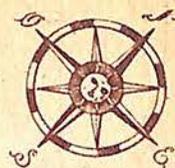


RUMBO al mar

POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO



JULIO-1955

\$1.00

La Paz B. C. sur



COMODORO C. G. MANUEL
TRUJILLO CORTES

Nació en Morelia, Mich., el día 5 de mayo de 1865. Causó alta en la Armada de México el 26 de diciembre de 1883 como Guardiamarina, procedente del H. Colegio Militar. Desempeñó el cargo de Sub-Jefe del Departamento de Marina, ostentando el grado de Comodoro. Falleció en México, D. F., el 13 de enero de 1915. Tiempo de servicios: 35 años.

PUBLICACION MENSUAL

DIRECTORIO

NUMERO 3.

1a. época. Tomo 1o.

1o. de Julio de 1955.

REGISTROS EN TRAMITE

Director-Gerente:

TENIENTE DE FRAGATA. S. E.
DOMINGO MUÑOZ DE LA
GUARDIA.

Director Técnico:

CAPITAN DE MARINA
RAFAEL MORENO PORRAS.

Administrador:

MAYOR DE INF. DE MARINA
FERNANDO GARCIA VARGAS.

Jefe de Publicidad:

JESUS M. RAMIREZ.

Oficinas Generales:

TURMALINA 53-B.

Colonia Estrella México 14, D. F.

Precio del ejemplar \$ 1.00

Atrasado " 2.00

Suscripción anual "12.00

" extranjero Dls. 2.00

Toda correspondencia y fondos di-
rígase al Director-Gerente.NOTA: No se devuelven originales
aunque no se publiquen.

Impreso en los Talleres de

ROTOGRAFICA MEXICANA, S. A.

Arteaga, 33, México (3), D. F.

Editorial

POLITICA MARITIMA MEXICANA

Las elecciones del tres de julio buenas o malas, según el criterio de cada uno de los partidos postulantes en México, darán a conocer los nombres de los futuros integrantes de la H. XLIII Legislatura Federal, misma que, con ciento sesenta miembros tomará posesión el próximo primero de septiembre de este mismo año, escribiendo desde esa fecha, un nuevo renglón en la Historia Política de nuestro país.

Para los que observamos desde ha tiempo, el flujo y reflujo de la marea política, no escapa a nuestros ojos, que los Diputados de los Estados Marítimos, así como los de los dos Territorios, forman en conjunto el cincuenta por ciento de la Cámara Federal por elegir, siendo los Estados que representan en el litoral del Golfo de México los siguientes: Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, y el Territorio de Quintana Roo; y en el litoral del Pacífico: Baja California, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Michoacán, Jalisco, Colima, Guerrero, Oaxaca, Chiapas y el Territorio Sur de la Baja California, en total quince Estados y dos Territorios que aportarán a la Cámara un conjunto de 80 representantes, veremos, si al fin éstos, responden a las ansias del pueblo que los ungió con su voto; y dejan sentir su influencia dentro del recinto Parlamentario, plasmando ésta, con leyes que beneficien en general a las Marinas: Militar, Mercante y Pesquera; y en particular, a los Estados Marítimos que representan

¡Ojalá! que los futuros Diputados de los Estados Marítimos se avoquen con patriotismo y buena fe al conocimiento de los hechos; pues en casi todas las legislaturas pasadas y con muy raras excepciones, los representantes de este sufrido pueblo Mexicano, han estado ayunos de conocimientos relacionados con la Marina y sus necesidades; redundando su ignorancia en perjuicio de nuestro país.

No deben perder de vista los componentes de la futura Cámara Federal, que la población de los Estados Marítimos que representan, es casi la mitad del pueblo Mexicano, y por esta razón; precisa que al presentarse a la consideración de la Cámara algún estudio sobre el problema marítimo de México, se documenten ampliamente antes de resolverlo, ya que de no hacerlo así, todos los estudios que atañen a la Marina y por ende, al pueblo de México que representan, serán arrojados al río del olvido, para morir finalmente en el mar de la nada.

Que tengan muy en cuenta nuestros futuros Legisladores, que

EDITORIAL

la Cámara en debates anteriores; ha aprobado muchos miles de millones de pesos para: Agricultura, Electrificación, Comunicaciones, Carreteras y Ferrocarriles estos últimos, muchas veces en bancarrota; pero de la creación de las flotas de alta mar: Mercante y Pesquera no se han acordado jamás, no obstante que: el monto de los fletes marítimos que México deja de percibir por falta de su flota Mercante, lo resiente doblemente nuestra balanza de pagos, pues sin acreditarse los primeros, se ve afectada por los fletes marítimos que hay que pagar a los buques con banderas extranjeras que nos hacen el favor de transportar nuestras importaciones y exportaciones; y con la captura que de la pesca hiciera la flota pesquera de alta mar en nuestros diez mil kilómetros de litorales, podría quedar satisfecha el hambre crónica que padece nuestro sufrido pueblo desde la conquista hasta nuestros días, si un porcentaje de la captura, se dedicara única y exclusivamente al consumo doméstico, de las clases paupérrimas del país.

Durante los últimos veinte años, el Gobierno de la República por conducto del Exim-Bank; ha recibido algunos cientos de millones de dólares en calidad de préstamo, de los cuales ninguno se ha dedicado a la atención y fomento de nuestras necesitadas flotas Mercante y Pesquera; y si de la totalidad del monto citado, se hubiere dedicado cuando menos el diez por ciento a estos menesteres, es casi seguro que en la fecha, tendríamos en propiedad las flotas de altamar Mercante y Pesquera, que ha tiempo reclaman nuestros abandonados litorales; y a más de haber satisfecho nuestras necesidades, habríamos conseguido diversificar nuestro comercio Exterior, obteniendo mejores precios para nuestras materias primas en Europa, que los que les fijan a éstas en los Estados Unidos; lugar a donde enviamos casi el ochenta y cuatro por ciento de la totalidad de nuestras exportaciones, importando del mismo lugar el ochenta y cinco por ciento de lo que necesitamos, cosa que redundaría en beneficio directo de todo el pueblo de México.

Ojalá que el milagro que ha tiempo esperan las marinas: Militar, Mercante y Pesquera, así como el pueblo de México lo lleve a cabo la flamante XLIII Legislatura Federal por venir, y que apoyándose en la experiencia pasada, dicte las leyes que Marina ha menester, para su desarrollo y protección.

CHRISTIANI Y NIELSEN DE MEXICO, S. A. DE C. V.

OBRAS PORTUARIAS

PLANTAS
HIDROELECTRICAS

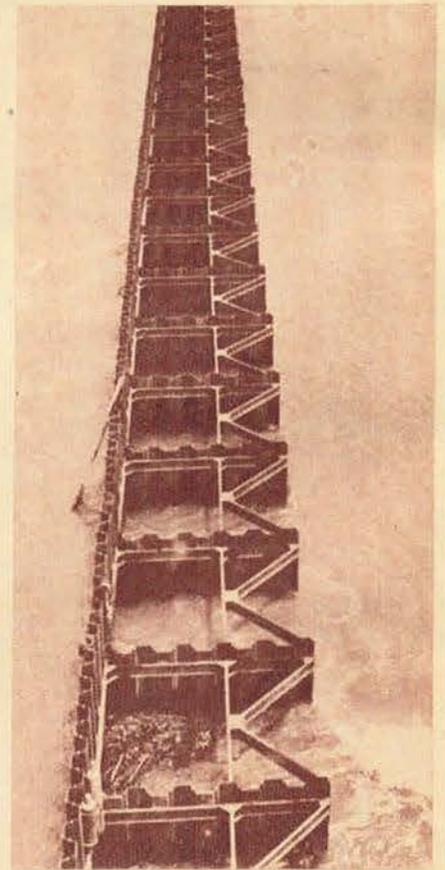
PUENTES

FERROCARRILES

TUNELES

CARRETERAS

EDIFICIOS
INDUSTRIALES



Arranque de las escolleras en la boca del Río Grigalva, en Frontera, Tabasco.

los marinos dentro del "PROGRAMA DE PROGRESO MARITIMO"

Por P.P.H.



En los festivales organizados con motivo del "DIA DE LA MARINA" se puso de actualidad el tema que tanto entusiasmo a la gente de mar y a todos aquellos que ven en nuestros mares y en nuestras costas despobladas, los elementos potenciales de riqueza y prosperidad para muchos mexicanos, LA MARCHA AL MAR.

Ya nos han explicado en qué consiste ese esfuerzo que ha emprendido el Gobierno y que nuestro pueblo ha bautizado con esas cuatro palabras, cuyo nombre oficial es el de PROGRAMA DE PROGRESO MARITIMO, que se puede definir como el desplazamiento de los excedentes de población del altiplano hacia nuestras costas, o mejor aún, los esfuerzos y obras materiales que nuestro Gobierno está llevando a cabo para convertir en regiones habitables y productivas las tierras bajas de las costas y con RUMBO... AL MAR

ello promover el desplazamiento hacia ellas, de los excesos de población de altiplano, cuyas tierras cansadas apenas dan para alimentarlos precariamente.

La labor es de conjunto y se hace con la cooperación de varias Secretarías. El programa es ambicioso y de un fondo humano y patriótico indiscutible. Inmensas extensiones de tierra a lo largo de las costas mexicanas se encuentran despobladas como consecuencia de su insalubridad, falta de comunicaciones, falta de seguridad en el campo y sobre todo porque no había existido un Gobierno con la visión lo suficiente amplia para abarcar este gran panorama nacional; la Capital y los principales centros demográficos del país habían tapado la visión hacia estas tierras del patrimonio nacional que se consideraban inútiles, debido a las condiciones que en muchas de ellas

prevalecen, impropias para que el hombre pudiera vivir.

Las grandes extensiones laborales de las tierras altas y del bajío, llamado el granero de México, se han ido cansando y arruinando, debido al intenso trabajo a que se les ha sometido y a los métodos primitivos que se han empleado.

El incremento de la población que va exigiendo mayor producción, el desgaste económico debido a la importación de alimentos, la sangría humana de los miles de mexicanos que emigran como braceros, todos estos son factores que han formado el ambiente para que se vea la necesidad de buscar en las costas la solución de muchos de nuestros problemas.

MARCHAR HACIA EL MAR fué la consigna y nuestros dirigentes encabezaron la marcha y se lanzaron a la conquista de nuestras tierras bajas y nuestros mares.

Las Secretarías de Marina, Recursos Hidráulicos, Salubridad, Agricultura, Defensa Nacional, Hacienda y Gobernación, coordinaron sus esfuerzos y poco a poco después de algunos años de intensa labor se están viendo resultados. Del mar empezaron a brotar malecones, muelles, y diversas instalaciones que pondrán a nuestros puertos en condiciones de enviar y recibir los cargamentos que incrementan nuestro comercio. Grandes zonas costeras están siendo saneadas, se tiene emprendida una lucha tremenda contra el paludismo y las obras de Tepalcatepec, Papaloapan, Grijalva y Pánuco pondrán a los agricultores a salvo de la sequía y la obscuridad.

Las tierras se están drenando y se construyen grandes y pequeñas obras de irrigación que permiten el cultivo de muchos de nuestros productos alimenticios básicos; se otorgan créditos y se fomenta la industria marítima; se dan facilidades para que la gente se desplace rumbo a la costa y se incrementa la divulgación de métodos modernos apropiados para la explotación de los productos de tierra y mar.

El Pueblo empieza a tomar interés y se da cuenta de la importancia de la obra y sus deseos de colaboración se despiertan y crecen.

Los Marinos también nos hemos contagiado con el entusiasmo general y con la magnitud de la obra y nos gustaría participar en ella con nuestros conocimientos y experiencia en los asuntos marítimos.

El incremento de la explotación de los productos del mar por mexicanos, la ampliación de nuestra industria pesquera, la expansión de nuestra Marina Mercante, paralela a la expansión de la producción y del comercio, son factores importantes dentro del Programa de Desarrollo Marítimo que entran, directa o indirectamente, dentro de la órbita de nuestras actividades.

Sería deseable una planeación integral que comprendiera y coordinara en su estudio, todos los elementos materiales y humanos para llevar a cabo una explotación y conservación razonada de los productos del mar.

Esta planeación la podría llevar a cabo un organismo que estudiara, planeara, organizara y diera directivas, asimismo creara instrumentos legales y orgánicos para la operación de los distintos campos de actividades marítimas y conexas al mar.

Hasta ahora estas actividades se

han visto restringidas por una serie de obstáculos naturales y artificiales que dificultan su marcha y su progreso.

Un organismo dedicado exclusivamente a realizar esta planeación removiendo los obstáculos, estudiando las causas del retraso, proponiendo los medios para remediarlo, facilitaría esta grandiosa obra que el Gobierno se ha echado auestas.

Nuestros navieros, armadores, industriales del mar y pescadores, se esfuerzan cada uno en su actividad para salir adelante, pero frecuentemente, en su afán de lucha y de mejoramiento se estorban mutuamente por falta de un organismo consultor, que teniendo la visión clara y completa del problema en general les dé soluciones parciales, que en lugar de entorpecer coordine los esfuerzos de todos hacia un objetivo común.

Seguramente que verían sus esfuerzos coronados por el éxito si sus trabajos estuvieran encuadrados dentro de un plan general de acción en que estuvieran incluidas todas las actividades marítimas coordinadas entre sí, de tal manera, que pudieran desarrollarse armónicamente.

Pongamos por caso a la Industria Pesquera, y al pescado como su objetivo inmediato. El empleo adecuado de los medios para obtenerlo: buques, aperos de pesca, pescadores expertos, información sobre las especies, sus costumbres y aguas donde se encuentran los campos pesqueros, serían funciones de un organismo creado para ello que además de estas cosas estudiara y diera soluciones prácticas, para que una vez obtenido el producto, éste fuera distribuido a los lugares de consumo, a través de los elementos necesarios como refrigeración, empaque, transporte y venta, ya fuera como alimento de consumo directo o convertido en conservas, abono, alimento para aves, aceite industrial, vitaminas, etc.

Cada uno de los factores que intervienen desde la concepción y planeación del negocio, adquisición de la nave y aperos, contratación de la dotación, aparejamiento, pesca, refrigeración, empaque, transportes, distribución, venta y consumo, debe de ser estudiado cuidadosamente, organizándolo de tal manera que todas las contingencias que se presenten ya hayan sido previstas y calculadas de acuerdo con normas establecidas por el factor coordinador, constituido por

una institución responsable, un Instituto Nacional de Pesca.

La idea de los Institutos Nacionales de Pesca no es nueva, ya que estos organismos están funcionando con éxito desde hace muchos años en Inglaterra, Noruega, Holanda, Brasil y otras muchas naciones que tienen a la pesca como una de sus principales industrias.

Un instituto de esta naturaleza podría tener bajo su responsabilidad Pesca y Marina Mercante, como en el caso del que está funcionando en Indonesia y operar dentro de una Comisión Marítima o como organismo independiente.

Posteriormente nos ocuparemos con más tiempo y más espacio, de la organización y funcionamiento del Instituto y de sus ramas principales, Pesca y Marina, dentro del Programa de Progreso Marítimo, con la esperanza de que tenga buena acogida entre los dirigentes de éste y de que la ayuda y aportación de ideas de nuestros colegas marinos nos permitan llevar a la mente la impresión de nuestra voluntad y nuestros deseos de cooperación en la realización de esta gran obra.

México, D. F., junio de 1955.

MARISCOS TROPICALES, S. A.

empaque y congelación
de toda clase de mariscos

Oficinas en Hidalgo

Núm. 186 Ote.

Tel. Núm. 38-09.

MAZATLAN, SIN. MEXICO.

SUPERVIVENCIA EN EL MAR

Por el Lic. RAFAEL DEL PASO
REINERT. CAPITAN DE YATE "A"

Absolutamente solo, en un bote neumático de 4.60 mts. de eslora de modelo común, provisto de una pequeña vela triangular, y dos tablas de deriva; el Doctor Alain Bombard, Médico francés que trabaja en el Instituto Océánico de Mónaco, partió a fines de 1951 de la costa del mediterráneo, y 65 días después tomaba tierra en las Antillas Británicas. Pero lo extraordinario de este viaje, consiste en que al iniciarlo, el doctor Bombard no embarcó consigo una gota de agua ni un gramo de alimento.

Y no lo hizo por lazura, como podría creerse, ni por simple aventura alocada, sino por una razón de alto interés humano: el doctor Bombard se propuso demostrar una teoría científica, consistente en que es posible sobrevivir en el mar aún careciendo absolutamente de subsistencias. En su interesantísimo libro, el propio doctor nos dice: — "...Cada año, hay unas 200,000 personas que perecen en el mar. De ellas, unas 100,000 mueren en la misma costa y otros 55,000 se ahogan. Para estas 155,000 personas no se puede hacer nada. Pero los 45,000 restantes, que se refugian en botes salvavidas, hay muchos que fallecen por razón de que se les abandona muy pronto y no se les continúa buscando. Hay que demostrarles que por sí solos pueden alcanzar tierra..."

Para poner sus teorías en práctica, el mismo doctor Bombard deci-

dió embarcarse en "El herético", el bote neumático mencionado.

El problema de beber, el principal por atacar, fué resuelto victoriosamente, tomándose este atrevido médico-aventurero, un litro de agua de mar diario, a condición de que primeramente, no esperó a deshidratarse, y además, que el agua de mar siempre fué bebida a pequeños sorbos espaciados. Estas eran dos condiciones indispensables para que los riñones del organismo, fueran capaces de trabajar a "marchas forzadas" y eliminar toda la cantidad de sal. El Doctor Bombard, llevó durante toda su travesía, cuidadoso récord de sus síntomas, y análisis de su albúmina, y mediante estos cuidados científicos, pudo concluir que la ingestión de agua de mar en las condiciones dichas, no empieza a surtir efectos perjudiciales antes de un mes y medio. Pero además de agua de mar, el Doctor Bombard extrajo suero fisiológico de los peces que pescaba (un equipo de pesca, cordes, anzuelos, una redcilla de seda, y un arponcito le servían para pescar). Este suero fisiológico fué obtenido de un modo muy sencillo: Cortó tiras de carne de pescado sin espinas, y las estrujó o exprimió dentro de un pedazo de tela extrayendo el jugo. Encontró que este jugo, aparte de sus cualidades alimenticias, calma la sed. Por ende, como mejor pudo, captó la mayor cantidad posible de agua dulce de

las lluvias que le cayeron por el camino.

