

LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año 3

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA
MAYO Y JUNIO DE 1960

26 y 27

Publicación de la LIGA MARITIMA MEXICANA

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

OFICINAS PROV. Av. Unidad Modelo N° 17-F. México 13, D. F.

Año 2

Mayo y Junio de 1960

Nos. 26 y 27

SUMARIO

	Pág.
Editorial	4
Nestros Puertos — Salina Cruz.—VI	5
Usted debe saber Qué...? Por el Capitán de Navío C. G. Rubén Montejo Sierra ..	9
La Diosa Casualidad y los Informes Astronómicos de D. Diego Por el Capitán Juan Avalos Guzmán	10
El Mar Territorial y las Zonas Pesqueras Adyacentes Por Mario Ponce Moutte	11
¡El Mar! ¡El Mar! Por Laura Palavicini	14
Grandes Navegantes: Magallanes Versión de Luz Muñoz Sandiel	15
Me lo contó mi Tío Por el Capitán de Navío C. G. Rubén Montejo Sierra ..	16
La Batalla de Matapán	18
Al Heroísmo de Nuestros Marineros Por el Capitán de Altura Manuel G. Camiro	27
El Mundo Submarino — Buceo Autónomo Depto. Médico de la Sría. de Marina	32
Modelismo Naval Por el Ing. Mario Lavalle Argudín	36
Crucigrama Nos. 26 y 27	39
El Arte en la Fotografía	40

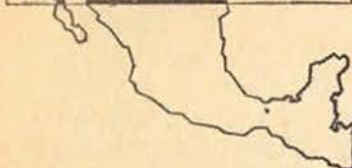
NUESTRA PORTADA:

Composición fotográfica de temas alusivos al "Día de la Marina". Por el Ing. Julio Adeath Gómez.

Impreso en los Talleres de Editorial Litorales
172 Oriente No. 6 Col. Moctezuma, D. F.

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

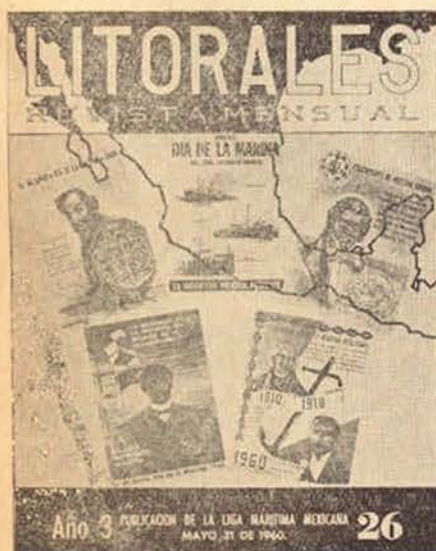
Asesor Jurídico:

Lic. Carlos Sastré Villacorta.

Corresponsales en el interior
de la República y en el
extranjero

Valor del ejemplar: \$ 2.00

Suscripción anual: \$ 24.00





El Sr. Secretario de Marina Almirante C. G. MANUEL ZEMEÑO ARAICO, en la entrega de premios a la generación de Guardia Marina de 1955/60 en la H. Escuela Naval Militar de Antón Lizardo, Ver.

Nuestro EDITORIAL

Hace algún tiempo en un pequeño puerto de pescadores del sureste, estaban en un punto de la playa, en la que botes y cayucos recostados sobre el pantoque daban ambiente de indiferencia, unos cuantos hombres luchando contra el mar.

Construían un muelle de concreto y elevaban en el mar gigantes de hormigón de 5 metros de altura y 4 toneladas de peso. Lo hacían sin prisas ni ansiedades, con aquella sencillez del técnico que domina los elementos. La pila, formada por seis moldes de 0.9 m. de altura y 1.2 m. de diámetro exterior, se arma por anillos sucesivos que encajaban uno sobre el inferior y que a la vez recibía al superior. Entre cada dos anillos se dispone hormigón fresco, y para darle rigidez transversal se aseguran con soleras y tornillos. Una vez terminada la torre de 5.4 m. de altura, 3 hombres con tubos de una pulgada en los que se arrojan chorros de agua a alta presión, los aplican en

la base de la torre. El agua disgrega la arena, la emulsiona en un líquido grueso, terroso, y el gigante al faltarle sustentación se va hundiendo verticalmente, crujendo, a sacudidas, como si estuviera receloso de haber caído en una trampa.

Horas después asoma en la playa el borde del molde superior. El primero ha quedado apoyado en la roca a 5 metros de profundidad. Entonces se saca la arena. Una bomba poderosa seca el interior y baja un experto para sellar el apoyo, limpiar la laja que por milenios no ha visto la luz y dejarla lista para el colado. Se mete el refuerzo, zumban las revolvedoras y una fila de hombres transporta el hormigón. Poco después la pila ha quedado terminada. Un talón de concreto ha quedado apoyado en la roca y el muelle que reciba resistirá turbonadas y ciclones. Hay un nuevo puerto en la región y a su amparo se desarrollará la pesca y el transporte marítimo. Un poco más allá aparecerá el primer astillero y de los pueblos cercanos algunos hombres encontrarán en el mar nueva ocupación.

Sólo en esta forma, impulsando las construcciones de Marina, México llegará a posesionarse de sus mares, meta que se persigue ideológicamente al conmemorar el día de la Marina, el 1º de junio de cada año.

Nuestros Puertos

Salina Cruz

VII

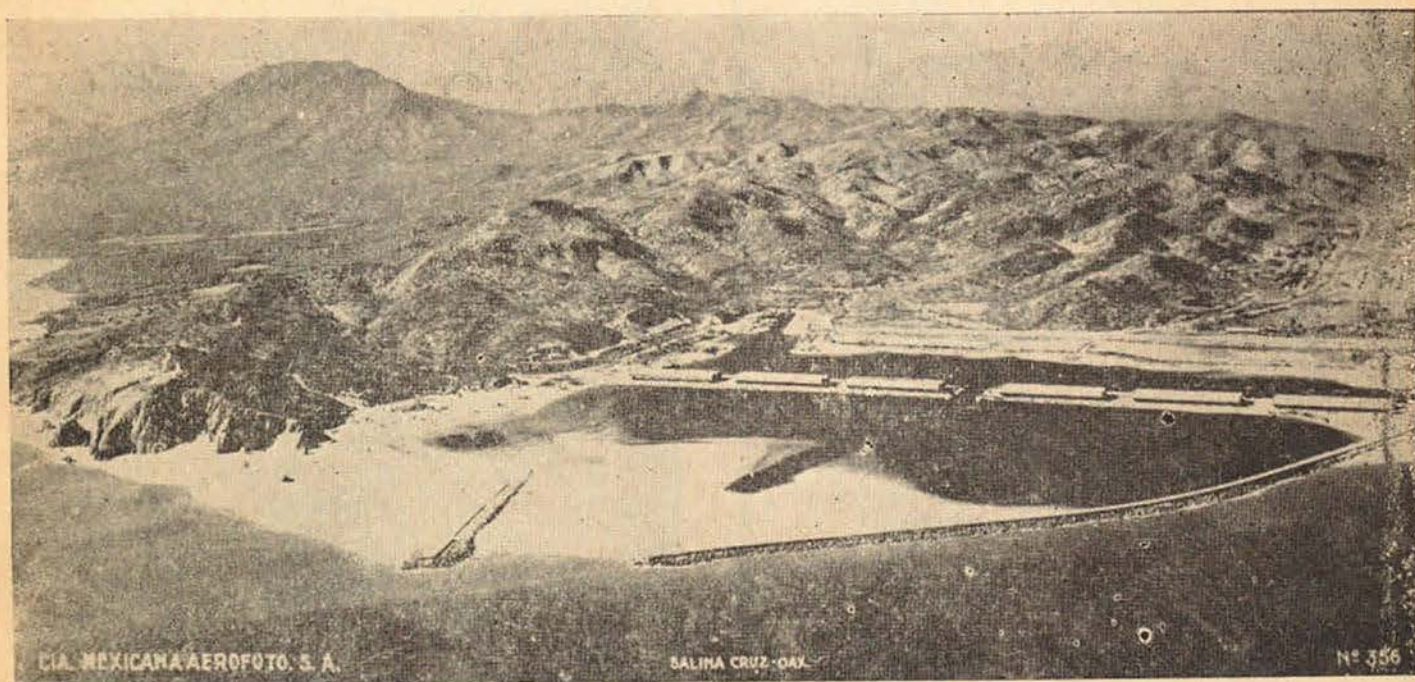
Situado en el Golfo de Tehuantepec, el puerto de Salina Cruz se construyó de 1902 a 1906 como terminal del Ferrocarril Istmico de Tehuantepec. La terminal de entrada, el Puerto de Coatzacoalcos situado en el Golfo de México, ofrecía en aquella época una rápida vía de transporte para mercancías internacionales en tránsito al Océano Pacífico.

Puesto que esta vía eliminaba la costosa vuelta alrededor de la América del Sur, pasando por el Estrecho de Magallanes, su éxito estaba asegurado. El volumen transportado aumentó de año en año hasta registrar su máximo en 1914. Sin embargo su éxito se encontraba amenazado, desde su creación, por las obras del Canal de Panamá, planeadas en Francia desde 1838. En 1881 Fernando de Lesseps al frente de la "Cía. Universal del Canal Interocéánico" con capital de 300 millones de francos inició las obras y experimentó el primer fracaso en 1888. Quebró la compañía y el proyecto se relegó al olvido hasta 1894 en que se organizó la "Nueva Compañía del Canal de Panamá", cuyo interés no era terminar el canal, sino impedir la caducidad de la concesión otorgada por la República de Colombia. En realidad trataba de negociar con los Estados Unidos lo que logró en junio de 1899. El Presidente Mac Kinley ordenó al Almirante Walker el estudio de la proposición. En junio de 1902 el Senado Americano aprobó la Ley Spooner, por lo cual el Gobierno de los Estados Unidos compraba en 40 millones de dó-

lares la concesión y derechos del Canal de Panamá, siempre que el Gobierno de Colombia aprobara el traspaso y la cesión de la Zona del Canal de Panamá a cambio de los 10 millones de dólares que se le ofrecían; pero el Gobierno de Colombia con vistas a recuperar la concesión que vencía en octubre de 1904, negó su aprobación. Entonces se generó el movimiento separatista de la Provincia de Panamá, proclamándose País Independiente el 3 de noviembre de 1903, y aceptando el traspaso de la concesión y la cesión perpetua de una faja de cinco millas a cada lado del canal. En 1906 se iniciaron los trabajos que constituyeron una de las epopeyas más notables que registra la Historia de la Ingeniería, inaugurándose el tráfico el 12 de octubre de 1915, y registrando al año siguiente un tránsito de 500 barcos mensuales.

Naturalmente el Canal de Panamá nulificó a la Vía Istmica de Tehuantepec. El tráfico interoceánico se redujo a ciertas partidas aisladas de mercancías que por economía no convenía llevarlas en buque a través del Canal. Los ingresos disminuyeron. La Revolución Mexicana en pleno desarrollo decidió rescindir el contrato concedido a la casa Pearson & Son para la administración del Ferrocarril de Tehuantepec, concediéndole una indemnización de 7,500.000.00 pesos M. N.

El Gobierno se hizo cargo de la administración del Ferrocarril y de los puertos, nombrando como primer gerente al Sr. Rosendo Maury, y

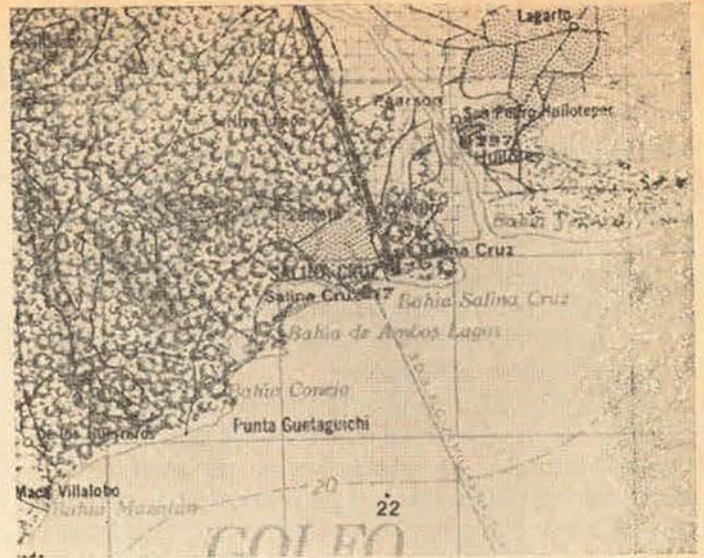


Aerofoto de Salina Cruz, Oax., en la que se aprecia el antepuerto convertido en una vasta duna en la que se podía jugar beisbol.

poco tiempo después el sistema pasó a formar parte de las Líneas del Sureste.

Sin carga internacional, el ferrocarril fue declinando paulatinamente. Las características geográficas, humanas y económicas de la región tropical que atraviesa, son tales que su producción se limita a las necesidades de la región. Como consecuencia el movimiento de carga y pasaje local no era suficiente para mantener los gastos de operación, el interés del capital invertido, la amortización del equipo y el pago del capital obtenido mediante la emisión de bonos para la construcción. La Administración del Ferrocarril se vió en la imperiosa necesidad de reducir los gastos de operación, descuidando la atención y el mantenimiento de los puertos, que ahora eran visitados únicamente por buques de cabotaje.

La situación de Salina Cruz respecto a las corrientes del Golfo de Tehuantepec, es tal, que los acarreos determinan un depósito diario de 2,000 metros cúbicos de arena, que deben dragarse continuamente para mantener el puerto en operación. Al rescidirse el contrato, la Casa Pearson retiró su draga, y el Gobierno contrató los servicios de la draga estacionaria Minnesotta, la cual era insuficiente e inadecuada para realizar el continuo servicio de dragado. Las convulsiones sociales de nuestro país a partir de 1918 determinaron que el Gobierno se desentendiera de todo problema que no fuera el de



Carta geográfica que muestra las principales vías de comunicación.

pacificar al país y como consecuencia Salina Cruz se fue azolvando paulatinamente hasta que se llenó de arena en 1924 suspendiendo sus operaciones. El antepuerto se había convertido en una vasta duna, en la que se podía jugar beisbol.

Al azolverse el puerto había quedado atrapada una draga, circunstancia, que facilitó la apertura. La draga inició lentamente la expulsión de la arena a partir de 1930 y el puerto quedó abierto nuevamente en 1936 con un calado reducido. Las fuerzas activas de Salina Cruz, cuyo movimiento de cabotaje era reducido, solicitaron ayuda oficial para desenvolverlo. A partir de 1946 se hizo sentir la necesidad imperiosa de rehabilitarlo a fin de contar con un puerto cercano a los campos del Sureste y a la Refinería de Minatitlán, para abastecer la costa occidental de México.

A este efecto la Industria Petrolera nacionalizada tendió un eleoducto, el Trans-Istmico de



Al azolverse el puerto, ofrecía un aspecto desolador.

CORTESIA DE
TRANSPORTES MARITIMOS
MEXICANOS, S. A.

Y

TRANSPORTACION MARITIMA
MEXICANA, S. A.

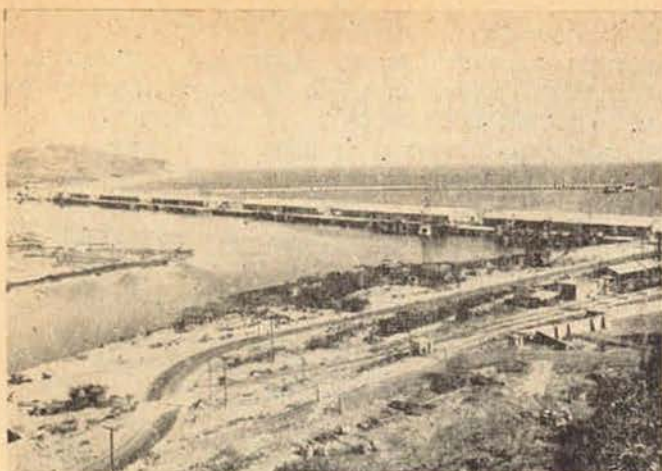
EMBARCACIONES NACIONALES:

- CONSTITUCION
- ANAHUAC

Insurgentes Sur 432-6o. Piso

25-38-87 - 25-51-96

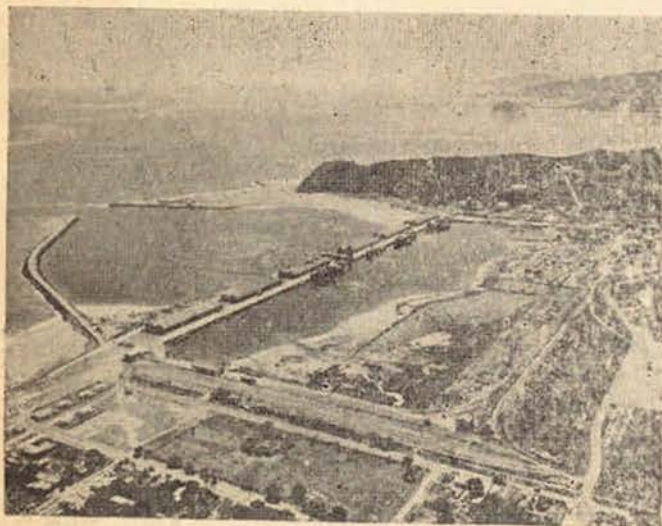
México, D. F.



El puerto quedó abierto nuevamente en 1936 con un calado reducido.

dicha refinera al puerto de Salina Cruz, donde construyó también las facilidades de almacenamiento necesarias. En esta época, 1947, Salina Cruz ofrecía un tirante de 20 pies y los buques cisterna cargaban a medio cupo, salían fuera del puerto y recargaban con barcazas. Fue necesario dragar la bocana y Petróleos Mexicanos, en coordinación con elementos de la Secretaría de Marina, logró que el puerto quedara definitivamente abierto al tráfico internacional en enero de 1955 con profundidad de 30 pies, lo que permitió el suministro continuo de combustible, al Litoral con 9 buques-tanque.

Al reanudar sus operaciones se puso en servicio el Dique Seco de Salina Cruz, con capacidad de reparaciones para buques hasta de 165 metros de eslora y 196 de manga. Este Dique es el único que opera entre San Diego y el Canal de Panamá y en consecuencia significa una importantísima industria naval, fuente de ingresos para el puerto.



En esta foto, en el ángulo superior, nótese los tanques de almacenamiento de Petróleos Mexicanos, y cuatro barcos cargando.

NOS ES GRATO FELICITAR
AL C. SECRETARIO DE MARINA,
ASI COMO A JEFES Y OFICIALES
DE LA H. ARMADA DE MEXICO,
CON MOTIVO DEL
DIA DE LA MARINA

LOPEZ HNOS., S. A.

Agentes de Vapores

Morelos N° 17

Veracruz, Ver.

Edificio Luz 2° Piso.

Tampico, Tamps.

Gante 4 Desp. 302

México, D. F.

