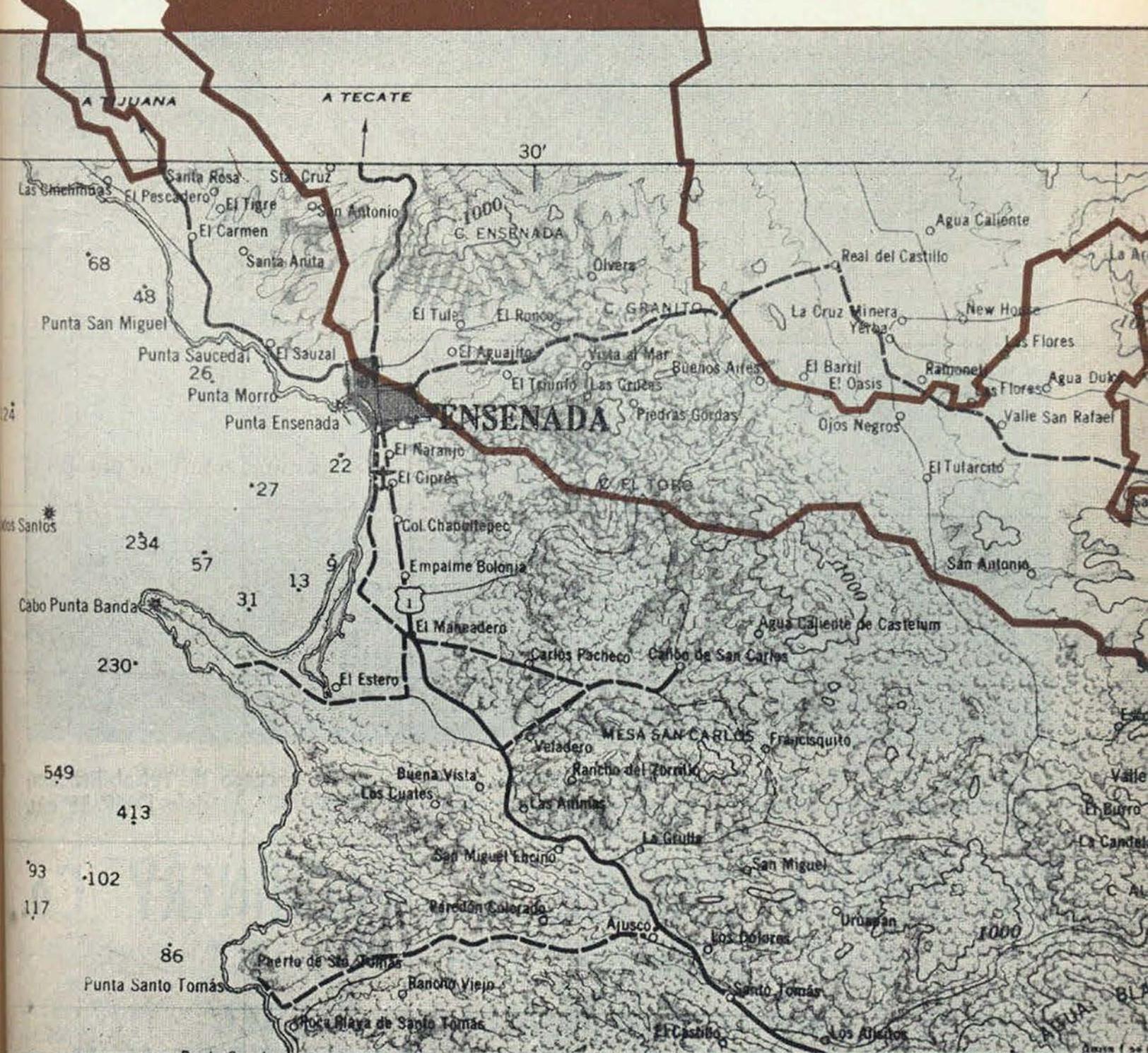


ATORALES

REVISTA MENSUAL



Publicación de la Liga Marítima Mexicana

Registrada como Correspondencia de 2° 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.

Año 2

Agosto de 1959

No. 17

SUMARIO

| | Pág. |
|--|------|
| Nuestro Editorial | 4 |
| La Dirección General de Marina Mercante | 5 |
| A un Presidente | |
| Capitán de Navío Julián M. Brañas Pastor | 7 |
| Grandes Navegantes: MAGALLANES (Continuación) | |
| Versión de Luz Muñoz Sandiel | 9 |
| Usted Debe Saber Que ... | |
| Por el Capitán C. G. Rubén Montejo Sierra | 11 |
| Nuestros Puertos.—ENSENADA | 13 |
| Modelismo Naval | |
| Por Mario Lavalle Argudín | 19 |
| El Embrujao | |
| Por Francisco Javier Arenas | 21 |
| La Batalla del Río de la Plata (Continuación) | |
| Por Gustavo Rueda Medina | 23 |
| El Pámpano de Campeche | |
| Por el Capitán C. G. Rubén Montejo Sierra | 27 |
| La Infantería de Marina | |
| Por el Mayor I. M. Rodolfo Solís Velázquez | 28 |
| Nuestra Marina en la Historia.—El Primer Combate Naval | |
| Por el Profesor Renato Gutiérrez Zamora | 31 |
| El Almirante se Hundió con su Nave | |
| Por Alberto Calcés | 33 |
| La Constelación Xiuhcóatl y los Glifos Mixtecos | |
| Por el Capitán Juan Avalos Guzmán | 35 |
| Crucigrama | 39 |
| El Arte de la Fotografía | 40 |

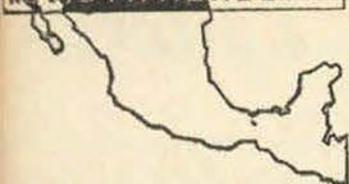
Nuestra Portada:

Carta Geográfica que representa la situación de ENSENADA y sus vías de comunicación.

Nota:

En nuestro número anterior equivocadamente se señaló como Ensenada el Puerto de Manzanillo.

LITORALES
REVISTA MENSUAL



EN POS DE LA CONCIENCIA
MARITIMA DE MEXICO.

Fundador:

Contralmirante

Gustavo Rueda Medina

Director General:

Contralmirante Ing. Naval

Oliverio F. Orozco Vela

Gerente Administrador:

Ing. Manuel Peyrot Girard

Jefe de Redacción:

Capitán de Navío

Rubén Montejo Sierra

Publicidad

Mario Ponce Moutte,

Fotografía:

Ing. Julio Adeath Gómez

Asesor Jurídico:

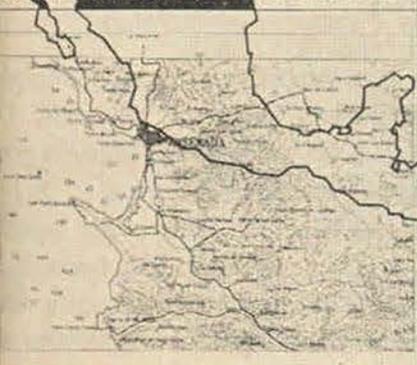
Lic. Carlos Sastré Villacorta.

responsables en el interior de la
República y en el extranjero

valor del ejemplar: \$ 2.00

suscripción anual: \$ 24.00

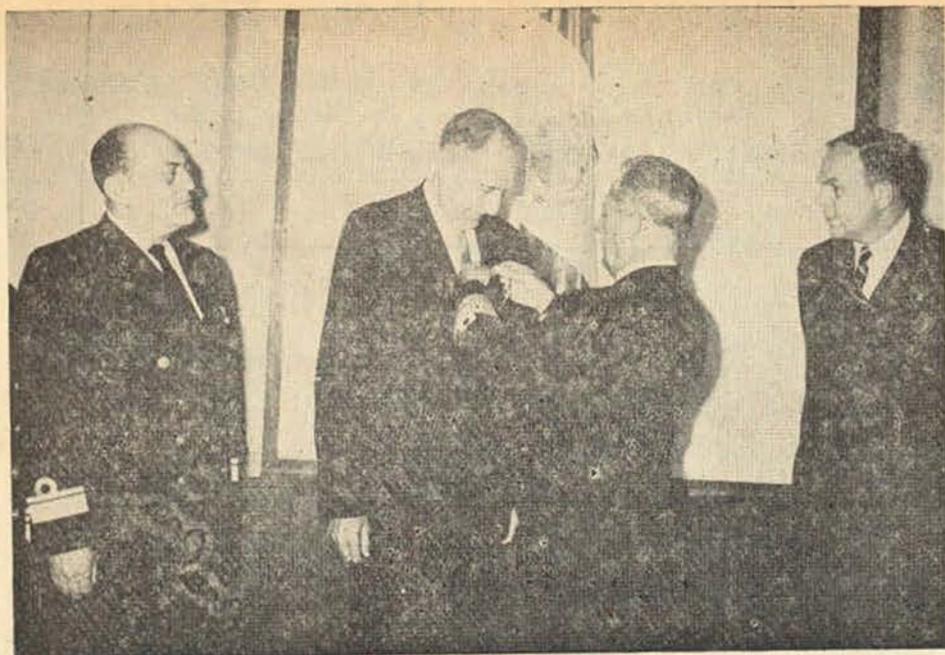
LITORALES
REVISTA MENSUAL



Año 2 PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA
AGOSTO DE 1959 **17**

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

Nuestro Editorial



Momento solemne en que le es impuesta la Condecoración del Mérito Especial de la Armada de México, al Secretario de Marina de Estados Unidos, Sr. William Franke, por el Almirante Manuel Zermeño Araico, en presencia del Subsecretario, Contralmirante Ing. Naval Oliverio F. Orozco Vela (izquierda) y del Embajador del vecino país Sr. Robert C. Hill (derecha).

Hay un aspecto poco conocido de nuestra marina. Su función civilizadora. Los puertos están llenos de antiguos marineros que gracias a las enseñanzas recibidas a bordo de los buques, —mercantes o de guerra— han logrado establecerse, no digamos con éxito económico, sino lo que es más importante, cumpliendo una misión social. Encuentra uno talleres de reparación de máquinas instalados por antiguos fogoneros, representaciones y servicios de motores Diesel a cargo de maquinistas retirados. Restaurantes, casas de huéspedes y hoteles, cuyos propietarios aprendieron a servir una

mesa en la cámara de oficiales. Empleados y gerentes de casas aduanales procedentes del personal de administración de a bordo y astilleros que construyen buques pesqueros a cargo de carpinteros de ribera que dominaron su oficio en los talleres, varaderos y astilleros de la marina.

Esta función civilizadora ha rendido grandes frutos. Hace 30 años, cuando nuestro país carecía de vías terrestres, los buques eran el único medio de comunicación entre los numerosos puertos del Golfo y del Pacífico. Guaymas, Manzanillo y Acapulco se desarrollaban lentamente a expensas de nuestra modesta flota. En Manzanillo, los campesinos de los altos bajaban a contratarse en los buques, impulsados por un deseo de aventura, y otro más importante, aunque no claramente expresado de conocimiento, de ambición de cultura con su asociada evolución económica. Por lo pronto la Marina cambiaba la indumentaria de manta por la más cómoda de dril y paño, los huaraches por zapatos y el dialecto local por el español universal. Las manos endurecidas por la labranza, trazaban con dificultad los signos de escritura y las mentes limitadas en su desarrollo por la esclavitud de al tierra, tardaban en aprender a ligar los signos que la mano había trazado, en un proceso de lectura. Pero todos ellos a la vuelta de algunos meses sabían leer y escribir. Con el transcurso de los años dominaban la técnica marinera, de cubierta o de máquinas, y los que cumpliendo su contrato optaban por regresar a tierra estaban listos para una nueva vida, mientras que los que preferían seguir su profesión a bordo continuaban ascendiendo lenta pero consistentemente.

Esta misión cultural de la marina no queda limitada a tan importante función ciudadana. La oficialidad al retirarse ha contribuido al desarrollo cultural e industrial de país. Los oficiales del Cuerpo de Ingenieros Maquinistas Navales, gracias a los sistemas de manejo y reparación de las instalaciones de potencia marítima siempre notablemente más grandes que la mayoría de las industriales, son solicitados por empresas oficiales y particulares como ingenieros altamente capacitados para funciones de mantenimiento dirección y control de personal. El carácter, disciplina y preparación científica de este personal les ha abierto otro importante campo: el de la enseñanza, y en la actualidad se encuentran numerosos oficiales de marina como maestros de los principales centros de enseñanza de nuestro país en donde gozan del más alto respeto y estimación.

La Dirección General de Marina Mercante

Pocos temas tan apasionantes como el de la Marina Mercante. Se habla de extensos litorales. De que nuestra capacidad minera, agrícola e industrial, paga fletes de importación y exportación suficientes para sostener una importante flota-Mercante. Se demuestra que los recursos pesqueros son tan vastos, como los del más rico país marítimo, y naturalmente, se presenta por sí misma la interrogación ¿Por que no tenemos marina?

El asunto es tan importante que el Gobierno de la República durante el sexenio anterior desarrolló el programa de la Marcha al Mar, y en el curso del actual, se han hecho diversas afirmaciones oficiales del interés en resolver este problema. Naturalmente, no podemos esperar que en unos cuantos años cambie la idiosincrasia de nuestro pueblo que desde la conquista ha vivido de espaldas al mar, por la simple y sencilla razón de que no lo necesitaba para su economía. Si por alguna razón se cerraran nuestros puertos, podría afirmarse que una amplia mayoría de la población permanecería indiferente. Las necesidades industriales, y el comercio se resolverían por la Frontera Norte, y si acaso los pocos nostálgicos de maquinaria, automóviles, pianos, licores, relojes y telas europeas, clamaban con rumor inaudible por la apertura de los puertos. Posiblemente en esta realidad descansa el atraso de nuestra Marina.

Hace pocos días apareció en un diario el encabezado "México Progresa en todo, menos en Marina", afirmación hecha por uno de los miembros de la Delegación Japonesa a la 2a. Conferencia Trienal de la Asociación Internacional de Puertos y Bahías". Para la geografía y economía del Pueblo Japonés, que no podría subsistir sin Marina, nuestro atraso es evidente. Para ellos donde el grueso más importante de la población se asienta en los Puertos, y constituye una nación esencialmente marítima resulta incomprensible el porqué nuestras costas están deshabitadas, y cómo el mexicano desprecia el aprovechamiento de sus recursos Marítimos para elevar su nivel de vida. Nosotros lo entendemos con claridad. El habitante de la altiplanicie que en nuestro País pasa del 90% no necesita del mar. A pesar de eso, no deja de señalarse a los océanos como fuente de riqueza, y desde luego, hay cierta satisfacción de que en contra de la indiferencia del pueblo, y durante algunos periodos hasta del Gobierno, un puñado de marinos hayan luchado incansablemente por desarrollar la Marina. Poco a poco con lentitud de años, se va interesando a los indiferentes, se señalan los recursos. Se demuestra la economía de la pesca y del transporte marítimo, y

puede decirse que en la actualidad pueblo y Gobierno empieza a considerar los océanos que bañan nuestras costas, como fuente de incalculables posibilidades.

A la Secretaría de Marina corresponde impulsar y fomentar estas actividades, y en el ramo de Marina Mercante descansa sus funciones en la Dirección General de Marina Mercante, una de sus Direcciones más importantes.

Recientemente se nombró Director General de Marina Mercante al Sr. Capitán de Altura Rafael Cordera Paredes y Subdirector al Sr. Capitán de Altura Alfonso Fernández Zamudio. Dos ameritados marinos con amplia experiencia, y cuya vida dedicada al mar es garantía del interés que pondrán en resolver los problemas que les confían de impulsar a la Marina Mercante.



Sr. Director General de Marina Mercante, Capitán Rafael Cordera Paredes.

Con objeto de presentar a nuestros lectores, el criterio autorizado de estos Capitanes, fuimos recibidos por el Sr. Director General de Marina Mercante, quien bondadosamente contestó a las siguientes preguntas que directamente están ligadas al futuro de nuestra flota mercante.

Alza de los combustibles.—El reciente aumento del combustible Diesel significó un duro golpe para los buques de cabotaje que tienen máquinas propulsoras de este tipo. La Dirección gestiona ante el Señor Secretario una ayuda económica a los buques, probablemente compensación por millas navegadas para reducir los gastos de combustible, sin necesidad de alterar las tarifas de fletes y pasaje.

Vigilancia.—Durante el sexenio pasado se ordenó a las Capitanías de Puerto la designación de un vigilante en cada buque que llegaba a

Puerto. Los salarios de estos vigilantes tienen que ser pagados por los armadores, lo que encarece las operaciones de la nave. A fin de dar mayores facilidades portuarias a los buques se presentó un estudio para suprimir dichos vigilantes, sin alterar la seguridad en el manejo de la carga, y sin que se afecte económicamente a los empleados de las Capitanías.

Escuelas Náuticas.—Como es sabido, funcionan en nuestro País 3 escuelas de este tipo en Veracruz, Tampico y Mazatlán.—Se hacen estudios para reglamentar la identidad del funcionamiento y plan de estudios de las 3 escuelas, procurando que resuelvan el problema nacional de educación marítima.

Faros y Señales Marítimas.—La seguridad de la Navegación en nuestras costas depende del buen funcionamiento de las Señales Marítimas, y de la satisfacción del personal. A este respecto la Dirección planea el mejoramiento económico de los Guardafaros elevando su nivel de vida con servicios y prestaciones, suministro de provisiones y visitas médicas.—Se planea la ampliación y modernización de la Red Nacional de Señales Marítimas, construyendo nuevos faros y radio-faros.

Marina de Cabotaje.—La Dirección estudia la forma de modernizar los buques, proporcionando los medios para facilitar la adquisición en el extranjero, mientras nuestra industria de construcción naval construye los suficientes buques para satisfacer la demanda. Se procurará reducir los gravámenes sobre buques a fin de que nuevas unidades sean adquiridas en ambos litorales.

Marina de Altura.—Se encuentran en trámite diversas solicitudes para abanderamiento y compra de buques. Se mantiene una continua asesoría para los interesados y se realizan estudios para el manejo y administración de estos buques. A este respecto conviene señalar el importante hecho de que nuestros buques de altura tienen menos personal y sueldos más bajos que los extranjeros.—Así un buque petrolero, el "Cacalilac", se maneja con 38 tripulantes, que incluyen Capitán, Jefe de Máquinas, Oficiales y tripulación. Un buque Japonés del mismo tipo y tonelaje, tiene 56 tripulantes, y un alemán 40.—Por otra parte, debido a los sueldos imperantes en nuestro País, el salario tipo de un Marinero es alrededor de \$25.00 diarios, mientras que en los buques noruegos, americanos, y panameños es aproximadamente de 3 a 4 dólares. Esto desmiente con pruebas reales las observaciones frecuentemente publicadas de que las planillas exigidas para el manejo del buque y los salarios, frenan la adquisición de este tipo de unidades.—Lo mismo puede decirse respecto a las tarifas de carga y descarga en nuestros puertos. La Administración Portuaria Nacional, salvo alguna excepción no cobra derechos de muelle,

y los salarios de los estibadores son más bajos que en los puertos americanos.

Marina de pesca.—La Marina pesquera ha registrado un aumento de tal magnitud, que la demanda de personal excede a la existencia de trabajadores especializados. Algunos buques no pueden hacerse a la mar por falta, por ejemplo, de motoristas. La Dirección ha resuelto este problema dando toda clase de facilidades para que pueda contratarse personal capacitado en tierra, como motoristas de plantas estacionarias, siempre que demuestre la adecuada competencia.

El Sr. Cap. Rafael Cordera Paredes estudió en la Escuela Náutica "Fernando Siliceo" de Veracruz, recibiendo con el grado de Pilotín en 1925. Realizó su práctica de 300 singladuras en buques nacionales de cabotaje y altura. Posteriormente embarcó de Piloto en diversos buques y en 1929 se graduó de Capitán de Marina, mandando los buques "Cedros", "Camina" y otros. En 1933 presentó su tesis para Capitán de Altura y navegó a Europa mandando el buque "Ensenada". Después se embarcó en buques pesqueros americanos y en 1938 fué designado Práctico Mayor del Puerto de Manzanillo. En 1939 inició la pesca de tiburón para la extracción de vitaminas construyendo sus propias embarcaciones hasta de 100 toneladas. En 1959 fue designado Director General de Marina Mercante.

El Sr. Capitán de Altura Alfonso Fernández Zamudio estudió en la "Escuela Náutica Fernando Siliceo" de Veracruz. Estando en 1er. año se embarcó en 1919 como 3er. Oficial en el "San Antonio" de la Compañía "El Aguila". En 1922 se examinó de Patrón de Costa y Casco de Hierro, mandando el buque "Unico" de la misma Compañía. Aprovechó estos años para presentar a Título de Suficiencia sus exámenes de la Escuela Náutica, graduándose en 1929.

Posteriormente fue Práctico Mayor del Puerto de Nautla y mandó diversos buques mercantes. Embarcó en 1941 en el petrolero "18 de Marzo" y en 1942 fue Capitán de la Goleta "Adma", velera, navegando hacia Europa y los Estados Unidos. Después mandó el "7 Mares" y continuó en el mar hasta el presente año en que fue designado Sub-Director de Marina Mercante.

Como se vé por su actuación, estos 2 Capitanes han tenido una activa y eficiente vida marinera. Constituyendo un buen equipo para resolver cualquier problema de Marina Mercante, y el énfasis de su actuación radica en poner su experiencia al servicio de las directivas señaladas por el Sr. Presidente de la República Lic. Don Adolfo López Mateos, y del Sr. Almirante Secretario de Marina, Don Manuel Zermeno Araico.—Su criterio lo expresan claramente:

"Sin Marina no es posible el desarrollo integral de México".

A UN PRESIDENTE

Por el Capitán de Navío

Julián H. Brañas Pastor.

