

REVISTA MENSUAL



BITACORA

ORGANO DEL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE LA SECRETARIA DE MARINA
MIEMBRO DE LA F. S. T. S. E.



\$2⁰⁰

Íum. 3.-ABRIL DE 1959

Sumario

Editorial	1
Conmemoración emotiva	2
Corte de caja (marzo de 1959)	4
La ciencia va al mar	5
Visita oficial de Zermeño Araico a los Estados Unidos	6
Ecos de la provincia	9
El contrato de transporte marítimo	10
Carrera atlética de relevos	19
Se integra una compañía de hombres rana	19
Mexico construirá sus propios guardacostas	20
21 de Abril en México	21
Reparto de juguetes	22
Codificación marítima	23



NUESTRA PORTADA

El Sr. Lic. Rómulo Sánchez Mireles, acompañado de su Comité Ejecutivo Nacional, con el C. Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos.

Directorio

DIRECTOR GENERAL

Dr. Francisco A. Marín

DIRECTOR DE EDICION

Manuel Blanqueto S.

ADMINISTRADOR

Frances Lyra M.

JEFE DE REDACCION

Gerardo L. Ostos A.

JEFE DE INFORMACION

Miguel Sánchez Espino

PUBLICIDAD

José Manuel Pérez Díaz

FOTOGRAFIA

Ing. Julio Adeath Gómez

COLABORACION

Comités Ejecutivos Nacional y Seccionales, Trabajadores de la Secretaría de Marina



PRECIO DEL EJEMPLAR \$ 2.00
SUSCRIPCION ANUAL \$ 24.00

Impreso en los Talleres Gráficos de la Editorial Comaval. Calle 4 N° 22, Naucalpan, para Editora Bitácora.

Oficinas Generales: Lucerna N° 55, Tercer piso, México 1, D. F.
Teléfono 46-64-06

Editorial

LO QUE ESPERAMOS DE LOS ACTUALES DIRIGENTES DE LA F.S.T.S.E.

EN TODAS LAS JUSTAS SINDICALES en las que ha intervenido el actual Secretario General de la Federación de Burócratas, ha dejado sentado precedentes insospechables de orientación revolucionaria, capaces de despertar la confianza al más escéptico de los que militamos en las filas de los trabajadores al Servicio del Estado.

Lo escuchamos a raíz de la toma de posesión de la nueva Directiva de la Federación, combatiendo las posturas demagógicas, que han sido las características de los malos dirigentes. Leímos con delectación sus declaraciones a la prensa del país, y en las que condenaba la psicosis apoderada de muchas gentes con motivo de los acontecimientos registrados últimamente en la República y con los cuales la reacción pretendió sacar el mayor de los provechos, tratando de frenar el movimiento sindical, endilgando el mote o sambenito de comunistas a cuantos se perfilaban en el horizonte de la patria, defendiendo un derecho sindical, reclamando respeto a alguna conquista obrera o por el solo hecho de anhelar una mejoría en las condiciones de vida de los trabajadores. Compaginando su actitud antidemagógica, Sánchez Mireles en aquella ocasión manifestó que los trabajadores, sin salirse de los linderos de la Ley, tenían el perfecto derecho de alentar por su mejoramiento.

Posteriormente y haciendo alarde de conocimiento de la realidad que priva en el movimiento sindical de México, con la firmeza que da la experiencia y sabedor del terreno que pisa, el Secretario General de nuestra Central Máxima, atento al ritmo que se advierte y se respira en el devenir democrático de la Revolución Mexicana, ha dejado que las mayorías elijan a sus dirigentes, acabando con el viejo vicio de los tapados y con las elecciones hechas desde arriba, como pudimos observar en el cambio de la Directiva de los compañeros que forman en el Sindicato de la Industria Militar. Y es que el propio Sánchez Mireles no es sino un producto de ese nuevo movimiento que se viene gestando en las filas de la Revolución Mexicana, en las que por ahora las masas eligen a sus dirigentes o gobernantes, como en el caso de la elección del Gobernador de Baja California en la que campeó una evidentísima voluntad popular.

Aunado a lo anterior, sabemos que en la plana mayor de la Federación, están la flor y nata de nuestro movimiento sindical, los más esforzados luchadores del sindicato burocrático, los que dan la cara y no se intimidan para encontrar solución a los diversos problemas de los trabajadores al Servicio de los Poderes de la Unión.

Todo lo anterior no son más que premisas de una actuación que esperamos se supere en un futuro próximo en bien de las mayorías.

Simplemente queremos los sindicalizados, que los dirigentes actuales de nuestra federación enfrenten los problemas sin soslayarlos, como lo han venido haciendo hasta hoy, porque saben que con ello se evitan los distur-

(Sigue en la 3ª de forros)



El Secretario de Marina, Alm. Zerméño Araico, preside la ceremonia acompañado de altos jefes de la Armada de México, el comandante de la XXVI Zona Militar y el representante del gobierno veracruzano.

Commemoración Emotiva

Por XAVIER DIEZ GUTIERREZ C.

Desde las primeras horas del martes 21 de abril del presente año, el puerto de Veracruz registraba un ambiente de entusiasmo, alegría y júbilo popular, mayor del usualmente conocido, pues sus habitantes festejaban y conmemoraban el XLV aniversario de la gran gesta histórica que constituyó la Heroica Defensa de Veracruz. A las 8 horas de ese día se efectuó la primera ceremonia conmemorativa ante los sepulcros de los héroes caídos, en el Cementerio Particular Veracruzano; dos horas más tarde, tenía lugar otro acto más al pie del monumento erigido en memoria de los defensores del puerto, situado en la esquina de Arista y 16 de Septiembre. En ambos lugares se depositaron coronas y ramos de flores y se montaron guardias de honor.

Una hora después, a las 11 horas exactamente, en la base naval "Antón Lizardo", lugar donde se encuentra la tradicional y Heroica Escuela Militar y Naval del Golfo, se celebró la principal ceremonia de ese día para honrar la memoria de los alumnos de ese plantel que ofrendaron su vida durante la lucha desarrollada los días 21 y 22 de abril de 1914. Presidió esta ceremonia el Alm. Manuel Zerméño Araico,

Srio. de Marina, a quien acompañaron en la presidencia, el Gral. Modesto A. Guinart López, Comandante de la XXVI zona militar; el Vicealmirante Diego Mújica Naranjo, Director de la Escuela Naval de Veracruz; el Corl. Alejandro Lanusse, agregado militar y naval de la Embajada de la Argentina en México, así como los representantes del H. Ayuntamiento y altos funcionarios de la federación y el Estado.

El acto se inició con la lectura al parte rendido por el Comodoro Manuel Azueta el 27 de abril de 1914, en el que se relata, con emoción vibrante, la forma en que se realizó la injusta y artera invasión por parte de una nación extranjera, y el decidido empeño del pueblo y de los cadetes de la H. Escuela Naval de oponerse a ella aun a costa de perder la vida.

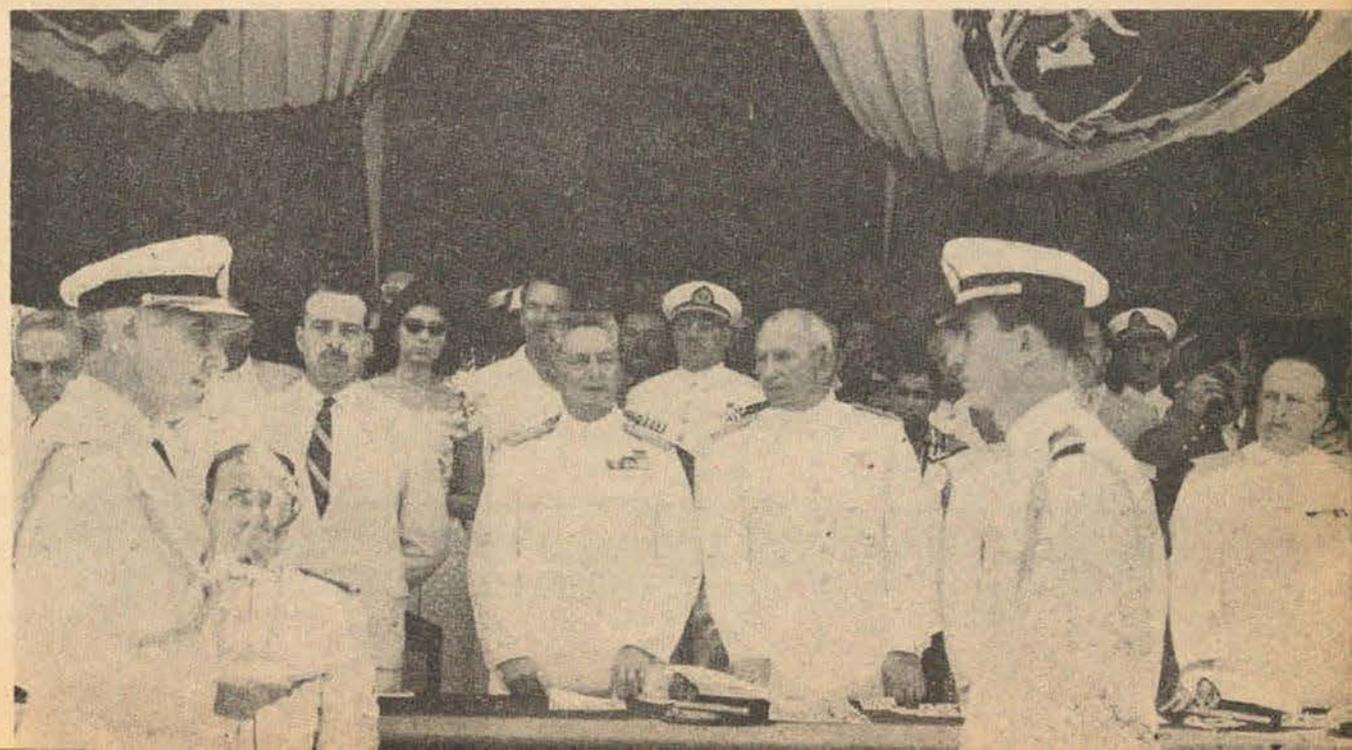
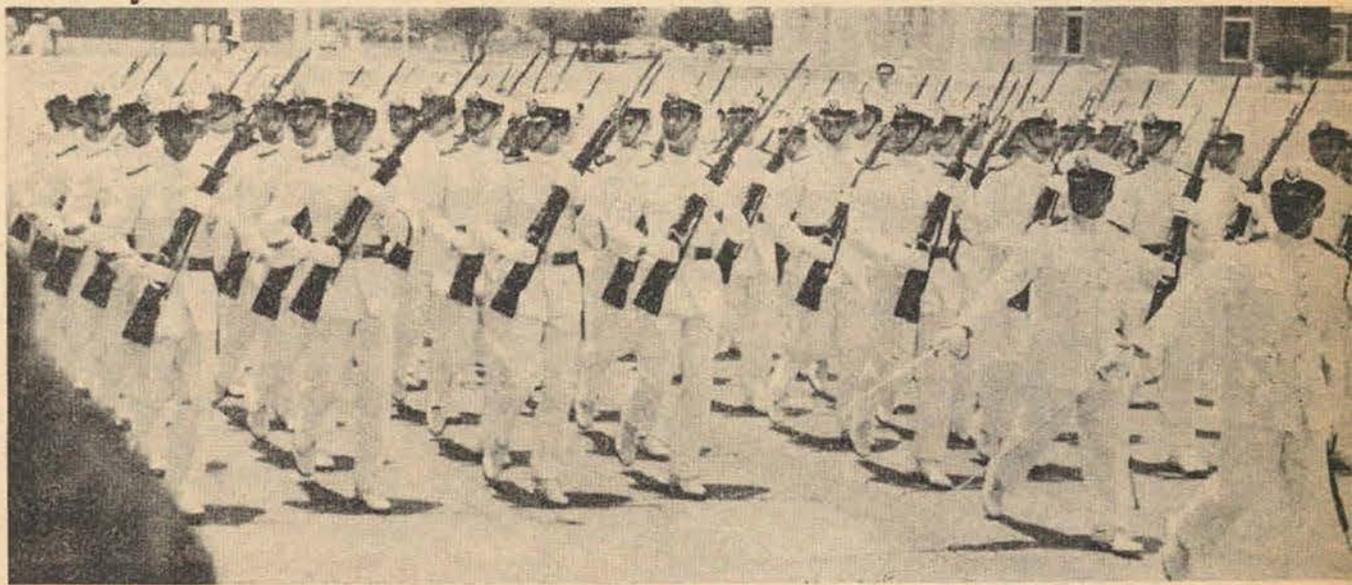
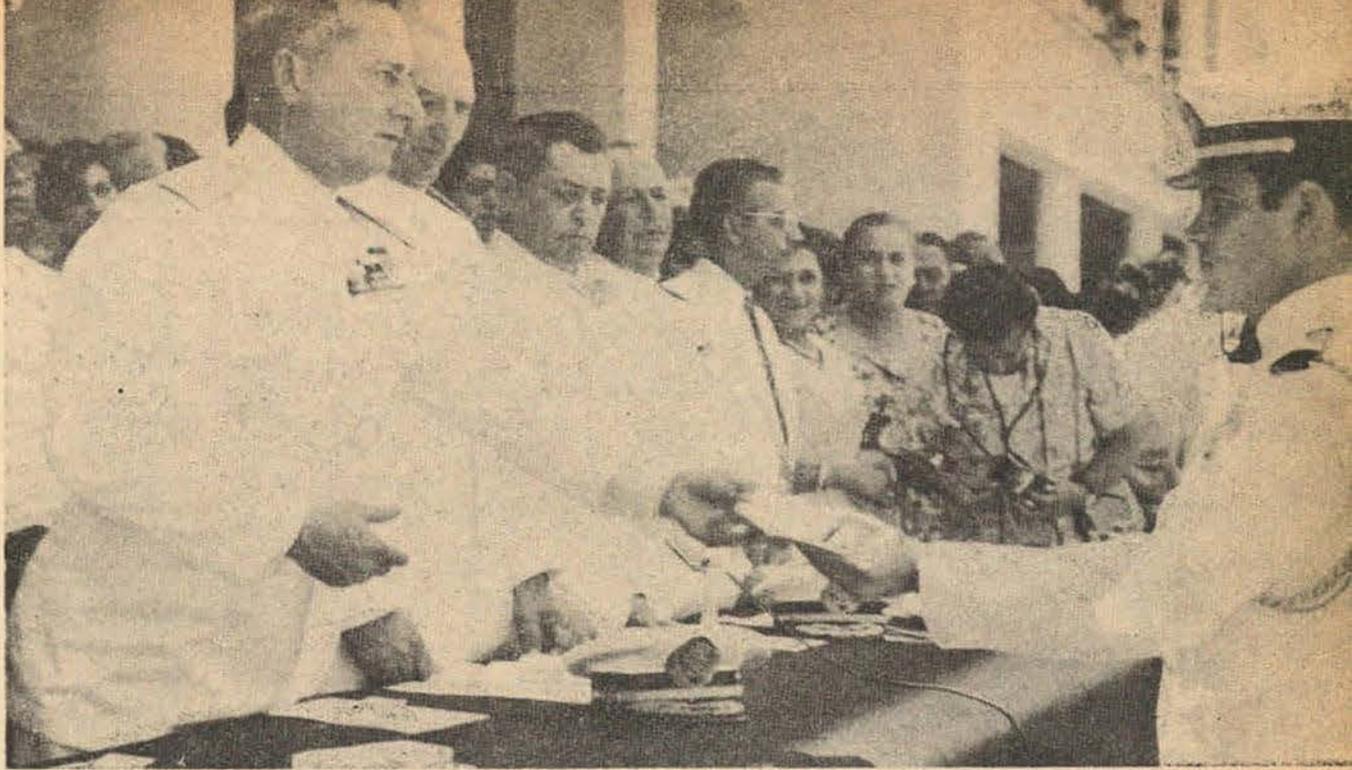
Enseguida, se tributó un homenaje a los Niños Héroes, y cuando sus nombres eran pronunciados en la lista de presente, los cadetes de la H. Escuela Naval y un grupo de alumnos del H. Colegio Militar de México —que por primera vez asistían a estas ceremonias—, formados en línea desplegada, respondían a coro: "Murio por la pa-

