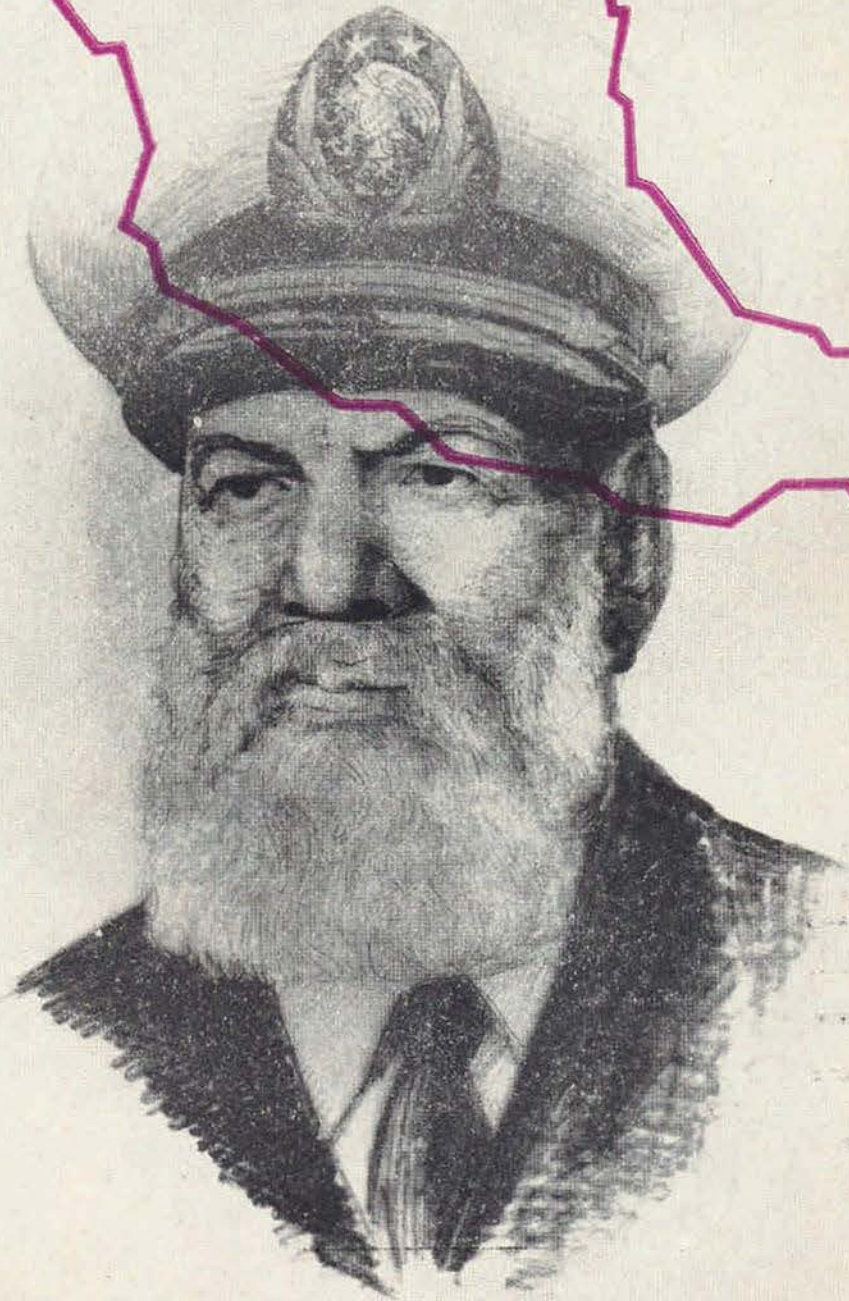


CRONICAS MARITIMAS

REVISTA MENSUAL



Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA

FEBRERO DE 1959

12

LITORALES

REVISTA MENSUAL



En pos de la conciencia
marítima de México.

Director General:

Contralmirante

Gustavo Rueda Medina

Gerente Administrador:

Ing. Manuel Peyrot Girard

Jefe de Redacción:

Cap. de Navío

Rubén Montejo Sierra.

Jefe de Publicidad:

Gabriel Ramírez.

Fotografía:

Ing. Julio Adeath Gómez

Asesor Jurídico:

Lic. Carlos Sastré Villacorta.

Corresponsales en el interior de la
República y en el extranjero

Valor del ejemplar: \$ 2.00

Suscripción anual: \$ 24.00

LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año I PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA FEBRERO DE 1959 12

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

FEBRERO DE 1959

No. 12

LITORALES Sale el Día 16 de Cada Mes.

SUMARIO

	Pág.
Nuestro Editorial	4
El Futuro de la Armada.—Trad. Capitán de Fragata C. N. Juan Reyes Z.	6
Los Ultimos no son los Primeros Por Gustavo Rueda Medina	8
El "Sotavento". Yate Presidencial	10
Destruccioneros en Acción	11
Una Despedida Triste Ing. Miguel Rebolledo	13
Cuando Termina la Unión Por Alberto Calcés	14
Grandes Navegantes Luz Muñoz Sandiel	17
Décimas Atlánticas Por Miguel Alvarez Acosta	20
SALERI Por Carlos Delorme	22
Música Militar	23
Primer Viaje de Américo Vespucio	29
Crucigrama	37

NUESTRA PORTADA:

APUNTE DEL FINADO ALMIRANTE GABRIEL CARBALLO,
DECANO DE LOS MARINOS MEXICANOS.

Por el Ing. Julio Adeath Gómez.

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

El señor Presidente de la República en la Ceremonia de Liberación de Conscriptos de Marina



NUESTRO EDITORIAL

Lamentables son los sucesos ocurridos a nuestros pescadores en Guatemala. Aviones de caza de esa Nación, los avistaron dizque pescando en aguas territoriales. Tomaron fotografías, hubieran podido amenazarlos con disparos de aviso y capturarlos obligándolos a entrar a puerto. Por el contrario, una vez que supusieron que violaban las leyes de pesca los ametrallaron friamente. El resultado es conocido. Se dice que seis buques fueron dañados y que murieron un patrón y un marinero. De los heridos poco se sabe.

Esta actitud de violencia, de ensañamiento contra indefensos y pequeños buques, es totalmente contraria a la política de nuestro país en su lucha contra pescadores clandestinos. Nuestros buques al avistar a un pescador extranjero, se acercan, un oficial lo aborda en un bote, se piden los papeles y si algo está fuera de regla, se les conduce a puerto, donde quedan sujetos a nuestras leyes.

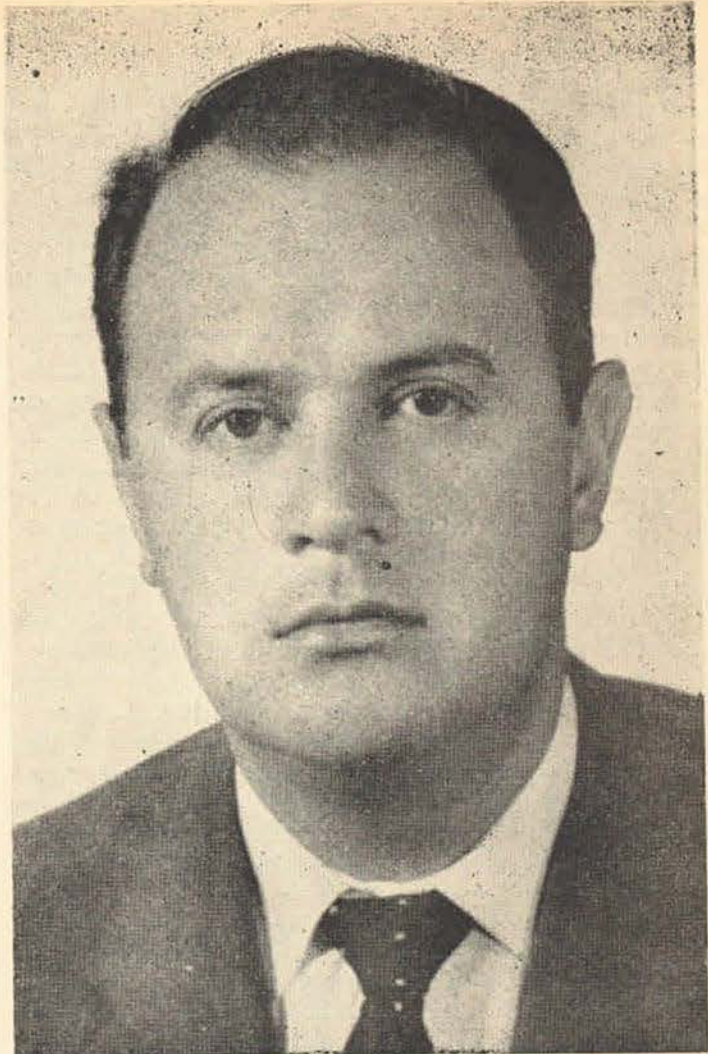
Tal contradicción en la lucha para evitar la ilegalidad pesquera por ambos países, conduce a una sola conclusión; Guatemala actuó con lujo de fuerza y crueldad. La tradición mexicana de respeto a los derechos ajenos, es garantía, de que, al mediar una protesta por la explotación indebida de sus riquezas marítimas, con atenta celeridad, nuestro Gobierno hubiera puesto el remedio, prohibiendo a los pescadores la pesca en esas aguas, u obligándolos a pagar los correspondientes derechos.

La solución al incidente está en manos de nuestro Gobierno. A nosotros nos corresponde señalar el hecho, de que ante tal despliegue de violencia, nuestros buques de guerra en el Pacífico, se encontraban, los más cercanos en Salina Cruz, en reparación, y el resto en los puertos situados más al norte de ese litoral. De haberse presentado la necesidad de dar salvamento a los buques pesqueros averiados, prestar atención médica a los heridos, o recoger a los naufragos, hubieran tardado días en llegar al lugar de los hechos.

(Pasa a la Pág. 39)



Ing. Humberto Cos Maldonado,
Sub Director General de Obras Marítimas, a
quien LITORALES felicita sinceramente



Ing. Fidel Luna Herrera,
Director General de Obras Marítimas, a
quien Litorales se complace en de-
sear una venturosa y acer-
tada gestión



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

EL FUTURO DE LA ARMADA

Por el Capitán de Navío de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica DADYM V. UTGOFF. Trad. Cap. de Fgta. CN.

Juan Reyes Zumárraga.

Estamos viviendo, como nunca, en una época de sorpresas. En una era de descubrimientos científicos. A cada momento se amplía el horizonte del universo conocido trayéndonos a la vista nuevas y enormes áreas de conocimiento. Con cada nuevo descubrimiento nace una nueva y completa tecnología que debe ser explorada. Un río incesante de nuevos materiales, nuevos inventos y nuevas técnicas que desbordan de nuestros laboratorios y fábricas y que traen aparejados nuevos conceptos y métodos que amenazan cambiar nuestro método de vida. Nos preguntamos si las formas de organización que fueron buenas en el pasado son adecuada hoy, si los principios guías de épocas más sencillas tienen en la actualidad alguna validez. Si nuestra forma de gobierno puede contender con los complejos problemas diplomáticos y militares creados por el éxito alcanzado por Rusia con la prueba de su proyectil balístico internacional. ¿Son las divisiones convencionales del poder dentro del gobierno aceptables en una época en que la guerra nuclear total es una posibilidad? ¿Es la división de funciones entre las fuerzas armadas todavía lógica? ¿Cuál es el verdadero papel de la Armada hoy y cuál en el futuro? Y si la Armada tiene un futuro ¿podemos hoy discernir su forma y enmarcar los lineamientos en los que deba desarrollarse para sobrevivir?

TERMINOLOGIA: Antes de embarcarnos en la discusión de un tema tan complejo como es el futuro de la Armada, es necesario que el autor defina los términos. El futuro se alarga hasta el Día del Juicio Final. Someramente la imaginación humana es capaz de abarcar un siglo y en muchos casos ni eso.

El futuro inmediato abarca un lapso de ocho a diez años que es lo que más o menos se necesita para la planeación y construcción de una nueva aeronave o buque de combate. Es posible predecir en forma exacta cuál será el comportamiento de aeroplanos, buques y armamento que pueda ser adquirido por la flota dentro de este período de tiempo y deducir las tácticas que gobernarán su empleo operacional. Por lo tanto, el futuro inmediato de la Armada es todo lo que por ahora concierne. El futuro intermedio es un período que se extiende a treinta o cuarenta años del presente. Mientras los buques, aeronaves y aparatos adicionales del futuro inmediato deben ser un desenvolvimiento del equipo existente, los sistemas de armamentos y tácticas del futuro intermedio representarán un movimiento evolutivo emergido de la investigación científica hoy en marcha. A manera de ilustra-

ción diremos que el aeroplano interceptador diurno hoy encuéntrase en las mesas del dibujante y que el futuro inmediato del interceptador diurno es una realidad. El interceptador de elevación vertical también pertenece al futuro inmediato. El Navy Pogo y el Air Force Vertijet han probado su factibilidad de concepto. Las competencias de diseño han terminado y las entregas a la Armada son factibles dentro de los próximos diez años. Las aeronaves de propulsión nuclear encuéntrase aun en su desarrollo básico y serán una realidad dentro de quince o veinte años. Otro ejemplo: los equipos de radar y de radio serán transistorizados dentro de los próximos diez años pero el transmisor en sí mismo será reemplazado por el **mazer**, que representa la aplicación electrónica de una técnica novísima creada apenas el año pasado.

Para aquellos que estamos en la Armada de hoy, el futuro intermedio, o sean los próximos 30 a 40 años son de primordial interés y de una importancia crucial. Este es el período que abarca toda la carrera naval de los jóvenes oficiales del presente. Mientras el oficial joven tiene un interés académico o sentimental en la Armada del futuro distante, su preocupación en la Armada del futuro inmediato representa su propia carrera. Para él, como para todos nosotros, la pregunta quemante es: ¿habrá una Armada en el futuro?, y habiéndose contestado esta pregunta en sentido afirmativo, él querrá saber entonces todo lo concerniente a la clase de Armada en que servirá. En un sentido más amplio y tal como lo es hoy evidente, los siguientes 30 o 40 años bien pueden determinar el futuro de la Armada de todos los tiempos.

Mucho más lejano es el futuro distante que se encuentra más allá del vuelo de la fantasía. Está separado del presente por un mínimo de 50 años. La tecnología de aquellos días tendrá su cimentación en los descubrimientos científicos aún por hacerse y sólo las leyes inmutables de la naturaleza pueden guiar nuestra imaginación.

MISION DE LA FUERZA MILITAR.—Hay un aforismo en arquitectura que dice que la forma sigue a la función. Esta es una verdad que no sólo es aplicable a la arquitectura. Antes que podamos determinar el futuro de la Armada, es necesario examinar sus misiones y los medios con que cuenta o puede contar para la realización de sus propósitos. Entonces podremos decir o predecir su forma lógica.

Por definición clásica, la misión de una fuerza militar es destruir a la fuerza militar opo-

nente para hacer que una nación se imponga a la otra. La Guerra Mundial II vió un cambio en esta definición. La misión de la fuerza militar fue amplificada hasta el grado de incluir no solamente la destrucción del oponente, sino la completa destrucción de la potencialidad del enemigo para hacer la guerra. Mientras esta fue la inevitable consecuencia de la filosofía de la guerra total, hoy también es evidente que la potencialidad de una nación no es de hecho otra cosa que su capacidad productiva total. La misión de la fuerza militar convirtiéndose en consecuencia, en la destrucción de la industria, de las fuentes productoras de materias primas, los servicios, los suministros de alimentos y la potencialidad humana del enemigo. Está siendo propuesta ahora en ciertos sectores la idea de que la total aniquilación de una nación es una misión militar adecuada y que el desarrollo de la bomba de hidrógeno hace la ejecución de tal misión practicable.

La filosofía de la total aniquilación del enemigo no es cosa nueva. En honor a la verdad, es una de las metas más antiguas en todas las guerras. La historia de los conquistadores bárbaros da muy pocas veces otra evidencia que no sea esta del resultado de la guerra. Las hordas del Genghis Khan incendian campos y villorios y señalan su avance con montañas de cráneos humanos. El pillaje de Atila devasta al medio mundo conocido. Aun resuenan en los corredores del tiempo los ecos del grito de Catón "**Delenda est Cartago**". La destrucción total del enemigo tiene una sanción de una vieja costumbre. No tiene otra.

Las condiciones económicas de todo el mundo después de la Guerra Mundial II, dan un ejemplo amplio de que la debilitación humana y la destrucción material empobreció a victoriosos y vencidos por igual. No es necesario preguntar por quien doblan las campanas. Las horrendas bajas sufridas por Rusia en la Guerra Mundial I, condujeron directamente a la Revolución Comunista. Aun sentimos sus dañinos efectos. Nuestro propio país tampoco escapó a las consecuencias de la destrucción de amplitud mundial y fue finalmente cogido en la garra de hierro de la **Gran Depresión**. Los caos económicos de Alemania e Italia dieron nacimiento al fascismo y condujeron inevitablemente a la Segunda Guerra Mundial.

La destrucción de la Guerra Mundial II fue en mayor escala. Los ulteriores efectos de esta gran debaste aun no son completamente evidentes hoy; pero la liquidación del Imperio Británico y la esclavización al comunismo de aproximadamente la mitad de la población del globo terráqueo son acacimientos de la mayor significación.

Debería ser evidente que la total aniquilación de una nación no debe ser la adecuada de una fuerza militar, excepto como una medida extrema y desesperada de auto preservación. En la aplicación de la fuerza militar es necesario

considerar las consecuencias de la postguerra. El principio militar de economía de fuerza debe tener como su corolario el principio de economía de destrucción.

Los objetivos de la guerra raramente se extienden hasta más allá de la **rendición incondicional**. Históricamente, es más frecuente en las negociaciones de paz que la misma victoria. Las guerras en Corea y en la Indochina son recientes ejemplos. Aun en la Segunda Guerra Mundial, en la que nuestra meta fue declarada como la rendición incondicional del enemigo, la capitulación del Japón no puede con mucho ser considerada como "**incondicional**".

Las aspiraciones de una guerra nacional generalmente tienen como objetivos la liberación de la nación o grupos étnicos, cambio de gobierno o forma de gobierno, ganancias territoriales, pago de deudas, reparaciones u otras ventajas económicas y el desarme. Como tales objetivos son precisos, así la fuerza militar usada para obtenerlos debe ser un instrumento de precisión.

En la época actual, como asunto de auto-preservación, una fuerza militar debe ser capaz de devolver golpe por golpe. Debe también, en forma clásica ser capaz de destruir a las fuerzas combatientes del enemigo en el campo. Sin embargo, una fuerza militar es en muchas ocasiones llamada para realizar funciones más delicadas. Ser capaz de intimidar a un enemigo potencial o dar soporte moral a las naciones amigas con su sola presencia física. La Sexta Flota en el Mediterráneo ha ejercido una influencia estabilizadora en aquella explosiva región por varios años y ha servido para que Grecia y Turquía caminen erguidas ante las amenazas del comunismo. En el Lejano Oriente, la Séptima Flota continúa asegurando la supervivencia del gobierno de la China Nacionalista e impidiendo cualquier posibilidad de invasión exitosa a Formosa por la China Comunista. La fuerza militar ha podido ejercer una presión económica por medio de la **guerra corta**. El bloqueo naval ha sido por siglos un medio. El control naval ruso en las aguas pesqueras del Japón ha forzado a esta nación a llegar a un **modus vivendi** con Rusia. El control militar egipcio del Canal de Suez trajo una presión enorme sobre Europa y sus efectos fueron evidentes para nuestros mismos conciudadanos que se vieron obligados a pagar un precio más alto por la gasolina en sus expendios locales. Finalmente, una fuerza militar debe ejercer ese mínimo de compulsión necesario para dirigir y controlar la conducta diaria de los seres obstinados.

Mientras haya buques surcando los mares y que el mayor volumen de mercancías esté alojado en sus bodegas, la misión de la Armada en un conflicto bélico, como componente de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, será garantizar el tráfico seguro e impedirselo a los buques enemigos. Para llevar a cabo esta misión debe controlar mar y cielo sobre ella. Dicho

(Pasa a la Pág. 26)

Los Ultimos no son los Primeros

Por Gustavo RUEDA MEDINA.