N. R. Aun cuando no es de actualidad esta poesía, ya que nuestro Gobierno está impulsando las actividades marítimas al máximo de sus posibilidades, la publicamos como homenaje al talento poético del finado Capitán de Navío Julián H. Brañas Pastor.

Las esperanzas de un gran conglomerado que vive en el salobre peligro de la mar, que aspira inútilmente porque vive ignorado, que siente con la Patria, pero que se halla aislado, se encuentran en Vos puestas para su mejorar.

La costa mexicana, enorme y dilatada, espera desde siglos la mano salvadora; y su riqueza vasta, hasta hoy inexplorada, brinda sus opulencias, sumisa y despreciada, con ansia de ser útil cuando suene la hora.

Nadie ha parado mientes en su enorme riqueza; todos la juzgan solo como una cosa más, y si bien han cantado su serena belleza, y sus riscos gigantes de tremenda grandeza, nadie ha intentado nunca su riqueza explotar.

No se piensa en los buques, los gigantes arados que abren surcos fugaces en sus rutas sin fin; ni se ha parado mientes en los mil derivados que sus conchas ofrecen en iris nacarados, ni en sus ricas especies de uno al otro confín...

Nadie sabe la angustia del marino mercante en las noches de lluvia, bajo el fiero huracán; nadie sabe la lucha titánica y constante, ni el trepidar sufrido, sudoroso, anhelante, del maquinista austero junto al cálido hogar.

El pueblo ignora siempre el batallar ansioso, de los botes enanos, del pobre pescador; y desconoce el ritmo del bailar angustioso, la danza discontinua de un tiempo tormentoso, que es lluvia y es azote, y es ansia y es dolor.

Nuestra gente de tierra, no piensa en las oscuras noches inacabables sobre la mar bravía; ni piensa en aquellarres de lucha y de pavora en que el cerebro estalla, y presa de locura razona inútilmente en la mortal porfía.

No sabe que las naves bajo el azar dudoso navegan siempre avante en pos de su destino, y que sus vientres amplios, henchidos al rebozo, conducen al comercio extenso y amistoso, anudando las rutas de ignorados caminos.

Carecen de sentido para el que vive en tierra las vagas expresiones de la navegación, y no entienden las luchas que el pensamiento aferra para expresar palabras, cuyo valor encierra un algo que se escapa por su definición.

Ilógico parece llamar en un lenguaje que es castellano puro, "respeto", a refacción, "cabo", a una simple reata, "guiñada" a los virajes, "banda" a lo que es el lado, "montura" al engranaje, y al simple lado izquierdo, llamarle "de babor".

Quizá ese sea un motivo del desconocimiento; puede que sea por eso que no nos dan valor; mas no tenemos culpa si hay ese impedimento; la lengua marinera, ruda por el acento, nació con la prehistoria, luego se incrementó.

Mil veces hemos puesto entusiasmo y empeño en que se nos conozca, que entiendan la misión, y siempre se ha encontrado que, como en un mal sueño, no se entiende el problema, y que acaba pequeño lo que pudo ser grande, y queda sin valor...

Hablar de las enormes fronteras ribereñas, de cuya salvaguarda debemos responder, es hablar de problemas que a la Nación domeñan, es comentar asuntos de las costas isleñas, es comparar, conscientes, lo que es nuestro deber;

Es mostrar claramente que nuestras viejas naves cansadas por el tiempo, tullidas y oxidadas, están prácticamente, dentro de lo que cabe, salidas de su medio, y todo el mundo sabe que faltas de respetos no están capacitadas.

La real prestancia patria en este continente obliga a la marina a penosa misión, y contemplando el ciclo, sin ser clarividente, se llega, sin embargo, de modo contundente a tener la certeza de nuestra convicción.

Sabemos de antemano que son muchos millones (la marina de guerra tiene mucho valor), pero también sabemos que nos sobran razones, que nos sobran motivos e innumerables cuestiones que cimentan y fincan a nuestra exposición.

Señor: Si alguna vez el Todopoderoso en las manos de alguno, un destino encargó, podéis estar seguro que el minuto precioso del porvenir de México, país esplendoroso, a vuestra inteligencia hoy Dios encomendó.

Y al contemplar mañana los confines distantes,
cubiertos por la fila de grises centinelas,
con las mil chimeneas de las naves mercantes,
con cientos de pesqueros, como pigmeos danzantes
y con puertos de arribo, con parvadas de velas,

Oiréis bullir la vida en nuestros litorales;
el pueblo, agradecido, tendrá alimentación,
y la Patria ostentosa prenderá los fanales
que alumbren el acceso a sus ricos canales,
y sólo será vuestra esta noble emoción.

El libro de la historia quedará siempre abierto
en la página sabia de la marcha hacia el mar;
y será positivo el instante ya cierto,
que con paso seguro se encamina del puerto
a la región eterna de la inmortalidad.

Nosotros, mexicanos en cuyos corazones
no puede haber más mientes que un México mejor,
fundamos nuestro anhelo en las propias razones
que asisten el derecho en todas las naciones,
y las depositamos en vuestra fe, Señor.

La Costa Brava, hermosa, constante en su porfía,
será quien cante el himno para Vuestra misión,
y las olas rugientes bregarán noche y día
asaltando el basalto, poniendo melodía
que engarce salitrosos compases de emoción.

La vela blanca y ágil trazará el pentagrama;
el gris buque de guerra será cual calderón,
y los buques mercantes darán el panorama
de un comercio más amplio, desde cuya ventana
la Patria comprendida, entona su canción...

Señor: Las esperanzas de un gran conglomerado
se encuentran en vos puestas de todo corazón,
son gentes que han vivido en el mar, segregados,
sin encontrar más eco que el de su núcleo aislado,
carentes por su ausencia de toda comprensión.

Haced que se resuelva el problema gigante;
vos que podéis medirlos por vuestra gran visión,
y contad que la Patria apreciará el instante
en que emprendáis la marcha para ir hacia adelante,
con nuestras esperanzas y vuestra gran misión.

México, D. F., Febrero de 1956.

Julián H. Brañas Pastor.

**No envíe dinero en
su correspondencia
Utilice Giros Postales**

¡Sensacional Oferta!

Revista "LITORALES"

Suscripción Anual \$ 24.00

LIBROS

Las Islas También son Nuestras 12.00

¿Quién Tiene un Sacacorchos? 10.00

Logaritmos y Regla de Cálculo 10.00

Ajedrez de viaje 12.00

\$ 68.00

Adquiera todo esto por sólo

\$40.00

Envíe Giro Postal o Bancario a

"EDITORIAL LITORALES"

Ave. Unidad Modelo No. 17-F

México 13, D. F.

Ya se Encuentra en Prensa el Libro del

Capitán de Altura

Juan Avalos Guzmán

"NUESTRAS CANOAS EN EL MEDITERRANEO AMERICANO"

Notable Libro de Investigación Marítima que
Demuestra la Existencia de un Importante Trá-
fico Marítimo Entre el Continente y las Islas del
Caribe Antes del Descubrimiento de América.

MAGALLANES

Versión de Luz Muñoz Sandiel

El haber prestado sus servicios a Portugal durante aquellos años, no dió opción al repatriado Magallanes a un cargo digno de sus merecimientos.

Sólo después de un mes fué ascendido a "fidalgos escudeiro" o a la jerarquía de "cavaleiro fidalgo" según otras noticias, cuyos títulos cualesquiera que ellos fuesen, sólo le daban derecho a una forzada inactividad y por lo tanto no se ajustaban a las ambiciones de un hombre de honor.

Fuó un año después que se incorporó a la expedición militar contra Marruecos que había de someter a los piratas moros. Esta vez y es la tercera, en la toma de Azamor recibió una lanzada en la pierna dejándolo cojo para el resto de su vida.

Era pues este el momento para que Magallanes abandonara África y reclamara una crecida pensión como herido, pero amaba la guerra y el peligro y volvió al ejército, donde se le asignó el cargo de oficial de presas que consistía en administrar la ganadería y caballos tomados a los moros. Pronto se vió envuelto en un desagradable incidente, al desaparecer de sus majadas parte de las presas, recayendo sobre él y otro oficial injuriosas sospechas. Esto hizo a Magallanes regresar intempestivamente a Lisboa, no a dar explicaciones de un delito que no había cometido sino a exigir un empleo más digno. El Rey Manuel llamado el afortunado, enterado por el Alto Mando en África de que el ingobernable capitán sin autorización había abandonado el servicio, lo trató de desertor impidiéndole exponer sus pretensiones y sin más miramientos ordenó al benemérito oficial regresar a África.

Se ignora hasta que punto podía tener derecho Magallanes a las mercedes de la Corte, ni por qué el Monarca le tuvo aversión toda su vida, "siempre te ve hum entejo" y aún Pigafetta que le tuvo en gran estima confiesa que los oficiales le odiaban "li capitani sui lo odiavano"; pero a pesar de esa atmósfera graciosa que rodeaba a este hombre solitario, sus acciones demuestran que poseía valor, habilidad y conocimientos.

De nuevo encontramos a Magallanes frente al Rey Manuel, en la misma estancia en donde su antecesor Juan II había despachado a Cristóbal Colón, repitiéndose la misma escena histórica. Ahora presenta al Rey los documentos que probaban su indiscutible inocencia y otros otorgados por el Alto Mando en África de haber salido del ejército con honor.

El impetuoso hidalgo solicitó del Monarca el aumento de paga de cien reis mensuales según algunos autores o de medio cruzado según otros,

pero el modesto aumento le fué denegado. De aquella hora del destino no hubo más oyente que el Rey y no se sabe si fué entonces que Magallanes expúsole su plan secreto y quizá hasta el deseo de continuar prestando sus servicios a Portugal, pero ante la áspera negativa del Monarca se vió obligado a tomar una decisión. Todo ello se deduce por noticias coincidentes de los cronistas de la época.

A la sazón contaba Magallanes 35 años de edad, fatigado y exasperado seguramente ya sin deseos de implorar lo que por derecho él creía ser acreedor.

Durante su permanencia en Portugal Magallanes sostuvo correspondencia con su amigo Serrano a quien Albuquerque por este tiempo había enviado a las Molucas, con órdenes de erigir allí un fuerte, cuya fortaleza no construyó. Serrano invitaba al amigo a regresar a las Indias inclusive hasta las Molucas y es muy verosímil que Magallanes contara a su amigo del trato recibido en la Corte de Lisboa, y éste, que no había obedecido las órdenes del Virrey se sintiera amenazado y propusiera a Magallanes dar estas islas a España; proporcionándole además datos valiosos sobre la posibilidad de encontrar el cabo del Continente descubierto por Colón y de doblarle o encontrar algún estrecho, pues ya los portugueses poseían Brasil descubierto por Cabral en 1500. No es de dudarse que por estos medios tuviera conocimiento de un paso del Mar Atlántico al mar de las Indias.

Magallanes que como se ha dicho salió de aquella histórica audiencia rechazado por su Rey, estaba convencido de que no era hora ya de esperar.

Después de aquellos diez años de duras pruebas, conocía más de aquellas tierras que todos los geógrafos y cartógrafos de su época; y por esta reputación se le concedió examinar todo lo coleccionado al respecto y que se guardaba cuidadosamente en la Tesorería, archivo particular del Rey de Portugal en calidad de secretísimo, encontrando entre dicha documentación un mapa de Martín de Bohemia en el que estaba dibujado el estrecho por el cual se pasaba del mar Atlántico al que fué llamado Pacífico. "pero es preciso decir que no se fió por completo, o que el mapa en cuestión era bastante inexacto, pues de no ser así, ni hubiese destacado al navío Santiago para reconocer la costa en que naufragó bucando el estrecho en el grado 52, ni tampoco se hubiera determinado a remontarse hasta el grado 75 si aquel no le encontraba".

Durante estos días Magallanes había intimado con Ruy Faleiro considerado en su tiempo la más alta autoridad como cartógrafo y astrónomo.

nomo y que habiendo estudiado los proyectos de Magallanes les dió estructura científica; comprometiéndose ambos a guardar el secreto del proyecto que habían estructurado en común, hasta el momento de su realización con o sin ayuda de su patria.

El plan secreto de Magallanes no era novedoso, pues ya se sabía que Colón había hecho el viaje tratando de llegar a las Indias y que en forma casual descubrió un Continente, error que jamás reconoció.

En esencia Magallanes quería lo mismo que Colón, Vespucio, Corterreal, Cortés y Cabot. Lo desconcertante es la seguridad con que afirma: "Hallare el paso. Porque soy el único que conoce la existencia de ese paso entre el Océano Atlántico y el Pacífico, y se en que paraje lo he de encontrar". Y ya fuera por los agravios recibidos en la Corte o quizá por conseguir el adelanto que solicitaba, Magallanes atravesó la frontera española llegando a Sevilla el 20 de octubre de 1517 en compañía de su inseparable esclavo y dispuesto a ofrecer sus servicios al Monarca español, Carlos V.

Mucho sirvió a Magallanes al pisar territorio español, las relaciones que desde antes había entablado con Diego Barbosa, portugués nacionalizado y radicado en España. Caballero de la Orden de Santiago y muy respetado. Aquella cordial amistad estrechóse más porque Barbosa antes que Magallanes había sido viajero de Indias y su hijo navegante como él, dejó un libro "O livro de Duarte Barbosa" a esto agreguése que Magallanes antes de un año pasó a ser yerno de Don Diego. Acreditado por aquella amistad podía ahora dirigirse a la "Casa de Indias" de la cual era Director Juan de Aranda y aunque no hay noticias fidedignas sobre estas relaciones lo cierto es que no tomó la responsabilidad del arriesgado proyecto de Magallanes.

Y otra vez el logro decisivo no es por medio de los organismos adecuados, sino a pesar de ellos. Pues Juan de Aranda como experto hombre de negocios y pese a su primera actitud como miembro de la comisión que había escuchado la exposición de Magallanes, en la cual dió carpetazo al asunto arguyendo que no era costeable a la Corona; poco después entrevistóse con él en lo privado y muy interesado en el proyecto, patrocinó la empresa en forma particular. Los informes que había obtenido al escribir a Portugal al experto comerciante de Indias Cristóbal de Hara habían sido del todo satisfactorios.

Bien asegurado Aranda y dispuesto a llevar el proyecto adelante, sin vacilaciones escribió una amplia carta al Canciller de Estado de Castilla manifestándole lo trascendental de la empresa, recomendando a Magallanes como hombre "que podía prestar grandes servicios a Su Alteza" y preparando el terreno con los Consejeros aseguró la audiencia que tanto deseaba Magallanes. Como en asuntos de mar el fallo de Aranda era tenido como decisivo en la Corte,

no pasó mucho tiempo en que la audiencia solicitada le fuera concedida.

Sin embargo del buen ritmo que habían tomado las cosas y de haberse logrado tanto en tan poco tiempo, para Magallanes no hay un día tranquilo. Por experiencia sabía que tenía que unirse a su empresa a aquella que pudiera sacarla adelante y en tan álgidos momentos es muy posible que confiara a Aranda el común "secreto", pues al llegar Faleiro a España instado por él, y enterarse de que Aranda patrocinaba la empresa aspirando a una participación en las futuras ganancias, dió lugar a que el irritable astrólogo, nada realista y poco versado en las cosas de la vida, le acusara de haber confiado el "secreto" a un tercero; esta actitud puso en peligro la empresa. Concedida la audiencia, comenzaron las negociaciones y respecto a los tres componentes de la comisión, a última hora llegaron a un acuerdo anticipado; pues a Aranda por sus servicios como agente se le asignaba un octavo, del cual ninguno de los tres verá jamás un maravedí, no obstante que ni con ello quedaban bien pagados sus servicios pues gracias a su intervención el Consejo de la Corona aceptó con beneplácito el proyecto.

En ausencia de Carlos V, el Cardenal Cisneros, su primer Ministro, regente de España escuchó el proyecto de Magallanes de dirigir una escuadra cuya derrota sería siempre al Oeste de la línea de demarcación, hasta las preciadas islas de la especería, asegurándole que las Molucas estaban situadas en la parte del globo perteneciente a España, allende la línea de división que trazó Su Santidad el Papa. Para persuadirlo, intervino en la argumentación cosmográfica el reconocido astrólogo Ruy Faleiro, quien demostró sobre el mapamundi que las islas estaban situadas más acá de 180° de longitud occidental de la línea de demarcación; de no haber sido así el Cardenal Virrey no hubiera consentido en invadir esos territorios; lo cual no impide que al correr del tiempo se demuestre que los cálculos de Ruy Faleiro eran erróneos, y que las dichas islas pertenecían a Portugal. Otro testigo importante fué el opulento naviero Cristóbal Hara, quien teniendo negocios establecidos en las Indias "decía que estaba seguro por las instrucciones de sus factores de la verdadera posición geográfica de estas islas". Inclusive este especulador flamenco conociendo la pericia del Capitán Magallanes, le propuso costear la empresa en caso que la Corte española y la Casa de Contratación no quisieran emplear el dinero necesario.

El Obispo de Burgos, Fonseca, tan temido de los navegantes de aquellos días, y el opositor más fuerte que tuvo Colón, esta vez, prestó su apoyo deliberado al proyecto de Magallanes. El Monarca español persuadido de que Portugal había usurpado sus derechos sobre las pretendidas islas, estaba decidido a encomendar una

(Pasa a la Página 12)

Usted Debe Saber Que...

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

1.—Las naciones tienen el deber absoluto de observar la más estricta justicia en sus relaciones mutuas, evitando todo ataque directo a la independencia, soberanía y justos intereses de los demás estados.

2.—La síntesis de los preceptos en las relaciones de Estado a Estado, puede reducirse a las tres reglas siguientes:

a). Observar las leyes, así las que emanan del derecho y llevan una sanción eterna, como las que se derivan de la moral en sus relaciones con la conciencia humana.

b). No causar daño a otro, es decir, no infligirle ofensa ni en su persona ni en sus bienes.

c). Dar a cada cual lo suyo, o sea, no solamente lo que legítimamente le pertenece, sino aquello de que se le había desposeído, reparando equitativamente los daños y perjuicios ocasionados.

3.—Si las naciones observasen siempre y religiosamente estos principios, la paz se haría en el Universo; pero la envidia, la ambición, la sed immoderada de gloria y de poder, las pasiones en fin, producen con frecuencia la infracción de esas leyes saludables y recíprocamente ventajosas con perjuicio de algunos pueblos que en tal caso tienen legítimo derecho de exigir una reparación proporcionada a la ofensa recibida.

4.—La violación del derecho internacional por un Estado puede efectuarse: ya lesionando directa o indirectamente los derechos de los demás Estados en general, ya los particulares de varios o de uno solo.

5.—Constituye una violación general del derecho:

a) La tentativa de establecer un imperio universal, ya sobre el continente, ya sobre los mares extrajurisdiccionales que son por su naturaleza libres.

b) Atentar contra los derechos de los Embajadores y Ministros públicos, cuyas prerrogativas e inmunidades constituyen una de las bases fundamentales del derecho de gentes.

c) La adopción sistemática de principios contrarios al derecho de todos, con ventaja para un solo Estado.

d) La piratería.

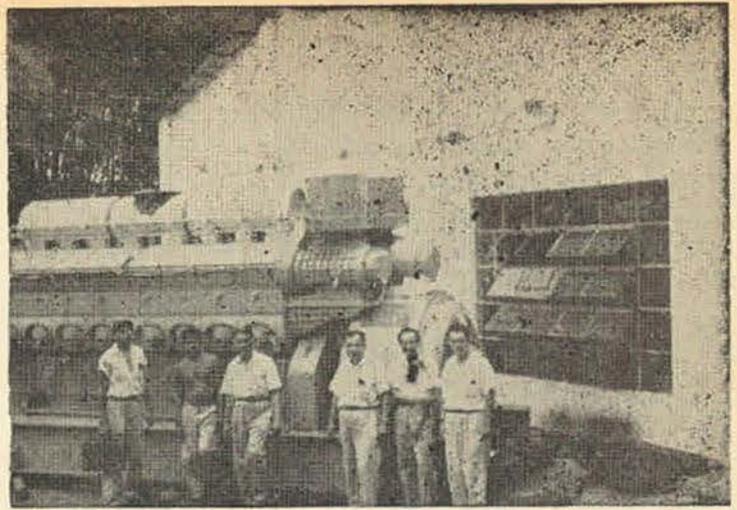
e) La invasión de un territorio extranjero, sin previa declaración de guerra.

6.—La violación particular del derecho de gentes existe:

a) Cuando un Estado inflige ofensa al honor o a la dignidad de otro Estado.

b) Cuando sin causa legítima y muy justificada interviene un Estado, de mutuo propio, en

(Pasa a la Pág. 12)



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.

MAGALLANES

Viene de la Pág. 10)

expedición al navegante Esteban Gómez, a fin de realizar nuevos descubrimientos, pero es muy posible que la actuación varonil y segura de Magallanes o lo atrevido de la empresa, impresionaran al joven Rey, y sea como fuere, no dudó en confiar a Magallanes una escuadra.

Y así con la solemnidad del caso el 22 de 1518, Carlos V en nombre de su madre Juana incapacitada por su demencia firmó la "Capitulación" o compromiso con Magallanes y Faleiro.

En la primera cláusula del extenso documento otorgábase a Magallanes y Faleiro el derecho exclusivo y preferente en aquellos mares, siguiendo las de financiero.

Ahora, aquel hombre que salió de su patria como un mendigo y vilipendiado, es elevado

de pronto a Caballero de la Orden de Santiago, a Capitán general de una escuadra, y lo que es definitivo, cuenta desde aquel momento con la protección de un Rey como Carlos V, quien en forma desacostumbrada se apasiona por el logro de aquella idea magna.