tria". El anterior, fue realmente uno de los momentos más emotivos de la ceremonia, pues funcionarios, invitados, oficiales y cadetes, así como el público en general que asistía, reflejaban en sus rostros una profunda emoción y un total respeto y admiración hacia los nombres que se pronunciaban y que representaban el ejemplo de la patria misma.

A continuación, el Capitán de Navío Rubén Montejo Sierra, Subdirector de la H. Escuela Naval de Veracruz, pronunció breves pero emotivas palabras para enaltecer la memoria de los caídos en tan justa y heroica causa y elogiar a los supervivientes de la misma. Al finalizar, el Capitán Montejo Sierra, dijo: "El 21 de abril debe ser día de fiesta, pues los días de gloria son días de fiesta. En ese día los veracruzanos, emulando a los espartanos

(Pasa a la pág. 8)

En las gráficas de la derecha, de arriba abajo: Entrega de Diplomas y Condecoraciones a los nuevos oficiales; desfile de los Cadetes, y entrega, por parte del Corl. Lanusse, del premio que el gobierno argentino concede todos los años al alumno más aventajado.



SECRETARIA DE FINANZAS

CORTE DE CAJA correspondiente al mes de MARZO de 1959

INGRESOS

SALDO al 28 de febrero de 1959	\$ 2,383.26
Folio 321.—Cheque de Tesorería N° 274375 por 22 Giros Oficiales de Pagadurías Regionales	7,147.13
.. 322.—Cheque de Tesorería N° 6321 del Depto. "C" Sria. de Hacienda, por la 1ª quincena	2,000.00
.. 323.—Id. N° 7606, de la 2ª quincena	2,000.00
.. 324.—Cheque Bancario N° 66145 de Pagaduría Civil, en Acapulco, Gro., por	879.84
.. 325.—Giro Postal N° 8368 de Topolobampo, Sin., por pago de Cuotas Sindicales	22.56
.. 326.—Cheque Bancario N° 9804200 de Pagaduría Regional en Navajoa, Son.	5.78
.. 327.—Giro Postal N° 42314 de Progreso, Yuc., por venta de 50 ej. de "Bitácora"	50.00
.. 328.—Abono de Carlos Aguilar Hernández	400.00
.. 329.—Giro Postal N° 88023 de Tuxpan, Ver., pago Cuotas Sind. del Personal Supernumerario	507.25
.. 350.—Cheque de Tesorería N° 5522 del Depto. "A" Sria. de Hacienda, por la 1ª quincena	1,500.00
.. 351.—Id. N° 6551, por la 2ª quincena	1,500.00
.. 332.—Cheque de Tesorería N° 3835629 de Pag. Sria. Marina, del Personal de L/R de Talleres	1,578.84
.. 333.—Efectivo de Pag. Sria. Marina, del Personal de L/R "Conservación del Edificio"	506.86
.. 334.—Ejvo. de la Direc. Gral. de Obras Marítimas, del Personal de Contrato local	572.34
.. 335.—Ejvo. de la Direc. Gral. de Marina Mercante, del Personal de Contrato local	152.34

CUOTAS SINDICALES DEL PERSONAL SUPERNUMERARIO DE LA SECCION CENTRAL

Folios del 336 al 344.	
Rosendo Martínez V.—Abril a octubre de 1958	\$ 102.10
Rosendo Martínez V.—Noviembre y diciembre de 1958	31.80
Rosendo Martínez V.—Enero a marzo de 1959	47.70
Odón Velázquez M.—Febrero y marzo de 1959	38.10
Irene L. de Pérez.—Enero a marzo de 1959	57.15
E. Díaz Bonola.—Enero a marzo de 1959	49.50
S. Gómez C.—Enero a marzo de 1959	35.75
Adriana G. Vda. de Hernández.—Enero y febrero de 1959	21.00
Juan Fonseca.—Marzo de 1959	7.05
SUMAN LOS INGRESOS	\$ 21,637.12

EGRESOS

SUELDOS: Folios 72 al 75	
Para dos taquimecanógrafas	\$ 1,200.00
GASTOS DE OFICINA:	
Folios 858 al 897	
Material de Oficina	\$ 125.70
Material de aseo	18.30
276 Pzas. de Servicio Postal	463.55
56 Pzas. de Servicio Telegráfico	221.20
Luz eléctrica	150.00
	<u>978.75</u>
GASTOS DE REPRESENTACION	
Comité Ej. Nacional. Folios 20 al 22	480.00
REINTEGRO DE CUOTAS SINDICALES: Folio 96	
Para la Sección Central	1,400.00
IMPREVISTOS:	
Folios 146 al 154	
Compostura chapa y llaves	\$ 28.00
Participación en organización del VI Congreso de la F.S.T.S.E.	900.00
Impresión de Juegos Recibos	380.00
Adquisición de fotografías	60.00
Mano de obra por pintura de los muebles de las Oficinas Sindicales	198.00
Copias Cert. de Acta Defunción de F. Góngora	29.80
	<u>1,595.80</u>
PASAJES: Folios 57 al 59	
Comité Ejecutivo Nacional. Servicio Urbano	415.00
COMPENSACIONES	
Nómina de 21 miembros del Comité Ejecutivo Nacional	6,470.00
Nómina de 11 plazas administrativas de Oficinas Sindicales	1,485.00
Nómina de 9 integrantes de Junta Admon. del Seguro Vida	2,000.00
PRENSA Y PUBLICIDAD	
Impresión de 2,000 Ej. de Revista "Bitácora" y gastos inherentes a dicha publicación	5,000.00
SUMAN LOS EGRESOS:	\$ 21,024.55
SALDO al 31 de marzo de 1959	612.57
SUMA IGUAL A INGRESOS:	\$ 21,637.12

México, D. F., a 10 de abril de 1959

Formuló:
La Sria. de Finanzas,
Francis Lyrá M.

Conforme:
El Secretario General,
Dr. Francisco A. Marín.

Vo. Bo.
Presidente Com. Nac. de Hacienda,
Dolores C. Ruiz Palacios.

**LOS LIBROS DE CONTABILIDAD Y COMPROBANTES ESTAN A LA DISPOSICION
DE QUIEN LOS SOLICITE**

LA CIENCIA VA AL MAR

Por el Cap. de Alt.
EDMUNDO GARCIA V.

Actualmente los barcos navegan seguramente con ojos electrónicos que escudriñan el horizonte.

Solamente hace unas décadas los gigantescos trasatlánticos navegaban en el océano con un equipo de navegación no mayor del que usó en 1492 el gran almirante Colón. Entonces un vigía humano escudriñaba el horizonte, el timonel gobernaba con un rumbo que a veces era el incierto de un compás magnético con los errores de desvío y variación; las sondas eran hechas con un escandallo de plomo con la sondaleza de cabo y el navegante fijaba la situación del barco por estima o por medio de cálculos muy largos y dilatados obteniendo elementos del triángulo astronómico con los antiguos sextantes basados en óptica y con el cronómetro que de 1762 a 1765 inventó Harrison.

Hoy, el puente de una embarcación moderna está equipado con aparatos electrónicos que apenas han sido inventados poco antes y durante la segunda guerra mundial.

El radar barre el horizonte viendo y localizando los objetos y obstáculos para la navegación a través de la niebla y de la obscuridad.

El timonel gobierna al rumbo verdadero de un giro compás alimentado eléctricamente mientras es vigilado en las carátulas de los repetidores por el Oficial de Guardia.

Una sonda de profundidad de sonido acomete con alta frecuencia ondas sonoras para encontrar el fondo del océano que reflejadas determinan con precisión la profundidad, y su relieve continuo es representado en gráficas de gran valor para la navegación y para la verificación de las cartas náuticas.

El lorán fija la situación del barco en unos cuantos minutos por radio.

¿COMO SE HACE EL TRABAJO?

El radar es un aparato que actualmente es familiar en la navegación; la antena giratoria de éste lanza rayos de ondas de radio en todo el horizonte muchas veces por minuto; cuando esas pulsaciones chocan con un objeto sólido, ellas son reflejadas y nuevamente captadas por la misma an-

tena. El tiempo de reflejo o rebote de las pulsaciones da la gráfica de la posición del objeto de una carátula parecida a la de un aparato de televisión. Entonces el navegante ve en esa carátula del radar, en miniatura, la vista de cuanto puede ver el ojo humano en perfectas condiciones de tiempo desde el puente de su barco. En todo caso, el centro de la carátula de dicho aparato representa al barco y la circunferencia exterior de la misma es el horizonte. Una mancha brillante en el centro marcada en la carátula es la posición del barco y se ve una línea luminosa que de este centro a manera de radio, barre la carátula buscando en el horizonte a un barco u otro obstáculo.

