

El Contralmirante Miles recibe la felicitación del Sub-Secretario de Marina, Encargado del Despacho, quien representó al C. Presidente de la República e impuso en su nombre la Condecoración AGUILA AZTECA.



RUMBO al mar

POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO

OCTUBRE — NOVIEMBRE — DE 1955 — \$1.00



EL "AGUILA AZTECA" FUE IMPUESTA EN SOLEMNE CEREMONIA AL C. CONTRALMIRANTE MILTON E. MILES, DE LA ARMADA NORTEAMERICANA OPERACION AMISTAD



Solemne momento en que el Contralmirante Miles acaba de recibir la máxima Condecoración Mexicana EL AGUILA AZTECA.

EDITORIAL

La vecindad y la necesidad de la convivencia de las personas son accidentes impuestos por el destino, no influye para ello la voluntad ni el sentimiento.

La amistad es emotiva y voluntaria, no se impone, brota espontáneamente, desde el fondo del corazón.

A los pueblos como a los hombres, el destino los coloca vecinos, pero no siempre los hace amigos. La amistad se forja a través del tiempo y de los acontecimientos.

En la desgracia se conocen los amigos y en circunstancias bastante desgraciadas el pueblo norteamericano nos ha tendido su mano de amigo, en uno de los momentos más amargos.

El pensamiento de que "Ya que Dios nos hizo vecinos, que El nos permita que seamos amigos" se ha materializado en las regiones de Quintana Roo y de Tampico en los momentos más aciagos de su historia.

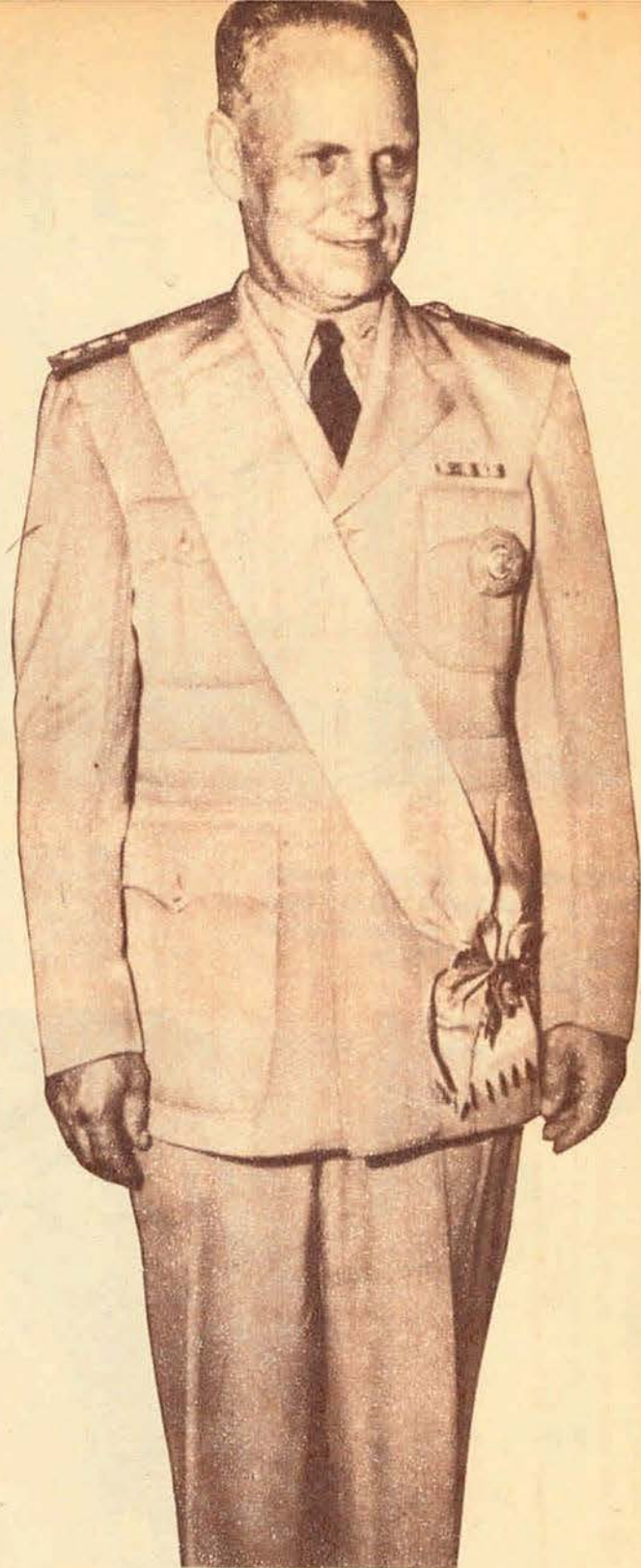
En esos momentos crueles de muerte y de zozobra ha brillado como nunca el sol de la amistad.