No menos creadores ni menos heroicos son los años de preparación espiritual y organizadora para alcanzar el logro definitivo de su obra; por ello la voluntad y la energía de Magallanes se agigantan cuando en medio de los más grandes obstáculos trata de obtener la flota y el armamento de las cinco naves, para un viaje en el cual nadie podría aconsejarlo. Toda medida había de emanar de él mismo, pues nadie antes que él, se había aventurado; por eso este gran conquistador de un mundo, tuvo que prever lo incalculable para dos o tres años de viaje ó más, ni él mismo lo sabía y para proteger todas aquellas vidas que en lo futuro dependerán de él.

(Continuará)

El Texto Autorizado Para la
H. Escuela Naval Militar

TRATADO DE ASTRONOMIA NAUTICA

del C. Capitán de Navío C. G.

Gustavo Martínez Trejo

lo expende el Tte. de Corbeta I. N.

Octaviano Barrera Agiz

con domicilio en
Marquez Sterling No. 4 Dep. 5
MEXICO, D. F.

Precio del Ejemplar
\$ 60.00

Descuentos a Marineros, Capitanes de Yate y
Estudiantes.

En Preparación:
"TEXTO DE NAVEGACION"

USTED DEBE SABER QUE...

(Viene de la Pág. 11)

las cuestiones interiores o constitucionales de otro.

c) Cuando el gobierno de una nación no respeta los principios del derecho internacional en la persona de un extranjero.

d) Cuando por defecto de sus leyes penales interiores, un Estado deja impune las ofensas inferidas por sus agentes y delegados a los súbditos de otra nación amiga.

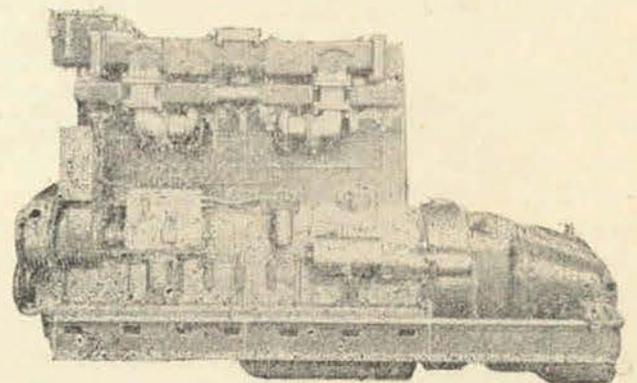
STANDARD MACHINERY AND SUPPLY CO.

Atenas No. 31 - México, D. F.
REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DE LOS
FAMOSOS MOTORES MARINOS



Allis-Chalmers

(DIVISION BUDA)



NUESTROS PUERTOS

ENSENADA

ASPECTO HISTORICO

I

Aún en 1502 no se tenía la más remota idea de la Península de Baja California y fué hasta 1524 cuando Cortés dio a Carlos V. la primera noticia al respecto y señalaba a esta región con el nombre de "Ciguatán" considerándola como una isla y agregando que estaba poblada sólo por mujeres visitada en ciertas épocas por hombres de tierra firme. Si las mujeres daban a luz hembra ésta era protegida pero si era varón la expulsaban.

En 1525, los lugartenientes de Cortés ya sostenían la creencia o información de la existencia de "Ciguatán" a la que unos llamaban "Isla del Mar del Sur" y otros "Isla de las Amazonas".

En 1527 Cortés ordena la construcción en Tehuantepec de una flota y comisiona a su pariente, Alvaro Saavedra haciéndose a la mar al mando de tres bergantines, pero apenas uno de estos pudo llegar a Tidore y hubo de emprender el regreso.

En 1530 Nuño de Guzmán trató de llevar su conquista a "Ciguatán" poniéndose al frente de una columna y marchando por tierra. Desde Acaponeta llegó a Chanetla y posteriormente con grandes penalidades logró llegar a un lugar donde fundó la Villa de San Miguel conocida también con el nombre de Culiacán.

En 1531 el propio Nuño de Guzmán organiza tres columnas expedicionarias confiando el mando a los Capitanes Angulo y Oñate para que incursaran hasta California.

Se afirma que los primeros europeos que llegaron a la Península fueron Marcos Ruiz y Rojas y Melchor Ruiz de Alarcón, señalando a éste último, como el que descubrió el Río Tizón o Colorado en donde según narración vio muchos indios desnudos habitando casas debajo de la tierra. También se dice que posteriormente Cortés organizó una expedición al mando de Diego Becerra de Mendoza, pero fue asesinado por Ordoño Fortín Jiménez quien pisó tierra Californiana en una ensenada a la que puso por nombre Seno de la Cruz el 3 de mayo de 1535 y que posteriormente fue asesinado por los indígenas. El resto de su tripulación regresó a informar a Cortés sobre el suceso y el descubrimiento de estas tierras que consideraron pródigas en riquezas. Un año después, el propio conquistador Cortés emprendió viaje desembarcando en el mismo lugar en que antes tratara de establecerse Jiménez cruzando el golfo al que más tarde se llamó Mar de Cortés. Atravesó regiones desérticas en las que al experimentar tan fuerte calor se dice exclamó: "Oh cálida fórnax", cuya expresión se transformó en el nombre de la Península como California y emprendió su regreso. A poco tiempo, Cortés organizó nueva expedición la que puso bajo el mando de Francisco de Ulloa quien logró llegar hasta la desembocadura del Río Colorado descubriendo en esta ocasión que Baja



Litoral del Pacífico con los puertos principales.

California era una península unida al continente y no una isla como se venía considerando hasta entonces. Ulloa sufrió el embate de las tempestades y apenas con la sola embarcación, logró regresar informando a Cortés que las tierras eran grandes extensiones desérticas, montañas pobres en vegetación, valles estériles y playas inhospitalarias con cuya información se abandonó la idea de nuevas exploraciones.

Don Antonio de Mendoza, primer Virrey de la nueva España, envió nueva expedición poniendo al frente de ésta a Juan Rodríguez Carrillo y posteriormente vinieron otras más, jefaturadas respectivamente por Luis de Cestín de Cañas, Isidro de Antondo y Antillón con quienes vinieron los padres Kino, Bautista y Goni.

En 1524 también por orden del Virrey de Mendoza, Juan Rodríguez Carrillo al frente de otra expedición y con los navíos San Salvador y Victoria, recorrió la costa occidental de California; arribando a San José del Cabo y llega después a la Isla de Cedros, continuando por "Mal Abrigo o Punta de Canvas" sigue por "Punta del Engaño o Punta Baja" y descubre el Cabo de la Cruz (Punta de Santo Tomás) y llega después al Cabo al que puso por nombre San Martín (Colnett) en donde encontró indios desnudos, armados con flechas y posteriormente descubre el Puerto que designó con el nombre de San Mateo (Hoy Puerto de Ensenada) pasando después al puerto que designó con el nombre de San Miguel (hoy San Diego, Calif.).

En 1585 Francisco Drake, corsario inglés, navegando por el Pacífico recorre la costa de California permaneciendo en tierra firme de ésta algún tiempo y a la que da por nombre "Nueva Albión" declarándola propiedad de Inglaterra y entró a las tierras que hoy forman el Valle de Mexicali.

En 1697 el Virrey Valladares autoriza legalmente a los Padres Jesuitas Kino y Salvatierra para colonizar California y administrarla en nombre del Rey de España y estos nombran Gobernador a Luis de Tortolero y Torres constituyéndose así por los Jesuitas por más de sesenta años un Gobierno Eclesiástico-militar, época que se considera como ocupación definitiva de la Península.

Por entonces la Duquesa de Véjar y Candia, dama de la nobleza española dona su fortuna para que se instituyan tres misiones en lugares más retirados e inaccesibles y fueron éstos San Borja en Costa del Mar de Cortés, Calamignet en el paralelo 29 y Santa María en el paralelo 30.

Los misioneros Jesuitas, franciscanos y dominicos comenzaron por reunir el mayor número de indígenas para su evangelización tarea ardua y difícil principalmente por el idioma de los indígenas pues los misioneros tuvieron necesidad de aprender la lengua de estos para el éxito de sus trabajos, esfuerzo que no fue en realidad de gran provecho debido a la enorme diferencia de idiomas, vida, alimentación y además costumbres y a las epidemias que asolaron en aquella época a la región, pero la tarea tesonera de los misioneros, permitió la fundación de misiones tales como: La de Loreto fundada por el padre Juan Martín Salvatierra el 25 de octubre de 1697 en el Puerto de San Dionisio, la Misión de San Francisco Javier, por el padre Francisco María Piccolo en 1699, así como la Misión de Mulegé en 1705 por el padre Juan Ugarte, la Misión de Comondú en 1707 por el padre Guillermo Julián de Mallorca; al propio tiempo que se fundaban los pueblos de San José, San Juan y San Ignacio Comondú.

Fue fundada también la Misión de San Ignacio en 1716 por el padre P. Piccolo en un sitio llamado Kadakamán quedando definitivamente organizada y a cargo del Padre Juan Bautista Luyendo.

La Misión de Santiago Apóstol fundada en Las Palmas en 1721 por el padre Ignacio María Nápoles, que cambió después de sitio y fue atendida en su último establecimiento por el padre Lorenzo Carranco en 1726.

La Misión de San José, fue establecida por el padre Tamaral originalmente en Cabo San Lucas en ... 1730. La Misión de Nuestra Señora de La Paz en 1720 por el padre P. Bravo y la de Todos Santos por el padre Segismundo Taraval y fue así como en 1768 había en la Península catorce Misiones y un promedio de setecientos habitantes en toda la extensión de la Península.

Para la fundación de las Misiones escogieron en lo posible lugares con buen clima, agua permanente y otras circunstancias favorables que permitieron se convirtieran éstas en centros de población de importancia.

Los misioneros iniciaron en esos puntos el cultivo de la tierra, aclimatación de algunas plantas útiles, como cereales y frutales de varias clases que se desarrollaron con gran rapidez y amplitud y que en la actualidad son exponentes magníficos y fuentes de riqueza agrícola en esas regiones.

La civilización y evangelización que realizaron los misioneros a las razas indígenas constituyen el rayo

de luz que les abrió las puertas a la vida moral, económica y social.

Fueron los misioneros Juan Mata Salvatierra, Juan Ugarte, Francisco Javier Clavijero gran historiador que formó la primera historia de la antigua California; quienes se distinguieron en tan trascendental tarea.

También fueron destacados por su benéfica función en California Eugenio Kino y el padre Piccolo destacándose éste porque enseñó el cultivo de la vid.

También fueron notables en esta obra los padres Junípero Serra, Nicolás Tamaral y Sebastián Vizcaino, pero en 1768 fueron expulsados los Jesuitas por órdenes del Rey, y el Virrey envió como primer Gobernador a estas tierras a Don Gaspar Portola que fue quien trajo para éstos la orden de expulsión. En 1829, fue declarada la Península en Territorio Federal, las autoridades eran nombradas directamente por el Presidente de la República con el nombre de Jefe Político y Comandante Militar.

Debido a la falta de comunicaciones con el centro de la República y su lejanía la mayoría de los gobiernos fueron despóticos y arbitrarios.

Durante los primeros años del México Independiente la Península de Baja California sólo se consideraba unida a la República geográficamente pero en olvido en relación a la vida política y social de la Nación.

Con fecha 14 de Diciembre en 1887 por Decreto del Congreso de la Unión, el Territorio de la Baja California quedó dividido en dos distritos: El Distrito Norte con capital en el Puerto de Ensenada y el Distrito Sur con capital en La Paz, rigiéndose cada uno por el mando de una autoridad que lo era el Jefe Político del Distrito.

No obstante el abandono y descuido a que por el largo del tiempo sufrió este Territorio, el esfuerzo de sus pobladores, su patriotismo y amor por México, se ha demostrado en todas las ocasiones participando en su defensa en forma valiente y decidida, como lo demostró combatiendo y rechazando a los filibusteros cuantas ocasiones intentaron lesionar la integridad nacional. Al iniciarse el movimiento libertario en 1910 los habitantes de Baja California respondieron con entusiasmo y patriotismo también al llamado de los hombres que anhelaban una saludable transformación en la vida política y social de México. En 1953 debido a su desarrollo económico y de población, el Territorio Norte se convirtió en el Estado libre y Soberano de Baja California Norte siendo su primer Gobernador el Lic. Braulio Maldonado Sánchez.

(Tomado de la Monografía Educativa del Estado de Baja California, 1938, de la Dirección General de Enseñanza Primaria en los Estados y Territorios.

II

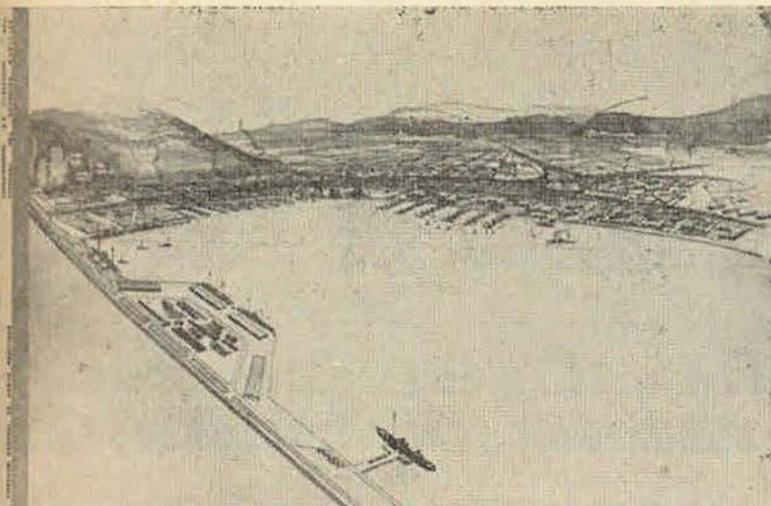
La construcción del Puerto de Ensenada significa para México un paso más en el desenvolvimiento económico del lejano Estado de Baja California Norte. Situado en el extremo boreal de la Península de la Baja California^o cercano a la frontera y próximo a la gran Base Naval de San Diego se creía que la inversión en obras portuarias no respondería al tráfico probable de mercancías. Pero la construcción de un puerto

fronterizo no obedece únicamente a las conclusiones del análisis económico. Era determinante mostrar el interés del Gobierno por la evolución de esta alejada región de la República Mexicana. Frente al gigantesco desarrollo de la California Norteamericana, la península de Baja California mostraba un estancamiento deprimente. Los esfuerzos de los campesinos en el Valle

fin de semana mostraba un auge localizado, debido exclusivamente a su privilegiada situación de proximidad de la gigantesca Base Naval de San Diego.

En 1877 Ensenada era la Capital del Territorio Norte de la Baja California. Su actividad portuaria se había iniciado años antes. Funcionó como puerto de pescadores y cabotaje, recibiendo esporádicamente la visita de buques extranjeros. A partir de 1898 en que la Sociedad de Irrigación y Terrenos de Baja California, solicitó de los Gobiernos de México y Estados Unidos la concesión para construir un canal que derivaría aguas del Río Colorado empezó la colonización del Valle de Mexicali, y su producción de algodón. Esta producción en constante aumento, salvo en la época de depresión de 1929-30, se exportaba exclusivamente a los Estados Unidos. La población crecía de acuerdo con el aumento de las tierras en cultivo, la instalación de nuevas industrias, y en un importante porcentaje debido a la demanda de mano de obra en los pueblos y ciudades cercanas a la frontera, ya que podía obtenerse permiso de trabajo en los Estados Unidos y radicar en México. Así en 1920, la cosecha del Valle de Mexicali ascendió a 70,000 pacas de algodón, con 50,000 hectáreas en cultivo y una población del Territorio de 24,000 habitantes. En 1940 la población había aumentado a 78,000 habitantes, y continuó su índice de crecimiento, siendo en 1958 de 500,000 habitantes.

Estos datos hacen comprender el interés de nuestro Gobierno para auspiciar el desarrollo de la Baja California, iniciando en 1936 la construcción del Ferrocarril Sonora — Baja California, concluida en...



Esquema que muestra cómo quedará el Puerto de Ensenada una vez terminado.

de Mexicali reducían su efectividad por la falta de comunicaciones. El rápido desarrollo de Tijuana a base del comercio fronterizo con la avalancha de turistas de

Servicios Marítimos de México, S. A.

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

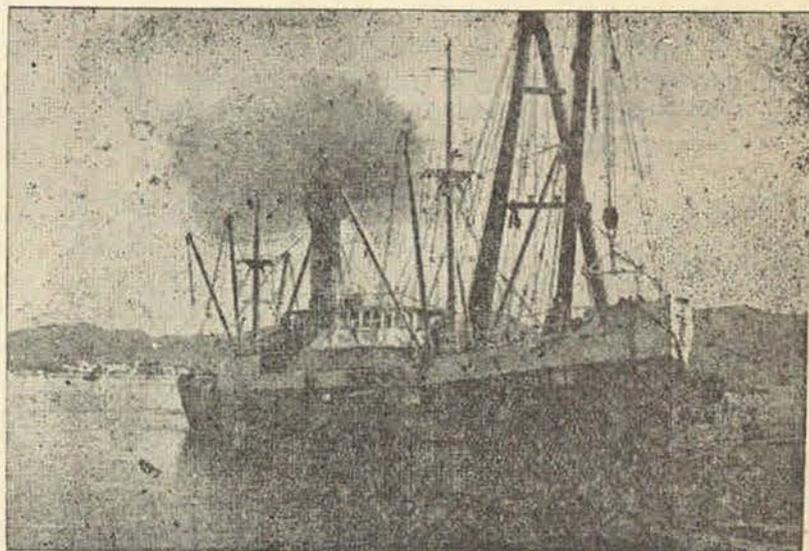
EMBARCACIONES:

"SINALOA" - "CARIBE"

"TRITON" - "ANITA"

"MARIA DOLORES"

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



SUCURSALES:

OFICINAS Y BODEGAS:
TEL. 211 APARTADO 253
CALLE RYERSON No. 101
ENSENADA, B. C.

CALLE MORELOS No. 144
APARTADO 95
TEL. 44
MANZANILLO, COL.

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

LERDO Y COMERCIO
APARTADO 211
LA PAZ, B. C.
SUCURSAL GUAYMAS
DOMICILIO CONOCIDO

Para amplios informes dirigirse a Oficina Matriz
San Juan de Letrán N° 21-8° piso Tels.: 21-21-37 21-16-78 18-24-58 - México I, D. F.

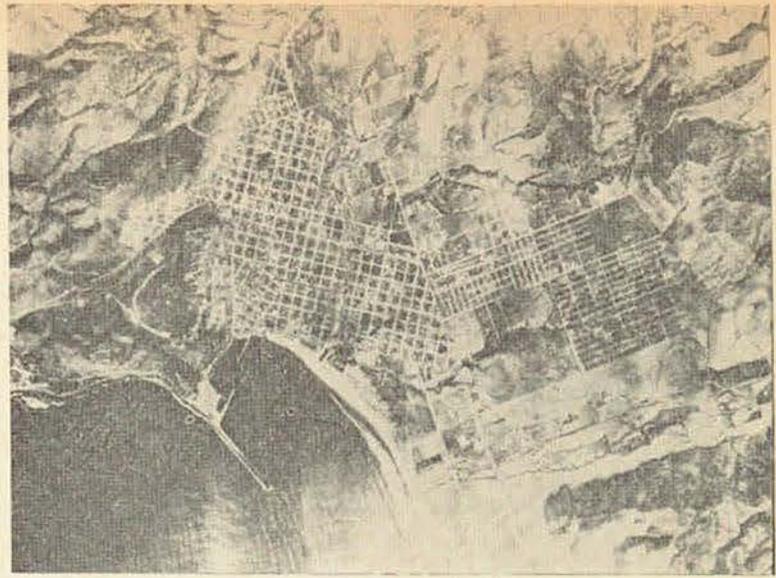
1947; y que constituyó la obra más importante para el desarrollo del territorio Norte Baja California. Una vez terminado el ferrocarril se inició la construcción de la carretera Sta. Ana Mexicali, la cual entró en operación en 1957, y aumentó las posibilidades de desarrollo de la región. El valor de la cosecha que en los años recientes ascendió a 366 millones de pesos, sugería la conveniencia de dar salida por mar al algodón, para no depender exclusivamente de los mercados norteamericanos. En 1952 se planearon las obras del Puerto de Ensenada.

Situado en la Bahía de Todos Santos cuya superficie es de 252 kilómetros cuadrados. Con tirante suficiente para buques de gran porte y fondo de buen tener, Ensenada abierto a los vientos del S. SSw., era batido continuamente por la marejada y hacía sumamente penosa la carga y descarga de buques con barcasas de alijo. Aún cuando no era puerto exportador, la demanda de buques para dar salida a los productos locales de vino, pescados y mariscos enlatados y aceite de olivo, así como para suministrar a la población víveres y diversos artículos de consumo producidos por la industria del centro del País, iba en continuo aumento, con un promedio de 3 barcos de cabotaje por semana.

Para formar el puerto, se decidió la construcción de un rompeolas de enrocamiento natural con arranque en el cerro de Punta Ensenada. Su longitud es de 1,200 mts. con 10 mts. de ancho en la corona. Aún se encuentra en construcción, y es posible, que para prever la futura evolución del Puerto se decida su prolongación. Del lado opuesto, se construyeron 2 espigones en la playa, como obras complementarias de defensa.

Estas obras suministran una zona de calmas de 100 hectáreas en donde se han planeado las zonas portuarias de altura, cabotaje, pesca e industrias marítimas, las cuales se utilizan como atracaderos de lanchas.

El muelle de altura formado por un saliente trapezoidal en el lado interior del rompeolas, ofrece frentes de atraque de 330 mts. de longitud y profundidad de 10 mts. Al terminarse contará con 4 bodegas, de las cuales se ha terminado una, con dimensiones de 121



Vista aérea del mismo Rompeolas y planeación de la Zona Urbana.