El problema de la comida, fué resuelto, procurándose el Doctor Bombard la mejor dieta obtenible de los productos del mar. Durante varios días, arrastró tras de sí la pequeña redcilla de seda, de malla sumamente fina, y en forma de bolsa, recogiendo en su interior varios kilos de "plankton" una especie de pasta formada por millones de minúsculos animalillos y algas que pueblan el agua de mar. Los hay como moluscos, como camaroncitos, como plantitas y de mil y una formas diferentes. Esto, aunque de un sabor muy desagradable, le procuró su único alimento, riquísimo en proteínas y altamente antiescorbútico, durante varios días cuando atravesó una zona exenta de pescado. Pero durante todo el viaje, aún en lugares reputadamente infestados de tiburones, y por lo tanto carentes de pesca abundante, encontró que gran número de dorados lo siguieron constantemente, por lo que, en general, pudo proveerse de carne suficiente.

Como cosa curiosa, debe consignarse que, según cuenta el Doctor Bombard, su mayor sufrimiento en el viaje no lo pasó por causa de la falta de alimento o bebida, sino por trastornos de la piel, que durante tantos días estuvo expuesta a las acciones combinadas de la humedad, y del sol quemante.

Pero el hecho es que, al término

Servicio de buques entre Puertos de Acapulco y Manzanillo y Canadienses, Norte-

GRACE LINE

americanos y Centroamericanos en la Costa del Pacífico y del Caribe

**AGENTES DE
AGENCIAS MARITIMAS DEL PACIFICO, S. A.
GANTE 4 DESP. 306 TEL. 12-99-44 Y 35-50-71
MEXICO, D. F.**

de su viaje, fué sometido a un cuidadoso examen médico que reveló que, si bien había perdido mucho peso por falta de alimentación normal, su estado general era de completa salud.

Ya desde antes del Doctor Bombard, habíanse hecho estudios cuidadosos sobre el tema. El Gobierno de los Estados Unidos, por conducto de sus laboratorios e investigadores de la Marina, había decidido proveer a todos los botes neumáticos salvavidas con que se equipaban los aviones y embarcaciones pequeñas, durante la guerra del Pacífico, con un equipo de pesca completo, e instrucciones detalladas de supervivencia en el mar. Dicho equipo de pesca venía "enlatado". Si, efectivamente venía dentro de una lata perfectamente cerrada, como una conserva cualquiera. Dicha lata tenía un letrero que prevenía que no debería abrirse para inspeccionar, sino en el momento de emergencia en que efectivamente se la necesitara. El contenido de dicha lata era un surtido de accesorios para pescar, verdaderamente bien estudiado. Dentro de una bolsa de tela provista de cartucheras, tenía una redcilla, un arponcito con cordel, un anzuelo triple con cordel, dos curricanes con cordel, dos cordeles adicionales con plomada, dos guantes de lona, un surtido de anzuelos, plomadas y alambre, un cuchillo, piedra de asentar, y una hoja de papel encerado con instrucciones detalladas. Poseo una de dichas hojas de instrucciones, y lo guardo como un ejemplar curioso. De él me permite transcribir algunos extractos: "Lea estas instrucciones con cuidado. Sígales. Le pueden ahorrar muchos sufrimientos innecesarios, incluso salvarle la vida. Consérvese calmado y use la cabeza. La fortaleza y el buen humor, han sacado a más de un hombre, del mismo predicamento en que usted se encuentra. Nunca se dé por vencido..." "...Si usted puede pescar, usted no morirá de hambre o sed. La carne de los peces de mar abierto, es buena para comer, cocida o cruda. Es saludable y nutritiva. Muchas tribus y naciones se alimentan de pescado crudo; y les gusta.

Y cuando usted tenga más pescado que el necesario para comer, exprima o mastique hasta sacar el jugo de la carne, y beba ese jugo. Sabe parecido al jugo de osiones o aamejas. Se le ha probado, y se ha encontrado que es sano.

"Para secar pescado, córtese en

tiñas delgadas y cuélguense al sol. Si la carne queda bien seca, y no se humedece después, puede conservársela buena por varios días. Para secar peces pequeños, ábralos en canal, extrayendo la espina, corte varias veces la carne en sentido longitudinal, y cuelgue al sol dicha carne.

Importante: Inmediatamente después de sacar un pescado extráigale las vísceras. De otra suerte, un pescado puede echarse a perder más o menos en mediodía.

No coma los hígados o carne de tiburones, rayas, mantarayas, etc., a menos que tenga suficiente agua. Es carne muy salada, que le provocará sed.

Toda la carne, sangre y jugo de la tortuga son buenos. La mejor carne está cerca de la concha, en la parte central, junto a la espina dorsal. Expuesta al sol, la carne de tortuga despiden un aceite claro. Empape su alimento en ese aceite, pues es muy nutritivo.

Todos los pájaros pueden comerse, cocidos o crudos. También sus hígados y su sangre. Guarde las plumas de los pájaros, para improvisar aparejos de pesca. El pellejo emplumado de las aves, secado al sol, puede servir de abrigo contra el frío.

Las anguilas son comestibles, pero cuídese de no confundirlas con las culebras marinas, que son venenosas. Las anguilas no tienen escamas, y las culebras sí. Las anguilas nadan bajo la superficie, y las culebras sobre ella.

Hay especies de peces venenosos. Uno es el pez loro, que tiene grandes dientes proyectados hacia afuera, a semejanza del pico de un loro. Otros son los sapos o puercoespines de mar, que se inflan cuando se les rasca la barriga. Cuídese de ellos.

Las algas y plantas marinas son comestibles, pero tómelas sólo si cuenta con agua suficiente. Mastíquense hasta desmenuzarse, y tráguense.

Si desembarca en costa deshabitada, siga las instrucciones siguientes:

AGUA: Durante la bajamar, escarbe un hoyo poco más abajo del punto más alto de la marea. El agua que rezuma sabrá algo salada, pero puede tomarse en pocas cantidades.

Las aguas estancadas son peligrosas, pero puede tomarlas si tiene modo de hervirlas antes. A falta de otra cosa, un cartucho verde de bambú puede utilizarlo para hervir

agua en su interior. La base de las hojas de las grandes plantas trepadoras a menudo contienen agua.—Quitele previamente los insectos o gusanos que pueda contener. En lugares deshabitados, el agua corriente por lo general es buena para tomar.

En la playa puede usted comer huevos de tortuga, si está pendiente durante la noche, del lugar en que las tortugas los depositen. Los huevos pueden tomarse crudos o cocidos. Casi todas las frutas son buenas para comer.

Las grandes lianas trepadoras pueden cortarse en su parte baja, y del tronco rezuma un agua muy pura. Los retoños muy tiernos de bambú, y de helechos, pueden comerse. El coco tiene de beber y de comer.

Peces de agua dulce, caracoles, mariscos de concha, langostas y cangrejos, pueden comerse, pero debidamente cocidos.

Los animales de la costa, tales como monos, murciélagos, lagartijas, sapos y culebras, pueden comerse, siendo muy nutritivos, son a menudo muy sabrosos. Las víboras venenosas pueden comerse, siempre y cuando se esté seguro de que no se han mordido a sí mismas.

Pueden comerse los chapulines, saltamontes o langostas, quitándoles las patas y asando el resto. Pero no se deben comer las orugas, pues hay muchas especies venenosas.

Estas instrucciones no pueden abarcar todos los casos. Lo principal es no perder la cabeza. Muchos han salvado su vida con sólo hacer esto último.

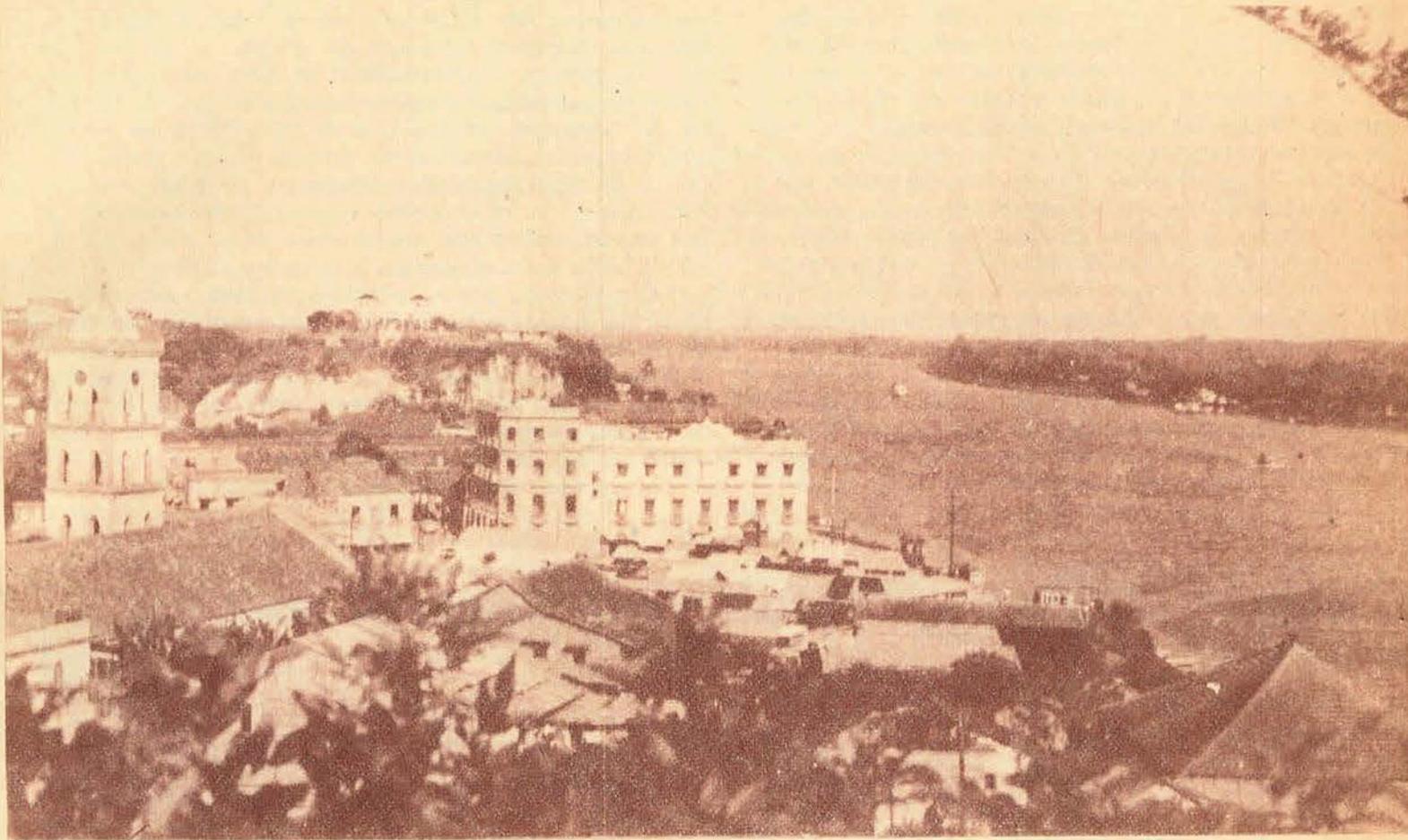
x X x

Como verán nuestros lectores, en dicho instructivo del que hemos hecho un breve resumen, se contienen conocimientos utilísimos para poder sobrevivir a un naufragio u otra catástrofe marítima.

El consejo que podemos deducir de todo esto, es que sería muy bueno y prudente, que los Capitanes dispusieran que los botes salvavidas de sus embarcaciones sean provistos de unos paquetitos bien impermeables, conteniendo una serie de aparejos para pescar, tales como los que hemos descrito.

Si algún día, una sola vida humana llega a salvarse merced a lo aquí leído, entonces el esfuerzo de escribir este artículo, se verá más que espléndidamente recompensado.

PENSAMIENTO Y SENTIMIENTO DE LOS PUEBLOS HUASTECOS



La pobreza en que nos desenvolvemos y el poco tiempo con que contamos para entrar en prensa, no nos han permitido publicar una copia fotostática del Manifiesto que insertamos, pero les prometemos a nuestros lectores que procuraremos reproducirlo muy pronto, para solaz de las personas que se interesen en nuestro pasado histórico, ya que esto les permitirá conocernos mejor, en beneficio de todos; dicho lo anterior, entremos en materia.

MEXICO VIERNES 7 DE SEPTIEMBRE DE 1855 PENSAMIENTO

De la Erección de un nuevo Estado, con el nombre de ITURBIDE, Compuesto de los Distritos de Tancahuitz, Tuxpan, Ozuluama, Huejutla y Tampico de Tamaulipas, con una población de 300,000 habitantes.

Ahora que el grito sacrosanto de la libertad ha sonado majestuoso por todos los ángulos de la República, derrocada la ominosa dictadura que pesó en treinta meses sobre nuestro infortunado país; ahora que es llamada la nación a constituirse definitivamente sobre los principios salvadores de la democracia, y que un congreso constituye representado la expresión genuina de ella, va a escribir la Carta constitutiva que consolide y asegure para siempre aquellos principios, en pos de los cuales los mexicanos hace tanto tiempo han corrido prodigando su sangre y haciendo inauditos sacrificios brota del pecho de los habitantes de la Sierra y de la

RUMBO... AL MAR

Huasteca un pensamiento noble, grande y majestuoso. Un pensamiento que no es nuevo, pero que ahora se produce robusto y ferviente como nunca.

Estos pueblos tanto tiempo olvidados, conociendo su fuerza, sus recursos, su situación geográfica y topográfica, quieren una nueva organización territorial y política que los saque del abatimiento y decadencia en que se encuentran por lo anómala y viciosa que es su actual división. Quieren que se les erija en Estado o se les organice en un nuevo Territorio, en el que de muchas partes heterogéneas se forme un ser, un todo análogo a sus intereses y necesidades. ¿Habrá justicia y conveniencia social en este pensamiento? ¿Será posible su realización?

Estas son las cuestiones que desde luego se presentan a la imaginación ante este proyecto, que deben ser discutidas a la luz de la razón, de la razón y de la filosofía; a la de la conveniencia y necesidad. Nosotros los primeros nos proponemos desde luego, hacer solamente algunas apuntaciones, para que otros más entendidos y con más datos, las robustezcan y ventilen con mayor claridad.

Los Distritos de Tuxpan, de Tancahuitz, de Ozuluama, de Huejutla y de Tampico de Tamaulipas, son el extremo límite de cuatro diferentes Estados que vienen a juntarse casi todos en un punto dado; resultando de aquí, que pueblos enteramente unidos por el comercio, por los intereses agrícolas y por las relaciones de familia, pertenecen a distintas jurisdicciones en lo político como en lo judicial.

Si los Estados a que éstos pertenecen bajo la forma federativa, han de tener sus leyes particulares en cuanto a su administración económica, multitud de pueblos que forman un círculo natural, cada uno de ellos

endrán diferentes impuestos municipales, y diferentes condiciones respecto a los derechos de ciudadanía. Los Tribunales de justicia inferiores tendrán, como tienen en la actualidad, mil obstáculos para atraerse a sus jurisdicciones respectivas a los litigantes y a los delincuentes, que con sólo dar un paso se sustraen a la acción pronta y saludable de las leyes; resultando de aquí la confusión de competencias, teniendo en segundo término que ocurrir a los Tribunales Superiores situados a larguísima distancia en opuestas direcciones.

De aquí el retardo inaudito de las resoluciones de los negocios: La parálisis de las causas criminales, cuyos autores muy tarde o a veces nunca, reciben prontamente su castigo o absolución de sus crímenes. Ejemplos hay de causas que han durado diez años en trámites, y de reos cuya fecha de prisión se ha perdido u olvidado. Y en este caos, que es una verdadera herejía, ha sido por mucho tiempo, puede decirse, el estado normal de estos pueblos.

Si pasamos de aquí echando una rápida ojeada a la situación material, encontraremos que la agricultura y la Industria y el Comercio, están muertos en estos pueblos por aquella causa. Los Gobernadores de los Esta-

dos a que indistintamente pertenecen, nunca han visitado estos Distritos ni nunca se han impuesto por sus propios ojos de sus necesidades y elementos. De aquí es, que los caminos no se componen, ni se hacen obras para alentar la agricultura, ni se plantean proyectos para fomentar la industria; y estos pueblos tienen, sin embargo, recursos inmensos de progreso. Aun cuando algunos prefectos hayan intentado algo en este sentido, haciendo exposiciones o formulando proyectos, faltos de Autoridad, no han pasado de simples iniciativas que han ido a dormir en el silencio polvoroso de los archivos de sus Metrópolis respectivas, en donde los gobernadores con las atenciones de sus grandes capitales han visto con descuido, y hasta con desprecio, los asuntos de estos pueblos que les son desconocidos.

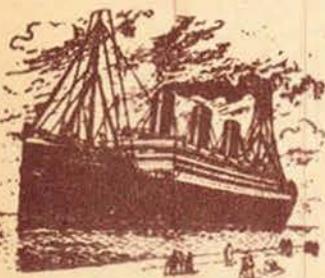
El pueblo de Meztitlán está para desaparecer, agobiado de miseria sólo porque no se construye un canal de desagüe que dé salida a las aguas que inundan su riquísima vega, obstruida toda en la actualidad, ocultando más de 400 fanegas de sembradura; proyecto intentado muchas veces y que se ha embotado en la indiferencia de su gobierno departamental.

La proyectada comunicación de la gran laguna de



Agencias, S. A.

AGENTES DE BUQUES RECEPTORES Y
REEXPEDIDORES DE CARGA



SIXTO OSUNA 70 Pta.

Apartado Postal No. 114.
Mazatlán, Sin., Méx.

MARITIMA Y COMERCIAL DE BAJA
CALIFORNIA, S. de R. L.

ESQ. MIJARES Y LERDO NUM. 25

APARTADO POSTAL No. 68 LA PAZ, B. CFA.