Como hemos dicho, la antena gira y esta línea luminosa que muestra el aparato es como el minuterero de un reloj.

La línea luminosa al girar deja un punto o mancha también luminosa por cada objeto que ve o encuentra, estas manchas desaparecen gradualmente o se restituyen rápidamente en su nueva posición en cada revolución de la antena; marcas impresas en la carátula del radar hacen simples las medidas en azimut, o sea en dirección y la distancia a la que están los objetos revelados.

El navegante deberá tener en cuenta el rumbo en que su barco se mueve y también el punto fijado en el centro de la carátula del radar que lo representa y que también se mueve con el barco.

Actualmente el radar determina el resultado conbinado del movimiento de un objeto y el movimiento del barco en que está instalado, además de determinar el movimiento del objeto.

Un nuevo sistema de radar llamado "de movimiento verdadero" nos demostrará ambos movimientos; el del radar en el barco y el movimiento de los objetos, independientemente el uno de los otros.

Recientemente un radar diseñado por la Decca Radar Company permite al navegante ver ambos movimientos: el del barco y el movimiento de otros

barcos, como si los viera desde un aeroplano. Peligrosos daños son rápidamente reconocidos con buena anticipación sin necesidad de cálculos.

El giro compás es un aparato mecánico que usa la rotación terrestre para encontrar la dirección y es accionado eléctricamente. Ha tenido grandes mejoramientos desde que Elmer Sperry lo introdujo justamente antes de la primera guerra mundial suspendido dentro de una caja de tamaño y forma de un tambor de aceite; el compás transmite el rumbo verdadero del barco a los repetidores. Un timonel gobierna por el rumbo que le da este compás o se conecta el piloto automático para que gobierne sin timonel. Para un indicador de rumbo se usa otro repetidor que traza el rumbo en que navega el barco en un papel o gráfica en movimiento; otro repetidor está en el aparato de radar y otros en las alas del puente para tomar marcaciones a objetos distantes.

Ahora otro amigo familiar por muchos años, es la sonda de profundidad para medir la que existe debajo del barco continuamente, recordando con ello el antiguo proverbio: "Nunca el barco perdió, aquel que a tiempo sonó". Con cuidadosa navegación es raro el peligro de vararse o encallarse en la derrota; pero la sonda de profundidad es de valor inapreciable, cuando con mal tiempo se navega cerca de la costa; y las cartas, detalladas y precisas, pueden ayudar igualmente a escoger al navegante su ruta; sobre los obstáculos submarinos que se revelan por un instrumento electrónico, la sonda de sonido determina profundidades de 400 brazas por segundo y, además, que con un aditamento, registra gráficamente las sondas en un papel en movimiento que detalla continuamente el fondo.

El Sextante y el Cronómetro en la navegación astronómica son todavía la llave de los instrumentos de navegación; pero el Lorán fija la situación del barco más rápidamente y más precisa, por medio de radio.

Diferente al antiguo radiogoniómetro que tomaba los azimutes o marcaciones de dos puntos en que había radio-transmisoras radiogonómicas, el Lo-

(Para a la pág. 21)



VISITA OFICIAL

DE ZERMEÑO ARAICO A LOS ESTADOS UNIDOS

(NOTAS DE MIGUEL SANCHEZ ESPINO)





El Secretario de Marina, Almirante Manuel Zermeno Araico (de espaldas), procede a colocar una ofrenda floral en el monumento a los Norteamericanos Caídos en Combate, esto sucede en el Cementerio Nacional de Arlington, Md.

El pasado 6 de abril, el Secretario de Marina, Manuel Zermeno Araico, fue despedido en el Puerto Central Aéreo por el Embajador de los Estados Unidos, Sr. Robert C. Hill, en su viaje hacia el vecino país. Funcionarios de Marina y de la Embajada Americana estuvieron también presentes para desearle feliz viaje.

A las 7.15 horas, en un avión especial de la Marina estadounidense, partió en compañía de los CC. Vicealmirante Luis M. Bravo Carrera, Comandante General de la Armada, Capitán de Navío Gustavo Martínez Trejo, Jefe de Ayudantes, y Capitán de Corbeta Enrique Baltanás Hope, quienes lo acompañaron en toda su gira, con destino inicial a la estación aeronaval de Corpus Christi, Texas.

En aquel lugar, horas más tarde, fue recibido con los honores correspondientes a su alta jerarquía y posteriormente asistió a un almuerzo que fue ofrecido en su honor. Durante el día visitó las instalaciones de entrenamiento avanzado para la aviación naval y en la noche fue objeto, por parte del Contraalmirante Clifton, de suntuosa recepción.

El día siguiente, en la terminal de



Arriba: Funcionarios de Marina y de la Embajada Americana, en el Puerto Central Aéreo, esperan a los viajeros; abajo: Zermeno Araico conversa, a su llegada, con el Oficial Mayor del Ramo.



En las gráficas de la izquierda, arriba: el Excmo. Sr. Embajador de los Estados Unidos, Robert C. Hill, despide al titular de Marina, en el Puerto Central Aéreo. Abajo: En Washington, Zermeno Araico pasa revista y saluda a las banderas de los contingentes Norteamericanos que le rindieron los honores de ordenanza.

transportes aéreos militares en Washington, el Embajador de México, Lic. Antonio Carrillo Flores, el Sr. Thomas S. Gates, Secretario de Marina de los E. U. A., y otros funcionarios de nuestra Embajada en aquel país, así como varios funcionarios y diplomáticos militares norteamericanos, se congregaron para recibir al Jefe de la Marina Mexicana. Se le hizo el saludo de 19 cañonazos y le rindieron los honores una guardia y bandera militar.

Ese mismo día inició su gira con un programa que incluyó visitas a la oficina hidrográfica de la Marina, a la Central Meteorológica de la flota, en Suitland Md., y a la fábrica de artillería naval en Washington.



En la terminal de los transportes aéreos militares en Washington, el Sr. Thomas Gates, Secretario de Marina de los E. U. A., recibe a nuestro titular.

Fue invitado a comer por el Jefe del mando del Río Potomac y colocó una ofrenda floral en el Cementerio Nacional de Arlington, en el monumento a los militares norteamericanos caídos en combate.

En Annapolis, Md., Zermeno Araico visitó el 9 de abril la famosa Academia Naval de los Estados Unidos, fue homenajeado por el Contraalmirante Charles L. Messo y recibió una placa conmemorativa de manos de uno de los alumnos, el Guardiamarina Robert M. Darby, Comandante de una Brigada de 3,600 hombres.

Nuestro Secretario fue recibido como huésped de honor en la Sesión Especial del 10 de abril, de la Junta

Interamericana de Defensa, dependiente de la OEA (Organización de Estados Americanos).

La bienvenida a la JID, estuvo a cargo del General Lemuel Shepherd, Presidente de ésta.

Más tarde asistió a la invitación que le hicieron los 21 representantes que integran la Junta, así como el Embajador de México en la OEA, señor Luis Quintanilla, a una ceremonia organizada en su honor.

Posteriormente visitó en Nueva York, en el Aeródromo de La Guardia, al Vicealmirante Thomas Combs, Comandante del Litoral Oriental.

El 13 de abril, en San Francisco, California, el Secretario de Marina, invitado en esta ocasión por el Almirante Arleigh Burque, visitó las instalaciones navales de la Isla del Tesoro, y en la noche de ese mismo día, el Marino Mexicano fue agasajado por el Almirante Russel, Comandante del Doceavo Distrito Naval, con una cena en el Casino de Oficiales, en la Isla Californiana.

Finalmente visitó la Base Naval de Monterey y el Centro de Investigación de proyectiles dirigidos en China, Lake.

A su regreso a esta capital, el 20 de abril, recibieron al viajero y a sus acompañantes en el Puerto Central Aéreo, el Embajador Norteamericano, el Subsecretario y el Oficial Mayor de Marina; el Almirante Mario Rodríguez Malpica, Inspector General de Marina; el Capitán Jacob Vincent Heimark, Agregado Naval de la Embajada Americana; el Lic. Fernando Lucio, Secretario Particular del Ministro; Lic. José Barros Sierra, Jefe de Información; Contraalmirante M. C. Rafael Vargas Salazar, Contraalmirante Armando Cañizares Sánchez, Jefe del Estado Mayor Naval, y otras personas más.

El Almirante Zermeno se mostró sumamente complacido por el resultado de su visita a la vecina nación, acerca de la que informó el mismo día al Sr. Presidente de la República, durante su acuerdo regular en Palacio.

Indicó los pormenores de su recorrido y señaló que México cuenta con un ambiente de grandes simpatías en la Marina Estadounidense y que las relaciones entre las fuerzas armadas de ambos países se harán más estrechas.

Conmemoración...

(Viene de la pág. 2)

en el paso de las Termópilas, cuando se opusieron a los persas, supieron morir por la patria".

Posteriormente, el Almirante Zermeno Araico hizo entrega de premios y condecoraciones a los 23 oficiales y cadetes del plantel por haberse distinguido al obtener las más altas califi-



El Director y el Subdirector de la H. Escuela Naval tomaron la Jura a la Bandera, a los Cadetes de nuevo ingreso.

caciones. El Corl. Lanusse, por su parte, en nombre del gobierno de la Argentina, hizo entrega de la Medalla de la Armada de su país al guardiamarina mexicano Carlos Valenzuela González, por haber obtenido calificaciones sobresalientes y por su aptitud militar.

Finalmente, los cadetes de nuevo ingreso a la H. Escuela Naval de Veracruz juraron la bandera ante el Director del plantel y en seguida desfilaron en forma marcial ante el lábaro patrio, dándose así por terminada una de las más brillantes ceremonias conmemorativas a la Defensa de Veracruz, que es prueba y símbolo de que el pueblo de México en una hora decisiva ofrece su vida a cambio de salvar a su patria y hacer respetar su soberanía.

ECOS DE LA PROVINCIA

C. DIRECTOR DE LA REVISTA "BITACORA" DEL SINDICATO DE MARINA.
LUCERNA N° 55, 3er. piso,
MEXICO 1, D. F.

¡HABLAR CON CLARIDAD!
Es hacer sindicato verdadero.

Hemos recibido con entusiasmo el nacimiento de la Revista "BITACORA" que nuestro Sindicato de Marina edita para el bien de los trabajadores Federales y esperamos que su vida sea duradera no únicamente mientras están en el Ejecutivo nuestros actuales representantes.

Da gusto verdaderamente leer una página escrita con mano firme y valor sindical, poniendo las cartas sobre la mesa y llamando por su nombre al problema.

Me refiero al Informe que rinde el Secretario de Pensiones y Jubilaciones en la página N° 19 de dicha revista y merece toda clase de atención de la provincia, porque pone en primer plano un problema que interesa no sólo a los trabajadores de Marina, sino a todos los trabajadores Federales de México. Dicho funcionario indica y se pregunta *¿por qué los CC. Diputados y Senadores hacen a un lado el estudio y aprobación de las modificaciones a la Ley de Pensiones?, cuya tardanza sólo trata de salvaguardar intereses personales; ya que pensiones no es una dependencia de carácter social y por lo tanto es considerada como la banca del agio del Gobierno Federal.*

Hablar con claridad en una revista Sindical es un síntoma muy saludable y por lo tanto el Secretario de Pensiones se merece nuestra felicitación, porque habla a los trabajadores de provincia en un lenguaje que le entendemos.

Ojalá, compañero José Manuel Pé-

El Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Trabajadores de la Secretaría de Marina ha visto con beneplácito la grata acogida que han dado a nuestra publicación mensual BITACORA, habiendo recibido opiniones que no dejan de agradar a los que en ella colaboran, es por esto que nos permitimos insertar en este número el escrito enviado por la Sección N° 9, Astillero N° 2 del Puerto de Coatzacoalcos, Ver., y la elocuente "Página en Blanco" del Dr. Pedro I. Pérez Piña.



Esta es la novena de la Sección Núm. 1, Astillero de Tampico, Tamps., compuesta por trabajadores de la Secretaría de Marina, que se encuentra preparando sus baterías para competir en el Campeonato Porteño en esta temporada de verano. Les deseamos mucha suerte para que defiendan los colores que visten y así poner en alto el buen nombre de Marina y el de nuestra Organización Sindical.

rez Díaz que usted no pierda su interés sindical y siga siempre adelante en defensa de los trabajadores Federales de Marina. Hay veces que no se toma en cuenta a los trabajadores foráneos, pero es precisamente la provincia la que sabe distinguir a sus verdaderos representantes nacionales.