A fin de fomentar el desarrollo de la región del Istmo, el Gobierno decidió crear en Coatzacoalcos y Salina Cruz, la zona de Puertos Libres Mexicanos, los cuales tienen autonomía para recibir mercancías internacionales en tránsito, promover la creación de nuevas industrias portuarias y regionales y administrar las obras que dentro del puerto les corresponden.

El desarrollo agrícola e industrial del litoral mexicano del Pacífico y el aumento de la explotación pesquera ha significado una demanda creciente de combustibles y lubricantes que ha

Servicios A. M. H. E.

Mecánica en General; Hojalatería y Pintura

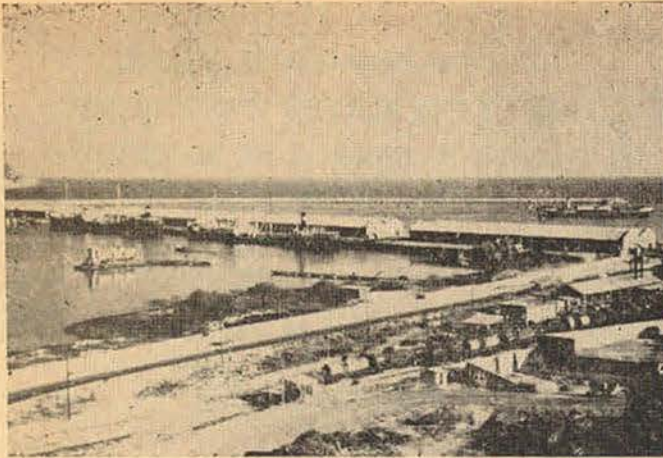
Felicita a la Armada de México, Marina Mercante y a todo el personal de la Secretaría de Marina, con motivo del "Día de la Marina"

Trabajos Garantizados

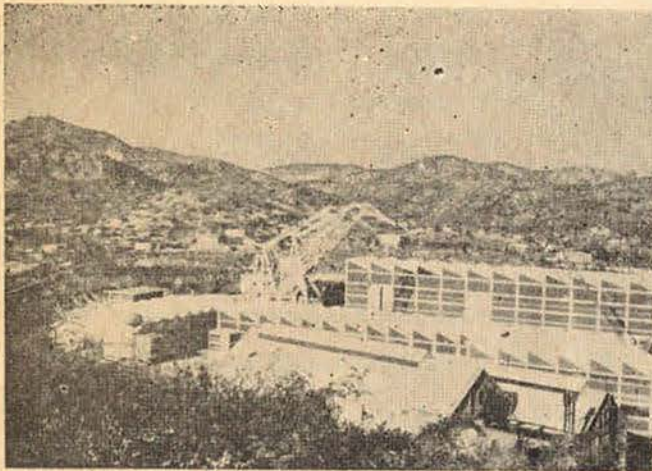
Atención Personal

Ing. Alfonso Arredondo León
Ave. Tres N° 60 San Pedro de los Pinos

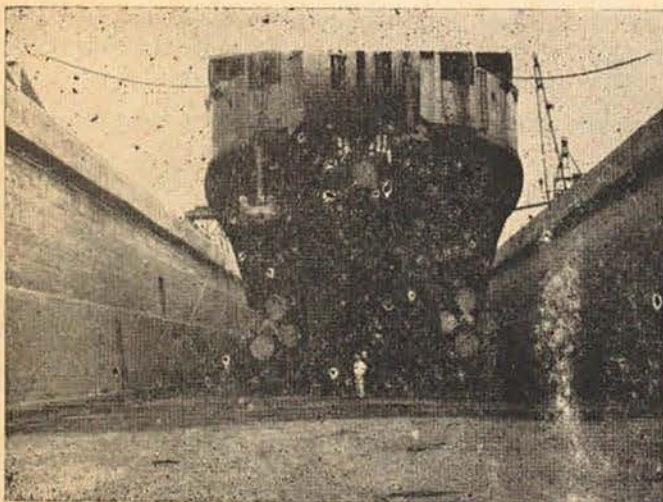
México 18, D. F.



El puerto empieza a tener más movimiento, nótese la draga siempre trabajando.



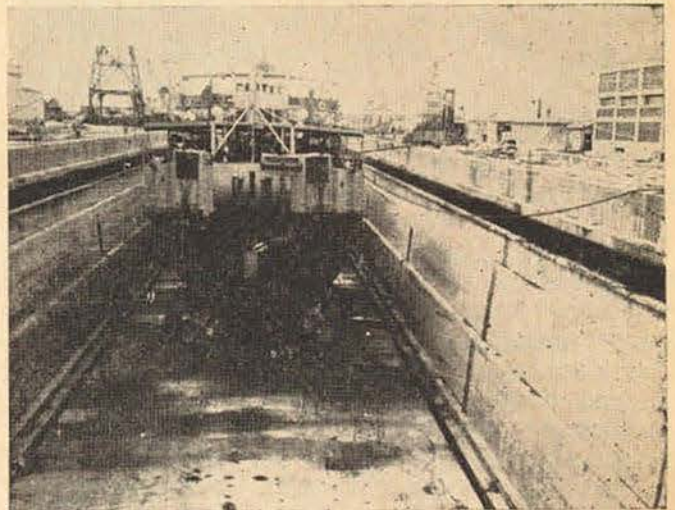
Las nuevas instalaciones empiezan a darle más vida al puerto.



El dique seco empieza a dar servicio y en consecuencia significa una importantísima Industria Naval, fuente de ingresos para el puerto y el país.

podido ser cubierta debido a las instalaciones de Salina Cruz y al suministro continuo de las plantas subsidiarias en Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Guaymas y La Paz, previéndose la construcción a corto plazo de la planta de Ensenada que surtirá a la Baja California.

Para mantener el puerto en operación, la Dirección General de Dragado de la Secretaría de Marina, destinó en el puerto a las dragas de propulsión "Coatzacoalcos" y "Presidente Alemán" de 2000 toneladas de desplazamiento con



Este Dique que es el único que opera entre San Diego y el Canal de Panamá, da servicio de reparaciones a buques hasta de 165 metros de eslora por 196 de manga.

800 metros de capacidad de tolva, 6,305 toneladas y 2,036 m³. de tolva, respectivamente y que han mostrado ser suficientes para evacuar la creña introducida por las corrientes en el antepuerto. Para el dragado de la dársena se cuenta con la draga Ellicot "Salina Cruz". De ese modo el Puerto de Salina Cruz, terminal de la vía Istmica de Tehuantepec, ha cambiado su destino para convertirse en regulador del pulso mecánico que mantiene en operación la agricultura, las industrias, los transportes y la pesca (Pasa a la Pág. 31)



Una vez dotado de las modernas vías de comunicación, el movimiento es más acelerado. La carga y descarga se efectúa con mayor eficiencia.

Usted Debe Saber que...

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

1.—El Tratado de Washington estipulado entre Inglaterra y los Estados Unidos el 8 de Mayo, de 1871 con motivo de las cuestiones del "Alhabama" vino a sentar en el derecho secundario de un modo explícito y terminante un principio inconcluso de la neutralidad: principio consignado ya en las Leyes interiores de ambos países y reconocido tácitamente por la mayoría de las potencias europeas en las guerras navales del siglo XVIII y principios del XIX.

2.—Al célebre Washington, primer Presidente de la República Norteamericana, cupo la honra de pronunciar antes que nadie, de un modo público y solemne, los verdaderos principios del derecho natural en cuanto a la neutralidad de las naciones pacíficas, consignados en la notabilísima Proclama del 22 de Abril de 1793 "El Deber como los intereses de los Estados Unidos exigían por su parte la adopción de una conducta amistosa e imparcial, sincera y de buena fé, respecto de las potencias beligerantes".

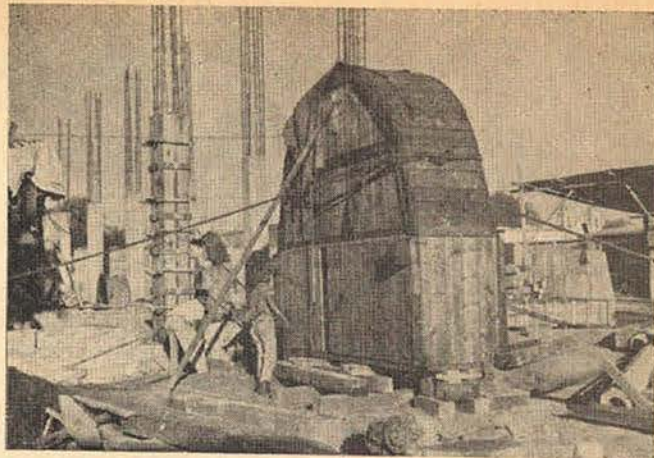
3.—Estas mismas reglas, con mayores ampliaciones, se repitieron revestidas del carácter legislativo, en las actas de 1818 y 1819 basadas en el Congreso de la República y en el Parlamento Británico; Por más que, al seguir las cuestiones del "Alhabama", Inglaterra se negase a reconocerlas, quizá inspirada en el interés del momento, como principio sancionado por el derecho secundario.

4.—No obstante esto, ya fuese con la conciencia de su mala causa, a lo que es más verosímil, porque sus intereses políticos y comerciales le aconsejasen evitar un rompimiento cuya consecuencia forzosa había de ser la supresión del más importante de sus mercados algodóneros, lo cierto es que la Gran Bretaña consintió y estampó su firma en las estipulaciones del Tratado de Washington, por las cuales no sólo sometió a un Tribunal de Arbitraje, como en los tiempos de la antigua Grecia, el fallo y resolución de su conducta, sino lo que es más grave y verdaderamente inconcebible en la primera potencia marítima del mundo, aceptó a priori las reglas porque aquella había de juzgarse.

5.—Desde aquel momento la causa de Inglaterra estaba absolutamente perdida; pero en cambio, ese célebre tratado vino a fijar de una manera explícita, no sólo los deberes estrictos que se desprenden de la esencia misma de la neutralidad sino también la diferencia que existe entre el contrabando de guerra y la construcción, armamento o equipo, en totalidad o en parte, dentro del territorio neutral, de buques propios, o aptos para la prosecución de las hostilidades en favor de cualquiera de los beligerantes.

6.—Tanto, por la unánime autoridad de los

(Pasa a la Pág. 26)



Proceso de construcción para la instalación de una unidad DIESEL ELECTRICA marca M A N Modelo G 7 V 40/60 de 1000 KW de capacidad en la población de Tecuala, Nay. En la foto se ve el STATOR del Generador de la citada unidad aún empacado.

ENRIQUE ROBLEDO LANDAZURI

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.



SECRETARIA DE MAR
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA GENERAL

3a. Privada de Amores Núm. 20

Tel. 23-68-91

México, D. F.

La Diosa Casualidad y los Informes Astronómicos de D. Diego

Por el Capitán Juan Avalos Guzmán.

Con motivo de la publicación de "Nuestras Canoas en el Mediterráneo Americano" y de algunos Artículos sobre la Astronomía Indígena, mis amigos y compañeros de profesión que han tenido la paciencia de leerlos, me lanzaron a "boca de jarro", parte de sus opiniones que, despojados de las "Galas Marineras", más menos rasan así:

—¿Suponemos que no tratarás de convencernos que América descubrió a Europa? ||—Ni que Quetzalcoatl, sea el Kepler americano; ||||Ni que opines como el Dr. Eli de Cortari al asentar que el mismísimo Einnten, tuvo su antecesor entre los aztecas y parte de sus teorías quedaron grabadas sobre la Piedra del Sol?!!!

Como la "salva" fué sorpresiva, por el momento me concreté a sonreír y contesté en toda calma: "Ya veremos el final".

Esta cariñosa puya, me dejó como "sábalo en arpón" y restándole algunas horas al sueño, revisé papeles y añejos libros donde encontré lo que ahora pongo a disposición del lector, con el propósito de que, si lo cree pertinente, piense, recapacite y opine.

En el tomo LXXV de la Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, España, Parte I, Página 245, Segunda Columna, Don Martín de Navarrete, nos transcribe el Testamento de Diego Mendez, que en el párrafo relativo, dice:

"Y llegado al cabo de la isla, estando esperando que la mar se amansase para cometer mi viaje, juntáronse muchos indios y determinaron de matarme y tomar la canoa y lo que en ella levaba; y así juntos JUGARON MI VIDA A LA PELOTA para ver a cuál dellos cabría la

ejecución del negocio. Lo cual sentido por mí vineme ascondidamente a mi canoa, que tenía TRES LEGUAS DE ALLI, y híceme a la vela y vineme donde estaba el Almirante..."

Por el mismo Mendez y los Cronistas de la época, sabemos que la canoa se encontraba en el extremo oriental de Jamaica, desde donde iniciaría su viaje a la Española.

Ese cabo "más oriental", corresponde a Pta Northeas en la actualidad; luego, haciendo centro sobre de él, podremos trazar con un compás, un arco de "TRES LEGUAS" de radio (12 millas) que corte la isla y habremos definido la zona de que se trata.

Las coordenadas geográficas que la limitan son:

Latitud: 18 y 18-10 N.

Longitud: 76-10 y 76-30 W.

La fecha, queda comprendida en el "mes de julio de 1503".

La Declinación solar en ese mes fluctúa entre: 23-08 N y 18-06 N. (Almanaque Náutico 1952)

Por otra parte, el Juego de Pelota que menciona Mendez, ¿sería el mismo que ya se conocía en el Continente?

Si dicho Juego es de carácter astronómico y ya existía en Jamaica, ¿no resulta lógico pensar que los isleños habían controlado ya para esos tiempos, los valores de la Amplitud?

La descripción presentada en "Los Movimientos Aparentes del Sol y su representación en México", reúne mis opiniones al respecto y van apegadas a las realidades astronómicas, además de que demuestran, por qué la proyección horizontal del campo, tiene esa forma de H alargada, en vez de la rectangular de un Frontón moderno u otra cualquiera.

Nótese, que la Declinación Solar a las 12 HVL, de Punta Northeas, (17 hs. TCG) es exactamente 18-19 N para el 31 de julio en 1952 y que la Latitud de dicho lugar tiene senciblemente el mismo valor y signo.

¿No se trataría de la celebración del segundo paso del astro sobre el zenit local?

Haciendo a un lado la autoamenaza de muerte de Don Diego, el informe es claro: "juntáronse muchos indios"... "y así juntos jugaron a la pelota".

Todas estas coincidencias, son bastante sugestivas y sólo el descubrimiento de algunos restos arqueológicos en la región, podrán aclarar mis sospechas.

La investigación queda abierta y continúa su marcha normal en Cuba y Haití, no obstante las crisis políticas que a veces las agitan.

En cuanto a Jamaica, no he podido obtener
(Pasa a la Pág. 30)

LO ESPERAMOS A USTED, SUS FAMILIARES
Y AMIGOS EN EL



Restaurante Particular de
"Pedrin"

Especialista en
Mariscos

Calzada de Teoman, parada la Curca.

México, D. F.

(Cerca de los ESTUDIOS TEPEYAC)

Felicita a todos sus compañeros
"PIRATAS"

El Mar Territorial y las Zonas Pesqueras Adyacentes

MARIO PONCE MOUTTE

El 17 de marzo del presente año, en Ginebra, se inauguró la segunda conferencia sobre el derecho del mar, con la asistencia de 88 estados; miembros todos de las Naciones Unidas y representantes de organismos especializados: la FAO, la OACI, OCMI, OIT, OMS, UIT y la OMM; además el Consejo general de pesca para el Mediterráneo, la Comisión Interamericana Tropical del Atún, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, la Liga de Estados Arabes, la Organización de Cooperación Económica Europea, el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Conferencia permanente para la explotación y conservación de los recursos marítimos del Pacífico Sur, clausurando sus sesiones el 26 de abril; sin haber logrado aprobar ninguna proposición de las presentadas que defina concretamente sobre la anchura del mar territorial y las zonas pesqueras.

Se convoca esta Segunda Conferencia, para proseguir los trabajos de la primera, que tuvo lugar en la misma ciudad del 24 de febrero al 28 de abril de 1958, en la que se aprobaron, con bases presentadas por la Comisión de Derecho Internacional, cuatro convenciones relacionadas, respectivamente, con el mar territorial y las zonas adyacentes, las aguas de alta mar, la pesca y la conservación de los recursos vivos de alta mar, y la plataforma continental. Estas convenciones fueron firmadas por numerosos estados y han sido ratificadas por varios.

Sin embargo, la convención sobre el mar territorial carecía de un artículo que definiera la anchura de esta zona marítima. La comisión de Derecho Internacional no había logrado hacer una recomendación sobre esta cuestión y opinó entonces, que era mejor dejar la solución a una conferencia diplomática. Sus proposiciones para la convención se limitaron a establecer las normas jurídicas del mar territorial, lo cual fué un paso hacia adelante, en el desarrollo del derecho del mar. Sin embargo, quedó pendiente ese punto.

En la sesión plenaria de 1958 no se logró solucionar esta cuestión; ya que fué rechazada por 47 votos a 41, con 17 abstenciones, una proposición rusa, en la cual se permitía a cada estado fijar la anchura del mar territorial, como norma, dentro del límite de tres a doce millas. Otra proposición también rechazada fue la canadiense, la cual fijaba la anchura del

mar territorial en seis millas, con una zona adyunta de pesca de otras seis millas (conocida por la de seis y seis). Los Estados Unidos, presentaron una proposición que complementaba la propuesta del Canadá en el sentido de que se reconocerían los derechos de los estados no costaneros, cuyos nacionales hubieran estado pescando en las aguas mencionadas durante varios años. Esta proposición tampoco alcanzó a recibir los dos tercios de mayoría necesarios en la sesión plenaria. La votación fue de 45 votos en favor, 33 en contra y 7 abstenciones.

LA CONFERENCIA DE 1960

La Asamblea General en 1958 resolvió convocar una nueva conferencia, para 1960, con el fin de buscar un acuerdo en este punto. Algunos estados, principalmente los Estados Unidos y el Reino Unido, trataron de despejar el terreno con la realización de conversaciones informales con otros estados, pero este procedimiento no dió resultado.

Sin embargo, en la conferencia, los Estados Unidos y el Canadá convinieron en presentar la siguiente fórmula de compromisos: los derechos de pesca de los estados, cuyos naturales hayan estado pescando regularmente en la zona fuera del límite de seis millas durante un período de cinco años anterior al primero de enero de 1958, serán reconocidos durante un

Pescaderías "EL BARCO"

Mercado de SAN JUAN

LUCIANO ALVAREZ

Felicita a la Armada de México, Marina Mercante
y a todo el personal de mar y tierra con motivo
del "DIA DE LA MARINA"

Tels.: 18-35-79 - 46-82-68

México, D. F.

El Mar Territorial y las Zonas Pesqueras Adyacentes

MARIO PONCE MOUTTE

El 17 de marzo del presente año, en Ginebra, se inauguró la segunda conferencia sobre el derecho del mar, con la asistencia de 88 estados; miembros todos de las Naciones Unidas y representantes de organismos especializados: la FAO, la OACI, OCMI, OIT, OMS, UIT y la OMM; además el Consejo general de pesca para el Mediterráneo, la Comisión Interamericana Tropical del Atún, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, la Liga de Estados Arabes, la Organización de Cooperación Económica Europea, el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Conferencia permanente para la explotación y conservación de los recursos marítimos del Pacífico Sur, clausurando sus sesiones el 26 de abril; sin haber logrado aprobar ninguna proposición de las presentadas que defina concretamente sobre la anchura del mar territorial y las zonas pesqueras.