B/M Estrella Ceistera,
B/M Spruce
B/T "Robert Weiert"
B/M María Inés
B/M Mcridome 21

Tamiagua con la de Pueblo Viejo para unir dos puertos por la navegación interior, abriéndose un riquísimo comercio de productos nacionales, no se ha efectuado por las mismas razones. La canalización del Pánuco para hacerlo navegable hasta Villa de Valles, y reducir en un quinto lo menos la distancia del Puerto al grande Mercado de San Luis, para la importación y exportación de efectos de productos nacionales y extranjeros, no ha pasado de proyecto por falta de poder local, para con actividad y empeño hacerlo realizado. Lo mismo ha sucedido con la obra no menos grandiosa, fácil y posible de introducir las aguas del Tamesí a la Laguna del Carpintero, para tener otra vía de comunicación, proveer de agua potable y mejorar notablemente la condición higiénica de Tampico de Tamaulipas, hermosa risueña ciudad. Ciudad llena de otros mil elementos para convertirse en un excelente puerto de depósito y en una grande población, centro de un vastísimo comercio. Y esta ciudad que ejerce una influencia de atracción sobre los pueblos de los distritos indicados por sus propios elementos y por su designación en el mapa, se encuentra abatida y en una decadencia lamentable, luchando con los obstáculos y con las rémoras que una Autoridad floja y lejana le opone; porque su resorte sin fuerza y sin vigor existe, pero no funciona a la larga distancia en que está colocada. ¿Podrá Tampico de Tamaulipas obedecer a Ciudad Victoria, Matamoros y Ocamarcho, a ciento sesenta y tantas leguas de distancia, en donde regularmente existe el centro de su gobierno, conociendo y pesando su propio poder respecto de aquellos pueblos pequeños y reducidos?

¿Huejutla, a casi cien leguas de Toluca, Tancantiz a ciento de San Luis, Tuxpan a ochenta de Veracruz, y Ozuluama a ciento diez del mismo, podrán estar bien administrados, y protegidos y fomentados en sus intereses y adelantos? Es evidente que no.

Mostrada así ligeramente la viciosa y mal actual división territorial de los enunciados Distritos, se comprende fácilmente el origen de su malestar, y entonces viene la persuasión de la conveniencia social y de la justicia de que se les dé una nueva organización. La presente data desde el tiempo de los Virreyes, de cuya época acá, unas poblaciones han desaparecido y otras nuevas se han formado. Sobre todo, existe la diferencia inmensa de las instituciones que de una manera incontestable demuestran la necesidad de su reforma en la división indicada. ¿No hemos de ser alguna vez consecuente con los principios? ¿No se ha dicho cien

veces que México no puede tener un gobierno unitario, o central por lo espacioso de su territorio, entre otras razones? ¿Pues por qué los Estados han de querer ellos mismos oscurecer esta verdad, manteniéndose como unos imperios, con posesiones a largas distancias, en donde ejercen derechos verdaderamente de conquista?

Los pueblos están sobradamente cansados de ver que el producto de sus rentas marcha a las metrópolis a engrosar los tesoros de las arcas de las Capitales, en tanto que sus edificios públicos, sus Iglesias, la educación de su juventud, sus obras de utilidad, de ornato y comodidad, no sólo adelantan, sino que no existe, se acaban, desaparecen por falta de poder local de unión y de concierto. No alguna vez debe triunfar la razón: aquellos Estados no deben querer seguir ejerciendo la presión en estas partes lejanas y frías de su cuerpo social.

¿Y cuál será la manera de llevar a buen término ese pensamiento?

Nosotros creemos que no será el mejor expediente el de la fuerza de las armas antes de buscarlo en el camino de la legalidad. Los Estados desmembrados así, por su septibilidad querían defender y conservar sus partes, y sus armas poderosas atraerían sobre los mismos pueblos todas las funestas consecuencias de la guerra. El proyecto debe realizarse por la fuerza de la justicia y de la razón. Reúnanse comisionados de todos los pueblos de la coalición: nómbrese de entre esos comisionados, hombres de instrucción y de talento, que levantando los planos y formulando los por menores del proyecto, marchen a la capital y ante el ejecutivo provisional, o ante el futuro congreso constituyente, razonadamente, pero con vigor y energía hagan escuchar el voto, los deseos y las necesidades de 300,000 habitantes.

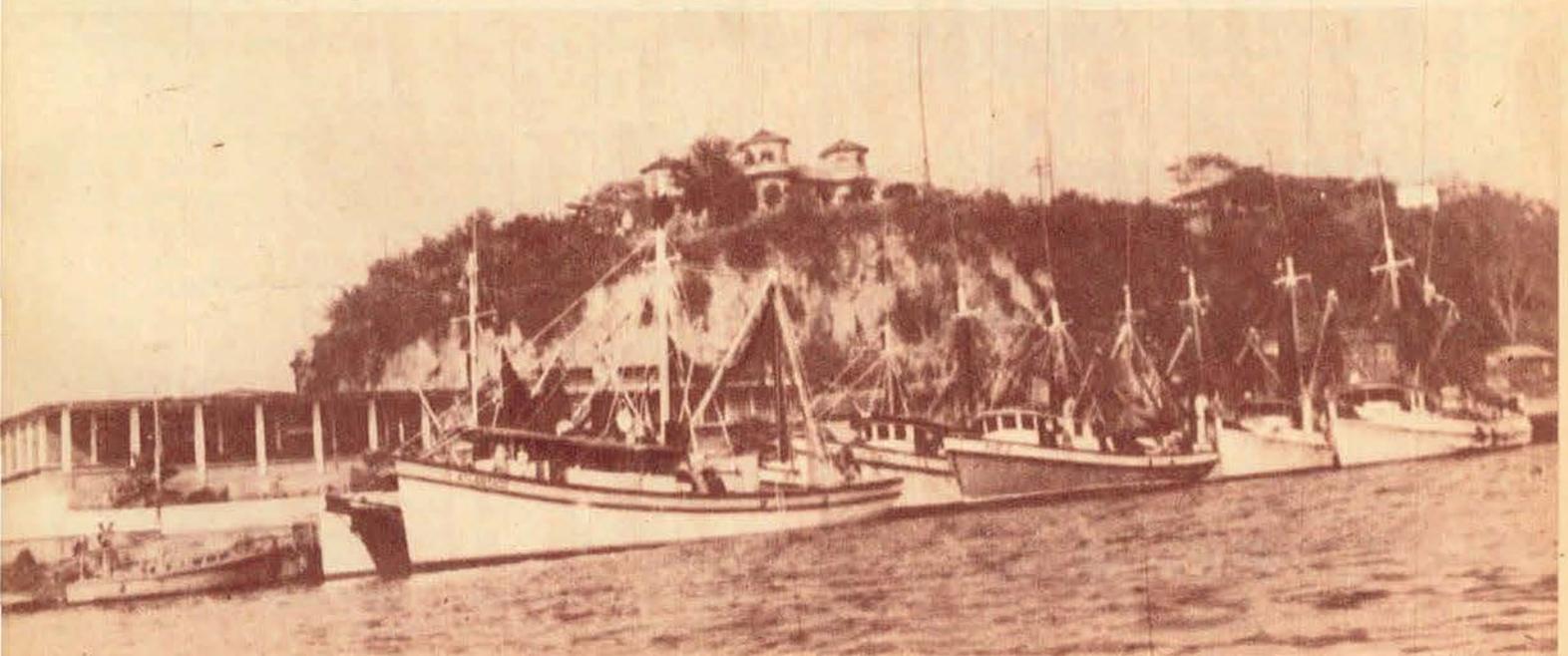
Sólo un poder como aquél, bastante fuerte y legal, puede hacer esta concesión. Ningún otro camino podrá llevarnos a aquel término feliz; antes bien, por el contrario, lo repetimos, la guerra aumentaría las calamidades y desgracias de estos pueblos en vez de mejorar su situación. Un congreso constituyente, un gobierno paternal, midiendo la fuerza de la razón accederá a tan justa pretensión; los demás será un delirio.

Zacualtipan, Agosto 26 de 1855.

UNOS SERRANOS.

MEXICO, 1855.

IMPRENTA DE IGNACIO CUMPLIDO, Calle de los Rebeldes número 2.

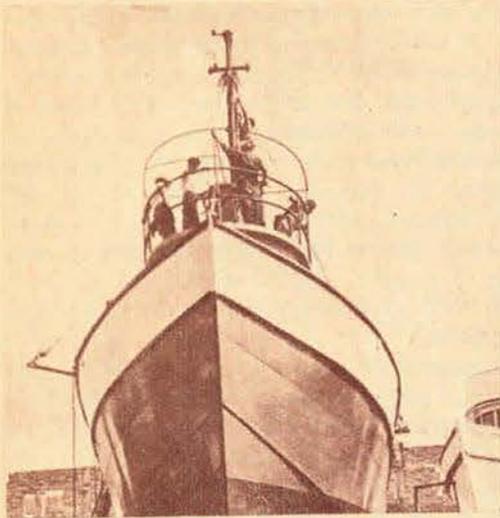


TOMAS DE RUEDA JR., S. A.

Estero del Infiernillo S./N.

Apartado No. 30.

MAZATLAN, SIN.



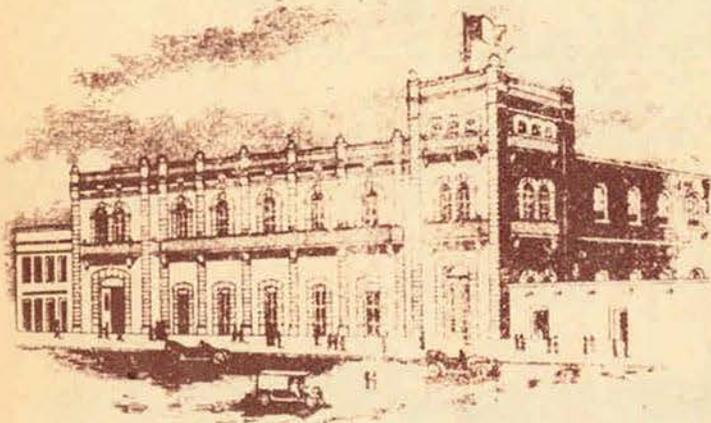
**CONSTRUCCION Y REPARACION DE
EMBARCACIONES.**

SEGUROS MARITIMOS.

COMISIONES.

MATERIALES DE CONSTRUCCION.

LA PERLA DE LA PAZ, S. A.



**Comerciantes, Importadores, Exportadores
y Navieros.**

Calles, Comercio, Puerto y Mijares.

Apartado de Correos No. 4.

LA PAZ, B.C.

MEXICO.

LA SIMULACION

POR LA

POR

La simulación en el hombre, como medio de lucha por la vida, es un hecho notablemente difundido desde el principio de las primeras generaciones, uniéndose a otras armas defensivas de marcada fraudulencia como la imitación y la mentira. Para las muchedumbres anónimas, saber simular equivale a saber vivir, y solamente algunos hombres superiores escapan a esta acción, pues tienen una moral separada de la moral de los esclavos, como la llamó Federico Nietzsche.

En los animales, al estudiarse el origen de las especies, se demostró que el parecido que adquieren ciertos seres vivos con el medio que habitan o con otras especies mejor protegidas, es una de las formas más eficaces de adaptación a las condiciones de la lucha por la existencia, y este mismo mimetismo se verifica en el hombre, nada más que su relativa superioridad le evita usar los medios groseros y burdos de protección que la vida exige a los animales cuya inferioridad no es discutible, pero no por eso deja de ser menos animal, cualquiera que sean los medios alcanzados en el más completo de ellos, pues en sus hábitos o hasta en su cuerpo mismo, señales imperecederas reviven el remoto origen de su estirpe.

La naturaleza sabia y amable en una previsión que se antoja complaciente, multiplicó los medios protectores de los seres animados, como un complemento variable de su existencia, para llenar sus funciones sencillas dentro del complicado mecanismo de la vida.

En los seres inferiores los medios son rudimentarios pero útiles, la función de la coraza con que la naturaleza ha dotado al crustáceo, la acción eficaz del movimiento, el líquido negro de otros indefensos organismos, el alcance oportuno del disfraz cromático, son a no dudar las mejores armas de defensa ante enemigos poderosos; el pez maravilloso que para vivir entre las algas simula sus colores y sus formas caprichosas, supera a los grandes estrategias de la protección, pues observado finamente por verdaderos vigilantes científicos, se ha encontrado que ningún caballo del Apocalipsis poseía más fantástica apariencia y caballera más hermosa y flotante, cuando convertido en un haz de cintas glaucas esconde sus brillantes ojos detrás de las hojas verdinegras; prendido, temeroso e inteligente, con su cola prehensible, se balancea al compás de las algas, ondulando su cuerpo suavemente, inmutable, tanteando y despistando maravillosamente el ojo traicionero de sus enemigos; los anfibios y reptiles que no poseen espinas erizables, ni músculos que produzcan este movimiento, inflan el cuerpo bajo el poder de la cólera, la debilidad o el terror, alcanzando dimensiones grandiosas y actitudes sugeridoras de valentía que ahuyentan a sus adversarios o engañan a sus víctimas; los saurios que se hinchan por coraje, algunos como el Tapyo Douglassi que es lento e incensivo, que no muer-

ANTE LA LUCHA VIDA

ERNESTO PALMA C.

de jamás, tiene toda su protección en esta apariencia feroz, sus adversarios le tienen respeto y sin embargo es un falso gladiador, asusta con el artificio, no con el valor; la serpiente que merodea en las abruptas regiones de la India, que careciendo de medios de defensa, cuando se siente atacada, imita admirablemente las posturas y actitudes de las terribles cobras de Capello y al sentir cerca los pasos del cazador engrosa su cuello indefenso imitando el silbido y abre al máximo la boca para producir el aspecto formidable de la terrible culebra. Si hiciéramos el grato esfuerzo del recuerdo, volvería a nuestra memoria la amena clase de zoología, tantas veces gozada por nuestra inquieta curiosidad, y desfilarían los ejemplos de seres inferiores con tan singular manera de defenderse, labrándose posiciones ventajosas sin más trabajo que el de la combinación instintiva de sus inteligentes aptitudes. Se presentaría la lucha de los seres débiles y mal dotados que, c se rinden a los fuertes como dulce pasto a la voracidad exigida por la existencia, o recurren a los medios del engaño y la simulación.

Y si los seres inferiores poseen sus medios de simulación, de acuerdo con su capacidad, el hombre posee también su dotación elevada a su categoría y es tan extenso y desconocido su equipo de simulaciones que el éxito de sus disfraces es casi seguro. La simulación en la especie humana es el talento de los ignorantes, es el miembro artificial, la pierna de palo, la mano de caucho con que la cirugía suple el déficit que deja la enfermedad.

Nada más que los medios de simulación del hombre han adquirido una posición más alta porque se han adaptado a los usos y circunstancias de un medio distinto, dejando de ser función material, segregación de líquidos, actitud de músculos, y se han espiritualizado, convirtiéndose en un conjunto de sentimientos e ideas cuya oportuna combinación, constituye un verdadero aparato de protección; pero, nunca es más rudimentario el hombre que cuando se defiende escondiendo su impotencia tras del biombo de la simulación. En el momento dado, con cierto sentido de oportunidad, entran en función sus aparatos, como en los animales inferiores, con los mil recursos prodigiosos que les sugiere su debilidad.

Los hombres mediocres, valetudinarios, que son la expresión humana de la animalidad defensiva, poseen como los mutilados suplencias físicas para que su mimetismo sea completo, y sin embargo, tal poder de simulación no les sirve para la ofensiva, porque carecen de iniciativa y de talento, y sólo al sentirse perseguidos por la inclemencia de su estrella, atrapados por la vida, se defienden con sus armas cuyo uso y mecanismo ignora el adversario, inocente y sin malicia regularmente.

Las singularidades de la vida actual y la urgencia

RUMBO... AL MAR

PACIFICO...

NADA MAS!!

FINA EXCELENTE

ES LA CERVEZA POPULAR

DE CONSUMO POPULAR

A PRECIO POPULAR

PREFERIDA POR CONOCIDA

Más de 50 años de buen prestigio, elaborando buena cerveza

CERVECERIA DEL PACIFICO, S. A.

MAZATLAN, SINALOA.

Mariscos Congelados del Pacífico, S.A.



APARTADO 114
GUAYMAS, SON., MEX.

estas de las necesidades y de las ambiciones desentendidas, han cambiado las condiciones de la lucha por la existencia y esto ha obligado a modificarse hasta la estructura mental de los hombres.

La humanidad ha tendido a nivelarse insolentemente hasta las cumbres aquilinas del sabio, se ha difundido inverecundamente el equivocado y dañino concepto de que todos somos aptos para todo, y que siéndolo, no tenemos más que estirar los brazos para obtener, ilusos, lo que otros han obtenido con el talento y la virtud.

Las actitudes de la simulación educadas progresivamente constituyen verdaderos aparatos mentales, que al sentir el peligro entran en acción con la pasmosa regularidad de un mecanismo registrador. El falso atleta de circo, cuyos pintados músculos hacen prodigios de fuerza y de valor con las balas de madera que imitan el duro hierro; el orador de verbo ingrato cuyos meandros cerebrales tiene que llenar con doradas virtudes para que la radiografía popular no descubra la orfandad de ideas;

el político de campanario que ateciendo gravedad estudiada hace alarde de estar colgado en la entidad deseada; el legendario estudiante que destripa horrorizado ante su retardo mental, y que simulando sabiduría y carácter logra primeras jefaturas, engalonado y soberbio, respetado y odiado; hasta el insurrecto imparable que por sobre el trampolín de las espaldas secas de los sumisos obtiene su uniforme y su hoja entorchada y se siente general primero, después estratega mundial y por último el Dios Marte, que cuenta sus batallas, ganadas por sus amigos, en mayor cantidad que las de Don Juan Tenorio, todos, usan el arma secreta de la simulación en defensa de su vida.

Y es que la simulación está en la misma naturaleza. Simula el vegetal, simula el animal más desprovisito, simulan la vida las cosas inorgánicas, si hemos de atender a los yeguis que dan sensibilidad a las piedras. La simulación es un recurso trascendental en la vida de los hombres y los ardidés de ella están en relación con la preparación y el carácter de cada uno.

LA MINA DEL MAR Por JOAVER

Habiendo pasado su niñez, al que esto escribe, en un mineral cuya fama se extendió por el mundo, guarda imperecederos recuerdos de las actividades de aquel lugar, encontrándose entre ellos los comentarios que oía sobre de que la veta había "desaparecido" y con ello, habían acabado también la prosperidad y florecimiento de la mina en que estaba, así como de su poblado aledaño.

Estos recuerdos hacen que de manera involuntaria acudan a su mente ciertas comparaciones entre la mina y el mar, pues se da el caso que, en su juventud, dedicó algunos años de su vida a la navegación, pudiendo entonces darse cuenta aunque somera, de los recursos casi infinitos que el mar encierra en su seno.

