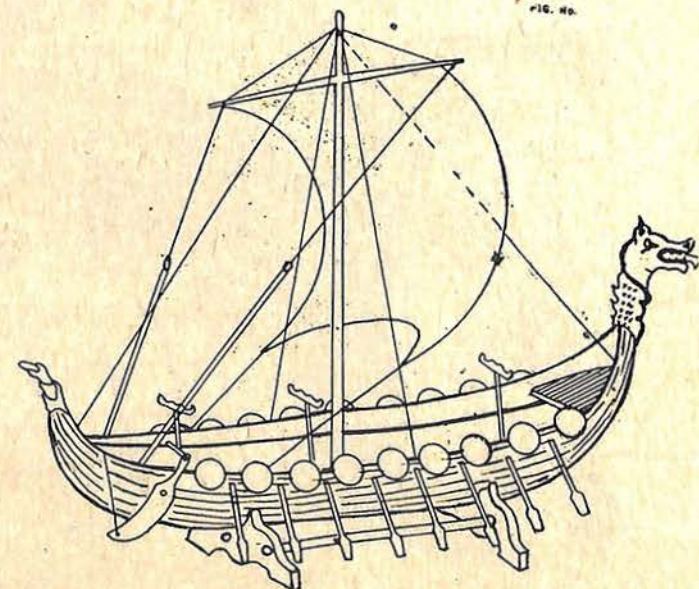
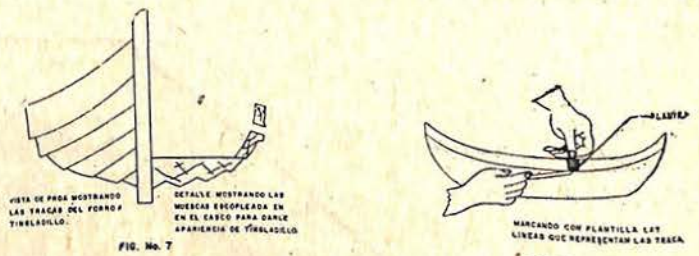
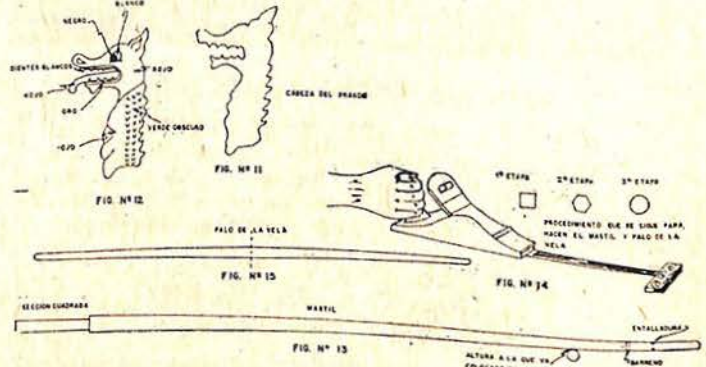
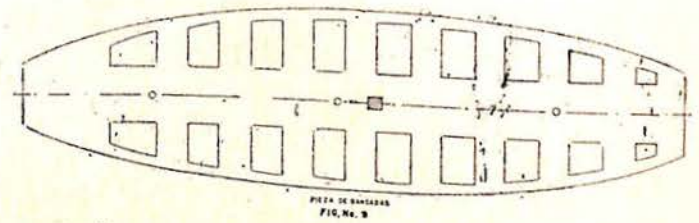