Se convoca esta Segunda Conferencia, para proseguir los trabajos de la primera, que tuvo lugar en la misma ciudad del 24 de febrero al 28 de abril de 1958, en la que se aprobaron, con bases presentadas por la Comisión de Derecho Internacional, cuatro convenciones relacionadas, respectivamente, con el mar territorial y las zonas adyacentes, las aguas de alta mar, la pesca y la conservación de los recursos vivos de alta mar, y la plataforma continental. Estas convenciones fueron firmadas por numerosos estados y han sido ratificadas por varios.

Sin embargo, la convención sobre el mar territorial carecía de un artículo que definiera la anchura de esta zona marítima. La comisión de Derecho Internacional no había logrado hacer una recomendación sobre esta cuestión y opinó entonces, que era mejor dejar la solución a una conferencia diplomática. Sus proposiciones para la convención se limitaron a establecer las normas jurídicas del mar territorial, lo cual fué un paso hacia adelante, en el desarrollo del derecho del mar. Sin embargo, quedó pendiente ese punto.

En la sesión plenaria de 1958 no se logró solucionar esta cuestión; ya que fué rechazada por 47 votos a 41, con 17 abstenciones, una proposición rusa, en la cual se permitía a cada estado fijar la anchura del mar territorial, como norma, dentro del límite de tres a doce millas. Otra proposición también rechazada fue la canadiense, la cual fijaba la anchura del

mar territorial en seis millas, con una zona adyunta de pesca de otras seis millas (conocida por la de seis y seis). Los Estados Unidos, presentaron una proposición que complementaba la propuesta del Canadá en el sentido de que se reconocerían los derechos de los estados no costaneros, cuyos nacionales hubieran estado pescando en las aguas mencionadas durante varios años. Esta proposición tampoco alcanzó a recibir los dos tercios de mayoría necesarios en la sesión plenaria. La votación fue de 45 votos en favor, 33 en contra y 7 abstenciones.

LA CONFERENCIA DE 1960

La Asamblea General en 1958 resolvió convocara una nueva conferencia, para 1960, con el fin de buscar un acuerdo en este punto. Algunos estados, principalmente los Estados Unidos y el Reino Unido, trataron de despejar el terreno con la realización de conversaciones informales con otros estados, pero este procedimiento no dió resultado.

Sin embargo, en la conferencia, los Estados Unidos y el Canadá convinieron en presentar la siguiente fórmula de compromisos: los derechos de pesca de los estados, cuyos naturales hayan estado pescando regularmente en la zona fuera del límite de seis millas durante un período de cinco años anterior al primero de enero de 1958, serán reconocidos durante un

Pescaderías "EL BARCO"

Mercado de SAN JUAN

LUCIANO ALVAREZ

Felicita a la Armada de México, Marina Mercante
y a todo el personal de mar y tierra con motivo
del "DIA DE LA MARINA"

Tels.: 18-35-79 - 46-82-68

México, D. F.

período de transición de diez años. No alcanzó a recibir los dos tercios de mayoría necesarios la proposición revisada, por la cual se estipulaba una anchura de seis millas para el mar territorial y se concedía una zona adicional de seis millas para el ejercicio de derechos exclusivos de pesca, con el reconocimiento de ciertos derechos históricos, proposición esta que fue enmendada. El resultado de la votación fue de 54 contra 28, con 5 abstenciones. La conferencia tampoco logró la mayoría necesaria para aprobar una solicitud de los Estados Unidos sobre reconsideración de la votación conjunta. El resultado fue de 50 votos contra 29 y 8 abstenciones.

La proposición conjunta revisada contenía dos disposiciones nuevas:

Primera.—Los artículos 9 y 11 de la convención de 1958 sobre la pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar, se aplicarían al arreglo de las discrepancias.

Segunda.—Que estas disposiciones no afectarían otros convenios, ahora en vigor, ni impedirían la conclusión de futuros arreglos.



Pabellón de la Secretaría de Marina en la Exposición de Industria y Turismo en el Puerto de Veracruz.

Esta proposición conjunta de los Estados Unidos y Canadá habría sido aprobada, si uno solamente de los estados que votaron en contra, se hubiera abstenido. México, fue uno de los 28 estados que votó en contra.

La proposición conjunta de México, y de nueve estados más, fue rechazada por 38 votos contra 32, con 18 abstenciones. Se proponía:

Primero.—La inclusión en el temario provisional de la vigésima reunión de la Asamblea General, de un punto relativo a la convocación de otra conferencia para estudiar nuevamente la cuestión de la anchura del mar territorial.

Segundo.—Se solicitaba de los estados, abstenerse de aumentar la anchura actual de su mar territorial, mientras la Asamblea General Estudiaba la cuestión.

Tercero.—Concedía una zona de doce millas con derechos exclusivos de pesca.

Rusia también presentó una proposición en la que se le reconocía a cada estado el derecho de fijar la anchura de su mar territorial, dentro de un límite de doce millas. En el caso de que la anchura de dicho mar fuera menor de doce millas, el estado podría establecer una zona pesquera adicional, que no excediera a dicho límite. Una proposición similar, pero más detallada, fue presentada por 18 delegaciones. La Unión Soviética retiró su proposición en favor de la propuesta de los 18 países.

En el Comité en pleno, la proposición de los 18 países recibió 36 votos en favor, 39 en contra, y 13 abstenciones. En consecuencia, fue rechazada. La proposición presentada por Islandia estuvo relacionada con el caso particular de poblaciones, cuya subsistencia o desarrollo económico, dependen primordialmente de la pesca costanera. En este caso, el estado costanero disfrutaría de derechos preferenciales en las zonas adyacentes a la zona pesquera costanera. Esta proposición recibió 31 votos en favor, 11 en contra, y 46 abstenciones. En consecuencia, fue aprobada. La proposición de los Estados Unidos y el Canadá, recibió 43 votos en favor, 33 en contra y 12 abstenciones. Como en el Comité se requerían la mayoría simple solamente, la proposición fue aprobada; pero parecía dudoso que lograra recibir las dos terceras partes de mayoría, necesarias en la sesión plenaria para su aprobación.

La lucha entre las dos tesis principales creció en intensidad, cuando el asunto llegó a la sesión plenaria. Fue imposible encontrar la manera de llegar a una fórmula de compromiso, y los diez y ocho países signatarios de la proposición la retiraron, y fue reemplazada por una nueva, que estaba apoyada solamente por diez de los países que la habían aprobado originalmente. Esta disposición, proponía aplazar, hasta 1965, la fijación de la anchura del mar territorial, y entretanto, conservaba el (statu quo) estado actual, y hacía una excepción en favor de los estados que habían adquirido su

independencia desde 1945. Estos, podrían extender sus mares territoriales hasta doce millas y se les reconocería una zona exclusiva de pesca de seis millas, adyacente al mar territorial.

Los Estados, en favor de la fórmula de seis y seis, no aceptaron esta proposición, por considerar que, no solamente discriminaba entre los estados antiguos y nuevos; sino que obligaba a los estados a aceptar una zona exclusiva de pesca, sin ninguna garantía de que se hallaría solución satisfactoria al problema de la anchura del mar territorial.

Fueron rechazadas, por no haber logrado los dos tercios necesarios, otras proposiciones. En la actuación final de la conferencia, aparece una resolución propuesta por México, que recomienda que la Asamblea General de las Naciones Unidas apruebe los créditos presupuestales necesarios para la publicación del texto íntegro de las discusiones que tuvieron lugar en la conferencia, y otra, propuesta conjunta de tres países, que expresa la opinión de que la asistencia técnica y de otra clase, debería ponerse en práctica, para ayudar a los estados, insuficientemente desarrollados, a mejorar sus condiciones de pesca costanera y de alta mar.

Es sorprendente la intensa lucha que se realizó en la conferencia, por los dos puntos en discusión: la regla de seis y seis, y la relativa a las doce millas, sin diferencias de importancia entre sí. Además, de los diez años, durante los cuales serían reconocidos los derechos históricos de pesca en la zona adyacente a las seis millas del límite, la diferencia principal, se refería al derecho de tránsito para barcos mercantes y de guerra en esta zona de seis millas, y al derecho de los aviones a volar sobre la misma.

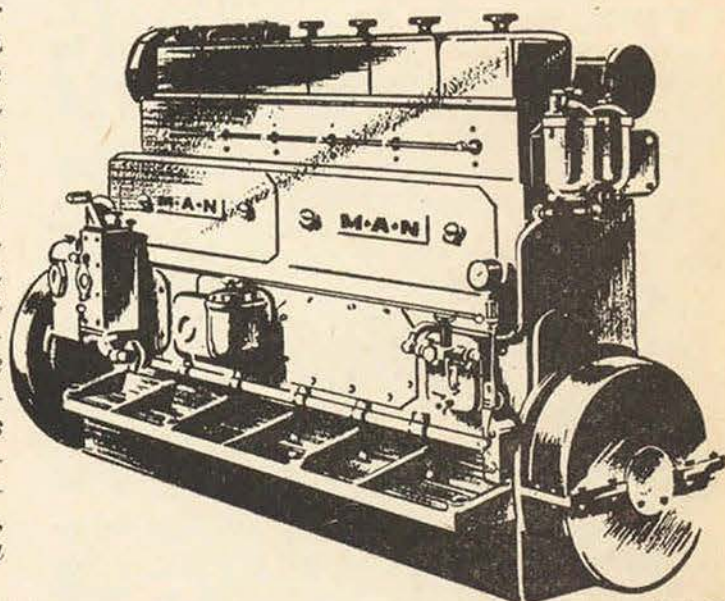
Sobre el derecho de tránsito de barcos mercantes, los estados que estuvieron en favor de un límite de doce millas, pusieron en duda la importancia de esta diferencia, ya que, el derecho de tránsito, lo otorga la convención sobre el mar territorial, de conformidad con el derecho consuetudinario, la cual estipula, que los barcos de todos los países, tienen derecho a cruzar inofensivamente dentro del mar territorial. Los estados que se opusieron a las doce millas, manifestaron que los párrafos, 1, 2, y 3 del artículo 14 restringían esa libertad, al conceder a los estados el derecho de impedir el paso no inocente.

La efectividad de este artículo, que es de mucha importancia, depende de la interpretación que se le dé al término, tránsito inofensivo. El artículo 14 declara: "El tránsito es inofensivo, cuando no amenaza la paz, el orden y la seguridad del estado costanero": pero, en la práctica, es evidente que puede dársele interpretaciones diferentes a este término.

El cruce de barcos de guerra, es una situación más complicada. La Comisión de Derecho internacional, propuso en su informe final, que

los estados costaneros tuvieran derecho a exigir notificación, y aun autorización, sobre futuros cruces de barcos. Sobre este punto, tuvo lugar en la primera conferencia una lucha intensa; al final, el comité primero de dicha conferencia, había aceptado el artículo propuesto por la Comisión de Derecho Internacional; pero la conferencia en sesión plenaria, aprobó una enmienda que suprimía la AUTORIZACION, quedando solamente la NOTIFICACION preliminar; pero cuando se le sometió a votación, los argumentos de las dos corrientes opuestas llevaron a la supresión total del artículo. Tales corrientes estaban formadas por los que se oponían, tanto a la notificación como a la autorización, y los que consideraban que la sola notificación no era suficiente.

(Pasa a la Pág. 31)



M·A·N

Y SUS REPRESENTANTES EN MEXICO
DIESEL MEXICANA, S. A.

Ave. Juárez N° 135

Tels. 35-82-19 - 46-62-69

México 1, D. F.

OFRECEN:

SERVICIO GARANTIZADO
POR NUESTROS TALLERES
ESPECIALIZADOS EN LA
MANUFACTURA DE REPUESTOS
PARA CUALQUIER MOTOR DIESEL.

TALLERES: SANTA CLARA, Km. 17.5
de la carretera México-Laredo.

Teléfono: 18-85-00 No. 35.

El mar! El mar!

Por: LAURA PALAVICINI.

¡El mar; el mar siempre recomenzado...!, es profunda expresión en la bella metáfora de Paul Valery, simbólica de la mutabilidad permanente del elemento —génesis y final quizás del Planeta— que de acuerdo con la teoría neptuniana de Tales de Mileto, arranca el ser y no ser de la Humanidad y tema inconmensurable, presente y futuro de la misma.

La Historia, las Artes todas, la Poesía, la Ciencia y su método: la Técnica, enmarcan la perdurabilidad de las creaciones mentales, cuando el mar ha sido su tema.

Si decisiva es su influencia en la vida de las Naciones; asombra el desinterés de éstas para explotarlo, estudiarlo y explotarlo de manera integral y en razón directa de la magnitud de los problemas que las aquejan y de los cuales el mar, con sus gigantescos recursos, hubiera sido la solución integral aún no encontrada.

El ángulo determinante de los estudios debería ser: el buscar y encontrar el aprovechamiento del también gigantesco potencial energético que encierra; para que de acuerdo con las tesis sociológicas más avanzadas, contrariar la teoría malthusiana del inarmónico crecimiento demográfico de la población mundial, en proporción geométrica y en desequilibrio con la aritmética de los recursos para sustentarla. Uno de los aspectos de la pugna Oriente-Occidente es el de la Energía o sean: los combustibles. Indudable encontraría, si en el mar se buscara.

Es inconcebible que nuestro País, con 10.000 Kilómetros de Litorales en su territorio y con siglo y medio de vida independiente, condición única entre los del Globo, por su colocación entre los dos Océanos determinantes en su proceso histórico, haya subestimado esta condición

hasta nuestros días y que apenas el anterior Gobierno, con alentadora esperanza, propiciara el programa de "LA MARCHA HACIA EL MAR". Si loable fuera el intento gubernamental, no es menor la exigencia de México, como Nación en proceso ascendente de modernización industrial, de aprovechamiento y explotación integral de la totalidad de sus recursos geo-bio-físicos-ecológicos, pero con un concepto en verdad revolucionario para beneficio del pueblo en los métodos, planes y normas.

Como al mar nos estamos refiriendo, dentro de esa exigencia, renovamos la propuesta ya otras veces propiciada con las mejores intenciones por quienes con amplitud saben de los problemas marítimos, de la creación inmediata del INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DE RECURSOS MARITIMOS, que se avocara con el máximo interés y con elementos suficientes, económicos y técnicos, cuanto científicos, —para programar y poner en acción los resultados de sus estudios. Dicho INSTITUTO deberá contar con el más amplio apoyo del Gobierno y de la iniciativa Privada; para que sus conclusiones no queden en un mero intento; sí, en una plausible realidad, con la que se lograrán factibilidades de amplias y lícitas ganancias para el capital y hacer consciencia en la juventud mexicana, de las inmensas posibilidades de direccionarse hacia el mar.

Intentos románticos dijéramos, abundan en hombres bien intencionados para dirigir sus actividades hacia el mar: profesionistas, empresarios, trabajadores; pero la falta de interés o el demasiado, de quienes determinarían la cristali-

(Pasa a la Pág. 26)



Ponciano Roldán

Pionero de la rama de Mariscos en general y el creador original de los Expendios de Ostiones, etc.

OSTIONERIA
"VILLA del MAR"

Frente a Telégrafos
México, D. F.

DE VISITA EN CUERNAVACA?

Coma con toda su familia y amigos
en el Restaurant

"*Pedrin*" Restaurante particular
especialista en Mariscos.



Carretera vieja de Cuernavaca K' 59 1/2

Fraccionamiento "Sierra Encantada"

También tome Ud. Nota:
En la Calzada de Ticoman, parada la Carra. D.F.

Felicita a todos sus compañeros
"PIRATAS"

Magallanes

Versión de Luz Muñoz SANDIEL.

(Continuación)

Durante un mes la pequeña y asendereada escuadra de Magallanes, exploró con admirable constancia aquel camino erizado de peligros. En realidad resultaba quimérico el paso trazado en los mapas de los cosmógrafos de la época; ya que ellos, tenían ante sí, un complicado laberinto de bahías, bajos y arrecifes y, prueban la pericia y el ingenio de Magallanes el que, desconociendo el estrecho, no pierde en la difícil travesía uno solo de sus barcos. Nada ayuda al Almirante de su heroica tarea, ni siquiera la estación propicia para aquellas naves. Parajes sin salma, en donde los furiosos e intempestivos vientos del Norte azotan el estrecho, los llamados "wittiwaws" que destrozan el velamen. Andando y desandando el camino llegan a la tercera bahía.

Esta se bifurca en dos desembocaduras o canales; por lo que Magallanes divide otra vez la flota enviando el "San Antonio" y a la "Concepción", por el canal del Sureste (situado cerca del cabo Monmouth), a fin de ver si existía una salida al otro mar; mientras él, en su barco insignia y el "Victoria", escuadrilla hacia el Suroeste.

Poco antes de separarse las naves, sus capitanes, a pedimento del Jefe de la flota, informaron sobre los ya mermados víveres. Escasamente los llevan para tres meses.

Aún tomando en cuenta tal requerimiento, el Almirante manifestó su deseo de llevar la empresa hasta el fin; afirmando que la travesía al Mar del Sur, era ya una realidad y que, antes de tomar cualquier determinación, deseaba conocer la opinión de sus oficiales. La alegría incontenible del triunfo, hace pronto accesible a Magallanes; que expongan con franqueza su criterio les ha dicho, sobre si llegar cuanto antes a las condiciadas islas de la Especiería y tomar aquellas tierras en nombre del Rey de España, como lo había prometido, o volver con aquella victoria a medias.

Se ignora la respuesta de los capitanes, pero se supone, que no les fue fácil alternar con aquel desconcertante portugués, estando aún tan recientes los cruentos sucesos de San Julian. No obstante, Estevao Gómez, externó su opinión aconsejando la vuelta, arguyendo que cualquier error en la navegación sería funesto, ya que sólo contaban con unos barcos consados, una tripulación agotada y la peligrosa escasez de víveres.

Pigafitta qui siempre admiro a Magallanes, sospecha de Gómez y dice que odiaba al Almi-

rante, pero en este caso, la razón y la lógica estaban de parte del piloto del "San Antonio".

Magallanes no vacila al replicar, que sin duda tropezarán con incontables obstáculos y, —profetiza— que aún teniendo que luchar con la más desesperada situación por el hambre, cree un deber ineludible, no regresar sin antes haber alcanzado la tierra prometida.

La extraña entrevista concluye con la orden de continuar el viaje; a viva voz, de uno a otro barco se transmite, y los oficiales regresan a sus puestos con la consigna de guardar la mayor discreción con la marinería sobre el estado real de las provisiones, pues en ello les va la vida.

Los destinados al canal del Sur zarparon de inmediato, pero menos veloz el "Concepción", se cruzó en el canal mientras el "San Antonio", deserta aprovechando las tinieblas de la noche.