De ahí que pensemos que el mar es una mina inagotable, una mina en la que no hay temor de que se acabe la bonanza, ya que su constante prosperidad y auge pueden ser controlados por la mente humana al reglamentar la explotación y aprovechamiento de sus riquezas, y proyectar la forma de que éstas sean aún más grandes y productivas, cosa que no sucede con las minas metalíferas porque en ellas sólo tiene dominio el régimen que norma los hechos naturales, sin la menor intervención del hombre, y porque éste no puede reponer los recursos que se van agotando a medida que se explotan. Como antes hemos dicho, en las minas de tierra, de la noche a la mañana termina la riqueza de la veta, y el trabajo y movimiento, así como las florecientes actividades que reina-

ban en la zona minera, acaban también con la veta, y lo que fuera ayer un emporio de trabajo y de riqueza, es hoy un páramo desierto... ¡qué distinta es la mina eterna del mar! Ni la agricultura misma, que es el elemento básico de la vida del hombre, ya que sin sus productos no podría éste subsistir, es comparable a pesar de su amplitud y desarrollo mundiales y de la fabulosa fortuna que ella representa, con la riqueza marítima en sus infinitos aspectos y presentaciones, porque, por muy pobres y exhaustas que se juzguen las



aguas jurisdiccionales de un país, siempre, siempre, contendrán en su fauna y en su flora, tomando como ejemplo, tan sólo estos dos de sus recursos naturales, más abundante cantidad de magníficos elementos explotables, que los que pudieran brindarle aquellas mismas fuentes, en sus dominios terrestres.

Vamos, pues, hacia el mar; sí pero sigamos para ello un camino correcto y un método científico para que, al término de la jornada, hayamos logrado obtener los frutos que esperamos.

Como antes dejamos apuntado,

son dos las ramas que se han venido aprovechando hasta ahora: la flora y la fauna del mar. A ellas nomás queremos referirnos aquí, dejando para hombres mejor preparados y con estudios específicos, lo relativo al reino mineral que existe bajo las aguas del océano, para que ellos, que se han especializado en tales disciplinas científicas, las apliquen y dediquen al bien, al adelanto y al mejoramiento de nuestro México.

Vamos pues hacia el mar, repetimos, pero no sólo en un plan romántico de soñadores y poetas, no sólo para contemplar su majestuosidad y su grandeza, para admirar la hermosura de sus playas y sus costas, para sentir y aspirar su atmósfera pura y vivificante, para sentirnos arrullados por el vaivén de sus olas y adormecernos con su arrullo; sino con la mira práctica, realista y efectiva de aprovechar las fabulosas riquezas escondidas, cual ignoto tesoro, en la superficie y bajo la superficie de sus aguas, en todo el mar territorial de nuestra patria. Siendo para nosotros, los mexicanos, el beneficio y disfrute de lo que la naturaleza nos ha, tan pródiga y ampliamente, brindado.

De un viaje de placer por el mar nos quedarían gratos recuerdos únicamente, y de la explotación de sus aguas obtendríamos, aparte las satisfacciones espirituales que produce la contemplación de todo lo grande y magnífico que existe en la vida, la recompensa, tal vez inesperada por lo grande, que rendirían nuestras fatigas y trabajos para gozarla después a nuestro arbitrio y voluntad.

RUMBO... AL MAR

LA DEFENSA DE NUESTRA PESCA

Por el Ing. Fernando DE LA MIYAR

Rumbo..... al mar, quien tiene la seguridad de haberlo trazado bien y a la vez mantenerse sobre el mismo, cuidando no sufrir abatimiento alguno por corrientes de ideas e intereses extraños, e inaplicables al alto fin que proseguimos... el progreso marítimo de México, se siente con la ineludible obligación de dejar oír su voz, posiblemente por hoy débil, casi un susurro, pero que dispersa por los ámbitos de nuestras costas, y ya en la mente y conciencia de la gente de mar, retorne en eco prepotente, como las olas de un mar Caribe encrespado, a los oídos de los Gobernantes, quienes meditarán como nosotros, sobre el tema que hoy nos ocupa.

Muy frecuentemente la Prensa diaria fija su atención en la Secretaría de Marina y en las más de las ocasiones, para criticarle y responsabilizarla de que los barcos pesqueros de otras naciones, vengan a llevarse nuestra riqueza marina, aduciendo falta de vigilancia de nuestras unidades de la Armada; estas falsas informaciones, son a instancias de organismos nacionales dedicados a actividades pesqueras, que se sienten con razón —nosotros no se la damos toda— afectados por la pesca que próxima a nuestras aguas realizan los llamados "piratas".

Los que hemos estado, ahora sí, en el terreno de los hechos, creemos que la piratería pesquera no terminará ni se combatirá licitamente manteniendo muchos guardacostas en la mar con este objeto, que por otro lado resultaría un crecido gasto para el erario Nacional; en cambio sí oprimamos que los

barcos que deben de dar la batalla a los piratas y a toda costa en mayor número posible son barcos pesqueros Nacionales, que bien equipados, bien tripulados con personal capacitado en las Escuelas de pesca y por último, y sobre todo, bien organizados.

Hemos sido testigos del siguiente episodio marítimo: —En cierta noche que nuestro buque hacía por la entrada al puerto de Campeche aparecieron a nuestra vista no menos de treinta barcos pesqueros extranjeros dedicados con ahínco a la pesca de nuestro bien cotizado camarón, bien parecía una ciudad por el número de luces, a una distancia de doce millas del citado puerto; según nuestras leyes que señala nueve millas de aguas territoriales y las Internacionales en más o menos el mismo número, todo estaba en lo correcto y legítimo; atracados que estuvimos en el muelle y en plática con propietarios o encargados de embarcaciones pesqueras Nacionales, les comunicamos lo que habíamos visto, sugiriéndoles salieran, en la creencia de que nuestro informe de la proximidad del banco de camarón haría que de inmediato se aprestaran a la pesca para aprovechar la buena marea y disputar a los intrusos nuestra riqueza. Fué el caso que nuestro amigo nos tuvo que confesar y nosotros que aceptar con profunda tristeza y pena, que ese era precisamente el objeto de su presencia en el muelle, pero que de los doce barcos que en ese día se encontraban amarrados tan sólo cuatro se disponían a salir, en virtud de

distintas circunstancias, tales como: En uno ausencia injustificada del patrón, en otro le faltaba una pieza motor, el de más allá no tenía combustible y así sucesivamente.

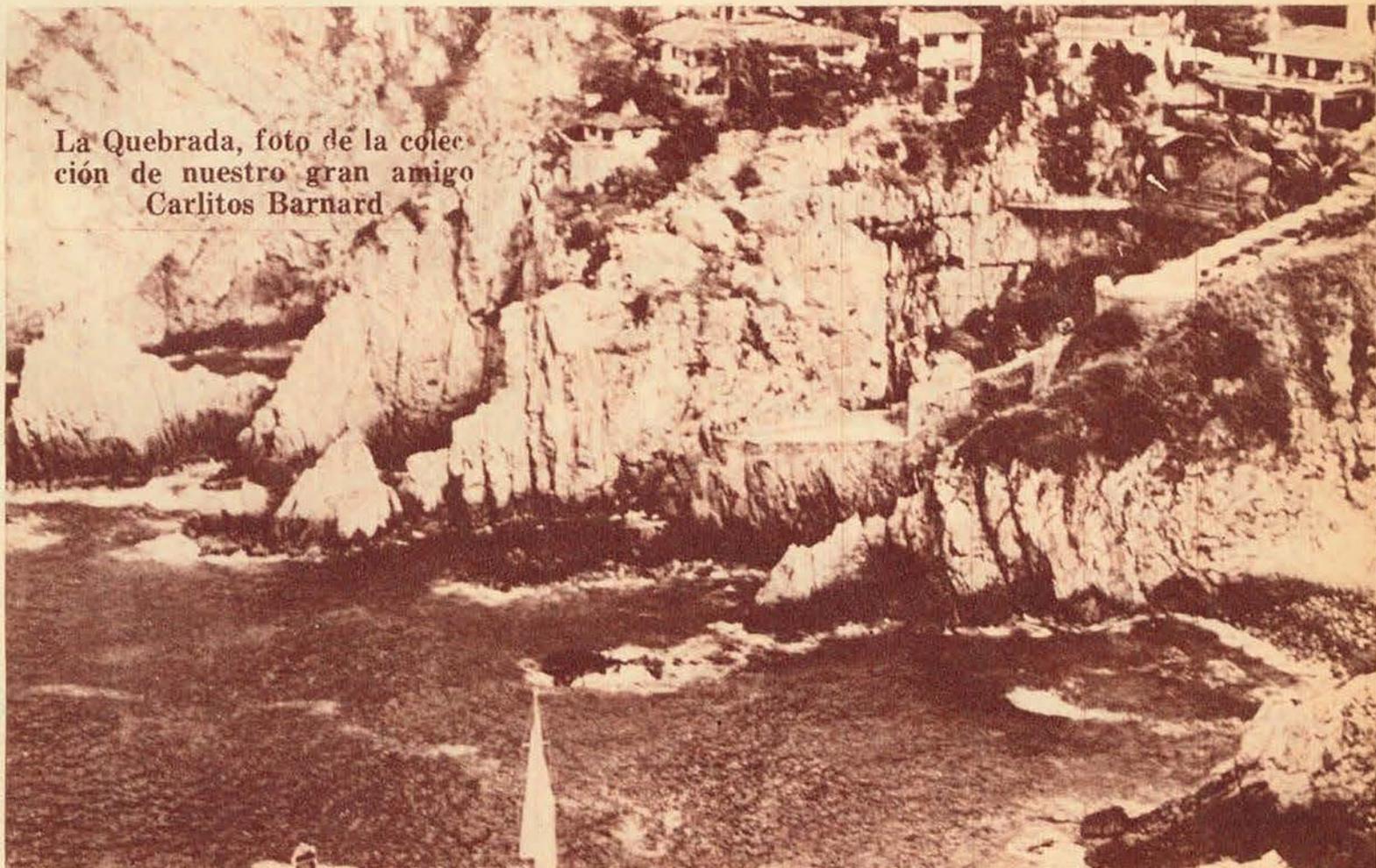
Ahora nosotros preguntamos, y muchos lectores nos darán la razón.

¿Estos barcos piratas tienen que correr muchas millas para llegar a Campeche, lo cual implica gastos y lucro no poca con el mar, en cambio los nuestros sólo tienen que navegar poco, diramos con estirar la mano están en posesión de la riqueza, luego sí, esa noche, ocurren todos los barcos pesqueros existentes en el citado puerto al lugar de la pesca, le habrían desde luego el difícil el éxito a los nada gratos visitantes, y al no serles costeables emprender tan largo viaje desistirán de sus continuas incursiones, terminando la tan publicada e indignante para el pueblo mexicano, la piratería.

Entonces la solución del problema está en manos de los mismos que tan clamor levantan: los pescadores nacionales y el capitalista mexicano que se lo invierte en bienes raíces que recobran poco beneficio a la colectividad.

La valiosa aportación que la Secretaría de Marina, por conducto de la Dirección de Pesca debe proporcionar, el asesoramiento financiero y técnico a fin de demostrar al inversionista diferente la bondad de la Industria Pesquera en México, de la cual el extranjero ya se ha dado cuenta; sin dejar de hacer resaltar la obligación patriótica de que nuestro pueblo se aliente con lo que la Naturaleza le favorecido.

La Quebrada, foto de la colección de nuestro gran amigo Carlitos Barnard



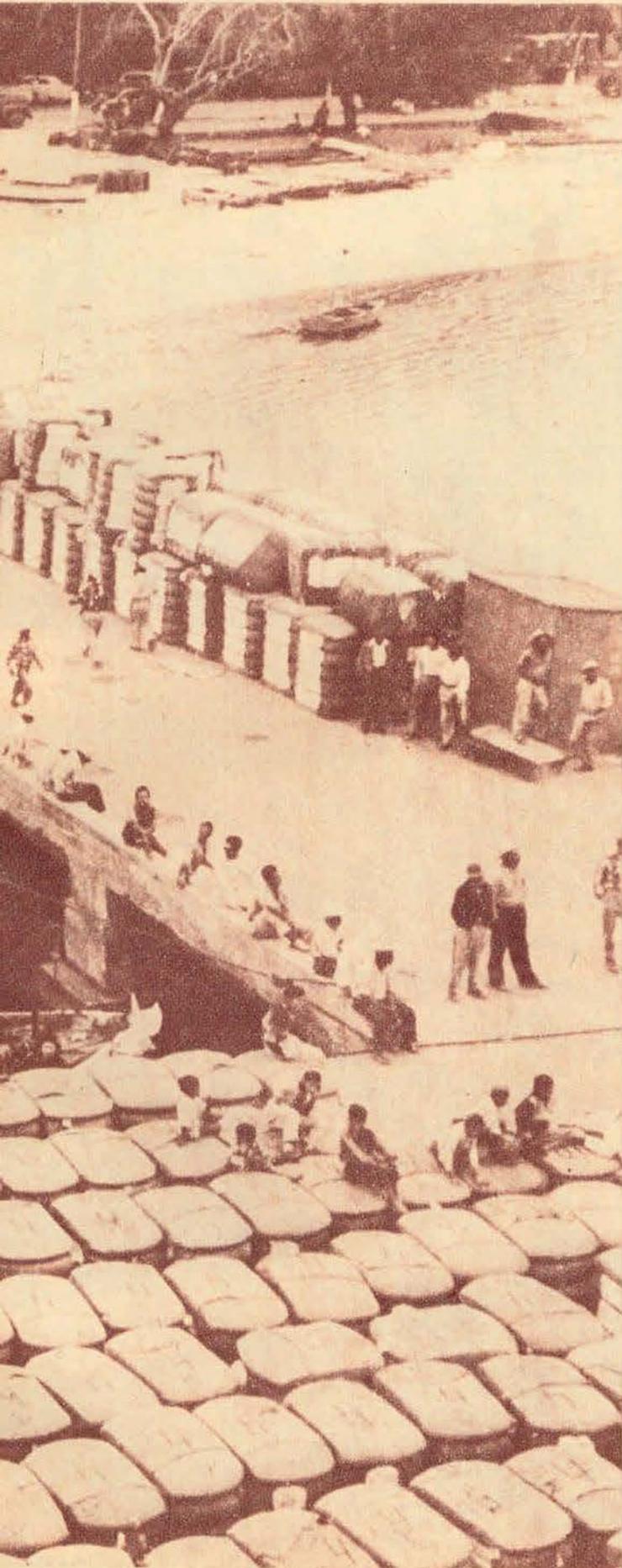
EL TERRITORIO SUR DE LA BA



CALIFORNIA PROSPERA...

Por D. M. G.

Junio 15 de 1955.



Pocas horas hace que bajé del avión que me trajo de Mazatlán, en mi recorrido por las costas del Pacífico.

Encuéntrome descansando en sendo sillón de cuero bajo el sombreado pórtico del hotel Perla, frente al mar, admirando siempre el hermoso paisaje, a la vez que poco a poco comienza a invadirme un agradable sueño, provocado quizá, por la reparadora tranquilidad del ambiente, por la vivificante brisa.

Las cordiales salutations de mis amigos paceños me han vuelto a la realidad, he despertado abrazos, apretones de manos, y las preguntas de ritual. Principia en este momento la investigación periodística. ¿Cómo están por aquí?... ¿A qué se debe tanto movimiento en el muelle?... ¿Cómo van los negocios?... ¿Qué dice el algodón?... A esta última pregunta, tema apasionante en la actualidad para los habitantes del Territorio, recibo en contestación la invitación del señor Pino, Agente Aduanal y sembrador del oro blanco, para ir a visitar sus plantaciones. Aceptada ésta abordamos su auto y en media hora nos encontramos, o más bien dicho, me encuentro extasiado contemplando la inmensidad campirana, toda sembrada hasta donde alcanza la vista; es el algodón en flor, pronto a dar su fruto.

Son muchos los cientos de hectáreas sembradas; son muchos millones invertidos y cientos de brazos ocupados; es la vida de México, organizada en el campo; que orgulloso me siento de ser mexicano y de comprobar hasta dónde podemos llegar, cuando queremos trabajar, cuando reconocemos que la tierra nuestra, está para brindarnos todas sus riquezas...

Son las siete de la tarde, el sol comienza a desaparecer y pronto será de noche; hay que regresar a La Paz y contra nuestra voluntad emprendemos la retirada de este paraíso.

Al día siguiente, muy de mañanita, volvemos a nuestro recorrido interrumpido el día anterior, ahora hemos visitado los demás plantíos y sólo nos alcanzó el día para una pequeñísima parte del total cultivado.

Tomando datos por todos lados llegamos a la conclusión, muy halagadora por cierto, de que en el Territorio Sur de la Baja California en la actualidad se cosechan: 7.525 hectáreas de algodón, 400 de caña de azúcar (panocha), 598 de maíz, 400 de frijol, 1.500 de trigo, 500 de frutas frescas; mango, aguacate, naranja, etc., 3.000 de frutas desecadas: dátil, higo y uva pasa, 200 de aceituna, y 2.000 de verdura para exportación, pepino, tomate, ejote de frijol, calabacita y flor de gladiolo.

Datos confirmados con autoridades de la materia nos demuestran que el año de 1954, solamente en lo que se refiere a la producción algodonífera, dió un total de 9.000 pacas, ahora, para la cosecha de este año, se calcula un mínimo de 30.000; en cuanto al resto de la agricultura, también se calcula un aumento considerable, pero eso sí, la preferencia se le está otorgando al oro blanco, que en pocos años más será el sostén de la

CULTIVO DEL ALGODON EN LA COLONIA NORTE. Abajo: EJIDO DE CHAMETLA CON SU DOTACION DE AGUA DE POZO, BOMBA Y TODA CLASE DE APEROS DE LABRANZA.