La Operación Amistad quedará esculpida como un símbolo de amistad y cooperación en el corazón de los mexicanos y el Contralmirante MILTON E. MILES como la personificación de ese símbolo.

Difícilmente se pudo escoger a otro hombre que encarnara los sentimientos de valor, sentido humano y de amistad. El Contralmirante MILES, viejo amigo de México a través de organizaciones militares y diplomáticas, materializó esta amistad con su abnegación, capacidad de trabajo y calidad humana que culminó en el salvamento de vidas en condiciones tan difíciles que en cada ocasión que se intentaba un salvamento se arriesgaba la propia.

El Contralmirante MILES supo imprimir en los pilotos de los helicópteros, en los tripulantes de las lanchas, en los miembros de su Estado Mayor y en todos aquellos, mexicanos y norteamericanos que cooperaron en la OPERACION AMISTAD, su gran sentido humanitario, su gran cariño a México y su gran devoción por el cumplimiento del deber.

Los que lo vimos trabajar día y noche, de las seis de la mañana de un día a las 6 de la mañana del otro y continuar, nos constan sus palabras no por sencillas menos grandiosas: "No tenemos derecho a dormir mientras haya tanta gente sobre los techados y azoteas de las



El Contralmirante MILTON E. MILES luciendo orgulloso la Condecoración y Banda de la AGUILA AZTECA.

casas esperando nuestra ayuda y que tampoco pueden dormir.'

El agradecimiento de los tampiqueños se desbordó espontáneo y fué muy grande, tan grande como la obra humanitaria realizada. Nuestro Gobierno, por conducto de la más alta Autoridad de Marina impuso sobre el pecho del Contralmirante MILES la condecoración

más preciada, la del AGUILA AZTECA y selló con ella un pacto no escrito de amistad hacia el gran pueblo norteamericano.

Que los actos humanitarios llevados a cabo por los miembros de la Armada Norteamericana sellen una amistad perenne entre dos pueblos hermanos, entre dos Armas hermanas.

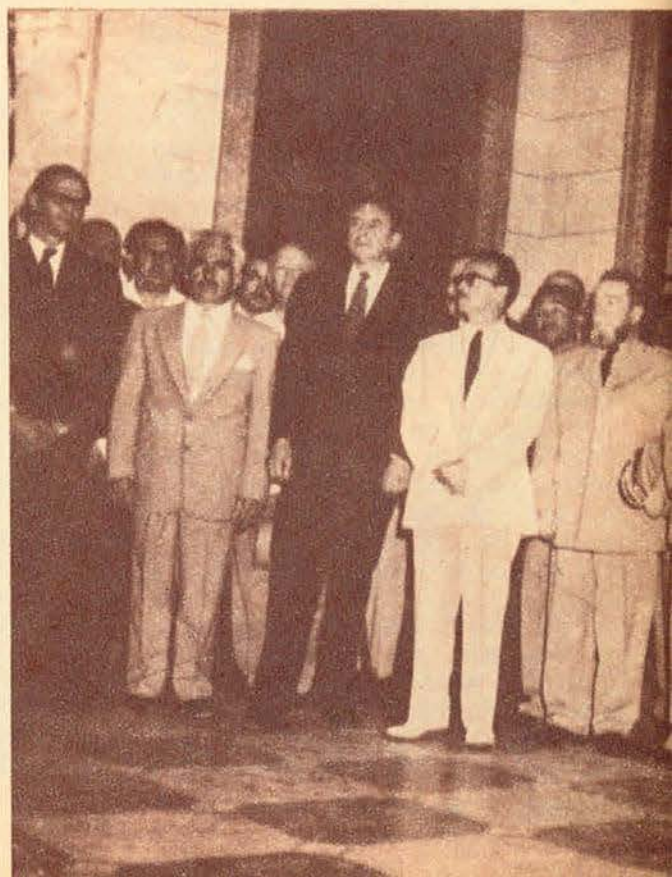


El Contralmirante Miles muestra orgulloso y satisfecho el diploma de la preciosa condecoración "AGUILA AZTECA".