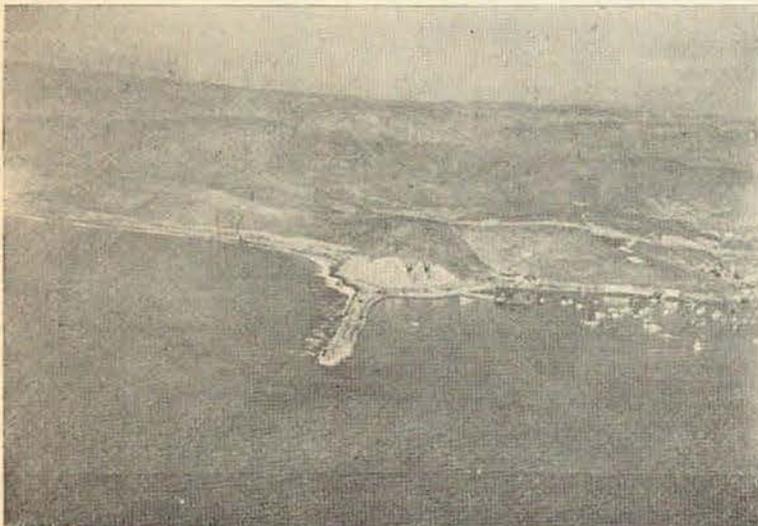
x 30 mts. y área de estiba de 3,630 mts.² Este muelle de altura quedará unido al rompeolas, con otros dos formando ángulos de 30° aproximadamente, y longitud de 203 mts. Con profundidad de 8 a 10 mts. El área entre los 3 muelles se aprovechará para bodegas y patios de almacenamiento.

Al Norte del Muelle de Altura se encuentran los muelles de cabotaje con longitud de 476 mts., una bodega de 30 x 100 mts. y 6 patios para el almacenamiento a cielo abierto de mercancías no deteriorables.

Próxima a la zona urbana se encuentran los muelles de pesca, utilizados por los buques sardineros y atuneros que abastecen a las empacadoras del puerto.

Ensenada presenta el hecho sugestivo de que aún en construcción registra un movimiento promedio de 20 buques de altura mensuales que debido a la imposibilidad de ordenar sus entradas en fechas consecutivas, se aglomeran en el puerto, dándose el caso de que se encuentren dos buques atracados y cuatro fondeados fuera del puerto en espera de muelles, lo que indica la necesidad de contar con mayor longitud de frentes de atraque. De modo que antes de terminarse las obras actuales ya se plantea la necesidad de una inmediata ampliación del puerto. Los buques que tocan Ensenada son de bandera Canadiense, Norteamericana, Japonesa y Colombiana. Traen fertilizante y maquinaria y se llevan algodón.

Las agencias aduanales y la Capitanía del Puerto reciben continuamente solicitudes de información sobre la operación del puerto y debido a las bajas tarifas de operación es posible contar con una importante corriente de mercancías de los Estados Unidos para su embarque por Ensenada. El primer embarque de limón Norteamericano para el Japón se registró el mes de abril de 1959. Hay interés de utilizar el puerto para el embarque y desembarque de automóviles. Esta actividad inicial sugiere un futuro lleno de posibilidades, y para aprovecharlo es necesario dotar al puerto de todos los servicios. Las obras principales que



Vista aérea mostrando la iniciación del Rompeolas de Ensenada.

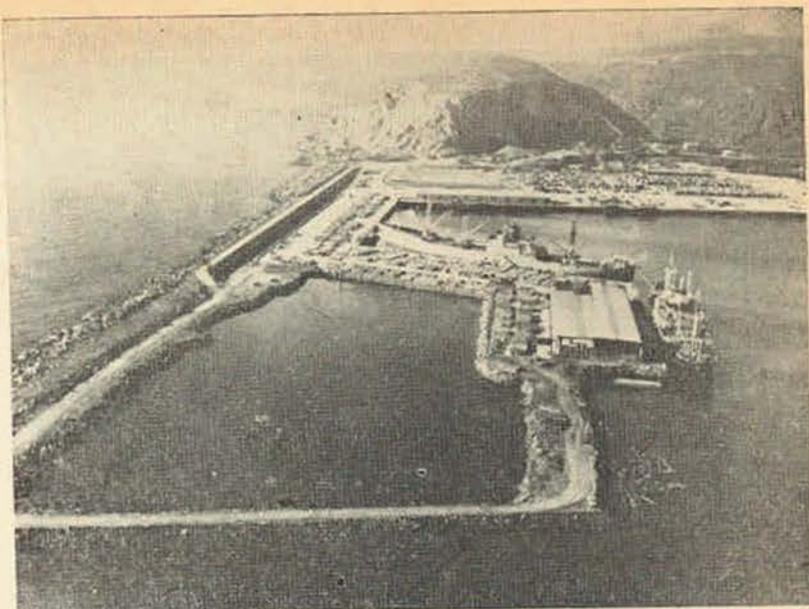


El rompeolas va progresando, y se muestra el muelle de altura en servicio.

habrá de abordar en los próximos años son:

Introducción de agua potable, ya sea perforando pozos en la región de San Carlos, o explotando los manantiales de La Misión.

Construcción de la Estación Petrolera para el aprovisionamiento de los buques visitantes. En la actualidad los buques tienen que reportarse en San Diego, E. U. A., lo que encarece sus gastos de operación. Los tanques de almacenamiento pueden instalarse en los patios del muelle fiscal una vez terminado, solución que presenta el inconveniente de ser vulnerable desde el mar; en el cerro de Punta Ensenada, o en la playa frontal, alimentados con tuberías submarinas. Los muelles para buques petroleros están previstos al Sur del



Otra vista del Muelle de Altura. La Dársena interior se va relleno con los productos de Dragado.

muelle de altura.

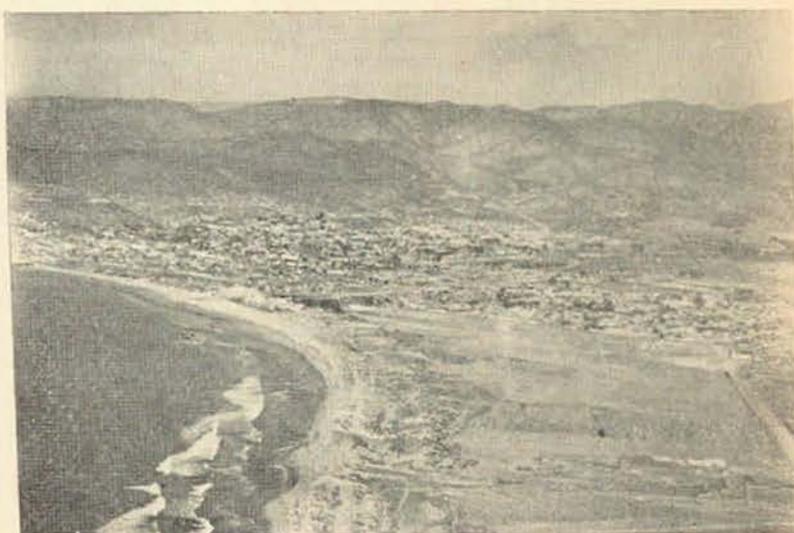
Construcción del ferrocarril Mexicali-Ensenada a fin de reducir los costos de transporte, que se elevan a 90 pesos por tonelada. Este ferrocarril es indispensable para la futura evolución del Puerto.

Urbanizar los terrenos ganados al mar para el establecimiento de nuevas industrias pesqueras. El desenvolvimiento industrial en este renglón es importante, y se acaban de adquirir seis buques atuneros con costo de 6 millones de pesos M. N. cada uno, para explotar este tipo de pesca, ya que los cardúmenes de atún se desplazan paralelamente a la costa de la Baja California, y su explotación exige buque de alta mar.

Con estas obras el puerto de Ensenada, que inició sus operaciones en octubre de 1957, mantendrá un creciente ritmo de operación constituyendo la salida natural de los productos del Valle de Mexicali, y una válvula de escape para el Puerto de San Diego durante cualquier emergencia.



Obsérvese los dos buques atracados al muelle de altura, aun cuando todavía se encuentra en construcción.



Vista de la Zona Turística y Urbana.



Aspecto de la ceremonia de entrega de premios, de la Exposición de Modelismo Naval, presidida por el Sr. Secretario de Marina, Almirante Manuel Zermeno Araico.



El Sr. Aurelio Morales Pardavé, recibe un pergamino alusivo por su cooperación al lucimiento de la Exposición de Modelismo Naval, con su magnífica exposición de pinturas "MARES DE MEXICO".



El Sr. Antonio Carrillo Pérez recibe el primer premio en Modelismo Naval "MAQUETAS".



El segundo premio en Modelismo Naval "MAQUETAS", correspondió al Sr. Capitán de Navío Mario Lavalle Argudín.



El primer premio en "NAVEGABLES A CONTROL RADAR" lo recibe el Sr. Luis Martínez Mosser.



La niña Estela Miranda recibe el primer premio especial en DIBUJO Bandeja de Plata, donada por Astilleros de México.

MODELISMO NAVAL

POR MARIO LAVALLE ARGUDIN

INTRODUCCION

Antes de entrar en materia haré una breve exposición de lo que es el Modelismo Naval y sus diversos aspectos.

El Modelismo Naval podemos definirlo como la reproducción de buques antiguos o modernos a una escala predeterminedada procurando la fidelidad en su construcción y la proyección de nuevos diseños que pueden modificar o revolucionar los actuales.

Este arte se remonta a muchos siglos, como nos lo muestran las reproducciones en barro cocido halladas en los enterramientos faraónicos y que fueron depositados en los sarcófagos egipcios con carácter ritual para los viajes del alma.

Esta práctica nos ha permitido formarnos una idea clara del tipo de embarcaciones que en épocas remotas surcaron el Nilo.

También en las excavaciones practicadas en la antigua ciudad de Ur. en Caldeas, se han encontrado reproducciones de naves Sumerias con marcado estilo egipcio.

En los museos de varios países se conservan bellísimos modelos, principalmente en Inglaterra debido a que el Almirantazgo exigía que como paso previo en la construcción de un nuevo buque, se hiciera un modelo con los planos elaborados, para que en él se estudiara en forma y se corrigieran los defectos. Esto nos permite ahora, contemplar las maravillosas reproducciones de los barcos reales que en lejanos tiempos surcaron los mares.

En la actualidad los grandes astilleros acostumbra plasmar en modelos sus proyectos con el fin de estudiar en ellos las formas hidrodinámicas del casco, comprobando sus cualidades y rendimientos en los tanques de experimentación.

El Modelismo Naval es muy interesante en todos sus aspectos, en el técnico histórico, artístico y como magnífico entretenimiento que nos proporcionará agradables momentos y gran satisfacción al ver el fin de nuestra dedicación y esfuerzo, materializado en un modelo.

Este artículo y los que seguirán apareciendo en esta Revista, llevará a los que deseen iniciarse en este arte de paciencia y habilidad, los conocimientos de las herramientas más indispensables para hacer un modelo, la interpretación de los planos, métodos de construcción, aparejado e historia de los que se vayan realizando y al mismo tiempo irlos familiarizando con la terminología náutica, tan incomprensible para el profano y que se empleará en el desarrollo descriptivo y constructivo de los modelos.

Herramientas

- 1.—Mesa o un pequeño banco de trabajo.
- 2.—Tornillo de banco con quijada de 6.35 cm. (2½").
- 3.—Taladro de mano con brocas surtidas.
- 4.—Cepillo de modelista.
- 5.—Piedra de afilar.
- 6.—Martillo chico de cabeza de bola.
- 7.—Martillo de orejas curvas.
- 8.—Berbiquí (tipo trinquete) con brocas para madera de diferentes medidas.
- 9.—Sierra caladora de mano.
- 10.—Serrucho para cortar el hilo de 66.04 cms. (26") con dientes chicos.
- 11.—Serrucho de punta.
- 12.—Arco de seguetas para metal (para hojas de 25.4 cms. (10") y 30.48 cms. (12").
- 13.—Bloque lijador.
- 14.—Punzón centrador.
- 15.—Gramil.
- 16.—Juego de formones chicos, rectos cóncavos y convexos.
- 17.—Juego de limas chicas para joyero, tablas, media caña, triángulo y redonda.
- 18.—Prensa "C" (dos de 5.08 cms (2") dos de 7.62 cms. (3") y dos de 15.24 cm. (6").
- 19.—Pinzas chicas de punta plana.
- 20.—Pinzas chicas de cortar.
- 21.—Pinzas chicas de punta redonda.
- 22.—Tijeras para cortar lámina.
- 23.—Compás de punta.
- 24.—Compás de espesores.
- 25.—Escuadra metálica de combinación.
- 26.—Tas o yunque pequeño.
- 27.—Pinzas largas para tomar piezas pequeñas.
- 28.—Juego de cuchillas.
- 29.—Tijeras.
- 30.—Cautín eléctrico.
- 31.—Escochevere.
- 32.—Cepillo para limpiar limas.

Con estas herramientas y materiales, como pequeñas piezas de madera cuya clase se indicará más adelante durante la construcción de los modelos, hilos color café y negro de diámetro que se darán a conocer al aparejarlos, algunos pliegos de lija mediana y fina, alambre de bronce y cobre, pequeños pedazos, de vidrio para pulir, pinceles tipo óleo, barnices pinturas de diferentes colores, pegamento, clavitos de bronce, tornillos pequeños y podríamos continuar la lista, pero con éstos elementos basta para hacer el primer modelo sencillo y seguir hasta con los más complicados.

Más adelante, si el presupuesto lo permite se puede adquirir una herramienta de mano eléctrica de alta velocidad (Fig. 33), que nos facilitará el trabajo, pues con ella se realizan varias operaciones, tales como cortar, lijar, tallar, pulir, etc. y finalmente completarla con un pequeño torno (Fig. 34) que es una de las máquinas de mayor empleo en el taller del Modelista, pues con su ayuda pueden obtenerse en una forma

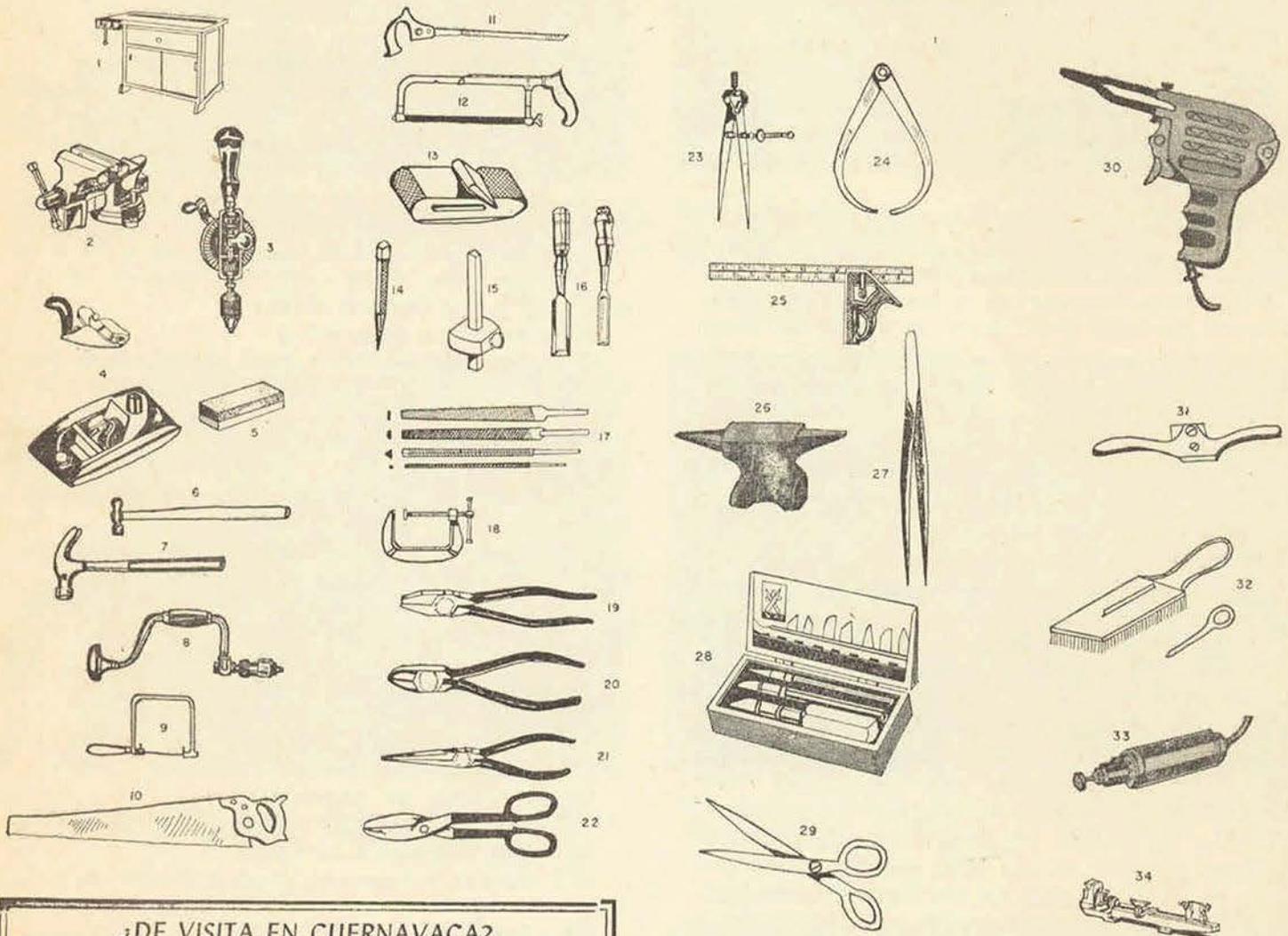
fácil y sencilla a la vez que con toda precisión piezas con superficies engendradas por rotación o revolución, como: vigotas, cañones, tambores de winches o molinetes, cabrestantes, mástiles

A continuación se muestra un cuadro con las herramientas enlistadas anteriormente y cuyo uso se irá aprendiendo en el curso de estos artículos.

(Continuará)

- 6 -

HERRAMIENTAS.



¿DE VISITA EN CUERNAVACA?

Coma con toda su familia y amigos en el Restaurante

"Pedrin" Restaurante particular especialista en Mariscos.

Carretera vieja de Cuernavaca. K. 59 1/2. Fraccionamiento "Tierra Encantada".
También tome Ud. Nota: En la Calzada de Ticomán, parada la Curva, D. F.

Ing. Miguel Rebolledo,
Sucesores, S. A

Especialistas en Cimentaciones
Estructuras de Concreto
Pilotes y Concreto Ligeró

Guerrero 2-306 - Tel. 13-09-00
México, D. F.

EL EMBRUJAO

Por Francisco Javier Arenas

El plato de barro tembló en las manos del hombre que confundía su color con la obscuridad de la choza.

Se arrebozó en el jorongo también pardo, y juntando las rodillas con la barba pareció un idolillo de sus antepasados.

Al fondo tortecaba junto al fogón una anciana. El resplandor rojizo de la lumbre iluminaba sus rasgos tristes y marchitos por los años.

De cuando en cuando su antebrazo flaco alzaba un hirsuto mechón de pelo blanco que le caía sobre las mejillas cruzándole la sien.

El plato de barro volvió a temblar en las manos del hombre.

—¿Otra vez el telele, Pancho?

—Sí, mamá Juana, y esta vez más fuerte creo que.

—Tarás embrujao, te digo.

—¡Quembrujao! No diga sonseras, mamá Juana, son los fríos.

—¡Pero con calenturas! Quien lo entiende... eso es cosa mala que ni qué.

—Pos ha de ser, mamá Juana, pero no brujería...

—Que no ni que no; ya verás que venga mi compadrito Cleofas y que te limpie con güevo que pronto ti alivias... ¿Quieres más frijoles? ¿Otra gorda?

—Ya no tengo hambre nana; ya se me quitó, y lo peor es que ya no siento los dedos.

Y al decir esto, el plato de barro cayó al suelo abriéndose en dos. Unos cuantos frijoles quedaron en medio, en el suelo de tierra, como mirando asombrados la cara iluminada apenas por la lengua de fuego que jugaba entre los tenaxtes debajo del comal.

Era muy joven; veinte años no más tendría.

El temblor de sus labios era lo único, que daba idea del sufrimiento del muchacho. Por lo demás, solo sus cejas caídas sobre unos ojos semicerrados presentaban una profunda tristeza en su rostro inmóvil. Al movimiento de sus labios mudos, pareció que rezara; pero no; Pancho no rezaba; simplemente se resignaba. Moriría como su viejo padre, poco a poco serenamente.

La vieja lo miró con infinita tristeza resignada e impotente, enjugó una lágrima, secó el hilillo que resbalaba de su nariz y atacó casi con rabia el húmedo testal.

Pancho se había quedado como dormido; su cara morena parecía violácea, y su cuerpo enjuto, envuelto en su jorongo pardo le hacía parecer un idolillo de sus antepasados.

* * *

Allá abajo, como a doscientos metros del jacal, pasaba la carretera. Muchas veces la habían recorrido hasta Taxco el viejo, y por allí debería llegar el compadre Cleofas.

La tarde estaba pardeando. El sol hacía rato que había tramontado ya la cumbre donde se asentaba el pueblo de Tecapulco.

Ya las nubes habían pasado del dorado brillante al rojo blanco y pronto adquirirían los tintes violetas y morados que iban a ser la despedida del crepúsculo y la muerte del día, cuando oyeron unos pasos por la vereda.

Pero no eran pasos de hombre. No era, pues, Cleofas.

—Buenas tardes... —sonó tímida una voz de mujer.

—Güenas tenga usted —respondió "Mamá Juana" desde adentro.

Salió a poco, secándose las manos con el delantal y se detuvo sorprendida al ver a la joven que tenía enfrente.

Mujer hermosa miraba sus ojos viejos, blanca, muy joven de tez suave y perfumada, de mirar hondo, franco, decidido; su cuerpo esbelto, ligero, fino; piernas torneadas y cadera muy bien formada...

