

REVISTA MENSUAL



BITACORA

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



NOVIEMBRE DE 1959.
CUADRAGESIMO NONO ANIVERSARIO DE UNA ETAPA TRANSFORMISTA.

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 Nacionales y Seccionales, Trabajadores de la Secretaría de Marina

PRECIO DEL EJEMPLAR \$ 2.00
SUSCRIPCION ANUAL \$ 24.00

Publicación autorizada como correspondencia de 2a. clase, en la Administración de Correos Núm. 1, México 1, D. F., bajo el número 21670 del 26 de agosto de 1959.

Impreso en los Talleres de Imprenta y Offset "Policromía", Dr Olyera 63, México, D. F.

Oficinas Generales: Lucerna No. 55, Tercer piso, México 1, D. F.
Teléfono: 46-64-06

TODA SITUACION DE FONDOS DEBE HACERSE DIRECTAMENTE
A: Frances Lyra M., Administradora de la Revista Bitácora, Lucerna No. 55, Tercer Piso, México 6, D. F.

Sumaria

Editorial	1
Fin de Cursos 1959, en el Centro de Capacitación	2
La Secretaría de Organización Informa	4
El Estatuto Jurídico y la Constitución	4
Gira del señor Almirante Zermeno Araico	5
En Marcha la Reconstrucción de Manzanillo	8
Nuevo Puerto "Venustiano Carranza"	9
Magnífico Panorama para la Marina Mercante	9
Crucigrama	10
El Pulso y el Timón	11
Reformas a las Leyes Marítimas	13
Corte de Caja, Octubre 1959	16
Deportes	18
Secretaría de Pensiones	20
Codificación Marítima	21

NUESTRA PORTADA



MONUMENTO A LA REVOLUCION, EN MEXICO, D. F.
(Foto Adeath)

Editorial

Allá por el año de 1889 se iniciaba en México un viento muy leve de inconformidad contra un gobierno que sólo había respetado sus errores: reelegir a un hombre cuya principal preocupación era consolidar la fuerza que le daba el Clero, los ricos hacendados y los que, en el final trágico de su régimen, fueron sarcásticamente denominados como "Científicos".

Pero el viejo Díaz se había olvidado del pueblo, para el cual y por el cual gobernaba. O mejor expresado, sólo le interesaba en función de los beneficios que producía para él y la camarilla de explotadores que le adulaban.

Entre los iniciadores de lo que en principio no parecía tener ninguna importancia; pero que más tarde se convirtió en nuestra gran convulsión política y social de 1910, se encuentra la figura magnífica, del calumniado Ricardo Flores Magón. Quien, a pesar de sus exaltadas equivocaciones ideológicas, es indiscutiblemente uno de los próceres de la Revolución Mexicana y a él y a su grupo se debe el programa inicial, antecedente, del Plan de San Luis que, en Francisco I. Madero, tendría el paladín de aquella hora que México necesitaba con urgencia.

Es de sobra conocida la figura de Don Francisco I. Madero, para que se tenga necesidad de repetir su importancia como iniciador, en la etapa de 1910, de la Revolución Mexicana que acabaría por fin con el oprobioso régimen de esclavitud y servidumbre, inconcebible en este siglo, en todo aquel País que quiera tener el derecho a llamarse civilizado.

Es curioso observar que el criterio de los historiadores(?) de la Revolución Mexicana pocas veces puede considerarse de acuerdo, cuando se trata de juzgar a los diversos hombres que participaron en la lucha armada. Pero lo que sí es un acuerdo general es que al pueblo en su totalidad, es a quien se debe este hecho fundamental y necesario para el desarrollo de México: frenado y aplastado hasta 1910. Movimiento fundamental y necesario para sacar al país del marasmo en que el viejo Díaz lo había hundido. Las figuras, los caudillos, son disentibles; pero los hechos no, y los hechos los ha ejecutado el pueblo de México.

No obstante, nadie podría negar la importancia, la trascendencia, de la participación de hombres que además de los anteriormente mencionados, tanto hicieron por el triunfo de la Revolución Mexicana; Carranza, Obregón y el gran caudillo del campo Emiliano Zapata.

Aún cuando el 31 de mayo de 1911 se señala como la fecha del triunfo de la Revolución Mexicana, con la huida a Europa del Dictador Porfirio Díaz, consideramos que aquella fecha, no se puede señalar sino como un momento, sin duda, trascendente de lo que en realidad, y excepto la ausencia de luchas armadas, aun se encuentra en plena vi-

Sigue en la página 15



La compañera Raquel Orendain Ortega, recibe de manos del señor Almirante Manuel Zermeño Araico, Secretario de Marina, el premio a que se hizo acreedora por su aplicación en el primer año del curso para contadores. La compañerita obtuvo el primer premio en esa carrera.

Fin de Cursos 1959

EN EL CENTRO DE CAPACITACION PARA TRABAJADORES DE MARINA

Durante los días 13 y 14 de noviembre, dos significativas ceremonias integraron el programa que se organizó para finalizar el venturoso año escolar 1959, del Centro de Capacitación "Francisco Philibert Rivas", para empleados civiles de la Secretaría de Marina, en su domicilio de Fray Servando Teresa de Mier 120, 7o. Piso.

El día 13 a partir de las 17 horas fue dictado un interesante ciclo de conferencias, a cargo de los profesores del plantel, en el que fueron abordados importantes temas educativos de interés general, tanto para los alumnos que concluían un año más de esfuerzo y preparación, como para los asistentes a la ceremonia.

Al día siguiente, la entrega de premios a los alumnos más distinguidos, por parte del Secretario de Marina Almirante Manuel Zermeño Araico, y el discurso de clausura de cursos del Dr. Francisco A. Marín, Secretario General de nuestro Sindicato, fueron los actos más salientes.

Los premios otorgados a los alumnos más destacados fueron adquiridos mediante las aportaciones de la Secretaría y del Sindicato, y fueron entregados a los siguientes alumnos como un estímulo a su interés de superación: Curso de Secretarios.

(Primer Año), Primer premio, JORGE HERNANDEZ GARCIA. Segundo Premio, JULIO LUIS SANTOS SANTIAGO. Tercer Premio, ESPERANZA CABRIELES DEMETRIO. Curso de Contadores. (Primer año), Primer Premio, RAQUEL ORENDAIN ORTEGA. Segundo Premio, ALTAGRACIA CASTELLANOS RUFFINO. Tercer Premio, FELIX RAMIREZ DE LA ROSA. Curso de Contadores (Segundo año), Primer Premio, BRAULIO MORALES MADRID. Segundo Premio, JAVIER PACHECO GUTIERREZ. Tercer premio, FRANCISCO RAMIREZ VILLANUEVA.

La presencia de las autoridades de Marina, encabezadas por el Titular del Ramo, y de los directivos sindicales encabezados por el Dr. Francisco A. Marín, patentizaron la importancia que para los ejecutivos y los representantes sindicales, tiene la capacitación técnica del personal (tal como lo previene la Fracción Séptima del Artículo 41 del Estatuto Jurídico); así como también pusieron de manifiesto el éxito creciente de nuestro Centro de Capacitación, bajo la atinada Dirección del C. Capitán de Corbeta Ing. M. N. Antonio Moreno Salamanca.

Debemos señalar que la presencia de personas idóneas como sinodales durante los exámenes y

entre los que anotamos a los CC. Profa. Natalia Alvarez V.; C. T. P. Gonzalo Sánchez del Peón; Lic. Rafael Deschamps Blanco e Ing. Julio Adeath Gómez, por parte de la Secretaría de Marina y los compañeros Frances Lyra Madrigal y Lic. Manuel Blanqueto Sánchez, por parte de nuestro Sindicato, pone de manifiesto una vez más la efectiva capacitación del personal al servicio de Nuestra Institución.

Durante la clausura, invitados y alumnos disfrutaron con las representaciones bailables y musicales, a cargo de un selecto grupo de artistas, así como del buffet frío que se sirvió en su honor.

El Dr. Fco. S. Marín, al dirigirse a los alumnos expresó:

"El Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Trabajadores de la Secretaría de Marina y el Comité Ejecutivo de la Sección Central del mismo, por mi conducto tienen el más grande honor de felicitar a todos y cada uno de los compañeros trabajadores de esta Dependencia del Gobierno Federal, por haber comprendido la trascendencia de lo expuesto en el Artículo 41, fracción VII del Estatuto Jurídico que dice lo siguiente:

"Establecer Academias en las que se impartan los cursos necesarios para que los trabajadores a su servicio, que lo deseen, puedan adquirir los conocimientos indispensables para obtener ascensos conforme al Escalafón, y asegurar el mantenimiento de su aptitud profesional".

Es para nosotros, los transitorios dirigentes sindicales, motivo de alto orgullo, el poder expresar que no sólo los propios trabajadores de la Secretaría de Marina, sino también los familiares o hijos de los mismos han acudido al llamado cordial de este Centro y han aprovechado la oportunidad que se nos ha otorgado para nuestra superación como elementos humanos, al servicio del pueblo de México y al servicio también de nuestro propio desarrollo como servidores públicos.

Los compañeros del Comité Ejecutivo del Sindicato de Trabajadores de la Secretaría de Marina y de la Sección Central del mismo que tuvieron oportunidad de ser miembros de los jurados en las pruebas de fin de curso, han expresado su admiración por lo realizado hasta ahora, en cuanto al aprovechamiento de los alumnos, y a la alta jerarquía pedagógica de sus maestros, pero también y fundamentalmente de la pasión, sencillez y capacidad del actual Director de este magnífico y bien estructurado Centro que día a día ha mejorado sus métodos y ha hecho más fructífera sus labores docentes.

Compañeros:

Reciban ustedes este modesto presente de su Sindicato, por sus cualidades, que se los ofrece su propia Organización como homenaje justo a nombre de todos los trabajadores de la Secretaría de Marina, homenaje al cual ustedes tienen pleno derecho, ya que han puesto en alto honor a la dependencia en que han venido laborando.



En la clausura del fin de cursos, en el Centro de Capacitación para trabajadores de la Secretaría de Marina, fue ofrecido un buffet frío a los asistentes. En la gráfica, el licenciado Manuel Blanqueto, doctor Francisco Marín, el compañero Bravo, el señor ingeniero Tamés Mireles, el ingeniero Mainero y el señor Rafael J. Dávila.

EL ESTATUTO JURIDICO EN LA CONSTITUCION

Por el Gral. Francisco J. Mújica. Escrito durante su brillante participación en la redacción y elaboración del Estatuto Jurídico Vigente.

No existía para el gobierno, en la época en que el Estatuto vigente se redactó, una necesidad ingente de expedirlo. El Estado, sólo por un alto espíritu de justicia podía desear y deseaba su promulgación, pero no porque sus fines inmediatos lo requirieran; los trabajadores hablaban de una ley del Servicio Civil, demandaban a veces la urgencia de que se les asimilara totalmente a los asalariados en general protegiéndolos por la Ley del Trabajo; pero no se organizaban en forma eficaz, ni estudiaban a fondo sus problemas, ni siquiera llegaron a redactar una ley, mala o buena, que presentara como proyecto a las Cámaras o al Presidente de la República.

El primer problema entonces para dar un estado de protección a los trabajadores del Gobierno, consistía en saber si se les asimilaba o amparaba con la Ley del Trabajo, si se expedía para ellos una Ley del Servicio Civil que, como en otras ocasiones, se limitara a garantizar la estabilidad de los trabajadores o si se promulgaba un ordenamiento que reconociendo la realidad de los servidores del Estado protegiera en verdad todos sus derechos legítimos. El primer camino hubiera sido, quizá, el más sencillo y el de éxito más fácil y el que hubiera encontrado una acogida más estruendosa; pero al mismo tiempo hubiera sido el más superficial, el más vacío y, sobre todo, hubiera constituido un acto de pura y simple demagogia. La segunda solución, la más conservadora, quizá, se hubiera recibido también con aplauso, supuesto que significaba una concesión graciosa del gobierno; pero no hubiera resuelto, de ninguna manera, el problema de la burocracia; los malos funcionarios, que son tantos, hubieran obrado constantemente al margen de una simple Ley del Servicio Civil y ésta hubiera servido de simple instrumento para legitimar los abusos que hasta entonces habían hecho sin legalismo en qué fundarlo; por último, la tercera de las formas posibles de solución era, sin duda, la más apegada a la realidad y por ello la más jurídica, en el sentido más alto y más humano de esta palabra; presentaba, es cierto, mayores dificultades; había que definir de una vez la situación del trabajador al servicio del gobierno, había que declarar, valientemente, que no era igual, aunque con grandes puntos de contacto, a los asalariados en general, había que proteger, al mismo tiempo, a los burócratas en forma eficaz definitivamente eficaz, permitiéndoles el ejercicio de derechos, el uso de armas que, como la organización sindical, la huelga, el Tribunal positivamente autónomo, lograran en ver-

dad el fin propuesto, aunque levantando, como sucedió, una ola de protestas, una serie de editoriales, un cúmulo de artículos en los que se atacaba duramente la idea, se profetizaba el desquiciamiento del gobierno, el reinado de la anarquía en las oficinas públicas, el estancamiento de la estabilidad estatal y la podredumbre; en fin el caos más absoluto en las oficinas públicas. Esto era, sin embargo, la solución sensata, justa y esa solución se dio. Para hacerlo, y así lo revela la exposición de motivos del Estatuto vigente, fue necesario rechazar conceptos abstractos, a veces metafísicos, teorizantes siempre, como los de soberanía, naturalmente superior del Estado, etc., con los que naturalmente, chocaría toda idea de limitación de los pobres medioevales del Estado sobre sus servidores; fue necesario, también, declarar que la situación de los burócratas, sujetos a un nombramiento discrecional y arbitrario, a una fijación unilateral del salario, a una remoción tan libre que nadie se daba cuenta de ella, a una imposibilidad legal de asociación defensiva, a indemnizaciones asistemáticas y gratuitas en caso de realización de riesgos profesionales, sólo era una resultante histórica de nuestra vida política; fue necesario decir que había que abandonar los procedimientos autocráticos de todas las administraciones pasadas, que había que limitarse el ejercicio brutal del Poder Público reconociendo a sus servidores su indiscutible calidad humana.