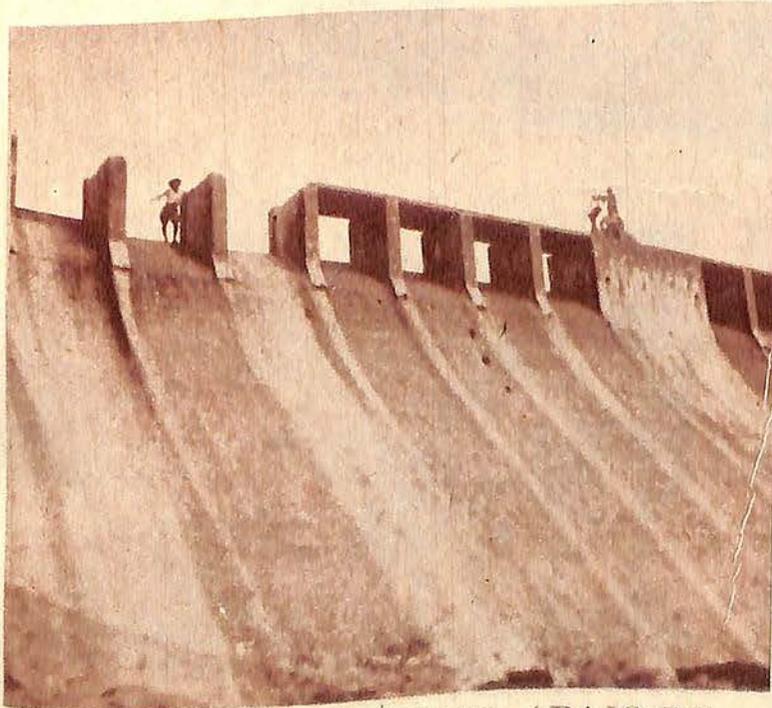
GENERAL DE DIVISION DN. AGUSTIN OLACHEA GOBERNADOR DEL TERRITORIO SUR DE BAJA CALIFORNIA.



EN PLENA ACCION...

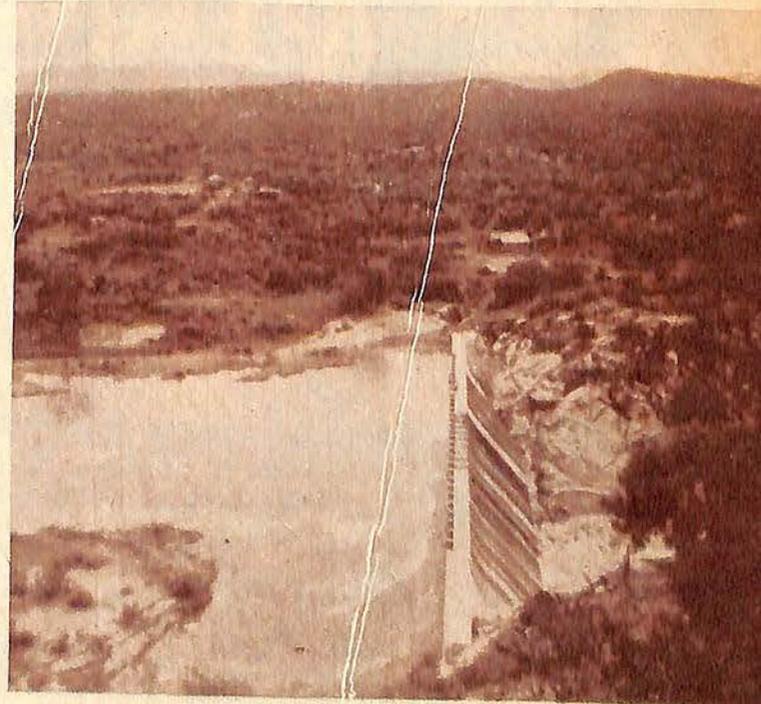


SISTEMA DE RIEGO EL RINCON DE SAN PEDRO, EN SAN JOSE DEL CABO, B. C. SUR.



PARAMENTO DE AGUAS ABAJO DE LA PRESA "EL SALTO".

RUMBO... AL MAR



VISTA GENERAL DE LA PRESA "EL SALTO". B. C. SUR.

economía del Territorio y una inyección poderosa a la del País.

También pudimos observar que todos los terrenos sembrados se abastecen de agua, por medio de bombas que, con canales de concreto circundantes, la reparten a los surcos, perdiéndose en la lejanía las culebrillas plateadas, esto es, se está trabajando el campo con todos los adelantos modernos, sin escatimar gastos ni sacrificios.

Por tal motivo notamos, los que seguido visitamos este lugar, un enorme y placentero cambio en La Paz. Los muelles están, de día y de noche, ocupados por embarcaciones que no dejan un solo minuto de cargar y descargar mercaderías, pero lo que llama más la atención, es la cantidad enorme de tractores y aperos de labranza que llegan de todas partes del país, lo que demuestra, muy a las claras, que tanto el Gobierno del Territorio, como los agricultores y el campesinado, se dedican febrilmente, al trabajo **FECUNDO Y CREADOR**, impuesto por el señor Presidente y secundado por el Pueblo Californiano del Sur.

Se siente uno conmovido y en realidad envidioso, al ver la satisfacción que inspira la confianza. El comercio y la banca están optimistas. Esto es el resultado de un programa bien dirigido y con voluntad, secundado.

Preguntamos a personas ajenas a la férula políti-

ca y gubernamental, acomodados y trabajadores, campesinos, etc., y todos concuerdan en sus opiniones y sólo lo creen porque lo están viendo y lo están palpando: El sueño de Agustín Olachea se ha realizado. Todos tienen fe en él y saben también, que si de ahora en adelante, continúa junto a ellos, al cabo de poco tiempo podrán decir: **EL TERRITORIO SUR DE LA BAJA CALIFORNIA ES RICO Y PROSPERO.**

RUMBO AL MAR, felicita sinceramente al Gobernador Olachea y al Pueblo del Territorio Sur, porque hemos visto y comprobado, que su mandato patriótico, ha encauzado a ese girón de nuestra Patria, hacia el trabajo, la fraternidad y la felicidad.

Porque cogemos también, que el resultante próspero de su gestión, será la mejor colaboración para intensificar el desarrollo de la política Presidencial de la **MARCHA AL MAR**, porque el movimiento evolutivo industrial, comercial y agrícola, necesitará de vías de transporte marítimas, de puertos, del establecimiento forzoso de empresas de navegación, agencias aduanales, armadores y navieros y lo que es mejor para la Nación, de brazos para trabajar...

En próximas ediciones, seguiremos informando a nuestro público lector sobre el desarrollo cultural y económico del Territorio Sur de la Baja California.

Ilustramos este artículo con algunas fotos que hablan por sí solas.



Grupo de colonos de todo el país, que constantemente arriban a La Paz, B. C. Sur, para dedicarse al cultivo de sus fértiles y cobijadoras tierras.



PACAS DE ALGODON LISTAS PARA LA EXPORTACION.



VISTA DEL HERMOSO PASEO "ALVARO OBREGON" LA PAZ.

HISTORIA DE LA MARINA

POR EL CAPITAN DE ALTURA DE LA MARINA MERCANTE

JORGE G. ZORRILLA COBO



I

PREHISTORIA

La carencia de datos concretos sobre la navegación primitiva, hace pensar al historiador que la idea de un flotador para mantenerse sobre la superficie del agua, surgió en la mente del hombre de una manera instintiva, por la simple observación.

Se supone que en la época prehistórica el hombre emplease en ocasiones troncos ligados en forma de balsa para cruzar ríos o estuarios pequeños.

No es sino hasta la época histórica, en que el hombre ha alcanzado su plena madurez sobre la tierra y forma parte integrante de fuertes comunidades, rigidamente organizadas, cuando es utilizado el líquido elemento para diversos fines: el comercio, la pesca, la guerra.

El único vestigio de las actividades marítimas de esta época es una piragua que hay en el Museo de Hull, en Inglaterra, que se pretende es de la Edad de Piedra.

Consiste en un tosco tronco de roble recto de 14.48 metros de eslora. Su manga varía de 1.29 metros en proa a 1.65 metros en la maestra y 1.37 metros en popa. La proa es redonda y es su testá hay un hueco, que parece indicar el encaje de un bauprés, en el bordo superior del bote y a intervalos de... 0.61 metros y hay una serie de agujeros donde alojaban los toletes para los remos. Otro detalle interesante es un remiendo para tajar una extensa vía de agua. No hay en toda ella huella de metal alguno, hecho que, unido a otros indicios, viene a acreditar que data de la Edad de Piedra esta rudimentaria embarcación encontrada en el año de... 1886 en Brigg y que quizá se utilizó en algún sistema de pesca.

II

ESCENARIOS MARITIMOS

En los ríos fué donde se realizó el aprendizaje de la navegación. Grabados en las piedras en la ciudad de Ur, en Caldea, y en otros monumentos egipcios, que datan de alrededor de 4.000 años

RUMBO... AL MAR

A. C., nos muestran la construcción rudimentaria de las embarcaciones de esta época. La barca de Ur no era más que un cajón de fondo plano de maderas fuertes, forradas de pieles. El medio propulsor consistía en pértigas o espadillas especiales y al lado navegaban unos hombres montados en odres vacíos, que les permitía a la vez pescar, sirviendo también para guiar la embarcación y evitar varadas.

Hace varios miles de años, antes de nuestra era, se realizaban ya en China navegaciones de importancia en sus grandes ríos y estuarios. Al mejorar la construcción de los remos y utilizar el viento colocando pieles en un palo y lograr conservar el rumbo con espadillas como timón, es cuando se inician los primeros viajes oceánicos entre puntos cercanos de la costa.

El Mediterráneo es considerado cuna de la navegación marítima. Desde los tiempos de Agamenón y Ulises hasta la fecha son innumerables las historias que a él se refieren.

A pesar de la lentitud del progreso marítimo, llega un momento en que por Mediterráneo desfilan flotas comerciales y guerreras de diversas civilizaciones, con afanes de lucro o impetus de destrucción. Es entonces cuando los pioneros de estos navegantes, de origen fenicio, trasponen las Columnas de Hércules en el Estrecho de Gibraltar y se asoman al Atlántico, para contemplar absortos la pleamar y bajar, apenas sensible en el Mediterráneo.

Los relatos de estos navegantes hacen despertar la ambición de Tiro, y a pesar de los peligros que ello ofrece, organizan una expedición acompañada de barcos de carga con abalorios destinados a trueques con los indígenas. Para preparar y perpetuar el descubrimiento se funda una factoría en Gádex para expediciones posteriores.

En esta época, otra emigración, probablemente africana se funde con los habitantes del sudeste de la península ibérica y en Tartessos, con su legendario rey Organtonie, se desarrolla un importante centro comercial marítimo.

Los cartagineses Mannon e Himilcon realizan sus periplos exploradores y colonizadores, costeano el primero Libia y el segundo navegando al norte. El rey Nacaos de Egipto, organiza la navegación alrededor de Africa, partiendo del Mar Rojo. En los años 333 a 323 A. C. el audaz navegante griego de Massaila, llamado Pytheas explora los confines nórdicos del tenebroso mar.

Al avanzar el conocimiento del mundo, inteligencias preclaras van construyendo la geografía, astronomía e historia. Para Homero y Hesíodo, el Océano es un gran río que rodea y bate al mundo. Para Thales de Mileto que vive fines del siglo VI, considerado uno de los sabios de la cultura helénica, la forma de la tierra es ya esférica; calcula la distancia de las estrellas de la Osa Menor al Polo y conoce la causa

de los eclipses. Importantes obras de geografía, viajes e historia de las que han llegado a nuestros días algunos fragmentos, son compuestos por Hecates, Eratóstenes y Pitágoras; Anaxágoras, maestro de Pericles (año 460) y Herodoto de Halicarnaso (quinta centuria A. C.) ensanchan el campo de los conocimientos humanos con sus tratados filosóficos e históricos. Es probada la esfericidad de la Tierra con fundamentos básicos y astronómicos; se inicia la meteorología. Dicearco (final del siglo IV A. C.) hace importantes estudios geográficos que desgraciadamente se pierden. Compone una carta geográfica con una línea que llama "diafragma" que sigue la línea del Ecuador, pasando por Gadir, Sicilia, Peloponeso, Rodas y el golfo de Issus, que continúa próxima al paralelo 36. Otra línea perpendicular, del Septentrion al Sur, pasa por Rodas. Estas líneas se dividen en estadios (el estadio equivale a 185 metros) calculando la extensión de la tierra en unos 300.000 estadios.

Pytheas, astrónomo, matemático y navegante, nos lega como resultado de sus experiencias, importantes escritos describiendo la Tierra, los océanos, un estudio determinando la situación del Polo celeste y explica el fenómeno de las mareas, que completa Eratóstenes, geógrafo que había acompañado a Alejandro en sus expediciones. Corrige la Carta de Dicearco, recoge todos los datos de los navegantes y sostiene que se puede navegar. Todos estos progresos del genio helénico, con el caudal de noticias y estudios geográficos que aportan otros que florecen posteriormente, como Estrabón, marino de Tiro, Claudio Tolomeo, Pausanias, entre otros varios, que forman el derrotero científico que, después de largo colapso medieval, al advenir el desarrollo de la expansión comercial marítima, conduce a los grandes descubrimientos iniciados con el glorioso viaje de las carabelas de Colón.

Al ser descubierta el Pacífico por Núñez de Balboa, en 1513 y al éxito alcanzado por la expedición de Magallanes-Elcano, realizando la primera circunnavegación en 1522, se abren nuevos escenarios marítimos. Desde este momento pasan por el estrecho un sinnúmero de naves con diversos fines, que originan importantes actividades comerciales y la fundación de puertos que actualmente son considerados entre los principales del mundo.

Con la apertura del Canal de Panamá, el Estrecho de Magallanes pierde importancia como ruta comercial marítima. Actualmente es raro el rincón del planeta que no haya sido explorado. Hasta los confines inhospitalarios del Ártico son con frecuencia escudriñados y medidos.

Transcurrieron siglos sin que se efectuasen navegaciones importantes. En esta época, las aglomeraciones humanas tenían la norma de aislarse y hasta

cuando se hacen fuertes y coherentes y surgen ciudades ricas y poderosas en China, Egipto, Caldea, Palestina, etc., el mar aparece como medio de comunicación. Al principio es camino inseguro. Efectuaron travesías en exiguas etapas al socaire de la costa. A golpe de remo las travesías eran diarias y lentas en las que sin embargo, no faltaban accidentes. Por la noche o al acechar los peligros de la mar se varaban fácilmente las ligeras embarcaciones al abrigo de algún refugio costero. En esta forma los argonautas y otros navegantes decididos surcaron el mar.

El pequeño Argo realiza la proeza marítima más admirada en la época, para ir a buscar a la Cálquida, el vellocino de oro. La navegación consistió en cruzar el Mar de Mármora y el Mar Negro. En esta misma época aunque permanecían ignoradas, se efectuaron travesías más atrevidas por los navegantes fenicios que procuraban guardar en secreto por hacerlas con fines de saqueo en busca de tesoros o para descubrir yacimientos de metales preciosos.

Con objeto de no despertar la codicia de sus rivales y proteger importantes intereses comerciales, se convierte en consigna el secreto de estos viajes y los datos geográficos e hidrográficos de los mismos. Este siglo originó el laberinto geográfico en el que se pierden los historiadores modernos. ¿Dónde estaban las Casitérides? En tiempo de Pytheas —mediados del siglo IV A. C.— parece ser que estaban en Coarnuilles y según Timeo, su contemporáneo el comercio del estaño con otros pueblos se realizaba en la isla de Yeti o sea la actual de Wight. Para Herodoto son las Scyringas, a las que se cree lega Himilción en su periplo según las referencias del mismo en la Ora Marítima de Rufo Festo Avieno. Para Estrabón las islas del estaño se hallaban en Lusitania y Galicia. Para otros eran las Azores.

No deja de causar extrañeza que espíritus tan curiosos e inteligencias tan sagaces como las de Herodoto, Eratóstenes y Timeo, tengan tan poco conocimiento de las indudables y ya frecuentes expediciones que trasponen las famosas Columnas de Hércules, así como la importancia que en este tramo occidental del Mediterráneo ha alcanzado Gadey en los siglos V al III antes de nuestra Era.

Las Columnas de Hércules o Heracles son mencionadas en todos los relatos antiguos de navegaciones. Actualmente se aplica también esta denominación al Estrecho de Gibraltar. Se atribuye a los griegos la creación de esta leyenda, pero lo cierto es que no sabían donde estaban estas Columnas. Las fábulas con un origen probable de los navegantes cretences o fenicios mencionan un país remoto y rico, famoso por sus columnas en el que vivían los Atlantes en el lince remoto de la tierra y el mar, el "finis terrae" romano pues también Ovidio la recoge en el siglo de Augusto. La Leyenda de Hércules ha sido representada en el imponente templo de Zeus, construido en Olimpia entre los años 470 y 455 antes de J. C. Heracles o Hércules sostiene sobre su cabeza la bóveda celeste; a su derecha, Atlante, derrotado, le ofrece una manzana de las Hespérides.

A la época del esplendor de los trabajos de bronce corresponden estas tradiciones o leyendas.

Los fenicios para reconocer los lugares antes visitados por ellos y como homenaje a Melkart o Hércules, levanta-

ron en algunos puntos de la costa columnas probablemente coronadas con prismas o cúpulas refulgentes, de cobre, para que les sirvieran de puntos de referencia en sus navegaciones. Estas columnas —talos o tales, en griego— fueron muy abundantes en esa época, pero las primeras o más famosas debieron ser los obeliscos que, próximos a algún templo consagrado a Hércules se edificaron en el Estrecho.

Aún en la Edad Media surgen narraciones fabulosas de viajes marítimos. Uno de los más famosos es el de Maeldino, que se describe en un romance irlandés del siglo VIII, héroe que se embarca y descubre muchas islas. Otro viaje de esta naturaleza es el de San Balandrán o San Brandano, quien arriba a una isla imprecisa que figura con su nombre, en las narraciones de algunos escritores de principios del siglo XVII como Philothono, que en su tratado sobre el Nuevo Mundo de las Islas Occidentales, de 1621, recoge la narración del viaje de San Brandano regresando a España de su isla con la embarcación sobre el lomo de una ballena.

En la época del descubrimiento, los cartógrafos, durante muchos años rellenan las regiones del Nuevo Mundo, mismo que no es entonces bien conocido, de islas arbitrarias, sin ubicación posible. No es sino a partir del siglo XVI cuando principia a ser substituída la leyenda por el conocimiento real de la tierra, al ser descubierta en arriesgadas expediciones por los osados navegantes españoles y portugueses legándonos las hoy frecuentes derrotas que surcan los modernos trasatlánticos.

III

LA LEYENDA

Muchos son los mitos y leyendas forjadas por el hombre acerca del mar, desde épocas remotas. En los primeros tiempos vemos nacer la mitología del mar, que lentamente adquiere importancia. Ya en épocas remotas del antiguo Egipto aparece la pequeña embarcación de arcilla roja como símbolo del alma de los muertos que emigra a otras formas. En la antigua Babilonia se busca el origen de su civilización en la maravillosa leyenda del hombre-pep el dios Cannes, que es representado de gran tamaño, cubierto de escamas y con el graneado de pez. El dios instruye a los hombres por el día, y de noche se retira al mar. El origen de la leyenda es atribuída a los primeros navegantes que llegaron al Golfo Pérsico.