El Jefe del Estado Mayor del Contralmirante Miles, Capitán de Navío Robert Clark y los miembros del Estado Mayor que tan brillantemente dirigieron la "OPERACION AMISTAD". En la foto aparece la esposa del Contralmirante Miles.



Personalidades del Gobierno, de la Armada y del Ejército presenciando la imposición de la Condecoración "AGUILA AZTECA" al Contralmirante Miles.





El Contralmirante Miles saluda al representante del Presidente de la República, Ing. Alfonso Poiré Ruelas. En la foto aparecen altos funcionarios del Gobierno Federal, del Estado y Municipio, de la Armada de México y Ejército Mexicano, miembros del Estado Mayor del Contralmirante Miles, señora de Miles y otras señoras que la acompañaban.

El Contralmirante Miles agradece la felicitación del Comandante General de la Armada, Almirante don Mario Rodríguez Mal...

El Contralmirante Miles agradece la condecoración. "La acepto en nombre de todos los mexicanos y norteamericanos que tan eficazmente colaboraron hombro con hombro en la "OPERACION AMISTAD".



TAMPICO,

Por P.P.H.

uno de nuestros puertos más importantes, se encuentra pasando por momentos dolorosos y difíciles, después de haber sido azotado por uno de los ciclones más devastadores que hayan ocurrido en los últimos años; los destrozos de los ciclones de 1933 y 1951 son pequeños comparados con los de ahora y la ciudad y sus alrededores padecen la inundación más grande de su historia.

El impacto debe ser cruel y los tampiqueños lo deben sentir en carne viva, ya que lo que se ha averiado y destruido es lo que esos mexicanos tesoneros e industriosos han creado y construido con sus propios medios. Pocos habitantes de la República pueden enorgullecerse, como los tampiqueños, de haber hecho su ciudad a base de trabajo y cariño al terruño.

La mayor parte de las obras que hasta ahora se han construido son frutos de la iniciativa privada, la ciudadanía contribuye con largueza para sus escuelas, instituciones de beneficencia y obras de beneficio social. Los salones de los centros sociales están siempre llenos y activos en fiestas benéficas; la Cruz Roja, la Beneficencia Española, el Hospital Civil, la Casa Amiga de la Obrera, el Asilo de Ancianos, el Hospital Antituberculoso, etc., son algunas de las obras de beneficencia sostenidas por la iniciativa privada, además de guarderías y jardines de niños.

La ciudad lucha constantemente contra el paludismo, la tuberculosis, la desnutrición, la ignorancia y todas las plagas que azotan a la humanidad en esos lugares tropicales.

Poca ha sido la ayuda o cooperación que Tampico ha recibido de la Federación y si muchos los dineros que por impuestos y derechos aduanales y portuarios han ido a ayudar a la economía del país.

Por eso es dolorosa esa crisis por la que está pasando el bello puerto, ya que las casas destruidas, las calles averiadas, etc., representan esfuerzos de años.

Las fuerzas destructoras de la naturaleza, al ensañarse sobre el lugar, destruyen una obra que representa multitud de esfuerzos y largos años de lucha constante.

Varias veces hemos llamado la atención sobre la negligencia de ciertos sectores gubernamentales, que habiendo podido poner el remedio a tiempo no lo han hecho. Ya alguna vez dijimos, en otra ocasión difícil

para Tampico, en el ciclón de 1951, la necesidad urgente de construir defensas para evitar las inundaciones. Las partes bajas del puerto se inundan todos los años durante las crecientes de los ríos y cada año contemplamos el espectáculo doloroso de ver a las infelices gentes que habitan esos lugares, sufrir la pérdida de sus humildes pertenencias, abandonar sus hogares y refugiarse en la parte alta para volver una y otra vez, terminada la inundación, a reedificar y vivir en la misma zona amenazada por el paludismo y las epidemias endémicas.