Saludamos pues a "BITACORA" y le deseamos que su estancia entre nosotros sea para bien, le abrimos nuestro corazón provinciano porque con su nacimiento se nos presenta la oportunidad de discutir nuestros problemas económicos y sociales y porque mientras más revistas y periódicos haya, la verdad estará más cerca de nosotros.

Saludamos también al entusiasmo del compañero Dr. Francisco Arturo Marín, a la cooperación de la compañera Frances Lyra y a la agilidad de los compañeros Ostos, Blanqueto, Gutiérrez y demás: SALUD COMPANEROS:

Por un Estado al Servicio del Pueblo
Coatzacoalcos, Ver., marzo de 1959

El Secretario General Sección N° 9,
Felipe Vázquez Aréchiga.

PAGINA EN BLANCO

El Dr. Pedro I. Pérez Piña, Secretario General de la Sección Núm. 13 de Progreso, Yuc., nos dice:

"Por conducto del Lic. Manuel Blanqueto recibí la invitación de escribir unas líneas en las que expusiera en la tribuna libre de "BITACORA" cualquiera de las dificultades sindicales que pulsemos. Lo que honra nunca se desoye, pero por más que he confundido mi memoria sólo he hallado una conclusión: que después de la brillante actuación jamás superada de nuestro compañero Jesús Aragón García, como Presidente de la Sección 13, durante dos años consecutivos, no existe el más pequeño problema sindical, pues los numerosos que se le presentaron los sorteó exitosamente, dejándolos resueltos por la ruta de la armonía, circunstancia que me hizo grabar el título de estas palabras que llevan mis parabienes a nuestro Comité Nacional: PAGINA EN BLANCO. Ojalá prosigamos caminando sobre la llanada hasta rendir el año de trabajo que nos asignaron al elegirnos nuestros compañeros como dirigentes suyos".

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO EN MEXICO

Lic. RAMON ESQUIVEL AVILA

El propósito de este corto estudio es presentar a la consideración de ustedes algunos aspectos que, desde un punto de vista legal, se presentan en relación con el contrato de transporte marítimo.

Los mares ofrecen un medio de comunicación natural por el cual se transportan numerosas personas y grandes cargamentos, siendo este medio de transporte uno de los más económicos, resultado de que en este caso la vía en que se desarrolla es gratuita y libre. Por estos motivos, entre otros, el transporte marítimo ha tenido una enorme importancia en el transcurso de los siglos.

Siendo la finalidad inmediata de la navegación marítima el transporte de personas o cosas, es obvio que por este destino normal de las embarcaciones dedicadas a realizar dicho fin técnico-económico, desde el punto de vista jurídico, las formas contractuales por las cuales se obtiene el uso de las mismas, constituyen la parte más importante del Derecho Marítimo.

La política que asuman los gobiernos en la reglamentación de las relaciones jurídico-económicas que se derivan del transporte marítimo, reviste singular importancia, pues con ella se afectan cuestiones de vital interés, ya que la Marina Mercante es una de las fuentes por las cuales llegan al Estado recursos económicos y significa, por otro lado, elementos para su propia conservación.

Desde el punto de vista de las relaciones puramente privadas, encontramos que pocos contratos interesan tanto a los industriales, comerciantes, banqueros y aseguradores, como el contrato de transporte, pues en sus operaciones de importación o exportación, o bien en el tráfico interior, lo utilizan constantemente, por lo que el contenido obligatorio del mismo no puede serles indiferente.

No es difícil que las mercancías transportadas lleguen averiadas a su destino, se pierdan, o su llegada sea posterior a la fecha prometida, siendo éstos los motivos por los cuales surgen dificultades entre las partes para fijar el alcance de los derechos de cada una de ellas.

Creo conveniente, a reserva de ampliar posteriormente las ideas, dar un concepto del contrato de transporte marítimo. En términos generales podemos decir que por este contrato una persona llamada porteador, se obliga mediante el pago de una cantidad, a llevar de un lugar a otro, mediante una embarcación, las mercancías que se le han entregado para ese fin.

En la forma de operación común, de este contrato nos encontramos que el mismo se puede considerar como una estipulación a favor de tercero, siendo el cargador el estipulante, el porteador el promitente y el destinatario juega el papel de tercero beneficiario en esta relación jurídica.

Los caracteres de este contrato son: consensual, sinalagmático, oneroso y bilateral.

Dentro de la ejecución práctica del contrato de transporte marítimo, podemos distinguir dos tipos de relaciones: una derivada de la obligación de transportar y otra la derivada de cuidar y entregar los ejercicios que se le confían para su transporte.

En el primer caso la falta en la obligación de transportar se resuelve jurídicamente en una forma sencilla, puesto que tratándose de una obligación de hacer, su inejecución se reduce, conforme a la legislación común, en que a costa del porteador se ejecute por otro, tal obligación, sin que tenga que hacerse un análisis pormenorizado de este tipo de relaciones. Esta situación no implica por otra parte, en virtud de su generalidad, un problema económico para todos los interesados en el transporte marítimo.

Situación diferente se presenta tratándose de la responsabilidad ex recepto del porteador, ya que por las condiciones especiales en las cuales se desarrolla la actividad del transporte marítimo, se crea una complejidad en la definición jurídica de la responsabilidad del porteador. Es por esta importancia destacada, no sólo desde el punto de vista legal, sino también práctico, por lo que este comentario abarcará sólo el segundo aspecto del contrato de transporte, o sea el que se refiere a la obligación de cuidar y entregar por parte del porteador las mercancías que se le han confiado para su transporte.

Resulta conveniente para el conocimiento de esta responsabilidad exponer la evolución histórica de la regulación que ha tenido esta materia, a tal efecto se hará un resumen histórico de este tipo de responsabilidad.

En el Derecho Romano encontramos ya una completa reglamentación de esta responsabilidad, existiendo un conjunto de medios destinados a hacer particularmente rigurosa la responsabilidad de los navieros por las mercancías o equipaje que le eran confiados por sus clientes para su transporte.

Pasaremos enseguida a exponer los medios que aparecían en el derecho romano y que sancionaban esta clase

especial de responsabilidad. En primer lugar nos encontramos con el Edicto del Pretor: "Nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant"; que aparece en el libro IV, título IX, del Digesto.¹

Las razones que tuvo en cuenta el Pretor para dictar este Edicto fueron la necesidad de protección a los viajeros por la mala fe de los navieros, ya que los primeros al confiar sus cosas para el transporte quedaban a merced de los dueños de las naves, ya que ocurría como escribe Azuni: "No hubieran sucedido los desórdenes si los patrones de los barcos y los dueños de las hosterías hubieran sido gentes de buena reputación y de una fe incorruptible; pero como estas profesiones se mirasen entonces como muy vilés, de ahí es que no había sino pícaros que las ejerciesen. Estos fueron los abusos que remedió el pretor con su edicto Nautae, Caupones, Stabularii ut recepta restituant".²

En este Edicto se establecía la responsabilidad de los porteadores marítimos "nautae",³ por los daños ocasionados a las cosas pertenecientes a los mercaderes y que habían sido embarcadas en la nave, o bien, por la no restitución de las mercancías que fueron confiadas para su transporte por dichas personas, transporte por el que recibían un lucro.

Se supone que originariamente esta especial responsabilidad "ex recepto", sólo alcanzaba al equipaje y provisiones del viajero y que posteriormente, gracias al auge que adquirió el comercio marítimo, ésta fue extendida a las mercancías que se transportaban.⁴ Esta responsabilidad alcanzaba al dueño de la nave aun cuando las mercancías todavía no fueren embarcadas y estuvieran sobre la playa, ya que en este caso se consideraba realizada la entrega al dueño de la nave.⁵

La acción in factum derivada de este edicto se dirigía contra el dueño de la nave, "exercitor", bien fuera por hechos propios o de las personas que componían la tripulación y aun de los otros pasajeros. Esta acción derivada del "receptum", fijaba la responsabilidad del "nautae" nacida "quasi ex contractu" por la pérdida o deterioro de las mercancías embarcadas en la nave; por ella quedaba directamente obligado a los mercaderes a restituir las co-

sas confiadas "rei persecutionem" o en su defecto debía indemnizarlos por el daño sufrido.

La acción era muy severa, ya que las cosas que le habían sido confiadas para su transporte al dueño de la nave, quedaba obligado a restituirlas en todos los casos en que con una particular vigilancia se podía evitar la pérdida o daño de ellas, o sea que el "nautae" debía desplegar una diligencia exactísima para hacer inverificable dichas situaciones. Tenía la obligación de restituir aun en aquellos casos en que sin su culpa o de sus dependientes, las cosas recibidas se perdieran o fueran dañadas, no obstante que se demostrara que no había existido ninguna falta en la custodia de las mismas, separándose así del caso común en que bastaba demostrar que se había tenido una ordinaria prudencia y previsión normal para que se descargara de la obligación de reparar el daño; es que en este caso ocurre como expresa Brunetti: "Naturalmente esta responsabilidad alcanza al exercitor sea por el hecho propio como por aquel de las personas encargadas y autorizadas por él para hacer el receptum y lo alcanza no tanto por las consecuencias de la falta de custodia, cuanto porque, recibiendo una compensación por el transporte, la custodia importa un riesgo que debe quedar a su cargo".¹ En estas condiciones sólo demostrando la fuerza mayor "damnum fatale" o sea los acontecimientos que el hombre no puede resistir o impedir, quedaba libre de responsabilidad, siendo, sin embargo, responsable de los casos fortuitos, o sea, en otras palabras, el dueño de la nave estando obligado a restituir en virtud del "receptum", responde de las pérdidas aun fortuitas de las cosas embarcadas, pero queda liberado de toda responsabilidad cuando se presenta un caso de fuerza mayor.

Existe la duda si en un principio esta responsabilidad "ex recepto", con los efectos tan amplios que ya vimos en que sólo el *domnum fatale* lo liberaba, nacía implícitamente de todo contrato de transporte marítimo o si se necesitaba un pacto especial que se manifestaba en el uso de la cláusula "salvum fore recipere", por la cual el dueño de la nave asumía el compromiso de entregar la mercancía a salvo. Es ilustrativo insertar lo que al respecto escribe Zeno: "De todas formas, para resumir, sea que se quiera considerar que en el derecho clásico la cláusula "salvum fore recipere" tuviera significado particular con carácter de expresa contratación, bien, de otra forma, que ella fuese implícita en el negocio principal —es cierto, que el edicto "de recepti" viene acogido en el derecho de Justiniano, como causa autónoma de responsabilidad, aplicable indistintamente al "nautas, caupones, stabularii" por el simple hecho de la recepción de la mercancía y del confinamiento

¹ El contenido de dicho Edicto era el siguiente: "Nautae caupones stabularii quod cujusque salvum fore receperint nisi restituant in eos iudicium dabo".

² Azuni, Domingo Alberto, Sistema Universal de los Principios del Derecho Marítimo de la Europa, Traducida del francés por D. Rafael de Roda, Tomo I, 1803, Pág. 106.

³ Este Edicto comprendía también a los posaderos "caupones" y a los estableros "stabularii" haciéndolos responsables de las cosas o cabalgaduras que recibían en ejercicio de su actividad comercial.

⁴ ZENO, riniero, Storia del Diritto Marittimo Italiano del Mediterraneo, Milano Dott. A. Guiffre Editore, 1946.

⁵ ZENO, Riniero, Obra citada.

¹ BRUNETTI, Antonio, Diritto marittimo privato Italiano, Tomo primero, torino 1929, 162.

tregándolas en el puerto convenido y segunda la relativa a la exoneración de responsabilidad en el caso de que hubiera ocurrido un hecho dañoso ajeno a culpa del *patronus* o de la tripulación.³ Al lado de estas existían otras obligaciones como es la de suministrar una nave en condiciones de navegar, vigilar la carga y descarga de la mercancía así como su estiba, y otras obligaciones de menor importancia para nuestro estudio.

El *patronus navis* se liberaba de la responsabilidad propia del portador cuando el suceso dañoso no era posible prever ni substraerse del mismo, pero siempre y cuando no hubiera habido culpa del patrón; o sea, el patrón no respondía frente a los comerciantes que cargaban su mercancías cuando ocurriera un daño a éstas por una causa imprevista a la cual no es posible substraerse, a menos que este daño pudiera ser imputado a faltas anteriores del patrón.