Entretanto el Capitán General con su "Trinidad" y seguido por el "Victoria", navegaba por el canal Suroeste hasta la boca de un río cuyas corrientes se cree que bajan desde la tierra del fuego y que ellos lo denominaron río de las Sardinias por haberles encontrado en abundancia. Las expediciones posteriores no mencionan este río ni el hallazgo de estos peces, los que seguramente no vieron por ser especies migratorias.

Anclados en este lugar permanecieron cuatro días. En esta zona donde el agua es tranquila Magallanes equipó a una chalupa, encomendando a sus hombres reconocieran el cabo de ese canal.

Para el resto de la tripulación, fueron días de mericido azueto, mientras más avanzaban hacia el Oeste, la naturaleza se iba transformando maravillosamente, el severo paisaje de azulados

(Pasa a la Pág. 28)

Pescadería GOMEZ

Pescados y Mariscos en General

Felicita a la Marina Nacional, con motivo
del "DIA DE LA MARINA"

Telef. 12-02-86

Aranda N° 70

México I. D. F.

Me lo Contó mi Tío

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

A manera de preámbulo y antes de escribir la anécdota que deseo dar a conocer a ustedes, voy a presentarles a mi tío:

Dr. Nazario Víctor Montejo Godoy. Especialista en Obstetricia, catedrático, poeta festivo, escritor muy acreditado y según él, comadrón de profesión. Por su avanzada edad, ya no ejerce la medicina pero la pluma en sus manos es una espada del más fino acero a la que le temen la mayoría de los malandrines que hacen fechorías y que puede llegar a su conocimiento.—De vestir impecable y que aún profesa la buena y refinada costumbre de ponerse una flor en el ojal. La gente seria y amante de la palabra fácil, lo busca para recrearse con su plática. Ha escrito dramas fogozos y zarzuelas divertidas que se han representado en los mejores teatros del Sureste del País. La última vez que platicué con él, ya tiene mucho tiempo, me platicó varias anécdotas de Don Ponzó Ayora; aquí va una de ellas.

Don Ponzó Ayora era un comerciante en granos que recorría los pueblitos de la mayor parte de la Península de Yucatán con objeto de comprar aquellos productos. Era una persona de bastante cultura y de buena familia además de tener cierta independencia económica. En todas partes se le conocía principalmente por su gran afición a jugar bromas, muchas de ellas bastante pesadas y que también le ocasionaban no pocas disgustos por tenerse que enfrentar con las personas a las que hacía objeto de sus bromas; también algunas de éstas le costaron sus buenos pesos, pero los disgustos y los pesos los soportaba y con gusto los pagaba con tal de divertirse a costa de cualquier persona.

En cierta ocasión llegó a un poblado montado en brieso corcel y se dirigió a la casa de Don Pablo X que era su amigo además de ser uno de los que almacenaban granos para vendercelos a Don Ponzó. Este Don Pablito era un individuo que no le caía bien a nuestro personaje por la forma inmoderada que tenía de cuidar su ya agotada salud: pues a la hora de dormir cerraba todas las puertas y ventanas de la única habitación que disponía en sus bodegas. Tenía una hamaca de hilo de cinco cajas y cuando llegaba Don Ponzó a pernoctar allá, no tenía la amabilidad o gentileza hospitalaria de ofrecerle la hamaca, pues Don Pablito se acostaba en ella y a un lado ponía unos petates para que Don Ponzó durmiera. Ese día o mejor dicho, esa noche, puesto que Don Ponzó llegó como a las 21 horas, y después de arreglar con Don Pablito la compra de una buena cantidad de maíz le preguntó:

—No sabes si Doña Cota mató puerco hoy?

—Sí mató puesto que hoy es sábado.

—Bueno, pues en estos momentos voy a verla porque tengo muchas ganas de comer chicharrones.

—No vayas, aquí te puedo preparar un par de huevos, pues a nuestra edad es malo comer chicharrones de noche.

—A mí no me hacen daño y no puedo quedarme con las ganas de comerlos.

Y Don Ponzó salió de la casa de Don Pablito, pero no fué a ver a Doña Cota, fué a ver al vecino de Doña Cota que era Don Leonardo, que también los sábados acostumbraba matar una res y le compró la vejiga, la cual tuvo cuidado de lavarla perfectamente y en un papel de estraza se la guardó cuidadosamente bajo la guayabera. De ahí se dirigió Don Ponzó a una fonda donde cenó moderadamente un par de huevos y su chocolate; después de dar unas vueltecitas por el parque del lugar se dirigió a la casa de Don Pablito y llamó a su cuarto; Don Pablito después de cubrirse cuidadosamente con una frazada se puso tras de la puerta y abrió ésta únicamente para que por ahí pasar a la humanidad de Don Ponzó; todo esto le caía muy mal a nuestro personaje, pero se aguantaba las ganas de protestar porque pensaba y tenía fé en la dulce venganza que se había trazado. Una vez que Don Pablito se acostó en su hamaca, Don Ponzó acostado en el petate sacó la vejiga cuidadosamente, la infló, apretó con los dedos pulgar e índice de la mano derecha la boca de aquella y oprimió el cuerpo de la vejiga de tal manera que salió un ruido característico de gases intestinales que pugnan por salir al exterior. Al oír esto Don Pablito se incorporó como un resorte y le espetó a su huésped:

—Te lo dije Ponzón, que no comieras chicharrones porque te iban a hacer daño.

—No es nada Pablito, nada más fueron unos cuantos gases.

Más o menos convencido Don Pablito volvió a tomar la posición horizontal, pero a los pocos instantes volvió a escuchar el ruido característico de esos gases intestinales que al fin logran su libertad. Y también se volvió a incorporar diciendo:

—Ponzó, esto ya es el colmo: voy a buscar un poco de bicarbonato porque andas bastante mal pues apestan a perro podrido.

—No te preocupes Pablito, ese fue el último, yo no habrá más, me siento bien.

—Yo creo que mejor te doy bicarbonato y ya verás que no vuelves a arrojar gases.

—Ya te dije que me siento bien, además de

(Pasa a la Pág 31)

La Batalla de Matapán

(CONTINUA)

Las pláticas de Merano expresan un criterio francamente pesimista de los italianos. Exponen crudamente la deficiencia de su aviación naval y la carencia de portaviones. Esto no es otra cosa que el resentimiento de la Armada Italiana a la política fascista anterior a la guerra, conducida por el Duce Benito Mussolini. Si bien pensaba dar la impresión de que tenía el máximo interés en construir una poderosa armada, el hecho real es que su especial criterio estratégico impidió el desarrollo de la Marina. Consideraba que la aviación era una potente arma cuyas posibilidades de destrucción por sorpresa la recomendaban para las naciones débiles y mal armadas, que les permitía batir al enemigo mediante la destrucción y el terror en los frentes internos haciendo inútil la acción de los ejércitos terrestres y de las fuerzas navales. Estas ideas compartidas por los oficiales superiores de la Fuerza Aérea condujeron a Mussolini a crear el Commissariato del Aeronáutica, reuniendo las alas del Ejército y de la Armada que durante la Primera Guerra Mundial se habían desarrollado a un cierto grado, bajo el criterio básico de que una Fuerza Aérea independiente era capaz de operar eficazmente contra blancos marítimos y terrestres, con el mismo tipo de avión, el mismo armamento, y similares premisas de acción.

Naturalmente la Armada Italiana se opuso con todas sus fuerzas a ser despajada de su brazo aéreo, consciente de su gran valor como medio de reconocimiento y potencia ofensiva, que ya en esa época había obtenido notables resultados en pruebas experimentales con torpedos aéreos. La decisión del Duce de eliminar la fuerza aérea naval produjo la renuncia del Ministro de Marina, Almirante Reve en 1925. Esto fortaleció a Mussolini que se quedó con la Cartera de Marina. Poco después el Comisariado de Aeronáutica se transformó en Ministerio pasando la

**Ing. Miguel Rebolledo,
Sucesores, S. A.**

**ESPECIALISTAS EN
ESTRUCTURAS DE CONCRETO
PILOTES Y CONCRETO LIGERO
CIMENTACIONES**

Guerrero 2-306 -- Tel. 13-09-00

México, D. F.

Fuerza Aérea a la categoría de institución independiente en personal y organización, creyéndose que de éste modo se obtenía la máxima eficiencia y economía. La actividad aérea dejó de considerarse acción coordinada en operaciones navales y terrestres, pensándose utilizarla como "guerra paralela" sin prever que la experiencia posterior demostraría que en operaciones navales no solo se requería armamento diferente sino personal especialmente entrenado a un alto grado de eficiencia en torpedeamiento, bombardeo en picada y en el aterrizaje y despegue de la cubierta de portaviones.

Pero estos portaviones jamás serían construídos para la Armada Italiana, y aun cuando desde 1922 funcionó el Instituto Italiano de Guerra Naval y recomendó por todos los medios posibles la adquisición de naves de este tipo el Secretario de Aeronáutica Itali Balbo se opuso rotundamente diciendo: "No permitiremos que ustedes construyan su portaviones", demostrando que la antipatía de la Fuerza Aérea hacia la Marina, produciría a la larga las peores consecuencias para la marina y por ende para la Nación Italiana.

Esta inexplicable ceguera del Gobierno respecto a la aviación embarcada no fué corregida en los años siguientes en que se reforzó al criterio de Mussolini la Armada. En 1928 se construyeron 4 cruceros de 10 000 Tons. tipo "Zara"—En 1933, como réplica a Francia por la construcción del Crucero de Batalla "Dunkerque", Mussolini ordenó la rehabilitación de los dos antiguos acorazados de 23 000 Tons. "Cavour" y "Giuglio Cesare", los cuales entraron en servicio en 1933 completamente modernizados con velocidad de 27 nudos y 10 cañones de 320 m.m., pero todavía inferiores al de los viejos acorazados ingresos armados con cañones de 381 m.m. Su protección estaba en el mismo orden. Posteriormente se modernizaron los acorazados "Doria" y "Duilio", los que entraron en servicio en el segundo semestre de 1940.

Mientras se encontraban en reparación los buques clase "Cavour" fracasó inesperadamente la Conferencia Internacional de Desarme en Génova en 1932, y el Gobierno Italiano en 1934 puso la quilla de los dos acorazados de 35 000 Tons. "Vittorio Veneto" y "Littorio" armados con 9 cañones de 381 m.m. En 1938 se inició la construcción del "Roma" y del "Imperio".—Este programa dotó a la Armada Italiana de dos clases distintas de acorazados tipos "Cavour" y "Littorio" de diferentes características de movilidad, armamento y protección, lo cual impedía operaciones conjuntas efectivas. El resultado de esta política de improvisaciones fue que la Armada Italiana carecía de una flota equilibrada, dotada de toda clase de buques al iniciarse la guerra. La ausencia de portaviones le impedía la

formación de destacamentos navales de alta velocidad (Task Forces) y quedaba en consecuencia sin defensa contra este tipo de fuerzas enemigas.—En lo que respecta a avances técnicos, ya en 1935 se desarrollaron en el Instituto Eléctrico de la Academia Naval Leghorn estudios sobre radar, pero las poco desarrolladas condiciones industriales impidieron la realización de estos importantes aparatos. Los aviones auxiliares asignados a la Marina carecían del adecuado equipo y entrenamiento. La reducida dotación de combustible dado a la flota limitaba su entrenamiento a un mínimo, y los métodos tácticos como el combate nocturno, se mantuvieron al mismo nivel que en la Primera Guerra Mundial, precisamente por falta de maniobras navales.

Tales son las razones del pesimismo que vemos aparecer en el criterio de los Almirantes Italianos durante las pláticas de Merano. Para ellos era una realidad que la Armada Italiana había entrado a la Segunda Guerra Mundial sin planes de operación, completamente desequilibrada y anticuada, y sin la preparación militar que pudiera sostener la política exterior de su Gobierno.

Aun cuando no se llegó a ninguna conclusión ofensiva en el convenio de Merano, puede asentarse que la semilla de la futura operación de Gaudó quedó sembrada en la mente del Mando Italiano, y poco a poco fue germinando debido

al creciente tráfico inglés con Grecia. Todavía los Alemanes insistieron el 10 de marzo; en ocasión de que Supermarina comunicaba a Berlín su apreciación de la situación estratégica Naval en el Mediterráneo, para recomendar a su representante en Roma Almirante Weichold, de insistir sobre la oportunidad de intentar lo más pronto posible la operación proyectada contra los buques ingleses que comunicaban Egipto y Grecia. Por su importancia en el desarrollo futuro de la operación transcribimos el comunicado del Almirante Weichold:

"La Seekriegsleitung considera que actualmente se encuentra en el mediterráneo oriental una sola nave de batalla inglesa (El Valiant) en plena eficiencia. No es de esperarse próxima transferencia de acorazados ingleses del Atlántico al Mediterráneo y es también poco probable la intervención del grupo H en el Mediterráneo. La situación de la fuerza inglesa es en este momento favorable a la Marina Italiana, como no lo había sido hasta ahora. El intenso tráfico de Alejandría a los puertos griegos, mediante el cual las Fuerzas Helénicas reciben continuos refuerzos de hombres y materiales, ofrecen objetivos de ataque particularmente interesantes para la Armada Italiana. La Seekriegsleitung considera que la presencia de unidades italianas en la zona sur de Creta desarticularía notablemente el

(Pasa a la Pág. 22)

GILBERT DE MEXICO, S. A.

REFACCIONES Y EQUIPOS MARITIMOS

⚓ CARTAS Y ALMANAQUES NAUTICOS

⚓ EQUIPOS CONTRA INCENDIOS

⚓ HERRAMIENTAS PARA TALLERES

⚓ PURIFICADORES DE AGUA

⚓ DESHUMIDIFICADORES

⚓ VENTILADORES

⚓ CONTROLES

GILBERT DE MEXICO, S. A.

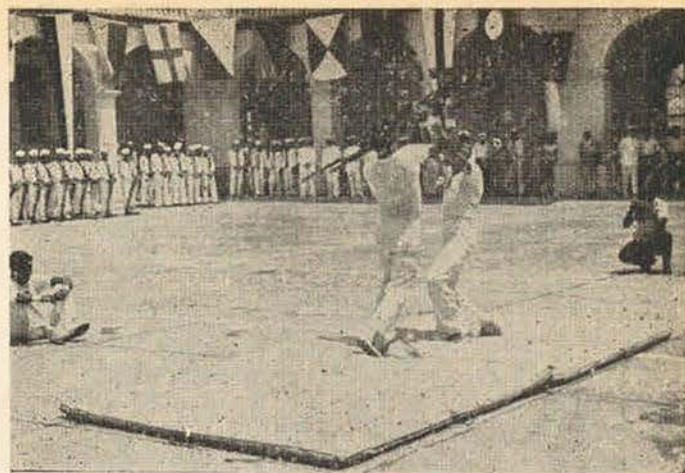
Liverpool N° 2

México, D. F.

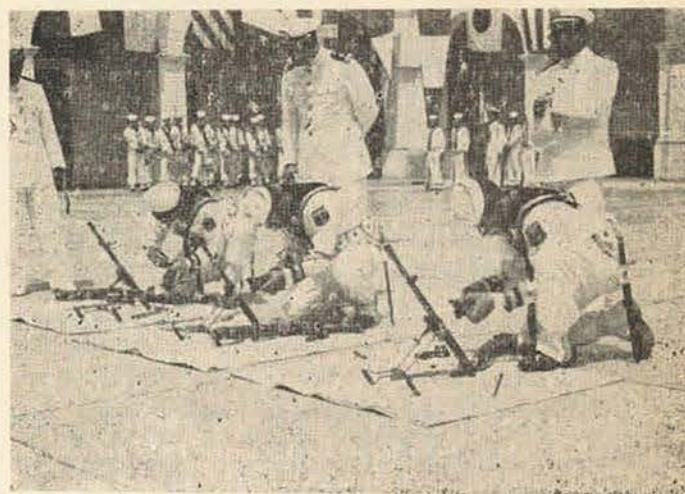
Tel.: 21-37-93



Guardia a los Defensores de Veracruz por altos Jefes de la Armada, Ejército y Gobierno Federal.



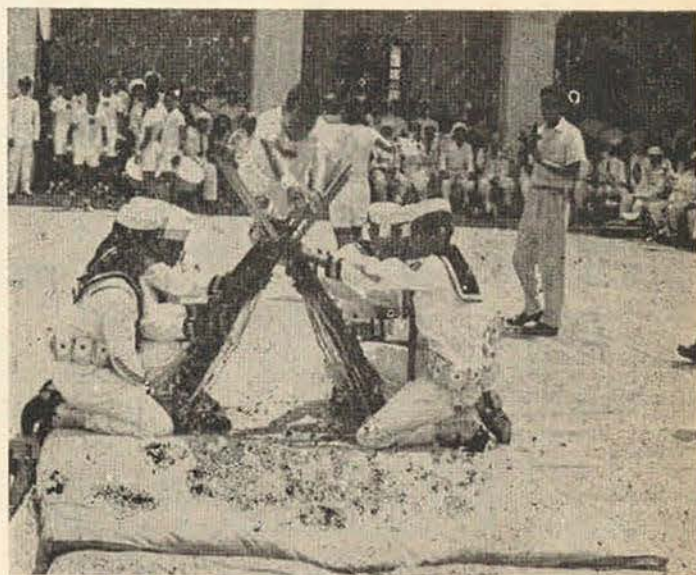
Cadetes haciendo una demostración de su magnífica preparación en defensa personal.



El amplio conocimiento de las armas y la rapidez en el armado y operación, es otro punto importante en su preparación.



Aspecto de la ceremonia a los defensores de Veracruz, con asistencia de altos jefes de la Armada, Ejército y Gobierno Federal.



No solo técnica y moralmente se les prepara, sino que, también la educación física juega importantísimo papel.



Desfile ante la tribuna de honor por los alumnos de la Escuela.



Entrega de la Medalla que el Gobierno de la República Argentina concede al mejor Cadete correspondiéndole al Guardia Marina Manuel Zermeño del Peón.



Entrega de premios en la Ceremonia. El Agregado Naval de la República Argentina en México, hace entrega al Guardia Marina Manuel Zermeño del Peón.

LANCHAS "ZENA"

Fabricadas por:

*PLASTICOS
MOLDEADOS
Y ACABADOS,
S. A.*

Las MEJORES LANCHAS de fibra de vidrio para deporte y pesca.

Mantenimiento y servicio
GARANTIZADO.

Ensaye una de nuestras Lanchas y le garantizamos satisfacción. Seguridad y Economía.

GRAN VARIEDAD DE MODELOS

Sánchez Azcona 1273

Tel. 24-53-67

México, D. F.

LA BATALLA DE MATAPAN

(Viene de la Pág. 19)

movimiento de los buques ingleses, determinando la suspensión total cuando menos, de los transportes de tropas, dado que para su protección no dispone el enemigo de los medios suficientes".

El Jefe del Estado Mayor de la Marina Italiana, Almirante Campioni, anotó esta carta escribiendo al margen "Responder que la Marina Italiana comparte el criterio que había ya formado, y que operará en consecuencia".