FIG. No. 21



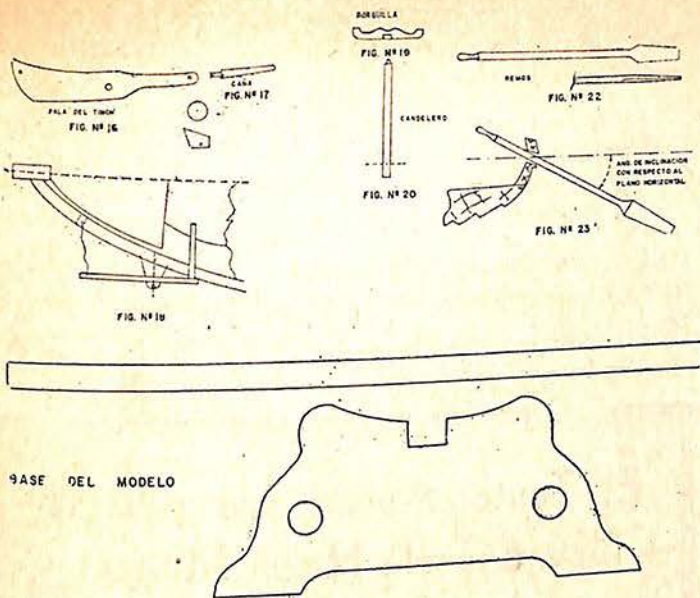


FIG N° 25

La pala del timón se hace calcando la figura N° 16 sobre una tabla de 3/16" de espesor. La caña del timón se hace de una varilla de 1/8" dándole la forma mostrada en la figura N° 17. La pala del timón va colocada a popa en la posición que se ve en la figura N° 18. Los candeleros de horquilla se construyen en dos partes. Para hacer la horquilla se calca la figura N° 19 en una tabla de 3/16" de grueso y se corta con segueta. El candelero se hace de una varilla de 1/8" y de las dimensiones que se indican en la figura N° 20, se hacen tres piezas igua-

ESCUDOS DE LA BORDA



FIG. N° 26



FIG. N° 27

les y se colocan en la posición mostrada en la figura N° 21.

Los 16 remos se hacen colocando la figura N° 22 sobre una tabla de cedro de 1/8" de espesor, se cortan con segueta y se labran dándole la forma mostrada en la figura. Su colocación se ve en las figuras 23 y 24.

La base del modelo se hace calcando la figura N° 25 sobre una tabla de 1/4" de espesor. Se cortan dos piezas iguales, las cuales se arman mediante dos varillas de 1/4" de diámetro.

SERVICIOS UNIDOS DE PRIMERA CLASE

A.D.O.

# AUTOBUSES de ORIENTE

Una Línea a la Altura de las Mejores del Mundo

SERVICIOS ENTRE:

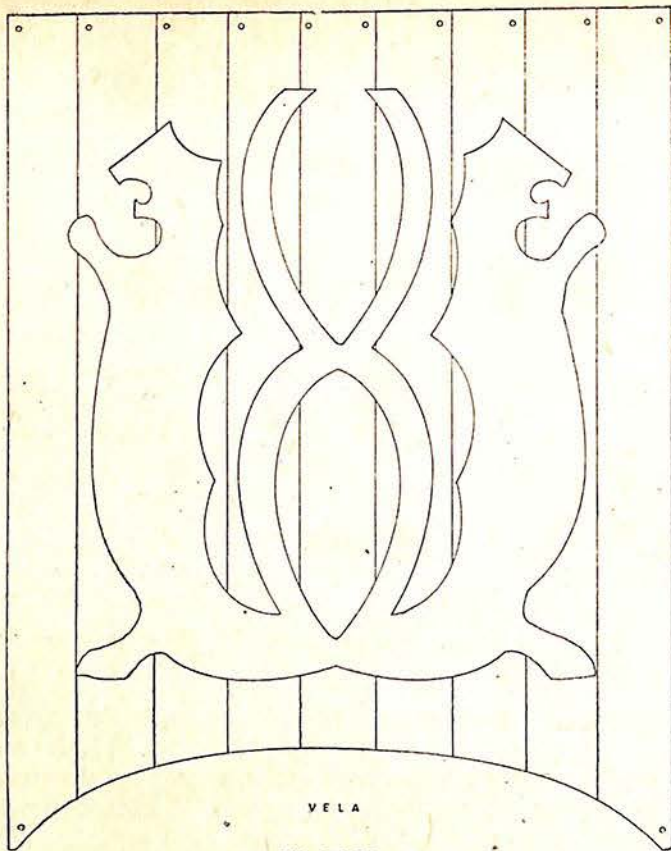
- MEXICO-VERACRUZ VIA PUEBLA
- MEXICO-VERACRUZ VIA TEXCOCO
- MEXICO-NAUTLA
- MEXICO-COATZACOALCOS
- MEXICO-VILLAHERMOSA
- ORIZABA-CORDOBA-TLACOTALPAN



SECRETARIA DE MARINA  
 DEPARTAMENTO DE HISTORIA  
 Y CULTURA MARITIMA  
 CALISTO GARCIA

TERMINALES EN TODAS LAS CIUDADES





VELA  
FIG Nº 28

Los escudos que rematan la borda se hacen de madera de 1/16" de espesor y de dimensiones iguales a la figura Nº 26. Con lija se le da una forma ligeramente abombada como se observa en la figura Nº 27. A los escudos se les hacen unos pequeños barrenos al centro y con clavos de 1/4" de longitud se fijan a la regala.