Todos en la oficina sentíamos afectuoso respeto por don Guilebaldo, el Superintendente General. (Esta aclaración es necesaria para la correcta interpretación de esta verídica historia). La mayoría le llamábamos, por una contracción de su nombre, "Don Guile"; los menos preferían traerle la jerarquía y se referían a él como "Super". Ambas denominaciones gustaban a

don Guilebaldo como manifestaciones de la cálida estimación de sus subalternos y a la vez, como fronteras que ponían un hasta aquí a la confianza que les concedía al permitirles el uso de tales expresiones afectivas. Porque don Guile era hombre serio que no toleraba familiaridades. Escuchaba si acaso los cuentos verdes con una sonrisita fría y tolerante bajo sus bigotes anchos, recortados a la inglesa. Algún sábado o domingo accedía a reunirse a tomar unos copetines con empleados que cuando menos fueran jefes de Sección, para no relajar la disciplina. En tales ocasiones su presencia imponía dignidad a la reunión, y era evidente que nadie quería salirse del ambiente de moderación tan grato al "Super". El jamás promovía tales convivios; era necesario que algún otro iniciara la cosa, que el grupo fuera integrándose, sin crecer a más de seis invitados, y que entonces alguien caracterizado se acercara al "Super" para ofrecerle la presidencia de la comida, excursión o lo que fuese. Don Guile aceptaba complacido, con una ancha sonrisa de candidato.

Por los días a que se contrae esta narración, surgió el más activo promotor de pachangas, en la persona de don Julián Iriarte, jefe del departamento Administrativo, oriundo del pulquero estado de Hidalgo. Había dado en el prurito de demostrarnos que el pulque puro, tal cual sale de los tinacales, es bebida excelente, que produce sanas alegrías sin cobrarlas al día siguiente en desagradables crudas. Era un exaltado admirador del neutle, y, según decía, aspiraba a enseñarnos a gustar con dignidad la noble bebida de nuestros abuelos. Se impuso esta misión cuando, con verdadera amargura, se enteró de que ni "don Guile", ni sus acompañantes habituales habíamos probado siquiera el mal comprendido licor.

A partir de aquel momento nuestro vivir se tornó activo por exigencias de don Julián. En los fines de semana había que estar preparados para cualquier emergencia, porque era casi seguro que don Julián hubiera concertado una visita a cualquiera de los muchos ranchos pulqueros donde tenía paisanos y amigos. Era casi seguro también que los domingos por la mañana, a bordo de una camioneta de la empresa, hiciera una "tourné" para recogernos en nuestros domicilios y, ya juntos, encaminarnos a la

casa de "don Guile" en la calle de Xola. Solíamos encontrarlo regando su jardín y fingiendo una abstracción de la que ni el ruido del motor lograba sacarlo. Seguía haciéndose el desentendido hasta que nuestro grupo traspasaba la reja; entonces se volvía simulando la más grata sorpresa y estrechaba entre sus brazos la imponente mole de don Julián, en un abrazo tan conmovedor como debe haber sido el de Acatempan. Después de que ambos próceres habían recobrado su independencia y sin dejar de esparcir sonrisas a los cuatro vientos, "el Super" metía la nariz entre las rejas de una ventana anunciando: —¡Me voy, chulita!...

Nunca oímos contestación alguna, por lo que no es aventurado suponer que a "Chulita" le importaba un comino que se fuera o no.

Todo ocurrió igual el domingo de autos. Cuando estuvimos sentados en la camioneta "el promotor", "el Super", el jefe del Servicio Médico y otros tres jefes de sección; todos en manos de un chofer mugroso, pero abstemio y responsable según decían, nos miramos satisfechos unos a otros y alguien preguntó: —¿A dónde hoy, don Julián?

El aludido nos regaló con su mejor sonrisa y acto seguido informó: —Hoy vamos a "La Soledad"; de los señores Sanpedro, adelante de Tizayuca... —y volviéndose al chofer, remató con voz autoritaria —¡Carretera de Pachuca!

En Tizayuca don Julián hizo detener el vehículo, explicó que al entrar a los tinacales se descubre uno en señal de respeto, como en las iglesias. Observó que tres de nosotros no llevábamos sombreros y generosamente ofreció comprarnoslos para evitar ofensas al dueño de la hacienda.

Nos proveyó efectivamente de tres sombreros de palma de los llamados huicholes, pagando uno veinticinco por pieza. Para nuestro consuelo aclaró que eran solamente para la ceremonia del tinacal y no para presumir.

Tan pobremente tocados seguimos nuestro viaje... Poco adelante de Tizayuca, dejamos el terso asfalto de la carretera, y torciendo a la derecha, entramos en una trocha estrecha y polvorienta. Caminamos por ella varios kilómetros salvando hoyancos y esparciendo piedras, hasta que ante nuestro coche caliente y bufador, se abrió el ferrado y macizo portón de "La Soledad", con ruido de bisagras enmohecidas y de una cadena pendular y retiña...

Como lo había previsto don Julián, el señor Sanpedro, propietario de la finca, nos acompañó en la visita al tinacal. Con verdadera unción nos descubrimos al penetrar su ambiente fresco y sombrío. Contagiados de la emoción de don Julián contemplamos con recogimiento el líquido

en fermentación prometedor, reposando en los cueros y despidiendo acres y picantes olorillos que, según la consigna recibida, debían transportarnos al Paraíso.

La entrada en la casa grande fue una real sorpresa; ninguno imaginó que aquellos pétreos y lises muros de fortaleza albergaran tantas elegancias y comodidades como su dueño nos fue mostrando con orgullosa sonrisa. El jardín central cuajado de flores hacía vivo y agradable contraste con el páramo sahareño y arenisco que rodeaba la casa. En el salón fuimos presentados a varios charros vestidos con prestancia; en fin, la mesa estaba dispuesta en uno de los corredores entre tiestos floridos y jaulas pajareras.

Don Julián nos advirtió que se nos daría tequila; y que ya a la mesa, nos darían el consomé de la barbacoa y que nadie fuera a tomar la shoma (jícara) de pulque antes de que sirvieran el arroz y de que bebiera el dueño de la casa.

A las cuatro la animación era ya grande; los cuentos y los chistes habían subido de tono, aunque los narradores al llegar a la parte picante no dejaban de mirar con comedimiento hacia "don Guile" como solicitando su venia. "El Super" sonreía complacido y hacía leves inclinaciones de cabeza como concediendo: —Suéltela, muchacho...

Se comenzó a sentir entonces el viento helado que todas las tardes barre los llanos desérticos de los alrededores y el anfitrión condujo a sus invitados a un salón adornado con pesados muebles tallados al estilo español. El medio ahí era confortable y estimulante, por lo que de inmediato subió un punto el entusiasmo y comenzaron los brindis "de cruzadita". Ya para entonces "don Guile" había dicho "aquí es valla", negándose a beber más. Si le ofrecían una shoma, su mano abierta la rechazaba cortés pero definitivamente, con tal dignidad que nadie se atrevía a insistir.

Si siquiera aceptó probar el pulque de perro que el anfitrión ofreció como lo mejor de la tarde y que, según explicó, se fermenta en el propio mexayote. —De éste —agregó— se da poco y es nada más para los muy amigos...

Agradecemos con varias cruzaditas tamaña distinción y por fin alguien sugirió la conveniencia de volver a México.

Los charros aquellos nos molieron los lomos a cariñosos manotazos, el viento helado nos golpeó la cara y por fin nos encontramos adormilados y perezosos, dando tumbos en la polvosa trocha que iluminaban los faros mientras a los lados era ya noche cerrada.

Media hora después, ya sobre la carretera Pachuca-México, el chofer detuvo la camioneta al borde del camino y nos informó: —Se ponchó una llanta. Voy a montar la refacción.

La noticia produjo una oleada de protestas y comentarios y hasta estuvo a punto de revivir la impetuosa locuacidad de la embriaguez. Sin embargo, el sopor y la oscuridad reinantes acabaron la partida y todos volvimos a la quietud

Muy poco después, el chofer dijo: —Ya está listo. ¿Nos vamos?

—Vámonos —le contestó un rumor vago e impreciso...

Arrancó el carro. Recuerdo dos o tres cuchilladas que nos tiraron los faros de los coches que venían en sentido contrario y me quedé dormido...

Fuimos entregados por turnos en nuestros domicilios, tomados del brazo del chofer; única persona al parecer capaz de brindarnos tal ayuda.

El día siguiente me trajo la desagradable experiencia de comprobar que "la noble bebida de nuestros abuelos" producía una cruda feroz, como el más despreciable bebestiajo.

Mi humor no era nada bueno cuando entré en mi oficina.

El Secretario dejó su silla y se me lanzó materialmente al abordaje: —Señor —me dijo con voz alterada— ya llegó don Guilebaldo y me dijo que cuando usted llegara se le presentara inmediatamente —titubeé un poco y luego agregó: —Está furioso...

—¿Sí...? —comenté con vaguedad— ¿Qué trae el hombre...?

—No sé, pero está como agua para chocolate...

Cuando cerré la puerta: detrás de mí, "don Guile" se puso violentamente de pie, su rostro adquirió una frialdad que yo no le conocía, y señalándome con índice terrible, y traspasándome con mirada más terrible aun, me dijo con voz que una ira reconcentrada hacía lenta y chirriante: —Usted... usted fue de los que me hicieron la canallada...

—¿Cuál canallada? —Pregunté desde la cúspide de la sorpresa —Mentalmente pasé revista a los acontecimientos del día anterior; examiné mi conciencia y la encontré limpia como bolsa de maestro. Más tranquilo después de este examen, agregué con voz que yo consideré persuasiva y serena: —Recuerdo perfectamente cuanto ocurrió ayer y creame que no encuentro entre mis actos nada que justifique expresión tan dura. Nos comportamos como de costumbre... Es cierto que bromeamos, pero nada tengo que reprocharme y por tanto...

—¡Oiga usted! —me interrumpió don Guile, mostrando en su rostro un legítimo asombro —Habla usted con una sinceridad que me desarma... ¡Caramba! Entonces resulta que usted... usted no sabe nada?

—Nada... Es decir... ¿De qué? —repuse.

—¿No recuerda que haya sucedido nada raro ayer?

—¡Nada! —exclamé con toda sinceridad.

—Vamos por partes —dijo el "Super" con fastidio— ¿De dónde me recogieron ayer en la mañana? ¿Lo recuerda?

—¡Cómo no! Del jardín de su casa.

—Correcto; del jardín de mi casa, que es la de usted —admitió secamente— Y luego como si no hubiera advertido el tímido "gracias" con que le reconocí su atención —Y ahora... Haga

usted memoria... ¿A dónde me entregaron en la noche?

Yo sentí que se me hundía el piso y que el cuarto me daba vueltas: —Oiga usted, —balbucí— francamente no... No... Creo que no...

—¡No!— gritó el "Super" con todo su vozarrón— ¡No! ¡Claro que no!... Por la sencilla razón de que no me entregaron...

—Cómo... Cómo —farfullaba yo confuso, demandando una explicación.

—¿Cómo?. Va usted a ver cómo... ¿Recuerda usted que en la carretera de Pachuca nos paramos?

Sí señor; a cambiar una llanta...

—¡Justo! —Admitió golpeando la mesa con la manos abiertas.—Entonces fue cuando se me ocurrió desaguar; salté la cuneta, bejé un pequeño declive buscando un arbolito... Y en esas andaba cuando oigo arriba: ¡Vámonos!. No sabe usted que angustia me entró; grité como desesperado trepé la cuesta a brincos y cuando llegué al camino... Ni sus luces compañero.

Tenía yo que hacer verdaderos esfuerzos para no estallar en carcajadas al imaginar lo cómico de la situación.

Sin parar mientes en mis apuros, "don Guile" continuó: —Imagínese usted... Yo, con chamarra, y con mi pinta tan poco tranquilizadora pidiendo "raid" en la carretera... ¡Nadie me levantaba! Por fin una familia se apiadó de mí, pero aclararon que como iban a Ticomán, me dejarían en el puente de Nonoalco. En el puente me bajaron...

Yo estaba en situación embarazosa sin saber qué expresión facial sería conveniente adoptar.

Con voz amargamente burlona el "Super" prosiguió su relato: —Y mire usted... Ahí comprobé que el pulque embrutece... Como andaba yo sin un centavo, porque ustedes me secuestraron cuando regaba mi jardín en ropa de chambra, pensé que no podía tomar un taxi, sin que se me ocurriera que podía pagarlo en mi casa... Y me arranqué a pie hasta Xola, mil setenta, a donde arribé al filo de las cuatro de la mañana...

Mis esfuerzos para no reír eran ya heroicos. Por fortuna "don Guile" decidió en aquel momento poner fin a la entrevista con las siguientes amenazadoras frases: —Usted ya me convenció de que no sabía nada... Pero necesito hablar con los demás para que sepámos si nos podemos reír juntos o si... el que ríe al último ríe mejor... Luego, revistiéndose de sana filosofía comentó —Menos mal que fue en la carretera de Pachuca... Si me llegan a dejar en la trocha por la que veníamos antes, me comen los coyotes...

Corriendo volví a mi oficina. El Secretario se sorprendió de que contra la costumbre lo mandara al Archivo a recoger mi correspondencia. Cuando hubo salido, corrí el pestillo y me desplomé en una butaca presa de un tumultuoso ataque de hilaridad que me sacudía hasta los más íntimos menudillos...

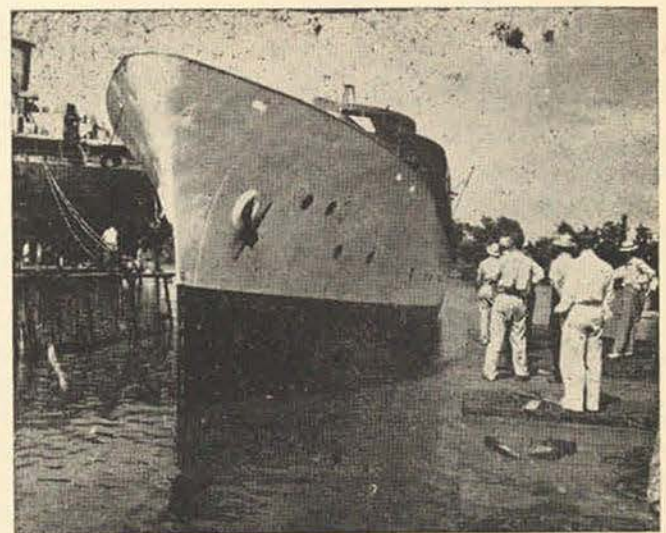
El "Sotavento", Yate Presidencial

En Acapulco, paraíso de los turistas, puerto de recreo donde la naturaleza virtió todos sus dones para convertirlo en uno de los más hermosos del mundo, puede contemplarse a poca distancia del malecón construido frente a la zona urbana, la elegante silueta de un gallardo buque, el yate presidencial "SOTAVENTO".

Desde el Paseo Costero el buque es admirado por los paseantes. Parece sujeto al agua por un hilo tenue que tira de la proa y se hunde en el mar. Flota mostrando el fondo rojo unos cuantos centímetros arriba de la flotación, donde se alza el costado esmaltado de blanco, mostrando un poderoso franco bordo, que para el experto revela robustez y capacidad de soportar los peores temporales de cualquier océano. La curva de la roda, grácil y atrevida, sugiere habilidad para cortar las olas, y la redonda popa, de corte aerodinámico; diseño para alta velocidad. Paralelas al agua, se abren sobre el costado, los ojos circulares de las ventiles, por donde se antoja, que al asomarse se sorprenderán interiores de fastuosa elegancia. La regala corona el casco en una línea de clásico corte, y la superestructura se levanta siguiendo el trazo general del buque, como acertado remate, que da unidad al diseño.

El puente presente una cubierta volada, con grandes alas sobre los pasillos laterales que da al buque un sello de ligereza, de aérea facilidad para surcar los mares. Los amplios ventanales que limitan por la proa la caseta de mando, indican perfección de manejo y cuidadosa dotación de aparatos técnicos. Se comprende que su Capitán en ese majestoso puente, tenga a la mano elementos de sobra para navegar a cualquier parte del mundo, sin que le preocupen los azares meteorológicos. A ponca del puente la

(Pasa a la Pág. 16)



EL "SOTAVENTO" durante su periodo de armamento

DESTRUCTORES EN ACCION

HUNDIMIENTO DE LOS DESTRUCTORES ALEMANES EN NARVIK

I

Narvik fue ocupado el 9 de abril de 1940 por una flotilla de 10 destructores alemanes al mando del Comodoro Bonte. Las tropas de desembarco conducidas por el General Dietl tomaron posesión del Puerto sin disparar un cartucho.

Los destructores tenían orden de petrolar esa misma noche para regresar a su base de Wilhelmshaven al día siguiente. El Comodoro Bonte con su insignia a bordo del "Wilhelm-Heidkamp", ordenó, antes de retirarse a descansar el plan de vigilancia durante la noche. Cinco destructores: "Wilhelm-Heidkamp", "Diethern von Roeder", "Anton Schmitt", "Georg Thiele" y "Erich Giese" quedarían frente a Narvik, montando patrullas de dos horas fuera del puerto en grupos de dos acompañados por un submarino. Tres destructores "Wolfgang Zenker", "Erich Koellner" y "Herman Kuerme", se apostarían en el fiord de Rombal, y los otros dos "Bernard von Armin" y "Hans Luedeman" se mantendrían en el fiord de Beis, listos a caer sobre los flancos de la fuerza atacante a la primera señal de alarma.

La tripulación dormía vestida en sus puestos de combate. Tres días antes habían salido de Alemania, burlando por sorpresa a la flota inglesa. Era pues de esperarse que, de un momento a otro, aparecieran los "Tommies" irrumpiendo audazmente el puerto con todo el fuego de sus baterías. Los alemanes veían caer la oscura noche con resignación. Aquellos intermitentes chubascos de nieve que nublaban el horizonte hasta ocultar las montañas próximas hubieran sido inmejorables para envolver la silenciosa retirada. La naturaleza les brindaba el momento y el escenario adecuado. La falta de combustible dictaba la sentencia de muerte.

A la entrada del Fiord de Vest el Capitán de Navío Worburton Lee, al mando de 5 destructores ingleses rectificaba su decisión de ataque al Almirantazgo.

"Madrugada día 10 atacaré Narvik".

Dependía de una fuerza naval situada 300 millas al sur al mando del Vicealmirante Withworth, quien estuvo a punto de reforzar el ataque con un crucero pesado el "Penelope" y 3 destructores más pero considerando que el envío del refuerzo haría desistir a Worburton Lee del ataque para esperarlo, decidió que este comandante, que todo su servicio lo había pasado en la flotilla de destructores, desarrollara su plan.

El Capitán de Navío Lee tenía el clásico espíritu del "Captain" de destructor. Decisión, audacia y rapidez. Rapidez en la marcha y en cubrir los puestos de combate. Celeridad endemoniada en el fuego de artillería y en apuntar y disparar los torpedos. Se adelantó al anochecer del 9 en el "Hardy" su insignia, seguido por

los destructores "Hostile", "Hotspur", "Havoc" y "Hunter" en el vasto Fiord de Vest, en cuyo fondo se asienta Narvik. Durante la navegación le informó el almirantazgo del desembarco alemán ordenando el hundimiento de todo buque de transporte. Además señalaba la posibilidad de que los acorazados guardacostas "Eidsvold" y "Norge" noruegos pudieran estar en manos alemanas y terminaba textualmente: "En tales circunstancias, sólo usted puede decidir si debe atacar o no. Respaldamos su determinación".

El Capitán Lee no dudó. Ignoraba la calidad y número de los buques alemanes que ocupaban Narvik. Si el "Eidsvold" y el "Norge" estaban en su contra, muy pocas serían sus posibilidades de sorpresa puesto que estos buques, de patrulla en el estrecho de Marnes-Ramnes lo descubrirían antes de poder montar un ataque de importancia. Es posible que lo espinoso de la misión pusiera de buen humor al Comandante.

Si el raid era difícil mejor. Tenía en su ayuda la noche cerrada, los chubascos de nieve y el cansancio de los alemanes que llevaban 3 días de intensa actividad. Además, el cambio de piezas es recomendable cuando se tiene a favor la superioridad numérica. En tal estado de ánimo Worburton-Lee, siguió adelante por el Fiord de Vest a toda máquina, obligando al navegante a realizar una prodigiosa navegación de estima, en la que tuvieron que pasar buques mercantes que se movían a oscuras, y sortear las montañas que inesperadamente mostraban sus moles parduscas con peligro de varar. A las 5 de la mañana del día 10, la flotilla quedó reunida frente a Narvik. La visibilidad aumentó de repente y los buques alemanes aparecieron ante los artilleros ingleses.