Efectivamente, antes de recibir la carta del Almirante Weichold habían llegado noticias de fuente alemana de que dos acorazados ingleses habían sido torpedeados con éxito por aviones germanos.—El telegrama provenía del X CAT, marzo 16.

"Dos He III avistaron 100 millas al oeste cabo Krio, formación Naval compuesta dos naves de batalla en línea de fila, seis cruceros y dos destructores dispuestos en semi-círculo hacia el noroeste. Dos He III lanzaron cuatro torpedos a 2 000 mts. de distancia. Un torpedo tocó un acorazado observando columna humo negro que se mantuvo cinco minutos después del ataque; otro torpedo tocó a la otra nave de batalla con producción humo negro verdusco".

El mando italiano ordenó reconocimientos aéreos que no confirmaron la noticia alemana que en consecuencia carecía de valor. Los 3 acorazados ingleses de Alejandría se mantenían en perfecta eficiencia y salieron a la mar pocos días antes de la operación de Gaudo.—Sin embargo poco después, el Comando de la Marina Germánica de cuya exactitud de información no podía dudarse, confirmó el torpedeamiento de los dos acorazados ingleses y los italianos se convencieron de que solo un acorazado enemigo quedaba en condiciones de hacerse a la mar en Alejandría.

De modo que con base en una información no confirmada por la aviación propia, pero ratificada por el alto mando alemán, los italianos pese a su falta de aviación de reconocimiento que determinaba el desconocimiento de la reacción

enemiga, decidieron una operación ofensiva con la participación de un solo acorazado. Esta operación juzgada con los elementos de decisión disponibles no presentaba riesgos exagerados, salvo los normales de la guerra, debido a que la fuerza oponente tenía la misma composición. El 24 de marzo se giró al comando de Escuadra la orden de operaciones: "Atacar el tráfico enemigo en la zona al Sur de Gaudo, y en la zona occidental del Egeo".—La fecha de iniciación había sido señalada para el 24 de marzo. Posteriormente se pospuso para el 26. Las unidades que debían tomar parte en la operación eran:

El acorazado Vittorio Veneto con una escuadrilla de destructores con base en Nápoles.

La II División de Cruceros: Trieste, Trento y Bolzano de base en Messina con una escuadrilla de destructores.

La I División de Cruceros: Zara, Pola y Fiume con base en Tarento, con una escuadrilla de destructores.

La VIII División de Cruceros: Garibaldi y Duca degli Abruzzi con base en Brindisi, con una escuadrilla de destructores.

Cinco submarinos destinados a vigilar los movimientos enemigos en el Mediterráneo Oriental en la zona al poniente de Alejandría. El "Galatea" apostado cerca del canal de Suez, paso obligado para los buques que saliendo de Alejandría navegasen hacia el Egeo. Los cuatro restantes formando una gran cruz latina en la zona al norte de Marsa Matruh, con la misión de señalar el paso eventual de naves inglesas hacia Gaudo.

El Acorazado y la III División de Cruceros formaban el primer grupo que debía operar a la altura del islote de Gaudo para atacar el tráfico inglés al Sur de Creta. La división I y VIII de cruceros constituían el 2o. grupo, que a las órdenes del Almirante Cattaneo, con insignia en el "Zara" debía operar en el Egeo pasando al norte de Creta. El mando de la Escuadra y del Primer Grupo con insignia en el Vittorio Veneto correspondía al Almirante Iachino.

El Almirante Iachino considerando que el éxito de la operación dependía en grado muy importante de la protección aérea, dado que en la zona de operaciones el enemigo tenía superioridad en el aire, gestionó personalmente ante el Alto Mando el concurso de la fuerza aérea italiana con base en Italia y en el Egeo (Radi) y del X CAT con base en Sicilia. Además, simultánea con la operación de Gaudo aunque independiente, se ordenó un raid de las fuerzas navales de asalto contra la Bahía de Suda, que hacia tiempo servía de base a cruceros y torpederos ingleses. Estas fuerzas de asalto fueron transportadas en dos destructores del Egeo a la Bahía de Suda la noche del 27 de marzo, donde con gran ardor y habilidad hundieron al crucero York y a 2 barcos mercantes sin que desde luego, este éxito local tuviera repercusión alguna en el desarrollo de la operación de Gaudo.

El ataque de las lanchas explosivas italianas

Ya está a la venta el Libro

Nuestras Canoas en el
Mediterráneo Americano

Por el Capitán
JUAN AVALOS GUZMAN

Precio \$ 15.00

Pedidos a:

Editorial "LITORALES"
Ave. Unidad Modelo No. 17-F.
México 13, D. F.

a la Bahía de Suda fue una acción desarrollada con tal valor, audacia y sangre fría, que merece una pequeña digresión:

Los italianos al principio de la Guerra prepararon algunas armas nuevas, económicas y de gran potencia ofensiva, para enfrentarse a la decisiva superioridad naval de sus enemigos. La principal de ellas era el torpedo humano de diseño tal, que dos hombres lo manejaban cual si fuera un caballo de acero, con dispositivos de marcha avante, atrás, sumersión e inmersión. Los conductores iban sentados en sillines sobre el torpedo y llevaban un equipo de buceo autónomo a oxígeno regenerable que no despedía burbujas. Otro de sus inventos era una lancha explosiva muy ligera, de cinco metros de eslora accionaba por dos motores, uno muy potente que la impulsaba a 32 nudos durante cinco horas, y otro de crucero que permitía seis nudos. Ambos motores eran conectados por un embrague a voluntad del piloto, y disponían de un mecanismo que levantaba la hélice para el paso de obstrucciones. En la proa llevaba una carga explosiva de 300 kgs. de trilita, con espoleta combinada de percusión e hidrostática. La de percusión accionaba una serie de pequeñas cargas que producían el rompimiento de la obra muerta mientras la lancha por el choque se iba a fondo. A cierta profundidad accionaba la espoleta hidrostática haciendo explotar la carga principal debajo del cinturón acorazado de protección del buque, produciendo el máximo daño en las partes vulnerables.

La lancha era tripulada por un solo hombre quien la dirigía con el motor lento durante la aproximación y se lanzaba en las cercanías del buque atacado a toda velocidad. Al encontrarse a unos 80 mts. de distancia debía trincar el timón para mantener el rumbo y accionar un botón que lanza el asiento con todo y piloto al agua. El asiento flotante sirve de balsa al tripulante.

El ataque a Suda fue autorizado por el Alto Mando con bastante antelación a la Operación de Gaudo, pero debido a diversas circunstancias: ausencia de buques en la rada, noches demasiado claras, malos tiempos etc., se pospuso una y otra vez hasta realizarla la madrugada del 27 de marzo. Este ataque se montó desde la base avanzada italiana de Isla de Leros. Dos destructores transportaron hasta las cercanías de la Bahía de Suda seis lanchas explosivas al mando del Teniente de Navío Faggioni.

La noche es sumamente oscura, la mar en calma y la brisa ligera. A poca velocidad las lanchas se aproximan a la boca de la rada, que se orienta de Levante a Poniente. Es estrecha y profunda, flanqueada por altas montañas que proyectan sus sombras sobre las aguas plomizas haciendo más incierta su localización. Los italianos se acercan, la encuentran y son detenidos por la obstrucción de red y cable que la cierra. Faggioni la atraviesa por la parte central donde el cable forma onda. Se desliza sin difi-

cultad entre dos boyas y su escuadrilla le sigue por el camino mostrado. Minutos después encuentran la segunda barrera de defensa, la burulan acercándose al islote en donde se afianza el cable. Uno de los botes queda enganchado y la escuadrilla espera en silencio a que su tripulante pueda libertarse. Al fin se zafa y las lanchas se dirigen hacia el centro de la rada. Los proyectores barren las aguas sin descubrir a las pequeñas embarcaciones. A las cuatro y media de la mañana llegan al fondo de la rada defendida por la tercera obstrucción, detrás de la cual fondean los buques ingleses. La franquean acercándose a la costa a riesgo de ser descubiertos, y vuelven a alejarse hacia el centro en espera de que las primeras luces de la aurora les muestren los blancos con precisión, que a esa hora se ven como grandes moles indefinidas.

Faggioni reúne a sus hombres y con increíble calma les va pasando los plismáticos para que identifiquen los blancos elegidos, que son los buques mayores: un crucero pesado, un petrolero a la derecha y un gran buque de carga a la izquierda. El Consejo de Guerra a unos cuantos pasos de los defensores de la Isla y de los buques militares, se prolonga durante 20 minutos. A la cinco de la mañana la tripulación de los navíos despierta al toque de corneta mientras el horizonte empieza aclarar. ¡Al ataque! ordena Faggioni y las lanchas arrancan a toda velocidad. Los marineros que empiezan a aparecer en cubierta no se sorprenden del ruido de las embarcaciones, creyendo que son propias y nadie dá la alarma. Los cascos de las naves se acercan vertiginosamente y cuando aparecen por la proa como enormes paredes grises, los tripulantes trinca el timón y al oprimir el botón, poderosos resortes los lanzan con todo y asiento al agua. Una lancha explota contra el casco del crucero, se va a fondo y al alcanzar la profundidad reglamentaria detona la carga principal elevando una poderosa columna de agua que destroza el fondo de la nave.

El crucero York es el primero que se hunde

Ing. ROBERTO MEDELLIN

Caminos y Obras Portuarias

Presente en el Desarrollo
de la Marina

Tennyson 97

Tel. 45-14-34

MEXICO, D. F.

quedando apoyado en el fango poco profundo de la bahía. Los ingleses corren hacia la baterías anti aéreas y disparan al cielo sin ver a nadie creyendo que se trata de un ataque aéreo. Poco después otra explosión revela el ataque contra un petrolero. El tercer ataque es contra un buque de carga. Faggioni después de presenciar el éxito de sus pilotos dispone todavía de dos lanchas. Se dirige a rematar al crucero pero observando otro buque de guerra tras de aquel, sortea al primero y hace explotar su lancha contra el segundo. El sexto ataque fracasa al destrincarse el timón por lo que la lancha repentinamente vira, pierde el blanco y queda varada en la playa. El ataque realizado con extraordinaria sangre fría es un éxito. Queda hundido el Crucero Pesado York y 40000 Tons. de buques mercantes. Los seis tripulantes son hechos prisioneros. Soportan con alegría su cautiverio con el recuerdo de su brillante hazaña.

Volvamos ahora a nuestra narración.

La orden de operaciones fue recibida por la oficialidad y tripulación con beneplácito. La flota italiana diseminada en diversas bases de la costa italiana no había participado sino en acciones defensivas, de modo que su moral no era muy alta. La opinión general del personal embarcado era que la Operación de Gaudio era prometedora y poco peligrosa. El interrogante de los portaviones ingleses que pudieran tomar parte en la operación, se resolvía con la promesa de protección de la Fuerza Aérea Italiana y del X CAT, que además tendrían la misión de vigilar Alejandría para conocer los movimientos del enemigo.

Era indispensable por otra parte, un riguroso secreto en la preparación de la operación. Muy pocas personas estaban al corriente del proyecto y el movimiento del V. Veneto de La Spezia a Nápoles no podía despertar sospechas en los ingleses. Sin embargo, como se verá después, hubo una fuga de información, y por algún medio el Almirante Cunningham conoció los movimientos y muy posiblemente el destino de los buques italianos. Es probable que dedujera, que siendo la única actividad naval de importancia en esos días el tráfico de hombres y materiales a Grecia, la operación italiana se orientaría hacia esa área, y en consecuencia, como medida preventiva ordenó la suspensión de los convoyes y se aprestó para hacerse a la mar con toda la fuerza disponible.

El Almirante Iachino se preparó para zarpar la tarde del 26 de marzo con ánimo optimista iniciando una dramática operación cuya característica principal sería la falta de información aérea.—Así el X C A T reportaba el 26 de marzo por la tarde a Supermarina (Alto mando italiano):—

"Del examen de una fotografía tomada a una fuerza naval avistada al norte de Marsa Matruh se deduce:

a).—La formación está constituida por cuatro grandes unidades en línea de fila a distancia de

650 mts. proa a popa en el orden siguiente: una nave de batalla tipo "Queen Elizabeth", un portaviones tipo "Formidable", una nave de batalla tipo "Barham", una nave de batalla tipo "Queen Elizabeth";

b).—Escolta constituida por siete destructores sobre el lado izquierdo y probablemente otros tantos sobre el derecho (estos no se ven en la fotografía).

c).—Destructores dispuestos sobre el lado izquierdo en semicírculo respecto al centro de la formación a distancia aproximada de 3 000. Distancia entre las unidades de escolta 1 250 mts."

Otra concentración avistada el mismo día por el X CAT, al poniente de la fuerza naval anterior estaba formada por cruceros ligeros y destructores. Se trataba de la protección de un convoy que el 19 de marzo había salido con destino a Malta y que regresaba a su base. Esta importantísima información que sin duda hubiera hecho cambiar los planes del Almirante Iachino, fue transmitida de Supermarina al Oficial de Enlace Alemán pero no al Comando de Escuadra, el cual salió de Nápoles la tarde del 26 de marzo todavía bajo la impresión de que los ingleses no disponían en Alejandría sino de un sólo acorazado. La orden de operaciones se mantiene, y no hay disculpa sobre esta gravísima omisión del Alto Mando Naval Italiano (Supermarinal).

Los sumergibles tampoco reportaron el paso de esta poderosa escuadra, si bien sus limitados medios de observación les impartieron una vigilancia efectiva.

Por su parte los ingleses al notar el aumento de observación aérea, dedujeron que se encontraba próxima una operación italiana (independientemente de las informaciones suministradas por el servicio de Inteligencia). El Almirante Cunningham con la misión de reforzar militarmente a Grecia y al Malta, desarrollada la operación "Lustre" que del 4 de marzo al 24 de abril transportó 68.000 hombres de Egipto al puerto de Volo en el Pireo sin ninguna pérdida humana.—En su informe después de la acción de Matapán, Cunningham analiza las diversas posibilidades ofensivas de la flota italiana en el siguiente orden:

1.—Ataque a los convoyes Británicos dirigidos a Grecia.

2.—Escolta de un convoy italiano destinado a reforzar el Dodecaneso.

3.—Diversión para enmascarar un desembarco italiano en Cirenaica o Grecia.

4.—Ataque a la Isla de Malta.

Para enfrentarse a todas estas amenazas, y sobre todo a la primera que era la más probable y peligrosa, Cunningham juzgó la conveniencia de apostar la flota de combate al oeste de Creta italiana que apareciera en la zona; sin embargo para interceptar cualquier concentración naval al descubrir su posición los italianos podrían retardar la operación hasta que la flota inglesa estuviera obligada a regresar a puerto por falta

de petróleo. En consecuencia Cunningham decidió no salir de Alejandría sino hasta estar seguro de que los italianos hubieran iniciado la operación y para demostrar sus intenciones el tráfico de Grecia debía desarrollarse normalmente hasta el último momento sin ninguna suspensión; pues de otro modo los italianos no se decidirían a salir para dar un golpe en el vacío.

Con este criterio, es muy probable que Cunningham recibiera información de los planes italianos, pues ordenó al único convoy que se encontraba en la mar el 27 de marzo continuar su ruta hasta el crepúsculo y después regresar a Alejandría. Otros convoyes que debían zarpar hacia el Pireo la misma tarde fueron retenidos. Ordena a la División "Orión" compuesta de cuatro cruceros ligeros y cuatro destructores al mando del Almirante Pridham-Wippell, que normalmente escoltaba a distancia los convoyes a Grecia, presentarse en Gauda el alba del 28, y a las fuerzas ligeras helénicas mantenerse lisdel Egeo y de la zona al poniente de Creta de-

tas para la primera alarma. La vigilancia aérea bía intensificarse la mañana del 28.

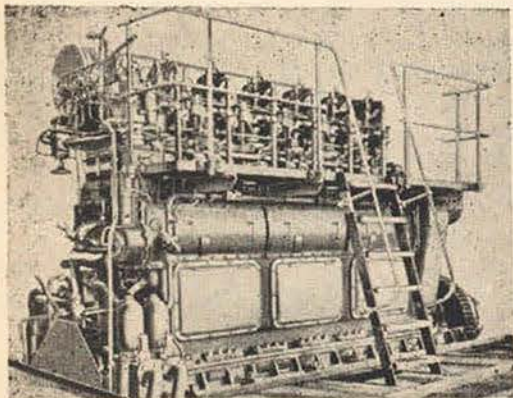
¿Es posible que estas órdenes claras y precisas fueran dictadas por un análisis estratégico de la situación, en la que no aparecían mas datos que en incremento de observación aérea del enemigo y el movimiento del "V. Veneto" hacia Nápoles?. Dificilmente. Es muy posible que por medios secretos haya recibido el Almirante Inglés como hemos dicho, informes completos de la operación italiana.

La flota británica ya preparada, recibe órdenes para zarpar la tarde del 27 de marzo. A medio día un avión tipo Sunderland avistó tres cruceros de la División "Trieste" con ruta al oriente, cerca de la costa oriental de Sicilia. A estas naves debía seguirlas el Grueso Italiano. Se ordenó al avión completar el reconocimiento. Al caer la noche la Flota Británica protegida por la obscuridad salió de Alejandría. Ni aviones, ni submarinos italianos la vieron zarpar.

(CONTINUARA)

Quando piense en motores diesel marinos

Piense en... **B&W**

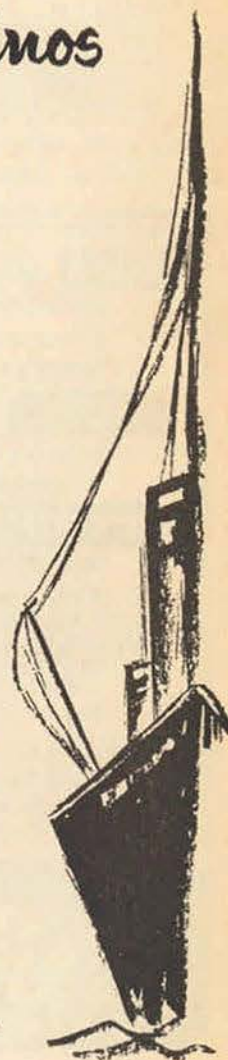


BURMEISTER & WAIN

Constructores del **ZELANDIA** primer gran barco con motor diesel en el año de 1912 y fabricantes actualmente de los motores diesel más modernos.

30% de la flota diesel del mundo se mueve con motores BURMEISTER & WAIN.

Los motores BURMEISTER & WAIN representan un ahorro por sus gastos de mantenimiento mínimos y se fabrican en potencias que van desde 100 hasta 25,000 caballos.



Solicite Informes a:



OCIEDAD ELECTRO MECANICA, S. A.

Manuel Ma. Contreras No. 25
México 4, D. F.

Tel.: 35-81-40
Con 6 líneas

SOCIO FUNDADOR DE ETICA COMERCIAL, A. C.

¡El Mar! ¡El Mar!