La vela se hace trazando la fioura Nº 28 empleando parche de tambor o pergamino y se pinta en franjas de color rojo y crema como está indicado en esta figura. La alegoría se pinta de color de bronce.

La vela puede hacerse también empleando lámina de bronce del número 26 y se pinta en la misma forma ya indicada y la alegoría se deja en el color natural de la lámina.

El aparejo es simple como se observa en la figura Nº 21. Los hilos de la jarcia firme (estays y obenques) son de color negro. Los cabos de labor van de color café. Antes de colocar los diversos hilos se untan de cera para darles mayor duración.

#### PINTURA DEL MODELO

El casco se pinta de color roble viejo, excepto la cabeza del dragón que lleva los siguientes colores: cabeza roja, ojos de color blanco con el centro negro, labios color oro, dientes blancos y cuello verde oscuro con el frente rojo. (Ver figura 12)

La pieza de adorno de la popa se pinta de color oro y verde oscuro como se indica en la figura Nº 28.

El panel con cruces se pinta de verde claro. Los candeleros de horquilla, timón, mástil y verga se pintan de color roble claro o barniz. La base del modelo va de color negro opaco.

Los remos pueden pintarse de color roble claro o de blanco con las palas rojas.

La pintura de los escudos se da de acuerdo con la clave de colores de la figura Nº 26.

El Texto Autorizado para la  
H. Escuela Naval Militar

# "Tratado de Astronomía Náutica"

del C. Capitán de Navío C. G.  
**Gustavo Martínez Trejo**

lo expende el Tte. de Corbeta  
I. N.

**Octaviano Barrera Agiz**

con domicilio en:

**Márquez Sterling No. 4 - Dep. 5**

**Precio del Ejemplar  
\$ 60.00**

**Descuentos a Marineros, Capitanes  
de Yate y Estudiantes.**



# Nuestra Rosa Astronómica

Por el Cap. de Altura Juan Avalos G.

Mientras el Compás Magnético, no inspiró confianza al marino, la Navegación no rebasó los límites de lo que en la actualidad se llama Gran Cabotaje.

El conocimiento perfecto de las costas y el perfil de sus montañas, era indispensable al navegante, así como la meteorología y oceanografía locales, que aún andaban en peñales.

El curioso ejemplar de un Derrotero de esos viejos tiempos nos dará una idea aproximada de los sistemas empleados para navegar y sus aproximaciones.—Dice así:

## PRACTICA Y PORTUARIO de Navegación.

Por Don José Indaletio Felices.

Reimpreso en Algeciras, en la imprenta de Don Juan Bautista Contilló el año de 1813.

Desde luego va dedicado al Serenísimo Señor INFANTE DON FELIPE, Almirante general de la mar.

Entre sus anotaciones podemos leer lo siguiente:

"De la punta de San Lucar hasta la punta del cabo de San Sebastián en Cádiz, por medio día jaloque. Y maestre tramontana, millas 17".

"De la Isla de Tarifa, a cabo Espartel, por medio día cuarta al leveche. Y tramontana cuarta al greco—m 17."

"De cabo Espartel a Ceuta, por greco levante. Y poniente leveche.—m 27."

"De Gibraltar a la Forgirola, por greco un poco más a la tramontana. Y leveche, un poco más al medio día.—m 52."

"De Ceuta a las Alucemas, por levante cuarta al jaloque. Y poniente cuarta al maestre.—m 100."

Los nombres: Tramontana, Greco, Levante, Jaloque, Medio día, Leveche, Poniente y Maestre, corresponden a los ocho puntos cardinales que recibieron después las denominaciones de: N, NE, E, SE, S, SW, W, NW, ó en forma más precisa, pero menos romántica: 360', 45', 90', 135', 180', 270', 315'.