Al mismo tiempo tuvo que afirmarse, también, que el empleado público constituye, como cualquier asalariado, un simple factor de producción, que su semejanza con el trabajador que sirve a un patrón, son enormes; pero había que afirmar al mismo tiempo, que no era un simple sujeto de derecho obrero, que los fines del Estado lo diferencian totalmente de éste; que la acción gubernamental, de distribución y regulación político social no puede ser la misma que las del empresario que sólo persigue fines de lucro y que, por ello, no convenía amparar al trabajador público con el mismo Estatuto con que se garantizan los derechos de los asalariados en general, lo que no significaría de ningún modo, el abandono de la burocracia, sino solamente la necesidad de crear un régimen jurídico distinto.

Así fue como se redactó el Estatuto de los Trabajadores al Servicio de los Poderes de la Unión. En él se establecen claramente los derechos de esos trabajadores y se les otorgan prerrogativas que, al fin superan a las otorgadas por la Ley del Trabajo; en él, se reconoce el derecho de organización sindical, se impide drásticamente el cese arbitrario de

los trabajadores, se les admite el ejercicio de huelga, suficientemente limitada para que su ejecución no se convierta en arma imprudente, desquiciatoria, anárquica; pero que sí sirva para impedir, por parte del Estado o de sus funcionarios, el uso de la violencia en contra de quienes le sirven; se reconoció a los trabajadores al servicio del Poder Público, el derecho de obtener indemnizaciones en casos de accidentes o enfermedades profesionales, en la misma forma en que corresponden a los asalariados en general; se establecieron también, las obligaciones de esos trabajadores; se fijó un criterio lógico para los ascensos en el que, en primer lugar, se tiene en cuenta la competencia de los interesados, en el segundo su antigüedad y, en el tercero, su posición ideológica; se simplifica la clasificación de los trabajadores y, por fin se crea un Tribunal cuya sustancia y cuya imparcialidad se garantizan hasta donde humanamente es posible hacerlo (de FSTSE, Sept.-Oct. 59).

SINTESIS DE ACTIVIDADES EN LA GIRA REALIZADA POR EL SEÑOR ALMIRANTE MANUEL ZERMEÑO ARAICO, SECRETARIO DE MARINA DURANTE LOS DIAS DEL 10 AL 18 DE OCTUBRE ACTUAL

A las 08:19 hs. del día 10 a bordo del avión presidencial "El Mexicano", salió el C. Secretario de Marina, Almirante C. G. Manuel Zermeño Araico acompañado del Director de Obras Marítimas, Ing. Fidel Luna Herrera; del Director de Marina Mercante, Capitán de Altura, Rafael Cordera Paredes; del Director de Dragado, Capitán Ricardo Cházaro Lara, y de su Jefe de Ayudantes, Capitán Gustavo Martínez Trejo y otras personas más para aterrizar en el puerto de Manzanillo, Col., a las 10:10 hs. en donde fue recibido por el C. Gobernador del Estado, Ing. Rodolfo Chávez Carrillo y autoridades militares, navales y civiles.

El C. Secretario de Marina de inmediato se dirigió a inspeccionar las obras que esta Secretaría realiza en dicho lugar en donde tras un cambio de impresiones con el Ingeniero Residente y Director de Obras Marítimas dictó las disposiciones necesarias para su continuación.

De este punto se trasladó a las unidades de la Armada que se encuentran surtas en la bahía para hacer una inspección a las mismas y ver que se encuentren en condiciones de prestar sus servicios a que están encomendadas. Más tarde visitó las diferentes instalaciones de la Sexta Zona Naval.

En una reunión con representantes de las agrupaciones privadas y sindicales expresó que el puerto de Manzanillo contará con el apoyo de la actual Administración para la realización de las obras portuarias dentro de las posibilidades presupuestales, pues la total realización de las mismas, dado su alto costo requiere de largo tiempo de ejecución. Al hablar así indicó que no prometía la total cons-

trucción del puerto, pues no deseaba hacer promesas irrealizables. Asimismo indicó que la iniciación de algunas obras para la construcción del puerto interior están consideradas en el programa que se ha establecido esta Secretaría para 1960.

Al dirigirse a las empresas privadas el Secretario de Marina las invitó a colaborar con el proyecto del señor Presidente de la República de formar para México una flota mercante, para lo cual la Secretaría de Marina dará toda clase de facilidades, garantías y apoyo a los inversionistas. También ofreció estudiar y tratar de resolver el problema que actualmente significa el embarque de mieles.

A las 8:00 hs. del día 11, el Secretario de Marina y sus acompañantes salieron del aeropuerto de Manzanillo a La Paz, B. C., donde llegaron a las 10:08 hs., embarcándose para inspeccionar el Canal de San Lorenzo donde se están instalando las boyas de marcación y balizamiento que facilitarán y acortarán la navegación durante la entrada al puerto.

Asimismo se estudió la localización del lugar para la construcción de un muelle y bodega en el puerto de La Paz, B. C.

Por la tarde realizó un recorrido por el puerto mismo para apreciar la magnitud de los daños causados por el ciclón y dictar las disposiciones conducentes a la reparación de las instalaciones de esta Secretaría. Hizo saber a las representaciones de los distintos sectores sociales que ya se realizan estudios para acondicionar un puerto de cabotaje en Loreto que satisfaga las necesidades de la zona. Indicó también que el muelle de San José se encuentra incluido en el programa de inversiones del año entrante. Por otra parte dijo que ya se han dictado las instrucciones necesarias para efectuar los trabajos de reparación en el puerto de Santa Rosalía.

Al igual que en Manzanillo, el Almirante Zermeño Araico hizo una invitación a las empresas privadas para que cooperen con la Secretaría de Marina, a fin de realizar el proyecto de contar con una Marina Mercante. Indicó que el Gobierno que preside el C. Licenciado Adolfo López Mateos por su conducto daría todo el apoyo para el mismo ya que el Gobierno no pretende tener participación en la integración de esa flota, ya que ello compete exclusivamente a las empresas privadas.

A las 8:10 hs. del día 12, el Secretario de Marina llegó a la Isla Margarita, B. C. sede de la Segunda Zona Naval, dirigiéndose de inmediato al local de la Comandancia en donde conoció las necesidades de la misma y dictó varias disposiciones encaminadas a resolver sus problemas jerarquizándolos conforme a la urgencia de los mismos. Respecto al suministro de víveres para el personal de esa Comandancia fue informado que se están recibiendo con toda regularidad y que hay en bodega una amplia existencia y que los precios de los mismos están ajustados a las tarifas oficiales para la educación de los hijos del personal; se le informó que

SECRETARIA DE ORGANIZACION

actualmente se cuenta con tres profesores y un maestro que tiene a su cargo la campaña Pro-Alfabetización. Fueron visitadas las diferentes instalaciones de la Base, así como las correspondientes a servicios sociales y asistenciales de la misma.

A las 12:40 hs. el Secretario de Marina inició su visita por las diferentes instalaciones en Guerrero Negro, instalaciones que ahora están destinados básicamente para el proceso de producción y embarque de sal así como por el campamento de los trabajadores.

Guerrero Negro, ahora Venustiano Carranza, es el puerto más joven de México.

A las 14:15 hs. llegó el Secretario de Marina al aeropuerto de Santa Rosalía, desde donde se dirigió a la zona portuaria para hacer un recorrido por el muelle y demás instalaciones afectadas por el ciclón y recabar informaciones de los ingenieros comisionados en ese lugar sobre los estudios realizados para la reparación de los daños. En un cambio de impresiones que tuvo con representantes de la compañía minera de dicho lugar se le indicó que dicha empresa está en la mejor disposición de cooperar con la Secretaría de Marina para la reparación inmediata de los daños que causó el meteoro en lo que concierne a las instalaciones de esta Secretaría.

El Almirante Zermeño Araico indicó a los representantes, a los trabajadores y población en general de Santa Rosalía, que en cumplimiento a los deseos del señor Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos, estaba en ese puerto para comunicar al puerto de Santa Rosalía, que en fecha muy próxima la Secretaría de Marina emprenderá la restauración de los daños para lo cual ya se encuentran allí los ingenieros encargados de hacer los estudios y trabajos correspondientes. Asimismo les indicó que deben tener confianza en el hombre que rige los destinos de la patria quien siente especial simpatía por los habitantes de esa península y por lo tanto tiene gran interés en resolver sus problemas. Finalmente, el Secretario de Gobierno, Lic. Cantú Garza y a nombre del Gobernador del Territorio señaló que el Gobierno local ha estado pendiente de proporcionarles ayuda y auxilio a los damnificados y agradeció al Secretario de Marina el haber proporcionado una unidad de la Armada para efectuar particular transporte de materiales y víveres destinados a ese lugar.

El grupo de funcionarios de la Secretaría de Marina llegó al puerto de Guaymas a las 18.55 hs. del mismo día 12 donde fue recibido por el C. Gobernador del Estado, señor Alvaro Obregón y autoridades locales, civiles, navales y militares.

El día 13 a las 8:00 hs. el Almirante Zermeño Araico inició sus actividades con la visita a los trabajos que se realizan en ese puerto y donde de acuerdo con el avance de los mismos giró instrucciones al Director de Obras Marítimas, Ing. Fidel Luna Herrera para la mejor continuación de los

mismos. Posteriormente y tras de visitar el muelle de "La Ardilla" visitó el buque mercante nacional "Constitución".

Durante su visita al edificio de Marina, el Ingeniero Residente mostró el plano de las obras realizadas, en ejecución y por realizarse ordenando el titular de esta Secretaría que sea buscado el lugar apropiado para la construcción de un almacén para el movimiento marítimo.

En el varadero nacional y tras de hacer un recorrido de sus distintas instalaciones el Secretario de Marina dispuso que trabajen de manera coordinada el Director del varadero y el Ingeniero Residente para la inauguración del proyecto de la construcción de los talleres de fundición, carpintería, almacén y sala de galibos y el aprovechamiento del varadero de dos mil toneladas que actualmente está fuera de servicio.

El día 13 a las 10:00 hs. llegaron al aeropuerto de los Mochis, en donde el grupo visitante fue recibido por el Gobernador del Estado de Sinaloa, General de División, Gabriel Leyva Velázquez y una comitiva de representantes de las industrias locales de Topolobampo, lugar este último al que se dirigieron de inmediato para programar con los ingenieros: Director de Obras Marítimas, Fidel Luna Herrera; de Dragado, Ricardo Cházaro Lara, y el Residente de Obras de Puerto, los proyectos de trabajo que incluyen el dragado y la rehabilitación del puerto de Topolobampo.

A las 11:30 hs. la comitiva se embarcó para dirigirse a la Barra y poder apreciar el azolve de la misma y sobre las observaciones directas dictar las disposiciones necesarias para mejorar las condiciones de navegación. Sobre este particular el Secretario de Marina informó que se destinará a estos trabajos una draga la que operará exclusivamente en dicho lugar y prometió que dentro de las posibilidades presupuestales de la Secretaría de Marina, se irán realizando los trabajos más apremiantes. Por último y a bordo del avión "El Mexicano" el grupo de funcionarios de la Secretaría de Marina efectuaron un vuelo sobre Topolobampo para mejor apreciar desde el aire las condiciones de la bahía.

El mismo día 13, a las 19:30 hs. llegaron al puerto de Mazatlán dirigiéndose de inmediato al muelle fiscal para inspeccionarlo y ver las condiciones de trabajo del mismo.