En las legislaciones marítimas medievales se hacía una especificación minuciosa de los riesgos en razón del carácter corporativo que tenía la empresa naval de aquellas épocas, como la habíamos indicado, en la cual, como es natural, era un renglón muy importante la división de los lucros y de las pérdidas del viaje entre los integrantes de la expedición marítima y es claro que en esta minuciosa división juega importante papel el riesgo de mar, ya que en caso de que ocurriera un suceso dañoso, todos los integrantes de la expedición resultaban afectados.

No obstante que en las legislaciones medievales, como expresa Zeno, se legisló extensamente en la parte correspondiente al reparto de los riesgos, en los contratos de fletamento se usaba insertar como cláusulas de estilo, los casos en los cuales el patrón no respondía. Al respecto el mismo autor inserta en su obra algunas de estas cláusulas: "Las cláusulas más comúnmente usadas en los contratos en relación al riesgo comprendían el *risicum maris* propiamente dicho en el cual entra la tempestad, la borrasca y en general todo accidente; el *risicum gentium*, que prevé los casos de represalia, piratería, secuestro ordenado por el príncipio; el *risicum Del*, esto es el incendio producido por la caída de un rayo y el ciclón".⁴

En la ordenanza francesa de 1651 existen varias disposiciones que sancionan esta clase de responsabilidad, pero estas normas no forman un capítulo especial sino que se encuentran en diversas partes de dicha ordenanza. Esta situación se explica si se tiene en cuenta la concepción que se tenía del contrato de fletamento, considerándose como el arrendamiento de un buque, por lo cual, las pres-

taciones de hacer, como son las propias del porteador no recibían una precisa reglamentación.

En el artículo 9 del título I del libro II de la Ordenanza aparece consignada la responsabilidad del capitán por las mercancías cargadas en la nave y las cuales estaban obligados a entregarlas conforme a lo asentado en el conoimiento. Valin, comentando esta disposición escribía: "El maestre de navío a quien son confiadas las mercancías que fueron cargadas, está obligado a responder de ellas, salvo los accidentes marítimos no precedentes de su hecho o de su falta, o de sus gastos, y por consecuencia a entregarlas en los términos de los conocimientos que forman a este respecto su obligación específica. El capitán está obligado por toda falta precedente de su hecho o de su negligencia, aun de la falta llamada levísima, de manera que sólo el caso fortuito puede excusarla".⁵

En el artículo 2, título II, libro III se establecen las menciones que deberá contener el conoimiento, siendo el comentario que hace Valin a este artículo el siguiente: "El efecto del conoimiento es obligar al maestre que lo firma a entregar las mercancías de la misma calidad y en el mismo estado que las ha recibido, salvo las averías que puedan haber sufrido en el viaje, por fortuna de mar y sin falta, bajo pena de todos los gastos de daños e intereses".⁶

Se establecían en ese ordenamiento la obligación de suministrar al capitán un navío capaz de navegar, es decir, un buque en condiciones de navegabilidad, según lo disponía el artículo 12 del título II libro III; se señalaba además la responsabilidad en caso de retardo consistente en la obligación de indemnizar a los perjudicados de los daños causados; también le estaba prohibido al capitán cargar mercancías sobre cubierta sin consentimiento de los cargadores, y en caso contrario quedaba obligado por los daños causados, según lo preceptuaba el artículo 12, título I, libro II; finalmente se encuentran señalados los requisitos y prescripción de la acción en responsabilidad que ejerciten los cargadores. Artículo IV y V del Título XII del libro I.⁷

En las Ordenanzas de Bilbao de 1737, que estuvieron vigentes en México, se encuentran diversas disposiciones que tratan sobre esta responsabilidad y que aparecen en el capítulo XXIII de tal ordenamiento; dichas disposiciones son:

Art. 19. Cuando se justificare que por negligencia o

³ Valin, René Josué. *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'Acut 1681*. Tomo Primero. La Rochelle 1766. pág. 394.

⁴ Article 9. Demeurera responsable de toutes les marchandises chargés dans son bâtiment, dont il sera tenu de rendre compte sur le pied les connoissemens.

⁵ Obra citada, pág. 633.

⁶ Zeno, Riniero. Obra citada.

⁷ Obra citada pág. 289.

⁸ Es conveniente recordar la frase que la práctica anglosajona acuñó al respecto o sea *Act of God of King's enemies*.

codicia del capitán o maestre del navío se hizo a la vela sin calafatearlo, carenarlo y hacerle las demás reparaciones debidas para el viaje; será visto que los daños que sobrevinieren por ello a las mercancías han de ser de cuenta y riesgo del dicho capitán, quien los deberá satisfacer a los interesados con el valor del navío, sus aparejos, fletes y demás bienes que tenga el tal capitán y le puedan ser habidos.

Art. 34. El conocimiento es una obligación particular que un capitán o maestre de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas que llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresa en el conocimiento, o a su orden o a la del cargador, por el flete concertado antes de cargarse.

Art. 37. Todo conocimiento es acto obligatorio del capitán para en virtud de él apremiarse al puntual cumplimiento de su contenido.

Art. 39. Cumplido que sea el viaje al puerto de su destino, deberá cada capitán hacer entrega de la carga de su navío según el tenor de sus conocimientos; si fuere en esta villa, en los muelles de ella, y siendo en otra parte, en los parajes acostumbrados en cada una de ellas, para las descargas, pena de pagar con sus bienes, navío y fletes lo que faltare.

Ocurre que con el término genérico de "fletamento", se designa en los Códigos latinos, con excepción del Código de la Navegación Italiano, las diversas formas por las cuales se obtiene el uso de una embarcación por persona distinta de su propietario, dando lugar a contratos diferentes en su contenido obligacional y económico.

Las formas legales bajo las cuales se realiza la explotación del tráfico marítimo se pueden agrupar en las siguientes: Un primer caso es cuando el propietario de la nave no la utiliza él mismo, sino que la arrienda a un tercero, permitiéndole el goce de la embarcación, esta forma podía designarse como *fletamento arrendamiento*; un segundo caso, es cuando se pone a disposición de un tercero una embarcación, obligándose al propietario de la misma a cumplir con ella uno o más viajes o bien, durante cierto tiempo, realizando la navegación de acuerdo con las instrucciones del fletador, es decir, se obliga a navegar, este caso se podría designar simplemente con el nombre de "fletamento", en sentido estricto; finalmente un tercer caso es cuando las personas que explotan el uso de la embarcación se obligan frente a otra persona a transportar las mercancías que les confían, al lugar o lugares pactados, tratándose, en este caso, de un contrato de transporte.

Para los efectos que pretendo alcanzar en este estudio interesa únicamente la tercer forma o sea al contrato de

transporte marítimo, pues las otras dos formas no serán tratadas.

Ahora nos corresponde tratar el sistema de responsabilidad del porteador contenido en el Código de Comercio.

En el Código de Comercio de 1889, el régimen de responsabilidad del porteador se encuentra establecido en los artículos 646, fracción X, 672, 673, 686 fracción V, 692 fracción I, 693, 694, 698, 728, 751 y 765.

La responsabilidad según este Código se fija en los siguientes términos: El porteador es el responsable del cargamento desde que se hace entrega de él en el muelle o al costado a flote en el puerto donde se carga, hasta que lo entrega en la orilla o en el muelle del puerto de la descarga, a menos que se hubiere pactado expresamente otra cosa.

Las excepciones a la responsabilidad del porteador se reducen a los casos de fuerza mayor, pero nunca puede hacer esta exclusión de los daños ocasionados por sus propias faltas.

En las leyes mercantiles de los países latinoamericanos las normas de Derecho Marítimo en que se establecen reglas de responsabilidad, fueron inspiradas en disposiciones del siglo pasado que no concuerdan con las necesidades actuales del transporte marítimo. De esta insuficiencia ha surgido otro régimen convencional creado por los mismos porteadores, en el cual se fijan diversas limitaciones y exoneraciones a la responsabilidad legal, las que se manifiestan en las llamadas cláusulas de "no responsabilidad", que ordinariamente se encuentran en los conocimientos de embarque.

Siendo el transporte marítimo una actividad que se desarrolla no sólo en un país, sino que su carácter es internacional, el logro de la uniformidad en los sistemas legales, especialmente en las materias en las cuales se presentan frecuentemente los conflictos y en particular la materia de responsabilidad del porteador marítimo, debe constituir una meta constante por parte de nuestros países.

La responsabilidad del porteador marítimo, conforme a las legislaciones latinoamericanas, es de orden contractual, siendo el porteador responsable de las pérdidas, averías o retardos que sufran las mercancías durante la ejecución del contrato de transporte. El porteador marítimo está liberado de responsabilidad cuando los daños sobrevienen con motivo de una causa que no le puede ser imputada, es decir, por caso fortuito o de fuerza mayor, por vicio propio de las mercancías, o por falta del mismo cargador. Sin embargo, debido a las condiciones especiales en las cuales se desarrolla la actividad del transporte marítimo, esta responsabilidad se ha atenuado, como consecuencia de la aplicación de un régimen convencional formado por los porteadores.

Como se indicó anteriormente, al lado de la responsabilidad legal del porteador, existe un régimen convencional contenido en las cláusulas que se insertan en los conocimientos y que modifican profundamente el régimen legal. Frente a estos dos sistemas de responsabilidad, surge para el cargador y otros interesados, una situación incierta en cuanto al alcance de sus derechos, ya que la validez de aplicación de las cláusulas convencionales, en cada caso, tendrá que ser declarada por la autoridad judicial, lo que determina procedimientos tardados y costosos para fijar las partes sus derechos.

La libertad exagerada de las cláusulas de irresponsabilidad en los conocimientos, fue la reacción al sistema rígido de responsabilidad contenido en las leyes. Estas prácticas provocaron protestas de los interesados a partir de fines del siglo XIX, pues el uso de las mismas significaba, de hecho, la irresponsabilidad del porteador. Debido a este orden de cosas, los Estados Unidos, por medio de una ley dictada para regular el conocimiento de embarque, así como la eficacia y validez de las cláusulas, introdujeron la reforma legislativa para solucionar la cuestión mediante la "Harter Act", que fue dictada el 13 de febrero de 1893 y es el origen lejano de la Convención de Bruselas.

Las reformas acogidas por esta ley fueron introducidas en la legislación de otros países como Australia, Nueva Zelanda y Canadá.

Desde la aparición de la Harter Act se perfiló la necesidad de que existiera una norma internacional sobre la responsabilidad del porteador marítimo, idea que vino a cristalizar primeramente en las reglas de La Haya y después en la Convención de Bruselas, relativa a la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos.

En este continente, los países que han adoptado reglas especiales sobre la responsabilidad del porteador marítimo, basadas en la Convención de Bruselas, son: Canadá, con la Canadian Water Carriage of Goods Act de 1936, aunque no ha ratificado la Convención, y los Estados Unidos, con la Carriage of Goods By Sea Act, de 1936.

A la Convención de Bruselas concurrieron representantes de Argentina, Chile, Cuba, México, Perú y Uruguay.

Las repúblicas hispanoamericanas no han incorporado a sus leyes la Convención de Bruselas y sólo tienen lo que sus respectivos Códigos de Comercio fijan en materia de responsabilidad, con la circunstancia que los conocimientos de embarque contienen cláusulas de "no responsabilidad" o limitaciones a su responsabilidad. El contenido obligatorio de tales cláusulas, insertadas en los conocimientos, pone muy frecuentemente a los cargadores en una posición contraria a la equidad, cuando sufren pérdidas, averías o retardos.

Continuando sobre el estudio de la limitación legal de la responsabilidad del porteador tenemos que entrar al estudio de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940, en que se presenta un régimen legal de responsabilidad de todos los porteadores, sin importar el medio por el que se hace el transporte, es decir, terrestre, marítimo o aéreo.

Esta Ley no tuvo en cuenta las condiciones especiales en que se desarrolla el transporte marítimo, así como la legislación mundial en esta materia y, por lo tanto, su regulación en materia marítima no es adecuada, pues como más adelante se verá señala casos de irresponsabilidad muy limitados y que, por otra parte, algunos de ellos no pueden presentarse en el transporte marítimo.

El sistema de responsabilidad establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación se puede enunciar en la siguiente forma: los porteadores son responsables de las pérdidas o averías que sufran los efectos que transportan, así como por el retardo en el transporte, siempre que se refiera a causas imputables a la empresa porteadora.