Como podrá notarse, su origen fué la observación acertada de fenómenos naturales, meteorológicos, orográficos o astronómicos locales.—

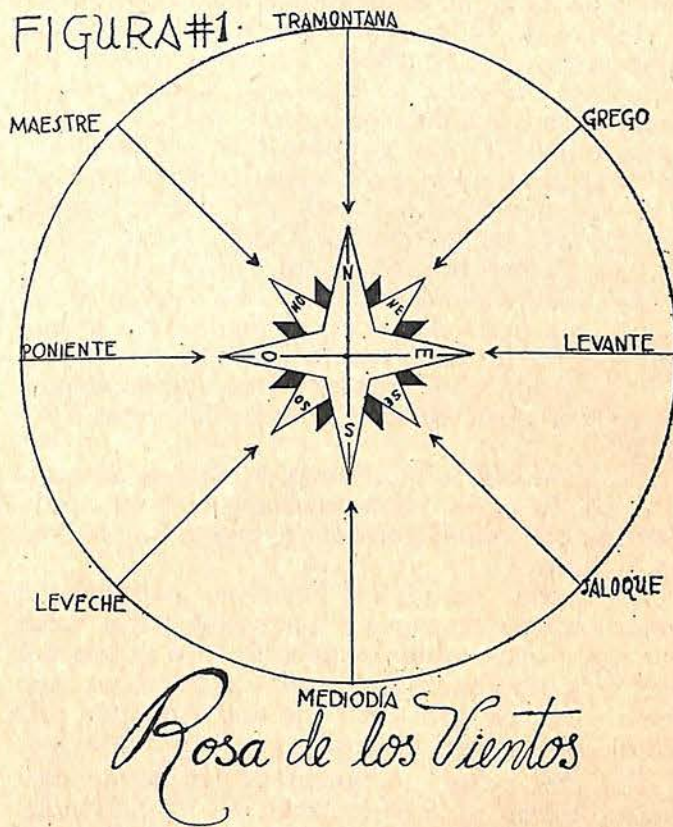
Ejemplos:

Tramontana.—Detrás de la montaña.—Viento que sopla de esa dirección.—Que viene de la montaña y la montaña a que se referían, les quedaba al NORTE.

Creco.—Dirección en que le quedaba Grecia al observador. Viento que sopla de esa dirección.—NORDESTE.

Levante.—Dirección por donde sale el sol.—Viento que sopla del ORIENTE.

Si todas estas ocho direcciones, vienen a concentrarse en un sólo punto, que es el que



ocupa el observador, podremos construir una "ROSA DE LOS VIENTOS", tal como lo muestra la Fig. Núm. 1.

Entonces, la expresión "por medio día jaloque", se interpreta como: "por el Sur y el SE"; "Maestre tramontana": "entre el Noroeste y el Norte"; "por greco, un poco más a la tramontana": "al NE, un poco más hacia el Norte".

En el Mediterráneo Americano, también hubo su "Rosa de los Vientos", pero la he designado "Rosa Astronómica", por parecerme más adecuado el nombre.

Los aztecas la llamaron "Nahui-Olin" (Cuatro Movimientos'), jeroglífico astronómico al que no se le ha dado la importancia que tiene, pues en realidad, es la base de nuestro sistema de orientación y sirvió tanto para la construcción de sus templos, como para el trazo de sus ciudades; levantamientos topográficos; control de los movimientos aparentes de los astros alrededor de la tierra; organización de sus fiestas religiosas ligadas con trabajos agrícolas, etc, etc, incluyendo, desde luego, nuestro sistema de navegación.—(Ver, "Algunos Conocimientos Astronómicos y Náuticos Indígenas').

Nuestra "Rosa Astronómica" queda definida en la siguiente forma: Fig. Núm. 2.

La línea 1/5 es la Meridiana y la limitan los centros de los discos o soles colocados sobre los adornos rectangulares que llevan en su interior unos carriles verticales.—Corresponde la orientación N/S.