Vemos a Carlos y tartesios, fenicios, griegos y cartagineses consultar los oráculos de los augures antes de emprender sus navegaciones. Estas ceremonias se practicaban ya antes del Diluvio y según el abate Puchet, fueron renovadas por Noé inmediatamente después.

En Grecia, cuna de los artífices del Olimpo, aparecen Poseidón y Neptuno como padres de todas las aguas. Después surgen otras divinidades marítimas como las Océanidas Eupompe y Eulimene, que guían y protegen a las naves. Afrodita, con su cortejo de náyades, mientras toman el sol las sirenas y soplan sus caracoles los tritones. Es tal la fascinación de este mito que ilustra durante mucho tiempo las cartas de la Edad Media, legando a nuestros tiempos en varias representaciones.

La desaparición de la Atlántida es en la época en que se tocan la historia

y la leyenda. El cataclismo que invadió la gran isla lo relata Platón en el Timeo y en el Critias, diciendo que procede de éste quien a su vez era discípulo de Sócrates y nieto de Critias reformador ateniense y amigo de Solón. Este había oído el relato de un sacerdote egipcio. Se describe la isla, en la que reyer poderosos habían fundado un gran imperio, que abarcaba además de la Libia hasta Egipto, Europa hasta Tirania. Los atlantes quisieron dominar el Oriente. En estos tiempos hubo cataclismos. Los atenienses resistieron heroicamente a los invasores, pero en el espacio de un solo día y de una noche terribles —dice Platón— todo nuestro ejército desapareció bajo la tierra y la misma isla Atlántida se hundió en el mar y desapareció. A pesar de que muchos investigadores han comentado estos textos hasta la fecha no se ha comprobado la existencia de la Atlántida. Y aunque Platón afirma que tuvo los textos de Solón en casa de su abuelo, las opiniones se hallan divididas, pues Aristóteles dijo que la Leyenda de la Atlántida había sido inventada por Platón.

Estudios recientes de datos orográficos y geográficos, sondeos realizados en varios años, observaciones sobre la flora y fauna y los hallazgos de ciertos fósiles en América como elefantes, leones y caballos primitivos, apoyan la tradición legendaria.

En las lejanas épocas en que ocurrieron esas grandes precipitaciones pluviales llamadas diluvios, nació en el hombre ese instinto primario que lo hizo realizar breves travesías sobre objetos flotantes y reunir a los espacios acuáticos en busca de salvación.

El diluvio y el Arca de Noé, salvada milagrosamente, es una tradición que aseveran numerosos testimonios. De este suceso, además del Libro de Moisés, se conservan muy antiguos relatos en fragmentos de inscripciones grabadas en las planchetas de tierra cocida recogidas en Babilonia, actualmente se conservan en el Museo Británico y en el de Louvre. En escrituras cuneiformes caldeas relatan una historia parecida a la del texto hebreo. Ea, el dios de las aguas, con el propósito de salvar a un justo del diluvio y la tempestad que ha desatado Ramman, dios de la atmósfera, ayudado por otros dioses de los huracanes, de las tinieblas y de los planetas, le ordena construir una casa flotante, fijándole con exactitud las proporciones, y que todo cuanto posea, familia, servidores animales domésticos y animales salvajes de los campos, lo haga entrar en la caja al comenzar el diluvio. Así lo hace el héroe, y a los siete días explora el mar, habiendo una ventana en la caja y ve que "el mundo era todo terror de mar". A los doce días avistó algo de tierra que emergía de las aguas; pocos días después el arca no pudo flotar y quedó varada en el monte Nisir, en las montañas de Armenia, lugar cercano al Monte Ararat que señala la biblia.

San Isidro de Antioquia se refiere al testimonio de algunos armenios, que, en tiempos de Augusto, habían visto los restos del Arca de Noé. Las características del arca caldea, eran: 140 codos de largo por otros tantos de ancho. Las asignadas en los textos bíblicos al Arca de Noé son: 300 codos de largo por 50 de ancho y 30 de alto; como el codo equivale a 0.525 metros, las dimensiones respectivas serían de 157 metros de largo por 26.25 metros de ancho por 15.75 metros de alto.

EL BUQUE ESCUELA ARGENTINO "BAHIA THETIS" VISITO VERACRUZ...

El día 22 de junio arribó a las costas de la mañana al Puerto Veracruz, Ver., el BUQUE ESCUELA ARGENTINO "BAHIA THETIS" que hace su viaje reglamentario de prácticas para los Guardiamarinas de la Escuela Naval Argentina.

El buque salió de Buenos Aires el 1 de abril del presente año y hará en su recorrido que terminará el 20 de octubre en Buenos Aires los siguientes Puertos:

ADRYN, C. RIVADAVIA, RIO DE JANEIRO, I. DE LOS ESTADOS UNIDOS, UVALA, SANTA CRUZ, PUERTO RICO, RECIFE, LA GUAYRA, SAN JUAN PUERTO RICO, LA HABANA, VERACRUZ, N. ORLEANS, NEW MILTON, LE HAVRE, BOULOGNE, SUR MER, AMSTERDAM, BREMEN, SOUTHAMPTON, LISBOA, CANTABLANCA, RIO DE JANEIRO, SANTA EVA PERON.

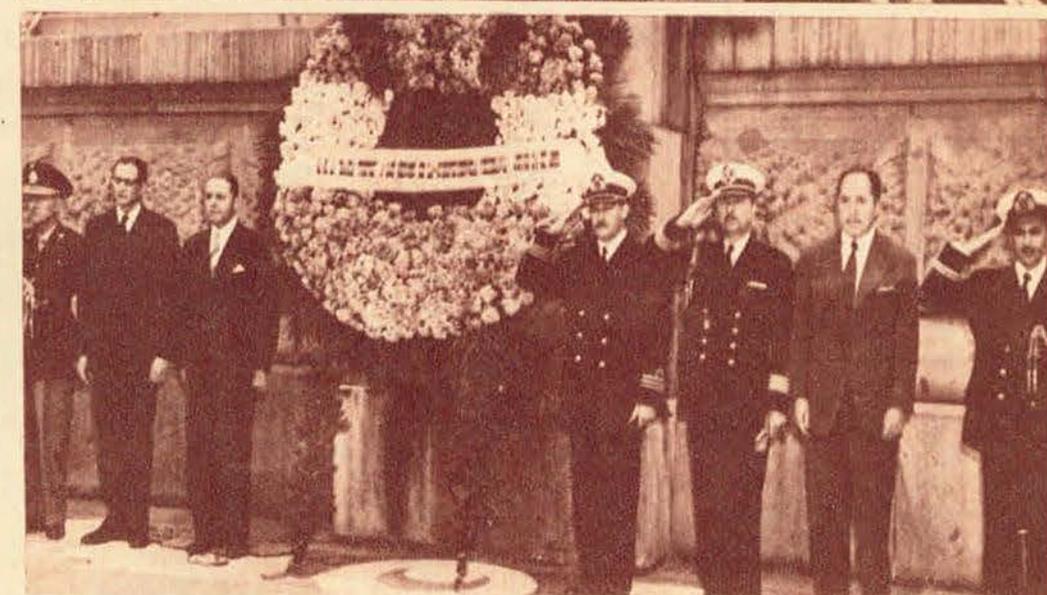
Conduce a bordo a 9 Jefes, 15 Oficiales, 84 Guardiamarinas, 19 Oficiales, 71 Cabos y 112 Marinos y Conscriptos de Marina.

El Comandante del Buque, es el Sr. Capitán de Fragata RICARDO A. LASCANO, prestigiado marino que ha desempeñado en su carrera honrosos cargos y comisiones, como mandos que le han hecho acreedor al mando del buque escuela en donde la Nación le ha confiado la instrucción de sus Cabos Marinos, lo acompaña un grupo de marinos escogidos.

La Secretaría de Marina invitó al Comandante LASCANO y a varios de sus Oficiales a visitar la Ciudad de México en donde permanecieron cuatro días.

La caballerosidad y gentileza del Sr. LASCANO y de sus oficiales, como la presencia de los Guardiamarinas en las calles de esta Capital, fueron motivo de halagados comentarios y dejaron en nuestra ciudad y en los círculos oficiales y sociales que frecuentaron, un buen recuerdo difícil de olvidar.

Esta Revista se honra en publicar algunas fotografías de actos oficiales a que concurrieron los Marinos Argentinos, durante su estancia entre nosotros.



El Capitán de Fragata Ricardo A. Lascano, entrega al Subsecretario de Marina, Ing. Alfonso Poiré, los banderines de la Armada y Escuela Naval Argentina. Al centro: el Comandante Lascano en visita de cortesía al C. Presidente de la República. Abajo: Haciendo guardia ante el monumento de la Independencia.

"EL DIA DE LA LIBERTAD DE PRENSA"

POR EL CAP. DE MARINA MERCANTE

RAFAEL MORENO P.

A los que conocemos desde hace más treinta años a Don Adolfo Ruiz Cortines, no nos sorprendieron las palabras pronunciadas por él, en su discurso con motivo del día de la Libertad de Prensa, día que fué celebrado 24 horas después con una comida en el restaurante Grillón en virtud de la infausta muerte de don Enrique Rodríguez Caro, ocurrida a las 7.30 del día 7 de junio próximo pasado.

Refiriéndose a la irreparable pérdida de don Enrique Q.E.P.D., el Sr. Presidente de la República dijo a los asistentes al ágape:

No más ayer los representantes de los periódicos de mi patria, demostraron elocuentemente la relación espiritual que existe entre el periodismo nacional y el Gobierno de México.

Persuadidos de que ayer tuvimos la pena de que sucumbiera un servidor del pueblo como ustedes y como nosotros, señores periodistas, expreso a todos la gratitud del Gobierno de México y de mí mismo, por la nueva demostración de comprensión y reconocimiento de los méritos de quienes servimos a México.

La Revista Rumbo al Mar no tratará de hacer la crónica del ágape citado, y sólo insertará el discurso del C. Presidente de la República, para conocimiento de sus lectores, haciendo el comentario respectivo al final de este artículo.

DISCURSO

"Señores Periodistas:

Nos congregamos, nuevamente para enaltecer la libertad de Prensa y para exaltar a nuestra Constitución que la consagra, y que nos rige.

"El Gobierno de la República tiene la profunda convicción de que el mejor tributo que podemos rendir a la libertad es el ejercicio efectivo de los derechos inherentes a la dignidad del hombre, entre los que destacan, fundamentalmente la libertad de expresión, de creencia y de trabajo.

"La libertad es el símbolo máximo de la democracia. Sin aquélla, el pueblo estará expuesto a los excesos de los despotismos, carente de sus derechos, de garantías y de justicia.

"Los mejores hombres de México han sido aquellos que lucharon por la libertad, y con ello, por la redención del pueblo. La grandeza de Hidalgo y de Morelos, los esfuerzos heroicos de Juárez, y el patriotismo y espíritu revolucionario de Carranza, son paradigmas de la conciencia de México para vencer, con inteligente decisión y con valentía, los obstáculos que aun pudieran oponerse al progreso de la Nación.

"La libertad no es un don, ni un privilegio; es una lucha diaria cuya victoria hay que alcanzar combatiendo los egoísmos, las falacias y la mentira. En nuestro caso el de México, es un lega-

do histórico mantenido celosamente por los regímenes revolucionarios que nos precedieron y que debemos conservar sin daño, sin lesión, es decir, incólume.

"Firme lazo de unión entre los hombres y entre los pueblos, la libertad dignifica y persuade con sus enseñanzas. Constituye también una ruta que hay que seguir solidariamente para satisfacer las propias necesidades y las justas aspiraciones de los demás.

"El ideal expuesto por los distinguidos periodistas que acaban de interpretar el criterio de la prensa nacional, lo recojo con esmero, persuadido de que se inspira en el bien del periodismo mexicano, y, sobre todo, en el Bien de la Patria. Informar con imparcialidad, analizar todos y cada uno de los problemas nacionales, atender las aspiraciones colectivas, ser tribuna de opiniones y de ideas, ser normas que nuestra prensa debe seguir persistentemente para servir a los intereses de todos, pueblo y del Gobierno. Día a día se presenta el problema de analizar si la conducta de quienes regimos los destinos nacionales, en la política y en la economía, en el comercio y en las finanzas, en la educación y en la vida cívica, responde a las auténticas aspiraciones del pueblo. Cotidianamente los periodistas se enfrentan a la responsabilidad de interpretar, criticar o impulsar todo esfuerzo, grande o pequeño, que tienda a la prosperidad de México. El Gobierno escucha y debe escuchar, para corregir o perfeccionar lo que a su obligación incumbe. La hora presente reclama, de la prensa y del Gobierno, la tarea de afirmar cada vez más la unidad de todos los mexicanos para alcanzar nuestras metas comunes.

"El Gobierno de la República está desarrollando un programa tendiente a nuestra mayor prosperidad y procura que se robustezca diariamente la fuerza democrática de nuestras instituciones alentando las expresiones cívicas de México, para engrandecer la vida moral y material de la nación. A este problema contribuye y debe contribuir con mayor tesón, la prensa, porque su patriotismo y su responsabilidad social así lo demandan.

"Recojo señores editores, directores y periodistas, las aspiraciones de la prensa nacional a fin de que se establezcan fábricas de papel para periódico, con producción suficiente para satisfacer sus actuales necesidades. El Gobierno, como ustedes saben, ha iniciado ya desde hace varios meses arduos trabajos a efecto de establecer plantas industriales con una producción por ahora, de 60.000 toneladas anuales. Estas plantas, además de contribuir al desarrollo económico de las regiones del país donde serán instaladas, disminuirán la exportación de divisas extranjeras y proveerán a la prensa nacional

de la materia prima que necesita para cumplir con su alta misión.

"No debemos olvidar nunca que el esfuerzo y la lucha de ayer nos conquistaron las libertades de hoy. Los derechos de que ahora gozamos fueron obtenidos gracias al sacrificio de nuestro pueblo y a las luchas que realizaron los paladines de la libertad de prensa en nuestro país.

El C. Primer Magistrado interrumpió su discurso en este punto para decir a sus oyentes:

"Ruego a todos ustedes que, de pie, dediquemos un recuerdo a todos los periodistas que fueron sacrificados y que dedicaron toda su vida a esa libertad de que hoy gozamos".

Los circunstancias, atendiendo la invitación del Presidente, se levantaron de sus asientos para dedicar su pensamiento a los mártires de la libertad de expresión.

El Jefe de la Nación prosiguió su discurso:

"Reitero que el Gobierno de la República seguirá siendo firme sostén de las libertades fundamentales que constituyen las esencias de nuestra mexicanidad.

"Al advertir la comunidad de ideales y de propósitos que existe entre ustedes, señores periodistas, y el Gobierno que tengo el honor de presidir, quiero expresar, a todos y a cada uno de los periodistas de mi Patria, mis cordiales y sinceros votos por el éxito más completo en sus actividades y les encarezco que, con renovado fervor, sigan orientando sus labores en apoyo fiel, constante y decisivo del trabajo que realizan el pueblo y el Gobierno para llevar adelante el progreso y la prosperidad de la Nación".

Los conceptos del Presidente Ruiz Cortines fueron muy aplaudidos.

La Revista RUMBO AL MAR, da a usted las gracias señor Presidente de la República por los conceptos vertidos, esperando que su pensamiento y su sentimiento se conviertan en realidad para bien del pueblo de México, y que los altos funcionarios de su Gobierno plasmen con hechos, el ofrecimiento de usted a la prensa del País, mismo que representa los anhelos del pueblo mexicano del cual es usted digno representante.

Finalmente, que como usted lo desea, se cumpla al pie de la letra con lo que ordena la Constitución Federal de la República, y muy especialmente con lo que mandan los artículos 3 y 7 del antes citado precepto, relativos a la Libertad de Prensa.

Sr. Presidente de la República, si como usted lo siente y lo piensa, lo ejecutan todos los componentes de su Gobierno, que la Patria se los premie y si no que se los demande.

EL DIA DE LA MARINA



El señor Presidente de la República llegando al Palacio de las Bellas Artes, acompañado del C. Ing. Alfonso Poiré Ruelas, Subsecretario de Marina encargado del Despacho, para concurrir al Día de la Marina.

El Presidente de la República, señor Adolfo Ruiz Cortines, en ocasión del Día de la Marina, envió un mensaje altamente significativo y de profundo contenido patriótico, a todos los miembros de la Armada de México y de la Marina Mercante Nacional.

Al finalizar la ceremonia habida en el Palacio de las Bellas Artes, el Jefe de la Nación dijo:

"Marinos de mi patria:

"El pueblo de México celebra el XXXVIII aniversario de la nacionalización de la Marina, que fue aprobada por los Constituyentes de 1917, con la patriótica convicción de que los intereses marítimos nacionales deben de ser guardados por nuestros compatriotas, para el mayor engrandecimiento de la Nación Mexicana.

"Al conmemorarse hoy el Día de la Marina, saludo cordialmente a todos y cada uno de los miembros de la Armada nuestra y de la Marina Mercante, a quienes exhorto nuevamente a continuar y acrecentar el trabajo tenaz que requiere el progreso de México.

"Corresponde a nuestros marinos mantener inclume la tradición abnegada y en ocasiones heroicas, de nuestros hombres del mar que, por sus esenciales virtudes cívicas y militares, han conquistado el conocimiento, el respeto y el cariño del pueblo. Les corresponde, también, servirlos en sus esfuerzos de superación, aumentando las posibilidades para nuestro progreso marítimo. Con su patriotismo, con la acción continuada que realicen, se habrán hecho merecedores de la confianza que en ellos ha depositado la Nación.

"El Gobierno de la República, ha elaborado un programa que se está realizando y que establece las bases para obtener un desarrollo general de los sistemas y recursos marítimos, al que nuestros marinos responden con voluntad y eficiencia. La fuerza económica potencial de nuestros 10,000 kilómetros de litorales y de sus 70 puertos, impulsará en forma decisiva el desenvolvimiento social de nuestro país, en beneficio de todos los mexicanos.

"Al reiterar a los marinos de mi Patria la decisión del Gobierno de la República de no escatimar ningún empeño para favorecer su mejoramiento cultural, técnico y económico, estoy cierto de que, por su parte, no habrán de escatimar tampoco, esfuerzo alguno para cooperar a la prosperidad de nuestro pueblo, con el patriotismo que los enaltece y con la fe que todos alentamos en el futuro de México".