Habiendo indicado los términos de la responsabilidad en general, es necesario conocer el sistema que la Ley sigue al establecer los casos de irresponsabilidad y de limitación.

El legislador en este caso al limitar y señalar las exclusiones que tiene el porteador en cuanto a su responsabilidad por la entrega y custodia de las mercancías, establece un régimen que, desde un punto de vista legal, es difícil de precisar de inmediato, ya que sigue, fuera de toda técnica jurídica, el procedimiento de señalar casos y no de acuerdo con nuestra tradición formulando reglas generales.

Los casos de irresponsabilidad están establecidos en el artículo 71. Para hacer una crítica de este artículo es conveniente precisar que las causas que pueden dar origen a la responsabilidad, de acuerdo con la legislación común, son: a) Falta personal del porteador; b) Falta de sus agentes; y c) Vicio propio del navío, caso de inanvigabilidad.

De acuerdo con el derecho la irresponsabilidad puede resultar para el porteador, por lo siguiente: a) Falta del cargador o destinatario; b) Vicio propio de la mercancía; c) Hechos de terceros; y d) Caso fortuito o de fuerza mayor.

El caso fortuito o de fuerza mayor debe representar un hecho imposible de prever, al mismo tiempo que de impedir, siendo un obstáculo que no sea inherente a la empresa de transporte.

Con estas pequeñas explicaciones se puede entrar de lleno al estudio de la irresponsabilidad y limitación de responsabilidad, establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

De acuerdo con el artículo 71 ya citado, la responsabilidad de la empresa en cuanto a pérdida o averías de las mercancías desaparece, sólo en los casos que en el mismo se regulan, es decir los casos de irresponsabilidad* son únicamente los establecidos en esa enumeración.

El primer grupo de casos de irresponsabilidad que encontramos se reduce a culpa de los cargadores o por actos de los mismos. Este grupo se limita a los siguientes: cuando las mercancías se transporten a petición del remitente en vehículos descubiertos, cuando por la naturaleza de las mercancías debían transportarse éstas en vehículos cerrados; en el caso de que las mercancías se despachen sin embalaje o éste sea defectuoso, hecho que se deberá hacerse constar en el conocimiento de embarque; cuando se trate de mercancías que hayan tenido una merma superior a la normal, siempre que se trate de mercancías cargadas por el remitente o descargadas por el consignatario o cuando se trate de mercancías transportadas bajo cuidado de personas puestas con ese objeto por el remitente, a menos que la avería sea imputable a la empresa; cuando la carga y descarga de las mercancías sean hechas por el remitente o por el consignatario y siempre que el vehículo no tenga lesión exterior que haya podido dar lugar a la pérdida o avería, en este caso el remitente puede sellar el vehículo.

Otros casos de irresponsabilidad se refieren a vicio propio de la mercancía por rotura, oxidación y merma.

Otro caso especial se refiere al transporte de explosivos, substancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa.

Finalmente, en el caso de equipajes, cuando éstos no se entregan a la empresa, sino que los conserva el pasajero. En el caso de equipajes que no hayan sido reclamados en cierto tiempo, se crea ya no una irresponsabilidad, sino una prescripción al derecho de reclamación del pasajero.

De toda esta enumeración se encuentra una falta en el sistema legal de irresponsabilidad, puesto que una de las principales fuentes de irresponsabilidad se refiere al caso fortuito o de fuerza mayor que en este caso no queda incluido, así como los hechos de terceros ajenos a la empresa de transporte. En estas condiciones los únicos medios legales de irresponsabilidad que permite la Ley son los actos o falta de cargador a destinatario y, el vicio propio de la mercancía.

La afirmación de que el caso fortuito o de fuerza mayor no queda incluido dentro de las causas de irresponsabilidad del porteador resulta de los siguientes: el artículo 71 establece un régimen inderogable de responsabilidad del porteador; por el sentido de la disposición se puede estimar que la responsabilidad del porteador puede ser aumentada convencionalmente por éste, pero nunca dismi-

nuida. Siendo la disposición anterior una norma de orden público y por otra parte, tratándose de una disposición clara las reglas de interpretación son inoperantes.

En estas condiciones, lo que no esté legislado como caso de excepción, debe entenderse que queda asumido como responsabilidad propia de la empresa de transporte.

En el artículo 4º de la Ley de Vías se indica que las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones o contratos relacionados con vías generales de comunicación, se atenderá en primer lugar a los términos de las concesiones y contratos, en segundo lugar a la propia Ley, sus reglamentos y demás leyes especiales y a "falta de disposiciones" de esta legislación por los preceptos del Código de Comercio. Hay que señalar en este caso que el supuesto de aplicación de la fracción III, es muy claro al indicar que "a falta de disposiciones", lo que en este caso no ocurre, pues se encuentra un régimen completo de la responsabilidad del porteador, es decir completo en lo que se refiere a la estructura que formó el legislador.

El régimen de limitaciones a la responsabilidad permitidas por la Ley se puede desenvolver en la forma siguiente:

Un primer caso, que a su vez se subdivide en dos incisos resulta aplicable cuando la empresa propietaria ofrece al público dos tipos de tarifas, tarifas que deben estar aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, una normal en que el porteador resulta responsable de acuerdo con lo establecido en la Ley y otra una tarifa reducida, en cuyo caso se aplican las limitaciones a la responsabilidad. Es requisito indispensable que existan dos tarifas, las generales y la tarifa reducida, pues de otra manera no es aplicable la limitación. Los incisos en que se subdivide esa responsabilidad limitada se refiere al caso de *pérdida* de la mercancía, en que se permite que el porteador responda no por el valor real de la misma, sino por uno menor señalado expresamente en la tarifa. El otro inciso se contrae a la responsabilidad por *retardo* que le sea imputable a la empresa en la entrega de la mercancía. En estas condiciones siempre será responsable sin tener derecho a ninguna limitación, de las averías, mermas, etc.

Otros casos de limitación del porteador marítimo se refiere a actos del cargador que son: cuando el remitente declara una mercancía que causa un flete inferior, a la efectivamente cargada, siendo en este caso responsable por el valor de la mercancía declarada y, un segundo caso, es cuando se declara mercancía diferente y de valor superior a la realmente embarcada, siendo en este caso responsable por la mercancía efectivamente cargada.

El régimen de responsabilidad que se encuentra establecido en los conocimientos de embarque varía mucho

del régimen legal antes descrito. Las cláusulas de exoneración de responsabilidad y limitación de la misma son numerosas y muy amplias.

Se establece por ejemplo que la carga viaja a entero riesgo del dueño; que la carga se recibe sobre la cubierta del buque; la declaración del capitán de que ignora el peso y contenido de las mercancías que se embarcan; la no responsabilidad por daños ocasionados por malos estibas y otros sucesos que no sean propios al capitán; los alijos dentro del puerto son a entera responsabilidad del propietario de las mercancías; en caso de pérdidas se señala una limitación a cantidad fija por bulto cargado; estableciéndose además, un plazo de caducidad para el ejercicio del derecho de hacer las reclamaciones correspondientes.

Tanto en el Código de Comercio como en la Ley de Vías no se establece el plazo y forma en que debe hacerse la reclamación por pérdidas o averías y sólo se señala el término de prescripción de las acciones correspondientes. En este caso deberá atenderse a la que consignan las cláusulas de los conocimientos de embarque.

Al anterior régimen tanto legal, como convencional que tratan de introducir los porteadores en los que se desconocen las necesidades propias del transporte marítimo es conveniente exponer el sistema de responsabilidad que se acepta mundialmente para los porteadores marítimos y que considero necesario exponer para el mejor conocimiento de esta materia.

Es del todo deseable que se remuevan los obstáculos que impiden un desarrollo pleno del tráfico marítimo internacional de este Continente, mediante la adopción de un régimen uniforme de responsabilidad del porteador marítimo, basado en la Convención de Bruselas.

Ahora bien, un régimen sobre la responsabilidad del porteador marítimo, considero que debe formarse de conformidad con los principios derivados de la Convención de Bruselas de 1924, ya que las reglas de esa Convención Internacional han sido aceptadas por los países que representan la mayor parte del armamento mundial, como son: Bélgica, España, Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Italia y Japón.

Con la reforma realizada en Bruselas, se ha llegado a una transacción económica razonable del conflicto existente entre cargadores y porteadores, precisando, en reglas de orden público, la responsabilidad del porteador, responsabilidad atenuada por un sistema de exoneraciones y de limitaciones legales, resultado todo ello de las exigencias de la navegación marítima. La Convención, al conceder al porteador ese conjunto de exoneraciones y limitaciones a su propia responsabilidad, le permite renunciar a ellas pero no puede aumentarlas; asimismo, le fija obligaciones precisas a cuya aplicación no puede escapar.

En virtud de que la Convención de Bruselas es la que ha servido para delimitar la responsabilidad del porteador, conviene pasar, para los fines de este estudio, a exponer los principios de la responsabilidad del porteador acogidos por dicho cuerpo.

La Convención de Bruselas está redactada como un conocimiento tipo, en el que se enumeran las obligaciones y derechos del porteador y de los cargadores.

Previamente es conveniente recordar que entre los fines perseguidos por la Convención destaca, por su importancia, *el relativo a regular el conocimiento como título de crédito y de aumentar la seguridad en su circulación como documento representativo de mercancías.*

Sistema de responsabilidad seguido por la Convención de Bruselas

A continuación se expondrán los elementos en que se puede desenvolver el sistema de responsabilidad del porteador marítimo, de acuerdo con la Convención de Bruselas.

Definiciones

En primer lugar se tendrán que definir algunos conceptos que limitan el campo de aplicación, siendo éstos los siguientes:

- a) Contrato de transporte.
- b) Tiempo en que se aplica el régimen especial de responsabilidad.
 - a) Las reglas de la Convención se aplican sólo al contrato de parte formalizado por un conocimiento o por cualquier otro documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar.
 - b) El régimen de responsabilidad de la Convención se aplica sólo durante el tiempo que transcurre desde la carga de las mercancías a bordo del buque, hasta la descarga de las mismas.

Obligaciones del porteador

Otro renglón importante que se deriva de la Convención, es el relativo a las obligaciones que se imponen al porteador destacando dentro de ellas, por su importancia, la que se refiere al deber que tiene dicho contratante de ejercer una diligencia razonable (due diligence), para poner el buque en las condiciones necesarias para efectuar el viaje, debiendo armar, equipar y aprovisionar convenientemente al navío. La prueba del ejercicio de la debida diligencia corresponde, en su caso, al porteador.

Debe proceder, además, a tener en buen estado las bodegas, cámaras refrigeradoras y todos los lugares que van a recibir las mercancías.

El ejercicio de una actividad apropiada y cuidadosa en lo que respecta a las mercancías, corresponde a la diligencia razonable impuesta al transportador en materia de navegabilidad del buque antes de la partida.

Por otra parte, el porteador queda obligado frente al cargador, a entregarle un conocimiento que debe llevar las menciones específicas que señala la Convención y que tienen por objeto hacer del mismo un documento que identifique plenamente la mercancía entregada al transportador. Esta obligación para el transportador de entregar al cargador un conocimiento, implica la necesidad de examinar el conocimiento, realmente tal, o sea el conocimiento que acredita el embarque de la mercancía, es decir, "conocimiento embarcado". Existen otros documentos como son: el conocimiento "recibo para embarque" que, conforme a los principios de la Convención, puede ser transformado en "embarcado", con la anotación que se haga en el mismo del buque en que se transportan las mercancías, insertándole la mención de "embarcado".

Casos de exoneración

Corresponde ahora, exponer los casos en los cuales resulta liberado el transportador de responsabilidad.

Como compensación por la responsabilidad derivada de la prohibición de insertar en los conocimientos las cláusulas de exoneración de la responsabilidad, la Convención enumera diversos casos en que el transportador no es responsable.

Dentro de los casos precisados por la Convención como liberatorios de la responsabilidad del porteador, se encuentran los siguientes:

1. El porteador no es responsable por causas de innavegabilidad o de vicios ocultos del navío, siempre que demuestre el ejercicio de una diligencia razonable.