La línea 3/7, marca la dirección E/W y queda definida por la proyección horizontal de un observador que teniendo los brazos en cruz, contemplara el horizonte con la cara al norte.—El índice de su mano derecha nos indica por donde sale el sol (E), y los cuatro dedos de la izquierda, además de marcarnos el W, nos advierten los cuatro movimientos en Amplitud solares, observados en sus respectivos ocasos.

La línea 2/6, une el punto solsticial de Verano (Máxima Amplitud solar Norte, correspondiente a sus salidas en ese día), con el punto solsticial de Invierno. (Máxima Amplitud Sur, observada en ocaso en esa fecha).

En términos del "Portuario de Navegación" a que hicimos referencia, se expresaría como: "por Greco, un poco más a Levante".

En términos de nuestra "Rosa Astronómica", se podría decir simple y sencillamente: "por Ollin".

La línea 8/4, une el punto por donde se oculta el sol, la tarde correspondiente al Solsticio de Verano, con aquél por donde sale, en el solsticio de Invierno.

Estos ocho puntos del horizonte, permanecen sensiblemente fijos y sus pequeñas variaciones por razones de latitudes geográfica o época del año, no pasan de la tolerancia científica, ya que, como sabemos, la Polar tiene una variación azimutal de 2° y en la práctica se considera fija.

Por otra parte, no tenían necesidad de cargarla a bordo, ni le afectaba la declinación magnética terrestre, ni los balances, arfadas etc., etc. pues por las noches se valían de la Polar, a quien localizaban por medio de Itzpapalotl (Casiopea) o con Tezcatlipoca (las dos Osas) y du-

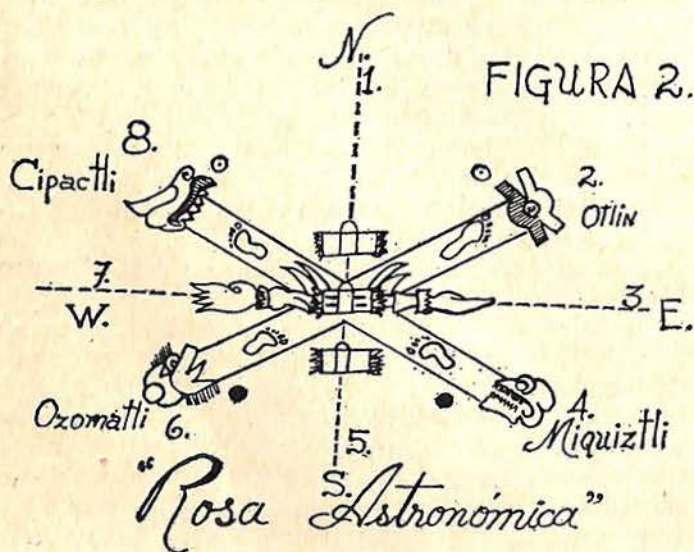
clusivo del Cacique, tenían la experiencia y conocimientos astronómicos y náuticos necesarios y suficientes, para repetir un viaje que tantas veces habían hecho.—Motivo por el cual, no obstante las dificultades que les acarrearón los implementos postizos que Mendez plantó en la canoa, haciéndoles más molesto su trabajo y perdiendo aquella sus mejores cualidades marineras, llegaron a su destino.

Si el estimado lector, no lo quiere creer, deberá tratar de probarse a sí mismo lo contrario.

Por mi parte, puedo asegurar que aún en la actualidad, se podría repetir, no sólo el viaje de Diego Mendez, sino establecer una comunicación constante entre nuestros litorales y las islas que circunscriben el Mediterráneo Americano, utilizando exclusivamente los mismos elementos materiales, científicos y humanos, que tuvieron a la mano nuestros primeros marinos. Claro es que resultaría antieconómico y hasta ridículo, oponer a la actual competencia internacional marítima, una flota de canoas a canaletes o a la vela, pero en la época en que floreció este sistema de navegación, cubrió su objetivo dentro de los límites del estrato de su cultura y exigencias marítimo comerciales y guerreros.

Los Vikingos del mar del norte, no hicieron otra cosa en su época y región.