DIGNA CELEBRACION DEL DIA DE LA MARINA

El Día de la Marina, fué celebrado en todo el país y muy particularmente en los 72 puertos de los dos litorales.

En esta Capital, los actos realizados se efectuaron de acuerdo con el programa que oportunamente dió a conocer la Secretaría de Marina.

A las 10 horas, una nutrida comisión de jefes y oficiales de la Armada y de todas las demás dependencias de la Secretaría de Marina, depositó dos ofrendas florales en el

Monumento a la Revolución, precisamente al pie de la cripta en que descansan los restos del señor Venustiano Carranza.

El acto cobró mayor solemnidad al unirse a la citada Comisión, un numeroso grupo de Diputados Constituyentes de 1917 y numerosos veteranos de la Revolución.

Todos juntos hicieron guardia ante el severo monumento, por espacio de diez minutos.

A las 11 horas, otra comisión representativa de la Armada también por diputados constituyentes y veteranos de la Revolución, depositó ofrendas florales y montó guardia en el Lote de Constituyentes, en el Panteón Civil.

CEREMONIA EN EL PALACIO DE LAS BELLAS ARTES

La sala principal del Palacio de las Bellas Artes, fué ocupada hasta el último asiento por numerosísimas personas. Gente de todas las clases sociales ocupó las diversas localidades, destacándose los agregados navafes y militares de las misiones diplomáticas acreditadas ante nuestro Gobierno.

El Jefe de la Nación, que presidió la ceremonia, fué recibido con los honores correspondientes a su alta representación.

A su lado tomaron asiento los señores ingeniero Naval Alfonso Poiré Ruelas, Subsecretario Encargado del Despacho de Marina; el general Matías Ramos Santos, Secretario de la Defensa Nacional; el licenciado Angel Carvajal, Secretario de Gobernación; licenciado Adolfo López Mateos, Secretario del Trabajo; licenciado José Angel Ceniceros, Secretario de Educación Pública; Antonio Bermúdez, Director de Petróleos Mexicanos; Senador Alfonso Pérez Gasga, arquitecto Carlos Lazo, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas; general Modesto A. Guinard López, Subsecretario de la Defensa Nacional y licenciado Benito Coquet, Subsecretario de la Presidencia de la República.

El primero que aborjó la tribuna fué el capitán de Fragata Rubén Montejo Sierra, quien pronunció unas palabras breves en relación con la mexicanización de la Marina, y después rindió un pensamiento altamente emotivo en recuerdo del general Rodolfo Sánchez Taboada, cerrando su discurso con la frase siguiente:

"Cuando acudimos al sepelio del Jefe allá en su tierra natal la Heroica Puebla, depositamos como ofrenda floral en su ataúd el recuerdo de todos los marinos, gratitud que hoy yo quisiera interpretar con estas palabras:

General Sánchez Taboada:
ahora pide la Armada
y en su interior ella anhela,
que se le erija una estela
con los pedazos de quillas,
los enhiestos espolones,
los trozos de mascarones
que fueron de las flotillas;
que disparen los cañones
con su ritmo funeral
y que abatan los tangones
porque ha muerto el general".

QUE EN TODOS LOS MARES ONDEE NUESTRA BANDERA EN UNA FLORECIENTE FLOTA MERCANTE NACIONAL

El señor Melchor Ceja Velasco, Secretario General del Comité Ejecutivo del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Marina, pronunció las palabras siguientes:

Señor don Adolfo Ruiz Cortines,
Presidente de la República.

Señor ingeniero Alfonso Poiré Ruelas,
Subsecretario de Marina, Encargado del Despacho.

Señores Secretarios de Estado.

Señoras y señores:

La Marina Mercante de nuestro país ha ido creciendo a medida que las posibilidades del esfuerzo nacional han podido darle mayor impulso. El país ha pugnado siempre por

colocar a su marina en un sitio destacado, como corresponde a los pueblos que, como el nuestro, miran hacia el mar y sabiendo que los caminos del océano son los que guían al progreso y a la grandeza de las naciones.

Desde las primeras civilizaciones, cuando el hombre no contaba con los medios que ahora para dominar los elementos naturales, la navegación ha sido una cadena del progreso que, eslabonando las costumbres, las ciencias y las razas, ha elevado a niveles superiores a los pueblos hasta la cúspide del poderío económico.

Si mentalmente hiciéramos un viaje al pasado, buscando la historia de algún pueblo cuya grandeza haya logrado internándose por las inmensidades del mar, en el campo de nuestra memoria aparecería con la rapidez del pensamiento: FENICIA, pueblo que se sirvió de la navegación para enlazar el comercio y la cultura entre las mayores naciones de levante y los países jóvenes de occidente.

Los fenicios, hombres de mar por vocación, difusores de su civilización, dejaron en los cuatro puntos cardinales su historial marítimo como ejemplo evidente de que los pueblos que nacen bañados por el mar, están señalados por el destino para ser progresistas, cultos y poderosos.

Y México en la actualidad, por virtud de la realización del Programa de Progreso Marítimo trazado por el señor Presidente de la República, está en posibilidad de emprender este esfuerzo (como los pueblos que, antaño se significaron como paladines de la civilización), para colocarse a la altura de las naciones mejor dotadas; porque cuenta con recursos naturales que constituyen un factor decisivo para consolidar su potencialidad económica.

Hace algunos años, nuestra Marina Mercante Nacional estaba constituida por un reducido número de embarcaciones, en su mayor parte por veleros con motor auxiliar, que comunicaban las costas de ambos océanos, transportando la carga que asomaba por los pequeños puertos y a los pasajeros que afluan, por residir lejos de las estaciones ferroviarias. Entonces, las comunicaciones por agua eran escasas y la carga fluctuaba marcadamente según la época del año, conforme a las cosechas y el lugar donde se cargaba, sin tomar en cuenta la industria y la producción de tierra adentro.

Pero a medida que la vida de México ha ido avanzando, madurando su situación política, mejorando su economía y alcanzando una cultura más amplia; ahora que la tierra pródiga de Anáhuac se ha entregado a las manos del hombre en toda su fertilidad y nobleza, es la oportunidad para que aquella iniciativa privada, en coordinación con la iniciativa oficial, invierta nuevos capitales en la creación de una Marina Mercante Mexicana que, como las mejores marinas mercantes del mundo, pueda surcar los procelosos mares llevando en el palo mayor, nuestra enseña nacional.

Hoy se ha invertido el sistema de navegación marítima, ahora todos son buques motores y llevando sus velas auxiliares, más por tradición que por necesidad, dejando que los motores naveguen día y noche, eludiendo los peligros del Golfo, la boca del Caribe o canal de Yucatán, a las grandes y crecidas olas del Pacífico.

Podemos decir que nuestra Marina Mercante, ha ido creciendo por el gran esfuerzo de los mexicanos.

Precisamente a ese esfuerzo, a ese valor de nuestra mexicanidad para crear su Marina Mercante y a ese augurio de grandeza que se va reflejando en la actualidad en pro de la misma, se debe la creación del Día de la Marina Nacional.

Ante esa visión, el entonces Presidente de la República, general Don Manuel Avila Camacho, acordó que las Marineras de Guerra y Mercante tuvieran su día conmemorativo, "para no dejar pasar inadvertida la necesidad de emprender una labor que al mismo tiempo que dé a conocer a la Nación la importancia que el momento actual tiene la Marina, sirva para estimular los esfuerzos de quienes contribuyen al desarrollo de esa actividad y corresponder a los méritos de los que, con su ejemplo, colocaron las bases sobre las que descansa".

Esa es la elocuencia de los considerandos en que se basó el Acuerdo que creó el Día de la Marina Nacional y la fecha es el primero de Julio de todos los años, por ser la misma en que en forma radical se aplicó el Artículo 32 Constitucional para que los buques mexicanos fuesen tripulados por mexicanos por nacimiento.

La creación de este Día de la Marina, ha sido acogida con beneplácito por los Jefes del Ejecutivo Federal, que se han sucedido desde el período del general Avila Camacho, sobre todo el actual, en el que su Primer Mandatario, con firme convicción constitucionalista y revolucionaria, ha incluido en su Programa de gobierno el enunciado de prosperidad marítima, con altos fines de productividad coordinada económica industrial y marítima.

El aprovechamiento de nuestros mares como vías de transporte marítimo de cabotaje, en el tráfico de altura de nuestros productos, el intercambio industrial en los movimientos de importación y exportación, el tránsito de pasaje-



Ing. Alfonso Poiré Ruelas, Subsecretario de Marina, en cargo del Despacho, pronunciando su discurso en el Teatro de Bellas Artes, el día 10. de Junio de 1955.

ros de todas partes del mundo, son factores incalculables para el enriquecimiento del país; a promover y ampliar esta fuente de riqueza, dirige sus pasos nuestro Primer Mandatario; ya lo dijo en su Primer Informe de Gobierno a la Nación: "No siembro para mí, siembro para México".

Enfocamos nuestro empeño por el aumento del tonelaje de los buques nacionales, tanto de cabotaje como de altura, pero no pasa inadvertido que a este incremento hay que añadir la construcción del equipo fijo y necesario en los puertos, como diques, astilleros, varaderos, talleres, muelles, grúas, almacenes, buques contra incendio, dragas, oficinas de servicios meteorológicos, básculas, marcógrafos, etc., ya que el establecimiento de estos servicios, aligera el manejo de la carga marítima y evita el recargo de la mercancía que puede recibir el pueblo a su precio más bajo.

Tratándose de los beneficios y grandes riquezas del mar, aún ignoradas, que representa un importante renglón para nuestra economía, cabe mencionar la inmensa fauna, marina y fluvial, que debido a la carencia de una legislación de pesca adecuada a nuestras necesidades, no es totalmente aprovechada.

Hablando de esta tarea patriótica de la que es abanderado el Presidente Ruiz Cortines, el extinto Secretario de Marina, señor general don Rodolfo Sánchez Taboada, en su arenga a los marinos de México, dijo: "Mantengamos en alto el nombre de México y, todos juntos, residentes en la tierra o navegantes en el mar, ayudemos a que la nave de la Nación siga hacia puertos venturosos y metas de bienestar. Cumplamos nuestros deberes, sin que vientos contrarios ni tempestades adversas nos aparten del rumbo señalado. Permatecemos serenos e inmutables en nuestros sitios, corriaños en que el barco de nuestra nacionalidad no torcerá su ruta, porque manos firmes y experimentadas, que tienen la responsabilidad como ley, el trabajo, como insignia, empuñan el timón". Señaló igualmente los altos ideales del señor Presidente de la República y el camino a seguir por los hombres que en alguna forma colaboramos por el crecimiento de la Marina Mercante de México y en todo aquello que implique un paso más para la realización del Programa de Progreso Marítimo.

Por esta decisión unánime, quiero expresar que los trabajadores de Marina, miembros de nuestra organización, son elementos conscientes de su responsabilidad ante la Patria. Los que laboran en esta ciudad, responden activamente, riñéndose con disciplina a las órdenes de nuestros superiores; en los puertos, los elementos administrativos y los obreros, en su mayoría costeros, alimertan su anhelo con el esfuerzo de su labor para lograr el progreso marítimo en las aguas nacionales.

Estos elementos del Sindicato de Marina están unidos para sobrellevar cualquier sacrificio que imponga el esfuerzo de superación de la Marina Mercante Nacional, cooperando así para la realización del Programa Marítimo, y al hacer hincapié en nuestro respaldo y esfuerzos como elementos organizados, permitaseme que yo exprese que esta promesa de armonía y de trabajo fué expuesta en nuestra VIII gran Convención al extinto Secretario de Marina, general don Rodolfo Sánchez Taboada, arrebatado por la muerte cuando con mano tan certera dirigía las obras para el mejoramiento de la Marina Nacional.

Quiero aprovechar la oportunidad que en este momento me brinda para hacer patente públicamente el testimonio de nuestra gratitud, admiración y respeto por los grandes beneficios que indudablemente reportó a la Marina su acertada dirección; así también y de manera especial por la compren-

sión que tuvo para nosotros, los dirigentes sindicales, al escuchar con vivo interés los problemas que le planteamos de nuestros representados, haciéndolos suyos y resolviéndolos siempre con estricto apego a la justicia y a un alto sentido humano, poniendo de relieve en todo tiempo, sus cualidades de auténtico revolucionario y mexicano ejemplar.

En este Día de la Marina Nacional, el Sindicato que represento hace suyos todos los esfuerzos y todos los anhelos de los mexicanos que tengan puesta la vista en los vastos horizontes del mar y que llenos de amor patrio multipliquen sus esfuerzos para que en los mares que bañan nuestros extensos litorales, ondee nuestra bandera en una floreciente flota mercante que en unión de la de guerra, pueda cumplir la patriótica consigna. "Al trabajo fecundo y creador".

TRASCENDENTAL ESFUERZO PARA LA REALIZACION DEL PROGRAMA DE PROGRESO MARITIMO, BASE DE LA PROSPERIDAD DE MEXICO

El Subsecretario de Marina Encargado del Despacho, ingeniero Alfonso Poiré Ruelas, abordó la tribuna para exponer en un bien documentado discurso, las grandes obras que está ejecutando la Secretaría de Marina y que forma parte del Programa de Progreso Marítimo, ese magnífico programa formulado por el Presidente de la República, señor Adolfo Ruiz Cortines.

Antes de empezar su alocución, el ingeniero Poiré Ruelas, invitó a todos los presentes a escuchar, de pie, el toque de silencio, ejecutado por un corneta de Infantería de Marina, en honor del señor general Rodolfo Sánchez Taboada, Secretario de Marina, cuya muerte tiene enlutado el corazón de todos sus amigos y compañeros y de todos los miembros de la Marina Nacional.

Y en efecto, el primero en ponerse de pie, fué el Jefe de la Nación y con él, todos los funcionarios y todas las personas que se encontraban en el Palacio de las Bellas Artes.

Después de tan emocionante acto de homenaje, el ingeniero Poiré Ruelas, pronunció su discurso:

Señor Presidente de la República, señores miembros de los Poderes del Ejecutivo, Legislativo y Judicial que nos honran con su presencia en este acto, señoras y señores:

Al iniciar estas palabras deseo cumplir con un deber que considero sagrado: suplicar a usted, señor Presidente y pedir a todos ustedes, señoras y señores, que de pie escuchemos el toque de silencio de la Marina en homenaje al general Rodolfo Sánchez Taboada, en quien hace un mes perdió la Patria a un ejemplar hombre de bien y a un revolucionario de acendradas convicciones.

Hoy, hace 38 años, un grupo de mexicanos al abordar los barcos nacionales surtos en la bahía de Veracruz, hicieron realidad un derecho que los Constituyentes de 1917 habían establecido meses antes dentro de la Carta Magna de la República promulgada en Querétaro. A raíz de este hecho y en otros puertos mexicanos impulsados por un celo patriótico similar, escalaron los puentes de mando de sus barcos y dieron también así aplicación efectiva al artículo 32 de la Constitución Mexicana que nos rige.

En efecto, esos grandes intuitivos de nuestro movimiento legislativo nacional, que fueron los redactores de la Constitución Política, habían plasmado, en la Ley Fundamental, con las aspiraciones ideológicas del pueblo mexicano, un catálogo de trascendentales conquistas. Pero unido a ellas, los Legisladores de 1917 no olvidaron que para utilizar en beneficio de México la productividad de sus costas y de sus mares, era necesario que fueran los propios mexicanos quienes tuvieran al mismo tiempo, como un privilegio, la honra de navegar bajo nuestra bandera y como un supremo deber, la responsabilidad de llevar adelante nuestros buques y con ellos, la Marina Mercante Nacional.

El Artículo 32 constitucional es, en su esencia, la mexicanización de la Marina y el primero de junio de 1917, fecha en que esa patriótica disposición de los Constituyentes pasó de ser un postulado legal a realidad de aplicación efectiva.

Después, terminadas las manifestaciones violentas de nuestro movimiento social, empezaron a darse los primeros pasos para la estructuración en unas ocasiones y la reestructuración en otras, de los distintos factores de la economía del país. En esa tarea por impulsar el desenvolvimiento general de la República: la construcción de carreteras, de obras de irrigación, de ferrocarriles, de sistemas de energía eléctrica, etc., a fin de lograr mejores niveles de vida para los mexicanos, y al irse con ello integrando la economía del país, tenía que ocupar lugar preferente en los planes de alcance nacional el mejoramiento de los puertos y el fomento de nuestra Marina. Es así como surge el Programa de Progreso Marítimo de México, convirtiendo una aspiración nacional en Programa de Gobierno.

RUMBO... AL MAR

En efecto, el mexicano ha vivido por muchos siglos apogado a la tierra; México es un país que ha dedicado una porción muy considerable de sus fuerzas a la tarea de hacer producir solamente el patrimonio que la naturaleza le entregó en el altiplano. Están todavía, simbólicamente, en el horizonte del proceso económico del país, las riquezas potenciales de nuestros diez mil kilómetros de litorales. Hace un año el señor general Rodolfo Sánchez Taboada afirmó y es menester repetirlo aquí: "que esa meta nacional impediata la incorporación de los recursos naturales inexplorados del mar y el incremento económico de las tierras bajas de nuestro territorio, mediante la agricultura, la industria, el comercio, el turismo, la pesca y los servicios portuarios a la navegación; y como propósito de realización posterior o inmediato, una integración económica en la que se desplace el énfasis de las actividades: el trabajo, la explotación de los recursos industriales y agrícolas, del viejo altiplano exhausto y limitado en la actualidad, a la esperanza de nuestras costas económicamente intocadas". Ha sido la convicción del país entero en la necesidad de incorporar al ritmo del progreso del resto del país a ese gran pedazo de la Patria que son sus mares, lo que ha dado un impulso definitivo al Programa de Progreso Marítimo trazado por el señor Presidente de la República.

Este año, puede afirmarse, que dicho Programa ha empezado ya a dar sus primeros frutos. Siguiendo el criterio de continuar hasta su terminación las obras emprendidas, y en las cuales por lo tanto se han hecho ya importantes inversiones, e iniciar en forma jerárquica, aquellas que puedan prestar un mayor y más inmediato servicio a la colectividad, están siendo atendidos algunos de los setenta puertos que integran la gran red nacional que existe en los diez mil kilómetros de litorales de nuestra República.