El día 15 de octubre a las 8:00 hs. revisó los planos de las obras que se ejecutan en el puerto y posteriormente hizo un recorrido por los mismos en el cual incluyó el edificio de la Capitanía de puerto y el de la Residencia de Obras Marítimas donde tuvo un cambio de impresiones con los ingenieros encargados de las obras, sobre la forma en que vienen realizándose éstas y así dictar las instrucciones que consideró pertinentes. Más tarde visitó los Guardacostas G-35 y G-33 surtos en la bahía para conocer las necesidades de mantenimiento de

SECRETARIA DE ORGANIZACION

los mismos, a fin de conservarlos en condiciones de proporcionar eficientemente los servicios de vigilancia que les están encomendados.

En el edificio del Sector Naval giró instrucciones para que se le hagan todas aquellas reparaciones necesarias para su mejor funcionamiento. En la Escuela Náutica tras de inspeccionar las aulas, comedor, talleres y oficinas pasó revista a los alumnos de ese plantel.

Finalmente visitó los Astilleros y las plantas empacadoras y congeladora no dando por terminadas sus actividades en el puerto de Maaztlán sin hacer saber que las obras de ese puerto quedaron totalmente terminadas durante el presente período gubernamental. En esa misma fecha a las 21:30 hs. el Almirante Manuel Zermeño Araico llegó a la ciudad de México, para salir nuevamente en esta ocasión rumbo al Golfo y como punto inicial de su recorrido el puerto de Tampico el día 16 a las 8:15 hs. Es esta segunda etapa de su gira se agregaron a su comitiva los señores licenciados Ramírez Cabañas y Primo Villamichel.

En Tampico dieron la bienvenida al Secretario de Marina y acompañantes, el Gobernador del Estado, Dr. Norberto Treviño Zapata, el señor Vicealmirante Pérez Zavala, Comandante de la Primera Zona Naval Militar y otras personalidades militares y civiles. A su arribo al puerto, se dirigieron de inmediato a Ciudad Madero, lugar en donde el titular de la Secretaría de Marina inició sus labores al efectuar un recorrido de reconocimiento por las escolleras para reconocer el estado de las mismas. En compañía del señor Gobernador montó una guardia ante el monumento a los marinos caídos durante la última guerra.

En el trayecto hacia el lugar donde se proyecta construir un nuevo muelle se detuvo en un sitio donde están vaciando los tetrapodos que se emplearán en los trabajos de las escolleras.

En Tampico recorrió el muelle de metales e inspeccionó con detenimiento las obras que allí realiza esta Secretaría. También visitó los terrenos ganados a la Laguna a fin de inspeccionar su superficie y consolidar el mejor aprovechamiento de la misma. En el Muelle Fiscal observó el estado del mismo y dictó las disposiciones encaminadas a lograr la reparación del mismo y la posibilidad de construcción de una bodega.

Al visitar el edificio de Marina, en las oficinas de la residencia de Obras Marítimas, estudió los planos de las obras que esta Dependencia está realizando en dicho puerto.

Después de estar en la zona naval e inspeccionar cada uno de sus Departamentos, visitó una de las casas-habitación tipo de las que se proyectan construir en un terreno adyacente a la zona, para los miembros de la Armada.

Terminada esta inspección asistió a la botadura de una embarcación para el servicio de averías construida en el astillero local. De este punto se dirigió al Muelle de Cítricos para conocer el avance de las obras que allí se realizan.

Por la tarde recibió a varios grupos de personas conectadas con las actividades marítimas quienes expusieron sus problemas y necesidades para que se les busque una solución adecuada. El Presidente de la Cámara de Comercio de Tampico agradeció al Secretario de Marina su visita y reconoció la importancia de la reparación y realización de varias obras que hace la Secretaría de Marina, informando el Almirante Zermeño Araico que varias de las peticiones que se le formularon en Tampico están ya consideradas en el programa de obras para 1960.

A las 12:20 hs. del día 17, el Almirante C. G. Manuel Zermeño Araico llegó a Chetumal, Q. R., en donde fue recibido por el Gobernador del Territorio de Quintana Roo, Acarón Merino Fernández, por el Comandante del Sector Naval y otras autoridades locales.

En este puerto visitó el muro, el muelle al que se le efectuarán las reparaciones necesarias, la construcción de la escuela Secundaria, el edificio de la Termo-eléctrica y el Sector Naval, dado que las obras que realiza la Secretaría de Marina satisfacen completamente las necesidades de esta región, no se le formuló ninguna petición en este puerto.

En Chetumal se incorporó a la comitiva el Capitán de Navío C. G. y diputado José Morell Peyrefitte y de allí se dirigieron a Campeche, Camp., sitio al que llegaron a las 18.50 horas.

En el aeropuerto les esperaban el Gobernador del Estado, Lic. Alberto Trueba Urbina, el Presidente Municipal, el Residente de Obras y el Comandante de la Corbeta "Blas Godínez".

El señor Almirante concedió de inmediato audiencia a un grupo del Sindicato de Trabajadores de Marina.

A las 8:00 horas del día siguiente, visitó el muelle de cabotaje del Lerma, sobre el que dictó instrucciones al Ingeniero Residente y al Director de Obras Marítimas para la reparación de éste y de la bodega.

De este puerto se trasladó al de Ciudad del Carmen, al que arribó a las 11.10 horas, para dirigirse de inmediato al embarcadero y a visitar el muelle y recorrer la carretera que conduce a Puerto Real. En este recorrido visitó un lugar intermedio llamado Bajamito, donde en diferentes ocasiones el mar sale de la playa atravesando la carretera e inundando un pequeño poblado que se encuentra cerca de la playa. Se determinaron los trabajos que debarán efectuarse para evitar esto.

Después se visitó el lugar donde atracan provisionalmente los ferries que complementan el cir-

SECRETARIA DE ORGANIZACION

cuito del Caribe, así como el lugar de atraque definitivo.

A su regreso de Puerto Real, visitó las instalaciones de la Zona Naval donde dio audiencia a los representantes de las cooperativas pesqueras quienes expusieron el problema del despacho de los buques pesqueros. Posteriormente recibió a los armadores para conocer los puntos de vista de éstos sobre el mismo problema.

En este punto dio por terminada su gira de trabajo y a las 17:45 horas abordó el avión con destino a la ciudad de México, D. F., a la que llegó a las 20:10 horas.

EN MARCHA LA RECONSTRUCCION DE MANZANILLO, COL.

Una intensa actividad sigue desarrollando en el puerto de Manzanillo, el Almirante Manuel Zermeño Araico, Srío. de Marina representante personal del señor Presidente de la República en aquella zona portuaria que sufrió seria devastación con motivo del reciente ciclón.

Los últimos informes recibidos en la capital de la República por parte del titular de Marina hacen saber que ya se han formulado los planes respectivos para proceder a la inmediata reconstrucción de edificios de la Secretaría de Marina, la instalación de señales marítimas, la reparación del rompeolas, el muelle fiscal y el malecón de cabotaje. Para facilitar esta labor se cuenta ya con la colaboración de la Compañía Obras de México quien ha prestado todo su equipo y personal.

El Almirante Zermeño Araico, quien siempre ha demostrado un gran sentido de responsabilidad al interpretar con precisión las instrucciones giradas por el Primer Mandatario del país para aliviar en todo lo posible la situación en la zona devastada del puerto de Manzanillo, agregó en su informe, que el equipo y personal de la Residencia de Obras de aquel puerto se encuentra comisionado a levantar escombros, a reparar la línea provisional del agua potable en colaboración con la Junta Federal de Mejoras Materiales; se logró ya el desaholvamiento del túnel para dar salida al agua de la Laguna de Cuyutlán; se construyó un acceso al antiguo aeropuerto mientras es acondicionado éste. Asimismo, se recorrió la línea de conducción de agua y se está prestando toda la colaboración posible a la Junta Federal de Mejoras Materiales para resolver en definitiva el problema de la conducción de agua así como el de la planeación de obras futuras.

Finalmente el Secretario de Marina informó que después de una labor de saneamiento en las bodegas del Muelle Fiscal, éstas ya se encuentran en condiciones de recibir víveres por la vía mari-

tima. El suministro de auxilios lo siguen haciendo ininterrumpidamente el buque-tanque "Miguel Alemán", el buque "Constitución", la fragata "Papa-loapan", el yate "Sotavento", el guardacostas "G-33", el buque-motor "Anita", el buque-tanque "Reynosa", el buque-tanque "Ebano", el buque "Chilkoot", así como flotillas de camiones, aviones y helicópteros.

En el puerto de Manzanillo, Col., se ha integrado un Comité de Recuperación que tiene como propósito fundamental el restablecer las fuentes de trabajo para la población, con toda la premura que el caso requiere. Por otra parte, el suministro de víveres, medicamentos y materiales de construcción, sigue llegando a ese puerto, para ser distribuido en toda la zona afectada.

El Almirante C. G. Manuel Zermeño Araico, Secretario de Marina con la representación personal del C. Presidente de la República, está coordinando de las actividades del Comité de Recuperación, en el que están representadas no sólo todas las Secretarías de Estado, sino también los distintos sectores económicos de la región, pues se trata de lograr el más rápido y eficaz medio de recuperación económica y material de la zona dañada por el ciclón.

Entre los problemas que se están afrontando básicamente figuran la solución adecuada al problema agrícola, el cual se resolverá mediante la otorgación de créditos suficientes y oportunos a los agricultores de esa zona, abastecimiento de semillas y dotación de la más elemental maquinaria para el campo; reconstrucción de todos los sistemas de comunicaciones; ayuda a la industria pesquera; creación de fuentes de trabajo mediante la ejecución inmediata de obras marítimas y de otros tipos federales y de empresa privada.

Los barcos "G-33", "Sotavento", "Constitución" y "Reynosa" han estado conduciendo a Manzanillo, desde Mazatlán, Acapulco y Autlán, toda clase de auxilios, en tanto que el "Cacalilao" ha llevado combustibles y el "Presidente Alemán" agua potable durante los días que estuvo interrumpido el servicio local.

Los víveres, en su distribución, están llegando a los damnificados, siendo distribuidos inmediatamente.

Para toda aquella población que perdió sus casas-habitación, se han construido albergues en las afueras de la ciudad de Manzanillo, en donde son alojadas y se les proporcionan las atenciones médicas y de alimentación necesarias.

Con la creación de fuentes de trabajo se espera lograr la total normalización de las actividades del puerto de Manzanillo y poblaciones afectadas por el meteoro del día 27 del pasado mes de octubre.

EL NUEVO PUERTO VENUSTIANO CARRANZA, B. C.

Sobre la costa Meridional Central de la Bahía de Vizcaíno en la Península de la Baja California, se encuentran las inmensas salinas de "Ojo de Liebre", arrinconadas en el fondo de la Laguna de Scammen donde hoy se levanta el poblado de Guerrero Negro, con su puerto recientemente denominado "VENUSTIANO CARRANZA", en honor al Barón de Cuatro Ciénegas, en el año que se le ha dedicado.

Este puerto, el más joven de nuestro país, figura como tal oficialmente a partir del 1º de julio, fecha en que la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Marina constituyó la Capitanía de Puerto, mediante la cual se instituyeron con todas sus atribuciones las autoridades marítimas portuarias del lugar. Quedó al frente de esta nueva Capitanía el Capitán de Altura Mario Muncharráz. Posteriormente, la propia Secretaría de Marina dispuso la obligatoriedad a las embarcaciones de usar los servicios de pilotaje para la realización de sus maniobras de entrada y salida al puerto.

Para conocer mejor el desarrollo y necesidades de este nuevo puerto de altura mexicano el señor Almirante Manuel Zermeño Araico, Secretario de Marina visitó el pasado día 12 del mes en curso las instalaciones salineras del lugar, para darse cuenta de ellas como de las instalaciones portuarias y de las Dependencias de Marina que en ese lugar ejercen su acción y vigilancia para salvaguardar los intereses del gobierno federal.

Asombran en realidad las enormes extensiones de salinas conformadas por la mano del hombre por medio de canales y planicies bordeadas para producir sal, que no se encuentra, como pudiera creerse, almacenada por la naturaleza y lista para ser recogida, sino en las mismas aguas salobres, que tratadas convenientemente conducen a la obtención de la substancia vital.

Al conjunto de la explotación, han nacido instalaciones mecánicas admirables para purificar en primer grado la sal y para llevarla por medio de gigantescas bandas transportadoras, a las embarcaciones encargadas de transportar el producto. Tres grandes gaviones circulares provistos de defensas, forman los atracaderos para los barcos.

Causan admiración en el lugar la gran pista de sal para aviones, así como las carreteras también con base de sal que unen al poblado con el puerto, y que ligan al lugar con la carretera transpeninsular.

El poblado de Guerrero Negro, situado a unos 8 kilómetros del puerto de embarque, está formado por un centenar de casas aproximadamente, que albergan a los 900 habitantes que constituyen por hoy, entre trabajadores, autoridades y familiares de ellos, la fuerza activa de este desértico lugar.

En la actualidad la producción de sal es de 600,000 toneladas anuales, pero es propósito aumentarla hasta que llegue a la meta prevista de TRES MILLONES DE TONELADAS POR AÑO.