Sus ojos viejos no podrían ver más, pero su entendimiento le hablaba diciéndole que aquella mujer hermosa sólo podía haber llegado hasta su jacal, porque... estaba en apuros.

—¿En qué podemos ser güenos? Usted nomás dirá...

—Mi carro... se... descompuso allá abajo, y... no sé... me urge llegar a Taxco.

—¡Válgame nomás! ¡Usted dirá! ¿Y quemamos diacer nosotros?

—¿Qué pasa, mamá Juana? —sonó cercana la voz de Pancho.

—Tú, tate sosegado, muchacho...

Paro Pancho ya estaba en el umbral, frotándose tembloroso, los ojos. Parecía que temblara de miedo y no creyera en lo que estaba viendo.

Cuando su estupor se lo permitió, dijo en voz muy suave, casi un susurro;

—De lo qui usted ordene, yo la ayudo...

—No quiero que se molesten, pero... la verdad es que hace mucho que mi carro se descompuso... he estado esperando que pase algún otro y... como ya oscureció allá... sentí miedo...

—¿Y qué le pasó a su carro di usted, si no le dá molestia decir...

La joven debe haber intentado un signo de resignación. ¿Qué podían saber de automóviles, aquellas gentes? Y Pancho probablemente lo adivinó, porque se apresuró a añadir:

—Yo juí machetero de un camión, yo juí.

La noche había acabado de envolver al tiempo; las estrellas enviaban a la tierra oscura su caricia diminuta y fría, y una sonrisa debió asomar en los labios de la mujer.

—Se reventó la banda del ventilador y...

—¿Harto? ¿Se hizo cachos?

—No, sólo se reventó... pero...

—Yo creo que cayó en güenas manos señita; yo creo que le puedo ayudar... uhh...

—Pero si usted apenas puede moverse...

—Es una debilidad, pero le tengo que ganar a estos condenados fríos... Mamá Juana dice que estoy embrujado... ¡Amos! ¿Si? No, mejor yo voy solo.

—No haga locuras, yo lo acompaño.

—Si, es mejor... porque si no, a la güena no puedo. A ver mamá Juana, emprésteme las alicatas y el alambre que me sobró de mis guarachas.

Acaso el roce de las breñas delataba el paso de los jóvenes, pues la noche oscura poco dejaba ver.

Ya en el carro, el muchacho "arregló" la banda y la mujer comprobó complacida que el generador trabajaba bien y el ventilador cumplía sus funciones.

—Güeno, pos ya me degüelvo y que le vaya bien.

Y se encaminó a su vereda.

—¡Espera!... quiero que... que recibas esto...

—¿Eso qué's?

—Una pequeña recompensa.

—Usté perdone, pero un servicio de favor no se cobra.

—Espera; de todas maneras, deseo preguntarte algo.

—Diga usté.

—¿Como son esos fríos que te dan?

—Pos de repente, nomás empiezo a sentir la carne chinita y luego luego nomás los dientes se golpean unos a otros.

—¿Cada cuando es eso?

—¡Pos viera!... No mé fijao; nomás de repente me llega y ya s'toy.

—¿En la mañana o en la tarde?

—En la nochecer.

—¿Todos los días?

—No, creo que un día si y otro no.

—Bien —Vas a permitirme que te devuelva el favor. Yo soy médico y te voy a ayudar a ganarle a los fríos.

—Pe...

—Nada. Mañana paso por aquí. A medio día.

—Y diciendo, subió a su automóvil, volvió hacia la vereda los faros encendidos y le gritó al muchacho.

—Anda desde aquí te alumbro el camino.

—¡Dejelo señita! lo conozco bien y hartas gracias. El gusto que le va'dar a la Nana.

El sol calentaba la tierra, como si quisiera fundirla. Tal vez fuera bueno, la humanidad renacería y probablemente fuese mejor. ¿O quien sabe?

El sol calentaba el camino y parecía quemar el paisaje, y bajo semejante castigo, la figurita suave y ondulada de la "dotorá", iba subiendo la pesada cuesta.

Otra vez sonó la voz fresca rasgando el calor;

—Buenas tardes.

Impaciente asomó Pancho; sus ojos negros brillaron más fuerte que el sol, pero su luz se fundió entre sus pestañas negras y sus cejas caídas.

—Pase señita. Ya s'toy güeno. Nomás un chico cansao, nomás. Ai mañana... a ver qué.

La médico auscultó al joven; le hizo un sin fin de preguntas; Pancho por momentos no sabía qué contestar, y con sus ojos entrecerrados de "indio cerrero", miraba y remiraba a aquella mujer que era la más bella que él hubiera visto, y eso que algunas veces "bajó hasta Iguala", cuando era "machetero", y allá vió mujeres de veras guapas.

La joven dejaba que de sus labios gruesos y sensuales se escapara una sonrisa benévola, tierna, dulce, como de buena madre, mientras recetaba a su paciente.

Cuando se fue, prometió volver, y Pancho no supo ni protestar, ni agradecer. Sólo abrió sus ojos negros y entregó en su mirada la inmensa gratitud que anegaba su pecho.

Ella volvió varios días. El enfermo había recuperado sus colores, que al caer sobre su piel oscura se la manchaban de tonos morados.

En verdad los colores no importaban, pero el paludismo había dejado aquel hogar humilde.

"Mamá Juana" también se "medecinaba"; el compadre Cleofas había tenido que tomar de aquellas pastillas blancas, a regañadientes, pero la sonrisa dulce de la "escuincia"... no permitía "desaigres".

¡Con qué ansia esperaron ver la polvareda allá en el recodo de la carretera! Con que ansia contaron las horas al paso del sol por su camino diario. Con cuánto agradecimiento entregaron sus enormes ramos de flores a la "dotorcita".

Ella volvió varios días. Pero cuando su misión quedó cumplida... ya no se vió su carro alzar el polvo del camino. Ya no más...

Meses y años pasaron. En el lugar de la choza de bajareque, aparecía una casita de adobes, encalada de blanco con guardapolvos rojo. "Mamá Juana" iba y volvía como siempre activa. La tarde moría y allá en un poyo pequeño de piedras la figura de Pancho se alargaba con la sombra proyectada por los rayos últimos del sol soñoliento.

Tan absorto estaba mirando a la carretera, que no sintió que llegaba tras él "Mamá Juana".

—Tanto mira y mira pa'l camino, muchacho si hasta se mi'ace que no tás otra vez güeno.

¿Te quedarán pegar otra vez los fríos?

—No diga sonseras mamá Juana; es que ora si'stoy embrujao; y lo pior es que pa' siempre creo que.

Y sus ojos negros se perdieron con el último resplandor, tras las pestañas, en tanto su mente se volcaba hacia el pasado, repasando las palabras, una por una de la mujer aquella, de la que ni siquiera el nombre supo.

LA BATALLA DEL RIO DE LA PLATA

Por Gustavo Rueda Medina

(Continúa)

Al amanecer del 26 de noviembre, ambos barcos parecían unidos por la cadena de lanchas que transbordaban efectos de uno a otro, y lo estaban realmente por la gruesa manguera del combustible que, por cientos de toneladas, iba entrando a los tanques casi vacíos del acorazado.

Después de madura meditación el Capitán Langsdorff había llegado a las siguientes determinaciones sobre el futuro inmediato: Volver a operar sobre la ruta del Cabo a Freetown hasta el 6 de diciembre. Si para entonces las máquinas estaban en buen estado de servicio irían al área de Río de la Plata; en caso contrario a Alemania.

Durante los dos días siguientes los alemanes se dedicaron a disfrazar el barco. Le pusieron una torre y una chimenea falsas y le pintaron en una lámina de estaño el nombre de "Deutschland"; todo, decía el Capitán, para engañar a los neutrales.

El 29 de noviembre, después de concertar con el Capitán Dan, las citas para Diciembre, el Graf Spee arrumbó al este-noreste, hacia la zona donde había hundido al "Trevanion".

Al medio día del 2 de Diciembre un vigía anunció:— ¡Humo en el horizonte! Se le puso la proa, pero se notó que la distancia no disminuía, por lo que se supuso que era un gran buque veloz y moderno. Aumentando su velocidad, el acorazado logró alcanzarlo más de una hora después de avistarlo. Resultó ser el "Doric Star" de 10,085 toneladas, cargado con carne y lácteos, en viaje de Australia a Inglaterra y a la sazón lanzando desesperadas llamadas de auxilio que le fueron interrumpidas a cañonazos. Sin embargo, éstos llegaron tarde; el "Doric Star" fue hundido a las 17.10 hs. y ya a las 19.09 la noticia andaba en el aire. El "Graf Spee" captó primero un mensaje urgente de un buque de guerra inglés a la base de Freetown y a las... 19.23 uno de Freetown que decía:— "14 17 R. R. R., 19.55 5.15 w "Doric Star" cañoneado Acorazado".

Al día siguiente a las 9.20 hs. el "Tairoa", de 7,983 Tons., en viaje de Melbourne a Freetown, fue hundido por el corsario alemán "Graf Spee", el que antes tuvo que atropellarlo rudamente para impedir que cesara en su empeño de lanzar la señal R. R. R. Resultaron heridos tres marineros, ingleses, quienes fueron después visitados en la enfermería del acorazado, por el Cap. Langsdorff, quien les expresó su pena por lo ocurrido.

El "Graf Spee" navegó a 22 nudos hacia el "Altmark", que se hallaba a 1000 millas de dis-

tancia, con objeto de reabastecerse y navegar otras mil hasta el área Río de Janeiro-Río de la Plata.

Concluidas sus operaciones de abastecimiento, a las 8 hs. del 7 de diciembre el Acorazado se despidió de su fiel "Auxiliar" sin sospechar que no volverían a verse y que los tripulantes de seis barcos ingleses que el "Altmark" tenía a bordo, serían libertados por el destructor británico "Cossack" en un helado y nebuloso fiord noruego.

Langsdorff, recibía de Berlín, entretanto, mensajes intranquilizadores sobre la flota inglesa: en la costa de América del Sur estaban el "Ajax", el "Achilles" y el "Cumberland"; en la costa del África el "Renown", el "Ark Royal", y el "Provence", el "Bretagne" el "Hermes", el "Albatros", tres cruceros pesados y uno ligero, varios destructores y submarinos.

El 12 de Diciembre llegó al área que muy acertadamente suponía ser el cruce de las rutas de guerra de los barcos mercantes y decidió patrullarla de uno a otro lado durante la noche.

Asomémonos al campo inglés. El Comodoro Harwood, Comandante de la División de la América del Sur, arbolaba su insignia de mando en el crucero "Ajax", que al comenzar diciembre se hallaba, con el "Exeter" en las Islas Malvinas, en el extremo Sur. El "Cumberland" se hallaba en Río de la Plata y el "Achilles" mucho más al Norte en el área de Río de Janeiro.

En la tarde del 2 de diciembre, poco después de zarpar el "Ajax" para el Norte, recibió dos mensajes urgentes que participaban a Harwood el hundimiento del "Doric Star", por un acorazado de bolsillo en 19-15 Sur, y 5-05 Este y el de un buque desconocido 170 millas al Sudoeste de la situación del "Doric Star", al parecer por el mismo acorazado.

El Atlántico es grande y no era tarea fácil para el Comodoro Harwood prever en dónde descargaría el corsario su siguiente golpe. Cambió impresiones con su Estado Mayor, pensó las probabilidades, consideró la opinión del Almirante Yvon, Comandante de Freetown quien creía que el corsario se encaminaba a Río de Janeiro, oyó, en fin, todas las opiniones, pero como la función del mando es augusta e indivisible, Harwood sacó sus propias conclusiones, tomó una resolución y a ella ajustó estrictamente su conducta en los días que siguieron.

Asignó (muy acertadamente según se ha sabido después) una velocidad de crucero de 15 nudos al "Almirante Scheer". (Suponía que de él se trataba debido a la estratagema de Langsdorff). Lo consideró viniendo al ataque de las áreas de convergencia de las rutas principales, ó de las Islas Malvinas.

Finalmente imaginó a Langsdorff pensando en dónde se haría más daño a Inglaterra y decidió que los más ricos cargamentos se concentraban en el área del Río de la Plata. Calculó que el acorazado alemán llegaría frente a Río de la Plata el 13 de diciembre y procedió a enviar mensajes a los buques a su mando (con excepción del "Cumberland" que tenía que reparar en las Malvinas) para que se concentraran en la posición 32-00 Sur 47-00 Oeste. Diez días después sabría si su decisión había sido correcta ó si el corsario se le escapaba para continuar sus hazañas.

El día 12, el "Ajax" y el "Achilles", con el "Exeter" que se les había unido a las 7 de la mañana entraron a la zona donde debían esperar al corsario.

El plan de combate de Hardwood bien meditado y comunicado a sus Capitanes en mensaje que es modelo de brevedad, prevenía:—"Atacar inmediatamente de noche ó de día. De noche los tres cruceros en compañía en orden abierto. De día actuando como dos unidades: Primera División "Ajax" y "Achilles" concentrando el fuego. "Exeter" desviado con su línea de tiro formando ángulo con la de la primera División para permitir marcar los piques de las granadas".

Para que el lector aquilate la potencia de las fuerzas que iban a chocar damos el peso de andanada de cada buque (suma de pesos de los proyectiles que un barco dispara simultáneamente con los cañones de su batería principal).

"Graf Spee" 1,875 Kgs. Cañones de 11 pulgadas "Exeter" 725 Kgs. Cañones de 8 pulgadas — "Ajax" 400 Kgs. Cañones de 6 pulgadas "Achilles", igual al "Ajax". (El armamento secundario del "Graf Spee" de 5.9 pulgadas era casi igual al principal del "Ajax" y del "Achilles"). Tenía más peso la andanada del acorazado alemán que las de los tres cruceros ingleses, juntas.

Representaciones Aduanales de México, S. A.

Av. Juárez 42.—11º piso

Teléfonos 18-24-68 y 21-61-09

México 1, D. F.

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

VERACRUZ, VER., Lerdo No. 6

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

CORRESPONSALES EN TODOS LOS
PUERTOS Y FRONTERAS.

Esa tarde los tres barcos británicos practicaron la maniobra, hicieron ejercicios de fuego y, llenos de inquietud, quedaron en espera, de las emocionantes cosas que tendrían que ocurrir, si el Comodoro no se había equivocado en su previsión.

—oOo—

N. R.—Hasta aquí nos fue entregado el trabajo del Contralmirante Rueda Medina. Después de su fallecimiento, la Redacción continúa con el desarrollo del artículo, pidiendo disculpas por la diferencia del estilo.

—oOo—

El Capitán Langsdorff realizando su plan, continuó acercándose a 15 nudos al área del Río de la Plata.—Amanecía el 13 de diciembre. El día era claro y templado. A las 06.00 horas, 4 minutos después de la salida del sol un vigía descubrió dos diminutas líneas en el horizonte: los palos de un buque. Inmediatamente dio la alarma y el buque entró en actividad.

Los 54 oficiales y 1080 suboficiales y marineros corrieron a sus puestos de combate. Cuando el Capitán recibió el reporte de que el buque estaba listo para entrar en acción, la distancia había disminuido lo suficiente para poder identificar el buque avistado. Era el crucero británico "Exeter". Los otros barcos que se veían a la izquierda mostraban una superestructura muy baja y fueron confundidos con destructores.

Langsdorff pensó que se trataba de la escolta de un numeroso convoy y en consecuencia se decidió al ataque, pensando que podría sorprender al crucero, antes de que tuviera tiempo de aumentar la presión de sus calderas para alejarse. Una vez eliminado el crucero y los destructores, el acorazado caería sobre el convoy, y, como perro esquimal ante una manada de pingüinos, los destrozaría atacando a derecha e izquierda. La máquina dio avance a toda fuerza. Los cañones se orientaron hacia el enemigo y la emoción del próximo combate puso en tensión a todos los hombres. Cinco minutos después el optimismo de Langsdorff, desapareció. "Los dos buques menores no son destructores. Son cruceros de la clase del "Ajax".—Reportó un oficial.

El "Graf Spee" continuaba acercándose a 24 nudos. Aún podía virar y alejarse. Pero una vez descubierto los cruceros no perderían el contacto y todo el peso de la flota inglesa sería lanzada sobre el acorazado en implacable persecución. En cambio si lograba hundirlos ¡Ah! ¡que victoria para Alemania!

"A las 06.12 cambiamos nuestro derrotero a 115 para dar batalla de largo a estribor. El enemigo navegaba al Este. Los cruceros ligeros se adelantaron en su ruta al Este de gran velocidad, así que su distancia con respecto al "Exeter" aumentó con rapidez. A las 06.17 a 19,700 m. el Graf Spee abrió el fuego con su batería principal sobre el "Exeter": Cuatro descargas de cada torrecilla, disparados con granadas de es-

poleta en la base, para fines de observación; luego utilizamos espoletas de impacto para hacer el mayor daño posible a las torrecillas y la superestructura de blindaje ligero, y mediante impactos en su casco reducir la velocidad del barco.— Langsdorff según su informe de guerra, esperaba de su artillería una rápida victoria.

Los ingleses avistaron al Alemán aproximadamente al mismo tiempo. En el "Achilles" a las 06.10, en el Ajax a las 06.09. En el "Exeter" a las 06.09.— Se anunció por el humo, que se extendía en el horizonte, al nivel del horizonte. Este humo del acorazado, había sido reportado por el Capitán Dan del "Altamark" desde su primer encuentro, y pese a todos los esfuerzos de Langsdorff no había podido eliminarlo el Capitán de Corbeta Ing. Klepp su jefe de máquinas.— Se comprende que la mejor arma del alemán, la sorpresa a base de su alta velocidad, resultara neutralizada por esta imperfección del escape de las máquinas Diesel.

Tan pronto como se avistó el humo el Comodoro Hardwood ordenó al "Exeter" que investigara y el crucero aumentó su velocidad y se acercó a la mancha del horizonte. Entonces reconoció al acorazado y sonaron las alarmas. Los dos buques se aproximaban a 40 millas por hora. En el "Exeter", se lanzaron las cargas de

profundidad que había en cubierta al agua y se izaron los pabellones de combate que sólo debían arriarse en el caso de rendición.— En el "Ajax" se había descubierto al acorazado de bolsillo, poco antes de que se avistaran los pabellones de combate del "Exeter". Hardwood podía frotarse las manos satisfecho. Su análisis del comportamiento del Alemán, basado en su experiencia, en su curso de mando y de guerra Naval, quizás intuido por una inexplicable sensibilidad, había sido exacto. Ahora todo dependía de la suerte en el combate. Rápidamente izó sus señales de maniobra y, mientras aumentaba la presión del vapor, los buques ocuparon sus puestos en la formación prevista: El Exeter separado se preparaba al ataque. El "Ajax" y el "Achilles" formaban la 2a. división para atacar desde otra dirección. Sin embargo, por precaución, envió a todos los buques próximos el siguiente radiograma.— "Urgente. Acorazado de bolsillo 034° Sur, 049° Oeste, curso 275°".— Las granadas habían empezado a caer encuadrando al Exeter.— Este respondió, con todos sus cañones a las 06.18.— Pero el Graf. Spee, en lugar de concentrar el fuego sobre el "EXETER", dirigió una de sus baterías al "Ajax" y le disparó. "Parecía en ese momento como si el enemigo dudara sobre la forma de usar su artillería,"

Equipos Industriales y Agrícolas, S. A.

General Motors Corporation
Euclid Division

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

Hubes - Warco Company
Aplanadoras, Motoconformadoras
y Equipo de Mantenimiento

Marion Power Shovel Company
Palas, Dragas y Gruas Mecánicas

Stardrill - Keystone. Co.
Perforadoras para pozos

Ruston And Hornsby, Ltd.
Motores Diesel, Plantas Diesel
Electricas, Turbinas de gas y
Equipo para la Industria Petrolera

Rosco Manufacturing Co.
Petrolizadoras, Tanques de
Riego y Barredoras

Worthington de México.
S. A. de C. V.

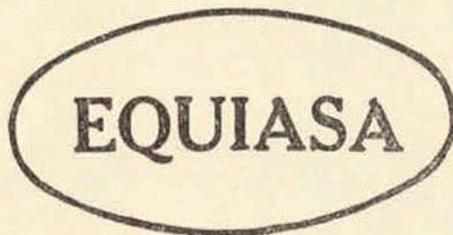
Mezcladoras para concreto
Compresoras de aire,
Bombas Centrífugas

Lippmann Engineering Works
Quebradoras, Pulverizadoras y
Molinos para materiales petreos

Rodney Hunt Machine Company
Compuertas metálicas para presas

Standard Steel Corporation
Plantas para asfalto

Viber Company
Vibradores para concreto



Teléfonos:

12-01-45 y 35-45-61

12-82-99 - 12-65-36

Apartado Postal 1190

Dirección Cablegráfica:
"EQUIASAMEX"

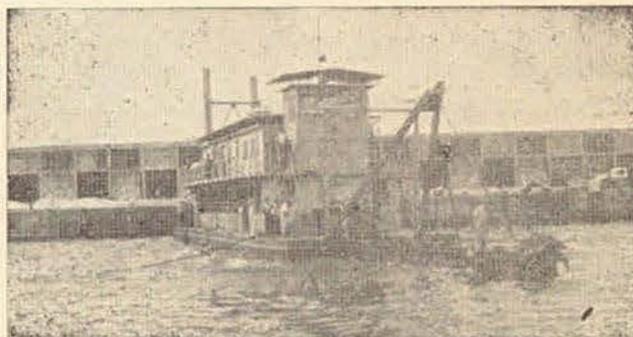
Ave. Juárez 145 - - México 1, D. F.