¿Será posible que nuestras autoridades nacionales y estatales no se den cuenta de las condiciones inhumanas en que vive esa gente?

El Programa de Progreso Marítimo tiene, dentro de sus puntos, el saneamiento de las zonas palúdicas, el mejoramiento de la vida de la población de los litorales y el aprovechamiento de los recursos naturales para encauzarlos y canalizarlos hacia el mejoramiento de los sistemas de vida de los habitantes de las costas.

Ahora es tiempo de que los institutos nacionales que intervienen en el programa, coordinen sus esfuerzos para contrarrestar los destrozos de los elementos y elaborar un plan a fin de restituir a Tampico su patrimonio económico y social destruido por las aguas.

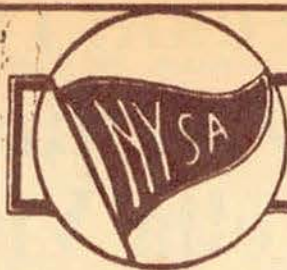
Recursos Hidráulicos y Salubridad en cooperación con la Secretaría de Marina, podrían rellenar y levantar las partes bajas de la Ciudad, construir defensas que formen diques contra las avenidas anuales de los ríos y con ello restablecer la confianza de los que viven en esos lugares.

Los ojos compasivos del país se deben volver hacia los desventurados tampiqueños y tenderles la mano para que puedan recuperarse demostrando con ello el espíritu de cooperación y hermandad que debe unir a todos los mexicanos.

Podemos asegurar que la ayuda que se dé y el esfuerzo que se haga para darla, no serán en vano, pues se ayuda a un pueblo viril que ama su terruño sobre todas las cosas y que sabrá levantarse pujante para continuar la lucha por un México mejor.

Ayudemos a Tampico en su momento difícil.
México, D. F., a 21 de septiembre de 1955.

RUMBO al mar, (POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO), PUBLICACION MENSUAL, DIRECTORIO:
Número 5. Primera Epoca. Tomo Primero.—Octubre y Noviembre de 1955.—Autorizado como correspondencia de Segunda Clase en la Admón. de Correos UNO de México (1), D. F., el 27 de Julio de 1955. Reg. No. 22087.—
DIRECTOR GERENTE: Tte. de Fragt. S. E. Domingo Muñoz de la Guardia.—**Director Técnico:** Capitán de Marina Rafael Moreno Porras.—**Admor.:** Mayor de Inf. de Marina Fernando García Vargas.—**Jefe de Publicidad:** Jesús M. Ramírez.—**Oficinas Generales:** Turmatina No. 62-B. Col. Estrella, México (14), D. F. **APARTADO POSTAL 2305,** México (1), D. F. Precio del Ejemplar: \$ 1.00. Atrasado \$ 3.00. Suscripción anual \$ 12.00. Suscripción extranjero Ds. 2.00. Toda correspondencia y fondos diríjanse al Director-Gerente.—**NOTA:** No se devuelven originales aunque no se publiquen.—Impreso en los Talleres de "Biotográfica Mexicana", S. A., Arteaga No. 33, México (1), D. F.



NAVIERA YUCATECA, S.A.

Armadores del Buque Motor

"Mayapán"

Calle 60 Núm. 408 :- Apartado 126 :- Tels. 35-56 y 23-50

Mérida, Yuc., Méx.

Carga y Pasajeros entre los Puertos de Veracruz y Progreso.

AGENTES EN VERACRUZ:
Navegación y Comercio,
S. A.

INDEPENDENCIA Nº 20
APARTADO 126 - TEL. 31-33

Industria Salinera de Yucatán, S. A.

Calle 60 No. 408 - - Teléfono Eric. 23-50 y 35-56

Apartado 126

Mérida, Yucatán, México.

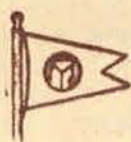
"Las Coloradas"
Planta de Refinar Sal
al alto vacío

Productos
"Sal - Sol"
Refinada para Mesa

Sal en Blocks
para Ganado

Sal Mollida
Común

Sal Marina
en Grano



NAVIEROS del GOLFO, S.A.