Guerrero Negro, B. C. con su puerto Venustiano Carranza, se ha incorporado definitivamente a la economía peninsular y a la del país, porque en la actualidad la Secretaría de Marina ejerce, como se dijo antes, su autoridad a través de su Capitanía de Puerto, y una Sección Aduanal y fuerzas del ejército completan la vigilancia al mismo tiempo que otorgan las garantías necesarias a los habitantes de la comunidad.

Venustiano Carranza viene a constituir un nuevo eslabón de la cadena de Puertos de Altura de México, al mismo tiempo que cubre una necesidad para constituirse en un puerto de escala y de refugio en las 600 millas náuticas de la costa bajacaliforniana, la que por su situación geográfica es constantemente azotada por los huracanes que se forman en latitudes cercanas al Ecuador y a los trópicos.

Este puerto resultará de gran importancia económica por ser las costas de esa península donde se explota la pesca con mayor intensidad dada la riqueza de su fauna.

El puerto Venustiano Carranza, B. C., conecta con el Océano Pacífico por un canal de 8 millas náuticas con un calado de 11 metros perfectamente balizado con boyas luminosas y enfilamientos igualmente luminosos.

MAGNIFICO PANORAMA PARA LA MARINA MERCANTE MEXICANA

Es propósito del Gobierno de la República el dar, como ya se está haciendo, un decidido apoyo a los hombres de empresa mexicanos que deseen invertir y operar en la Marina Mercante Nacional. Son varias ya las empresas que, conocedoras de tal determinación, están dispuestas a participar en el engrandecimiento de nuestra flota mercante, especialmente en la de altura.

Tal actitud gubernamental debe ser emulada por el comercio y la industria nacionales encauzando el movimiento de sus mercancías y productos hacia los barcos de Bandera Nacional. Nuestro país mueve anualmente 5,000,000 de toneladas de mercancías por las que paga, por concepto de fletes, cerca de 150 millones de dólares cifra envidiable que necesariamente debe llamar la atención de los capitales deseosos de trabajar en ramos remunerativos.

La entrega de esta carga a barcos mexicanos hará de nuestra flota mercante una marina fuerte, independientemente de que se evitará la fuga de ese importante volumen de divisas, fortaleciendo, a su vez, las operaciones comerciales y actividades industriales del país, con esos capitales que permanecerán dentro de nuestras fronteras.

CRUCIGRAMA No. 1

POR F. E. CHOPER



HORIZONTALES:

- 5.—Seda para labrar el terciopelo.
- 11.—Afirmación.
- 13.—Antigua lengua que se habló en Francia.
- 15.—Arbol de la nuez.
- 17.—Símbolo del níquel.
- 18.—Pareja, dos.
- 20.—Hoja o pliego para escribir.
- 21.—Amarra.
- 22.—Quieres, adores.
- 24.—Del verbo ser.
- 25.—Marinero libre de las galeras turcas.

- 26.—Tela lustrosa.
- 28.—Agarrará fuertemente.
- 29.—Pequeño papagayo de la América del Sur.
- 32.—Medicamento a base de vaselina.
- 34.—Apóstol de la Democracia.
- 37.—Fueron.
- 38.—Nave.
- 40.—Percibir por el ollato.
- 41.—Chacó militar.
- 44.—Dueña, señora.
- 45.—Defensa Nacional (inic.)
- 46.—Ex Presidente de México de origen revolucionario.

- 50.—Preposición inseparable.
- 51.—Igual, lo mismo.
- 53.—Río de la Sungaria, desagua en el lago Balsach.
- 54.—Escuché.
- 55.—Caudillo del agrarismo.
- 57.—Curar, depurar.

VERTICALES:

- 1.—Fuerzas armadas.
- 2.—Del verbo ser.
- 3.—Río de Alemania.
- 4.—Plantas marinas rudimentarias.
- 5.—Especie de cápsula medicinal de forma circular.
- 6.—Nota musical.
- 7.—Zenón Ramos Ortiz.
- 8.—Onésimo Torres.
- 9.—Manjar o vianda.
- 10.—Manifestaba odio.
- 12.—Uno de los titanes, hijo de Urano y hermano de Cronos.
- 14.—Mueble para dormir.
- 16.—Oliverio Pérez.
- 19.—Plantas leguminosas papilionáceas.
- 21.—Hace bisel a un cristal.
- 23.—Continúen lo empezado.
- 25.—Agarrado de alguna cosa.
- 27.—Otorgan, entregan (inv.)
- 28.—Medida de longitud.
- 30.—Alimento básico.
- 31.—Rafael Méndez Ordóñez.
- 32.—Ave gallinácea de la familia de las perdicidas.
- 33.—Vanidosa, satisfecha de sí misma.
- 35.—Boga con los remos.
- 36.—Persona que pronuncia un discurso en público.
- 39.—Segundo hijo de Adán y Eva.
- 42.—Preposición inseparable usada como prefijo.
- 43.—Nota musical.
- 46.—Sulfo usado en medicina para clasificar los tumores.
- 47.—Parte del río en su desembocadura.
- 48.—Yeso en barras.
- 49.—Impar.
- 52.—Elías Pérez.
- 55.—Ignacio Enríquez.

INSTALACIONES ELECTRICAS V. S. SOUSA, S. A.

MEXICO, D. F.

Paseo de la Reforma 27

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

El Pulso y el Timón

Por el Lic. Manuel Moreno Sánchez.

(Tomado de las Revistas "TRIBUNA" y "MAR Y TIERRA").

TEMPESTAD Y CRISIS

DESDE niños, envuelta entre las nieblas de las remembranzas más viejas, sin saber si pertenece a lo que vimos o a lo que nos fue relatado, llevamos en la imaginación la figura del timonel que afronta, con el navío crujiente, los azares de una tempestad que parece insorteable. Lo miramos con las manos firmes en el timón, perdida la gorra y caídos los cabellos por el frente de la cara, calado hasta los huesos por el agua que ha traspasado ya todas las protecciones, medio desgarrado el vestido antes impermeable; pero aún con la cabeza levantada, mirando hacia adelante como en busca de una esperanza que no lo ha abandonado y que confía ver convertida pronto en la tranquilidad de una mar segura.

Entre tanto, la tripulación está medio vencida: sobre las olas rugientes que rodean la nave, se miran algunos despojos que no esperaron el desastre final, cuerpos de los que no pudieron resistir lo dicho o de los que habiendo perdido la fe en el dirigente, trataron de huir en un mar sin escape. Son los efectos resentidos por quienes no mantuvieron la serenidad.

Lo dramático de esta figura nos parece evidente. Expresa uno de esos momentos en que suele colocarnos nuestro destino, cuando no nos queda más que una salida y es afrontar la tempestad. Ningún temporal agitado fue evadido por nave alguna que se diera a la huida, sólo pudieron salvarse las embarcaciones que se enfrentaron a él y fueron soslayando sus efectos sin mostrar ese temor agudo que las hubiera conducido al final.

La imagen del timonel es la que más nos figura esas crisis en que nosotros parecemos al mismo tiempo, la barca en peligro y el timonel que la guía. Sentimos la borrasca empujar fuertemente los lados de nuestra embarcación que cruje, cede casi al furor de las aguas y está a punto de saltar hecha pedazos sin remedio. Entonces, como que esa claridad que caracteriza a la mente en reposo, es de tal modo alterada, que las ideas, las reflexiones o las imágenes brincan sin orden, en confusión, y oscurecen la realidad, sin que podamos empeñarnos de nuevo en nuestra ruta.

Durante la crisis no sólo la mente, sino que la voluntad misma flaquea y nos lleva, ya hacia la indolencia, que es como renuncia a combatir, o ya hacia la desesperación y la locura, que son como luchar a ciegas, sin plan y sin objeto. Por lo que se

refiere a los sentimientos, las nobles pasiones que sustentan nuestra conducta son eludidas en la crisis y nos perdemos en un laberinto de insensateces que pronto nos invalida.

La noción de la crisis nos retorna a la imagen de la barca en peligro; pero cuando dentro de nosotros, esa voz que llevamos vigilante, que nos levanta en las caídas o nos libra de las zozobras, se oye firme, a poco miramos cómo el temporal cede y renace la calma envuelta en un amanecer en que la luz y los vientos favorables nos conducen de nuevo al camino emprendido.

MEXICO: NAVE EN ZOZOBRA

La antigua visión de la barca en peligro, se nos reaparece cuando miramos el presente de México. Azotado el país por un temporal de problemas quizá previstos, pero no eludidos con oportunidad, se estremece fuertemente. Hace tiempo que cruje ante las embestidas de las olas; la tempestad ha arreciado ahora y oscurece el horizonte lo nutrido de la lluvia. Algunos de los tripulantes han perdido el oriente; ellos mismos han contribuido en parte a que la gente que es conducida, deje la tranquilidad y no se decida a ofrecer el pecho a lo adverso, con entereza y decisión. Por otra parte, la intranquilidad sólo contribuye a aumentar el desorden.

El problema que más de lleno resiente el país, es algo así como la falta de confianza en quienes tripulan la nave. Estos tienen que volver a ganarla, porque en una situación así, la confianza se ha convertido en un factor decisivo para todos. Puede ser que algunos desconfíen con razón ante los actos irregulares de otros; pero en gran parte, esa desconfianza es simplemente hija de la sorpresa, pues se ha dado la impresión de que la crisis llegó inesperadamente.

Ha hecho mucho mal al país un ingenuo y trivial optimismo fundado en la afirmación de que los males que se aproximaban pasarían pronto. Algunos encargados de avizorar los tiempos adversos, confundieron con nublados pasajeros lo que en sí mismo era una tempestad rugiente y decisiva. A los primeros signos del huracán, en lugar de prepararse para afrontar una dificultad seria, hicieron cálculos sobre la ligereza del peligro. Y los que observan y resienten las consecuencias, han quedado con la idea de que el peligro era ocultado maliciosamente o que se ignoraba su real significado.

CIRCUNSTANCIA Y FACTORES

Cómo llegamos a esta situación, puede explicarse de muchos modos. Este es uno de ellos.

Nuestro país venía viviendo, en cierto modo, encerrado dentro de sí mismo. No debe entenderse esto de modo riguroso; pero lo cierto es que no fue sino hasta la Segunda Guerra Mundial cuando nos atrevimos plenamente dentro del mundo internacional. Quizá el mundo mismo no estaba antes tan necesitado del concurso de todos, como ahora que anhela la intervención, en la comunidad humana, aún de elementos de reducida magnitud.

Entramos en la Revolución Mexicana, preocupados por nuestros problemas, mientras una gran parte del mundo se aventuraba en lo que había llegado a ser la más importante crisis universal de que tiene memoria. Pudo parecernos entonces, como que el mundo luchaba en Europa y en los mares, en forma ajena a nosotros y que bien podíamos esperar que acabara con sus dificultades, mientras nos reponíamos de la lucha interior revolviendo las cuestiones que nos llevaron a la revolución. El mundo, a su vez, nos miraba con cierta extrañeza, azorado de los problemas que planteamos como la repartición de la tierra, una nueva forma de concebir las relaciones del trabajo y las que se forman entre el individuo y el Estado y entre los grupos que componen la comunidad. Si muchos pensaron entonces que México era simplemente un país en que las revoluciones se sucedían como fenómenos inexplicables, pudieron haberse apoyado en las apariencias; nosotros seguíamos elaborando las bases de un mundo social que enloquecía a las gentes normales.

Se nos invitó a formar parte de la organización de naciones, que surgió de la primera guerra, mientras el país cuyos gobernantes iniciaron su formación, se retiraba de ella como de una quimera inútil. Fuimos los recién llegados miembros de una organización cuyos principios parecían responder, en el fondo, a nuestros más sólidos pensamientos internacionales. México tomó su papel de invitado a la organización que pareció ser de buena fe, de la Sociedad de Naciones.

Mientras tanto, ocurrían muchas cosas en países distantes. Los rusos iniciaron una portentosa transformación interior y se internaron por la ruta que los conduce a la grandeza histórica. Los chinos, los indios y muchos pueblos de color, comenzaron a despertar y a moverse, provocando gigantescas conmociones. Algunas ideas parecidas a las que nos habían preocupado dentro de nuestro propio país, empezaron a escucharse por muchos lados del mundo; muchas de las cuestiones que nos inquietaron, comenzaron a ocupar a grandes sectores humanos de otros pueblos. Es verdad que nosotros no habíamos inventado esas ideas, ni esos problemas; pero nos tocó el azar de pre te diré "Hágase tu vo-

luntad". Llegar por primera vez a ellos, con la timidez del principiante y las vacilaciones de quien no se resuelve a tocar el fondo los asuntos en que se ocupa.