2. El porteador está liberado de responsabilidad por los actos, negligencia o faltas del capitán, marinero, piloto, o del personal destinado por el porteador a la navegación o administración del buque, pero no liberarán al porteador los actos, negligencia o falta del personal citado con relación al manejo, cuidado y custodia del cargamento. En este caso especial se hace la distinción entre las faltas náuticas y las faltas comerciales, que es uno de los principios generales consagrados por la Convención. Esta distinción está fundada no sobre un concepto empírico, sino sobre una justa división y distribución de los riesgos del transporte marítimo.

3. Otros casos de liberación de responsabilidad por pérdida o daño, fijados por la Convención, son los siguientes: el incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador; por peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables; por fuerza mayor; por hechos de guerra; por hechos de enemigos públicos; por detención o embargo por soberanos, autoridad o pueblos, o por un embargo judicial; por restricción de cuarentena; por huelgas o lock-outs, o por paros o por trabas impuestas total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea; por motines o perturbaciones civiles; por salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar; por disminución en volumen o peso o de cualquiera otra pérdida o daño resultante de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía; por embalaje insuficiente; por insuficiencia o imperfección de las marcas; por los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.

4. El porteador está liberado, además, de responsabilidad cuando ocurran daños o pérdidas al cargamento no ocasionados por su falta o de sus agentes o encargados, así como cuando dichas situaciones resultan de un acto y omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante.

5. Finalmente, el porteador no es responsable cuando efectúa un cambio de ruta por salvar o intentar el salvamento de vida o bienes en el mar, así como por cualquier cambio de ruta razonable.

Regímenes especiales

Según los términos de la Convención, no todo género de mercancía está sujeto a los principios de la misma y al respecto se encuentran las siguientes excepciones:

1. No está regido el transporte de pasajeros, ni el de sus equipajes.

2. El transporte de animales vivos está fuera de la aplicación de la Convención.

3. Las mercancías transportadas sobre cubierta también son excluidas de la aplicación de la Convención.

4. La Convención precisa un régimen jurídico especial para reglamentar las relaciones entre el cargador y el porteador en materia de mercancías peligrosas. Cuando el embarque de mercancías peligrosas se ha consentido por el porteador y el cargador ha declarado su naturaleza y su carácter, el porteador tiene, en caso de que estas mercancías representen un peligro para el buque o para la carga, el derecho de desembarcarlas, de hacerlas inofensivas o aun de destruirlas. La prueba de haber puesto en peligro la nave o las mercancías, corresponde al porteador.

(Continuará)

DESDE LA CRUCETA

SEGUNDA CONFERENCIA TRIENAL DE LA A. I. P.

Aumenta el interés en los puertos de la Costa Oeste de los Estados Unidos de Norteamérica en la Segunda Conferencia Trienal de la Asociación Internacional de Puertos.

En comunicación especial fuimos informados por el Ing. Daniel Ocampo Sigüenza, Coordinador de esta Conferencia, que se ha venido manifestando un creciente interés en los puertos Norteamericanos de la Costa Oeste por asistir a la Segunda Conferencia de la Asociación Internacional de Puertos, que tiene su sede en esta Capital durante los días 22 a 25 del mes de junio próximo.

En carta especial, el puerto de Long Beach ha manifestado que la presencia de ese puerto, uno de los más importantes en cuanto a tráfico e instalaciones modernas en los Estados Unidos, estará representada por Mr. Joseph F. Bishop, Presidente del Board of Harbor Commissioners de Long Beach y catorce personas más, en su totalidad altos funcionarios del puerto y sus honorables esposas.

La importancia de Long Beach puede fácilmente captarse por los ambiciosos planes de expansión de sus instalaciones que tienen sus directivos, resultado de los enormes incrementos de población e industrial, del Sur de California. Además sus directivos tratan de cubrir los cambios revolucionarios que se esperan en la Industria Marítima, en manejo de carga y diseño de barcos, en los próximos años y que desde ahora lo colocan a la vanguardia en eficiencia y modernidad al mencionado puerto.

CARRERA ATLETICA DE RELEVOS

Como parte de los festejos de conmemoración del "DIA DE LA MARINA", la Secretaría de Marina, por conducto de su Sección Deportiva, ha organizado para el domingo 31 de mayo, una "Carrera Atlética de Relevos".

En dicho evento podrán participar todos los clubes e instituciones depor-



El Embajador Norteamericano Sr. Robert C. Hill y el Cap. Jacob Vincent Heimank, Agregado Naval, en visita de cortesía con el Secretario de Marina (de espaldas).

tivas afiliadas a la Federación Mexicana de Atletismo.

Las inscripciones quedan abiertas a partir de esta fecha en la sección deportiva de dicha dependencia, calle de Azueta Núm. 9, quinto piso, de las 8.30 horas a las 14 p. m. de lunes a viernes. Quedarán cerradas el viernes 29 de mayo a las 19 horas en Plaza de Buenavista Núm. 2, 6º piso.

Recorrido

Punto de partida frente al número 9 de Azueta, siguiendo por el Sur hasta Independencia hacia la derecha (Poniente); hacia la izquierda tomando Balderas para el Sur, a llegar a la Avenida Chapultepec, en que darán vuelta siguiendo por dicha Avenida hacia el Poniente hasta la fuente monumental de Chapultepec, entrando por la puerta del lado derecho (Norte), encontrándose la META frente al estanque del Parque de Recreo Infantil a corta distancia de la puerta de entrada que da a la mencionada fuente.

La distancia por recorrer será de 4,000 metros, los cuales serán cubiertos en relevos de 800 metros cada uno.

Premios

Trofeo Challenge "SECRETARIA DE MARINA" para el equipo que obtenga el triunfo Tres años consecutivos o Cinco alternados. Trofeo Especial para el Equipo Vencedor. Trofeos individuales para los componentes de equipos que obtengan del primero al tercer lugar. Medallas individuales para los componentes de los equipos que obtengan cuarto y quinto lugares. Y diplomas para todos los participantes.

El punto de reunión, en la calle de Azuela Núm. 9, a las 8.30 horas.

La carrera dará principio a las 10.00 horas.

SE INTEGRARA LA PRIMERA COMPAÑIA DE "HOMBRES RANA"

La Comandancia General de la Armada de México integrará a la Primera Compañía de Comando Submarino (Hombres Rana y Buzos), la que tendrá como base el puerto de Acapulco, Guerrero.

Para la integración de la misma, se ha procedido al reclutamiento del personal necesario, para cuyo efecto, la

Comandancia General de la Armada de México ha convocado a los interesados, quienes deberán ser mexicanos por nacimiento y de edad comprendida entre los 17 y 25 años, así como el haber concluido su instrucción primaria.

Los solicitantes de ingreso deberán tener una estatura mínima de 1.70 mts. y ser de complexión normal o delgada musculosa, deben presentar sus solicitudes de ingreso, acompañada de una carta de buena conducta, al C. Almirante C. G. Manuel Zermeño Araico, Secretario de Marina, con atención a la Comandancia General de la Armada, en las calles de José Azueta Núm. 9, de México, D. F.

Las personas que radiquen en el Distrito Federal o lugares cercanos, podrán presentar la solicitud personalmente en el Estado Mayor Naval, sito en el tercer piso del edificio de la Secretaría de Marina en la dirección antes mencionada.

Por lo que respecta a los que radiquen en el puerto en que haya Zonas o Sectores Navales, la presentarán en la Comandancia de ellas. Y los que radiquen en lugares interiores de la República, las enviarán por correo a la dirección ya indicada.

Además, para causar alta serán sometidos a un examen médico, riguroso, así como a pruebas de capacidad física y mental, incluyendo desde luego la natación.

Los que aprueben el examen y cumplan los requisitos, causarán alta en la Armada de México, como APENDICES/BUZOS, ingresando para instrucción en la Primera Compañía de Comando Submarino.

MEXICO CONSTRUIRA SUS PROPIOS GUARDACOSTAS

Durante la celebración del cuadragésimo quinto aniversario de la Defensa Veracruzana, el pasado 21 de abril, el Almirante Zermeño Araico informó a algunos representantes de la Prensa Nacional que el año próximo México construirá, probablemente en el astillero de Tampico, sus dos primeros guardacostas de tipo de los G-30, de 800 toneladas.

Señaló también que durante su visita a los Estados Unidos, el gobierno de aquel país ofreció grandes facilidades para la adquisición de material bélico, lo que es motivo de cuidadoso estudio por parte de las autoridades competentes de Marina.

Por último, señaló algunas perspectivas en materia de construcción portuaria y en el fomento de la Marina Mercante.

DEJO DE EXISTIR

El día 25 de abril, a las 8.05 horas, dejó de existir el Contraalmirante C. G. Gustavo Rueda Medina, uno de los distinguidos miembros de la Armada de México, a consecuencia de una trombosis cerebral.



BITACORA manifiesta con pena el fallecimiento del culto escritor y compañero periodista, contraalmirante G. Rueda Medina.

El extinto era originario de la ciudad de Aguascalientes, nació el 17 de abril de 1905.

Hizo sus estudios en la H. Escuela Naval Militar, especializándose más tarde en la Escuela de Submarinos en Cartagena, España; mismos que le sirvieron de base para ocupar altos cargos, entre ellos, fue Subinspector de la Comisión Receptora de Buques, en España; Profesor de la Escuela Superior de Guerra y Subjefe del Estado Mayor Naval, Director de la H. Escuela Naval en 1954, Comandante de la Octava Zona Naval, Diputado Federal ante el H. Congreso de la Unión, Vocal de la Comisión Revisora de la Legislación de la Armada de México, cargo que desempeñaba al morir.

Por sus méritos le fueron conferidas las condecoraciones de "Perseverancia", "Mérito Especial" y "Operaciones Navales de Guerra".

Sus destacados conocimientos le llevaron a visitar entre otros países: Estados Unidos, Cuba, Panamá, Isla Trinidad, Inglaterra, Francia, Italia, España, Portugal, Islas Azores, Argelia, Marruecos, África y África Portuguesa Oriental.

El cuerpo del desaparecido Contraalmirante Gustavo Rueda Medina, fue velado en la Agencia Eusebio Gayoso y sepultado al día siguiente, a las 11 horas, en el Panteón Francés de San Joaquín, donde se le rindieron los honores correspondientes a su alto rango.

SENSIBLE FALLECIMIENTO

El día 28 de abril, a las 11.30 horas, dejó de existir el Vicealmirante David Coello Ochoa, que fuera Secretario de Marina y distinguido miembro de la Armada de México, a consecuencia de una trombosis cerebral.

El extinto era originario del Puerto de Alvarado, Ver., donde nació el 20 de agosto de 1885.

Ingresó a la H. Escuela Naval Militar el año de 1900, se distinguió como alumno sobresaliente en su graduación. Por riguroso escalafón pasó por todos los grados de la Armada, hasta ostentar el grado de Vicealmirante con el que fue retirado el año de 1952.



Vicealmirante David Coello Ochoa, ex Secretario de Marina, fallecido el 28 de abril.

Desempeñó los cargos de Profesor de la Escuela de Maestranza, Comandante de varias unidades de la Arma-

da, Subdirector de la H. Escuela Naval Militar, Comandante de la Primera Zona Naval Militar, Oficial Mayor de la Secretaría de Marina y finalmente Secretario del Ramo.

El 7 de noviembre de 1935 se le otorgó diploma de honor, concedido por el C. Presidente de la República por su heroísmo y abnegación en el salvamento de la tripulación y pasaje del vapor norteamericano "Esperanza", que naufragó en la Barra de Tampico en 1924; lo que también le valió la condecoración "Legión del Mérito" en grado de Comandante, otorgado por el Presidente de los Estados Unidos. Recibió las de "Perseverancia" en primera, segunda, tercera, cuarta y quinta clases, otorgadas por el gobierno por sus 35 años de servicios.

El gobierno Chileno le condecoró con la Medalla "Al Mérito" en grado de "Gran Oficial" y finalmente México le otorga la Medalla de Oro, por servicios heroicos prestados a la patria



▲
Dos aspectos de la conmemoración del 21 de abril en esta capital, en las calles de Veracruz, Col. Condesa, se llevó a cabo el acto. Arriba, aspecto del presidium, y abajo, las viejas banderas hacen guardia de honor.

en 1914, en su lucha contra las fuerzas invasoras norteamericanas.

El cadáver fue velado en una de las capillas de la Agencia Gayosso y se le sepultó en el Panteón Francés de San Joaquín, con los honores correspondientes a su alto rango.

La Ciencia va . . .