En Tampico, Tamaulipas, se están construyendo tres muelles: el de Minerales y Concentrados que facilitará y abaratará el transporte de éstos; el de Pesca y el de Mercados que irán a llenar necesidades urgentes para el abastecimiento de artículos de consumo inmediato para la población del propio puerto. Además, en este lugar se han hecho reparaciones al Muelle Fiscal y se están realizando trabajos de conservación a las escolleras del puerto. Próximamente se empezará el acondicionamiento de las vías del Muelle de Cabotaje.

Para facilitar la navegación interior entre Tampico y Tuxpan, se han empezado ya las obras de mejoramiento de la vía fluvial entre estos dos puertos y abriendo un nuevo canal que una, en forma más directa, a los dos puntos citados, evitando el sinuoso canal de Monjarrás.

En Tuxpan, Veracruz, está por concluirse la construcción del ferrocarril Tuxpan-La Guadalupe, que servirá para transportar la piedra necesaria para la consolidación de las escolleras del Puerto. Esta vía servirá además para que, al unirse en La Guadalupe a la línea corta que comunicará a la Capital de la República con el puerto de Tampico y que habrá de terminarse cuando se construya el ramal Honey Magozal, quede unida a la ciudad de México con el puerto de Tuxpan.

En Veracruz, Veracruz, están en construcción el escolerado de protección para el rompeolas del noroeste; se están haciendo trabajos de conservación en los patios y vías de los muelles y conectando las vías de estos muelles con la Terminal del puerto. Se están efectuando obras de relleno en la parte posterior del Muelle Marginal entre San Juan de Ulúa y Punta del Soldado. Para proteger la playa de Mocambo y la carretera nacional a Coatzacoalcos, que pasa cercana a dicha playa, se ha construido un sistema de espolones que servirán para evitar las erosiones provocadas por el mar. Se terminó el pedraplén de acceso al trocadero de Antón Lizardo y se está trabajando ya en el empilotado de este muelle que dará servicio a la Escuela Naval y a los barcos de la Armada en ese fondeadero. Se terminó la adaptación del antiguo Muelle de Sanidad para servicio de turismo y se instaló una Planta Frigorífica Piloto para el servicio de los pescadores.

En Alvarado, Veracruz, se han terminado 900 metros de Muro Marginal construido con tablescados metálicos, que además de su función como atracadero ha servido para proteger a la población contra las erosiones provocadas por el río. Dos atracaderos especiales para el servicio de ferries, han sido construidos en el propio puerto de Alvarado y en Paso Nacional, en la orilla opuesta del río. En Tlacotalpan, Veracruz, se está construyendo un pequeño muelle de concreto armado para el servicio del transporte fluvial.

En Coatzacoalcos, Veracruz, se está llevando a cabo un boulevard en la margen izquierda del río; se han hecho sondeos geológicos para la construcción del Muelle de Cabotaje y se iniciaron ya las obras de construcción de talleres y almacenes para el servicio del astillero del puerto. En Minatitlán, Veracruz, se continúan las reparaciones al muelle y se ha empezado la construcción de un muelle de concreto armado.

En Frontera, Tabasco, se están construyendo los arranques de las escolleras en la desembocadura del río Grijalva,

ENRIQUE GARZA R.

GERENTE SUCURSAL - BRANCH MANAGER
AGENCIAS MARITIMAS DEL PACIFICO, S. A.

Calzada Costera Miguel Alemán 187.
Tel. 6-72. Acapulco, Gro.

EUGENIO H. GAYOU,

CONGELADOR DE PRODUCTOS MARINOS EN ALTA MAR.

TELEFONOS: 1-71 OFIC. — 38 RESID.

COSTADO ESTE PUNTA DE LASTRE.
GUAYMAS, SONORA.

LUIS PANIAGUA

AGENTE ADUANAL Y DE BUQUES.

Customs House Broker & Ships Agent.

Mazatlán, Sinaloa, México.

SIXTO OSUNA 63 Pte.
Teléfonos: 34-59 — 27-89.

EMPACADORA BELMAR, S. A.

CAMARONES - OSTIONES - PESCADO.

APARTADO POSTAL No. 1.

ESCUINAPA, SIN., MEX.

FERNANDO CHACON MEZA

AGENTE ADUANAL.

Calle Muelle No. 7. - La Paz, B. Cfa., Méx.

Patente No. 904. — Reg. Local No. 2.

J. RAFAEL CHAVEZ VELAZCO

AGENTES:

AGENCIAS MARITIMAS DEL PACIFICO,
S. A.

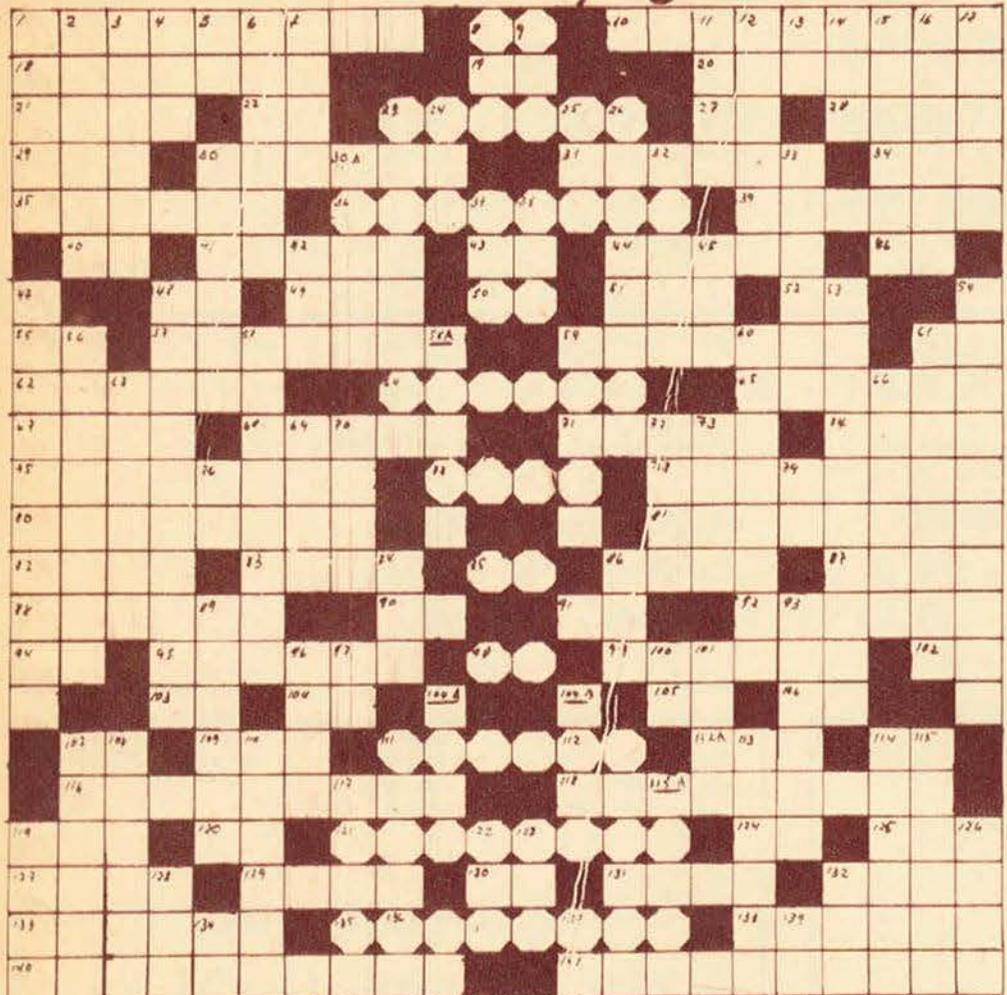
GANTE NUM. 4. DESPACHO 306.

TELEFONOS: 12 99 44 y 35 50 71.

MEXICO, D. F.

MARINOGRAMA

por *Velacho*



EN LOS CUADROS REDONDEADOS APARECERA UNA FRASE.

HORIZONTALES

- 1.— Sobras de la comida y de la bebida.
- 8.— Artículo, fem.
- 10.— Muy sabroso en la merienda.
- 18.— Epilógúe. Compendió, concluí.
- 19.— El mejor.
- 20.— Mancha en la piel por un golpe.
- 21.— Nombre de mujer.
- 22.— Diptongo.
- 23.— Pintura que representa el mar.
- 27.— Invertido Dios.
- 28.— Voz para hacer andar a las bestias.
- 29.— Apellido de artista de cine mexicana.
- 30.— Invertido, alégrense, sonríanse.
- 31.— Asno silvestre.
- 34.— En inglés viento.
- 35.— Infierno. Invertido.
- 36.— Mercader, mercantil, que mereca.
- 39.— De los Alpes.
- 40.— Se encuentran en "ahora".
- 43.— Se encuentra en "Filiberto".
- 44.— Instrumento empleado en las operaciones quirúrgicas para mantener las partes en que se opera.
- 46.— Igual que el 40 horizontal, al revés.
- 48.— Letras de "acal".
- 49.— Letras de "molote".
- 50.— Regalé, obsequié.
- 51.— Sentenciado, preso.
- 52.— Regala.
- 55.— Dos vocales iguales.
- 57.— Invertidos y plural. Especie de vestidura.

- 59.— Invertido. Consumía royendo.
- 61.— Se encuentra en "pasajero".
- 62.— El que cuida de las armas en los buques de guerra.
- 64.— Ciudad, capital de un país de la América.
- 65.— Puntos fijos y determinados de tiempo.
- 67.— Ruedas. Juguetes.
- 68.— Umbral.
- 71.— Plural. Frecuente entrada y salida de las abejas en las colmenas.
- 74.— Quitando una letra "rasel".
- 75.— Figura de más de cuatro lados.
- 77.— Espuerta grande.
- 78.— Tumulto, bullicio.
- 80.— Se arrepiente, comprende. Invertido.
- 81.— Háblales, díles que vengan.
- 82.— Parte del animal donde están los vasos linfáticos.
- 83.— Poner al fuego.
- 85.— Indica el lugar, tiempo o modo.
- 86.— En desorden "lima".
- 87.— Letras de "líder".
- 88.— Adorno de mujer. Plural.
- 90.— Anclar, apostar.
- 91.— Negación.
- 92.— Proceđer, derivarse de...
- 84.— Nota de la escala musical.
- 95.— Decente, educado, honrado.
- 98.— Uno.
- 99.— Volved, repetid.
- 102.— Aceptación.
- 103.— Abreviatura.
- 104.— Diptongo.
- 105.— Bajo, ruín.

- 106.— Voz para arrullar a los niños.
- 107.— Igual al 104 horizontal.
- 109.— Invertido. piquera.
- 111.— Que está por venir, adj.
- 112.—A Nombre de letra.
- 114.— Letras de "pabellón".
- 116.— Quitar o tomar con violencia.
- 118.— Con mucho trabajo. ocupadísimos
- 119.— Plantigrado.
- 120.— Usase sólo antepuesto al nombre
- 121.— Verdad, ingenuidad.
- 124.— Tratamiento. Abreviado.
- 125.— Santo.
- 127.— Mariscal europeo.
- 129.— Inflexión del verbo ser.
- 130.— Uno.
- 131.— Ya que. Con adversativa.
- 132.— Ciudad del Estado de Oaxaca.
- 133.— Recoge velas, calma el viento.
- 135.— Perteneciente al mar.
- 138.— Acepte.
- 140.— Viento peligroso, azaroso.
- 141.— Pertenecientes a Terencio. Plural.

VERTICALES

- 1.— Cuadrúpedo, especie de marisco.
- 2.— Tranquilo. Antiguo velador.
- 3.— Pieza principal de un buque.
- 4.— Agarradera.
- 5.— Mugido.
- 6.— Descuidadas.
- 7.— Espectáculo popular.
- 8.— Casa.
- 9.— De esta manera.
- 11.— Invertido. Cuadrúpedo.
- 12.— Caminen con velocidad.
- 13.— Letras de "Bretón".
- 14.— Pase la vista por un escrito.
- 15.— Traía hacia sí.
- 16.— Marca de vermouth.
- 17.— Mes del año.
- 23.— Nómbrame, insúltame.
- 24.— Rotula la tierra.
- 25.— Impar.
- 26.— Que procede.
- 30.— Irvocar en su favor.
- 30.—A Quereos.
- 32.— Del aire.
- 33.— Invertido. pévalo, córtalo.
- 37.— Valiente, intrépido. Comandante.
- 38.— Cerveza.
- 42.— Cierta combinación de cartas. Invertido.
- 45.— Invertido. Corte menuda y superficialmente con los dientes.
- 47.— Valido de un medio cualquiera para evitar un riesgo.
- 48.— Crímenes.
- 53.— Encerrado, sin salida.
- 54.— Lugar donde se expenden o fabrican aguas carbonatadas.
- 56.— El que cultiva o vende arroz.
- 58.— Pones, acomodas.
- 58.—A Padrón.
- 59.— Relación de las deliberaciones de un cuerpo colegiado. Plural.
- 60.— Caigar perdiendo el equilibrio.
- 61.— Zagalas.
- 63.— Motín. Alboroto.
- 66.— Feldepató argiloforme.
- 69.— Nombre de hembra.
- 70.— Fruta silvestre.
- 72.— Invertido. Juego de pelota con canasta.
- 73.— Incorrecto, en ese lugar.
- 76.— Letras de "gobierno".
- 79.— Está en momo.
- 84.— Corriente de agua.
- 89.— Pases para adentro.
- 93.— Adormeced, atarantad, emoorrachad.
- 96.— Reino de Asia. Famosa Reina.
- 97.— Infusión.
- 100.— Vos.
- 101.— Raer.
- 104.—A Especie de bultre.
- 104.—B Rezael.

- 07.— Invertido. Deseuidadas, olvidadizas.
- 08.— Montar a caballo.
- 10.— Te propasas.
- 11.— Trabajos de a bordo, ocupaciones, labores.
- 12.— Invertido. Igualo, quedo, al mismo nivel.
- 13.— No aceptas.
- 14.— Presunción, elegante, de mucho.
- 15.— Ataca de improviso.
- 17.— Pedazo, trozo.
- 18.— A Conjunto de barracas de los gitanos.
- 19.— Invertido. Hombre sin instrucción o de escaso entendimiento.
- 22.— Redimí, censo o tributo.
- 23.— Abreviatura de interior.
- 26.— Embarcaciones antiguas.
- 28.— Escuchar, percibir con el oído.
- 32.— Nombre de niña.
- 34.— Exclamación española.
- 36.— Para dormir al niño.
- 37.— está en "item".
- 39.— Regalé, doné.

SOLUCION DEL MARINOGRAMA DE JUNIO.

DEL	LIBERADO	ESCALA	INDO	ORA
EMANADERO	IN	ALTANERAS		
NECESITO	ADOS	MARIPOSA		
OTEDUTA	AGIALES	COMUNAL		
YORIRE	CRONICAS	CAPETE		
LISTA	TERRENALES	SATIPI		
SONO	P	CUERERIA	C	SAYI
AGA	VEN	CRATER	MAR	SOA
DOMARIA	ADDES	COLES	SD	
CSORETSE	OS	WACALOS	SO	
CALIGRATO	JACOBI	NO		
FEDERALES	ITERATIVO			
TREDITOS	CM	ERIZADA	T	
AC	SANOS	JAAM	ATA	CA
BAA	DOS	PERRIN	ODA	ROD
APIS	S	ONGINES	A	TBLA
CANAS	CO	CANEROS	VIVAC	
ATONAR	ATA	PEROS	CAMO	BA
LANARES	ADORAN	CA	PACCA	
ECONOMOS	DOROL	RE	AA	VA
RECALADAS	AS	DECO	KORAR	
ASESORADOS		CANA	OME	AO

LITOGRAFICA MACHADO, S.A.

CALENDARIOS - ABANICOS - CARTELES - NOVEDADES PARA ANUNCIOS.

Tels.: 19 31 89 - 19 46 66.

Niño Perdido 425, México, 12, D. F.

FIEL INTERPRETE DE LA MARCHA HACIA AL MAR

Aun contra toda nuestra costumbre, y manera de pensar —la de no quemar enciense, ni hacer loa— a quienes por su condición de servidores públicos cumplan con su deber, en esta ocasión con sumo gusto se desliza nuestra pluma para hacer público por justo y merecido, un acto que enaltece al gobernante que demostrando preocupación y cariño por la cultura, no ya del Estado de Veracruz que con acierto gobierna el Sr. Lic. Marco Antonio Muñoz sino también la distinción de que ha hecho objeto a una Institución que como la Armada de México tiene alto significado dentro de la Cultura de nuestra Patria.

El Gobierno del Estado de Veracruz, reconociendo la calidad humana de los componentes de la Armada de México ha ofrecido en forma desinteresada una magnífica oportunidad a un joven Oficial para que efectúe en una de las mejores Universidades de los Estados Unidos de Norte América, estudios sobre la Energía Atómica aplicada a la Industria y a la Agricultura; dicha oportunidad consiste en una beca que pagará el Estado y cuyo monto asciende a una cantidad que permita que dicho Oficial sin preocupaciones de índole económicas se dedique con ahínco y tesón al estudio, responsable del compromiso contraído con la Nación y en lo particular con la Institución de la cual procede.

Los conocimientos que adquiera este Oficial serán de suma utilidad al emplearlos en industrializar la imponderable energía del átomo, y si ya el mundo ganó una paz con el arma tremenda de la bomba nuclear, tras de los hongos de dichas explosiones se barrunta el panorama grato de una industria futura que tenga a su servicio el poderoso átomo.

El Ejecutivo del Estado de Veracruz queriendo asegurar el buen éxito del fin propuesto, y dada la circunstancia de la proximidad de la inauguración de los cursos en la Universidad Norteamericana, personalmente medió ante el C. Subsecretario encargado del Despacho de la Secretaría de Marina, así

mismo como ante el C. Rector de la Universidad de México en su calidad de Coordinador de la Junta de Universidades para que efectuase los trámites necesarios a la inscripción conforme instrucciones al respecto dado por el C. Presidente de la República cuando le fue expuesta la idea por el dinámico Gobernante Veracruzano.

Un acto previsor del Gobierno Estatal fué mandar al Congreso un Decreto que asegura la terminación de los Estudios de dicho Oficial, salvo de cambios de Gobiernos de dicha entidad.

JUAN MACHADO

AGENTE ADUANAL Y DE BUQUES

V. Carranza 12. Teléfono 27-42.
APARTADO 133.

MAZATLAN, SIN., MEXICO.

PATENTE 503. REG. LOCAL No. 13.

CORTESIA DE EMPACADORA DE ESCUINAPA, S. A.

APARTADO POSTAL NUM. 16

ESCUINAPA, SIN. MEXICO