Era más. Pueblos que nos habían tratado con el desprecio conque se mira a los esclavos y con la ironía conque se miden los esfuerzos de los débiles, empezaron a sentir que en su seno se agitaba una fuerza con nuevo significado; los problemas que creyeron en nosotros fruto de la enfermedad o de la miseria, ellos mismos tuvieron que confrontarlos. Así los pueblos de la cultura occidental han comprendido que son objeto de una evolución similar, de un gran estremecimiento en que el futuro próximo parece sumamente inseguro. A unos, esa revolución los condujo a la social democracia primero y después al nazismo; a otros les dio la participación de los trabajadores en el mando político; en unos surgieron gobiernos laboristas que empuñaron con renovado vigor la dirección de los países y hasta a los menos afectados llegó la situación del nuevo trato para las cuestiones sociales. En todo el mundo apareció una nota especial, pareja, la revolución que en diversos grados cubre las décadas de lo que va entre el fin de la primera guerra mundial y el presente, recién pasada la segunda.

En el curso de estos años, México se halló incorporado plenamente a los problemas sociales, políticos y económicos del mundo entero. Empezó a correrse la suerte de circunstancias que no puede controlar a solas, de modo que factores que se encuentran muy lejanos, influyen en el desenvolvimiento de su vida nacional.

Pudo, en la primera guerra, ser neutral; pero esto pareció ya absurdo en la segunda. En la primera, apenas descubrió el valor de su petróleo, de su henequén, de sus metales, de sus hombres; en la segunda, no hubiera podido evitar la concurrencia de sus materias primas y de sus gentes, por el contrario, se alineó en la contienda. En la primera guerra, podía haber considerado que podía vivir del ahorro de los productos del subconsumo porfirista; en la segunda, había penetrado ya en una indispensable política de ampliación de la deuda pública por virtud de las obras que el medio natural y su economía le indicaron. En la primera pudo haber calculado que su capital nacional se fundaba sobre la seguridad de los pocos que podían ahorrar; pero en la segunda guerra, tuvo que convertirse en un resentir por importante el hecho inevitable de convertirse en un medio de especulación internacional y, por la otra, la imposibilidad de capitalización de los pocos ante las necesidades crecientes de los muchos. Puede llamarse a este proceso inflación o como se quiera; pero por grave que parezca, no podrá ser descalificada en aquella medida en que ha pretendido en beneficio de los más numerosos y dispuestos.

REFORMAS A LAS LEYES MARITIMAS

Por el Lic. Ramón ESQUIVEL A.

En estos últimos años se ha venido considerando por los particulares, así como por el sector público, que para un desarrollo integral de la industria marítima se requiere, entre otras cosas, una revisión a las leyes marítimas, pero sin que se precise en qué debe consistir la misma.

Se ha insistido en que lo anacrónico de las disposiciones del Código de Comercio es lo que impide el desarrollo de la marina; sin embargo, no se han hecho indicaciones precisas sobre la adaptación de las normas de ese ordenamiento a nuestra incipiente vida marítima.

Sobre la idea anterior cabe hacer al respecto una consideración, que consiste en que por ejemplo Francia, España e Italia, esta última hasta el año 1942, se regían por normas semejantes a las de nuestro Código de Comercio y no por ello la industria marítima tiene una vida raquílica en esos países.

Con esta afirmación no queremos desconocer la imperiosa necesidad de que se redacte un nuevo ordenamiento en que se encuentren las normas del derecho marítimo, pero vistas con un criterio sistemático que no signifique tan sólo un agrupamiento de artículos, sino un cuerpo ordenado en que se contenga el derecho marítimo, es decir, una Ley en que se establezca no únicamente el aspecto comercial, o el administrativo, o el laboral, sino un cuerpo en que se regule el derecho marítimo tal como debe entenderse de acuerdo con lo establecido en la Constitución en sus artículos 73 fracción XIII y 102 fracción IV; es decir, que regule la materia comercial, civil, del trabajo marítimo, del régimen administrativo, normas del internacional público y privado, competencia judicial marítima, procesos peculiares, pesca, para que se aplique, en resumen, a todas las actividades que se realizan en el

mar, como, por ejemplo, varaderos, muelles, dragas, astilleros, etcétera.

Consideramos que es necesario la creación de un ordenamiento legal marítimo, pues en un país donde no existe una conciencia marítima arraigada; en que las formas de inversión tradicionales para los particulares son, en la mayoría de los casos, a través de colocar sus recursos en negocios de inmuebles, todo ello por el temor de que sus ahorros se vean comprometidos en negocios ruinosos o que se desconocen.

Lo mejor, según mi opinión, para dar confianza a la iniciativa privada y el impulso necesario para ir formando una conciencia marítima es proporcionar al público una legislación clara y de fácil entendimiento, ya que el conocimiento de esta rama del derecho por su amplitud y tratamiento diferente a las instituciones del derecho común, al que se está más acostumbrado, hacen difícil su conocimiento.

En México este derecho se complica más por un gran número de disposiciones legales reglamentarias que a menudo son contrarias o contradictorias con las leyes que reglamentan y hacen, por tal motivo, necesario un estudio de personas especializadas en derecho.

Una legislación caótica y no planeada, poco puede ayudar a las personas que están ligadas a los negocios marítimos y nada a las personas ajenas a estos negocios y que de tener medios accesibles de conocer la misma, posiblemente pudieran invertir sus recursos en las actividades marítimas.

Este caos legislativo, aunado a la falta de abogados especialistas, ha significado el abandono que en materia de investigaciones científicas se tiene de esta rama del Derecho. Sin embargo, esta falta de profesionistas especializados, tiene como fondo lo

raquílico del medio y la poca o ninguna retribución que profesionalmente pueden tener los abogados especializados.

La redacción de un ordenamiento marítimo que tuviera como características la claridad y precisión necesarias a toda ley, además de la facilidad de consulta, vendría a significar un paso firme en el movimiento del progreso marítimo que ha iniciado el Estado.

La creación de un ordenamiento marítimo con un criterio unitario y que no se trate de obtener, como hasta ahora, con disposiciones reglamentarias la solución a casos particulares y no a la actividad en general, constituye una meta por alcanzar para las personas especializadas en esta materia. Por otra parte, hay que considerar que las normas actuales no tienen una adecuación perfecta, ya que en la mayoría de los casos, por desconocimiento de la materia, usando criterios del derecho terrestre, se han regulado actividades marítimas fuera de la técnica legal mundial que se lleva a ese respecto.

Con relación a este último punto hay que precisar que debe dirigirse la redacción de un Código Marítimo, considerando e incorporando a nuestro derecho, las prácticas y usos extranjeros, pues es indudable que en la materia marítima es donde el procedimiento de uniformidad se da con más fuerza, es decir, que una legislación típicamente nacionalista no podría subsistir; a más de que hay que considerar el hecho indudable que las naciones que tienen la marina más fuerte imponen a las demás los usos y prácticas que siguen en el comercio marítimo mundial.

Asimismo, hay que tener en cuenta en lo que respecta a las actividades legislativas, que la parte marítima presenta peculiaridades sobre las otras ramas del derecho general, ya que en el ca-

so del derecho marítimo normalmente las personas ligadas con él, navieros, cargadores, aseguradores, banqueros, etc., crean, adhiriéndose a acuerdos generales, un régimen convencional que el Estado acepta y más aún en ocasiones los ha elevado a la categoría de Ley, y no como sucede en otras materias en que el Estado es el que legisla y los gobernados se limitan a obedecer las normas dictadas.

No obstante que la Constitución tiene 42 años de promulgada, en materia marítima la misma ha sido violada no sólo por los particulares, sino aún por las mismas autoridades; violación que deriva más del desconocimiento de la Ley que de un juicio consciente de incumplirla.

Como consecuencia necesaria, que en la Constitución se establezcan facultades para que el Congreso de la Unión legisle sobre el derecho marítimo, y por otra parte, la fijación de competencia a los tribunales federales para conocer de los casos que versen sobre el derecho marítimo, implica la necesidad de, en primer lugar, definir lo que constitucionalmente debe comprender el derecho marítimo, y en segundo lugar, regular el procedimiento que deben seguir las controversias de derecho marítimo ante los tribunales federales, únicos capacitados constitucionalmente para conocer dichas causas.

Actualmente se legisla sobre materia marítima de acuerdo con las facultades del Congreso; pero derivadas de la posibilidad de legislar sobre vías generales de comunicación o de comercio, pero no la fracción estrictamente aplicable.

Por ejemplo, en los tribunales locales se llevan asuntos de seguros marítimos, lo que desde luego constitucionalmente no es correcto.

El ejemplo anterior es única-mente para presentar de modo más material, las incongruencias que constitucionalmente se presenten a diario debido a la poca importancia que tanto por parte de las autoridades y particulares, como en las escuelas de Derecho se ha tenido por el derecho marítimo, pero cuyo desconocimiento

llega a crear verdaderos problemas de orden constitucional.

Una parte que debe reformarse en el sentido de eliminar requisitos y retardos inútiles es la que se refiere a la organización portuaria, debido a la concurrencia de numerosas autoridades federales que dependen de diversas Secretarías de Estado, junto con las autoridades locales crean un retardo innecesario a las personas ligadas a tales negocios, ya que deben cumplir con diversos requisitos y entrega de documentos en varios sitios del puerto a la vez, y a menudo esperar resoluciones no de una administración portuaria, sino de cada una de las diversas autoridades que tienen su sede en el puerto.

Esta existencia de diversas autoridades que regulan parte de las actividades marítimas ha sido agravada, sin una justificación seria, en la nueva Ley de Secretarías de Estado que ha otorgado a favor de la Secretaría del Patrimonio Nacional la competencia sobre la zona federal, que por otra parte constitucionalmente ni siquiera tiene ese nombre, sino el de zona marítima. Con esto se crea una mayor dificultad práctica para la persona que tiene un negocio marítimo y desde un punto de vista de las propias autoridades creará problemas de competencia, ya que resulta que el capitán de puerto, primera autoridad portuaria, tiene una competencia exclusiva sobre el mar, pero no así sobre la zona marítima, esto da lugar a que gran parte de la policía de puerto de la que es su titular no queda ahora en la misma forma, ya que el capitán de puerto en la zona marítima no viene a ser sino una persona que está pasando por un sitio; pero que en ese sitio no tiene ninguna autoridad territorial, o de no ser de ese el alcance de la reforma habrá que precisar el mismo en la Ley.

Una organización portuaria que debe ser tomada en cuenta para una nueva legislación es la que presenta Puertos Libres, aunque haciendo la salvedad expresa de que dicha organización tiene una serie de vicios legales, como son de que la Ley que la creó es inconstitucional por no estar refren-

dada por el Secretario de Marina, y por otra parte, siendo un organismo descentralizado creado por las facultades que le otorga la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, no puede tener más facultades que las que este organismo tenía al delegárselas y por tal motivo la organización marítima debe quedar fuera de las autoridades de puerto libre y, por otra parte, se ha creado prácticamente con esa organización un pequeño Super Estado en que sólo las autoridades del Puerto Libre permiten el acceso a otras autoridades, pero que por otra parte da un buen ejemplo de centralización de autoridades portuarias.

Otro punto fundamental que debe ser tratado con el mayor cuidado es el que se refiere a los derechos de los trabajadores marítimos. No cabe duda que este tipo de trabajadores debe tener los derechos mínimos consagrados por el artículo 123 constitucional, pero además se le debe garantizar su vida exigiendo que las embarcaciones reúnan los requisitos necesarios para su seguridad. En otro aspecto, deberá redactarse una parte disciplinaria y penal de los tripulantes, ya que si bien la mayoría de ellos son dignos de elogio por lo arriesgado de sus actividades, no cabe tampoco duda que en sus manos se coloca la vida de sus propios compañeros, así como de personas extrañas, confiándoseles además intereses cuantiosos para su transporte y consecuentemente el incumplimiento de sus deberes podría dar lugar o pudiera poner en peligro la vida de las personas, así como la destrucción de los bienes que están confiados en este momento a ellos, por este motivo los actos u omisiones que realizan los tripulantes, en el servicio, traigan o no un resultado dañoso, deberán ser penalmente sancionados.

Debe revisarse la forma de integrar la tripulación en cuanto al número y categoría profesional de sus componentes, de acuerdo con las embarcaciones modernas y evitar por otra parte, lo que hasta ahora ha sido la regla, de que se embarque personal inferior en cuanto a la categoría pro-

lesional que exige la Ley y aún en menor número de los establecidos en el Reglamento de Inspección Naval de Cubierta o de Máquinas.

El crédito naval en México está completamente olvidado desde el punto de vista legislativo como desde el punto de vista material, ya que tanto el Estado, como la iniciativa privada, no han concedido una línea de crédito especializada a las actividades marítimas, ni han reglamentado las formas contractuales bajo las cuales se concedan esos créditos.

Uno de los puntos fundamentales que debe organizarse para la creación de un régimen legal relativo al crédito marítimo es la creación de un registro público de la propiedad naval, así como la creación de un organismo clasificador, los que vendrán a auxiliar en forma importante lo que se refiere a las formas de concesión de créditos y además, en especial, lo que se refiere al contrato de seguro de cascos.