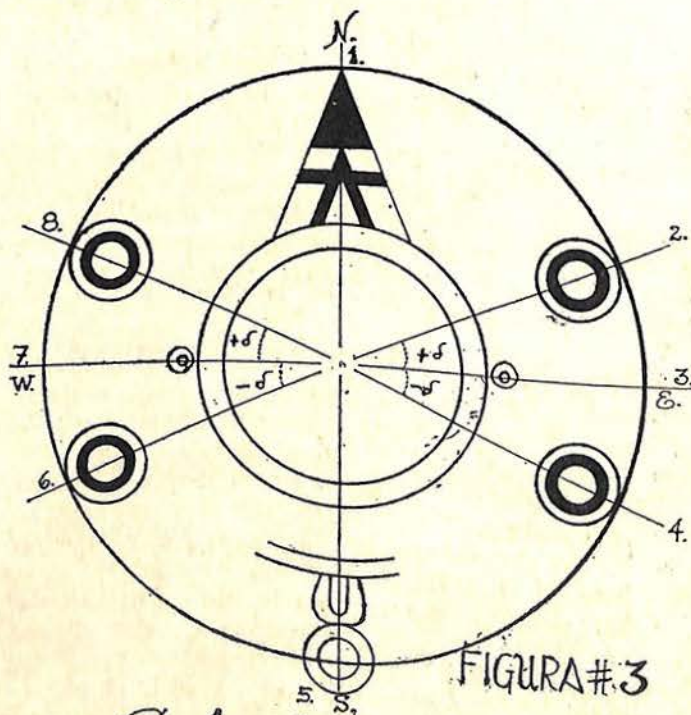
Como una comprobación más, de la importancia que tuvieron los puntos solsticiales en nuestro sistema de orientación, remitimos al lector a la Fig. 3, donde podrá notar cómo la "Rosa Astronómica", forma el centro de nuestra "Piedra del Sol". Reliquia Arqueológica, que como las demás, van entregando sus secretos poco a poco al que los pueda apreciar y encuentre placer en contemplarlos.



rante el día les serviría el Sol (Tonatiuh).

Diego Mendez, pudo realizar su viaje de Jamaica a la Española, a bordo de una canoa por las siguientes razones:

- 1.—Recibió del Cacique Amayo una magnífica canoa, a cambio de baratijas.
- 2.—Junto con la canoa, le entregaron seis nativos de la región, esclavos y bogas del Cacique.
- 3.—Estos isleños que estaban al servicio ex-



Centro de la Piedra del Sol





El Sr. Capitán de Navío USN., ROBERT SCHLEY FAHLE, se despide del Jefe del Edo. Mayor Nav., Contralmirante C.G. ARMANDO CAÑIZARES SANCHEZ, por regresar a su país al cesar como Agregado Naval y Aeronaval a la Embajada Americana.



El Sr. Coronel ALEJANDRO AGUSTIN LANUSSE visitó a las Autoridades Navales al ser acreditado ante nuestro Gobierno como AGREGADO NAVAL a la Embajada Argentina en México, ya que antes sólo era Agregado Militar y Aeronáutico a la misma Embajada.

# Plásticos Moldeados y Acabados, S. A.

Constructora de lanchas "ZENA"

Felicita al señor Presidente

Don Adolfo Ruiz Cortines

por su patriótica labor en pro de la Marina Nacional.

Desea al señor Presidente, licenciado

Don Adolfo López Mateos

Acierto y felices realizaciones en su obra de gobierno.