(Viene de la Pág. 14)

zación de esas iniciativas, muchas veces lo ha impedido. A decir verdad, la falta de una amplia visión futura ha sido el origen del fracaso. La primera Reunión para el estudio de los problemas de las Ciudades Fronterizas y Portuarias, organizada el año pasado por la Secretaría del Patrimonio Nacional, nos dice de las primeras intenciones prácticas y positivas, si las concluyentes determinaciones de la misma se llevan a cabo.

Nuestro actual Gobierno se ha enfrentado con la responsabilidad de programar la continuación de la "MARCHA HACIA EL MAR", con el más amplio criterio científico-técnico y para ello ha requerido de la capacidad y patriotismo de los HOMBRES DE MAR, los cuales son una garantía de realizaciones. Los MARINOS de México siempre lo han sido. El material humano naval nuestro, aporta el más alto índice de virtudes. Con el más alto decoro, han mantenido la tradición heroica de la Marina. AZUETA, URIBE, ALASIO PEREZ y todos en uno, tanto como los AGUILUCHOS del 47, devienen el símbolo heroico y espiritual de México.

La Revolución y sus hombres, plantearon soluciones inmediatas a las causas que la originaron: AGRO y URBE; mas apenas lindaron y ello el Primer Jefe, —en los problemas apasionantes de nuestros litorales. Quienes siguen y merecen seguir como Directivos y en la ruta de

la Revolución progresada, tienen el compromiso de visualizar integralmente el futuro marítimo de la Nación; que indudablemente tendrá repercusiones en lo Mundial y sobre todo, en los Hombres Nuevos de México, cuyas justas rebeldías nos hacen a todos sentirnos responsables de ellas.

Para tan justas demandas y realizaciones, se requiere de una congruente relación entre GOBIERNO y PUEBLO. De la MARINA, solo cabe decir: ¡QUE SIEMPRE HA CUMPLIDO CON SU DEBER!

Así, el simbólico MAR de Paul Valery, es REALIDAD y COMIENZO para MEXICO.

Usted Debe Saber que

(Viene de la Pág. 9)

más acreditados autores, cuanto por la aceptación en un tratado por parte de las dos naciones marítimas más importantes, puede decirse que han tomado ya cartas de naturalización en el derecho secundario europeo las siguientes reglas.

7.—"Todo gobierno neutral está obligado a poner la DEBIDA DILIGENCIA para impedir, dentro de los límites de su jurisdicción, la construcción, armamento o equipo de cualquier buque sobre el que recaigan sospechas fundadas de ser destinado al corso, o a desempeñar servicios de guerra contra una potencia con quien se halla en paz; como también ejercer la misma diligencia para impedir la salida de los límites de su jurisdicción de cualquier buque a que se atribuyen aquellos propósitos, siempre que dentro de esa misma jurisdicción se le haya adaptado, en todo o en parte, a los usos y operaciones de la guerra".

8.—"A no permitir que alguno de los beligerantes haga uso de sus puertos y aguas jurisdiccionales como base de operaciones navales, contra otro, o para repostarse en ellos de armas y municiones o reclutar gente".

9.—"A ejercer la DEBIDA DILIGENCIA en sus propios puertos y aguas jurisdiccionales respecto de todas las personas en ellos existentes, para impedir la violación de las obligaciones y deberes expresados".

10.—Subrayamos las palabras DEBIDA DILIGENCIA, porque su interpretación, o mejor dicho, su aplicación al caso concreto de la Gran Bretaña, dió motivo a empeñadas discusiones y curiosas controversias, lo mismo en el Parlamento Británico que en el Tribunal de Arbitraje.

CLISES EN TODOS LOS METALES, PLASTICO Y HULE
CALIBRADOS A CUALQUIER ESPESOR EN MILESIMAS
BICOLORES, TRICROMIAS, POLICROMIAS
ENTREGAMOS GRABADOS CON PRUEBAS

MATRICES DE VERDADERA CALIDAD HECHAS EN
PRENSAS HIDRAULICAS DE 70 Y 600 TONELADAS
DE PRESION

TIPOGRAFIAS PARA PUBLICISTAS Y DIBUJANTES
MAS DE 400 FUENTES DE TIPOS MODERNOS DEL
PAIS, AMERICANOS Y EUROPEOS

COPIAS FOTOGRAFICAS DE LINEA, TONO CON.
TINUO y PANTALLAS CON BLANCOS Y NEGROS
PUROS

EMPLEAMOS EN TODOS
NUESTROS TRABAJOS
EL EQUIPO MAS
MODERNO



JESUS TERAN No. 3
ESQ. CON PTE. DE ALVARADO
12-46-94 35-19-66 46-37-44
UNA ORGANIZACION DE MEXICANOS

Al Heroísmo de Nuestros Marineros!

En ocasión del "DÍA DE LA MARINA" y como homenaje a los marineros revolucionarios de 1914.

Capitán de Altura: Manuel G. Camiro.

En las llanuras móviles, en las cuales el Derecho de Gentes concedió a la patria de José Azueta y de Virgilio Uribe, el privilegio de ejercer su soberanía, flota el recuerdo de la jornada heroica.

Cuarenta y seis años transcurrirán del sacrificio de los tripulantes del cañonero "TAMPICO" y hoy, como ayer y en el mañana, rendiremos el culto merecido a la abnegación y al heroísmo.

En situación 25-25'-00 N. y 109-25'-00 W., emerge de las aguas bermejas del Mar del Sur, frente a Topolobampo, la roca solitaria, majestuosa inmovible.

Ella señala el lugar de la tragedia, a la caída de la tarde cuando las aves marinas llegan presurosas buscando refugio y el rumor de las olas canta la lejana reminiscencia... Nos habla de la epopeya cuando el astro rey derrama sus rayos tímidos en el crepúsculo matutino, y nos cuenta del heroísmo, del sacrificio y de la abnegación de esos hombres cuando las rachas del huracán azotan los acantilados del islote solitario y rompen en blanca espuma las turbulentas aguas del Pacífico.

Narrar los hechos acaecidos en el año de 1914, en ese día 16 de junio, es vivir en una de sus páginas más bellas la historia de la Revolución.

Debemos recordar a aquellos compañeros que con la visión de una patria mejor, ofrecieron sus vidas en un anhelo de liberación, porque el recuerdo de los actos heroicos, de los sacrificios nobles, es el faro que nos servirá de guía a los que asistimos a la reconstrucción de la patria, de esa patria tan querida por ellos.

Aquí, en la costa sonorensis, en la pequeña abra que el mar de California en milenios cavó en la árida tierra, en una mañana clara y transparente que recordara el sacrificio de Francisco I. Madero y de José María Pino Suárez, fué cuando el Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica, dió el grito de rebeldía a bordo del "TAMPICO", siendo secundado por sus tripulantes.

El ansia de libertad, los principios de un cambio radical en las instituciones espurias y una renovación en la marina nacional, fué lo que impulsó al grupo de marineros rebeldes contra el gobierno pretoriano, y la aureola del constitucionalismo desde entonces cubrió la estela del buque revolucionario.

Lentamente abandonó el cañonero la rada de Bacochibampo el 22 de febrero de 1914 y luchando con los vientos invernales, arribó al puerto sinaloense que señala en la inmensidad oceánica el Farallón de San Ignacio.

La tripulación con su barco se apresta a coo-

perar en la lucha armada que más tarde derrocó al usurpador y plenos de fé, con entusiasmos juveniles, con arrestos de visionarios, pretenden conquistar el mar mexicano que aún no es de la Revolución.

Bloqueado el puerto por los cañoneros al servicio de la usurpación, intenta el "TAMPICO" varias veces la salida y se enfrenta y lucha con el "MORELOS" y el "GENERAL GUERRERO". La superioridad de estos sobre el buque revolucionario no amedrenta al Comandante Rodríguez Malpica ni a los tripulantes y travesado por los proyectiles enemigos llega a vararse en los bajos de Punta Prieta el día último de abril.

Después, tras arduos trabajos de reparación, en los cuales pusieron todos sus esfuerzos y todos sus desvelos el Jefe DAVID JHONSON y la gente de máquinas, queda el "TAMPICO" listo para la lucha y obedeciendo órdenes de la Primera Jefatura Constitucionalista, abandona el 15 de junio las aguas tranquilas de la bahía de San

(Pasa a la Pág. 30)

Representaciones Marítimas, S. A.

Agentes Generales

HAMBURG - AMERIKA

Y

NORDDEUSCHER LLOYD

Ave. Juárez 42 11º piso Edif. D.

Tel. 18-51-92 con 5 líneas Directas

México 1, D. F.

Felicita a la Marina Nacional

con motivo del

DIA DE LA MARINA

Junio 10. de 1960

Magallanes

(Viene de la Pág. 15)

glaciales, sucedían las verdes y sonrientes praderas y a la distancia reverberan las nevadas cumbres.

Han encontrado agua dulce, vegetales de los cuales comen a satisfacción así como abundante pesca, y todos se abandonan a las delicias que les ofrece el lugar. Sólo Magallanes espera, no participa, lo substraer un ardor sublime que lo embeleza, y al fin, transcurridos tres días regresa mansamente la lancha cuyos tripulantes hacen señales. Y es que ahora han visto el cabo (que llamarán Deseado) en que termina el Estrecho, es decir, la salida y el desconocido gran Mar del Sur.

Con nada pueden empezarse esos minutos que sublimizan la vida del héroe y, por primera vez, lágrimas ardientes surcan el rostro endurecido de Magallanes. Su gran idea de hombre creador se ha realizado.

El Almirante, inquieto por la tardanza del resto de la escuadra, ordenó virar en redondo para adelantarse a su encuentro, y hasta después de dos días avistaron a la "Concepción". Trabajo costó a su fiel Capitán Juan Serrao informarle que seguramente el "San Antonio" andaba perdido, pues no lo había vuelto a ver desde que penetró en el canal. Se hacen conjeturas, pero Magallanes no sospecha aún, cree que pudo haber perdido el rumbo y ordena la inmediata búsqueda principalmente en el canal; en tanto que el "Victoria" recorría hasta la desembocadura del estrecho con instrucciones de plantar un gallardete en sitio alto y visible, dejando en el interior de una olla las instrucciones para seguir a la flota. Esta forma habíase convenido desde la salida de la escuadra.

A semejanza se prendieron fuegos y se colaron en una pequeña isla de la tercera (isla de los caron dos señales más en la primera bahía y Leones). El Capitán General con la "Concepción" permaneció en las proximidades del río de las Sardinias, esperando la vuelta del "Victoria", ordenando se levantara una cruz en una pequeña isleta, la cual se colocó en el declive, en medio de dos montañas origen de aquel río.

En la extensión solitaria, Magallanes no encuentra rastro de la nave mayor; piensa desolado, que acaso yace en las heladas profundidades y apela a su astrólogo, Andrés de San Martín, para que lo consulte a las Constelaciones.

El Astrólogo para quien no pasó inadvertido lo expuesto por Gómez predice que el "San Antonio" navega rumbo a España y que su capitán fué apresado.

Un verdadero impacto recibe Magallanes. "Quedó tan confuso que no sabía que determinar". Solapadamente han huído con su mejor barco a bordo del cual, va la mayor parte de las provisiones. Como si fuera poco, han consumido víveres durante seis días de exploración; ahora proseguir el viaje, resultaba más que

temerario para los tripulantes de la mutilada flota.

Eún en esos momentos de desconcierto —previsor— Magallanes redacta una orden "única que se ha conservado", fechada el 21 de noviembre y dada en el Canal de Todos Santos enfrente del Río del Isleo, y en la cual —exige—"Que cada uno de por sí, ha de emitir su opinión ser las respuestas de sus oficiales, pero una claramente y por escrito..." Vagas debieron si la hay; la del buen Astrólogo, que aunque ambigua, manifiesta la poca confianza de todos y duda de que puedan alcanzar las islas Molucas por el Canal de Todos Santos; aconseja a su vez seguir adelante aprovechando la primavera.

Ninguna opinión haría cambiar los propósitos del Almirante; pero sabe hasta donde ha llegado y sólo le interesa poseer una prueba de haberles consultado sobre si continuar el viaje. Era de suponerse que aquellos desertores al llegar a España se convertirían en sus acusadores.

El 22 de noviembre de 1520, abandonan las naves el puerto cercano al río de las Sardinias. Cada media legua encuentran un puerto con manantiales, madera de cedro, apio dulce y gran cantidad de mariscos. Pigafetta estaba tan entusiasmado que escribe: "Yo creo que no hay en el mundo mejor estrecho que éste".

Pocos días después habían cruzado el estrecho llegando a su desembocadura el 28 de noviembre de 1520. A la salida y detrás de una prominencia que llaman Cabo Deseado, extiéndose ondulante e infinito el Gran Océano al que de inmediato denominaron Mar Pacífico. Los tres pequeños barcos tan indefensos y desamparados, se aprestan para librar la final batalla. Con dignidad saludan antes de penetrar a lo desconocido; ondean sus gallardetes, las salvas interrumpen el silencio de los siglos y el mundo se extremece.

Tres meses y veinte días viajan las naves en el vacío más completo. Las provisiones se han ido agotando al grado que el pan y la galleta es una mezcla de polvo y gusanos, que húmedo por el orín de las ratas, despiden repugnante olor. De esa basura el despensero reparte una pequeña ración diaria. Agotado el vino, se ven obligados a tomar el agua hedionda de los sucios toneles. Llegó a tanto la penuria que el cuero que recubría los cables, se remojaba durante días, después lo conocían para ser devorado. Con frecuencia se vieron obligados a comer serrín de madera y por una rata se pagaba medio ducado, lo que después de ingerido producía horribles espasmos. (En 1540 en la expedición de Pizarro este asqueroso animal llegó a costar cuarenta reales). Y como todos los navegantes de esa época se vieron atacados por el escorbuto, provocado por las conservas en salazón y la falta de alimentos frescos.

Diecinueve murieron atacados por este mal, entre ellos el gigante patagón que en su grandeza pidió ser bautizado, le pusieron Pablo y murió besando la santísima Cruz. Otro que pe-

reció fué un indígena brasileño, los demás, víctimas de terribles dolores en las piernas al in lograron salvarse. Torturados por el hambre y la sed, el sufrimiento humano había llegado al máximo y ahora, poseídos del delirio, escuchan y ven correr el agua cristalina de las fuentes.

Cerca de 4,000 leguas llevan navegadas en el mar inmenso y sólo han descubierto dos islas desiertas a las que dan por nombre Islas Infortunadas, las cuales, suponiendo exacta la relación de Pigafetta pertenecen a las islas de la Sociedad, al Norte y al Nordeste de Otaiti. A todo lo largo de estas profundas costas, abundan los tiburones.

Inútil hubiera sido detenerse en aquel lugar inhóspito. Cada día cuentan menos hombres para el trabajo; por ello Pigafetta anota muy cuerdamente en su Diario, que en tales condiciones no hubieran podido hacer frente a cualquier variante del tiempo. "Y si Dios y su Santa Madre no nos hubieran concedido una feliz navegación hubiéramos perecido de hambre en tan vasto mar", y discurre que no habría en el futuro quien realizara un viaje semejante. (Después de 56 años en 1578, Drake fué el primero después de Magallanes que cruzó este Mar).

Fueron navegando entre el Oeste y el Noroeste Cuarto Noroeste, quedando situados bajo la línea equinoccial, y pasaron "cerca de las costas de dos islas muy elevadas". Llámase la

primera Cipangu (Japón), que en el globo de Behaim tiene el mismo nombre, y la segunda Sumbdit-Pradit que aparece en dicho globo, se cree que tal vez sea la Antilia.

Nos hacen notar que el Caballero Pigafetta decir, que creyó haberse aproximado. Como se dice sólo, que pasó a corta distancia de ellas, es creía que en el Mar de las Indias Cipangu era la isla más oriental; navegando hacia el occidente y no habiéndolo dado con la primera, imaginó haber pasado a poca distancia de ella. Al llegar a España se refiere a Sumbdit-Pradit como de una isla situada "cerca de las costas de China". Después de haber cruzado la línea, navegaron entre el Oeste y el Noroeste cuarto Oeste. Corrieron después doscientas leguas al Oeste e inmediatamente cambiaron otra vez de dirección navegando a cuarto de Suroeste hasta encontrarse en los 13° de latitud septentrional. Por ese camino esperaban alcanzar el Cabo Cattigara, cuya latitud estaba situado erróneamente por los cosmógrafos, a los que Pigafetta disculpa, ya que este Cabo dice se encuentra a 12° más al Norte.

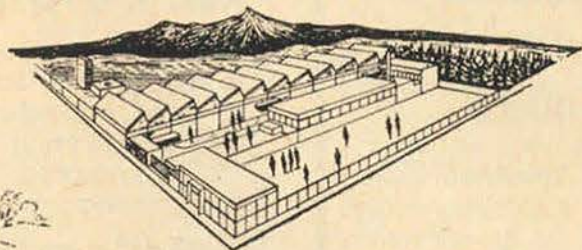
Unos días más y de aquella gesta incomparable no hubiera quedado rastro. Días y noches que se suceden sin in, perdidos en el tenaz celeste del cielo y del mar aquella caravana espectral a la deriva, hubiera desaparecido.

(Continuará)

FABRICA DE CALZADO

RAMIRO MARQUEZ, S. A.

MEXICO TRABAJA CON CALZADO TANQUE



Felicita a la ARMADA NACIONAL, con
motivo del Día de la Marina.

Heroe de Nacozari y Marie S. Curie

Toluca, México

Teléfono 26-27

Al Heroísmo de Nuestros Marineros!

(Viene de la Pág. 27)

Carlos para hacer rumbo a Mazatlán y cooperar con las fuerzas revolucionarias en los ataques al puerto.

El infortunio y la adversidad en contubernio trágico, vencen la noble fé de los nautas revolucionarios, e inmovilizado, con sus calderas apagadas, amanece el cañonero constitucionalista el 16 de junio de 1914, en las proximidades de la roca solitaria, majestuosa e incombible.

Entre la bruma húmeda y gris de esa mañana primaveral, se destaca la silueta sombría, emocionante del buque revolucionario. Flamea al pico del palo mayor la enseña de la patria, ensangrentada por la terrible contienda... y allá, en el horizonte aparece el "GENERAL GUERRERO" y un duelo a muerte es provocado por el "TAMPICO", sin medir ni pesar la inferioridad de su situación naval militar. La lucha fué cruenta y breve, y antes de la hora meridiana, incendiado el buque, muertos y heridos la mayor parte de sus tripulantes, los supervivientes con su Comandante abandonan la pequeña fortaleza flotante tratando de alcanzar la Punta de Santa María.

Y entonces en el paroxismo del sacrificio, en el alucinamiento dantesco de la lucha que ha terminado, al ver su buque perdido, el Comandante HILARIO RODRIGUEZ MALPICA se hundió en el océano infinito de la inmortalidad.

Ha culminado el sol y leve brisa agita apenas las bermejas aguas del Golfo de California;

la costa de Sinaloa aparece gigantesca en lentananza y la roca solitaria semeja la esfinge, muda, hierática, que impávida contempla la agoría del cañonero revolucionario, que en un último esfuerzo, dirige la proa que surcó lejanos mares, hacia el cielo e inclinándose sobre su costado de estribor, desaparece para siempre con los tripulantes muertos en la inmensa llanura móvil del Sur.