En México se carece de un servicio de salvamento en forma organizada y cuyo objeto exclusivo sea la ejecución de maniobras de ese tipo.

Esta situación se debe en gran parte a lo elevado del costo de mantenimiento de embarcaciones dedicadas especialmente a ello. Sería conveniente regular los contratos de asistencia y salvamento para, por una parte, fomentar la creación de empresas de ese tipo, y por la otra, proteger a las empresas que demanden los servicios de asistencia y salvamento en cuanto a extensión de los servicios y pagos de los mismos.

En materia de seguro marítimo, como punto fundamental está el de establecer las normas exclusivas al seguro marítimo y dejar a la Ley General, es decir, a la Ley Contrato de Seguro, la reglamentación de los servicios que no son exclusivos de ese tipo de seguro.

Otro contrato que debe ser objeto de reglamentación precisa es el que se refiere a la construcción naval, ya que hasta la fecha no existen normas especialmente dedicadas a las diferentes variedades del contrato de construcción.

En materia de contratos por los cuales se llega a utilizar una em-

barcación, las disposiciones de nuestro Código están bastante retrasadas al considerar únicamente un contrato de fletamento, con el que indistintamente se involucran formas especiales de utilizar las embarcaciones.

La responsabilidad del porteador marítimo hasta la fecha ha sido tratada en forma poco técnica y alejada de las necesidades propias del comercio marítimo, por lo que de dictarse la nueva legislación, deberá ésta tomar en cuenta la Convención de Bruselas, cuyo uso es casi mundial.

Finalmente debe establecerse una parte relativa a procedimientos marítimos, que por la índole de dicho comercio requieren una tramitación rápida de los mismos.

La exposición anterior ha sido enfocada para señalar los puntos fundamentales que requieren una reforma y que deberán tomarse en cuenta al dictarse un Código Marítimo. El propósito es sólo señalar las situaciones generales, ya que el estudio de un sólo renglón de modificación implicaría un estudio bastante extenso, que por los límites de este artículo no lo permite.

Editorial *(viene de la primera plana)*

gencia, ya que desde 1910, desde Francisco I. Madero hasta Adolfo López Mateos, la Revolución Mexicana ha demarcado una curva gráfica irregular con grandes y frecuentes altas y bajas. Ello ha hecho pensar en la ausencia de firmeza de los postulados de aquélla; pero posteriormente, esas dificultades en su marcha, parecen haber servido más bien, como un verdadero estímulo en su desarrollo ascendente.

Los servidores públicos de México siempre tienen en sus labios los nombres de aquellos gobernantes que comprendieron las condiciones críticas y miserables, la zozobra constante del burócrata mexicano: Lázaro Cárdenas, Francisco J. Mújica, Manuel Avila Camacho, Adolfo Ruiz Cortines y ahora el C. Presidente de la República Lic. Adolfo López Mateos, que no intervino únicamente en las primicias creativas del Estatuto Jurídico; sino que, en el momento actual, ha demostrado supremo interés por llevar adelante, el denominado régimen de Seguridad Social para el Servidor Público Mexicano. Seguramente será una de las conquistas más grandes alcanzadas por él mismo y que le han sido otorgadas gracias a la Revolución Mexicana; que como tesis y como hecho histórico fundamental ha hecho posible el desarrollo del México moderno, en sus aspectos socioeconómico, político y cultural.

SECRETARIA DE FINANZAS

CORTE DE CAJA correspondiente al mes de octubre de 1959

INGRESOS:

EGRESOS:

SALDO al 30 de septiembre de 1959	\$ 5,320.38	Diferencia del Saldo del 31 de julio de 1959 que por mal anotado aparece como de \$7,372.92, debiendo ser de \$7,342.92	\$ 30.00
DEL PERSONAL FORANEO:		SUELDOS: Folios 98 al 101	
Folio 515.—Cheque de Tesorería E. N° 297768 por 18 Giros Oficiales.	8,511.02	Para dos taquimecánografas	1,200.00
.. 516.—Cheque de Tesorería N° 24497, del Depto. "C" de Sría. Hacienda por la primera quincena ...	2,000.00	REINTEGRO DE CUOTAS SINDICALES: Folios 127 al 132	
.. 517.—Idm. N° 25725, segunda quincena	2,000.00	A Sección N° 8, Coatzacoalcos .	\$ 342.00
.. 518.—Cheque Bancario N° 68571 de Pagaduría Sría. Marina en Acapulco, Gro.	1,628.90	.. " " " 11, Cd. del Carmen.	397.07
POR BITACORA:		.. " " " 16, Acapulco	183.48
.. 519.—Cheque de Tesorería N° 298972, como aportación de Sría Marina para el número de agosto.	2,500.00	.. " " " 24, Draga "VERA-CRUZ"	177.90
.. Idm. N° 300591, para número de septiembre	2,500.00	.. " " " 25, Draga "C A M - PECHE"	507.49
Por venta de Ejemplares:		.. " " " Central	1,390.00
.. 521.—Giro Postal N° 44013, Progreso	140.00	IMPREVISTOS: Folios 198 al 211	
.. 522.—Giro Postal N° 291859, Matamoros	20.00	Para 3 marcos y cristales	\$ 32.60
.. 523.—Giro Postal N° 8665, Topolobampo	5.00	.. cristal mesa Seguro de Vida	194.40
.. 524.—Giro Postal N° 61175, Tuxtepec	5.00	.. material eléctrico	79.20
.. 525.—Giro Postal N° 523835, Tampico	37.50	.. " " sanitario	54.75
.. Giro Postal N° 528666, Tampico	37.50	.. " " aseo	38.80
.. Giro Postal N° 530237, Tampico	45.00	.. trabajo especial de mecanografía	150.00
.. Giro Postal N° 532392, Tampico	22.50	.. empaque equipo deportivo a Sección 15, en Salina Cruz, Oax.	22.00
.. 526.—Giro Postal N° 523715, Tampico	17.25	.. la F.S.T.S.E. por mantas alusivas para la recepción del señor Presidente de la República a su regreso de los E.U.A.	376.00
DEL PERSONAL LOCAL:		GASTOS DE REPRESENTACION: Folios 44 al 47	
.. 527.—Cheque de Tesorería N° 23632 del Depto. "C" de Sría. Hacienda, de la primera quincena ...	1,500.00	Para miembros del Comité Ejecutivo Nacional	2,655.00
.. 528.—Idm. N° 24931, segunda quincena	1,500.00	PREVISION SOCIAL: Folios 26 y 27	
.. 529.—Cheque de Tesorería N° 3953757, de la Pagaduría Sría. Marina, C/S. de personal L/R. Talleres	1,650.54	Ayuda a dos compañeros	200.00
.. 530.—Efvo. de Pagaduría Sría. Marina, C/S. de personal L/R Edificio	572.02	PASAJES: Folios 85 al 86	
.. 531.—Efvo. de Obras Marítimas, C/S. de personal de Contrato local.	721.91	Al compañero P. Espinola Blanco	\$ 350.00
.. 532.—Efvo. de Marina Mercante, C/S. personal de Contrato local	152.54	.. " " M. Hernández A. ..	350.00
		.. " " Silvano Muñoz	80.00
		.. " " R. Gutiérrez N.	100.00
		.. " " F. Alcérreca M.	50.00
		Conserje	50.00
			980.00

(sigue ingresos)

**PAGO CUOTA SINDICAL PERSONAL
SUPERNUMERARIO LOCAL:**

533.	Alicia Pérez Recio, mayo a agosto	86.40
534.	Germán García, julio a octubre	28.80
535.	Francisco Dávila R., septiembre y octubre	60.00
536.	Emilio González R., septiembre y octubre	63.00
537.	Rosa Ma. Pescador, septiembre y octubre	45.00
538.	Raúl G. Plata, septiembre y octubre	63.00
539.	Odón Velázquez M., septiembre y octubre	38.10
540.	Emma Díaz Bonola, septiembre y octubre	33.00
541.	Manuel Villanueva, septiembre y octubre	63.00
542.	Irene L. de Pérez, septiembre y octubre	38.10
543.	D. C. Ruiz Palacios, septiembre y octubre	43.50
544.	Concepción Estrada, septiembre y octubre	38.10
545.	Concepción Sangedo, septiembre y octubre	31.80
546.	Adriana G. Vda. de Hernández, septiembre y octubre	21.00
547.	Eliseo López R., octubre a diciembre	21.60
548.	Soledad Gómez, septiembre y octubre	22.50
549.	Olivia Curiel, septiembre y octubre	18.00
SUMAN LOS INGRESOS		\$ 31,601.96

(sigue egresos)

**GASTOS DE OFICINA: Folios
1140 al 1187**

Para útiles de escritorio	\$ 267.50	
" 2,000 hojas papel membre-	140.00	
" tado	180.55	
" Teléfono	150.00	
" luz eléctrica	105.30	
" servicio telegráfico (42 pie-	275.11	1,118.46
" zas)		
" servicio postal (367 piezas)		

**PRENSA Y PUBLICIDAD: Fo-
lios 46 al 52**

Factura de imprenta	\$ 4,000.00	
Recibo de Imprenta. (Por concep-	400.00	
to de trabajo extra.)		
Pago del personal encargado de la		
atención del número 9 corres-	1,270.00	
pondiente a octubre		
Pago crucigramas	100.00	5,770.00

COMPENSACIONES:

— Nómina 1 —		
Para 21 miembros del Comité Ejecutivo Na-		6,470.00
cional		
— Nómina 2 —		
Para 11 plazas administrativas de las Ofi-		1,485.00
nas Sindicales		
— Nómina 3 —		
Para 7 miembros de la Junta de Administra-		2,000.00
ción del Seguro y dos empleados		

SUMAN LOS EGRESOS	\$25,854.15
SALDO al 31 de octubre de 1959	5,747.81
SUMAS IGUALES	\$31,601.96

México, D. F., a 16 de noviembre de 1959

Conforme: El Secretario General,
DR. FRANCISCO A. MARIN

Formuló: La Sria. de Finanzas,
FRANCES LYRA M.

Vo. Bo.: Pdte. Com. de Hacienda,
DOLORES C. RUIZ PALACIOS

PATRIMONIO SINDICAL
RELACION DE BONOS DEL AHORRO NACIONAL

1.	Núm. de Serie	9858879	—	Núm. para Sorteo:	5373150	de	\$ 5,000.00
2.	"	9860486	—	"	3810789	"	5,000.00
3.	"	9860487	—	"	3810892	"	5,000.00
4.	"	9861980	—	"	3813279	"	5,000.00
5.	"	9861505	—	"	1601052	"	5,000.00
6.	"	9861506	—	"	1600549	"	5,000.00
7.	"	9861147	—	"	2000700	"	5,000.00
8.	"	9861142	—	"	1601755	"	5,000.00
9.	"	9861407	—	"	2000584	"	5,000.00
10.	"	9861408	—	"	2002327	"	5,000.00
					TOTAL		\$ 50,000.00

Autorizó el Secretario General
Dr. Francisco A. Marín

Formuló, La Secretaría de Finanzas
Frances Lyra M.

Vo. Bo., el Presidente de la Comisión Nac. de Hda.
Dolores C. Ruiz Palacios

Deportes

Por CIPRIANO PEREZ RAMIREZ

El desfile del 20 de Noviembre del presente año, resultó más brillante que en años anteriores, esto quiere decir que día a día el deporte va aumentando vigorosamente, sin faltar a este magno desfile el contingente que compone todas las ramas deportivas de

la Secretaría de Marina, haciendo acto de presente, como siempre, con la disciplina y marcialidad que requieren estos desfiles.

Los compañeros que formaron parte en la Tabla Gimnástica hicieron un papel bastante airoso ya que a su paso por las princi-

pales calles y avenidas de esta bullanguera capital, arrancaron largos y fuertes aplausos del público que presenciaba esta columna, organizada por trabajadores de la Secretaría de Marina pertenecientes a nuestra Organización Sindical.



El C. Vicealmirante Rigoberto Otal Briseño, Oficial Mayor de nuestra Secretaría, recibió en días pasados el magnífico trofeo que aparece en el grabado y que fue otorgado a nuestros atletas. En la foto el señor Víctor Luque Salanueva, entusiasta deportista observa la escena complacido.

ñor Presidente de la República y su Gabinete, presenciaron un desfile deportivo que honra a nuestra "Revolución Mexicana".

★ ★ ★

El día 10 de octubre del año actual se celebró en el principio los primeros Juegos Deportivos del Distrito Federal. La ceremonia de inauguración fue solemne y brillante, en la que el Primer Magistrado de la Nación licenciado Adolfo López Mateos izó la Enseña Nacional con los honores de orden y así dejó abiertos con esta los eventos deportivos del Distrito Federal; al mismo tiempo fue aplaudido por más de 100 mil niños que asistieron a ese evento deportivo; acto seguido se encendió el pebetero que se instaló en el Estadio Principal de la grandiosa Ciudad de México, que se conservó ardiendo durante los juegos; el fuego simbólico fue conducido a relevos por deportistas representantes de las 12 Delegaciones del Distrito Federal.