Dragas Marinas, fluviales y para canales Ellicot Machine Corporation

**British Ropeway
Engineering, Co.**
Cables Aéreos
Industriales
y de pasajeros

Vulcan Iron Works
Martinetes
a vapor

**R. H. Sheppard
Co. Inc.**
Tractores e
implementos
agrícolas



escribió más tarde Hardwood. "Sus torrecillas trabajaban con diferentes controles y cambió de blanco varias veces antes de concentrar por fin ambas torres sobre el Exeter.— Precioso tiempo perdido por Langsdorff.

Las granadas del "Exeter" habían empezado a caer cerca del Graf Spee. El acorazado cambió de rumbo y navegó paralelo al Ajax y al Achilles. Entonces Hardwood ordenó al "Achilles": "Altere rumbo a 340 grados" y después: "Abran fuego G-25".

Langsdorff por su parte anotó en su diario: "Los dos primeros disparos cayeron cortos, según se observó. La siguiente descarga de aproximación localizó el blanco, y unos cuatro minutos después de abrir el fuego se vio el primer impacto en el castillo de proa del "Exeter". Este contestó el fuego unos dos minutos más tarde. Sus primeras descargas cayeron cortas".— Después dirá por qué cambió de blanco, y por qué alteró su rumbo.

La Batalla del Río de la Plata estaba en pleno desarrollo, El "Achilles" abrió el fuego a las 06.22 y el Ajax a las 06.23. La distancia era de 19,000 yardas. Las primeras andanadas cayeron cortas. Se corrigió el tiro y de pronto el "Ajax" quedó en el centro de una salva del Graf. Spee. El comodoro ordenó un viraje de 30 grados para eludir la siguiente andanada del acorazado. Esta maniobra la anotó Langsdorff.

"Los cruceros ligeros avanzaron rápidamente, así que a las 06.25 sus 28 grados variaron a 25 grados, lo que indicaba el peligro de un ataque por torpedos. El Capitán decidió dar vuelta en una ruta al Norte. Al mismo tiempo, ordenó cambiar de blanco hacia el crucero ligero de la izquierda.

"A las 06.31 las baterías principales cambiaron otra vez de blanco y apuntaron al Exeter. En ese mismo momento los cruceros ligeros abrieron fuego contra el Graf Spee sin que al principio lograran hacer blanco.

"El Exeter viró a estribor para tomar un rumbo Oeste y el "Graf Spee" viró con todo el timón a babor para tomar un derrotero de 270 grados. Los cruceros volvieron lentamente a babor.

"Cerca de las 06.34 el Exeter viró bruscamente para alejarse después de sufrir graves impactos.— Solamente su Torre C continuaba disparando produciendo una cortina de humo que lo ocultó completamente de nuestra vista.

"Los cruceros ligeros navegaban a toda velocidad por la banda de estribor. Quedaban bajo el fuego de la torre B y de las baterías secundarias en repetidas veces, pero sólo durante cortos períodos de tiempo, debido a que usaban humo y neblina artificial".

Los ingleses por su parte vieron al Graf Spee virar a babor a las 06.37, alejándose de los 3 barcos británicos, a la vez que se envolvía en oscuras y pesadas nubes de humo que lo ocultaban esporádicamente de los artilleros ingleses. El Seafox hidroplano del Ajax fue catapultado para orientar a los artilleros. En ese momento

una andanada del alemán explotó muy cerca del "Achilles". Los fragmentos de metralla atravesaron el débil blindaje del Puente. Otros perforaron la protección de acero de 1 pulgada de la torre de control. El Capitán Parry resultó herido. La artillería dejó de disparar. Para escapar a la siguiente descarga se alteró el rumbo hacia los piques, y esta maniobra hizo invulnerable al "Achilles", al alejarlo siempre de la siguiente andanada. En cuanto se recuperó el control de la torre el crucero volvió a disparar.

Entre tanto el "Exeter" había sufrido graves averías. En el informe del Capitán Bell se lee "A las 06.20 las torres A y B abrieron el fuego a una distancia de 18,700 yardas. La torre y se unió a las baterías 2.5 minutos más tarde. En estos momentos el barco era blanco de los cañones enemigos. A las 06.23 una granada hizo explosión casi a mitad del navío, matando al grupo de mantenimiento de un tubo y dañando las comunicaciones, y unos fragmentos destrozaron el faro buscador, las chimeneas y el hidroavión de estribor.

"Después de la octava descarga, la torre B recibió un impacto directo de una granada de 11 pulgadas y quedó fuera de acción. Los fragmentos de metralla mataron o hirieron a todo el personal del puente con excepción del Capitán y de los oficiales de control de fuego y destruyeron las comunicaciones de la timonera.

Con el buque sin control, el Capitán Bell que había resultado herido en la cara, marchó a la timonera blindada de popa, en donde encontró que las comunicaciones habían sido destrozadas. Los cañones seguían disparando y el buque viraba lentamente a estribor. Con el ánimo en suspenso, envueltos en el humo de los incendios, todos esperaban que llegara la andanada final que remataría el buque. Estallaron dos granadas en proa una de las cuales abrió un boquete de 6 pies por 8 en el costado un poco arriba de la flotación, la otra explotó en la proa sobre las anclas. La proa se iba hundiendo lentamente.

El Capitán Bell, con una cadena de marineros, transmitió las órdenes a la timonera de proa.
(Pasa a la Pág. 30)

Ing. ROBERTO MEDELLIN

**Caminos y Obras
Portuarias**

**Presente en el Desarrollo
de la Marina**

Tennyson 97

Tel. 45-14-34

MEXICO, D. F.

El Pámpano de Campeche

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

Para todos aquellos que son buenos gastrónomos o que les gusta saborear platillos de una buena cocina, no han pasado desapercibidos los platillos de la cocina campechana. En el territorio nacional y aún en el extranjero, es famosa la cocina yucateca por sus ricos antojitos regionales: papadzul, huevos a la motuleña, frijoles con puerco, pipián de venado, dodzitos, etc. pues la cocina campechana, además de estos platillos, aún los mariscos que en diferentes formas o recetas de cocina hacen chuparse los dedos a los más escépticos y así tenemos los cangrejos moros, el pan de cazón, el pámpano en escabeche, los callos de caracol, el camarón gigante, ostiones en su concha y ahumados, la raya con pepita y la gran variedad de peces de escama.

En la actualidad, más que antes, las personas de distintos lugares de Yucatán, con cierto desahogo económico, van los fines de semana a Campeche con el único objeto de darse una buena hartada de mariscos, pues aunque muchos de estos mariscos son exportados a Mérida, los yucatecos prefieren ir hasta Campeche a saborearlos en la "misma mata" porque dicen que al transportarlos, aún con los mayores cuidados de refrigeración, "se tuercen".

Mucho se ha dicho sobre las razones que existen para que los mariscos de Campeche tengan un sabor tan exquisito, pero lo único lógico es que lo que da un buen sabor es la flora de la región que por ser de aguas poco profundas no sufren menoscabo en sus cualidades alimenticias por los movimientos bruscos de sus aguas que son tranquilas.

Entre los peces que más fama han dado a Campeche se encuentra el pámpano, pez de unos diez o doce pulgadas de largo, de cuerpo aplanado y de color blanco plateado y lomo oscuro con la cola de forma arpada.—El guiso que se hace con este pescado es el escabeche y los campechanos comentan orgullosos que es el único pescado que no se puede asar porque su grasa no se lo permite y con ella se fríe.

Este pez se obtiene pocas veces frente al propio puerto de Campeche, pues la mayoría de las pampaneras que son unas embarcaciones en forma de canoa, grandes y veloces y que siempre operan por parejas, antes de la salida del sol y aprovechando el terral, se van hasta las cercanías del bello puerto de Champotón: allá tienden sus redes orientadas en contra de la corriente y esperan pacientemente el paso del cardumen; a eso de las 11 del día recogen sus redes y si tuvieron suerte en un solo lance em-

barcan de 200 a 300 animales y entonces se regresan a Campeche, aprovechando la brisa, a donde llegan de 3 a 4 de la tarde.

Un nativo de la ciudad de Campeche me platicó la forma en que él come el pámpano y entre otras cosas me dijo:—Como a las cuatro de la tarde está uno en el muelle esperando la llegada de las pampaneras; cuando éstas llegan se debe poner canica para acercarse a ellas y ser de los primeros para escoger los más gordos; con un pedazo de palma se ensartan y pícale para la casa; pero antes pasa uno por la tienda que usted ya sabe.

—No sé a qué tienda se refiere usted.

—Pues a la de Pavón, a comprarse un cuarto de aquello que usted ya sabe.

—Si, ya sé, un cuartito de vinagre.

—¡No! de habanero Pavón y allá en la misma tienda se hecha usted el primer fajo. Ya en la casa ordena usted que se los frían y mientras esto sucede, se va al patio nada más en calzoncillos, para hamaquearse y seguir con el cuartito de aquello que usted ya sabe.—Como a la hora le llaman a usted y sobre una banqueta (especie de mesa con patas cortas) ya le tienen un platón con 5 postas de pámpano frito y bien caliente, a un lado del platón está la servilleta con tortillas recalentadas y al otro lado el tazón con una ensalada de rabanitos con chile habanero picado y jugo de naranja agria; también la toalla y el garrote; y ¡amigo! a comer como si estuviese usted en el propio Cielo.

—Don Nicolás, (así se llama mi entrevistado) tengo entendido que hay muchas maneras de preparar el pámpano.

—¡Cómo no! Solamente escuche usted estos versitos:

Hay dos cosas en Campeche
Que causan admiración:
El pámpano en escabeche
Y el rico pan de cazón.

—Pues con el calor que hace en Campeche, el pámpano recién salido de la freidera, la salsa de rabanitos con chile habanero y naranja agria y los fajos de aquello que usted ya sabe, ya se imaginará usted si se suda o nó; para eso sirve la toalla.

—Y el garrote?

—Se vé que es usted poco imaginativo; pues el olorcillo del pámpano frito atrae a todos los perros del vecindario que se pelean por posesionarse de los huesos que uno les tira y para poder comer con tranquilidad, pues uso el garrote. Tranquilidad viene de tranca.

La Infantería de Marina

Mayor I. M. Rodolfo Solis Velázquez.

La Infantería de Marina en la Historia de México, o mejor dicho, la Infantería de Marina en algunos episodios de nuestra gloriosa Revolución, aún cuando exclame con énfasis, "gloriosa Revolución", no es como dice el proverbio, "cada quien habla de la feria según le va en ella", como pudiera suponer alguno de ustedes, todo lo que aquí digo está apegado lo más posible a la verdad, de lo que recuerdo haber visto y actuado en la época de la revolución. Haciendo un pequeño paréntesis al tema a tratar, le diré que a la revolución no fui por ambiciones, sino más bien por el instante de venganza contra los gobiernos emanados de la odiosa dictadura Porfiriana, ya que en la época del Gobierno Porfirista fue sacrificado mi padre por uno de los procedimientos que en aquella época se estilaba "el convencimiento", por el simple hecho de hacer crítica pública del Gobierno del General Porfirio Díaz, pues manifestaba que como militar lo admiraba pero no como Gobernante, pues el pueblo trabajador sufría entre otras cosas, la carencia del ejercicio de sus libertades, la vejación de la leva en el campo y la ciudad, la ley fuga, la tienda de ralla, en concreto el imperio del caciquismo, pues mi padre opinaba que el bienestar del pueblo consistía en disfrutar de las leyes que fuesen en beneficio del adelanto material, intelectual y económico del mismo, que eso significaría la grandeza de la Nación y por consecuencia, el respeto y admiración de la misma en el concierto de las Naciones.

Al triunfo de la Revolución Constitucionalista de 1914, el C. Primer Jefe de la misma Don Venustiano Carranza, ordenó la evacuación y embarque de las guarniciones ex-Federales de los puertos de Guaymas, Son., y Mazatlán... para dar debido cumplimiento a dicha orden se formuló un armisticio para cesar las hostilidades entre los ex-federales y tropas constitucionalistas firmando dicho armisticio los representantes de ambos bandos así como testigos, los Cónsules extranjeros residentes en dichos puertos... Una de las cláusulas de dicho armisticio, estipulaba que los constitucionalistas ocuparían la plaza 24 horas después de su evacuación cumpliendo con exactitud lo estipulado en dicho documento el ex-tinto General Salvador Alvarado, embarcándose la guarnición ex-federal en los buques mercantes de la Trasatlántica del pacífico cuya denominación era. "Pesqueira", "Ramón Corral", "Herrerías" y "Benito Juárez". Los de la Compañía de Boleo, en Santa Rosalía, C. el "Corrigan I" y el "Corrigan II" así como el "Bonita" y el Pailebot "Fco. I Madero".

Todos estos buques navegando en comboy y escoltados por el Transporte de Guerra "General Vicente Guerrero", estando armado dicho transporte con seis piezas de 101 m. m. y dos de 57 m. m. con una tripulación de más de 100 hombres en la que figuraban una pequeña Banda de Música y un Trozo de Desembarco del que yo formaba parte, que con el tiempo fue el pie veterano para la formación del Primer

Cuerpo de Infantería de Marina, denominado "Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico". Ese Trozo de Desembarco se integró con personal de todos los Cuerpos y Servicios seleccionados entre la Tripulación que mejor supiese manejar el fusil mausser 7 mm. la pistola mausser y mejor entrenado en prácticas de natación, clavados, buceo, navegación en bote, a remo a vela, efectuándose en el mismo en forma continua prácticas de embarque, desembarco, y abordajes. Toda esta Instrucción bajo la vigilancia del ameritado Contralmirante Ret. Hiram Hernández, siendo entonces Primer Teniente.

El Comandante del "Guerrero" el hoy extinto Capitán de Navío Ignacio Arenas; refiriéndose al "Guerrero" y como dato histórico, meses antes este barco combatió y echó a pique al Cañonero "Tampico", siendo su Comandante el Heróico Cap. de Navío HILARIO RODRIGUEZ MALPICA, que con más visión de las cosas del país, reconoció la Revolución Constitucionalista, defendiéndola con denuedo. Por lo tanto, se constituyó como el primer héroe Naval de la Revolución, pues murió en el último de los combates, que fueron tres. Actitud muy loable del Comandante Malpica pues no hacía más que hacer honor a su Sr. Padre el inclito Contralmirante Dn. Hilario Rodríguez Malpica, que fuera Jefe del Estado Mayor Presidencial del Presidente Mártir Dn. Francisco I. Madero.

Más tarde, el Comandante del "Guerrero", por algunos hechos salta a la vista que tomando en consideración el ímpetu arrollador de la Revolución, revela que puso a disposición de la misma, el buque a su mando, por lo cual se llevó a cabo la evacuación de Guaymas con absoluta seguridad y sin ninguna novedad no así en la evacuación de Mazatlán, Sin., que formulando el correspondiente armisticio en los mismos términos que en el de Guaymas y en la parte relativa que estipulaba que las fuerzas Constitucionalistas ocuparían el Puerto 24 horas después de haber sido abandonado, por los ex-federales, dicha cláusula, no sé por qué causa fue violada por la tropas constitucionalistas a las órdenes de los Generales Carrasco, Flores, Iturbe y otros que no recuerdo.

Los acontecimientos a saber fueron de la manera siguiente: Fondeados como a una milla del puerto se encontraban los barcos componentes del comboy aumentando su número con una barca carbonera de 4 palos de nacionalidad Alemana llamada "Prise Valdermar" que remolcó el "Pesqueira" siendo más o menos las 6 de la mañana del día que se empezó a efectuar la maniobra de embarco de Guarnición ex-federal, realizada por medio de pangos remolcados por lanchas, así como toda clase de embarcaciones menores; estando el "Guerrero" fondeado un poco más retirado de la costa para ejercer debida vigilancia sobre los barcos, ordenando el Comandante, que el Trozo de desembarco se embarcara en nuestras lanchas para vigilar la maniobra entre los muelles y los

barcos. A los subsecuentes acontecimientos en que tomara parte el Trozo de Desembarco del "Guerrero", podríamos ampliar el concepto clásico de Infantería, o sea tropa que sirve a pie en las milicias y otro que dice la Infantería de Marina, tropa destinada a dar guarnición a los buques de guerra, Arsenales, Astilleros y demás dependencias en tierra pertenecientes a la Armada, todo esto en tiempo de paz, no así en tiempo de guerra, en que la Infantería de Marina además de los servicios antes mencionados, efectúan operaciones de ocupación o abandono en determinadas Zonas Territoriales; es la Infantería de Marina la primera de desembarcar y ocupar los puntos clave para así mismo facilitar el desembarco del Ejército que tenga que operar en tierra; así como a la viceversa, al efectuar el abandono de Zona Territorial, la Infantería de Marina permanece hasta el último, y material, como en el caso que estoy narrando, vigilando y protegiendo los embarques del personal de la evacuación de Mazatlán.

Ha tomado posición del muelle y muro frente al Hotel "Belmar", para poder vigilar de cerca los materiales que se tenían que embarcar, tales como cartuchos de fusil y cañón, y demás armamento, cuando en esto estábamos, serían como las 6 o 7 de la tarde, oímos un fuerte tiroteo por las calles del puerto, sorprendiéndonos, pues como estaba estipulado no se debería disparar un solo tiro por ninguno de los dos bandos, causando con esto pánico entre la población civil y mucho más entre los ex-federales que se encontraban dispersos en el Puerto; llegando algunos de ellos hasta donde nos encontrábamos tirando sus armas unos, otros quitándose las insignias militares, procurando con esto pasar como elementos civiles, asumiendo esta actitud los que tenían familia con ellos, para así mismo tener más seguridad y protección para las mismas; otros llegaban suplicando se les diera embarcación para ponerse a salvo; confirmando con esto quienes eran autores del tiroteo, pues llegaba un grupo de ex-federales más o menos organizados dispuestos a vender caras sus vidas, tomando posiciones para defenderse. Nosotros inmediatamente tomamos las providencias para defender con éxito las posiciones que ocupábamos, muelle y muro, el total del trozo, seríamos como unos 50 hombres con suficientes cartuchos, además de nuestro armamento individual fusil máuser 7 mm. dos ametralladoras Colt y dos más de tipo Hogissque que estaban abandonadas en el muelle de los contingentes federales, ordenándoles a los soldados que estaban decididos a combatir, que no lo hicieran, invitándolos a embarcarse en nuestras lanchas que teníamos, lo mismo que a los Jefes Oficiales y soldados que tenían familias, pues a esas alturas empezaron a llegar los pangos vacíos para continuar la embarcación de contingentes y material; una hora después, protegidos por la obscuridad, irrumpieron a las orillas de la bahía, contingentes y constitucionalistas a caballo disparando sus armas sin ton ni son; contestando entonces el trozo de desembarco con unas ráfagas de ametralladora y dos o tres descargas de la fusilería, sorprendiendo con ésto a los constitucionalistas retrocediendo en desorden para refugiarse en las boca calles por

donde habían salido, después de una relativa calma cuando ya teníamos los pangos con todos los contingentes embarcados, se dio la orden que se dirigieran rumbo a los barcos, permaneciendo nosotros en las lanchas hasta no ver salir la última embarcación; en esos instantes empezaron a hacernos fuego desde las alturas de algunas casas en que se habían presionado así como disparo de artillería de una pieza que habían instalado en el Paseo de Olas Altas, el "Guerrero" inmediatamente prendió los proyectores alumbrando la playa y a Olas Altas para localizar en dónde estaba situada la pieza que nos ponía en peligrosa situación el "Guerrero" con sus piezas de 101 mm. acallando el fuego de esa pieza como al tercer o cuarto disparo, ordenándonos por medio de señales luminosas, procediéramos a abandonar y todo el mundo se dirigiese a bordo y a sus respectivos barcos; al descubrir con los proyectores los contingentes rebeldes en las orillas de las playas y otros sitios, continuó el "Guerrero" haciendo fuego durante una hora más o menos ocasionando con ésto, un sin fin de bajas y averías al puerto, provocando incendios, la tinuo zarpó el comboy y bajo la vigilancia del "Guerrero" rumbo a Manzanillo, Col., como a las 12 de la noche. El objeto de tocar Manzanillo era con el fin de hacer aguada, víveres y además, para los contingentes que llevamos a bordo, que como ustedes se habrán dado cuenta, eran numerosos, pues serían unos 5,000 hombres aproximadamente más las familias, pues era el total de Guarniciones de Guaymas y Mazatlán. Durante la estancia del comboy en Manzanillo, el Trozo de Desembarco vigilaba la bahía con las consignas de evitar que bajasen a tierra los componentes del personal que llevamos en calidad de transporte; como al tercer día de estar en estas condiciones, corrió la alarma de que venían trenes rumbo a Manzanillo con tropas Constitucionalistas para atacar al comboy; ordenando el Comandante del "Guerrero" que todos los barcos se fondearan de la bahía, quedando bastante retirados del muelle, quedando únicamente en la cabeza del muelle arrejorado al mismo el "Guerrero", ordenando al mismo tiempo que una fracción del Trozo de Desembarco se situara en el cañón que iba directamente al tinaco de agua del ferrocarril, para observar el movimiento de las tropas Constitucionalistas. Como a la una de X día estando la Tripulación del "Guerrero" tomando su rancho, fue sorprendida por unos disparos de cañón que empezaron a hacer los Constitucionalistas desde donde habían hecho alto con sus trenes; habiendo hecho explosión dos o tres granadas sobre el "Guerrero" ocasionándole ligeras averías; ordenando el Comandante del mismo que todos los barcos se alistaran para zarpar rumbo a Salina Cruz, Oax., mientras el propio "Guerrero" efectuaba como unos 10 disparos con la pieza de retirada de popa, causando con ésto la destrucción del tinaco de agua del ferrocarril e incendiando y destruyendo el tren donde estaba la pieza que nos hacía fuego.