# 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.

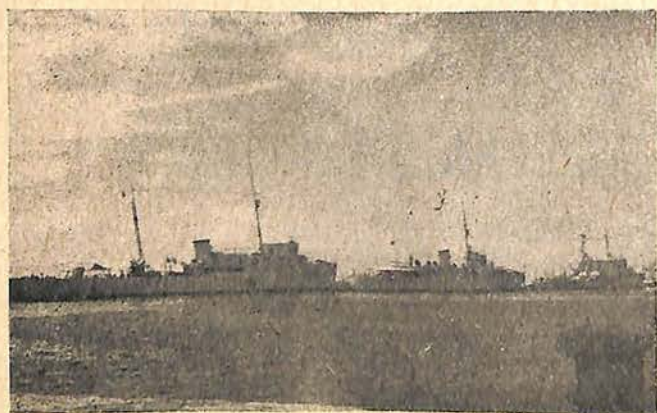
REVISTA LITORALES

APDO. POSTAL 7962

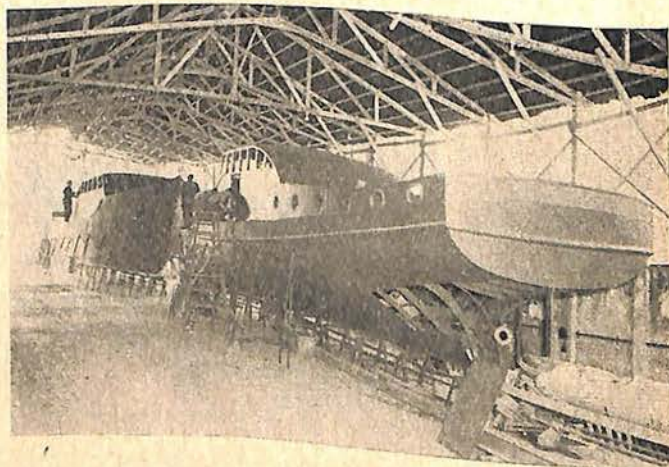
MEXICO, D. F.



El Angel, guardián de la libertad de México.