Se queda escrito una vez más en la historia del deporte que el Presidente de la República y sus señores de su Gabinete, practican el deporte en todos sus actos.

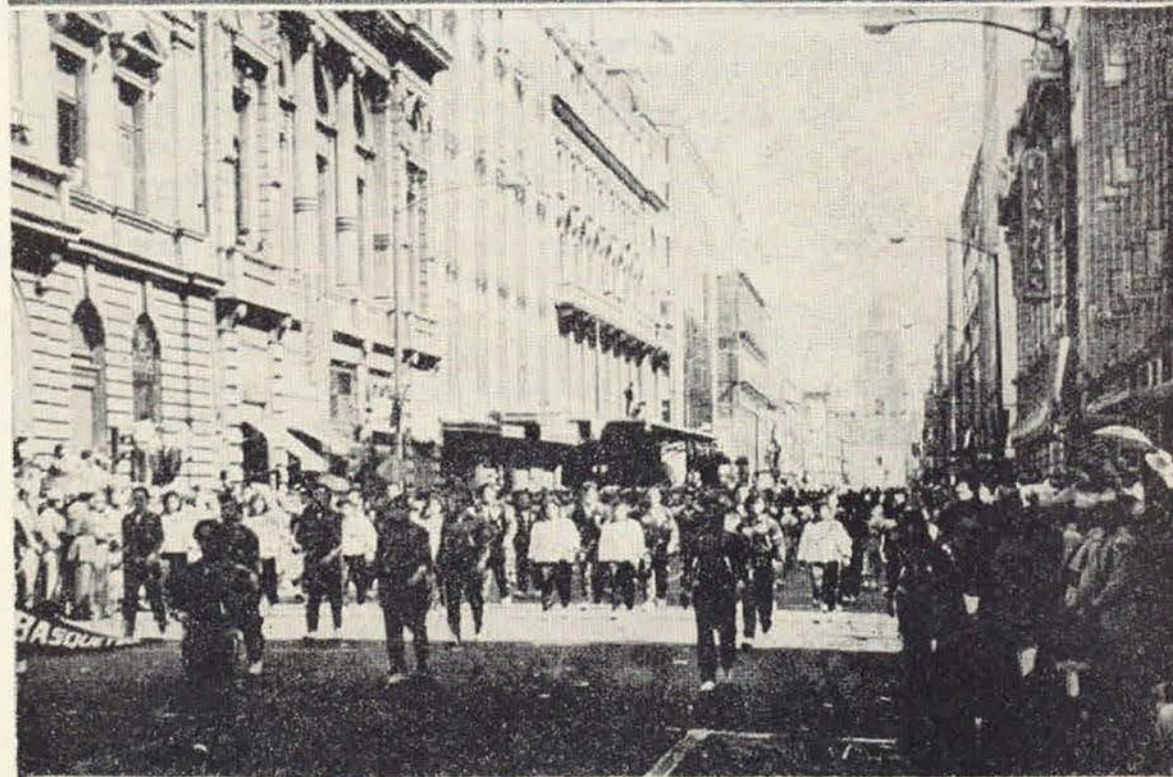
El Comité Ejecutivo Nacional de los Trabajadores de la Secretaría de Marina, afectuosamente se informa por medio de este Organógrafico a las Autoridades del Departamento del Distrito Federal por la magna obra realizada para el bien de la juventud y el fomento del deporte en la Ciudad de México.

★

★

★

En esta serie fotográfica, podemos apreciar la gallardía de nuestros deportistas, durante el último desfile conmemorativo de la Revolución Mexicana. En la foto superior, el conjunto de gimnastas terminan de ejecutar una hermosa tabla de clavos al pasar por el Palacio. En la del centro, se ven los equipos de básquetbol desfilando por las arterias capitalinas. Y, en la inferior vemos el grupo de abanderados.



SECRETARIA DE PENSIONES

LEY DE PENSIONES CIVILES (continúa)

ARTICULO 24.—Las aportaciones para el Fondo con que deben contribuir la Federación, el Departamento del Distrito Federal, los Gobiernos de los Territorios y los Establecimientos Públicos Descentralizados que consigna el Artículo 1o., serán de un 5.50% de los sueldos de los trabajadores, igual a la suma de los descuentos hechos a los mismos para dicho Fondo.

Cuando se trate de servicios coordinados, las aportaciones que correspondan a los Gobiernos de los Estados y Territorios, deberán ser cubiertas por la Federación, a reserva de que ésta se resarza de la parte suplida al hacer los contratos de trabajo con los Gobiernos respectivos.

Las entidades de referencia considerarán en sus respectivos presupuestos de egresos, las partidas que hayan de reportar tales erogaciones, asignándoles una dotación equivalente a dicho 5.50% del importe de los sueldos de sus funcionarios y empleados. Estas partidas serán de ampliación automática.

ARTICULO 25.—La Federación y el Departamento del Distrito Federal, por conducto de sus respectivas Tesorerías, harán entregas diarias a la Dirección de Pensiones, del 11% de los sueldos de los empleados públicos, correspondientes a la aportación del 5.50% que deben cubrir tales Entidades y a la contribución del 5.50% a cargo de los trabajadores. También entregarán diariamente dichas Tesorerías el importe de los descuentos que la Dirección de Pensiones les ordene que se hagan a los trabajadores, por otros adeudos con la propia Dirección.

Las aportaciones y demás entregas de dinero a cargo de los Gobiernos de los Territorios y de los Establecimientos Públicos Descentralizados, serán hechos mensualmente.

Para los efectos de este artículo, se verificará un cálculo aproximado del monto de las entregas, ajustándose las cuentas y haciéndose los pagos insolutos cada mes en forma parcial, y de manera definitiva el 31 de diciembre de cada año.

ARTICULO 26.—Si llegare a ocurrir en cualquier tiempo que los recursos del Fondo no bastaren para cubrir las pensiones concedidas conforme a esta ley, el déficit que hubiere, cualquiera que sea su monto, será cubierto por los Gobiernos Federales, del Distrito Federal y de los Territorios Federales, en la proporción que a cada uno corresponda.

ARTICULO 27.—Los bienes, derechos y fondos pertenecientes a la Dirección de Pensiones, gozarán de las franquicias, prerrogativas y privilegios concedidos a los fondos y bienes de la Federación. Estarán exentos de toda clase de contribuciones federales, estatales, o municipales, y en ningún caso y por ninguna autoridad se podrá disponer de ellos, ni aun a título de préstamo reintegrable. (9)

ARTICULO 28.—Los trabajadores contribuyentes al Fondo de Pensiones no adquieren derecho alguno ni individual ni colectivo sobre él, sino tan sólo el de gozar de los beneficios que esta Ley concede.

(continuará)

CODIFICACION MARITIMA

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE MARINA

REGLAMENTO para el abanderamiento y matricula de los buques mercantes nacionales

(Continúa)

MODELO NUMERO 7

(Artículo 14-I-n)

CERTIFICADO DE MATRICULA NUMERO

El Capitán de Puerto que suscribe, certifica:

Que en el Libro de Matricula de los Buques Mercantes Nacionales que es a mi cargo, existe a fojas, el asiento de haberse matriculado y abanderado en este puerto el buque denominado:

de toneladas brutas y netas, eslora de mts., manga mts., contorno mts., puntal mts. y con

(Número y marca, motores o máquina)

de caballos de fuerza.

El buque propiedad de según los documentos que constan en el expediente de su matricula, destinándose a Navegación y Tráfico

En cumplimiento a lo ordenado en la ley de la materia y por el artículo 11 y demás correlativos del Reglamento de Abanderamiento y Matricula del 30 de abril de 1946, expido el presente en a los del mes de de mil novecientos

EL CAPITAN DE PUERTO,

(Firma)

MODELO NUMERO 8

SOLICITUD PARA MATRICULAR UNA EMBARCA-
CION PROPIEDAD DEL GOBIERNO FEDERAL
O DE LOS ESTADOS

C. Capitán de Puerto.
Presente.

....., en representación del
(Nombre del que firma)

C. Secretario de, ante
usted atentamente, comparece a exponer que:

Deseando inscribir en la matricula de este puerto, el buque denominado, para destinarlo a la navegación y tráfico de, en servicio exclusivo para de la propia Secretaria de

A usted, C. Capitán de Puerto ocurre mereciéndole se sirva dictar las órdenes conducentes, a efecto de que se le atienda solicitud, para lo cual y en cumplimiento a lo prevenido por el Reglamento de Abanderamiento y Matricula vigente, adjunto a usted los documentos respectivos.

Atentamente,

(Firma)

MODELO NUMERO 9

(Artículo 15-a)

SOLICITUD DE REGISTRO

(Nombre del lugar y fecha)

C. Capitán de Puerto.
Presente.

....., propietario,
(Nombre del Armador)

de la embarcación denominada ante usted, respetuosamente, comparece a exponer que:

Deseando inscribir en el Registro de este puerto la embarcación antes mencionada, la que destinará a la navegación y tráfico de

A usted, C. Capitán de Puerto ocurre suplicándole se sirva dar las órdenes conducentes, a efecto de que se le conceda lo que solicita, para lo cual, y en cumplimiento de lo prevenido por el Reglamento de Abanderamiento y Matricula vigente, adjunto acompaña a usted los documentos respectivos.

Protesto lo necesario.

(Firma)

MODELO NUMERO 10

(Artículo 15-b)

CERTIFICADO DE DOS TESTIGOS PARA COMPRO-
BAR PROVISIONALMENTE LA NACIONALIDAD
DE UN NATURAL DEL LUGAR

En del Estado de, a los días del mes de de mil novecientos, reunidos en el local que ocupa ante mí, Capitán de Puerto, compareció el C., vecino de este lugar desde hace años y dijo llamarse como queda dicho, ser hijo de padres mexicanos y haber nacido en la República Mexicana y declara bajo protesta, decir verdad, que conoce al C., que nació en

el y que conoció a sus padres que eran mexicanos y que no tiene conocimiento de que haya renunciado a su nacionalidad de mexicano. Igualmente, compareció el C., quien prometiendo producirse con verdad, asienta en iguales términos lo relacionado con la nacionalidad de mexicano del citado C. Conforme al artículo 16, inciso b) del Reglamento de Abanderamiento y Matricula del 30 de abril de 1946, se levanta la presente acta con carácter de provisional para acreditar la nacionalidad de mexicano del C., cuyo único objeto, es cumplir con los requisitos que el Reglamento antes citado previene para el registro de embarcaciones menores.

EL CAPITAN DE PUERTO,

(Firma)

AUTORIDAD DEL LUGAR QUE CERTIFICA
LAS FIRMAS DE LOS TESTIGOS

(Firma y sello)

TESTIGO:

TETIGO:

(Firma)

(Firma)

CODIFICACION

MODELO NUMERO 11

(Artículo 15-C)

DECLARACION DEL SOLICITANDO SOBRE EL VALOR DE LA EMBARCACION QUE TRATA DE REGISTRAR

(Esto suple la factura cuando se carezca de ésta)

.....
(Lugar y fecha)

C. Capitán de Puerto.
Presente.

..... propietario de la embarcación denominada se permite declarar a la Secretaría de Marina, por su conducto, que la embarcación antes citada fue construida por el suscrito, con un material de adquirido en la forma siguiente en consecuencia, declaro un valor de \$ a la embarcación de mi propiedad.

Los C.C. y firman al calce de conformidad, por haberles constado que yo construí la embarcación de referencia y el material lo adquirí como antes declaro.

Por lo antes expuesto, le ruego me tenga por cumplido a lo dispuesto por el artículo 16, inciso c) del Reglamento de Abanderamiento y Matrícula del 30 de abril de 1946.

Muy respetuosamente.

.....
(Firma)

TESTIGO:

TESTIGO:

.....
(Firma)

.....
(Firma)

AUTORIDAD DEL LUGAR QUE CERTIFICA LAS FIRMAS

.....
(Firma y sello)

MODELO NUMERO 12

(Artículo 15-f)

CERTIFICADO DE REGISTRO

Dimensiones	Registro número
Eslora metros.	El C. ha
Manga "	comprobado ante esta
Contorno "	de Puerto, ser el
Tonelaje bruto	propietario de
Tonelaje neto	de denominado
Motor	de las
Marca	dimensiones que constan al margen y el cual dedica a la navegación de
Potencia	y tráfico de
Clasificación	De conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Abanderamiento del 30 de abril de 1946, le

expido el presente en
a los
del mes de de
mil novecientos

EL CAPITAN DEL PUERTO

.....
(Firma)

Registrado a fojas con el número del Libro respectivo, que corresponde a esta de Puerto.