Lee en su buque insignia, el "Hardy", entró a puerto seguido del "Hunter" y del "Havock". El "Hotspur" y el "Hostile" quedaban listos para cubrir la retirada. Los tres buques navegaban a 10 nudos cautelosamente en la incierta luz del amanecer, oscurecida por una repentina nevada. La tripulación contenía involuntariamente la respiración. Al fin aparecieron fondeados los destructores alemanes. Tronó el zumbador de "fuego" y pareció desatarse la furia del mismísimo infierno. A tiempo que se lanzaban los torpedos los costados destellearon con las detonaciones rojizas de las baterías de 120 y de 40. Los cañones disparaban a su máxima capacidad, mientras los capitantes maniobraban en línea de fila desarrollando una gran curva para salir del puerto. Los blancos iban pasando uno tras otro y los artilleros no se daban pausa para destruirlos. En unos cuantos minutos volvieron a encontrarse fuera del puerto.

Un torpedo hizo blanco en el "Wilhelm Heid-

kamp" partiéndolo en dos.—La popa quedó separada de la proa y empezó a hundirse. Los tres cañones de 127 mm de retirada, por efecto de la explosión fueron lanzados al aire. Uno cayó en el castillo y el otro sobre la escotilla de bajada a calderas.—Una granada inglesa cayó en el puente y lo destruyó. El comandante alemán filó cadena para abarcar el trozo de proa que aún flotaba a un buque mercante. El Comodoro Bonte que descansaba en el camarote de popa pasó a mejor vida sin percibir el ataque.

El "Schmitt" recibió otro torpedo y se partió.—El "Roeder", cuya tripulación había despertado con las explosiones que retumbaban siniestramente en aquel escenario de montañas, ocupó sus puestos de combate, sólo para recibir dos granadas debajo del puente, otra a popa que incendió los tanques de combustible, y una más en la torre de proa que mató 8 sirvientes e hirió a dos.—Cuando los artilleros lograron mover las piezas de 127 mm los ingleses habían desaparecido. Todavía un torpedo hizo blanco en un mercante que se encontraba por la amura de estribor del "Roeder" que lo partió hundiéndose rápidamente.—La tripulación del "Roeder" vió como las estelas de 9 torpedos surcaban veloces las aguas del destructor sin tocarlo. Otro mercante se fué a pique y varios torpedos explotaron en la playa.

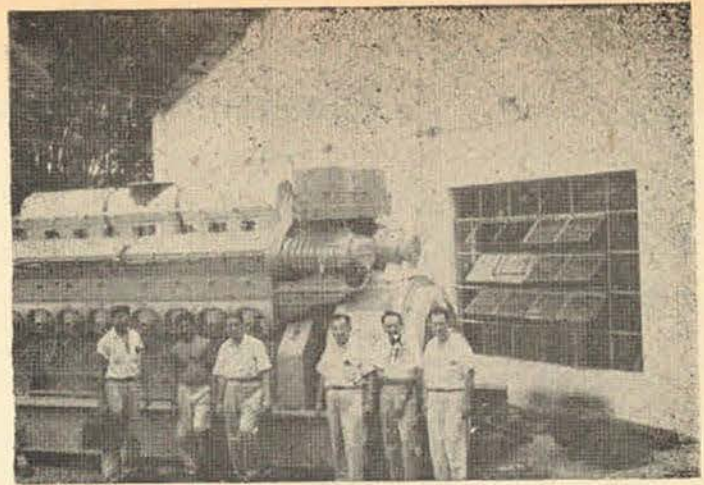
Cuando los tres buques ingleses salieron del Puerto encontraron a los otros dos que habían permanecido inactivos sin ser molestados por las baterías de costa. En consecuencia Worburton—Lee—, decidió forzar nuevamente el puerto para acabar con los buques que aún flotaban, esta vez seguido por toda la flotilla. El "Hotspur" torpedeó a dos mercantes, pero ahora los alemanes un tanto repuestos de la sorpresa, contestaron el fuego inglés y dispararon 6 torpedos sin lograr hacer blanco.

Al terminar el segundo raid Lee se alejó un poco del puerto para consultar con sus Comandantes. Había transcurrido una hora de combate. La reacción alemana había sido tan débil, que era de suponer, o que todos los destructores habían sido hundidos, o los que aún quedaban a flote tenían averías de tal importancia que no podían organizar la resistencia. Por otra parte parecía no haber baterías de costa, ni buques en los fiords exteriores, de modo que Worburton Lee decidió el tercer ataque.

La flotilla inglesa se movió en línea de fila. Había agotado su dotación de torpedos, así que a media milla de la entrada del puerto dispararon sus cañones, excepto el "Hostile" que se adelantó para disparar dos torpedos que le quedaban.—A las 7 de la mañana se retiraron sin bajas ni averías.

Cesó la lucha. El eco de las explosiones se fue apagando al retumbar entre las montañas. Los noruegos abandonando sus refugios se asomaron al puerto y observaron conmovidos los destrozos. La bahía era un cementerio de bu-

(Pasa a la Pág. 13)



Motor Diesel GM., de 1500 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.

DESTRUCTORES...

(Viene de la Pág. 12)

ques. Aquí y allá asomaban los palos sobre el agua. Flotaban trozos de proa o de popa. Un humo denso, negruzco, maloliente, se desprendía de los buques incendiados, mientras otros se iban lentamente a pique. El agua del puerto se encontraba cubierta por una espesa capa de petróleo que coruscaba al reflejar los rayos del sol, al fin saliendo sobre los montañas. Los alemanes recibieron un duro golpe. El "Antón Schmitt" hundido.—El "Wilhelm" — "Heidkamp" partido y hundido. El "Diether von Roeder" gravemente averiado el "Georg Thiele" con averías serias y el "Erich Giese" ileso.—Seis mercantes hundidos y otro averiado.

Worburton Lee había explotado su audacia. Una suerte extraordinaria lo había acompañado en sus tres ataques a Narvik. Hasta ese momento su táctica de pegar duro y primero, y si la ocasión se presentaba, forzar el cambio de piezas le había rendido magníficos frutos.

Worburton se alejaba frotándose las manos de placer. Mientras tanto: ¿Que hacían los otros cinco destructores apostados en los fiords de Rombal y de Beis, cuya misión era caer sobre los flancos de la fuerza atacante?

Lo veremos en nuestro siguiente artículo.

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. Miguel Rebolledo

UNA DESPEDIDA TRISTE

Todo lo de este triste mundo se tiene que acabar, todo se acaba con el tiempo.

Se ha llegado mi turno; ignoro cuando volveré a la Madre Tierra; pero presiento que no pasarán muchos días.

Por lo pronto, al cumplir 91 años, he dejado de trabajar, he abandonado toda clase de actividades físicas e intelectuales. Ya es tiempo.

Solo me resta actualmente el deseo de despedirme por medio de estas líneas de mis amigos y de todas las personas que, en cualquier forma me ayudaron en mi tarea de constructor de Obras.

Me dirijo especialmente a los Señores Arquitectos, Ingenieros y propietarios que depositaron en mi su confianza y su ayuda. A todos ellos les digo "Adiós" para siempre, dándoles les más expresivas gracias.

La humanidad pasa actualmente por un período de su vida, el mas difícil tal vez de todos los que ha tenido que sufrir. Se ha vuelto más egoísta, más dura. Tal vez se deberá esto a algún cambio en su manera de sentir, porque está abriendo las puertas del Infinito, no sé si para su bien o para su mal.

¡Adiós pues, amigos míos muy queridos!

M. R.

N. de la R. "Litorales" desea sinceramente que esta lamentable despedida tarde en hacerse efectiva lo más que sea posible.

Se Encuentra en Impresión el Libro del

CAPITAN DE NAVIO I. M.

JOSE F. NEGRETE ROSILLO

"TREINTA AÑOS
JUNTO AL MAR"

Relatos Marineros de Intensa Emoción

Pídalos a la
EDITORIAL "LITORALES"

PRECIO \$ 8.00

Cuando Termina la Unión

Por Alberto Calcés

El mar es amplio, cambiante, matizado de seductores colores. Lleno de luz y de sombras. Profundo e incognito. Símbolo de libertad y de inmensidad. En sus móviles aguas cada hombre que lo ha surcado ha dejado una parte de su vida, un recuerdo, una nostalgia, porque esta es una de sus características, convertir al indiferente en contemplativo, al materialista en soñador.

El mar ilimitado adquiere contornos preciosos en nuestras costas. Se hace familiar y conocido. Su fiereza deja de ser temible, y el viejo cañonero lo recorre a paso cansado con la seguridad que da una antigua amistad. El barco es tan viejo que el óxido se abre paso a través de la pintura y el cemento aparece a través del hierro que taponan. No le queda de su primitiva fortaleza, más que el aspecto, un poco de mole de combate, otra tanto de risco cuyas aristas han sido limadas por el embate de las olas. De cerca el costado aparece ondulado, las cubiertas abombadas y se oye el penoso resollar de la vieja caldera. De su antigua ligereza queda un ponoso andar apenas suficiente para remontar las corrientes.

Por su puente han pasado todas las promociones de marinos. La tripulación va y viene. Se contrata para tener un recuerdo o hacer un viaje. Solo el contramaestre es tan viejo como el buque. Conoce los pormenores de su historia y los incidentes de su vida. Lo ha acompañado en sus buenas épocas, cuando durante la revolución, ganó combates y se constituyó en símbolo de libertad, como en los dramas de barco, cuando la arena limpia el fondo durante las varadas, o las afiladas navajas de los arrecifes le hieren el costado. Lo ha sentido temblar durante las cisiones al recibir el choque de las olas, y ha oído como susurra de placer en los días de calma en que la temperatura dilata los metales, y para el oído atento, pegado a las planchas, se percibe el discreto crugido.

El Contramaestre tenía su feudo, del puente hacia proa. Era emperador de pañoles y dictador de cadenas. Su residencia era el castillo, donde a babor del pasillo se abría un minúsculo camarote, limitado a proa por el pañol de pinturas y a popa por el de herramientas. La litera pegada al costado, a lo largo de la eslora, donde cabía justamente al desdoblar las piernas. Bajo la litera una serie de cajones retacados de sus pertenencias. Entre la litera y el mamparo un estrecho armario en el que colgaban, envueltas en cubiertas de plástico sus camisas de rayón, y los pantalones de seda japonesa. Opuesto al armario, el lavabo, y sobre él un minúsculo botiquín con puerta de espejo, en

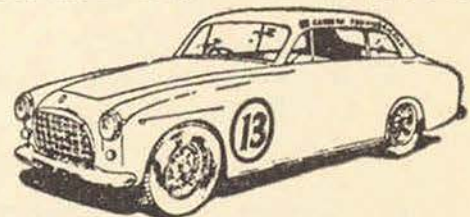
donde el contramaestre guardaba sus útiles de aseo y sus licores, que se reducían a una botella de tequila distribuida en pequeños frascos de loción. Sobre el piso, alineados sus zapatos. Los negros para el uniforme azul, los blancos, para el de verano, los zuecos para el baño, los de dos colores para las salidas en verano, y las chanclas de faena, que a usanza de la marinería usaba dos números mayores y sin cordones. Sobre la litera los uniformes, en riguroso orden, uno sobre otro, siempre limpios y planchados, y que, para conservar sin arrugas, debían meterse entre las sábanas, estirando las pierneras lentamente, y luego, no moverse durante la noche. Curiosa costumbre que había adquirido durante los años.

El contramaestre era un contemplativo. El mar era para él fuente inagotable de placeres. Sentía en la sangre la alegría de las toninas

Pida en las buenas Librerías
las Obras del

Ing. JORGE L. TAMAYO

Geografía Moderna de México
Historia de la Escuela Nacional
de Ingenieros



MECANICA AUTOMOTRIZ
MECANICA, HOJALATERIA
Y PINTURA

NIRO PERDIDO 618

COL. ALAMOS

SU CREDITO ES BUENO

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

al saltar entre las olas y se hubiera podido identificar con una de ellas, pues conocía como nadie, los pasos entre las islas, las entrantes de la costa y los bajos que debe sortear cada derrota. Seguía con íntimo placer el vuelo sereno de los pelícanos, y el alocado de las gaviotas, a las cuales acostumbraba dar a comer en la mano migas de pan, que guardaba del desayuno. Cualquiera que fuese la faena que le tocara vigilar, encontraba tiempo para admirar el mar; en calma o en tormenta, y su sencillez de espíritu lo mantenía siempre en admiración. Le maravillaba el color del agua, siempre diferente, y los peces que disputaban su brillantez. Sorbía profundamente el viento y se abría la camisa para recibirlo en el pecho. Cuando llovía se mojaba con ademán religioso y le gustaba permanecer bajo la lluvia sintiendo correr el agua bajo el rostro curtido por los años de intemperie. Las nubes atraían su atención, siempre iguales y siempre diferentes, a veces como lejanas motas, blancas y esponjosas, que navegaban por el aire con tenue ligereza, otras como pesados monstruos negruscos de difusas formas. Después como cortinas de gráciles pliegues y a veces como grandes mantos de un gris espeso que se hunde en el espacio.

El contramaestre era experto en todas las maniobras. Algunas las realizaba con indiferencia, otras con interés y sólo una con verdadero placer. Limpiar y pintar el buque era rutinario. Taponar una vía de agua era interesante. Meter en la bodega grandes cañones, o sacar del mar una ancla perdida era absorbente. Pero cuando el Comandante, tomaba el megáfono de la costa y gritaba:

—¡Juan, a la sonda!

El contramaestre aparecía con el escandallo en la mano y la driza adujada en pulcras vueltas sobre el antebrazo. Se llevaba la mano a la gorra en un imperceptible saludo, y ocupaba su lugar en la pequeña explanada de proa, rodeada por cuatro candeleros y un pasamanos de tubo para darle protección. Desenredaba cuidadosamente la driza hasta que el plomo rozaba el agua, lo cual significaba una longitud de seis metros y se daba dos vueltas en la muñeca. Entonces impulsaba el plomo en un movimiento pendular de amplitud creciente, y de improvisto cuando el plomo quedaba horizontal, con un imperceptible esfuerzo, le obligaba a la vuelta siguiente a cerrar el círculo, y de bajada, al pasar por la horizontal lo dejaba en libertad y el escandallo, zumbando por la velocidad rebasaba proa e iba a hundirse lejos. Entonces iba cobrando el cabo sobrante hasta sentir el toque del plomo en el fondo. Las marcas de cuero quedaban cerca de su mano y las cantaba con voz estentórea, seguro de su importancia.

—¡Doce largas!

Eran brazas de fondo, cada uno de 1.86 mts. Un marinero lo ayudaba a cobrar la driza, que la velocidad dejaba a popa. Un vez el escanda-

llo a flor de agua, se repetía el lanzamiento, y ahí podía estar Don Juan, sonda que sonda, en tanto el Comandante lo consideraba necesario. Su brazo era incansable y su pericia inigualable. Jamás dió una profundidad falsa y eso tiene importancia porque evita fondear con demasiada profundidad, o por el contrario, avisa cuando hay que dar atrás para evitar una varada.

Siendo como era un campeón en su especialidad, fué llamado para difundir su experiencia. Había oficiales a quienes la destreza en el sondeo los seducía, y se acercaban al contramaestre para aprender. Pero el viejo era cazarro. Muy atento y respetuoso explicaba los rudimientos, mostraba como debían montarse las gazas en la muñeca, pero lo que nunca resultaba era aquel impulso al plomo, que de la mano del contramaestre parecía salir con vida propia e increíble potencia, y de la de los aprendices aunque su constitución fuese atlética, iba a clavarse mustiamente a una cuantos metros del lugar de lanzamiento.

El único que había logrado asir parte de esta huidiza técnica era su ayudante, quien por regalamento debía tomar su lugar en cuanto el Comandante ordenaba:

—¡Alistar las anclas!

Por que entonces el Contramaestre, dictador de proa se hacía cargo de la complicada maniobra de aclarar cadenas, desengranar los winches, quitar bozas, y sacar las pesadas anclas del escoben dejándolas libres para ser fondeadas.

Pero si bien el Contramaestre era el primero en comprender la importancia de sondear con precisión, otra importancia muy personal, que podríamos describir como egoísmo de marinero que se creó indispensable, le había impedido transmitir su pericia, íntegra y completa a su ayudante. En primer lugar sólo le dejaba el puesto cuando la incógnita del fondo había sido despejada, y un error, si lo había no podía tener importancia, puesto que el buque había parado sus máquinas, y el comandante sólo esperaba el reporte del contramaestre de:

—¡Anclas listas!

para ordenar:

—¡Fondo estribor!

En segundo lugar guardó hermético silencio respecto a ese breve trón que el escandallo deja en la mano al tocar el fondo y ser levantado imperceptiblemente. Puede confundirse fácilmente con la tensión de la velocidad que lo arrastra a popa, o con el estirón de la corriente al arrastrar el plomo. En esto el contramaestre consideraba que su aprendizaje realizado a lo largo de los años, no tenía porque confiarlo, ni aún al mismo Comandante si se lo hubiera pedido.

Hay quien asegura que todo en el Universo describe una curva cerrada. Esto particularmente resultó cierto en el caso del viejo Contramaestre. Su egoísmo siguió una circunferencia y le topó de frente. Esto sucedió inesperadamente al

fondear en una Isla del Pacífico, al oeste del lago brazo de la Baja California. La carta registraba profundidades increíbles a unos cuantos metros de la costa. Así que considerando que era más importante fondear a tiempo, que tener una sonda segura, el Comandante mandó al Contramaestre a las anclas y a la sonda al ayudante.

Grandes acantilados se acercaban peligrosamente, hasta parecer que el buque se incrustaría en ellos. El Comandante en el puente estaba nervioso, y los oficiales observaban en silencio como el buque a poca máquina se acercaba más y más. El agua de un azul profundo revelaba la enorme profundidad. La distancia era ya tan pequeña que si no se fondeaba, se corría el peligro de que el buque quedara con la popa en las rompientes al bórnear. De modo que el Comandante ordenó:

—¡Sonda!

El ayudante lanzó el escandallo, que rápidamente fué a popa. Creyó sentir el fondo y gritó:

—¡Diez escasas!

El contramaestre movió la cabeza, en un gesto inútil. Hubiera querido gritar que había más de cincuenta brazas, y que desde la proa se veía la costa lo suficientemente lejos como para acercarse otros cincuenta metros. Pero en el puente, la proa parecía quedar aprisionada entre las grandes rocas de basalto y el Comandante ordenó:

—¡Fondo!

El contramaestre muy a su pesar aflojó el freno y el ancla, libre cayó al agua. A cada grillete que salió su velocidad aumentaba, y al saltar los eslabones sobre el winche el rugido del acero era impresionante. Cuando salió el décimo grillete el contramaestre viró apresuradamente el freno. Con la velocidad el freno humeaba y sacaba chispas. Chirriaba y ya caliente resbalaba sobre los tambores del winche. Antes de que pudiera separarse del freno en su vano intento de inmovilizar la cadena salió el onceavo grillete, y detrás el último. La tensión era tan poderosa que el pesado grillete de fondo rompió el perno y el chicote salió volando por la cubierta. Todos se fijaron en los destrozos que la punta cimbreante de la cadena hizo en proa. Desbarató las muelas de estribor del winche, arrastró la mordaza por el escobén, que a su vez se desprendía de la proa dejando una enorme grieta. Nadie paró mientes en el viejo Contramaestre. Rengueando se acercó a la proa para inspeccionar los destrozos. Ahí cayó de rodillas. Puso las manos en cubierta y se fué estirando hasta quedar tendido a todo lo largo. Cuando el médico lo examinó encontró que tenía el torax machacado. El chicote lo había rozado sin que él lo sintiera, así que su muerte fué rápida y dulce. Quedó con la cara hacia el agua, como si por última vez hubiera querido contemplar aquel viejo amigo, en cuya compañía había pasado su vida, el amplio mar, cambiante y matizado de seductores colores.

"El Sotavento"...

(Viene de la Pág. 10)

amplia chimenea ovalada ofrece un índice de las potentes máquinas que lo impulsan, y las lanchas, descansando airosas, sobre sus calzos, son muestra de las posibilidades que en deportes y diversión ofrece el buque a sus visitantes.