Debemos esperar que en el transcurso de los años, como recuerdo perenne de la acción heroica, la mano agradecida de los marineros mexicanos coloque una señal, que simbolice en la roca solitaria y majestuosa, la sublime enseñanza que legaron aquellos nautas a los hombres de mar.

El "GENERAL GUERRERO" ha arribado al puerto de Mazatlán, llevando consigo el cadáver del Comandante revolucionario, el cual es desembarcado para conducirlo a su última morada, Silencioso y envuelto por las sombras de la noche fué el entierro del marino veracruzano. La ciudad triste y agobiada por el largo sitio de las fuerzas constitucionales, no se dió cuenta de que en el seno de la noble tierra sinaloense, llegaba a dormir el sueño eterno el CAPITAN DE NAVIO HILARIO RODRIGUEZ MALPICA.

La Revolución triunfante perpetuó en el granito el nombre del nauta desaparecido y agregó las sencillas palabras que interpretan la admiración y la gratitud de los habitantes de ese estado del Pacífico: "AL HEROISMO" "EL PUEBLO DE SINALOA".

DE LA MIYAR,

Maquinaria y Equipos

VERACRUZ, VER.

Telfs. 35-60 y 39-68

Madero 129

Apartado 272,

BUFETE TECNICO Y
CONTRATISTAS

para trabajos de Ingeniería

MECANICA ELECTRICA Y QUIMICA

DISTRIBUIDORES

SQUARE D. y de ALUMINIO

ALCOMEX.

La Diosa Casualidad

(Viene de la Pág. 10)

mayores informes, pero si entre mis lectores existe alguien que los pueda proporcionar, con gusto uniré mis esfuerzos a los suyos, a fin de redondear el tema.

Por lo pronto, Diego Mendez, sin quererlo, nos proporciona una luz:

Existía en Jamaica el Juego de Pelota.

Si es el mismo que se usaba en el Continente, queda comprobado, una vez más, que en dicha isla se habían observado también los movimientos aparentes del sol, confirmando nuevamente que el viaje a la Española a bordo de la canoa, no fué ni una maravilla, ni una "CHIRIPADA", sino el resultado de sus observaciones astronómicas, tal como lo llevo escrito.

Por enésima vez la Diosa Casualidad, me brinda argumentos con qué sostener mi tesis.

Nota:—Se invita al CULTO LECTOR a la CRITICA CONSTRUCTIVA.

EL MAR TERRITORIAL Y LAS ZONAS (Viene de la Pág. 13)

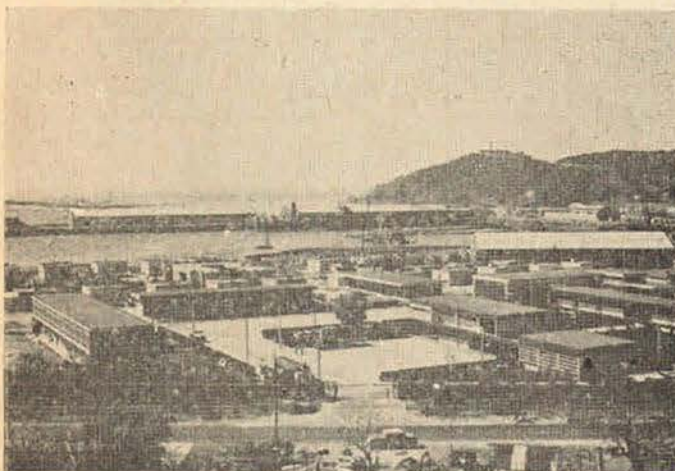
Por lo tanto, se ha puesto en discusión la situación jurídica actual. Por una parte, las disposiciones relativas a la libertad de tránsito, no hacen distinción entre barcos mercantes y de guerra, de lo cual se deduce que tales disposiciones se refieren también a estos últimos, y por otra, los que se oponen a la libertad de tránsito de barcos de guerra, pueden invocar el hecho de que la conferencia, no se expresó concretamente en favor de la libertad de tránsito para este tipo de barcos. Varios estados ya han declarado que no interpretan los artículos de la convención como concesión del derecho de libre tránsito para los barcos de guerra. En estas condiciones, es comprensible que los que se oponen a la disposición de las doce millas, los cuales reclaman el derecho de permitir a sus barcos de guerra viajar en una zona hasta de seis millas de la costa, prefieran la disposición de seis y seis que no deja duda alguna sobre el particular, en vez de propiciar una extensión del mar territorial hasta el límite de doce millas, lo cual crearía obstáculos al libre tránsito.

Los que favorecen la prohibición del tránsito de barcos de guerra extranjeros por la zona de doce millas, opinan que la seguridad de los estados costaneros estaría mejor protegida con esta prohibición. Opinan ellos, que ésta es una

Salina Cruz

(Viene de la Pág. 8)

del Litoral Mexicano del Pacífico. Sin embargo, no se descarta la posibilidad de que la línea ferroviaria interoceánica vuelva a ser de actualidad. Si la rehabilitación del ferrocarril y la operación y administración conjunta de vías y puertos pudiera ofrecer tarifas por toneladas-kilómetro, inferiores al costo de navegación y derechos para cruzar el Canal de Panamá, evidentemente habría una importante demanda de utilización.



Aspecto del puerto actual, moderno, eficiente, y dotado de todas las instalaciones.

demanda excesiva por parte de algunas grandes potencias, que desean tener los medios para ejercer presión, por razones políticas, sobre las potencias más débiles, mediante la exhibición de su poderío naval en las costas de estas últimas. Pero esta forma de presión, estaría en total oposición a los objetivos y principios de las Naciones Unidas. Los que apoyan esta teoría, parecen haberse sugestionado a sí mismos, con la posibilidad de demostraciones navales, mientras pierden de vista el hecho de que el principio de la libertad de los mares, no se aplica solamente a los barcos mercantes, sino también a los de guerra, los cuales, deben tener libertad para navegar de un mar a otro.

No habiendo logrado la conferencia fijar la anchura del mar territorial. ¿Cuál es la situación jurídica actual respecto a dicha anchura?. La respuesta puede ser la siguiente: la situación actual es exactamente la que existía antes de la primera conferencia, cuando la Comisión de Derecho Internacional presentó su informe. Los estados han conservado la libertad de imponer sus propios límites, naturalmente, dentro de las limitaciones del derecho internacional.

ME LO CONTO MI TIO

(Viene de la Pág. 16)

que yo no tomo medicinas porque las medicinas en lugar de aliviar matan a las gentes.

—Como tu quieras, pero por lo que apestan yo creo que estás muy malo.

Y Don Pablito se volvió a acostar pero no bien lo hubo hecho cuando se escuchó un formidable y estrepitoso prrrrrrrrrrrrrrrr y esto fué el colmo para Don Pablito, quien tapándose las narices y envolviéndose en la frazada salió de la habitación diciendo:

—Esto ya no lo soporto... el ruido no me deja dormir pero la peste me mata... si tú quieres morirte aquí puedes hacerlo, pero yo no, me voy a dormir a la banqueta.

Y Don Pablito se salió dando un portazo, cosa que aprovechó Don Ponzó para subirse a la hamaca y dormir a pierna suelta.

A la mañana siguiente muy temprano Don Pablito se levantó y se introdujo al cuarto con objeto de saber si Don Ponzó aún vivía o si ya había pasado a mejor vida; pero lo encontró roncando en su hamaca y pensó de esta manera: No se ha muerto puesto que ronca, qué larga vida tienen los bribones, con esa indigestión que se cargaba y durmiendo con las ventanas abiertas.

Pero sin quererlo se fijó que abajo de la hamaca estaba la vejiga de la res y comentó para sí: Pobre Don Ponzó, hasta las tripas se le salieron por el esfuerzo, pero recogiendo el artefacto se dio cuenta de lo que se trataba y el coraje que hizo fué tal que a vejigazos despertó a Don Ponzó al mismo tiempo que le decía:— Desgraciado, me has tomado el pelo y hasta me hiciste oler a perro podrido, eres un (Palabras impublicables).

El Mundo Submarino.-Buceo Autónomo

Cortesía del Departamento Médico de la Secretaría de Marina.

(CONTINUA)

Efectos de la profundidad

Los dos elementos que intervinieron esencialmente en el buceo, el aire para la respiración y el agua en donde se realizan las inmersiones, están regidos por ciertos principios físicos que son determinantes para dicha actividad.

Normalmente el aire está formado por la mezcla de varios gases, de los cuales los principales son el oxígeno y el nitrógeno. El primero se encuentra en la proporción aproximada de un 20% y el segundo en la de un 80%.

El aire tiene peso, ocupa espacio y es compresible. Al nivel del mar, considerada una superficie de un centímetro cuadrado, los miles de metros de aire que se encuentran encima de ella, forman una altísima columna que pesa 1.033 kgs. Este valor, relacionado con la superficie sobre la cual ejerce su peso, se expresa así: 1.033 kgs./cm², y es también el valor que se ha asignado al peso de una atmósfera (14.7 lbs./pulg.²).

El agua a su vez tiene peso, ocupa espacio y es prácticamente incompresible. Suponiendo,

como en el caso anterior, una superficie de 1 cm.², se necesitaría una columna de 10 mts. de altura (33 pies) para poder ejercer una presión igual a la de una atmósfera.

Si consideramos una profundidad de 10 mts., se tendrá: el peso correspondiente al agua en sí, más el peso que la atmósfera ejerce sobre la superficie del líquido, o sea, que al valor de la presión resultante es de 2 atmósferas por cm.², a 20 mts. (66 pies) se tendrían 3 atmósferas; a 30 mts. (99 pies) 4 atmósferas, y así sucesivamente. (Ver los cuadros correspondientes de la Fig. E y los márgenes de la Fig. 8).

La profundidad a que se puede llegar en las inmersiones, aunque pudiera parecer lo contrario, no está limitado por el aplasamiento que las grandes presiones del fondo pudieran causar al organismo, sino por los efectos que estas profundidades ejercen sobre la densidad, la presión y el volumen de los gases del aire respirado. Sabido es, por ejemplo, que las células vivas pueden resistir normalmente en el fondo del mar una presión de 400 a 1,100 atmósferas; fenómeno que se explica cuando se considera que los seres vivos están constituidos principalmente por agua (el cuerpo humano contiene el 70% de su

PROFUNDIDAD EN METROS	PROFUNDIDAD EN PIES	PRESION EN ATMOSFERAS	PRESION KILOGRAMOS POR CM ²	PRESION LIBRAS POR PULGADA ²	EFECTOS DE LA PROFUNDIDAD.			DIFUSION DEL NITROGENO DEL AIRE
					NITROGENO	OXIGENO	BIOXIDO DE CARBONO	
0	0	1	1.033	14.64				
10	33	2	2.066	29.28		PELIGROSO SI SE USA EL GAS PURO		NO HAY
20	66	3	3.099	43.92				SE INICIA A LOS 25 MINUTOS
30	99	4	4.132	58.56	INICIA SUS EFECTOS DE NARCOSIS		TOXICO SI SE ACUMULA EN LOS ESPACIOS MUERTOS	
40	132	5	5.165	73.20				
50	165	6	6.198	87.84				
60	198	7	7.231	102.48				
70	231	8	8.264	117.12	SE HACEN PARTICULARMENTE INTENSOS			
80	264	9	9.297	131.72		EL OXIGENO DEL AIRE ACTUA COMO TOXICO		
90	297	10	10.320	146.40				MAXIMA

LIMITE ABSOLUTO DE MAXIMA PELIGROSIDAD.

Valores de la presión y efecto de los gases de la respiración a diferentes profundidades.

peso) y que ésta, como todo líquido, es prácticamente incompresible y transmite la presión en todos sentidos sin que la celdilla viva llegue a estallar.

No obstante, si la presión que va a entrar en juego sobre las diversas superficies y estructuras del organismo, no queda igualmente aplicada en todos sentidos y se llega a establecer una presión diferencial aun tan pequeña como 1/16 de atmósfera, se producen alteraciones en los tejidos cuya gravedad depende de la intensidad de la lesión producida y el órgano afectado.

Algunas de estas alteraciones pueden ser: oritis media y oero-sinusitis (que pueden manifestarse por hemorragias nasales o bucales) y distensión parológica del estómago o intestinos.

La presión de 1.033 Kgs./cm.², que el aire ejerce a una atmósfera, es la resultante de la suma de las presiones que parcialmente y en forma proporcional a su porcentaje, ejercen los gases que lo componen. En estas condiciones, el oxígeno ejerce una presión parcial de 206.6 grs./cm.² y el nitrógeno una presión de 8.25.4 grs./cms.², es decir, son responsables del 20 y del 80%, respectivamente, de la presión que hemos considerado.

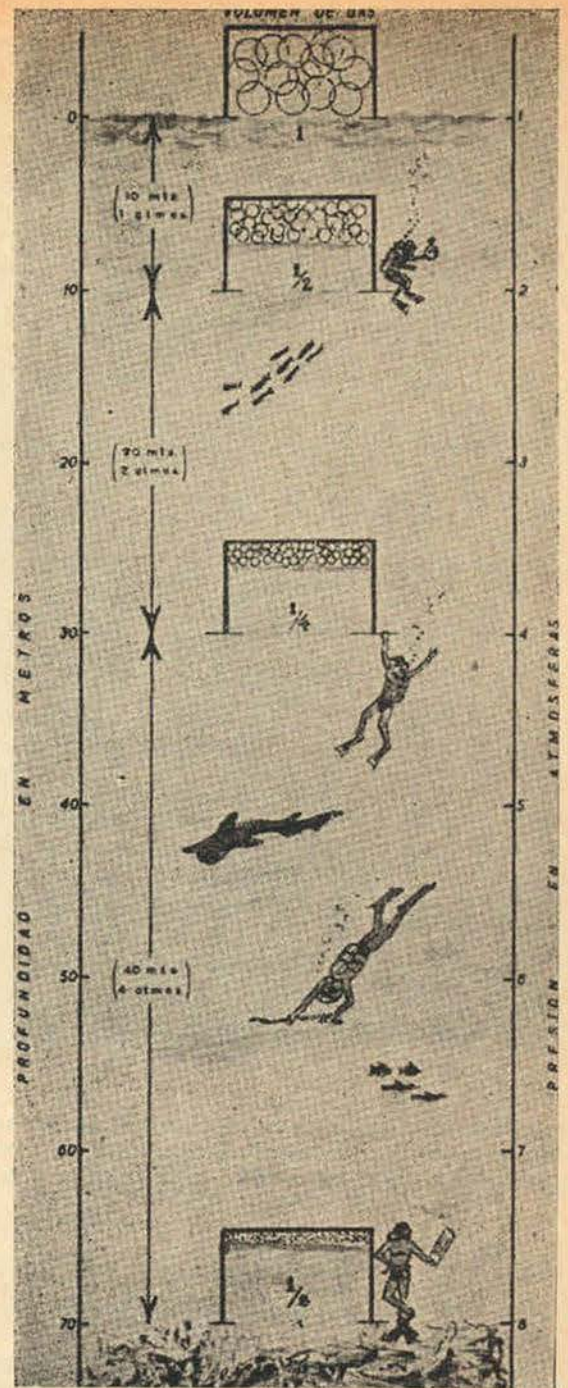
Estos mismos gases, sujetos a dos atmósferas de presión (10 mts. de profundidad) duplican su densidad y sus presiones parciales y da por resultado que se respire dos veces más oxígeno y dos veces más nitrógeno que a la presión de una atmósfera. Si la presión se aumenta a cuatro atmósferas (30 mts. de profundidad) estas proporciones se cuadruplican, y así sucesivamente.

Cuando el aire respirado se encuentra sometido a una presión de 9 atmósferas (80 mts. de profundidad), la presión parcial del oxígeno alcanza la cifra aproximada de 1.850 Kgs./cm.², momento en el cual dicho gas actúa como tóxico, provocando, entre otras cosas, convulsiones y síncope.

En los aparatos de circuito cerrado con oxígeno puro, ese valor de 1.850 Kgs./cm.², se obtiene a la presión de una atmósfera y 4/5 (8 metros de profundidad), porque en este caso, el gas puro ya no ejerce una tensión parcial correspondiente al 20%, sino que ahora es responsable del 100% del valor de la presión mencionada y sólo necesita para alcanzarla la quinta parte de la fuerza ejercida por nueve atmósferas. Por esta razón, dichos equipos no deben emplearse en profundidades mayores a 10 mts.

A la presión de 4 atmósferas (30 mts.) el nitrógeno, difundido en la sangre, inicia sus efectos de narcosis; a mayor descenso clvida en donde se encuentra y sus efectos se hacen particularmente intensos a 7 atmósferas (60 mts.).

Este peligro se evita no descendiendo a profundidades mayores de 10 mts. (130 pies), con una estancia en el fondo de 15 minutos; si la inmersión es mayor, los hombres-rana deben descender en grupos como los de los montañistas



Efectos de la presión hidrúlica sobre el volumen, densidad y presión de los gases precauciones a tomar al emerger.

formando una cuerda, cuyos miembros se vigilan y protegen mutuamente.

El bióxido de carbono, producido como resultado de las combustiones orgánicas, a la presión de 4 atmósferas (30 mts. 99 pies), se hace muy viscoso y puede provocar accidentes si se equipó. Por esta razón los aparatos modernos llega a acumular en los espacios muertos del usan en su circuito respiratorio una embocadura para eliminar ese peligro. (Fig. 7).

Por lo que se refiere al efecto que produce la presión sobre el volumen de los gases (ver Fig. 8), consideramos lo siguiente: si al volumen dado de un gas, sujeto a la presión de una atmósfera (0 mts.), lo sometemos a una doble pre-



La fotografía submarina, gracias a los equipos de buceo autónomo, proporciona un medio interesante de investigación científica y un agradable entretenimiento a los aficionados.

sión, o sea dos atmósferas (10 mts. de profundidad), el volumen total considerado se reduce a la mitad; si a este volumen obtenido hemos de reducirlo nuevamente a la mitad, la presión debe duplicarse, es decir, debemos elevarla a 4 atmósferas (30 mts.); para que este último volumen se reduzca también a la mitad, habrán de aplicarse 8 atmósferas (70 mts.).

Por consiguiente, se tiene que con dos atmósferas el volumen total considerado se redujo $\frac{1}{2}$ y se descendieron 10 mts., con cuatro atmósferas se reduce $\frac{1}{4}$ más y hay que descender hasta 30 mts.; con 8 atmósferas, la reducción es de $\frac{1}{8}$ y el descenso de 70 mts; de modo que cada una de estas etapas requiere que el descenso sea proporcionalmente cada vez mayor para obtener cada una de las presiones indicadas.

Este fenómeno es de suma importancia para el hombre-rana, toda vez que los efectos de la variación de la presión se hacen más intensos mientras más cerca se encuentre de la superficie. A gran profundidad le permite variar con cierta rapidez su altitud; en cambio, al acercarse el

momento de emerger, debe hacerlo con lentitud, particularmente los últimos 3 mts. (10 pies), que se consideran como críticos.