.....
(Firma del empleado registrador)

MODELO NUMERO 13

(Artículo 20)

LIBRO DE ACTAS DE MATRICULA

Libro número Folio

Matricula número

En el Puerto de a los días del mes de del año de mil novecientos compareció ante esta Oficina el C. y presentó una solicitud (a nombre propio o en representación de), pidiendo matricular en este Puerto, un buque denominado para destinarlo al tráfico de quedando por consiguiente, considerado en la Clasificación del Reglamento respectivo. El citado buque fue construido en por (Lugar y fecha) (Nombre y domicilio del constructor) habiéndose empleado en su construcción.....

.....; tiene aparejo de (Cítese el material empleado) con de palos de palos (Número de velas) (Número) y de chimeneas; siendo su proa de (Número)

forma y su popa. Fue botado al agua en y la anterior denominación (Lugar y Fecha)

que tuvo fue habiendo pertenecido a la matrícula de con nacionalidad Tiene cubierta (Número)

ta toldilla (Número)

..... castillo cámara con (Número)

camarote y litera en total. (Número)

Su eslora es de metros centímetros, en la cubierta superior y de metros centímetros, en la cubierta de arqueo; su manga es de metros centímetros y su contorno mide metros centímetros; arrojando un tonelaje bruto de arqueo de toneladas y neto de toneladas. Su sistema de propulsión es y tiene (Cítese) (Número de máquinas) que desarrolla

CODIFICACION

una fuerza de caballos
(Número) (Indicados o
construida por
efectivos) (Nombre y domicilio del
constructor) tiene calderas que quema
(Número) y trabaja a una pre-
(Clase de combustible)
sión de régimen de
(Número y clase de unidad)

Actualmente. El (o los) propietarios del buque. C.
ha
(Citense nombres y domicilios)
comprobado debidamente su capacidad para poseer bu-
ques nacionales, habiendo adquirido el de que ahora se
trata, por compra hecha a según
(Citese número escritura o forma de pago)
la parte que le corresponde a
(Citense nombres y
domicilios si se trata de socios y la fecha en que fueron admitidos en
la Soc.)

Y habiendo llenado el solicitante los requisitos prevenidos
en el Reglamento de Abanderamiento y Matrícula vigen-
te, se levantó para constancia, la presente Acta de Ma-
trícula, bajo el Número, quedando inscrito en
forma legal
(Clase y nombre del buque)
como perteneciente a la Marina Mercante Nacional.

EL CAPITAN DEL PUERTO

.....
(Firma)

NOTAS:

MODELO NUMERO 14

(Artículo 20)

LIBRO DE ACTAS DE INSCRIPCION

Inscripción número
Libro número Folio

En el Puerto de a los
días del mes de del año de mil novecien-
tos compareció ante esta Oficina el
C. y presen-
tó una solicitud (a nombre propio o en representación de
.....), pidiendo inscribir en este Puerto
un
(Citese el deslizador o aparato)

denominado
(Citese nombre, número o letra que le haya asignado el
dueño) para destinarlo a que-
(Citese servicio)
dando por consiguiente, considerado en la clasificación
del Reglamento respectivo. El citado
fue construido en
(Lugar y fecha)

por
(Nombre y domicilio del constructor)
habiéndose empleado en su construcción
(Citese material)

Sus características son
Hágase una descripción detallada de
..... El propietario
su forma y mecanismo)
ha comprobado la adquisición del

de referencia, mediante
(Citese el documento o forma de pago)

por compra hecha a
según consta en el expediente respectivo. Y habiendo lle-
nado el solicitante los requisitos prevenidos en el Regla-
mento de Abanderamiento y Matrícula vigente, se levantó
para constancia, la presente Acta de Inscripción, bajo el
número, quedando inscrito en forma legal el ...
como perte-
neciente a la Marina Mercante Nacional.
(Clase, nombre o número del deslizador o aparato)

EL CAPITAN DE PUERTO

.....
(Firma)

NOTAS:

MODELO NUMERO 15

(Artículo 20)

LIBRO DE ACTAS DE REGISTRO

Libro número Folio número
Registro número

En el Puerto de a los
días del mes de del año de mil nove-
cientos compareció ante esta Ofi-
cina el C. y presentó
una solicitud (a nombre propio o en representación de
.....), pidiendo registrar en este Puerto,
la embarcación denominada para
destinarla al tráfico, quedando por
consiguiente considerada en la Clasificación
del Reglamento respectivo. La citada embarcación
fue construida en por
(Lugar y fecha) (Nombre y
Domicilio del constructor)

habiéndose empleado en su
construcción, fue botado al
(Material empleado)

agua en y la anterior denomi-
(Lugar y fecha)
nación que tuvo fue con nacionalidad ...
Sus características son: eslora
manga contorno tonelaje bruto
tonelaje neto y motor marca
y potencia de, la cual destinará a la
navegación y tráfico de
Su propietario ha comprobado la adquisición de
la embarcación de referencia, mediante
(Citese el documento)

..... por compra hecha a
(Citese el documento
o forma de pago)
según consta en el expediente respectivo. Y habiendo lle-
nado el solicitante, los requisitos prevenidos en el Regla-
mento de Abanderamiento y Matrícula vigente, se levan-
tó para constancia, la presente Acta de Registro, bajo el
número quedando registrado en forma legal ...
(Clase y nombre del buque)
Marina Mercante Nacional.

EL CAPITAN DE PUERTO.

.....
(Firma)

NOTAS:

CODIFICACION

MODELO NUMERO 16

(Artículo 19)

Patente número

(A esta altura un dibujo con el Escudo Nacional y las leyendas de Estados Unidos Mexicanos y Secretaría de Marina)

EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, de conformidad con el artículo 279 de la Ley de Vías Generales de Comunicación del 30 de diciembre de 1939, declara que el

(Nombre del

..... de toneladas brutas y buque)

..... toneladas netas, cuya Señal Distintiva es pertenece a la Marina Mercante Nacional y está matriculado en el Puerto de

Por tanto, manda a las Autoridades Civiles, Navales y Militares de la República y Comandantes de buques nacionales de guerra, no le pongan obstáculo, causen molestia o detención; y antes bien, le auxilien para su regular navegación y legítimo comercio; y a las Autoridades Civiles y Militares y Comandantes de buques de guerra de potencias extranjeras, suplica que, asimismo, no le impidan su libre navegación en los mares por donde transite, ni su entrada, salida o detención en los puertos en donde se encuentre, permitiéndole que en ellos se provea de todo lo que necesitare.

Palacio Nacional de México, D. F., a de mil novecientos

EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS,

.....
(Firma)

EL SECRETARIO DE MARINA,

.....
(Firma)

(al reverso)

CARACTERISTICAS PRINCIPALES:

Eslora metros, Manga metros, Franco Bordo de Verano metros, Tonelaje bruto Tonelaje neto, Marca y Potencia de la máquina

MODIFICACIONES

(En las Capitanías de Puerto que se anoten las modificaciones, se estampará la firma del Capitán y el sello de la oficina).

MODELO NUMERO 17

(Artículo 27)

.....
(Nombre)

.....
(Título o empleo)

Capitán de Puerto, con fundamento en el artículo del Reglamento de Abanderamiento y Matriculación de los Buques Mercantes Nacionales del expide el siguiente
(Fecha del Reglamento)

PASAVANTE DE NAVEGACION:

A la embarcación denominada del porte de toneladas brutas y toneladas netas, matrícula de y propiedad de y (Puerto) válido

por para
(Anotar tiempo) (Causas motivan expedición)

Por tanto, suplico a las Autoridades Civiles, Militares y Navales, le presten toda clase de facilidades; no le pongan obstáculo alguno y antes bien le otorguen las garantías necesarias conforme la ley.

Para constancia, expido el presente en el Puerto de a los de 19.....

.....
(Firma y sello)

MODELO NUMERO 18

(Artículo 27 - 3er. párrafo)

PASAVANTE DE LA SECRETARIA

SECRETARIO DE MARINA,

(Nombre)

con fundamento en el artículo 11 del Reglamento de Abanderamiento y Matriculación de los Buques Mercantes Nacionales del 30 de abril de 1946, expido el siguiente

PASAVANTE DE NAVEGACION:

A la embarcación nacional denominada del porte de matricula (Tonelajes)

de y propiedad de (Puerto) (Nombre del

Armador) válido por (Se anotará el tiempo o viaje

..... y la causa que lo motiva)

Por tanto, pido a las Autoridades Civiles, Militares y Navales de (Según la navegación que vaya a efectuar)

le presten toda clase de facilidades; no le pongan obstáculo alguno y antes bien, le otorguen las garantías necesarias.

Para constancia, expido el presente en (Ciudad)

..... a los (Fecha)

.....
(Firma y sello)

MODELO NUMERO 19

(Artículo 30)

SOLICITUD DE MODIFICAR UN BUQUE

.....
(Lugar y fecha)

C. Capitán de Puerto,
Presente.

El suscrito, propietario del mercante nacional, denominado (Clase del buque)

del porte de toneladas brutas y toneladas netas, de esta matrícula, se permite solicitar de la Secretaría de Marina por su conducto, autorización para efectuarle modificaciones a la citada embarcación de mi propiedad en (Describáse las modificaciones o cítense los planos cuando

corresponda enviarlos) conforme lo dispuesto por el artículo 30 del Reglamento de Abanderamiento y Matriculación, vigente.

Muy Atentamente,
.....
(Firma)

SOCIEDAD DEL SEGURO MUTUALISTA DE VIDA DE LOS TRABAJADORES DE LA SECRETARIA DE MARINA, SOCIEDAD CIVIL.

CONVOCATORIA

CON FUNDAMENTO EN LOS ARTICULOS 40 Y 41 DE LOS ESTATUTOS VIGENTES Y POR ACUERDO DE LA JUNTA DE ADMINISTRACION, SE CONVOCA A LOS SOCIOS PARA LA CELEBRACION DE LA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA, QUE TENDRA LUGAR EL DIA 17 DE FEBRERO DE 1960, A LAS 18.00 HORAS, EN LA SALA "5 DE DICIEMBRE", SITA EN LAS CALLES DE LUCERNA NUMERO 55, PLANTA BAJA, EN MEXICO, DISTRITO FEDERAL.

ORDEN DEL DIA

I.—INFORME GENERAL DE LA JUNTA DE ADMINISTRACION, POR EL PERIODO COMPRENDIDO DEL 1o. DE ABRIL DE 1958 A LA FECHA.

II.—PRESENTACION DEL BALANCE GENERAL POR LA TESORERIA DE LA SOCIEDAD.

III.—REFORMAS A LOS ESTATUTOS DE LA SOCIEDAD.

LAS SECCIONES Y SUBSECCIONES DEL SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE LA SECRETARIA DE MARINA, FORANEAS, CITARAN CON LA DEBIDA ANTICIPACION A ASAMBLEA ORDINARIA DE SOCIOS DEL SEGURO MUTUALISTA, PARA TOMAR ACUERDOS SOBRE PROPOSICIONES CONFORME AL PUNTO III HACIENDOLOS CONSTAR EN EL ACTA QUE SE LEVANTE, ASI COMO PARA NOMBRAR UN REPRESENTANTE EN CASO DE QUE A LOS SOCIOS NO LES SEA POSIBLE CONCURRIR. EL NOMBRAMIENTO DE REPRESENTANTE -DELEGADO DEBERA RECAER EN UN TRABAJADOR DE LA SRIA. DE MARINA, CON DOMICILIO EN LA CIUDAD DE MEXICO Y REPRESENTARA TANTOS VOTOS CUANTOS ASOCIADOS TENGA LA SECCION O SUBSECCION SINDICAL, CON APOYO EN EL ARTICULO 42 DE LOS ESTATUTOS VIGENTES.

JUNTA DE ADMINISTRACION:

PRESIDENTE:

Dr. Francisco A. Marin
(Firmado)

SECRETARIO:

Roberto Gutiérrez Navarro
(Firmado)

PRIMER VOCAL DE TESORERÍA:

Frances Lyra M.
(Firmado)

SEGUNDO VOCAL DE TESORERÍA:

Gerardo L. Ostos Alejandre
(Firmado)

PRIMER COMISARIO:

Lic. Manuel Blanqueto S.
(Firmado)

SEGUNDO COMISARIO:

Carlos Aguilar H.
(Firmado)

ARBITRO:

Federico Alcérreca M.
(Firmado)

México, D. F., 30 de noviembre de 1959.

FRAGMENTO DEL MURAL "BELISARIO DOMINGUEZ", DEL CONOCIDO ARTISTA JORGE GONZALEZ CAMARENA, LAS FIGURAS INTERPRETADAS POR EL AUTOR CORRESPONDEN DE IZQUIERDA A DERECHA Y DE ARRIBA ABAJO A EMILIANO ZAPATA, VENUSTIANO CARRANZA, FLORES MAGON Y DON FRANCISCO I. MADERO. EL MURAL ENGALANA UNO DE LOS SALONES DE LA CAMARA DE SENADORES.