—oOo—

Estas sugerencias del hermoso yate al que lo contempla, lo invitan a visitarlo. Las visitas son autorizadas por su Capitán. Con atenta galantería nos concede permiso, y nos proporciona los medios. Una potente lancha de alta velocidad, que levanta por la popa una turbulenta estela, se desprende del buque. Levanta la proa y parece no tener otro punto de contacto con el agua, que el filo del codaste y las hélices. A unos cuantos metros del malecón para sus máquinas, desaparece la cascada de la popa, cae la proa, y se acerca lentamente a la escala.

La lancha nos lleva en unos instantes al buque. Embarcamos por una elegante escala real, con el pasamanos cubierto de lona. Peldaños de caoba protegidos por placas de bronce reluciente. Al ganar la cubierta de teka brillante como un espejo por la laca, se pisa con cuidado para no ensuciarla. El oficial ríe.

—Es barniz de intemperie. Soporta los roces. Así que pisen sin cuidado.

Esto nos libera de una preocupación, pero observamos, que los tripulantes, para cuidar el barniz, calzan zapatos de goma, y se mueven rápidamente sin el menor ruido.

—Por aquí —Dice el oficial.

Abre una puerta por el pasillo de estribor, y nos introduce en el comedor. La impresión es de elegante y discreta opulencia. A proa una mesa de roble, amplia, espaciosa, para doce personas. La rodean cómodos sillones forrados de cuero verde. Adosados a las paredes aparadores y muebles del mismo estilo. Mamparos tapizados de azul oscuro. El cielo blanco y la alfombra roja. La luz de los grandes ventanales ovalados puede disminuirse corriendo elegantes cortinas floreadas. Las ventanas están fijas, debido al sistema de aire acondicionado que circula por todo el buque.

Salimos por un pasillo. Atravesamos algunos camarotes y desembocamos en un amplio espacio libre, situado sobre la sala de máquinas, y destinado a dar facilidad de trabajo durante las reparaciones de fondo de los motores. Al terminar este espacio, se encuentra un mamparo que limita el bar. Una amplia barra, dotada de espejo, y con casilleros donde se guardan los más finos licores se encuentra adosada a la proa. El piso cubierto de una espesa alfombra, invita al deleite de un cocktail, y los amplios divanes sugieren el encanto de las damas en traje de noche. El bar comunica con una grande es-

(Pasa a la Pág. 19)

Fray Andrés de Urdaneta

Versión de Luz Muñoz SANDIEL.

(Continúa)

Continúa diciendo Urdaneta que "la isla Filipina no solamente está dentro de lo del empeño sino que la punta que sale a la parte de levante, está en el meridiano de las islas del Maluco y la mayor parte de la dicha isla está más al poniente del meridiano del Maluco y el asiento o concierto de lo capitulado es que desde las islas del Maluco hacia la parte del Oriente en 17°, midiéndolos por la Equinocial, se echa una línea que vaya de polo a polo y que al poniente de ésta tal línea de aquel semicírculo, ninguna de las armadas de V. M., ni de sus vasallos pueden entrar ni poblar ni contratar, hasta tanto que se deshaga la venta o empeño que está hecho (con el Rey de Portugal)". Así pues como la isla Filipina estaba dentro de lo del empeño, sugería Urdaneta explorar tierras e islas pero de su demarcación y que Felipe II podía enviar a rescatar a los castellanos que se encontraban por esas tierras cautivos de los infieles, y ya rescatados "den (los galeones) la vuelta para la Nueva España" (esta resultaba una causa legítima o piadosa). Era Urdaneta el que, prácticamente dirigía aquella navegación y que de acuerdo con el Virrey de Velazco trazó sus planes en forma de que además del principal fin de realizar el viaje de vuelta (o tornaviaje) desde las remotas islas del pacífico a la Nueva España, lograr la gran conquista de la Nueva Guinea y Australia y no precisamente de las Islas Filipinas que consideraban terreno vedado.

Alguien cometió una indiscreción sobre lo que debía ser un secreto, llegando a oídos del piloto Juan Pablo Carreón tripulante que fuera en la funesta expedición de Villalobos y el cual celoso de Urdaneta por no haberle nombrado timonel en la expedición que nos ocupa, se dedicó a escribir cartas al Soberano para que los derroteros e indicaciones propuestos por Urdaneta no fueran aceptados y en contra de dichos proyectos exponía Carreón que los expedicionarios de Saavedra entre los cuales se contaba él, sólo habían visto gentes de color y desnudas por la costa de Nueva Guinea, entendiéndose que carecían de provisiones. En cambio exageraba la vegetación filipina, la que apenas tuvo tiempo de ver. Se sospecha que el buen Fraile influyó para que Carreón no fuese en la expedición, ni con mando ni sin él y además rechazó y dijo que no se embarcaba si los planes de Carreón habían de ejecutarse. En la siguiente carta que escribió Carreón a Don Fe-

lipe II, queda demostrado el gran descubrimiento que el extraordinario Monje y Marino deseaba realizar; en cuya carta Carreón escribe: "Dice el P. Fray Andrés que salida la Armada del dicho puerto (Navidad) gobierne (se dirija) la Armada al sudoeste hasta pasar la Equinocial de la banda del Sur y siga la misma derrota hasta ponerse en altura de 20° de la dicha banda del Sur y que si en aquel paraje no topare con tierra, que vuelva a gobernar al noroeste hasta bajar a 5°". Esta primera ruta sugerida por Urdaneta era "el rumbo preciso para ir a Australia y en la segunda el rumbo exacto para ir a Nueva Guinea". Por lo tanto el Gran Urdaneta de haber realizado su proyecto, hubiera sido el descubridor de Australia, contemporáneos suyos y muy respetables así lo comprendieron. El Fraile no hablaba de memoria; sus relaciones eran verídicas, pues en sus incursiones por aquellas islas, debió haberse enterado de su riqueza y se explica el porqué lucharon por su posesión desde fines del siglo, Holanda, Inglaterra y Alemania, la cual fraccionaron quedándose con ella.

Los preparativos de la gloriosa expedición tocaban a su fin; cuando ocurrió el 31 de julio de 1564 la muerte del segundo Virrey de México, Don Luis de Velazco. La desaparición de este caballero vino a cambiar parte del proyecto de la empresa, anulándose parte de ella. El gobierno y negocios de la Nueva España, pasaron automáticamente a manos de la Real Audiencia, dominados los integrantes por un visitador regio, el funesto Lic. Valderrama, el cual tomó para sí con natural predisposición empeño y astucia, la oposición del Piloto Carreón, desbaratando los planes que Urdaneta empezaba a realizar. Exteriormente tocaban a su fin los preparativos y se disponían 380 hombres entre marineros y soldados al mando del Capitán Don Miguel López de Legazpi, Caballero Guipuzcoano, nacido en la noble ciudad de Zumárraga. Contaba 58 años de edad de los cuales 34 había pasado en la Nueva España. La razón para ir al mando de la expedición fue, porque el P. Urdaneta en su carácter de religioso no podía desempeñar cargo ni militar ni político, nombrándose a Legazpi por sus méritos y honradez y por ser paisano y aún deudo de Fray Andrés. (Miguel López de Legazpi después de conquistar las Filipinas, murió en Manila en Mayo de 1572).

Fray Andrés de Urdaneta ya embarcado con la proa puesta hacia al inmensidad del Pacífico, el día 20 de noviembre de 1564, escribía a Don Felipe II: "Nuestra partida, placiendo a Dios,

para las partes del Poniente, será mañana. Van dos naos gruesas, la una, según dicen los mercantes, de más de 500 toneladas y la otra de más de 300 y un galeoncete de hasta 80 toneladas y un patay pequeño y una fragata". Horas después a las tres de la mañana del 21 de noviembre, levaron anclas y con viento en popa se lanzaron al mar aquellos intrépidos marinos mexicanos.

Esta expedición organizada en México, con buen número de nativos de nuestro país, con personal y elementos así como los mismos principales, eran de vieja raigambre como Legazpi y que consideraba suya esta patria de sus hijos y de sus glorias, desde aquellos tiempos se llamó Mexicana. En carta escrita por uno de los tripulantes de aquella memorable expedición se lee: "Carta que narra el venturoso descubrimiento que los MEXICANOS han hecho navegando con la Armada que S. M. mandó hacer en México". Continúa el curioso relato: "ello es cosa grande y de mucha importancia y los de México están muy ufanos con su descubrimiento que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo". Se dice que fue muy raro encontrar entre millares de documentos del siglo XVI, la palabra "mexicano" sólo acostumbrada para designar a los nativos. Esta vez se usó para designar a aquel conjunto de tripulantes "mestizos, criollos y españoles de arraigo, todos unidos bajo este solo nombre: "Mexicanos". Después de tres siglos "allá iban por esos mares las primeras células, el primer grupo con conciencia refleja de nuestra nacionalidad, tal como ella vino a cuajar, engrandecida y poderosa". Allí iba Urdaneta al frente de aquel grupo, como Mayoral, título éste con que lo llamó el General Legazpi.

Por una parte de la relación de Urdaneta se sabe que "corrió (la Armada) al Sudoeste derechamente conforme a la instrucción que llevaba del Ilustrísimo Visorrey Don Luis de Velasco". Pero el sábado 25 de noviembre el General Legazpi reuniendo en la nave Mayor a los religiosos, Capitanes y oficiales de S. M. a todos los pilotos y a algunos otros más y estando todos presentes, exhibió una instrucción sellada y cerrada de la Audiencia Real de la Nueva España, la cual traía órdenes de no abrirla hasta hallarse a 100 leguas mar adentro; estando en el límite procedió a decirles lo que se les ordenaba en la susodicha instrucción y conforme a tal, deberían seguir su derecha derrota (derecho camino) "hasta las Filipinas. Legazpi no hacía más que cumplir con su deber y seguir tal ruta a pesar de que debió haberle costado mucho trabajo. Para Urdaneta y sus religiosos fue una mala pasada por parte de la Real Audiencia. Con esto se derrumbaba esta gran empresa tan suya, el descubrimiento de Oceanía, quitándose de las manos en forma tan poco noble, engañados y sin poder a esas alturas apelar a nadie.

La verdad era que el Visitador Valderrama

dominaba a los Oidores, acogiendo todos sin dificultad la exposición presentada por el piloto Juan Pablo Carreón, en la cual ofrecía facilidades para ir a las Filipinas. Inexacto, pues nadie más que él sabía de los totales fracasos en su navegación con el desventurado Villalobos. Afirmaba, pero sin pruebas, que las Filipinas eran desconocidas de los Portugueses, esta gran falsedad, "debió de quitar muchos escrúpulos" a Felipe II y al mismo Valderrama". Se dirigían pues al Oeste cuarta Sudoeste hasta ponerse en altura de nueve grados y de allí al Oeste, en demanda de las islas de los Reyes, Corales, Matlotes y Arrecifes, después pasarían a las Filipinas en donde, según órdenes debían reunirse todas las naves.

El primer incidente fue la gran pérdida del Patache "San Lucas" al mando de Don Alfonso de Arellano; gran pérdida decimos, pues era con estas ligeras embarcaciones la única forma de penetrar en el laberinto de canales, islas e islotes de los archipiélagos del Pacífico. Empezó aquí la parte cansada y larga de la navegación, pues resultó ser un viaje de grandes inquietudes y continua zozobra, como resultado de la incompetencia de los pilotos. Andaban perdidos y sólo se reunían para conocer sus ineptitudes lo cual volvía loco al buen Legazpi que no entendía nada del arte de marear. Tuvo al fin que intervenir el P. Urdaneta siendo el único más acertado. El martes 9 de enero de 1565, la nave Capitana avisó una pequeña isla que resultó estar poblada de indígenas, que andaban en la playa y en canoas y al pronto huían tierra adentro. A ruego del Capitán, Fray Andrés saltó a tierra, para ver si podía entenderse con los indios, cosa que no pudo lograr; con él, envió a su nieto Felipe de Salcedo, para que tomase posesión de la isla en nombre de S. M. A esta isla la denominaron "Isla de los Barbudos", y está a la altura de diez grados sobre el Ecuador. El 10 y 16 de enero dieron con varias islas todas ellas despobladas. Dos días después vieron otra con gran cantidad de árboles pero deshabitada y a continuación con los famosos "Jardines" de Ruy López de Villalobos, así lo manifestó Urdaneta y con toda razón, a pesar de que los pilotos se reían de ello. El 24 de enero se presentaron ante el Capitán varios pilotos, opinando todos diversamente sobre la situación de la Armada, afirmando mientras más se acercaban a tierra que eran las Filipinas, sólo Fray Andrés dijo que podían ser las islas de los Ladrones y estaba en lo cierto, pues a poco vieron desde la gavia de la nave mayor acercarse embarcaciones de vela y por ello afirmó Urdaneta que eran las islas de los Ladrones. Los de Legazpi trataron de hacerse entender por los tripulantes de aquellas naves, pero sólo por señas comprendieron que los nativos les invitaban a sus pueblos donde les darían mucho de comer.

(Continuará)

"El Sotavento" ..

(Viene de la Pág. 16)

tancia, o cámara principal, con paneles grises, alfombra verde, cortinas floreadas, iluminación indirecta. Al centro mesa para juego. Gabinete de radio y tocadiscos. Amplios libreros. Escritorio para recados y cómodos asientos. Esta sala ofrece una cómoda escala para bajar al camarote principal, que en los yates llaman "del dueño".

En esta cubierta principal tienen sus camarotes, inmediatamente a popa del comedor, el Capitán y el Jefe de Máquinas a estribor. El mayor de ellos es desde luego el del Capitán, con amplia litera, escritorio y armarios. Baño para él y para el Jefe de Máquinas. Los camarotes para los dos segundos, también con su baño. Hay escalas para subir al puente, y para bajar a la cocina, que se encuentra en la misma vertical que el comedor. La cocina es una maravilla donde cualquier Chief se daría gusto en preparar sus especialidades para gourmets. Estufa de alta potencia Hot Point. Grandes mesas de aluminio como para poner a funcionar al mismo tiempo, la batidora, el molino y la licuadora y los tostadores de pan. Toda la cocina se encuentra rodeada por anaqueles espaciosos para almacenar latería y víveres secos, suficientes para un viaje trasatlántico. Un vasto refrigerador de servicio almacena las carnes para uso del día, refrescos y agua. Por un pasillo la cocina comunica con los cuartos fríos, donde pueden almacenarse carnes y legumbres en proporción similar.

En la cubierta inferior a proa de la cocina, se encuentran los alojamientos de la tripulación. Inmediato a la roda el pañol de cadenas. Después la lavandería con las máquinas necesarias para dar servicio autónomo a la tripulación e invitados. Sigue la cámara de marineros con literas y un comedor, sencillo y cómodo. Después dos camarotes con cuatro literas para los

suboficiales: Contramaestre, Despensero, Maquinista y Secretario. A popa de la cocina se disponen los camarotes de los invitados. Todos ellos montados con lujosa comodidad. Dos con camas matrimoniales, baño particular, closets amplios y escritorio. Otros dos con dos literas con baño común. Aun hay dos más, para personas de alta consideración con camas gemelas, mullidas alfombras, tocador para dama, y cómoda para caballero, baño privado y escritorio. Finalmente se extiende a popa, el elegantísimo camarote principal, del dueño, o invitado de honor. Ocupa la mayor parte de la popa. Presenta dos amplias camas. Profundos gabinetes adosados a las paredes, escritorio de lujo. Cortinas floreadas de exquisito gusto, luz indirecta, artísticos plafones, y gruesa alfombra carmesí. Rematando la popa, un baño que sigue la curva del codaste, con tina, ducha, espejos, y mamparos cubiertos de azulejos venecianos.

Entre la cocina y los camarotes se encuentra la sala de máquinas con sus potentes motores Enterprise de 1,800 caballos, rodeados por un ancho pasillo que facilita su manejo. A proa de los motores principales se encuentran los auxiliares para mover los generadores de electricidad, bombas de achique, de combustible, de agua potable, contra incendio, y el sistema de aire acondicionado. El tablero de control para las máquinas principales es tan amplio y complicado como el de un tetramotor transoceánico. Permite arrancar los motores oprimiendo un botón de mando. Cambiar su velocidad, pararlos y ponerlos en marcha atrás por el mismo procedimiento. El maquinista de guardia tiene ante su vista indicadores de presión, de temperatura, de combustible, etc. Este montaje moderno, convierte en un placer el manejo de la maquinaria. Otro panel posterior ofrece datos eléctricos para el control de corriente.

Toda la cubierta inferior es de acero, y limita los tanques de combustible y de agua, que
(Pasa a la Pág. 25)

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

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

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

CON GUSTO AYUDAREMOS A RESOLVER SUS PROBLEMAS
DE TRANSPORTE MARITIMO

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

Tel. 46-79-47 México, D. F.

Faustino Cevallos Marcor Administrador General.

DECIMAS ATLANTICAS

Ensueño de infancia mía:
ir bajo cielos marinos
tal como Antón de Alaminos,
atado a la lejanía,
Sueños de piratería,
ilusión de navegar.
¡Nunca te pude atrapar!
Se me quedó la aventura,
viendo por una ranura
las opulencias del mar.

La blanca espuma del viaje
me baña desde chiquillo
Grumete de Lorencillo
perito en el abordaje,
Salgari me dió el tatuaje
que llevo en el corazón.
¡Temprana imaginación
que cabalgó tierra adentro!
Hoy que me busco, me encuentro
sin barca y sin ilusión.

Ser marino y ser poeta
fue la añoranza remota
y entre fragata y gaviota
la vieja pasión se agrieta
bajo el viento de la isleta
y el aire del malecón.
Yolanda va en galeón,
de arcabuces guarnecido,
y en él se lleva el olvido
los sueños del infanzón.

Olonés, el bucanero,
fue mi hermano; la novela
me entregó su carabela
con su jubón y su acero;
en el mástil va un lucero
que tiembla de inmensidad;
anuncio de tempestad
sobre mi alma se cierne
y el naufrago Julio Verne
conquista la eternidad.

Niña del puerto, yo fui
tu anocheado corsario;
ve la nota que en diario
de bitácora escribí:
"En el Golfo Carmesí,
se vino abajo el bauprés;
pasión de la madurez
en la fatal avería
desmantelado y sin guía,
el mar me trajo a tus pies"

Mercader, yo fui al alijo
de aquel bajel encantado
que el amor dejó ancorado
bien lejos de mi cortijo;
por una esclava y un hijo
dí mi sangre y mi fortuna,
y hoy que en la negra laguna
de la eternidad me pierdo,

es, aquel hijo, el recuerdo
y aquella esclava la luna.

Abre tu fresca bahía
que vengo todo de luto;
se ha llevado el escorbuto
toda mi marinería.
Mi vieja melancolía
viene cantando a babor;
y es que he perdido la flor
liviana de tu presencia,
en este mar de la ausencia
que es la ausencia del amor.

He de bajar a tu mundo
fantástico y submarino,
por ver cómo crece un trino
sembrado en nácar profundo;
es aquel canto errabundo
que se escapó de la aldea;
trino fiel a mi odisea
y en su vientre reproduce
que a la anémona seduce
los cantos de la marea.

Cantando por la ensenada
voy en mi barca pesquera
y de mi red prisionera
queda la musa soñada.
Esperaré la alborada
para virar hacia el puerto;
sabrán cómo he descubierto
tu imagen cautivadora.
Si te preguntan, señora
¡dí que he soñado despierto!

Rodando viene la ola
por la llanura marina:
mensaje que de la ondina
recibe mi caracola.
Crepúsculo de amapola
mi corazón junto al tuyo;
lava tu mano un cocuyo
con aceite iluminado
y el mar abre su costado
por entregarte su arrullo.

Archipiélago del llanto
donde encalló mi goleta;
de no haber sido poeta
no hubiera sufrido tanto.
Hoy la musa del quebranto
sin muerte y sin funeral,
es una estatua de sal
en la que gimen los vientos,
buscando tibios acentos
de rondel y madrigal.

Aquel que te ha descubierto
se queda en San Juan de Ulúa
o prisionero en la grúa
que hace la estiba del puerto;
y es que así nace el injerto

de la marisma y el sol.
Cortés entra al caracol
de la sirena encantada,
cuando la flota varada
nos da el idioma español.

Puerto del mar de Levante
tirado a modo de puente,
entre la flora caliente
y el claro techo de Atlante;
de su ritmo alucinante
la música se derrumba
y en tanto que el güiro zumba,
la marimba danzonera
parece cual si tejiera
con agua de mar la rumba.

Sangra el bosque en cada son,
agudo llora el falsete;
no hay jarocho que no apriete
su paso al del guitarrón;
alma negra del danzón,
zapateado "Caimán",
rosas de Minatitlán
que en el Huapango corté;
hoy que regreso, no sé
quienes son, ni dónde están...