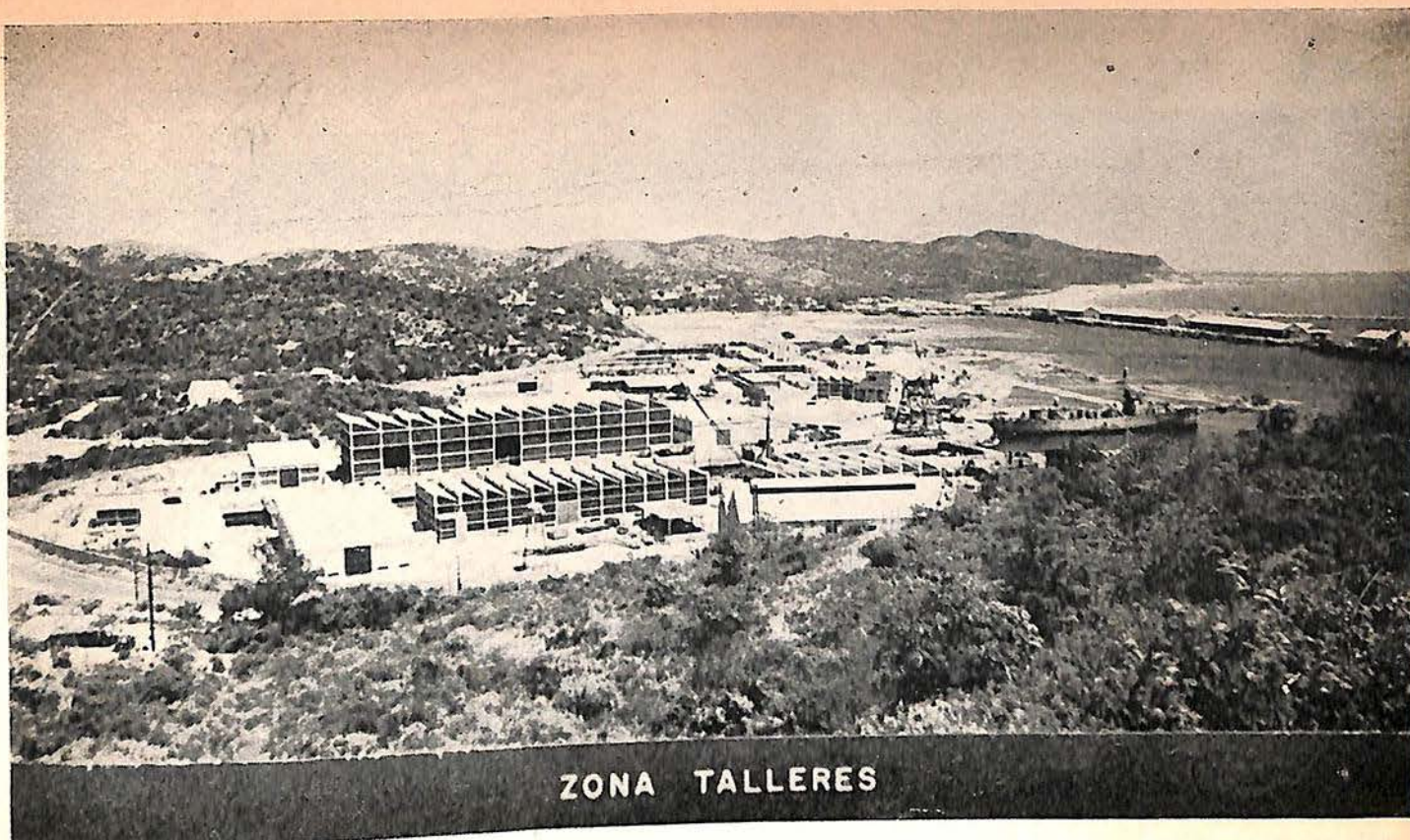


Siempre a la hora.



Construcción de Lanchas.





OBRAS EN EL DIQUE SECO DE SALINA CRUZ, OAX.

Realizadas por

**CONSTRUCTORA OMSA, S. A.**



"OMSA" al servicio de la Marina de México felicita respetuosamente al señor Presidente

**Don Adolfo Ruiz Cortines**

por sus realizaciones marítimas y desea al señor Presidente, licenciado

**Don Adolfo López Mateos**

venturosa labor en su obra de gobierno.



# ASTILLERO

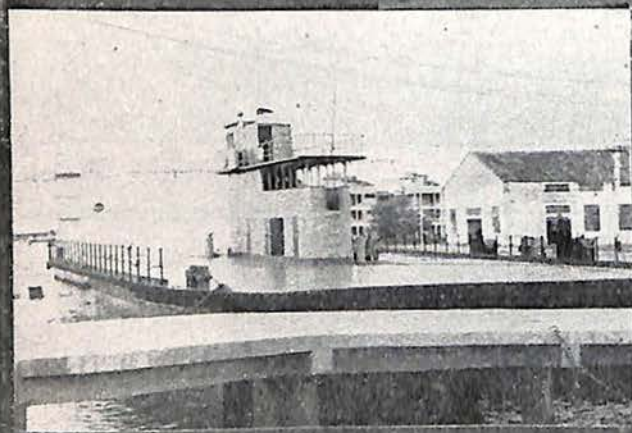
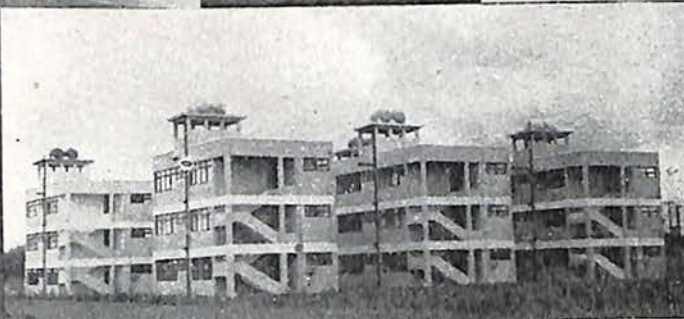


CASAS PARA  
OBREROS

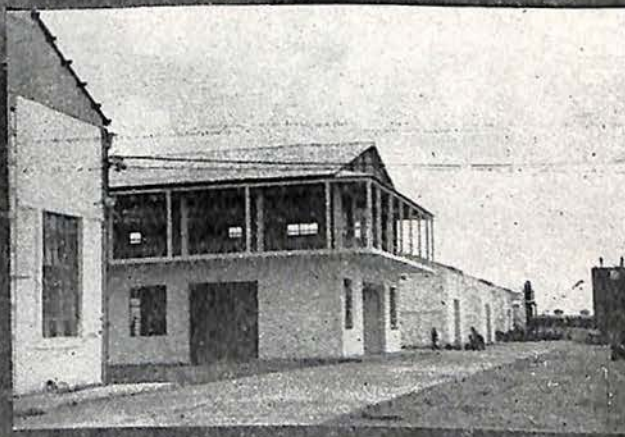


CASAS DEL DIRECTOR Y  
SUBDIRECTOR

CUADRA PARA TRIPULACIONES  
Y GRADA DE LANZAMIENTO



CHALAN FERRY



SALA DE GALIBOS Y TALLERES

*Construcciones de la Dirección  
General de Obras Marítimas,  
Secretaría de Marina,  
en TAMPICO, TAMPS.*