Al arribar a Salina Cruz, Oax., ya estaban en los muelles trenes listos para embarcar a los ex-federales y conducirlos rumbo a San Jerónimo, hoy Ixtepec, Oax., para su desarme y licenciamiento, pues así lo había ordenado el Primer Jefe del Ejército Consti-

tucionalista, consecuencia del tratado de Teoloyucan; misión que cumplió y llevó a cabo el C. General Dn. Jesús Carranza que se encontraba en el puerto al frente de la 2a. División del Centro perfectamente y bien equipada y pertrechada.

La Batalla del Río de...

(Viene de la Pág. 26)

y logró controlar su buque. Como las máquinas no habían sido dañadas, decidió atacar con torpedos". A las 06.31 la orden de disparar los torpedos fue correctamente anticipada por el oficial de torpedos, e hizo fuego con los tubos lanzatorpedos de estribor, mediante el control local.

Estos torpedos no llegaron a alcanzar al Graf Spee debido a que en el momento oportuno viró 150 grados a babor, alejándose de los 3 cruceros ingleses, al mismo tiempo que lanzaba una cortina de humo para esconderse y confun-

dir a los artilleros británicos.— El "Exeter" recibió poco antes de esta maniobra dos impactos más, uno en la torre A que lo dejó fuera de acción y otra que penetró al interior del buque y explotó en la pagaduría donde produjo extensos daños.— Ese impacto, obligó al Exeter a separarse de la acción.— De toda la artillería únicamente continuaba disparando la torre Y. Habían caído nuestros más de 50 oficiales y marineros. 20 más tenían heridas de cuidado.— Entonces falló la corriente eléctrica y el Capitán decidió: "A las 07.29 la Torre Y dejó de disparar debido a una falla de la corriente eléctrica. A las 07.30 se interrumpió la batalla. A las ... 07.50 el enemigo desaparece en dirección oeste, perseguido por el "Ajax" y "Achilles".

Los marineros del "Exeter" respiraron. El acorazado alemán se decidía por la más improbable de las reacciones, abandonar el combate que tenía ganado. Así el Capitán Bell, con su crucero inundado, sin artillería y sin comunicaciones, incendiado de proa a popa pudo dedicarse con toda calma a salvar su nave.

Nuestro Editorial

(Viene de la Pág. 4)

Pero todavía esta función civilizadora llega más alto y se extiende a las más importantes esferas de la opinión pública, de la representación popular y de la acción diplomática y gubernamental. Nuestros marinos escriben en los diarios. Algunos de sus libros han adquirido resonancia nacional. Ocupan escaños en nuestras cámaras legislativas y han sido elegidos para una amplia variedad de puestos públicos.

Esta notable actividad del personal de marina, que desarrolla funciones de trascendencia nacional muestra un camino a seguir:

La Marina debe pugnar porque la preparación en la vida económica e industrial de nuestro país, adquiera cada vez mayor importancia.

Datos Informativos en Relación con el Servicio Militar de la Armada de México

La Secretaría de Marina, por conducto de la Comandancia General de la Armada de México, incluyó dentro de sus actividades el Servicio Militar Nacional, con fecha 10 de febrero de 1956.

La finalidad que con ello se presigue consiste en despertar en nuestra juventud el interés y la afición por los asuntos marítimos nacionales, atrayendo su atención hacia el mar por medio de las conferencias y el entrenamiento que la infantería de Marina y en su oportunidad el personal de a bordo impartirá a los jóvenes en edad de conscripción, lo mismo en esta capital que en nuestros litorales. En esta forma la Armada de México podrá disponer, en un momento dado, de las reservas necesarias en cuya preparación se incluyen tanto la instrucción militar como la marinera.

Hasta la fecha y tomando en cuenta la presente ceremonia, se ha llevado a cabo la libera-

ción de tres antigüedades:

El 3 de febrero de 1957 se liberaron 667 Conscriptos, pertenecientes a la "Clase 1937".

El 9 de febrero de 1958, se liberaron 1,024 Conscriptos, pertenecientes a la "Clase 1938".

En esta fecha se liberan 1,141 Conscriptos, pertenecientes a la "Clase 1939".

El contingente que se libera hoy está integrado por los Batallones Quinto, Sexto y Séptimo, así como por una Compañía de Sanidad Naval que en conjunto forman el Primer Regimiento de Infantería de Marina del Servicio Militar Nacional.

Este personal de Conscriptos participó durante su año de servicio en los Desfiles Militares del 16 de septiembre y del 1o. de diciembre de 1958.

Al ser liberada esta antigüedad, la Armada de México cuenta con 2,891 hombres más en sus reservas.

NUESTRA MARINA EN LA HISTORIA

EL PRIMER COMBATE NAVAL

Por el Prof. RENATO GUTIERREZ ZAMORA.

Poco después de la entrada del Ejército Trigarante a la Capital. Iturbide comisionó al Coronel D. Manuel Rincón (peroteño que más tarde se inmortalizaría en la defensa del Convento de Churubusco) para tratar con el Gobernador español, Gral. D. José Dávila, la entrega de la plaza de Veracruz. Dávila nunca quiso reconocer la independencia, y no pudiendo resistir en la plaza de Veracruz, la abandonó a las 12 de la noche del día 26 de octubre de 1821, con poco más de 20 hombres, sin contar a los soldados enfermos que estaban en el Hospital Militar y que llevó consigo, retirándose al Castillo de San Juan de Ulúa, donde fue una amenaza constante para la plaza.

La actitud de Dávila fue apoyada por el Gobierno de Madrid, y con los esfuerzos enviados de la Península y de la Isla de Cuba, pronto la guarnición de la fortaleza fue superior a 2,000 hombres, con su correspondiente artillería. Sin embargo, entre la plaza y Ulúa se llegó a cierto "modus vivendi", que hizo que las cosas marcharan más o menos en paz, debido ciertamente a la prudencia y moderación del Gobernador Coronel D. Manuel Rincón, como a la simpatía que por la ciudad tenía el anciano General Dávila.

Este estado de cosas no pudo prolongarse mucho tiempo. El 10 de septiembre de 1822, fue substituído D. Manuel Rincón por el Brigadier D. Antonio López de Santa Anna, y el 24 del mismo año, Dávila fue relevado por el Brigadier D. Francisco Lemaur, comenzando desde luego las fricciones entre ambos. Sin embargo, al sublavarse Santa Anna contra el Emperador Iturbide, Lemaur vio con simpatía el pronunciamiento, por las ventajas que esperaba sacar en favor de la península.

No sé con certeza cuál fue en realidad el primer buque de guerra que tuvo México Independiente. La primera referencia que he encontrado, es la siguiente: Habiendo cometido algunas violencias la tripulación de un bote del Castillo de Ulúa contra un pescador mexicano que vivía en la Isla de Sacrificios, fue allí la balandra de guerra nacional "Chapala", lo que disgustó al General Lemaur, que alegó que esta isla estaba bajo el dominio de la fortaleza, que el mismo Gobierno de México así lo había reconocido cuando le pidió permiso para que anclara en ese lugar la goleta "Iguala" cuando escoltó a Iturbide que marchaba para el destierro.

El gobierno negó el derecho alegado por Lemaur, sosteniendo que la Isla de Sacrificios quedaba fuera del alcance de los cañones de Ulúa, y en cambio quedaba dentro del campo de tiro de los cañones emplazados en el fortín de Punta Mocambo. No pudiéndose avenir a las partes, la fortaleza rompió el fuego contra la ciudad a la una de la tarde del 25 de septiembre de 1823, fuego que contestó la plaza con los de sus

baluartes "Santiago" y "Concepción", y dos baterías de cuatro morteros, una a la derecha del desaparecido Río Tenoya, y la otra entre Baluarte de Santiago y el muelle. También la goleta "Iguala" y unas tres o cuatro lanchas cañoneras, hacían algunas incursiones acercándose a la fortaleza, disparándoles algunos tiros y retirándose, pero careciendo de verdaderos barcos de guerra, el daño causado a Ulúa era muy limitado.

Con objeto de poner a cubierto la Isla de Sacrificios de un desembarque de las fuerzas de Ulúa, el Gral. D. Miguel Barragán, que había substituído a Santa Anna, hizo construir en ella tres fortines, que se nombraron "Guadalupe", "República" y "Libertad", y además, una casa-mata, un muelle y unos galiones para la tropa; artilló los fortines con cañones de a 24, 2 de 12 y 2 de 16, y estableció una guarnición de unos 200 hombres. Más tarde se estableció en la isla un presidio, cuyos "huéspedes" se sublevaron en favor de los españoles, pero fueron aplacados gracias al valor del sargento Silverio Hernández, habiendo impedido la goleta "Iguala" y la lancha cañonera "Orizaba" que la fortaleza de Ulúa les proporcionase algún auxilio.

Comprendiendo el gobierno que era imposible reducir a la fortaleza de Ulúa sin contar con buques apropiados, gestionó con Inglaterra por conducto de nuestro ministro Dn. Mariano Michelena, la compra de algunos barcos; y para mediados del año de 1825 se agregaban a nuestra escuadrilla la fragata "Libertad" y los bergantines "Victoria" y "Bravo", con lo que ya se pudo establecer un bloqueo que impidiera la entrada de auxilios a la fortaleza.

Poco antes de eso el brigadier D. José Cappinger había substituído al Gral. Lemaur, y aunque nuestra

LO ESPERAMOS A USTED, SUS
FAMILIARES Y AMIGOS EN EL



Restaurante Particular de
"Pedrin"

Especialista en
Mariscos

Calzada de Ticomán, parada la Curva

México, D. F.

escuadrilla imponente para evitar en lo absoluto el suministro de víveres y municiones a la fortaleza, la goleta "Iguala" capturó a la goleta norte-americana "Herman" y hundió a otra que trataba de llegar a ella.

Ya con los refuerzos citados a nuestra flotilla, se pudo hacer frente a una escuadrilla de 4 buques de guerra españoles que coducían víveres y tropas para Ulúa. Reconocidos los buques españoles por los nuestros, que estaban apostados en Sacrificos, en la madrugada del 6 de octubre de 1825, se hicieron a la mar la fragata "Libertad", los bergantines "Victoria" y "Bravo", las goletas "Papaloápan" y "Orizaba", el pailebot armado "Federal" y la balandra "Chalco", al mando del capitán de marina inglés al servicio del gobierno mexicano C. Carlos Smith. Como a las 4 y media de la tarde, desplegaba en línea nuestra flotilla con la fragata "Libertad" a la cabeza, se encontró a tiro con la escuadrilla española, pero en esos momentos reventó un norte explosivo que dispersó a ambas escuadrillas.

El 10 del mismo mes, se situó nuestra flotilla en la isla Blanquilla, vigilando los canales de acceso, y el día 11 se presentó de nuevo la escuadrilla española, poniéndose a la facha, con objeto de atraer a los nuestros, y dada la heterogeneidad de su composición, batirlos en detalle; pero Smith no aban-

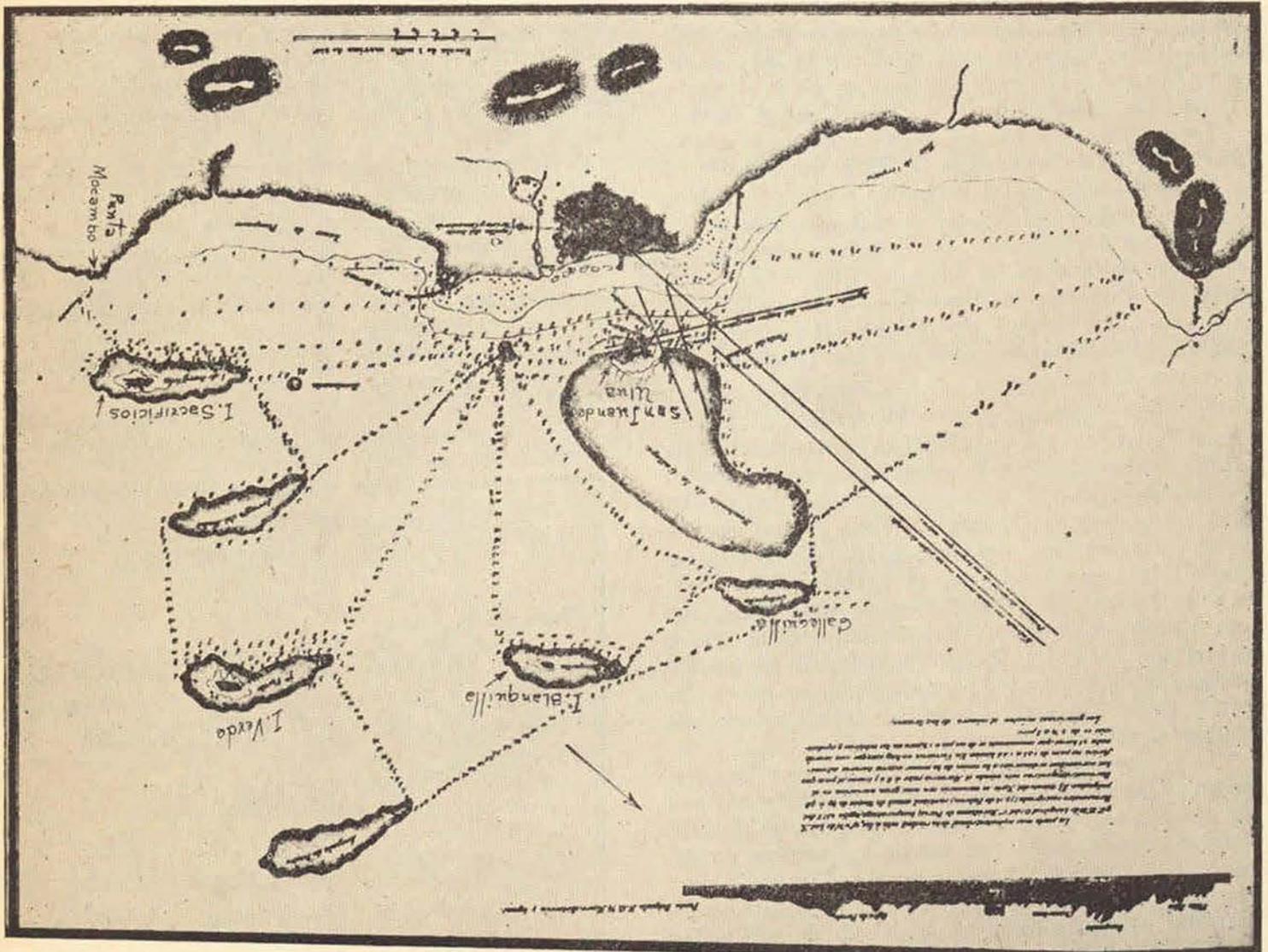
donó su estratégico puesto, y después de estar así por espacio de 4 horas, la escuadrilla española dio una virada en redondo y se alejó, rehusando el combate por la posición en que se encontraba Smith, y regresando a Cuba.

No habiendo podido cumplir su misión la escuadrilla española, que era abastecer a la fortaleza de Ulúa, la guarnición de ésta no tuvo más remedio que capitular; habiéndose firmado el acta de capitulación el 17 de noviembre de 1825.

No queriendo reconocer el monarca español la independencia de México, y ocasionando el sostenimiento de la flotilla un gasto que el gobierno consideraba inútil, ideó el mismo gobierno mexicano utilizarla para estorbar el comercio entre la península y la isla de Cuba; y además, expedir algunas patentes de corso con ese mismo fin, a las embarcaciones extranjeras que solicitaran, cosa que también hizo el Gobierno de Colombia.

Para este fin, salió de Veracruz en diciembre de 1826, la escuadrilla, integrada por la fragata "Libertad" y los bergantines "Victoria", "Bravo" y "Herman", a la que se agregó poco después, el bergantín "Guerrero" construido en los Estados Unidos, dándose el mando de la flotilla al Comodoro David Porter, hábil y competente marino norte-americano.

(Pasa a la Pág. 37)



El Almirante se Hundió con su Nave

Por Alberto Calcés.

La batalla se había decidido por la enérgica intervención de la aviación embarcada. Oleada tras oleada de torpederos y bombarderos en picada despegaban de las cubiertas de los cuatro portaviones de la flota de altamar, mientras permanecían en el aire una tercera parte de los aparatos de caza protegiendo a las naves de los ataques enemigos. Los portaviones navegaban a 20 nudos proa al viento en doble línea de fila, separados 1500 mts. y a 800 mts. entre popa y proa. Por la banda exterior cuatro cruceros anti-aéreos que establecían una nutrida barrera de fuego, que no atravesaban sino con grandes pérdidas los aviones torpederos enemigos, protegían de cualquier ataque sorpresivo a los portaviones. Exteriormente a los cruceros dos escuadrillas de destructores (cuatro en cada escuadrilla) navegaban a 30 nudos en zig zag rastrellando una zona de 10 millas con los aparatos acústicos para descubrir cualquier avieso submarino que pretendiera atacar a la flota. A popa, a 30 millas de distancia, se veía el humo de la división de acorazados, lista a intervenir en cuanto la flota enemiga hubiera sido herida por los aviones. Entonces a toda máquina se acercaría para rematar con su artillería pesada de 381 m m. a los buques averiados.

La descripción parecía real y don Florencio en su cómodo despacho, el rincón más querido de su modesta residencia, leyó y releió lo escrito. No estaba muy satisfecho. Adjetivar de avieso a un submarino no le complacía. El ataque por sorpresa es la táctica general para toda fuerza de combate, sea submarino, acorazado o hidrovoleante. Pero el submarino se esconde y acecha a su víctima. ¡Oh, aquel molesto dolor en el esternón! pero veamos, se dijo don Florencio, mientras sus manos temblorosas desenroscaban la tapa de un frasquito de píldoras para estimular su cansado corazón. ¿No procede en la misma forma el espía que en el silencio de la noche recibe en una callejuela oscura la información de la escuadra enemiga que ha de permitir a su país concentrar sus fuerzas y destruirla? La opresión del pecho desapareció y don Florencio, no encontrando otra palabra que expresara por completo su idea, dejó de espulgar la gramática y continuó:

Las antenas de radar exploraban sin descanso el horizonte. No había escapado un solo avión a su detección y ahora que se empezaban a recibir noticias de graves impactos de las naves enemigas era probable que el mando contrario ordenara el último ataque con los aviones que habían escapado a la destrucción, lanzándolos al aire antes de que se hundieran los bu-

ques. Al tomar cubierta el Comandante de una escuadrilla de torpederos informó: "Avistamos a la fuerza de portaviones entre un claro de nubes. Ordené el ataque y picamos como bólidos hasta alcanzar el nivel del mar. El fuego de artillería era infernal, los buques desaparecían entre las explosiones anaranjadas de sus cañones que vomitaban fuego suficiente para derribar cuanto avión se acercara. A ras del mar nivelamos los aviones y volamos hacia los portaviones, orientándonos entre los huecos que dejaban los cruceros. El avión de mi derecha desapareció en una bola de fuego. Había sido tocado por una ráfaga de granadas de 80 y voló en el aire. Mi ala de babor fue tocada. Creí que me hundiría como el piloto de la izquierda, pero controlé el avión y logré pasar la barrera de cruceros. De la flotilla de 12 aviones se habían perdido 7. Los cinco restantes a 1000 mts. soltamos los torpedos y nos elevamos con todo el bastón a popa. Los portaviones aparecían cada vez más cerca. 2 aviones cayeron, pareció que íbamos a estrellarnos en la torre de señales pero pasé. . . pasé rozando las antenas y a tiempo que las balas de los pom-pom atravesaban el fuselaje. Mi observador de cola vió la estela de 5 torpedos directos al centro del buque. La explosión nos sacudió rudamente. Después otra y luego una más. El portaviones desapareció entre las nubes de humo en las que se habrían pasado largas lanzas de fuego. De repente se vieron en cubierta grandes llamaradas. Eran los tanques de gasolina de los aviones listos a despegar, que hacían explosión. El buque saltó hacia arriba, el puente cayó a un lado y se abrió en cubierta un gigantesco horno en donde crepitaba el fuego. Un torrente de fuego líquido se desbordaba por la regala. Había explotado el pañol de torpedos y el incendio se comunicó a los tanques de combustible. Ahora teníamos que defendernos de los cazas, las ametralladoras entraron en acción, una ráfaga destrozó la concha por encima de nuestras cabezas y los cazas, urgidos para defender los otros portaviones me dejaron escabullirme en la nube próxima".

El relato de los demás jefes de escuadrilla era similar.—3 portaviones habían sido destruidos, 2 mas quedaban heridos con velocidad reducida. Un crucero había quedado algarete. La victoria había sido completa. De la torre del radar anunciaron: "Aviones al 312-15". La primera cifra era el rumbo, la segunda la distancia. Tronaron las alarmas. Los cazas que protegían el buque se lanzaron a toda velocidad en la dirección indicada. Los artilleros de las piezas anti-aéreas orientaron sus cañones y se aprestaron a abrir el fuego.

Aparecieron en el horizonte pequeños puntos que dejaban atrás a los cazas propios. Pronto se vieron como insectos, después como pequeñas aves y al fin se distinguieron claramente los aviones. Los torpederos volaron a ras del agua mientras los bombarderos aparecía entre las nubes. Los cruceros entraron en acción. Sus cien cañones antiaéreos, producían un ruido cerrado, homogéneo, continuo, donde el repiqueo de cada pieza se perdía en la masa sonora, densa y poderosa. Caían los aviones heridos de muerte, rebotaban en el agua y al salir desaparecían entre las llamas de la explosión. Algunos atravesaron la barrera de fuego y se acercaron a los portaviones.