Rumbo a tu Cólquide inciana
se emprora el sueño marino
y a cambio del vellocino
mi décima se engalana.
Que me depare Roxana
la inspiración del Cyrano,
Virgilio me de la mano
que guió los pasos del Dante
y tenga yo un Rocinante
como el de Alonso Quijano.

Que así ya puede Jasón
llevar en vilo el trofeo
bien ganado por Orfeo,
rey de su tripulación.
Si tan noble tradición
Clemencia Isaura condensa,
el bardo ya sólo piensa
dar su mano al trovador
que da cita en una flor
a Veracruz y a Provenza.

¡Cómo se sueña señora,
cuando el justador quisiera
bordar tu blanca litera
con el carmín de la aurora!
Yo bien sé que en esta hora
nadie piensa en tales cosas;
el mundo es un mar de fosas
abiertas por la ambición,
¡y tú eres un corazón
en el que cantan las rosas!

Miguel Alvarez Acosta

SALERI. - Por Carlos Delorme

Inolvidable recuerdo el de aquel viejo pescador. Los sábados por la tarde entraba a la vela por el centro de la bocana. Su canoa era robusta y lenta. Pesada, con doble madera para su tamaño. Fuerte, como para desafiar y vencer los nortes que al viejo gustaba torear, corriéndolos en popa como domador avezado al que no logra desmontar el potro más bronco. Entonces se le veía acercarse apareciendo entre las crestas de las olas para ocultarse un momento después entre la hirviente espuma. Ya en la bahía la lancha perdía velocidad. Se acercaba lentamente al malecón y podía vérselo sentado en popa con su sueste y chaquetón de hule, asomando una cara surcada por profundas arrugas, sonriente mordiendo la pipa negrusca. A 10 metros de la escala, arriaba la vela latina y se atrancaba. Calculaba con maestría la arrancada. Se incorporaba en la popa y al pasar por la escala saltaba con dos cabos en la mano: la boza (cabo de amarre de la proa) que aseguraba a la bita próxima a la escala, y el grueso sedal tiburonero que mantenía flojo, cual si estuviera muerto, en la diestra.

En cuanto me veía pasaba su mano encallecida por mi cabeza y me alborotaba el pelo. Era su manera de saludarme.

—¡Hola compañero!— Me decía. ¿Quieres

ver la fiera marina?

Naturalmente que yo asentía devorado por la curiosidad. Pero el viejo no tenía prisa. Sus grandes ojos azules recorrían primero, con toda calma, el malecón que empezaba a llenarse de paseantes. Después se detenían en los grandes buques amarrados en los muelles, inquiriendo las nuevas entradas y salidas que se habían verificado en su ausencia; y finalmente se posaban con cariño en su lancha, analizando si estaba segura y cuidadosamente amarrada. Entonces cargaba su pipa con toda parsimonia encendiéndola con su encendedor de yesca y gruesa mecha que soplaba hasta obtener una rosa incandescente del tamaño de la pipa, y chupaba largamente con la fluición bailándole en los ojos. Volvía a pasarme la mano por el pelo y me alargaba la driza.

—Con cuidado compañero. Poco a poco... eso es.

Yo tiraba tan suavemente como lo permitía la gruesa cuerda que casi se me escapaba entre las manos. Pero el viejo prestaba su ayuda y la cuerda iba saliendo del agua, lentamente, con extraña emoción que polarizaba mi atención en el punto por donde debía aparecer el monstruo de los mares. El agua verdosa se ha-

(Pasa a la Pág. 27)

HIGGINGS INCORPORATE

CONSTRUCTORA DE TODA CLASE DE

- BUQUES
- DRAGAS
- LANCHAS DE PESCA
- LANCHAS DE RECREO

FELICITA CORDIALMENTE A LA H. ARMADA DE MEXICO
POR LA MODERNIZACION DEL CAÑONERO "QUERETARO"

Representantes en México:

Automotriz Aveleyra

Y OFRECE SUS SERVICIOS PARA EL DISEÑO DE NUEVAS UNIDADES

Lafragua No. 15
México I, D. F.

Teléfonos: 35-29-31
46-50-85

Música Militar

Hace muchos años, cuando el Departamento de Marina ocupaba el primer piso del ala oriental de la antigua Secretaría de Guerra y Marina, en la parte que da a Moneda del Palacio Nacional, se acostumbraba que una Banda del Ejército, brindara una audición al personal los días de Revista.

La Banda se acomodaba en el patio central, describiendo un gran semicírculo al rededor de su Director. A veces tocaba la Banda de Artillería, Otras la de Estado Mayor y en ocasiones la de Zapadores. A los primeros acordes, los oficiales comisionados en las oficinas abandonaban los escritorios, y recargados sobre el barandal, en todos los pisos, se abandonaban al encanto de la música. La ejecución era pulcra y plena de resonancias de la aún latente Revolución. Al terminar un mosaico norteño o un putpurri regional estallaba la salva de aplausos. Aquella audición mensual constituía un remanso donde se disolvía el cansancio de la rutina de escritorio.

Aquellas Bandas no sólo tocaban para los militares. La Alameda se llenava de paseantes que escuchaban a la Antigua Banda de Policía, y gozaba del policromo espectáculo que ofrecían los ejecutantes vestidos de charros, acompañando a hermosas cantantes ataviados con trajes regionales. Tocaban en Chapultepec la Banda de Estado Mayor, y en la Plaza de Santa María la de Artillería. En provincia cada Batallón tenía su banda y amenizaba con serenatas los paseos vespertinos. Aquellas Bandas llenaban con su arte el espíritu del mexicano. Eran apreciadas y queridas, puesto que con su música marcial habían acompañado al hombre del pueblo en la lucha por su libertad.

Con el paso del tiempo, las bandas cambiaron. Su sonoridad y número de ejecutantes aumentó. Es posible que instrumentos de mejor calidad den mayor colorido a la interpretación. Quizás nuestros maestros son, en promedio, más hábiles o los Directores, más técnicos. Cualquiera que sea la causa, nuestras bandas son ahora grupos selectos que dominan a la perfección la música militar. El ejemplo más completo de esta aseveración lo ofrece la Banda Sinfónica de Marina.

El año pasado, durante una serie de conferencias de difusión marítima organizadas en la Escuela Nacional de Ingeniería de la Ciudad Universitaria, figuraba como primer número pieza de música ejecutada por la Banda de Marina. Durante quince días había estado en el vestíbulo un pequeño pizarrón anunciando el acto. Se habían distribuido las invitaciones de rigor, y cuando llegó la Banda, el Auditorio estaba vacío. La banda se acomodó a la entrada del Auditorio. Afinó sus instrumentos y cuando el Director levantó la Batuta, las patentes notas de

una marcha militar rebotaron contra la estructura de concreto, ganaron en intensidad al reforzarse en esa gigantesca caja de resonancia y subieron, enardecientes, a los cuatro pisos de aulas. Los salones de clases se vaciaron. Minutos más tarde cientos de muchachos rodeaban a la banda. Los alumnos que quedaban en clase, oían inquietos, las explicaciones del maestro. Las notas de tonalidades metálicas, les llamaban a la fiesta. Algunos profesores lo comprendieron, y encojiéndose de hombros, prefirieron dejarlos salir, a hablar ante un grupo de ausentes. Al terminar la pieza, el patio inferior estaba atestado de estudiantes. Un grito ensordecedor expresó la emoción de los jóvenes. Se pedían con entusiasmo varias piezas diferentes. Se impuso "LA MACARENA", y cuando el solista entonó en su trompeta, con emotiva perfección, la melodía, el entusiasmo desbordó los ánimos juveniles. Gritos, vivas y bravos se mezclaban con la música, haciendo que la piel de los oyentes se enchinara de emoción. En lugar de una pieza, la banda tocó doce, y cuando cansada, fue despedida por una tronadora salva de aplausos, y los estudiantes entraron al Auditorio. Poco era lo que había que decir. El mensaje de la Marina había sido interpretado por aquella Banda.

Y como este, una impresionante cadena de triunfos. Delirio de los oyentes durante sus famosas audiciones de aniversario en el Hemisiciclo Juventino Rosas de Chapultepec. Fascinación musical en los conciertos ceremoniales y ardor militar durante los desfiles, cuando a la cabeza de la Brigada Mixta de Marina inyecta una oleada de marcialidad con su música de parada, a la que parecen matizar de frescas brisas, el uniforme azul de los marinos.

En una zona plena de nostalgias coloniales, a espaldas de la Plaza de la Constitución, en la calle de Academia, hay una vieja casona de vecindad, en cuyas paredes ha quedado señalado el paso de los siglos. Un patio de baldosas carcomidas recibe la curiosidad de tres pisos de viviendas. Al fondo en el primer piso, desaparecieron las habitaciones y desde tiempo inmemorial se construyó una vasta sala. Ahí han practicado desde el siglo pasado una serie de bandas militares. El local lo heredó de la Banda de Zapadores, la de Marina. Todos los días, cuando no tienen servicio, ni es fiesta, los maestros estudian y practican. Al lado del trombón el flautista ensaya una aria de "LA TRAVIATA". Sin importarle el barrullo de cincuenta instrumentos distintos, el solista de trompeta, ensaya una y otra vez su parte de la Quinta Sinfonía de Tchaikowski. Una dama con el corno toca sin descanso hasta dominar la melodía que le corresponde. En ese barrullo insoportable, en el que se mezclan cascadas de notas, a ritmos y



La Banda de Marina Desfilando.

tonos diferentes, El Director, se mueve como si le hubieran extirpado el sistema nervioso. Está en su ambiente. Su oído descubre en aquel pademonium una nota falsa. Se acerca al maestro y le indica el error. Se pasea entre los ejecutantes y los orienta. Después entra a su oficina y atiende a la administración de la banda. El ruido ensordecedor no le impide dictar los oficios a su Secretario. De improviso todo queda en silencio. El Sub-director, a cargo de los ensayos se ha presentado en la sala. Los músicos se reúnen. Toman su posición frente a los atriles. El archivista distribuye las partes. Se oye un golpe de la batuta. Los maestros preparan sus instrumentos y cuando el Sub-Director inicia el ataque, la música llena, sugestiva aquel escenario de viejas canteras labradas. La batuta golpea rudamente el atril. El pasaje no es impecable. Se ensaya una y otra vez hasta que la ejecución es tan perfecta que podría dejar satisfecho al mas exigente de los directores. Así, uno y otro día, durante todo el año, hasta adquirir la destreza musical que ostenta este extraordinario conjunto.

Al retirarnos, el caballeroso Director, Capitán de Navío ESTANISLAO GARCIA ESPINOSA, nos entrega un boletín que nos complacemos en transcribir:

En 1941, siendo titular de la Secretaría de Marina, el señor General de División Heriberto Jara, cuando por decreto número 1057, expedido con fecha 15 de mayo del mismo año, por el señor General de División Don Manuel Avila Camacho, Presidente de la República, se creó la Banda de la Marina a iniciativa del entonces Capitán 1º de Infantería y Maestro ESTANISLAO GARCIA ESPINOSA, quien habiendo tenido a su cargo otras Bandas de música y siendo director de la de Zapadores, del Ejército Nacional, pasó a organizar y fundar este prestigiado conjunto, dando su primer concierto el 2 de agosto de 1941, frente al edificio que ocupa la Secretaría de Marina en las calles de Balderas número 55, hace precisamente 17 años.

El empeño del fundador de la Banda, Maestro García Espinosa, el plan de estudio que pu-

so en vigor y su afán de triunfar, hicieron que la Banda de la Marina ascendiera rápidamente hasta colocarse en el primer lugar entre los organismos musicales de su género; contando con un repertorio tan extenso, que lo mismo ejecutaba las obras más selectas que los aires populares de México y de otros países, habiéndose distinguido en el acompañamiento de grandes conjuntos corales, de números de ballet, de notables

(Pasa a la Pág. 26)



Celebrando el Día de la Enfermera.



El Director de la Banda Saluda al Maestro Julián Carrillo y al Rector de la U.N.A.M.



Maestro Estanislao García Espinosa.

El Sotavento...

(Viene de la Pág. 19)

se encuentran distribuidos por todo el buque.

Esto en cuanto respecta a los interiores. Volvemos a subir a la cubierta principal y nuestro guía nos conduce al puente. El corta-vientos ofrece un apoyo para gozar de la espléndida vista de la Bahía de Acapulco sin ningún obstáculo. Se antoja tender una silla de extensión y reclinarse a gozar las delicias de la brisa marinera.

Una puerta conduce a la caseta de mando, que los marinos llaman Derrota. Modernos aparatos especializados proporcionan la seguridad para la navegación. Se dispone de compases magnéticos y aguja giroscópica, que da la dirección del norte verdadero por procedimientos mecánicos. La pantalla del radar llama nuestra atención y el oficial nos explica que por procedimientos electrónicos en esa pantalla aparece un perfil del horizonte hasta 50 millas de distancia. De modo que en tiempo de niebla, o durante un chubasco cerrado, el Capitán no tiene que recurrir a los vigías para descubrir las rompientes que de improviso aparezcan por la proa, ni la mole sorpresiva de un buque que avanza en dirección contraria, y que directamente avanza al abordaje. Este radar, ultramoderno, permite, con un movimiento de la perilla, ampliar el panorama, haciéndolo más selectivo, de 50, a 10 millas. De 10 a 5 millas, y de 5 a media milla, de tal modo que las entradas a puerto, pueden realizarse con tiempo cubierto, y aun cerrando por completo la Derrota, apagando las luces, y no viendo más que la pantalla del radar, la cual da direcciones, mediante un repetidor de la giroscópica.

La aguja giroscópica, tiene adaptado un piloto mecánico, que de acuerdo con su dirección mete automáticamente el timón en la dirección adecuada. De tal modo, que si un golpe de mar desvía la proa hacia estribor, el piloto comanda un servomotor que al instante mete el timón en sentido contrario y el buque sigue su rumbo,

prácticamente en línea recta. Esto tiene importancia económica, puesto que la eliminación de las guiñadas, ahorran un 10 por ciento de combustible, o lo que es lo mismo, el buque puede recorrer, merced a su piloto mecánico, 10% más de distancia, que la que daría con el mejor timonel.

La aguja giroscópica, permite asimismo trasladar a control remoto sus indicaciones, de modo que el Capitán sin moverse de su litera, puede observar el rumbo seguido, durante la noche anterior, en una gráfica trazada por un aparato registrador, que es un tambor en el que se enrolla el papel impreso por la plumilla.

El equipo de navegación se completa con un Radiogoniómetro, o indicador de direcciones de radio-faros, que permite obtener situaciones a cientos de millas de la costa, sin necesidad de recurrir a procedimientos astronómicos. El Navegador Loran, que da situaciones con estaciones especializadas en los Estados Unidos, y el Eco Sonda que traza una gráfica de profundidades.

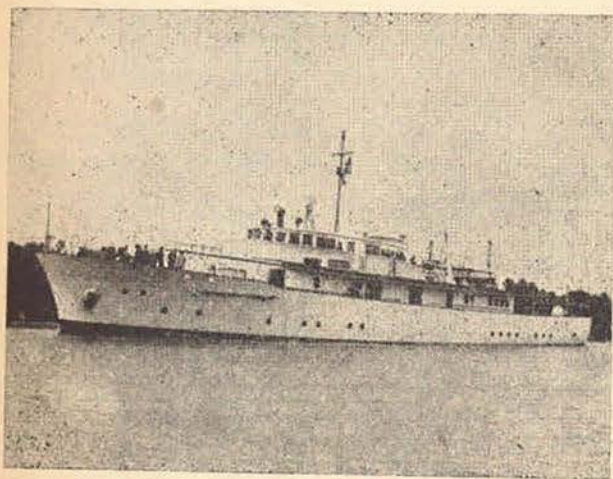
La navegación de uno a otro puerto se realiza sobre cartas que constituyen la representación geográfica de la zona por recorrerse. En "El Sotavento" la mesa de cartas, es amplia, con numerosos cajones en los que se guardan cartas de todos los océanos. Encima de la derrota se encuentra el puente alto, donde se asienta, la bitácora con el compás magistral, que en última instancia es el que dicta la dirección seguida por el buque. A los lados de la bitácora magistral se encuentran los reflectores y la antena del radar.

A popa del puente se encuentra la estación de Radió y los alojamientos para los radiotelegrafistas. Anexa a la estación, se adaptó una camarera para mayor número de tripulantes en previsión de servicio continuo. El puente alto termina en la playa de botes, donde se encuentran los calzos de dos poderosas lanchas. Una de ellas sin cubierta de alta velocidad, con motores de gasolina de alto poder, que le imprimen marcha de cuarenta nudos. La otra, tipo crucero, con cubierta, ideal para pesca y deportes acuáticos. Estas lanchas son arriadas e izadas mediante pescantes con motor eléctrico. Al centro de las dos lanchas grandes hay espacio para alojar dos botes menores, con motor fuera de borda, y adosadas a la chimenea se encuentran las balsas de hule, desinfladas, para el caso de abandono de buque.

El sistema de inter-comunicación permite conversaciones distintas sin interferencia.

El buque en puerto, depende para su seguridad, del sistema de anclas. Pueden verse suspendidas de los escobenes dos anclas modernas Tipo Danforth, de 750 libras de peso, de diseño especial que les permite hacer fácil presa en cualquier tipo de fondo. Las anclas son manejadas con un winche eléctrico de dos cabezales, que las puede llevar con velocidad de 12 metros

(Pasa a la Pág. 26)



Yate Presidencial "SOTAVENTO" en la Bahía de Acapulco.

El Sotavento

(Viene de la Pág. 25)

por minuto, que permite al buque quedar listo para navegar en menos de quince minutos.

La visita a bordo termina. El buque es tan hermoso por dentro, como lo anuncia la perfección de su silueta. Lo abandonamos con esa sensación de desdano de quien ha estado observando una obra de arte, y al fin tiene que
(Pasa a la Pág. 28)

El futuro de la Armada

(Viene de la Pág. 7)

en formas más sencillas, significa que los buques mercantes de Norteamérica y sus aliados deben quedar a salvo de ataques en alta mar. La Armada debe vigilar que las materias primas necesarias lleguen a los Estados Unidos y a sus amigos, y que las tropas, equipos y suministros sean desembarcados en las zonas de combate. La Armada también debe garantizar que las materias primas de ultramar no caigan en poder del enemigo y que las fuerzas militares enemigas no se proyecten hacia el mar.

Esta última tarea tiene la forma de hostilización predatoria o bloqueo naval. En dos guerras Alemania estuvo a punto de poner a Inglaterra de rodillas con bloqueo naval y submarino a las Islas Británicas y al Japón al borde de una capitulación como consecuencia de un bloqueo naval norteamericano a las islas metropolitanas antes de que una sola bomba cayera sobre sus ciudades.

Las Armadas también han podido aplicar una fuerza militar sobre una extensión limitada por medio del bombardeo naval. Recientemente, en la guerra de Corea, quedó demostrado que es un medio preciso y efectivo para concentrar potencia de fuego. En el pasado, sin embargo, los límites de bombardeo quedaban limitados al alcance del cañón naval. La llegada del portaaviones con sus aeroplanos de bombardeo y el desarrollo del proyectil dirigido y lanzado desde barcos de superficie y submarinos, ha colocado a los objetivos más distantes tierra adentro al alcance de la potencia del tiro naval.

PROGRESO TECNOLÓGICO Y LA MISION DE LA ARMADA.—Consideremos el efecto del progreso tecnológico en la misión de la Armada, tanto por su influencia en la misión misma como en los medios y métodos para verificarla.

Se ha dicho con anterioridad que la forma sigue a la función. Lo opuesto también es una verdad. Los elementos básicos de una fuerza militar son un quantum de potencia a la vez que el medio de aplicarla. La potencia quantum puede adoptar diversas formas tales como una policía militar, una división de paracaidistas, una granada de mano, una ametralladora, un obús, o una bomba megatón de energía nuclear. Puede ser conducida por un jeep, un tanque, un paracaidas, por la mano humana, un

Música Militar

(Viene de la Pág. 24)

cantantes nacionales y extranjeros, y de concertistas, al lado de los cuales en teatros y centros de arte ha dado notables conciertos, contándose entre estas actuaciones, sus programas de aniversario que año con año lleva al cabo en el milenario Bosque de Chapultepec.