Por lo que al nitrógeno se refiere, el hecho anterior es notablemente interesante. Este gas, difundido en la sangre en forma proporcional a la presión ejercida y al tiempo de duración de la inmersión, se desprende del organismo en forma de burbujas al iniciarse el ascenso, exactamente del mismo modo que el bióxido de carbono lo hace cuando se destapa una botella de gaseosa. Estas burbujas son mayores mientras menor es la distancia a la superficie, producen embolia gaseosa (enfermedad de los buzos o descompresiva), que en los casos graves puede llevar a la parálisis y la muerte.

Este accidente se evita observando estrictamente las reglas de descompresión inscritas en las tablas correspondientes, que indican de modo preciso el tiempo máximo durante el cual puede permanecer en determinada profundidad; la altura de las diferentes etapas en que debe hacerse el ascenso y el tiempo que debe permanecer en ellas. (Estas tablas deben consultarse en las publicaciones relativas).

La embolia gaseosa puede prevenirse también, si para una profundidad determinada se limita en forma proporcional la duración de la inmersión, para evitar que el nitrógeno tenga el tiempo suficiente para provocar la formación de burbujas peligrosas, o bien, no descendiendo a profundidades que requieran el uso de las tablas de descompresión.

Este límite se señala a los 30 mts. (99 pies) de profundidad para una estancia de 25 minutos; sin embargo, puede señalarse como límite práctico de seguridad una profundidad de 40 mts. (130 pies) para una estancia de 10 minutos. Las profundidades de 60 mts. (200 pies), son accesibles a grupos muy entrenados y disciplinados, ejercitados en el uso de las tablas de descompresión: una profundidad de 90 mts. (300 pies) marca el límite absoluto que es extremadamente peligroso de alcanzar para la mayoría de los sujetos, la más apropiada es una profundidad de 20 mts. (66 pies), para una estancia de 50 minutos.

Cámara de recompresión

En líneas anteriores se ha indicado la necesidad que el hombre-rana tiene, al igual que los otros buzos que utilizan equipo pesado, de respetar las reglas de descompresión cuando ascienden a la superficie.

Si, por motivos diversos, no se han seguido las reglas anteriores, es indispensable que el individuo sea sometido a una recompresión en la superficie y para ello se usa la cámara de recompresión, de lo contrario, se presentarán las consecuencias patológicas de la enfermedad descompresiva. Una vez que estas manifestaciones de embolia por el nitrógeno se han instalado, es mandatorio sujetar al individuo a la recompresión; también se hace necesario este tratamiento

cuando se instalan signos de compresión intrapulmonar, sobre todo aero-embolia traumática.

La aplicación y manejo de esta cámara de recompresión deben ser aprendidos sobre la práctica, por lo cual se omiten de esta reseña sobre el buceo autónomo. No obstante, se hace notar la importancia de tener una cámara de recompresión a la mano (las hay portátiles), como una medida de seguridad y buen juicio.

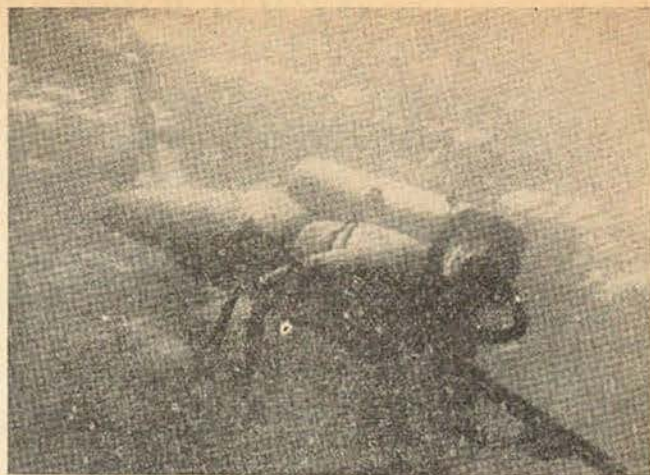
PRINCIPALES APLICACIONES

El petróleo, producto de la hidrocarburation de materias orgánicas, se encuentra en forma más o menos líquida en el subsuelo y por gravedad, tiende a depositarse en las partes más bajas, costas o lugares de poca altura, particularmente en la plataforma continental, en donde los mantos petrolíferos se acumulan en mayor proporción e importancia que en el continente. Muchas naciones vienen explotando tales riquezas bajo sus aguas territoriales y México ha iniciado la localización y explotación de las mismas, para lo cual ha sido indispensable utilizar a los hombres-rana, y se asegura que los yacimientos petrolíferos de nuestro país son muy abundantes en el subsuelo de la plataforma continental mexicana.

En los mares orientales, el Comandante Costeau, de quien ya se ha hablado, ha efectuado trabajos importantísimos.

En los últimos meses se han venido publicando las investigaciones realizadas en distintas partes del mundo para localizar yacimientos minerales submarinos, particularmente metales radiactivos, con resultados de enorme consideración, en los cuales el buceo moderno ha tenido papel preponderante.

En nuestros ríos existen yacimientos de "placer de oro" y otros metales preciosos no explota-



La caza y la pesca submarinas constituyen una nueva modalidad creada por el uso de los equipos de buceo autónomo.

dos hasta ahora en forma eficiente, en los cuales los hombres-rana podrían efectuar exploraciones notables.

En el terreno de la arqueología, la exploración subacuática constituye uno de los más brillantes logros alcanzados hoy en día, gracias a los aparatos de buceo autónomo. La completa libertad de movimientos que estos equipos ofrecen al investigador submarino, permite en muchos casos llevar al cabo verdaderas excavaciones arqueológicas bajo el agua con toda la técnica moderna que esta ciencia requiere, y permite que se aprovechen numerosos datos científicos a través de levantamientos topohidrográficos, excavaciones estratigráficas, fotografía subacuática, etc. (Fig. 9).

Varias investigaciones, modelo en su género,

J. MANUEL CASTRO C.

Mer Mar

Servicio Especializado en Motores Fuera de Borda
Marinos de Gasolina y Diesel y Toda Clase de Instalaciones
Ave. Universidad N° 650 México 13, D. F.



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

Modelismo Naval

Por el Ing. Mario Lavalle Argudín.

(Continúa)

Empezaremos por el Puente de Mando y Puente de Popa, para lo cual calcamos las figuras acuradas sobre tabla o balsa de 3 milímetros de espesor y el procedimiento de construcción se describe en detalle en los cuadros No. 25 y No. 26 los que no necesitan más explicación.

han sido hechas ya en las costas del Mediterráneo occidental por equipos de buceo autónomo supervisados por arqueólogos adiestrados en este tipo de inmersiones.

En la rama de las ciencias naturales, que se conoce con el nombre de biología marina, existen muy interesantes campos de estudio en los cuales el buceo autónomo abrirá al especialista las puertas para penetrar al mundo de sus actividades con mayores posibilidades de un buen éxito que las tenía antes de aplicarse el buceo moderno.

Los trabajos que pueden efectuarse con la ayuda de los equipos mencionados, son muy numerosos; se mencionan los siguientes ejemplos, agrupándolos en dos grandes categorías:

- a) Estudios eminentemente biológicos.
- b) Estudios pesqueros.

Dentro del primer grupo quedan incluidos aquellos referentes a la investigación de la magnitud de las poblaciones sedentarias, sus migraciones, comportamiento reproductor, asociación con otras especies, hábitat o condiciones ambientales en que viven, etcétera, todo lo cual constituye la base de una legislación pesquera eficiente y da las normas de la intensidad de explotación a que se puede someter una población.

En el segundo grupo se pueden mencionar el estudio del funcionamiento de las redes de arrastre camaroneras, selectividad y eficiencia de nazas, trampas, redes de agallas, trasmayos y, en general, cualquier arte de pesca fija o móvil.

También hay que mencionar que en la explotación de especies sedentarias como el abulón, esponja, ostión y aun en la captura de la langosta, los equipos de buceo autónomo pueden rendir resultados muy superiores a los anticuados equipos a base de escafandra.

En el terreno deportivo, la caza y la pesca submarinas han recibido un gran impulso por el uso de los equipos autónomos, las han hecho más excitantes, han dado motivo a diversas competencias y han proporcionado una nueva modalidad a estas actividades. (Fig. 10).

En el número anterior de esta Revista se describió la construcción del casco de un destructor, ahora continuaremos con los demás elementos que componen este modelo de buque.

(Ver grabados en páginas siguientes)

En el próximo número continuaremos con la construcción de los Puentes medios, chimenea, botes salvavidas, cañones de proa y popa y tubos lanzatorpedos.

En el capítulo de maniobras navales y submarinas, el buceo autónomo tiene aplicaciones muy valiosas. Se deben considerar dos situaciones: en tiempo de paz y en tiempo de guerra; como casos concretos, se citan:

En tiempo de paz

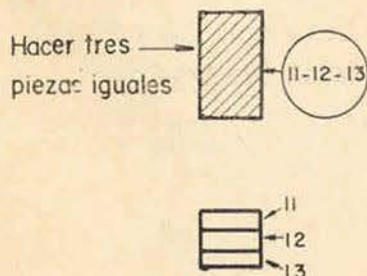
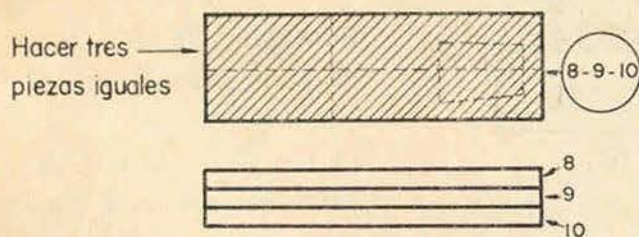
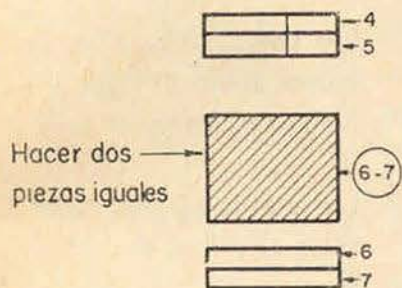
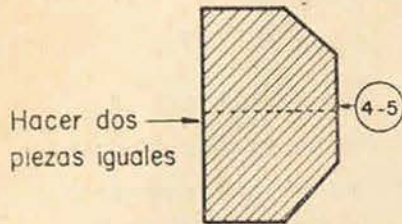
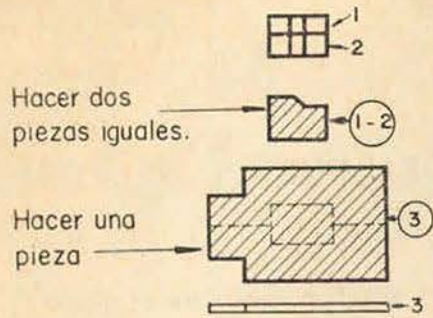
- Hacer amarras bajo el agua.
- Armar tuberías bajo el agua y poner juntas.
- Hacer barrenas en hierro, mampostería u hormigón, bajo el agua.
- Botar remaches, cortar metales (con segueta), cortar madera.
- Instalación de bombas u otros aparatos bajo el agua.
- Salvamento bajo el agua de hombres, de otro buzo, etc.
- Hacer cortes bajo el agua empleando los equipos oxieléctricos.
- Igualmente soldaduras.
- Soldar y cortar bajo el agua empleando arco y antorcha.
- Salvamentos de objetos y embarcaciones bajo el agua, incluyendo su localización.
- Desenredar cables y cadenas de las propelas y ejes de los buques.
- Revisar en general la obra viva de los buques.
- Revisar las condiciones en que se encuentre la cuna de un buque en cadena.
- Colocar cargas explosivas para remover obstáculos a la navegación.
- Remover y cambiar rejillas. Quitar objetos y plantas marinas que obstruyan dichas rejillas.
- Reconocimiento de buques u obstáculos sumergidos cerca y retirados de los canales de navegación.

En tiempo de guerra

- Efectuar misiones de sabotaje después de que hayan desembarcado en costas enemigas.
- Dstrucción de defensas instaladas a fin de obstaculizar operaciones ofensivas que piensen lanzarse contra el enemigo.

(Continuará)

CONSTRUCCION DEL PUENTE DE MANDO



Material.- Se puede utilizar madera balza de 3mm. de espesor y cortarse con navaja.

Si se utiliza tabla de cedro u otra madera puede cortarse empleando el arco de calar.

La pieza N°3 puede hacerse de cartón de 1mm ó con un pedazo de chapa de este espesor.

El puente una vez terminado y lijado se pinta de color gris marino y las ventanillas puertas y ventilas con pintura negra como se puede observar en la Fig. I.

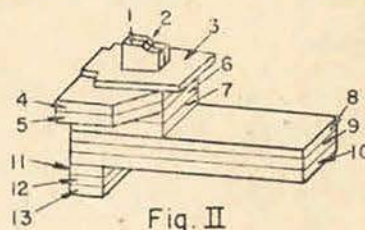


Fig. II

Las partes achuradas se calcan sobre una tabla de 3 mm. excepto la N°3 que se calca sobre -- cartón ó chapa de 1mm.

Una vez cortadas las piezas se ensamblan como muestra la Fig. II

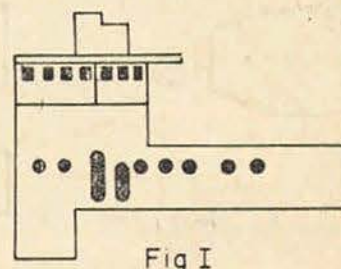
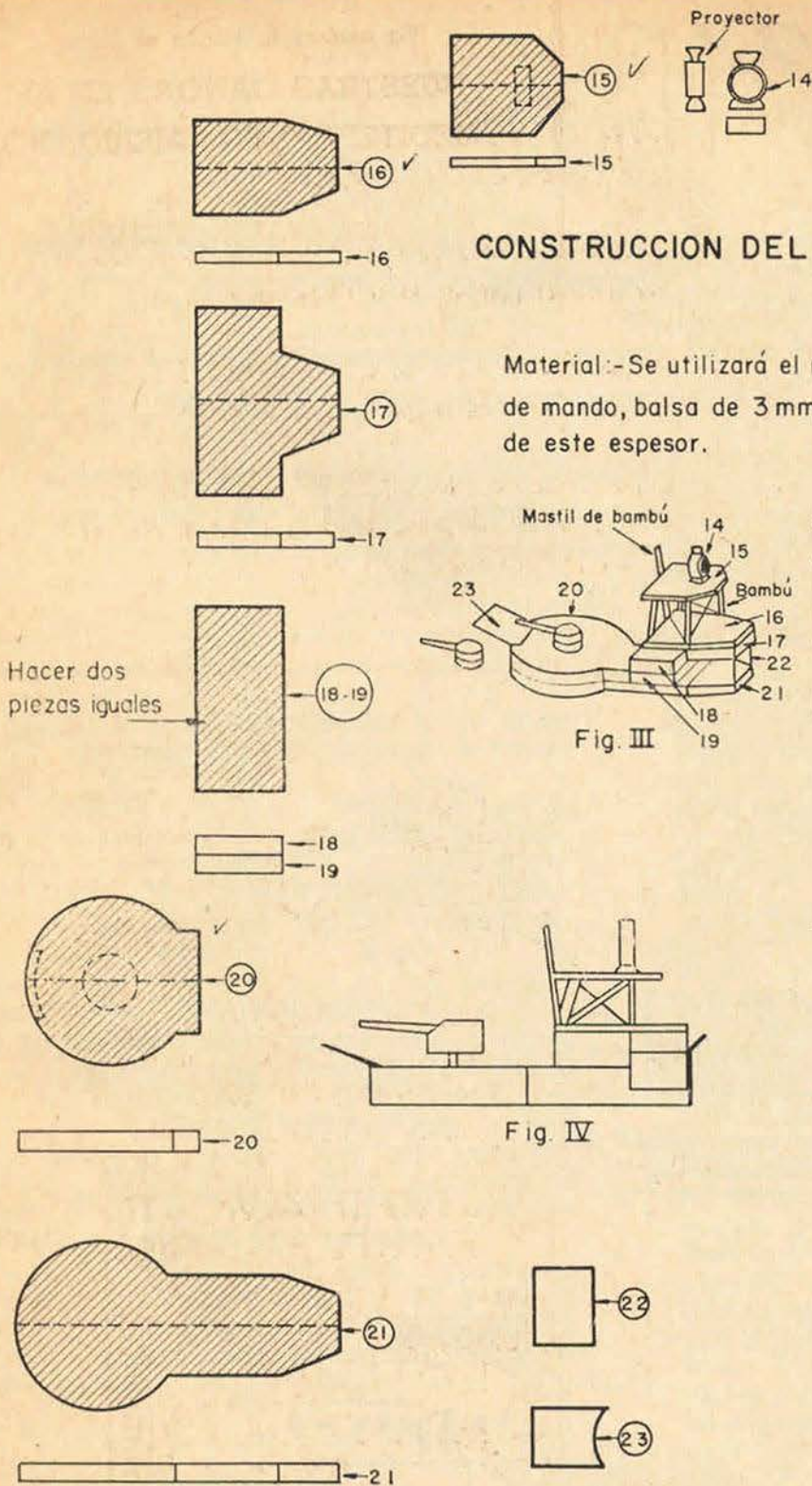


Fig I



CONSTRUCCION DEL PUENTE DE POPA

Material:- Se utilizará el mismo que para el puente de mando, balsa de 3 mm. ó cedro u otra madera de este espesor.

Las piezas Nos. 15 y 16 - se hacen de cartón ó chapa de 1mm y las Nos 22 y 23 de papel grueso.

Las partes achuradas se calcan sobre la tabla y luego se cortan.

Las piezas se ensamblan como se indica en la Fig III.

El conjunto se lija y pinta de color gris marino.

La Fig. IV es la vista de perfil del puente de popa terminado.

Las piezas 22 y 23 se hacen de cartulina.

Korody marine corporation

Italian Afiliada
NAVALTECNICA
INTERNAZIONALE

S. P. A.

Via Piemonte, 26

Roma, Italia

Cables: Internavi

El origen central
que proporciona
el mantenimiento
de maquinaria

a la
marina
Americana

Representante en la República mexicana
CYRMEX - RAFAEL ROMO P.
Beto No. 50 Col. Romero de Terreros
Tel. 24-97-86 México 21, D. F.

World Wide
Service

U. S. A. Afiliada

VENN-SEVERIN

ENGINE WORKS,

INC.

Hawthorne, California

Cables: Venseco

DIVISION DE ARMADORES

Construcción y conversión de todo tipo de unidades navales. Especialistas en lanchas de motor de alta velocidad, unidades para servicio de patrulla, barreminas, cazas. Adquisición y reinstalación en servicio activo de embarcaciones anteriormente al servicio de la Marina Norteamericana.

DIVISION DIESEL

Fabricantes de motores diesel para servicio pesado, velocidad mediana, de 90 a 500 h. p. y juegos de generador diesel. Partes de repuesto a precios económicos para la mayoría de los motores diesel norteamericanos.

K ORODY MARINE CORPORATION

12822 Simms Ave., Hawthorne, California, U.S.A. Cable: PAKORODY, Hawthorne, California