Don Florencio respiraba con pena. Las píldoras no le habían calmado el dolor del pecho. Aquella opresión, como si una plancha le aplastara el esternón, le hacía jadear de dolor. Era el corazón. No cabía duda. El tercer ataque. La pluma rodó de la mano engarrotada. Quiso incorporarse en su sillón, la mente despierta, en inquieta evolución, atenta a los latidos cada vez más débiles de aquel corazón que había llevado a su límite de vida. Su pequeño mundo desaparecía de su conciencia. Se iba sumiendo en una profunda obscuridad —la del agua— como si se hubiera hundido en su portaviones. Eso era la realidad. Su portaviones se hundía con el Almirante a bordo. En los buques próximos las tripulaciones saludaban. Don Florencio vivió el último cuadro de su cuento:

"A 500 mts. lanzaron sus torpedos. Desde el puente se veía claramente la estela. De una señal, el Almirante inmutable ordenó meter toda la caña a estribor. El buque fue cayendo lentamente. Las estelas se acercaban inexorablemente. La primera explosión hizo temblar al buque y se elevó una llamarada por la popa. Los otros dos torpedos fueron esquivados o no hicieron explosión. El Jefe de Control examinó las averías. "Controlaremos el fuego. Tenemos inundada la popa, y la máquina de babor fuera de servicio". Apareció otro avión solitario que había logrado atravesar la barrera de fuego. Parecía tan lento como si fuera a amarizar. Entonces soltó su torpedo a menos de 500 mts. Se elevó pensativamente. Fue perdiendo altura y mientras lo batía la artillería antiaerea, perdió el control y se estrelló contra el puente envolviéndolo en las llamas de la gasolina incendiada. Un esquirla alcanzó al almirante. Yacía en el puente, tranquilo, con una pequeña mancha roja en el corazón. El último torpedo alcanzó al portaviones en el centro. La explosión rompió los tubos de gasolina y el incendio se difundió, con tremendas detonaciones a todos los compartimentos del buque. Antes de que pudieran inundarse

los pañoles, estalló el almacén de granadas antiaéreas y rompió el costado por donde entró una catarata de agua rugiente.

El portaviones escoró a babor. La tripulación se echó al agua. Los que pudieron salir de los departamentos, treparon sobre cubierta y corrieron por el casco recién pintado de la nave, que empezaba a dar el pantoque. El Almirante quedó detenido por uno de los mamparos y se fue hundiendo lentamente con su nave.

Don Florencio fue encontrado por su esposa cuando al llevarle café, lo encontró dulcemente recostado en su sillón. Llegó el doctor y extendió el certificado de defunción. Le sorprendió la comodidad de aquél despacho adornado con valiosos modelos de buques y reliquias de navegación. Notables libros de historia de la Marina se guardaban amorosamente. Era sin duda el despacho de un Marino.—"No.— dijo la señora llorando.—Mi esposo fué maestro de Historia de la Marina— pero nunca ha conocido el mar. Le tuvo tanto cariño que cumpliré su voluntad: que sus cenizas sean esparcidas por todos los ámbitos de ese océano que fue suyo al relatar las hazañas de los grandes Capitanes".

LA MARITIMA, S.A.

Productora de Harina de Pescado con el más

Alto Porcentaje de Proteínas.

Elaborada con Pescado Fresco Entero.

"MACARELA"
Y
"MUGIL"

Estilo Salmón

Planta: Isla Margarita, B. Cfa.

Oficinas: San Juan de Letrán 21-804

Tel. 21-21-37 México I, D. F.

La Constelación Xiuhcoatl y los Glifos Mixtecos

Por el Capitán Juan Avalos Guzmán.

A bordo de los buques "a la vela", oíanse con frecuencia expresiones como ésta: ¡¡¡MIRA A LAS ESTRELLAS... MUCHACHO!!!

Además de una frase alentadora, era una ORDEN que se daba a los grumetes cuando por primera vez "subían a los altos".

Naturalmente que se acompañaba de algún epíteto sonoro y adecuado al aprendiz, quien recibía el halago, con el mismo entusiasmo con que recibe un toro de lidia, la roseta que le clavan en la cruz, antes de lanzarlo al ruedo.— Y para no perder el paso, se les marcaba el ritmo, con el taladrante sonoro del silvato argentino del Contramaestre, que acariciaba los oídos del mozalbete, cual si fuera la fusta del más encopetado caballero.

Y no vaya a creerse que se trataba de una Cátedra de Astronomía que debiera machacarse como un marro hasta hacerla llegar a la médula cerebro-espinal.— Nada de eso.— Simple y sencillamente, sucede que, para trepar las jarcias con la agilidad y compostura requerida, debe llevarse la cabeza erguida y la mirada siempre hacia arriba, pues de lo contrario, además de presentar un aspecto ridículo, corre usted el peligro de "Venirse Guardabajo", colándose entre los "flechastes" o si bien le va, quedará colgado de los "obenques" como un somnoliento murciélago.

Pero, fue precisamente sobre esas jarcias y sobre las tracas de las cubiertas, donde tuvimos la oportunidad de aprender a contemplar el cielo.— Ahí, más que en las Aulas, asimilamos al Cosmos.

Cuando sólo se cuenta con 16 abriles, nada importa la jornada diaria, agotadora y negrera, de los Viajes de Práctica.— Siempre se encuentra la manera de tararear una canción hogareña, murmurar una oración en recuerdo de nuestros seres queridos y entregar, sin cortapisas, el espíritu al Infinito.

De esta afición y del deseo de investigar los conocimientos astronómicos y náuticos de los indígenas, nació la Xiuhcoatl, por mera casualidad.

Los pocos relatos históricos a veces fraccionarios, los escasos jeroglíficos tan difíciles de interpretar para un aficionado, las realidades astronómicas y su comprobación analítica, amansados con muy buena voluntad y tras de darles cincuenta mil vueltas, formaron un cúmulo de datos que he ido publicando con el fin de encontrar colaboración en la Crítica Constructiva.

Hasta hace algunos meses, aún no había podido topar con pruebas arqueológicas que vinie-

ran a sumarse a las informaciones ya obtenidas, pero gracias a mi buen amigo, el Prof. Renato Gutiérrez Zamora, catedrático del Inst. de Ciencias y Tecnología de Tampico, Tamps., con quien he discutido las posibilidades de que la Xiuhcoatl, sea una realidad histórica, mítica, astronómica, arqueológica, etc., leí un artículo del Dr. D. Alfonso Caso, denominado "El Calendario Mixteco" Historia Mexicana, publicaciones del Colegio de México, Núm. 20, en cuya página 491, se anota lo siguiente:

"El Siglo y el Año".

"El glifo del año tiene dos variantes principales. Está formado por un ángulo y un anillo elíptico o el ángulo aparece truncando y el anillo toma la forma de un marco rectangular (Fig. 9). Quizá esta última forma es la más antigua. Pero hay variantes MAS EXTRANAS, EN LAS QUE EL ANILLO SE TRANSFORMA EN UN CUERPO DE SERPIENTE, y a veces aparece un trapicio".

En la figura que se acompaña, se muestran algunos de los glifos que menciona el Dr. Caso.— Desde luego, son copias a mano muy aproximadas, pero la descripción que hace, relativa al **anillo que se transforma en un cuerpo de serpiente**, es precisa y va marcada con la letra A, en nuestra figura.



- Glifos Mixtecos. -



A.

Leyendo con atención el artículo de referencia, encontramos otro párrafo que dice así: "Si nuestra hipótesis es correcta los mixtecos adoptaron el calendario tolteca a fines del siglo X, y a partir de entonces los glifos mixtecos están estrechamente emparentados con los mexicanos, y los años se llamaban Caña, Pedernal, Casa y Conejo".

Por otra parte, si a 1507, fecha en que se celebró la última Fiesta del Fuego Nuevo, le restamos 10 veces 52, nos quedará 987, año de nuestra era en el que según el Abate Bourbourg, se efectuó el matrimonio de Huémac II, haciéndolo coincidir con la celebración de la Fiesta Secular del Fuego Nuevo o Ciclo Tolteca.— (Pág. 337 Tomo I Histori des Nations Civilisées du Mexique et de l'Amérique-Centrale. Paris, Editeur A. Bertrands.— 1857).

Si a esto le agregamos que el mismo Dr. Caso, nos informa que: "Estos años serían 973 ó 985 D. C., es decir, cuando en la altiplanicie ya florecía Tula y en la zona maya se estaba al fin del estilo Tepeu. En Monte Albán, la época era III-B.—' el año 987, resulta de vital importancia.

Los nuevos datos, nos colocan en condiciones favorables y nos permiten "reconcentrar el fuego" sobre un "blanco" más definido, preparando el abordaje en la siguiente forma:

1.— Obtener del Observatorio de Greenwich Ingl., los valores de la declinación solar correspondiente a los ocasos del 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 25 de diciembre de 987.

2.— Obtener del mismo Observatorio Astronómico, LA HORA DEL PASO de Alnilam (e de Orión), estrella central del Tlecuahuitl (cinturón de Orión), por el meridiano superior de Greenwich, en las mismas fechas.

Si al repetir los cálculos astronómicos con estos nuevos elementos, se obtienen resultados parecidos a los que expongo en mi Artículo "Xiuhtcoatl-Culebra del Año", abonaremos otro punto más a nuestros astrónomos indígenas.

No es posible aceptar, por ser "una rueda de molino muy difícil de tragar", que la cuenta del tiempo o su Calendario, haya estado al arbitrio del vuelo de las aves, ni a la floración de tal o cual planta.— Estas son consecuencias, pero no, causas.

Pudieron haber servido en un principio como punto de partida a sus observaciones, pero una vez que aumentó su cultura, forzosamente tuvieron que levantar la cara al cielo, como el Grumete y aprendieron a "MIRAR LAS ESTRELLAS".

Los movimientos de Amplitud del sol, su elevación y descenso diario, unido a los fenómenos estelares fueron la base real y positiva del cómputo de su tiempo.— (Calendario).

Los de carácter solar, podríamos adjudicárselos a los viejos Oxomoco y Xipactonal; los de origen planetario, ignoro quién pudo inventarlos, pero los estelares, se deben con toda seguridad al enigmático Quetzalcoatl.— Para mí, su mismo nombre es una revelación: Pájaro-Serpiente, Serpiente-Quetzal, Serpiente con adornos de Quetzal.

Quien contemple el orto de la Xiuhtcoatl, tendrá que aceptar que mis opiniones, salvo que esté ciego o le guste "jugar al pulpo".

Una Serpiente, regiamente tocada con penacho de plumas de quetzal (Pleyades); las fauces abiertas luciendo su reluciente colmillo inferior

(Todo y Aldebarán); la cabeza bien centrada, el pecho saliente, el cuerpo erguido en actitud de ataque, descansando sobre su parte inferior que tangentea el horizonte; el Mamalhuastli, completo, reluciente, lanzando al aire sus primeras chispas de Fuego Nuevo e hiriendo mortalmente el lomo de la Xiuhtcoatl forman una alegoría digna del mejor pincel.

Ahí está y permanecerá por los Siglos de los Siglos, mientras el Mundo sea Mundo, sobre la bóveda celeste, para el que la quiera ver.

Es el mito de los aztecas que emprende su vuelo desde el oriente, levantándose del horizonte de su mundo, hasta llegar al zenit, donde se pierde. (Una vez que cruza el meridiano, es muy difícil reconstruir su forma).

El Firmamento es un libro que se puede hojear y hojear, sin que le cueste un centavo.— Todo consiste en que lo quiera hacer.

La imaginación más perezosa se EXALTA ante la presencia de nuestra constelación y nos obliga a exclamar llenos de verdadero placer.

III VENCISTES QUETZALCOATL!!!

Nota.— Los datos astronómicos los conseguiré otros de mis buenos amigos.— El Sr. Cónsul del Reino Unido en este puerto.— A. Seabroock Nuestras gracias anticipadas.

Terminal de Ensenada, S. A.

Instituto al Servicio del Puerto de Ensenada, B. C.

ARRENDAMIENTO DE EQUIPO PARA
MANIOBRAS MARITIMAS, ELEVADORES DE
CARGA, CARROS, TRACTORES DE
ARRASTRE, ETC.

Calle Frente No. 408 Tel. 13-51

ENSENADA, B. C.

cano. Esta escuadrilla, para el 17 de abril de 1827, había logrado apresar o destruir 24 buques españoles, entre ellos el bergantín llamado "Hércules Gaditano", que fue conducido a Veracruz, con su tripulación y cargamento. Respecto a los corsarios, el único que se armó en tal forma fue uno de nombre "Molestadora", que en su crucero por las costas de Cuba capturó y condujo a Veracruz la barca española "San Juan"; después se dirigió al Mar Mediterráneo, donde para el 26 de enero de 1828, había apresado y destruido en ese mar, dos bergantines, un místico, cuatro bombardas, un falucho y una tartana.

El gobierno español trató de hacer lo mismo en las costas de México, logrando las naves españolas apresar algunos barcos pequeños, entre ellos la goleta "Gertrudis", la cual, gracias a un valeroso esfuerzo de su tripulación, se escapó de sus captores logrando refugiarse en Campeche.

El 9 de enero de 1828 se presentó en Veracruz el navío español "Asia", cuya tripulación se había subleado y puesto a la disposición del gobierno mexicano, en el puerto de Monterrey, de la Alta California, y el cual hizo la travesía del Pacífico al Atlántico doblando el Cabo de Hornos, apresando en el camino al bergantín español "San Buenaventura", que condujo a Veracruz.

Este fue el único servicio que barco tan costoso prestó al gobierno mexicano, pues una vez fondeado en Veracruz y cambiado su nombre por el de "Congreso", no se movió de ahí, utilizándose más tarde como pontón, y en 1832, por estar haciendo mucha agua, se trasladó al cabezo este del Pastelillo, a medio kilómetro de San Juan de Ulúa, donde se fue completamente a pique.

Para fines de 1827, ya estaba de regreso, reunida, la escuadrilla de Veracruz, por lo que el gobierno dispuso nuevamente hicieran el crucero, de Cuba, los bergantines "Hermon", "Bravo" y "Guerrero"; ordenando que este último, que era el mejor de ellos, fuese tripulado por tripulaciones escogidas de las del navío "Congreso" y de la fragata "Libertad", y dándole el mando de él al Capitán D. David H. Porter, sobrino del Comodoro anteriormente citado.

En enero de 1828 ya nuestra flotilla hacía su crucero, y el día 1º de febrero, el bergantín "Guerrero" tropezó con un convoy de 25 buques, que se dirigía a La Habana, escoltado por el bergantín de guerra español "Marte" y la goleta armada "Amalia". Al divisarlos, el Capitán Porter no dudó en atacarlos, poniendo en dispersión los buques mercantes que buscaron refugio en la costa, y batiendo a los dos de guerra, los que, después de sufrir algunas averías por los cañones del "Guerrero", se refugiaron en el puerto de Banes. ¡Este fue el primer combate de un barco mexicano contra extranjeros, y el que, desgraciadamente, es desconocido para la mayoría de los mexicanos!

Las autoridades del puerto de Banes avisaron inmediatamente lo sucedido a las de La Habana, y para las 2 de la tarde del mismo día, salía de ese puerto la fragata "Lealtad", armada con 54 cañones y con 300 hombres de tripulación. Entre una fragata y un

bergantín hay una relación como la que hay entre un hombre robusto y un niño. Por ello, Porter, al divisar la fragata a eso de las 5 de la tarde, no trató de medirse con un enemigo de tal magnitud, y trató de huir rumbo a Cayo Hueso; pero la fragata, de mayor velocidad, le cortó el rumbo. La noche se echó encima, pero el "Guerrero" no pudo sustraerse de la vista de la "Lealtad". En la disyuntiva de rendirse a discreción con sus 194 hombres de tripulación o de morir combatiendo, Porter optó por la última; y apenas alumbró la aurora, a las 6 de la mañana, rompió el fuego contra la fragata, la que le contestó multiplicado, dado su mayor número de bocas de fuego. Después de dos horas de intenso cañoneo, el "Guerrero", completamente dismantelado, con su casco muy maltratado, con casi la cuarta parte de su tripulación fuera de combate, y después de un consejo de sus oficiales, arrió su pabellón, en el preciso momento en que una bala de cañón, caritativa, destrozaba al Capitán Porter, evitándole la humillación de rendirse al enemigo! El "Guerrero", remolcado a La Habana y convenientemente reparado, fue agregado a la flota española con el nombre de "El Cautivo". (Más tarde, los tripulantes del "Guerrero" que fueron presos, al regresar al país, trajeron la noticia de la expedición que se preparaba contra México).

La pérdida del "Guerrero" y principalmente la muerte del Capitán Porter, causaron consternación en Veracruz. Inmediatamente se hicieron subscripciones para substituir al "Guerrero", y aunque la suma colectada fue suficiente para comprar un nuevo barco, esto no llegó a hacerse, empleando el gobierno en otros usos el dinero colectado.

No obstante el desastre del "Guerrero", no se interrumpieron los cruceros de nuestra flotilla, pues los bergantines "Hermon" y "Bravo" continuaron incurSIONANDO en aguas de Cuba, habiendo logrado, para mediados del año de 1828, hacer el "Hermon" 4 presas, y el "Bravo" trece, entre ellos el bergantín "Gavilán", que fue conducido a Veracruz.

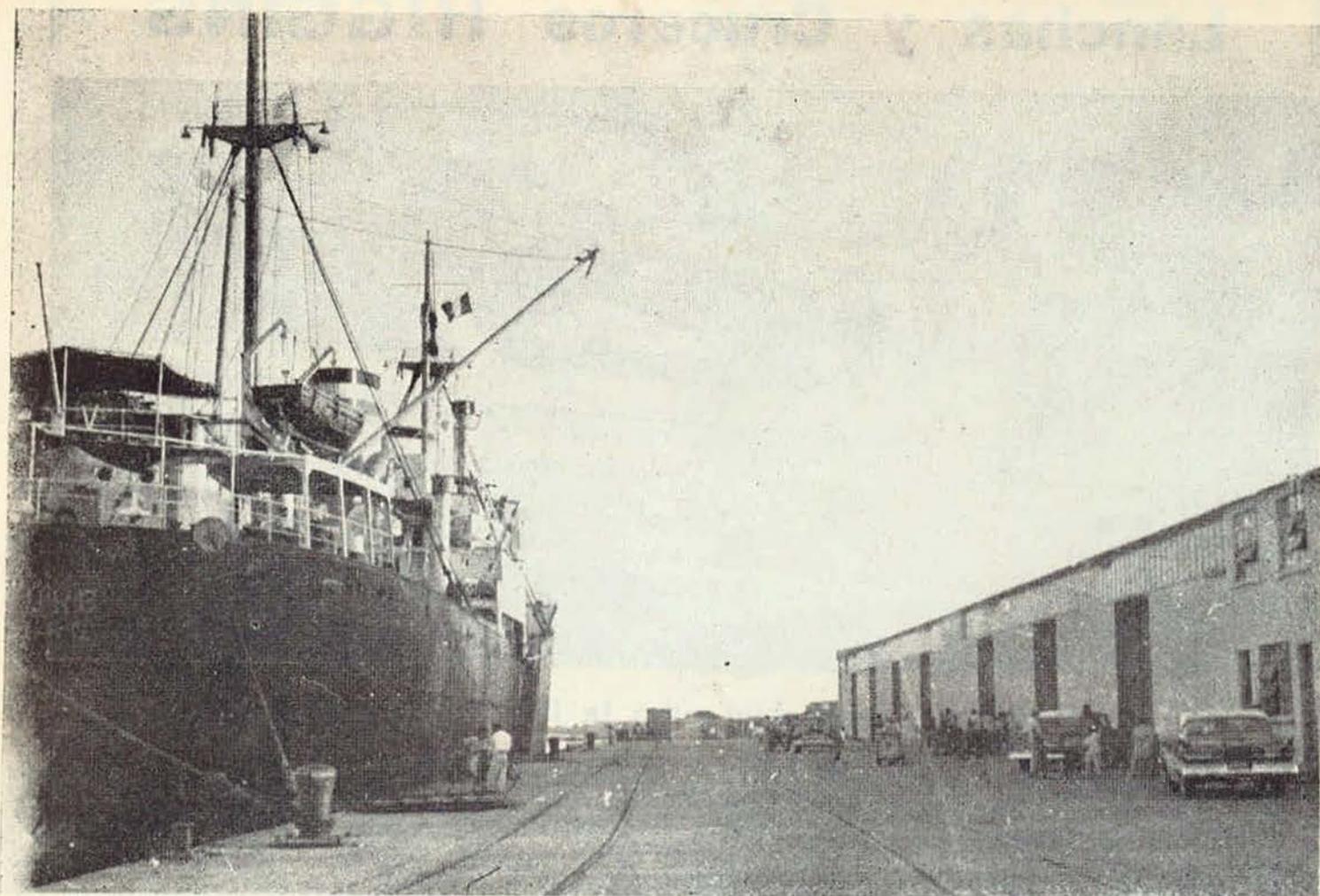
Estas fueron las últimas actividades de nuestra flotilla. Los sucesos políticos de la república hicieron que el gobierno, desgraciadamente, abandonara nuestra naciente marina, que poco a poco se fue desvaneciendo para desaparecer completamente; y no habiendo ya marina el Comodoro Porter se retiró, emigrando hacia su tierra natal, los Estados Unidos del Norte.

Como dato curioso agregaremos que años más tarde, los gobiernos volvieron a tomar interés en la creación de una marina de guerra, y para 1842 se construyeron en Inglaterra, para el Gobierno de México, las fragatas de vapor "Guadalupe" y "Moctezuma", y QUE FUERON LOS PRIMEROS BARCOS DE GUERRA CON CASCO DE HIERRO, que se construyeron en el mundo!

RENATO GUTIERREZ ZAMORA

Bibliografía:

- Lerdo de Tejada (Miguel M) — Recuerdos Históricos de la Heroica Ciudad de Veracruz.
Olavarría y Ferrari (Enrique) — México a Través de los Siglos. Tomo Cuarto.
Gibson (Charles E.) — La Historia del Barco.



Construcción de las Obras Portuarias
en Mazatlán, Sin.

Dirección General de Obras Marítimas,
Secretaría de Marina.