Notables maestros de la música han actuado como directores huéspedes de ella, como el mundialmente famoso compositor Oscar Strauss, quien en su fotografía que obsequió al Maestro García Espinosa, puso ésta dedicación: "Para mi amigo el maravilloso Director Capitán Estanislao García Espinosa"; el finado Carl Alwin, ex director de la ópera de Viena; el notable compositor y pianista, doctor Egon Newman y nuestra gloria nacional, el insigne Maestro Don Julián Carrillo.

Constantemente realiza jiras a varias regiones del país; a la hermana República de Cuba ha ido una vez, y dos veces a los Estados Unidos de Norteamérica, donde según documentos expedidos por el extinto señor Gobernador de Texas, Beauford H. Jester, por el Mayor General John L. Homer, Comandante que fuera del fuerte Bliss; por el Mayor de la ciudad de El Paso, Tex., por el Colegio de Minas y Metalúrgicas de la Universidad de Texas, etc., los conciertos ofrecidos por la Banda, fueron de gran trascendencia, sirviendo la labor artística realizada, para estrechar aún más las relaciones entre ambos países.

En el segundo viaje que hizo la Banda de Marina a los E.U. de Norteamérica, su director recibió la distinción de ser nombrado miembro honorario de la Sociedad Fraternal de Directores de Banda de ese país, la que le otorgó una medalla, manifestándosele, que fué el primer extranjero que recibió tal distinción.

En su salón de estudios, tiene gran número de trofeos y diplomas que le han conferido diversas organizaciones con las que ha colaborado.

Cuenta en su organización con un Quinteto clásico de instrumentos de aliento, un conjunto de cuerda y cantantes, un grupo típico Jarocho y una Orquesta para bailes; lo que le permite abarcar todo género musical.

A la fecha, su Director fundador, el hoy Capitán de Navío y Maestro ESTANISLAO GARCIA ESPINOSA, cuenta con 15 condecoraciones que le han sido otorgadas por sus servicios militares y por su labor artística; asimismo, el Club de Leones al que pertenece, de esta ciudad de México, lo condecoró por su destacada labor leonística.

buque, un proyectil o un aeroplano. La naturaleza de la unidad de fuerza y el medio de aplicación empleado, determinan el carácter de la fuerza militar resultante. ¿Cómo serán, entonces, las armas y vehículos del futuro?

(Continuará)

Saleri

(Viene de la Pág. 22)

era transparente y se percibía una mole que se acercaba a la superficie. Entonces salía la espada con largos y afilados dientes transversales. Seguía un formidable y espantoso hocico que se abría y cerraba angustiosamente como si tratara de aprisionar la vida que se le escapaba, enseñando en cada tarascada las apretadas filas de dientes agudos. Seguía el cuerpo redondo y alargado en el que temblaban las aletas y por fin aparecía la poderosa cola. El animal daba un salto que arrancaba el sedal de mis manos y Saleri soltaba su risa gruesa y cascada. Al reirse las arrugas de su curtido rostro se hacían más profundas y los ojos se le llenaban de agua.

—Está feo... ¿Verdad compañero? Si cayeras al agua no habría salvación.

Y se divertía levantándose por encima de su cabeza haciendo el ademán de lanzarme al agua. Yo chillaba despavorido y el buen pescador me depositaba en tierra con todo cuidado llegando al máximo de su alegría.

—¿Quieres verlo otra vez...?— Volvía a preguntarme.

Pero mi curiosidad estaba satisfecha. El animal me había horrorizado a tal grado, que prefería jalar al viejo de la mano y llevarlo a una banca. Lo admiraba cariñosamente con mis ojos de niño asombrado y le preguntaba:

—¿Cómo los pesca, señor Saleri...?

El anciano señalaba la costa.

—¿Ves aquella punta? Por ahí descargan los desperdicios del matadero. Abundan los peces. La sangre atrae manchas de maní y se presentan las cabrillas. Se arma un hervidero cuando éstas las atrapan, y llegan las picudas que se tragan sin descanso cabrillas y más cabrillas. Están tan ocupadas que no sienten la llegada de los tiburones y puedes ver como se lanzan a las fauces de estos carniceros; pero abajo en el fondo se agazapan los gigantes. Así, que llegas al lugar, observas por dónde andan los peces chicos, cómo se mueven los grandes y puedes acertar dónde lanzar el anzuelo para pescar una fiera. ¿Está claro?

—¿Pero cómo la pesca?— Volvía a preguntar.

—De la manera más fácil. Metes dos anzuelos grandes en un bote fresco y lo hechas al agua. Si tienes suerte el pez espada, la tintorera o el pez martillo lo tragan de un bocado. Lo hacen con tal desesperación que el bocado les pasa el gaznate. Hay que esperar a que llegue a los entrecijos. Entonces tiras con fuerza. Si logras clavar un anzuelo en el hígado y otro en el riñón, la fiera queda herida de muerte y ni se mueve. Cada tirón se duele tanto que se queda prendida al extremo del sedal como un perrillo fiel. Tetas ligeramente y ahí viene obediente el animal. ¡Ah, es maravilloso! Basta con que amarras la driza en la cornamusa de popa y el espada navega contigo al parejo pa-

(Pasa a la Pág. 39)



Exclusivas de México,

S. A. de C. V.

Insurgentes Sur No. 37-103 Esq. Hamburgo

Apartado Postal 21863

Tel. 25-62-60

Cable: EXMEX

MEXICO 6, D. F.

Representantes Exclusivos de:

RAYTHEON MANUFACTURING CO.

Fabricantes de:

• RADAR

• FATHOMETROS
(Eco-Sonda).

• RADIO-TELEFONOS

RAYTHEON



Excellence in Electronics

"El Sotavento"...

(Viene de la Pág. 26)

romper su hechizo. Hemos estado en uno de los mejores yates construidos en parte alguna del mundo.



El "SOTAVENTO" en su época fue la última palabra en construcción y moderno diseño de yates. Pudiera decirse que fue el resultado de la experiencia acumulada durante cientos de años en esta especialidad, por los Arquitectos Navales de todo el mundo. El primer yate que se construyó fue el "Mary", fabricado por los holandeses en 1660, época en que detentaban los máximos avances en construcción naval, para Carlos II de Inglaterra. Anteriormente no existía la palabra yate (yatch) en nuestro idioma. Pocos años después se construyó en Estados Unidos, en la Colonia Holandesa de Nueva Amsterdam, la primera embarcación con cubierta para tal uso, que recibió el nombre de "Oonrust" (inquieto). A partir de entonces y durante aproximadamente cuatro siglos, los millonarios de todas las épocas, han exigido de la industria naval americana, perfección y eficiencia en la construcción de yates. El yate "AMERICA" ganó como premio la copa de plata, que los ingleses para recuperarla, han gastado fortunas durante un siglo.

Famosos yates americanos han surcado las

Representaciones Aduanales de Mexico, S. A.

Av. Juárez 42.—11° piso

Teléfonos 18-24-68 y 21-61-09

México 1, D. F.

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

VERACRUZ, VER., Lerdo No. 6

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

CORRESPONSALES EN TODOS LOS
PUERTOS Y FRONTERAS.

aguas de todos los océanos. Entre los más famosos podemos citar al "NOURMAHAL" de Vicente Astor, cuyas cubiertas vieron reposar durante sus vacaciones al Presidente Franklin D. Roosevelt. Karl Fisher gozó de su "SHADOW K" en Biscayne Bay durante la época de bonanza en Miami. Arthur Curtiss James, magnate ferroviario, vagó por los siete mares a bordo de su "ALOHA". J. P. Morgan se sentía orgulloso de su "CORSAIR". El general Cornelius Vanderbilt, propietario del ferrocarril New York Central disfrutó de sus días desocupados a bordo del "WINCHESTER". John Wanamaker Jr., hijo del gran Príncipe Mercader, pasó todo momento libre embarcado en su "NIRVANA". El famoso baritono John Charles Thomas, se liberaba de preocupaciones y cansancio en Palm Beach navegando su "MASQUERADOR". Todos estos yates que han surcado los mares, disponiendo de la comodidad y seguridad de su época, sentirían hoy, envidia, si se compararan con el "SOTAVENTO", que fue puesto en servicio en los astilleros de la Casa Higgins en Nueva Orleans en 1947.

"El SOTAVENTO" constituye la respuesta moderna, aerodinámica, a las exigencias de post-guerra del deportista de Yates. Combina robustez, belleza, eficiencia y utilidad, y en cada una de estas características posee lo sobresaliente sin sacrificar los aspectos esenciales de las otras. Puede decirse que esta feliz combinación de cualidades produjo uno de los mejores yates de su época. La realización del proyecto se acredita al Cuerpo de Diseños de la Casa Higgins, encabezados por los Sres. H. E. Breit Arquitecto Naval, George Huet, Jefe del Departamento de Ingeniería y Andrew J. Higgins Jr., Vicepresidente. Las excelencias del decorado interior se deben al buen gusto de la Sra. de Higgins, quien dispuso la combinación de muebles, alfombras, cortinas y tapices, con la misma elegancia tranquila que había usado en el arreglo de su propia casa.



El "SOTAVENTO" fue entregado en 1947 al Sr. Licenciado Miguel Alemán, Presidente de México, haciendo el viaje desde New Orleans a Acapulco a través del Canal de Panamá. Desde entonces ha surcado nuestras costas en un gran número de viajes de placer, de estudio y de inspección. Ha recibido a bordo personalidades distinguidas de nuestro país y de todo el mundo. El Sr. Miguel Alemán lo usó en todo momento libre, deleitándose con su uso. En 1952, fue entregado al Sr. don Adolfo Ruiz Cortines Presidente de la República, y este año al Sr. licenciado don Adolfo López Mateos, quien lo sustituyó en tan elevado cargo.

Desde su adquisición fue tripulado por personal de la Armada, quien lo ha cuidado con tal esmero, que 12 años después de haber sido votado al agua, ofrece al visitante la misma per-

(Pasa a la Pág. 38)

Primer Viaje de Américo Vespucio

Américo Vespucio donador de su nombre al Nuevo Continente, ha sido objeto durante siglos de la más minuciosa investigación. Se investigó su vida, sus hechos, y cada palabra de su famoso opúsculo "Novus Mundus" con que él o uno de sus editores, encabezó sus cartas a Lorenzo di Pier Francesco de Medici, amigo y protector. Estas cartas relatan sus aventuras y descubrimientos en cuatro notables viajes, en donde Vespucio participó, bien como cartógrafo, bien como capitán de una de las naves. Relata que su primer viaje lo realizó en 1497. Visitó las Guayanas y llegó hasta el Cabo de la Vela, en Venezuela, anticipándose en 2 años al descubrimiento de la tierra firme que Colón realizó en su tercer viaje en 1499. Ahora bien, en la actualidad se considera que este primer viaje es apócrifo, y que apareció en sus cartas, por obra y arte de algún editor, que queriendo hacer más interesante la publicación dividió en dos partes el segundo viaje realizado en 1499, probablemente bajo el mando de Alonso de Ojeda.

Esto no tiene importancia. Américo Vespucio no obtuvo fama por haber declarado que llegó al Continente antes que Colón. No. Su fama la debe a su pluma y a sus ideas. Fue el primero en reconocer que los descubrimientos lo ponían

en presencia de un MUNDO NUEVO, de un continente que no aparecía en la cosmografía de Ptolomeo, y mientras Colón se obsecaba en haber llegado a China, y exigía por la fuerza que en Cuba sus tripulantes firmaran un acta en la que se asentaba haber llegado a la tierra firme de Catay, Vespucio reconocía tierras nuevas donde nada se parecía a las que había dejado. Es probablemente el siguiente párrafo el que lo llevó a la inmortalidad: "Al sur de la línea equinoccial, en donde los antiguos declararon que no había Continente, sino un solo mar llamado Atlántico, pues cuando alguien afirmaba que allí había tierras todo el mundo se levantaba para objetar que esas tierras no estaban habitadas, yo he encontrado países más templados y a menos, de mayor población que cuantos conocemos. Es la CUARTA PARTE DE LA TIERRA".

Esta revelación produjo un impacto de optimismo y maravilla en sus contemporáneos. Era pues cierto que nuestro mundo no era tan pequeño y que la valentía de los hombres permitía los descubrimientos. El folleto circulaba con extraordinaria generosidad. Se multiplicaron las ediciones y traducciones, y uno de los editores, Waldseemüller, propuso que las nuevas

Fábrica de Calzado RAMIRO MARQUEZ, S. A.

SALAZAR No. 12

Tel. 26-47

TOLUCA, MEX.

Proveedores
de la
Secretaría
de
Marina



LO MEJOR PARA **TRABAJO**

tierras tomasen el nombre de AMERICA. Poco a poco la voz de Waldseemüller fue encontrando eco. Las tierras al sur de las antillas empezaron a aparecer en la cartografía de la época con el nombre de AMERICA, y a medida que los descubrimientos avanzaban, el nombre se generalizó a todo el Continente.

En la actualidad la investigación ha terminado. Se consideran como verdaderas las cartas de Vespucio a Médicis, y apócrifo, o cuando menos deformado y ampliado, por las numerosas ediciones el folleto descriptivo de sus viajes. Se le ha liberado de plagio, respecto a Colón, y en todas las citas de hombres notables de su época se le reconoce honradez a toda prueba. El mismo Colón lo considera un amigo de confianza y su hijo Fernando, que poseyó una de las ediciones de sus viajes, calló, no hallando nada en ella que se levantara contra la memoria de su padre. Vespucio es por otra parte un hombre ingenuo y liberal. Comerciante toda su vida, a quien la suerte no dió fortuna, siente a los cuarenta y ocho años (nació en 1451) la voz de la aventura. No tiene grandes conocimientos de marear, pero como toda su vida la ha pasado en el trato de capitanes, tampoco ignora los conocimientos esenciales. Es un hombre de buena voluntad que quiere ver por sí mismo lo que ha maravillado a los primeros descubridores. Muere en 1512, después de cuatro viajes famosos y dos posteriores, uno de ellos a las órdenes de Juan de la Cosa. Muere pobre y sin percibir que sus escritos están destinados a dar fama inconmensurable a su nombre, que será repetido, en comunicaciones, cartas y textos por los habitantes del Nuevo Mundo por los siglos de los siglos. He aquí su primer viaje:

CARTA DE AMERICO VESPUCCIO SOBRE LAS ISLAS NUEVAMENTE DESCUBIERTAS EN SUS CUATRO VIAJES

Magnífico Señor: (2) Después de la humilde reverencia y las debidas recomendaciones, etc. Puede ser que Vuestra Magnificencia se admire de mi temeridad y de que, conocida vuestra sabiduría, me mueva yo, absurdamente, a escribir a Vuestra Magnificencia, sabiendo que de continuo está ocupada en los altos consejos y negocios sobre el buen régimen de esta excelsa República. Y me resultará no sólo presuntuoso, sino también inútil, el ponerme a escribir cosas no convenientes a vuestro estado, no deleitables y escritas con bárbaro estilo, fuera de todo orden humano; pero la confianza que tengo en vuestras virtudes y en la veracidad de lo que escribo, que no se refiere a cosas mencionadas en los antiguos ni en los modernos escritores, como en el contexto conocerá V. M., me permite ser atrevido. La causa principal que me ha movido a escribiros, fue la súplica del presente portador, llamado Benvenuto Benvenuti, nuestro florentino, gran servidor, según lo ha demostrado a V. M., y muy amigo mío, el cual

encontrándose aquí en esta ciudad de Lisboa, me rogó diese parte a V. M., de las cosas vistas por mí en diversas partes del mundo, en virtud de cuatro viajes que hice para descubrir nuevas tierras, dos por orden del rey de Castilla don Fernando VI (3), por el gran golfo del mar océano hacia el occidente, los otros dos por mandato del poderoso rey don Manuel de Portugal, hacia el austro. Me dijo que Vuestra Magnificencia tendría placer en ello, y que en esto esperaba serviros, por lo cual me dispuse a hacerlo, mirando ciertamente que V. M., me tiene en el número de sus servidores, cómo en el tiempo de vuestra juventud era vuestro amigo, y ahora servidor, cuando íbamos a escuchar los principios de gramática bajo el buen ejemplo y doctrina del venerable religioso, fraile de San Marco, fray Jorge Antonio Vespucci, consejos y doctrinas que pluguiera a Dios yo siguiese, pues, como dice Petrarca: "Yo sería otro hombre y no el que soy". Comoquiera que sea, no me quejo, porque siempre me he deleitado en cosas virtuosas; y aunque estas bagatelas más no sean convenientes a vuestras virtudes, os diré, como dijo Plinio a Mecenas: "Vos solíais, en otro tiempo, recibir con agrado mis pláticas". Aun cuando Vuestra Magnificencia esté ahora continuamente ocupado en los negocios públicos, alguna hora de descanso os tomaréis para consumir un poco de tiempo en estas cosas útiles o entretenidas, como el hinojo que se acostumbra poner sobre las viandas sabrosas para disponerlas a una mejor digestión. Así podréis, para descanso de vuestras muchas ocupaciones, mandar que se os lea esta carta mía, para que os aparte un tanto del continuo cuidado y del asiduo pensamiento de las cosas públicas. Y, si resulto prolijo, os pido perdón, Magnífico Señor mío.

Vuestra Magnificencia sabrá cómo el motivo de mi venida a este reino de España fue para tratar en mercancías. Seguí en este propósito cerca de cuatro años, durante los cuales pasé por variados cambios de fortuna y conocí cómo mudaba ésta los bienes caducos y transitorios, y cómo tiene al hombre un tiempo en la cima de la rueda y otro tiempo lo arroja de sí y lo priva de los bienes que se pueden llamar prestados; de modo que, conocido el continuo trabajo que pone el hombre en conquistarlos, sometiéndose a tantas incomodidades y peligros, decidí abandonar las mercancías y poner mi fin en cosas más laudables y firmes, y me dispuse a ir a ver parte del mundo y de sus maravillas, para lo cual se me ofrecieron el tiempo y el lugar más oportunos, porque el rey Don Fernando de Castilla preparaba cuatro naves para ir a descubrir nuevas tierras hacia el occidente, y fui elegido por Su Alteza para que fuese en esa flota a fin de ayudar en el descubrimiento.

Partimos de Cádiz el día 10 de mayo de 1497, (4) y tomamos nuestro camino por el gran golfo del mar océano. Empleamos en ese viaje die-

ciocho meses y descubrimos mucha tierra firme e infinitas islas, gran parte de ellas habitadas, de las cuales los antiguos escritores no hablan; creo que de ellas no tuvieron noticia, si bien recuerdo haber leído en alguno que este mar océano estaba despoblado, de cuya opinión fue Dante, nuestro poeta, en el capítulo XXVI del **Infierno**, donde finge la muerte de Ulises. En ese viaje vi cosas maravillosas, como verá Vuestra Magnificencia.

Como antes dije, partimos del puerto de Cádiz en cuatro naves en conserva (5), y comenzamos nuestra navegación en derechura de las Islas Afortunadas, que hoy llaman la Gran Canaria, situadas en el mar océano hacia el occidente habitado y el tercer clima, sobre las cuales se alza el polo del Septentrión, fuera de su horizonte, 27 grados y medio, y distan de esta ciudad de Lisboa 280 leguas, por el viento bajo de mediodía y el **libeccio** (6). Allí estuvimos ocho días proveyéndonos de agua y leña y demás cosas necesarias, y habiendo hecho nuestras oraciones, levamos anclas y dimos las velas al viento, comenzando nuestra navegación por el poniente, tomando una carta del **libeccio**. Navegamos tan bien, que al cabo de 37 días llegamos a una tierra que juzgamos ser tierra firme, la cual dista, hacia el occidente de las islas Canarias, cerca de mil leguas fuera de lo habitado y dentro de la zona tórrida, porque encontramos el polo del septentrión en una elevación de 16 grados sobre su horizonte, y tenía 74 grados al occidente de las islas Canarias, según indicaban nuestros instrumentos (7). Anclamos nuestras naves a legua y media de la playa y botamos nuestras lanchas cargadas de hombres y armas, dirigiéndonos a tierra. Antes de llegar vimos muchas gentes que andaban a lo largo de la playa, de lo cual nos alegramos mucho, y vimos que andaban desnudas; mostraron terneros miedo, creo que porque nos vieron vestidos y de otra apariencia: se retrajeron todos a un monte, y a pesar de las señales de amistad y de paz que les hicimos, no quisieron acercársenos, de modo que viniendo ya la noche y estando las naves ancladas en lugar peligroso, por hallarse en costa brava y sin abrigo, decidimos irnos y buscar, al día siguiente, algún puerto o ensenada dónde asegurar nuestras naves. Navegamos con el **maestrale** (8), recorriendo la costa siempre a vista de tierra y viendo de continuo gente en la playa; después de navegar dos días, encontramos lugar seguro para las naves y anclamos a media legua de tierra, en donde vimos mucha gente. Este mismo día fuimos a tierra con las lanchas y cuarenta hombres, saltamos en buen orden; los de tierra se mostraron esquivos a tratar con nosotros y no pudimos animarlos a que viniesen a hablarnos, pero tanto trabajamos ese día en ofrecerles nuestras cosas, como sonajas, espejos, cuentas de vidrio y otras bagatelas, que algunos de ellos se confiaron y vinieron a tratar con nosotros. Habiendo hecho buena amistad con ellos, y lle-

gando la noche, nos despedimos y volvimos a las naves. Al amanecer del día siguiente vimos que había en la playa incontable número de gentes que traían con ellos a sus mujeres y a sus hijos; fuimos a tierra, y vimos que todas las mujeres venían cargadas con sus mantenimientos, que en otro lugar describiré. Antes de que llegáramos a la orilla, muchos de ellos se echaron a nado y vinieron a recibirnos, llegando hasta un tiro de ballesta de la costa, pues son grandísimos nadadores, y con tanta seguridad como si nos conociesen de mucho tiempo, de cuya confianza tuvimos placer.