(Viene de la pág. 5)

rón mide la distancia del barco a dos estaciones transmisoras, fácil de usar el Lorán requiere cartas especiales marcadas afuera con números que corresponden a diferencias de tiempo, entre la señal que se recibe de un transmisor y el recibo de una señal sincronizada de un transmisor compañero. Comparando las pulsaciones de dos estaciones con el receptor del Lorán, el navegante puede leer afuera la diferencia de tiempo en microsegundos del indicador y encontrando la intercepción de dos líneas apropiadas en la carta, obtiene la situación del buque. La asombrosa contribución de la electrónica y la habilidad del receptor del Lorán da el tiempo de la emisión de las ondas de radio que viajan a 186,000 millas por segundo. Al hacer esto divide un segundo en un millón de partes.

Cada uno de estos notables aparatos electrónicos ayuda grandemente a dotar de un sentido moderno a los navegantes.

A medida que el tonelaje de los barcos crece y son más veloces, con los aparatos se les provee instantáneamente de horizonte a horizonte, de costa a costa y de la superficie al fondo del océano; y así reciben los recursos de la ciencia y la seguridad que Colón nunca conoció.



PESCADO BARATO SIN INTERMEDIARIOS

Tres federaciones regionales de cooperativas pesqueras, la de San Felipe (B. C.), y Guaymas y Puerto Peñasco (Son.), se han comprometido a traer pescado al Distrito Federal para expendirlo de 2.50 a 3.60 pesos el kilogramo, según la especie, con la única condición de que les sea proporcionado un frigorífico exclusivo para pescado, que representaría una inversión de 250,000 ó 300,000 pesos, y que se les expidan "salvoconductos" para evitar las extorsiones de los policías de caminos y de los encargados de las básculas.

Este acuerdo se tomó el 23 de abril, durante una reunión de representantes de dichas federaciones en la Cámara de Defensa del Consumidor, en la que estuvo presente el licenciado Adolfo López Romero, presidente de la Asociación Mexicana de Economistas.

Las federaciones son las denominadas "Sur de Sonora", "San Felipe" y "Puerto Peñasco".

Se hizo notar que durante la Semana Santa, las federaciones pesqueras respondieron al llamado del Secretario de Economía, licenciado Raúl Salinas, y trajeron al Distrito Federal 12 toneladas de pescado que vendieron a 2.54 el kilo, pero, como la distribución se hizo por los conductos habituales, los distribuidores "inflaron" el precio hasta vender el pescado a 15 pesos el kilo.

Con esa experiencia, las federaciones pesqueras han llegado a la conclusión de que es necesario eliminar a los intermediarios y distribuidores, para entregar ellas el pescado diariamente a los mercados, con la única petición de que se construya un frigorífico exclusivo para pescado y que se otorgue protección contra los extorsionadores.

Finalmente, se anunció que las federaciones pesqueras van a construir en breve un organismo nacional exclusivo de pesca, dependiente de la actual Confederación Nacional de Cooperativas.



Con motivo del día del niño, la Sra. esposa del Secretario de Marina distribuyó juguetes entre los hijos de los trabajadores, las gráficas corresponden a los almacenes generales de marina.



PARTICIPE UD. EN EL

CONCURSO DE

MODELISMO NAVAL

Organizado por la Sría. de Marina

CODIFICACION MARITIMA

PODER EJECUTIVO SECRETARIA DE MARINA

REGLAMENTO *para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales.*

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Presidencia de la República.

REGLAMENTO para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales.

(Continúa)

ARTÍCULO 9. Las embarcaciones que se adquirieran en el extranjero deberán abanderarse provisionalmente ante la autoridad consular del puerto de salida, la que expedirá un pasavante de navegación directa hasta el puerto nacional que haya elegido el armador para la matrícula definitiva.

Desde el momento que se abandere una embarcación deberá ser tripulada por mexicanos por nacimiento. El Cónsul que expida un pasavante de navegación, tiene la obligación de dar aviso a la Secretaría de Marina inmediatamente después de haber extendido el pasavante, enviando copia de éste y del roll de tripulación, así como copias de los certificados de seguridad, de cubierta y máquinas, que expedirán el capitán y jefe de máquinas nombrados para recibir el buque, certificados que serán válidos hasta el puerto nacional en que deba matricularse, donde se le expedirán los que previene el artículo 17.

ARTÍCULO 10. Las embarcaciones clasificadas para navegación de altura, costera y pesca en altor mar, necesitarán tener la Suprema Patente de Navegación respectiva, expedida por el Ejecutivo de la Unión; además, es requisito que tengan sus certificados de matrícula y de seguridad, así como todos los documentos relativos a la navegación.

Las demás embarcaciones nacionales necesitarán para navegar el certificado de matrícula o

el de registro expedido por la Capitanía de Puerto correspondiente quien entregará también, en su caso, el pasavante que previamente autorice la Secretaría de Marina, y en su oportunidad la placa cuando corresponda.

Los capitanes de puerto no entregarán ninguno de los documentos o la placa que se citan en este artículo si no se ha cumplido con los requisitos de seguridad que exijan los Reglamentos respectivos.

MATRICULA Y REGISTRO

ARTÍCULO 11. Las embarcaciones construidas en el extranjero, llegadas al país por tierra, podrán traer un pasavante extendido por el cónsul del lugar de salida, o en su defecto, gestionarlo de la Secretaría de Marina, bien directamente o por conducto de cualquier Capitanía del país.

ARTÍCULO 12. Las solicitudes de matrícula y registro comprenden aun cuando no le expresen, el abanderamiento de la embarcación de que se trate, debiendo acompañarse los siguientes documentos:

a). Una declaración firmada por el propietario (según modelo en el apéndice).

b). Testimonio de la escritura pública o póliza ante corredor que acredite la propiedad del buque, de acuerdo con el artículo 641 del Código de Comercio vigente, cuando su valor exceda de \$ 500.00; y si no pasa de esta cantidad, un contrato privado de compraventa o copia de las facturas respectivas, que legalizará la Capitanía de Puerto correspondiente.

c). Acta del Registro Civil de nacimiento del propietario, para acreditarlo como mexicano por nacimiento, y de ser naturalizado, copia legalizada de la carta respectiva.

Tratándose de Compañías o Sociedades constituidas conforme a las leyes del país, copia de las bases constitutivas de la Sociedad, aprobada previamente por la Secretaría de Marina.

d). Acta de protesta de sumisión a las leyes de la Nación (según modelo en el apéndice).

e). Comprobante que lo acredite como socio de la Cámara de Comercio.

f). Testimonio de la escritura de fianza para garantizar el buen uso de la Suprema Patente de Navegación, cuando se trate de un buque que sea propiedad de alguna Compañía o Sociedad constituida con arreglo a las leyes del país, pero cuyo presidente o gerente, o mayoría de los miembros del consejo de administración o representante principal no sean mexicanos por nacimiento o naturalización.

Esta fianza será ante Notario Público, a satisfacción de la Secretaría de Marina, por la mitad del valor del buque, previo avalúo que se practicará, en caso de que, a juicio de la propia Secretaría, el valor que expresen los documentos de propiedad fuere notoriamente inferior al que realmente tenga la embarcación de que se trate; los peritos nombrados serán pagados de acuerdo con el arancel de avalúos, a costa del interesado.

ARTÍCULO 13. Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por matrícula el hecho de que una embarcación quede registrada en el puerto de su matrícula y en la Secretaría de Marina con toda formalidad, pagando sus derechos, tanto de matrícula como de arqueo, de acuerdo con su tonelaje, y extendiéndole la documentación necesaria para que pueda navegar libremente, ya sea en tráfico de altura, cabotaje o interior.

ARTÍCULO 14. Los expedientes de matrícula se formularán en dos tantos, destinando el original a la Secretaría de Marina con los siguientes documentos:

I. EMBARCACIONES MERCANTES

- a). Solicitud de matrícula.
- b). Declaración del propietario sobre si está al corriente o exento del pago del impuesto sobre la renta.
- c). Datos y características de la embarcación, formulados por el propietario.
- d). Acta de protesta de sumisión a las leyes del país.

e). Comprobante de pertenecer a la Cámara de Comercio.

f). Acta de nacimiento del o los propietarios, como proceda.

g). Documentos que comprueben la propiedad de la embarcación.

h). Acta constitutiva cuando sea Sociedad o Cooperativa la propietaria; cuando sea Cooperativa debe justificarse el registro en la Secretaría de la Economía Nacional.

i). Testimonio de propiedad, el que deberá estar inscrito en el Registro Público de la Propiedad, siempre que su valor exceda de \$ 500.00.

j). Un juego de fotografías tomadas a 45 grados de la proa y por el través, teniendo como fondo el agua, de tamaño de 0.045×0.084 .

k). Planilla y Pliego de operaciones de arqueo.

l). Certificados de seguridad de cubierta y máquinas.

m). Datos característicos rendidos por el capitán de puerto respectivo.

n). Copia del certificado de matrícula, registro o Suprema Patente de Navegación, según el caso.

II. EMBARCACIONES DE LA NACION

a). Solicitud de matrícula firmada por el representante de la autoridad respectiva.

b). Datos y características de la embarcación, formulados por el solicitante.

c). Un juego de fotografías de 0.045×0.084 , tomadas a 45 grados de la proa y por el través, teniendo como fondo el agua.

d). Planilla y pliego de operaciones de arqueo.

e). Certificado de seguridad de cubierta y de máquinas.

f). Copia del certificado de matrícula, registro o Suprema Patente de Navegación, según el caso.

Publicado en el Diario Oficial del 2 de agosto de 1946.

(Continuará)

EDITORIAL

(Viene de la pág. 1)

bios, los malentendidos, y de que el dirigente sin contar a veces con la masa o que contando con ella, se encuentre de la noche a la mañana al margen de un movimiento nacional y por ende internacional, violentándose y precipitándose acontecimientos que las más de las veces llevan implícitos los fracasos del movimiento obrero.

Por eso tenemos confianza en los actuales dirigentes de nuestra Central, porque con su actuación están brindando seguridades personales a todos los trabajadores de la burocracia, porque también saben que cuando el trabajador tiene seguridad en lo personal, se siente apoyado en su trabajo, en su enfermedad, en su pensión, etc.

Rómulo Sánchez Mireles, y con él el Comité Ejecutivo de la F. S. T. S. E., han comenzado por eliminar el temor, la angustia, el desasosiego, la zozobra y el pesimismo, porque comprenden que esos estados de ánimo en el trabajador los deprime y desvitaliza.

Ceruti Crosa, en una de sus más bellas páginas revolucionarias, dice que "eliminar el miedo es restablecer la energía. El hombre que enterró sus monedas en la tierra donde yacieron sin beneficio para él lo hizo movido por el miedo". "No temáis", eran frecuentes palabras en los labios de Cristo.

Las grandes realizaciones morales de la humanidad se deben a la eliminación del temor. Por eso esperamos que los nuevos dirigentes de la Federación, acaben de una vez por todas con el temor que persigue en esta etapa a los trabajadores de México, debido en mucho a los líderes nefastos que ha padecido la clase obrera.

Ya no más miedo al despido que contribuye a destruir el espíritu del hombre y engendra el servilismo. Ya no más miedo a la desocupación, miedo a la crisis, miedo a una depresión del comercio, miedo a la enfermedad, miedo a una vejez llena de privaciones, pero sobre todo ya no más miedo a decir nuestra verdad o externar nuestro sentimiento. Esa es en suma, la psicosis que Sánchez Mireles ha querido destruir y por eso estamos con él.

Nuestra Revista felicita cordialmente a los nuevos dirigentes de nuestra Central Máxima y los exhorta para seguir como hasta hoy, por los senderos de la democracia y de la revolución, atentos al afán de alcanzar para los trabajadores una auténtica justicia social.

**INSTALACIONES
ELECTRICAS**

V. S.



SOUZA, S. A.

Paseo de la Reforma 27

MEXICO, D. F.

Tels.: 46-01-47 y 46-86-33

**HAMBURG-AMERIKA LINIE
NORDDEUTSCHER LLOYD**

**Servicio rápido de y a Hamburgo,
Bremen, Amberes, Rotterdam y a
los principales puertos del mundo**

AGENTES GENERALES:

**REPRESENTACIONES MARITIMAS,
S. A.**

Edificio "D" 11° piso Av. Juárez 42
Tel. 18-51-92 con 5 líneas directas

ENTREGA DE ESPADINES EN LA H. ESCUELA NAVAL



VISTA PARCIAL
DE LOS CADETES
DE LA NAVAL