En cuanto a su vida y costumbres, advertimos que todos andan completamente desnudos, tanto los hombres como las mujeres, sin cubrir sus vergüenzas, tal como salieron del vientre de sus madres. Son de mediana estatura y muy bien proporcionados; su carne es de un color que tiende al rojo, como melena de león; creo que si anduvieran vestidos, serían blancos como nosotros; no tienen en el cuerpo nada de vello, salvo el pelo de las cabelleras, largas y negras, especialmente en las mujeres, a las cuales hermocean; no son de cara muy bella, pues la tienen ancha, que quiere parecerse a la de los tártaros; nose dejan crecer el pelo de las cejas ni de las pestañas, ni de parte alguna, salvo el de la cabeza, pues consideran el pelo como cosa fea; son muy ágiles para saltar y correr, tanto los hombres como las mujeres, de manera que éstas no temen correr una o dos leguas, según lo hemos visto muchas veces; en esto nos llevan mucha ventaja a nosotros, los cristianos. Nadan de una manera increíble, las mujeres mejor que los hombres, porque muchas veces las hemos visto andar nadando dos leguas mar adentro, sin apoyo alguno. Sus armas son arcos y flechas muy bien fabricados, aunque no tienen hierro ni otro género de metal duro. En lugar de hierro ponen dientes de animales o de peces, o un pedazo de madera dura afilado en la punta; son muy buenos tiradores, dan donde quieren; en algunos lugares usan estos arcos las mujeres. Tienen otras armas, como lanzas endurecidas a fuego y bastones con las empuñaduras muy bien labradas. Hacen la guerra entre ellos con gente que no son de su lengua, muy cruelmente, sin perdonar la vida a ninguno, salvo para atormentarlos más. Cuando van a la guerra, llevan consigo a sus mujeres, no para que combatan sino para que les lleven todo lo necesario, pues una mujer puede llevar una carga sobre su espalda, que no la llevaría un hombre, treinta o cuarenta leguas, como lo hemos visto muchas veces. No acostumbran tener capitán alguno, ni andan en orden, pues cada cual es señor de sí mismo. La causa de sus guerras no es la ambición de reinar, ni de extender sus dominios, ni desordenada codicia, sino alguna antigua enemistad de tiempos pasados. Cuando les preguntamos por qué guerreaban, no nos sabían dar otra razón sino que lo hacían para vengar la muerte de sus antepasados o de sus

padres. No tienen rey ni señor, ni obedecen a nadie; viven en entera libertad. La causa por la cual se mueven para hacerse la guerra es la muerte o la prisión de alguno de ellos; entonces se levanta el pariente más viejo y va arengando por las calles para que se vaya a vengar la muerte de su pariente, y movidos todos a compasión, se preparan para la pelea. No usan justicia alguna, ni castigan al malhechor; ni el padre o la madre castigan a los hijos; para mayor asombro nuestro, no vimos jamás que hubiera pleitos entre ellos.

Muéstranse sencillos en el hablar, pero son agudos y maliciosos en aquellos que les interesa; hablan poco y en voz baja; usan los mismos acentos que nosotros, porque forman las palabras o en el paladar, en los dientes o en los labios; pero tienen vocablos distintos de los nuestros para nombrar las cosas. Son muy diversas sus lenguas, pues de 100 en 100 leguas encontrábamos cambios de lenguaje, de manera que no se entendían entre sí. Su modo de vivir es muy bárbaro, porque no comen a horas fijas, sino todas las veces que tienen gana, y ésta les viene ya sea de día, ya sea a media noche, a cualquier hora; comen en el suelo, sin manteles u otro paño alguno, y colocan sus alimentos en vasijas de barro, que ellos mismos fabrican, o en medias calabazas. Duermen en unas redes muy grandes, hechas de algodón y suspendidas en el aire; aunque esta manera de dormir parezca incómoda, digo que es agradable y mejor dormíamos nosotros en ellas que en nuestras mantas. Son gente limpia y aseada en sus cuerpos por la mucha frecuencia con que se lavan, y cuando evacúan el vientre (perdonando la expresión), procuran, por todos los medios posibles, no ser vistos; pero todo lo que en esto son limpios y honestos, son de sucios y desvergonzados en hacer aguas, porque estando muchas veces con nosotros, sin volverse ni avergonzarse, dejaban salir tal fealdad sin reparo alguno.

No usan entre ellos matrimonios, pues cada uno toma las mujeres que quiere, y cuando desea repudiarlas las repudia, sin que se tenga eso por injuria ni sea una vergüenza para la mujer, pues en esto tienen tanta libertad las mujeres como los hombres; no son muy celosos, pero son lujuriosos fuera de toda medida, y mucho más las mujeres. Aquí se deja de contar, por pudor, los artificios de que se valen para satisfacer su desordenada lujuria. Son muy fecundas, y en sus preñeces no excusan trabajo alguno; sus partos son tan fáciles, que después de un día de parir, van por todos lados, especialmente a lavarse a los ríos, estando tan enteras y sanas como los peces. Son tan desamoradas y rudas que, si se enojan con sus maridos, hacen luego un artificio con el que matan a la criatura en el vientre, y abortan: por cuyo motivo perecen infinitas criaturas. Son mujeres de gentil cuerpo, muy bien proporcionadas, y no se les ve cosa o miembro mal hecho; andan

completamente desnudas, y como son entradas en carnes, no se les ve aquella parte de sus vergüenzas que quien no conoce no puede imaginar, pues las encubren con los muslos, salvo aquella parte que la naturaleza no ha provisto y que es, honestamente hablando, el pubis. En conclusión, no tienen vergüenza de sus vergüenzas, así como nosotros no la tenemos de enseñar la nariz o la boca; por rareza veréis los pechos caídos en una mujer, así como tampoco el vientre caído o con arrugas que las harían parecer mialparidoras; no. Y mostrábase muy deseosas de ayuntarse con nosotros, los cristianos.

En aquella gente no conocimos ley alguna, por lo que no se les puede llamar moros o judíos; son peores que gentiles, porque no hemos visto que hiciesen sacrificio alguno y tampoco tienen casas de oración: juzgo que llevan una vida epicúrea. Sus habitaciones son en comunidad y sus casas en forma de cabaña, muy fuertemente construidas y fabricadas con grandes troncos de árboles, cubiertas con hojas de palmeras para asegurarlas de las tempestades y de los vientos; en algunos lugares son muy anchas, y tan largas, que en una casa encontramos que estaban cuatrocientas ánimas, y vimos poblaciones con sólo trece casas, donde estaban cuatro mil ánimas. Cada ocho o diez años cambian la población, y habiendo preguntado por qué lo hacían, dijeron que por causa del suelo, pues por las inmundicias estaba infecto y corrompido, produciendo enfermedades en sus cuerpos, cosa que nos pareció razonable. Sus riquezas consisten en plumas de pájaros de muchos colores y sartales o rosarios que hacen con huesos de pescado o con piedras blancas o verdes, que cuelgan de las mejillas, de los labios o de las orejas, y otras muchas cosas que nosotros no estimamos en nada. No usan comercio, ni compran ni venden. En conclusión, viven y se satisfacen con lo que la naturaleza les da. Las riquezas que en esta nuestra Europa y en otras partes usamos, como oro, joyas, perlas y otras, no las tienen en cosa ninguna, y, aunque las poseen en sus tierras, no trabajan por obtenerlas ni las estiman. Son liberales en el dar, y sólo por rareza os niegan algo, y, por el contrario, son parcos en pedir cuando se consideran amigos vuestros. El mayor signo de amistad que os muestran en que os dan sus mujeres y sus hijas y un padre o una madre se muestran muy honrados si, cuando os traen una hija, aunque sea doncella virgen, dormís con ella; con esto os dan su mayor muestra de amistad.

Cuando mueren, acostumbran varios modos de funerales. Al algunos los entierran con agua y alimentos en la cabecera, pensando que los han de comer, y no tienen ni usan ceremonias de duelo con luces ni con llanto. En otros lugares hacen el más bárbaro e inhumano de los entierros: cuando un enfermo está casi a un paso de la muerte, sus parientes lo llevan a un gran bosque y cuelgan de dos árboles una de esas redes donde duermen, y lo ponen en ella, dan-

zando a su alrededor todo un día; cuando llega la noche, le ponen en la cabecera agua y otros alimentos, y lo dejan solo después, volviéndose a la población; si el enfermo se ayuda a sí mismo y como y bebe y vive, vuelve a la población, donde lo reciben los suyos con grandes ceremonias. Mas son pocos los que se salvan. Si mueren, jamás los visitan, y esto viene a ser su sepultura. Tienen otras muchas costumbres que por su prolijidad no se dicen. Usan en sus enfermedades varias clases de medicinas, tan diferentes a las nuestras, que nos asombrábamos de cómo pudiese salvarse alguno; muchas veces vi que a un enfermo de fiebre, cuando la tenía en aumento, lo bañaban con agua fría de la cabeza a los pies, y encendían un gran fuego a su alrededor, haciéndole volverse y revolverse durante dos horas, hasta que lo cansaban y lo dejaban dormir. Y muchos sanaban. Usan mucho la dieta y están tres días sin comer; también las sangrías, pero no del brazo, sino de los muslos las caderas y las pantorrillas; provocan el vómito con hierbas que meten en la boca, y utilizan otros remedios que sería largo contar. Padecen mucho de la flema y de la sangre, a causa de los alimentos, que son, principalmente, raíces de hierbas, frutas y peces. No tienen semillas de trigo ni de otro grano: y para sus comidas ordinarias usan una raíz de un árbol, de la cual hacen una harina muy buena, que llaman yuca y otros cazabi y otros yñami. Comen poca carne, excepto la carne humana; pues Vuestra Magnificencia sabrá que son en esto tan crueles que sobrepasan toda costumbre por bestial que ésta sea, pues se comen a los enemigos que matan o hacen prisioneros, tanto hombres como mujeres, con tanta ferocidad que sólo el contarlos es horrible, cuanto más verlo, como me acaeció innumerables veces en muchas partes. Se admiraron mucho oyéndome decir que nosotros no nos comíamos a nuestros enemigos; crea esto como cierto Vuestra Magnificencia, y también que sus otras costumbres son tan bárbaras que sería difícil describirlas. Como en estos cuatro viajes he visto cosas tan diversas a nuestras costumbres, me dispuse a escribir una miscelánea, a la que he llamado **Las cuatro jornadas**, en la cual relato la mayor parte de las cosas que he visto, detalladamente, según me lo ha dado a entender mi débil ingenio; aún no la he publicado, porque tengo tal disgusto por mis propias cosas, que no les tomo sabor, aunque muchos me exhortan a publicarla; en ella se verá cada cosa en detalle, por lo que no me alargaré más en este capítulo, ya que en el proceso de la carta veremos muchas otras cosas interesantes; y esto basta en cuanto a lo universal.

Al principio no vimos cosas de mucho provecho en la tierra, salvo alguna muestra de oro: creo que esto se debió a que no sabíamos la lengua. En cuanto al sitio y disposición de la tierra, no podían ser mejores. Acordamos llegar más adelante, yendo continuamente junto a la

costa, haciendo muchas escalas y teniendo trato con muchas gentes, y al fin de varios días llegamos a un puerto donde tuvimos grandísimo peligro; pero plugo al Espíritu Santo que nos salváramos. Fue de este modo: Bajamos a tierra y encontramos una población fundada sobre el agua, como Venecia; eran cerca de 44 habitaciones grandes, en forma de cabañas, sostenidas sobre palos muy gruesos, con sus puertas de entrada a modo de puentes levadizos, y de una casa se podía ir a todas, pues los puentes levadizos se tendían de casa en casa. Cuando las gentes de ellas nos vieron, mostraron ternos miedo, y súbitamente alzaron todos los puentes. Mientras veíamos esta escena extraordinaria, vimos venir por el mar unas 22 canoas, que son sus navecillas, fabricadas de un solo árbol, las cuales se dirigían hacia los barcos; de pronto, como si se hubiesen asustado de nuestro aspecto y de nuestros vestidos, se alejaron, aunque les hicimos señas de que se nos acercaran, dándoles confianza con señas de amistad; y visto que no venían, fuimos a ellos, pero no nos esperaron, sino que se fueron a tierra y con señas nos dijeron que esperásemos, que pronto volverían; se fueron derecho a un monte, y no tardaron mucho. Cuando volvieron, traían con ellos a dieciséis de sus hijas y entraron con ellas en sus canoas, y vinieron a los barcos y en cada uno dejaron cuatro, lo que nos causó mucha admiración, como Vuestra Magnificencia puede comprender; se metieron con sus canoas entre nuestros barcos, hablando con nosotros de tal manera, que los juzgamos amigos. Entretanto, vimos venir nadando por el mar mucha gente, que salía de las casas, acercándose sin malicia alguna, y a ese tiempo se asomaron a las puertas de las casas varias mujeres viejas, dando gritos y tirándose de los cabellos en señal de tristeza, cosa que nos hizo sospechar, recurriendo cada uno a las armas. De pronto, las mozas que tenían en las naves se arrojaron al mar, y los de las canoas se alejaron y comenzaron a lanzarnos flechas con sus arcos; los que venían nadando traían una lanza bajo el agua, lo más escondida que podían. De modo que, conocida la traición, comenzamos no sólo a defendernos, sino a ofenderlos vigorosamente, e hicimos zozobrar con los barcos muchas de sus almadías o canoas, como ellos las llaman: hicimos estragos, y todos huyeron a nado, dejando desamparadas sus canoas, y con mucho daño de su parte, se fueron nadando a tierra. Quedaron muertos cerca de quince o veinte y muchos heridos; de los nuestros resultaron heridos cinco, y todos se salvaron, gracias a Dios. Nos apoderamos de dos de las mozas y de dos hombres, y fuimos a sus casas y entramos en ellas encontrando tan sólo a dos viejas y un enfermo. Les tomamos muchas cosas, pero de poco valor; no quisimos incendiar las casas porque nos pareció cargo de conciencia, y volvimos a nuestros barcos con cinco prisioneros, y les pusimos a cada uno un trozo de hierro en los pies, menos a las

mozas, las cuales se huyeron cuando vino la noche con uno de los hombres, de la manera más sutil del mundo.

Al día siguiente acordamos salir de este puerto y seguir adelante: anduvimos continuamente a lo largo de la costa, hasta que vimos otras gentes, distantes de las anteriores quizás unas ochenta leguas, y eran muy diferentes en su lengua y sus costumbres; acordamos echar anclas y fuimos con las lanchas a tierra, viendo en la playa muchísima gente, que bien podían ser cuatro mil ánimas. Apenas nos acercamos a la orilla cuando huyeron, sin esperarnos, a los bosques, desamparando sus casas; saltamos a tierra y nos fuimos por un camino que conducía al bosque, y a un tiro de ballesta encontramos sus cabañas, en donde habían hecho grandes hogueras, y dos de ellos estaban cocinando sus alimentos, tostando muchos animales y varias clases de peces; vimos que tostaban un animal que parecía una serpiente, salvo que no tenía alas, y de una apariencia tan fea, que nos espantó mucho con su fiereza. Caminando a lo largo de sus casas o cabañas encontramos muchas de estas serpientes vivas, que estaban amarradas de los pies y tenían una cuerda alrededor del hocico, de tal manera que no lo podían abrir, como se hace con los perros mastines para que no muerdan. Tenían tan fiero aspecto que ninguno de nosotros se atrevía a tocarlas, pensando que eran venenosas; son del tamaño de un cabrito y de braza y media de longitud; tienen los pies largos y gruesos, armados de fuertes uñas, la piel dura y de diversos colores, el hocico y la cara de serpiente y de la nariz les sale una cresta como una sierra, que les pasa por en medio del lomo hasta la cola; en conclusión sacamos que eran serpientes venenosas, aunque se las coman (9). Encontramos que hacían panes de pequeños pescados que sacaban del mar; les daban primero un hervor, los amasaban y hacían con ellos una pasta, que testaban sobre las brasas, y así lo comían; probamos los panes, y encontramos que estaban buenos. Usan tantas clases de manjares, principalmente de frutas y raíces, que sería cosa larga contarlos uno por uno.

En vista de que la gente no volvía, acordamos no tocarles ni tomarles cosa alguna, para darles confianza, dejando en sus cabañas muchas de nuestras cosas en lugares a propósito para que las viesen, y regresamos a las naves a la venida de la noche. Al día siguiente, al amanecer, vimos innumerables gentes en la playa, por lo que fuimos a tierra, y aunque aún estaban temerosos de nosotros, se atrevieron a acercarse y hablarnos, dándonos cuanto les pedíamos y mostrándose muy amigos. Nos dijeron que ésas no eran sus habitaciones y que habían venido aquí a pasear, rogándonos que fuéramos a sus casas y poblaciones, porque querían recibirnos como amigos; el motivo de esta amistad provenía de los dos hombres que traíamos presos, porque eran sus enemigos, de modo que,

vista su mucha importunación y habiendo hecho consejo, acordamos ir con ellos veintiocho de nosotros, bien prevenidos y con propósito de morir si fuese necesario. Después de casi tres días fuimos con ellos tierra adentro, y a tres leguas de la playa encontramos una población llena de gente, con pocas casas, porque no había más de nueve, y fuimos recibidos con tantas y tan bárbaras ceremonias que no basta la pluma para describirlas. Hubo danzas, cantos y lamentos, mezclados con regocijo, y grandes cantidades de alimentos; nos quedamos allí por la noche, y nos ofrecieron a sus mujeres de tal manera que no podíamos desistir. Después que estuvimos allí durante la noche y la mitad del día siguiente, vinieron muchas gentes que querían vernos; tantas, que eran incontables; los más viejos nos rogaban que fuésemos con ellos a otras poblaciones, que estaban tierra adentro, diciendo que nos harían grandes honores; acordamos ir con ellos, y nos hicieron tantos honores, que no es posible describirlos. Fuimos a muchas poblaciones, y estuvimos nueve días en el viaje, tanto, que nuestros compañeros que se habían quedado en las naves estaban con temor por nosotros. Hallándonos como a 18 leguas tierra adentro, determinamos regresar a las naves, y a la vuelta fue tanta la gente que nos acompañaba, tanto hombres como mujeres, que fue cosa admirable; si alguno de nosotros se cansaba en el camino, lo llevaban en sus redes muy descansadamente; al pasar por los ríos, que son muchos y muy grandes, los pasábamos con sus artificios, con tanta seguridad que no teníamos ningún peligro, y eso que muchos venían cargados con las cosas que les habían dado, arcos y flechas e innumerables papagayos de redes para dormir, plumajes muy ricos, muchos variados colores; otros traían alimentos y aún animales; y aún diré una cosa más maravillosa, y es que cuando teníamos que cruzar un río, se consideraban dichosos los que nos cargaban sobre sus espaldas. Cuando llegamos al mar y entramos en las lanchas, fue tanta la lucha que hicieron para meterse en ellas e ir a ver nuestros barcos, que nos quedamos asombrados. Llevamos cuantos pudimos en las lanchas hasta las naves; pero vinieron nadando tantos, que tuvimos disgusto, porque, aunque desnudos y desarmados, eran más de mil ánimas. Se asombraron mucho de nuestras armas y aparatos, y con la grandeza de las naves. Sucedieron cosas que daban risa; y fue que acordamos disparar algunas piezas de artillería, y cuando oyeron el estampido, se arrojaron al mar la mayor parte de ellos, llenos de miedo, no de otro modo que como lo hacen las ranas que están en las orillas y que, al ver algo temeroso, se arrojan al pantano. Tal hizo aquella gente; los que quedaron en las naves estaban tan asustados, que nos arrepentimos de haberlo hecho; después les dijimos que con aquellas armas matábamos a nuestros enemigos. Habiendo holgado todo el día en las naves, les dijimos que se fuesen, por-

que queríamos partir esa noche, y se fueron con muchas muestras de amistad y cariño. Muchas fueron las costumbres y modos de vivir que vi y noté en aquella gente y su tierra, en las cuales no quiero alargarme, porque V. M. sabrá que en cada uno de mis viajes he anotado las cosas más importantes y con todos he escrito un volumen al estilo geográfico, el cual llamo **Las cuatro jornadas**, en cuya obra está contenido todo, punto por punto; aun no lo he publicado porque necesito revisarlo.

Toda esta tierra está pobladísima y llena de gente, así como de innumerables ríos y de animales; pocos son semejantes a los nuestros, salvo los leones, panteras, ciervos, cerdos, cabras y gamos, aunque también tienen diferencias; no tienen caballos, ni mulas, ni perdonando la expresión, asnos, ni perros, ni clase alguna de bestias de ganado, ni vacas, pero son tantos los otros animales, aunque son salvajes y no se sirven de ellos, que es imposible describirlos ¿Qué diremos de los pájaros, que son tantos y de tan variados colores en sus plumas, que maravilla verlos? La tierra es muy amena y fructífera, llena de grandes bosques y selvas, y siempre está verde y no se pierden las hojas. Las frutas son tantas que son incontables, y muy diferentes a las nuestras. Esta tierra está dentro de la zona tórrida, directamente debajo del paralelo que describe el trópico de Cáncer, de donde el polo de su horizonte se eleva 23 grados, al extremo del segundo clima (10).

Venían a vernos muchas gentes, y se asombran de nuestras figuras y de nuestra blancura; nos preguntaban de dónde veníamos; nosotros les dábamos a entender que veníamos del cielo y que andábamos viendo el mundo; y así lo creían. En este lugar pusimos pila bautismal, e infinitas gentes se bautizaron. En su lengua nos llamaban carabi, que quiere decir varones de gran sabiduría. Partimos de este puerto, llamado Lariab, y navegamos a lo largo de la costa, siempre a vista de tierra, y caminamos 870 leguas, siempre bajo el **maestrale**, haciendo muchas escalas, tratando con muchas gentes; en muchos lugares rescatamos oro, pero en poca cantidad; ya habíamos hecho mucho con descubrir la tierra y saber que tenía oro. Llevábamos 13 meses en el viaje; las naves y sus aparejos estaban muy maltrechos y los hombres cansados; acordamos arrimar las naves a la orilla, examinarlas para repararlas, y que hacían agua, calafatearlas y embrearlas de nuevo, y volvernos a España. Cuando deliberábamos sobre esto, estábamos en el mejor puerto (11) del mundo, al cual entramos con nuestras naves, encontrando mucha gente, la cual nos recibió con muestras de gran amistad; hicimos en tierra un bastión con las lanchas, los toneles, los botes y nuestra artillería, que lo dominaba todo, y, habiendo sido descargadas y aligeradas las naves, las llevamos a tierra y las compusimos de todo lo que necesitaban. La gente de tierra nos dio grandísima ayuda y continuamente nos proveía

con sus alimentos, ya que en este puerto gustamos poco de los nuestros, cosa que nos fue de gran servicio, pues los alimentos que teníamos para volver eran bien pocos. Estuvimos 37 días y fuimos muchas veces a las poblaciones, donde nos hacían grandes honores. Cuando ya queríamos irnos, nos dieron la queja de que, en ciertos tiempos del año, entraban por el mar a esta tierra unas gentes muy crueles, que eran sus enemigos, y con traiciones y violencias mataban a muchos de ellos y se los comían, haciendo abundantes prisioneros, a los cuales llevaban a sus casas o tierras. Nos dieron a entender, por señas, que eran gentes de unas islas que debían estar a unas cien leguas dentro del mar; nos decían esto con tanta aflicción que lo creímos y prometimos vengarlos de tantas injurias. Se quedaron muy contentos con esto, y muchos ofrecieron venirse con nosotros, pero no quisimos por muchas razones, salvo a siete que sí llevamos, con la condición de que después se volverían en sus canoas, porque no nos quisimos obligar a volverlos a su tierra; lo aceptaron así, y nos fuimos, dejándolos a todos muy amigos nuestros.

Remediadas nuestras naves, navegamos siete días con viento greco y levante, y al cabo de ellos encontramos unas islas desiertas, anclando en una de ellas, donde vimos mucha gente, que llamaban Iti a la isla; y habiéndolos visto, y guarneciendo nuestras lanchas con gente escogida y tres tiros de bombardas, fuimos a tierra, donde encontramos como cuatrocientos hombres y mujeres, todos desnudos, como los anteriores. Eran de buen cuerpo, y los hombres parecían belicosos, porque estaban armados con sus armas, que son arcos, saetas y lanzas, y la mayor parte de ellos tenían unas tablas cuadradas que se colocan de tal modo que no les impedían tirar al arco; cuando estuvimos cerca de la tierra con las lanchas, a un tiro de arco, todos saltaron al agua, tirándonos flechas e impidiéndonos desembarcar. Todos tenían el cuerpo pintado de diversos colores y andaban emplumados, y los que venían con nosotros nos dijeron que cuando se muestran pintados y emplumados es porque quieren combatir. En efecto, a tal punto nos impidieron desembarcar, que nos vimos forzados a entrar en juego con nuestra artillería; al oír el estampido y ver caer muertos a algunos de los suyos, se recogieron todos en tierra, por lo cual, después de hacer consejo, acordamos saltar a tierra cuarenta y dos de nosotros. Allí nos esperaban para combatir; de tal manera que, cuando llegamos con nuestras armas, se arrojaron sobre nosotros y combatimos cerca de una hora, llevando poca ventaja, salvo que nuestras balistas y espingardas mataron a varios, porque se sustraían diestramente a nuestras lanzas y espadas; pero al fin nos esforzamos tanto, que les hicimos gustar nuestras espadas, poniéndolos en fuga por bosques y montes, dejándonos vencedores en el campo, con muchos muertos y heridos de su parte. En este día no quisimos per-

seguirlos, porque estábamos muy fatigados, y nos volvimos a las naves con tanta alegría de aquellos siete que vinieron con nosotros, que no cabían en sí de gozo. Llegado el día siguiente, vimos venir gran número de gente todavía con señales de batalla, tocando cuernos y otros varios instrumentos que usan en las guerras; venían tan pintados y emplumados, que era cosa muy extraña de ver. Tuvimos consejo en las naves, y fue acordado que si querían enemistad con nosotros, fuésemos a verlos e hiciésemos algo por ganar su amistad, y en caso de que no quisiesen nuestra amistad, los tratásemos como enemigos, y que, cuantos pudiésemos tomar de ellos, fuesen nuestros esclavos. Armados como mejor pudimos, fuimos a tierra, sin que se opusieran a ello, creo que por miedo a las bombardas; saltamos cincuenta y siete en cuatro compañías, con su capitán cada una; llegamos a las manos y, después de una larga batalla, muertos muchos de ellos, los pusimos en fuga y los perseguimos hasta una de las poblaciones, tomándoles doscientos cincuenta prisioneros, dejándoles muchos muertos y heridos; de nuestra parte sólo hubo un muerto y veintidós heridos, que todos sanaron, gracias a Dios. Ordenamos la partida, y los siete hombres (que habían venido con nosotros), de los cuales cinco estaban heri-

dos, tomaron una canoa de la isla y, con siete prisioneros que les dimos, se fueron a su tierra muy contentos, admirándose de nuestras fuerzas. Hicimos velas para España con doscientos veintidós prisioneros esclavos; llegamos al puerto de Cádiz el 14 de octubre de 1498, donde fuimos bien recibidos y vendimos nuestros esclavos. Esto es lo más notable que me acaeció en este mi primer viaje.

Ing. ROBERTO MEDELLIN

Caminos y Obras Portuarias

Presente en el Desarrollo
de la Marina

Tennyson 97 Tel. 46-39-32
MEXICO, D. F.

Equipos Industriales y Agrícolas, S. A.

WORTHINGTON DE MEXICO
S. A. DE C. V.

Mezcladoras para Concreto.

RODNEY HUNT MACHINE COMPANY

Compuertas Metálicas para Presas

R. H. SHEPARD Co. INC.

Tractores e Implementos Agrícolas,
Motores Diesel.

VIBER COMPANY

Vibradores para Concreto

STANDARD STEEL CORPORATION

Plantas para Asfalto.

LIPPMANN ENGINEERING WORKS

Quebradoras, Pulverizadoras y
Molinos para Materiales Pétreos.

VULCAN IRON WORKS

Martinetes a Vapor

GENERAL MOTORS CORPORATION

EUCLID DIVISION

Camiones de Volteo y Descarga
Inferior, Traillas, Mototraillas y
Tractores de Orugas.

HUBER-WACO COMPANY

Aplanadoras, Motoconformadoras
y Equipo de Mantenimiento.

MARION POWER SHOVEL COMPANY

Palas, Dragas y Gruas Mecánicas.

ROSCO MANUFACTURING, Co.

Petrolizadoras, Tanques de
Riego y Barredoras.

STARDRILL-KEYSTONE, Co.

Perforadoras para Pozo.

EQUIASA

Ave. Juárez 145 - - México 1, D. F.

Teléfonos:

12-01-45 y 35-45-61

12-82-99 - 12-65-36

Apartado Postal 1190

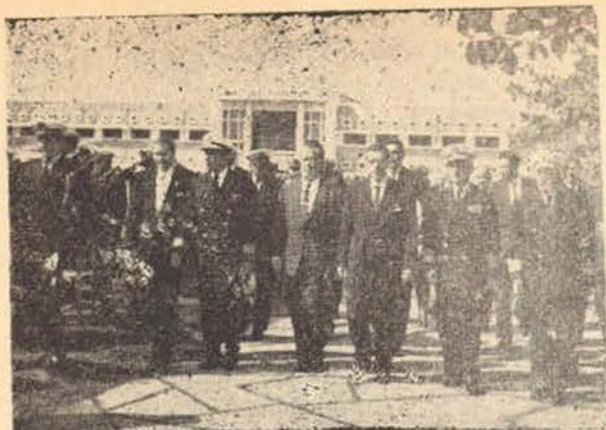
Dirección Cablegráfica:
"EQUIASAMEX"

Dragas Marinas, fluviales y para canales

Ellicot Machine Corporation



"El Sotavento"...



El Señor Presidente de la República llega a la H. Escuela Naval.



Señora Eva Sámano de López Mateos en el Baile de la H. Escuela Naval.



Señora María del P. de Zermeño, esposa del C. Secretario de Marina repartiendo juguetes en la Guardería Infantil de Marina.

(Viene de la Pág. 28)
 fección y pulcritud en sus interiores de cuando nuevo. En 1952 fue a New Orleans a reparaciones generales, y aproximadamente cada año es atendido en el Dique Seco de Salina Cruz, para limpieza de fondos y reparaciones menores. Entre su tripulación figura un carpintero y un buzo que mantienen su estructura en perfecto estado. Puede decirse que la tripulación del yate se ha especializado en este tipo de servicio, lo pintan y barnizan como expertos, lavan, remozan y tiñen alfombras y cortinas, y los técnicos de la Armada en Ingeniería Mecánica y Electrónica mantienen sus máquinas y aparatos en perfecto estado de servicio. Esta dedicación del personal del "SOTAVENTO" a su buque es retribuida por la Nación con un sobresueldo que se eleva al 50% de los haberes, estímulo que se ha reflejado en la persistencia de la tripulación, pues hay numerosos tripulantes que sirven en el buque desde su adquisición. México tendrá Yate Presidencial por muchos años.

El "SOTAVENTO" es mandado por un Capitán de Corbeta, (o Teniente de Navío) del Cuerpo General de la Armada de México. El manejo de la maquinaria está a cargo de un Teniente de Fragata Ing. Mecánico Naval. Les auxilian Tenientes de Corbeta de ambos cuerpos, que sirven como Segundo Comandante y Oficial de Faenas respectivamente. Completan la planilla 6 oficiales de los cuerpos de Radio Telegrafistas, Intendencia, Cubierta y Máquinas. La tripulación consta de 12 hombres en cubierta (Contramaestres, cabos y marineros) 8 en máquinas (Maestros de Máquinas, Cabos de Hornos y Fogoneros), 6 en Intendencia (Oficinistas, Cocinero y Camareros), y 2 obreros (Carpintero y Buzo). La nómina mensual de este personal asciende aproximadamente a \$42,786.00. Las características del buque son:

Eslora Total	51.20	mts.
Manga	8.53	"
Puntal	5.06	"
Calado	3.23	"
Radio de Acción	4,000	millas
Capacidad Combustible	90,840	litros
Capacidad de agua dulce	56,775	litros
Velocidad Máxima	17	nudos

Velocidad de crucero con dos motores: 12 nudos a 360 rpm.

Velocidad de crucero con un motor: 10 nudos a 360 rpm.

SALERI

(Viene de la Pág. 27)

ra no sentir el desgarrón en los redaños.

—Pero fíjate, compañero. Fíjate bien. Si el tirón no lo das a tiempo, cuando el animal ha tragado los anzuelos, entonces tienes que luchar con un demonio. Se desata la furia de un huracán. El sedal resbala entre las manos como alma que lleva el diablo. Si no está bien adujado, te lleva un dedo y ni lo sientes, las quemaduras te llegan al hueso, y si los sueltas, adiós anzuelos y cuerda. Aunque te sangren las manos tienes que ir apretando lentamente, poco a poco, para que cuando la cuerda se acabe, quede bien firme en el cáncamo de proa. La driza se estira como cuerda de guitarra. El animal te arrastra a gran velocidad y luego se cansa. Es cuando hay que empezar a cobrar dominas. Ya es tuyo y poco a poco lo acercas. Recoges y largas. Una y otra vez hasta que lo tienes al lado de la canoa. Esta no es buena pesca. Trabajo agotador y mucho tiempo perdido. Si el animal te alejó de la costa tardas medio día en regresar.

El pescador volvía a cargar su pipa. Los curiosos habían ido formando rueda para oírlo. Me guiñaba un ojo, y se levantaba con el empaque de un director de la feria. Se descubría y gritaba.

—¡Vean la fiera marina! ¡Acérquense señores y señoras... Nunca volverán a ver a este monstruo de los mares!

Y cuando todos los mirones habían depositado en su gran mano abierta, surcada de gruesas callosidades, la moneda pedida, tiraba lentamente de la cuerda. El monstruo, obediente como un faldero, salía a la superficie, mostraba su poderoso lomo, daba un salto con la furia de un agonizante y volvía a las profundidades.

Saleri tronaba las manos en un nuevo reclame:

—¡Acérquense... señores y señoras... No pierdan la oportunidad de ver al diablo de los mares!

Mientras habla paseantes, continuaba la cosecha de dinero. Cuando el malecón quedaba desierto, el pescador desamarraba su barca y se alejaba con su fiera. Nadie vió nunca dónde la soltaba. Quizás era el único que conocía el cementerio de los monstruos marinos.



Señor Francisco Ruiz después de ser condecorado en la H. Escuela Naval.



El C. Presidente de la República entrega espadas en la H. Escuela Naval.

ING. MIGUEL REBOLLEDO

Sucesores, S. A.

Especialista en Cimentaciones

Estructuras de Concreto

Pilotes y Concreto Ligero

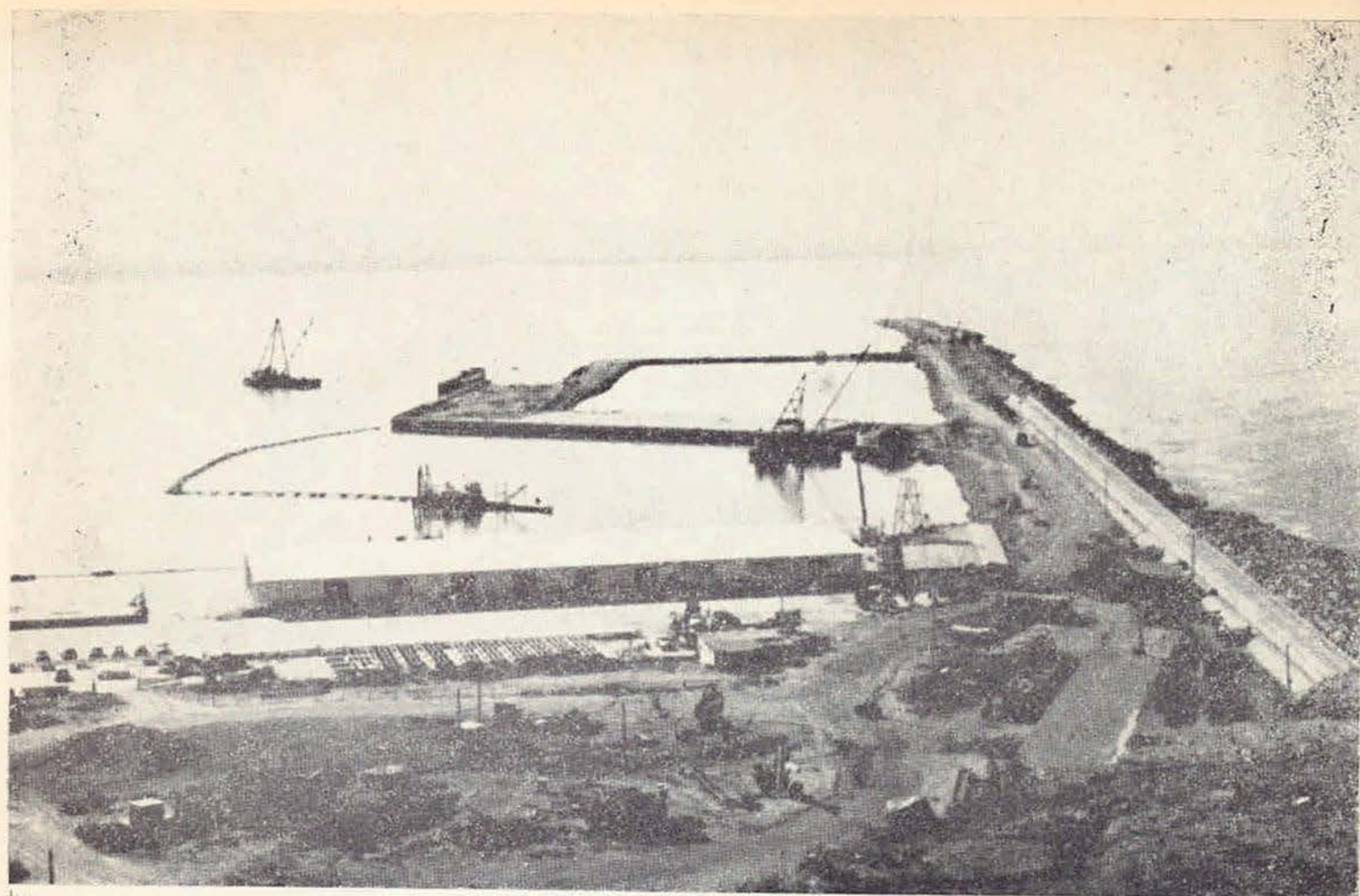
Guerrero 2-306 Tel. 13-09-00. Méx. D. F.

NUESTRO EDITORIAL

(viene de la pág. 4)

Aquí, en este incidente con un País fronterizo a quienes todos considerábamos amigo y fraterno, la fatalidad nos proporciona un aviso: La flota pesquera debe apoyarse en un eficiente servicio de vigilancia y protección.

La Armada de México, a quien toca velar por la seguridad de los mexicanos en el mar, necesita robustecer sus efectivos con buques modernos, veloces, y de armamento adecuado. No es posible, en la actualidad confiar en la buena voluntad de los vecinos. Guatemala lo demuestra. Otra hubiera sido su actitud de avistar en las cercanías de la frontera un patrullero mexicano.



Construcciones de la Dirección

General de Obras Marítimas,

Secretaría de Marina,

en Ensenada, B. C.