ARMADORES DEL BUQUE MOTOR

"SISAL"

CALLE 60 NUM 408 APARTADO 126 TELS. 23-50 Y 35-56

MÉRIDA, YUC., MEX.

AGENTES EN VERACRUZ:
Navegación y Comercio,
S. A.

INDEPENDENCIA Nº 20
APARTADO 126 - TEL. 31-33

Carga y Pasaje entre los Puertos de Veracruz, Progreso y Chetumal.

PRODUCTOS REFRIGERADOS, S. A.

CALLE 20 CON 37

TELEFONOS 92 Y 93

CIUDAD DEL CARMEN, CAMP., MEXICO.

La Patria, Para su Reconstrucción Total Necesita de la Cooperación Organizada de sus Hijos y de los que en ella Viven

Por DOMINGO MUÑOZ DE LA GUARDIA

México sufre en estos momentos la mayor desgracia del siglo causada por los embates de los meteoros naturales, que han lacerado la espina dorsal del país; ciclones e inundaciones han destrozado la mitad de su territorio, segundo miles de vidas de inocentes y honrados mexicanos hombres, mujeres y niños. Millones de pesos se han perdido y la economía nacional resiente un impacto capaz de dislocar la economía general.

Los estados más afectados han sido Tamaulipas con las inundaciones de la zona de Tampico, y Chetumal con la destrucción total de la ciudad, capital de Quintana Roo. Son también de gran cuantía las pérdidas en Tabasco, Veracruz, Tlaxcala, San Luis Potosí, Chiapas, Jalisco y otros estados, es decir casi la mitad del territorio nacional, y, si tomamos en cuenta que estas entidades hoy casi en ruinas han sido, son y serán el principal sostén del presupuesto nacional, entonces nos daremos cuenta de que México, de Tijuana a Tapachula y de costa a costa, ha resultado afectado y por ende todos los mexicanos y extranjeros que habitamos en el país, sufriremos las enormes consecuencias que estos fenómenos traen aparejadas.

México se encuentra hoy postrado por una enfermedad de la que puede recuperarse si se le atiende a tiempo con el diagnóstico certero y tratamiento apropiado. Ya que los males económicos son tan peligrosos para los pueblos como los físicos para las personas.

Pero para curar al país de sus achaques económicos hay la necesidad de que sus gobernantes cuenten con el respaldo de todos sus habitantes, sin distinción de clases, nacionalidad o filiación política.

El Gobierno como representante y administrador de los intereses del país tiene el deber de poner toda su energía y los medios naturales y morales con que cuenta, pa-

ra lograr la reconstrucción y recuperación de las zonas afectadas.

El pueblo mexicano y sobre todo las fuerzas vivas y las que tienen en sus manos las fuentes económicas del país, instituciones bancarias, industriales y comerciales, deben de respaldar a las autoridades gubernamentales y acudir con los recursos que la nación, como un depósito y una inversión ha puesto en sus manos, para que con su consejo y ayuda moral y económica, inviertan a largo plazo sus excedentes en esas regiones que no necesitan dádivas sino facilidades para que con el trabajo de sus mentes y sus manos puedan recuperarse.

El período duro, resultado de la catástrofe, ya está pasando, la ayuda económica, de alimentos y de ropa que tan espléndidamente prestó el pueblo mexicano, va siendo cada día menos necesaria. Ahora toca a las fuerzas económicas privadas y del gobierno aportar el apoyo necesario para que los pueblos afectados se levanten. A las instituciones gubernamentales, con los instrumentos técnicos y con los medios económicos con que cuentan, emprender aquellas obras necesarias para que los efectos de nuevos ciclones e inundaciones sean menos destructores, planeando y reglamentando la construcción de defensas que pongan al abrigo de estas clases de calamidades a las poblaciones y sobre todo a las personas pertenecientes a las clases menos favorecidas que tanto han padecido en esta ocasión. Facilidades de crédito a largo plazo para el comercio, la industria, la ganadería y la agricultura, fomento de obras de defensa y de reparación que se traduzcan en contratos para los contratistas e instituciones locales a fin que los dineros se derramen en el lugar. Créditos también para la construcción de habitación barata para aquellos que

perdieron sus hogares y acondicionamiento de los terrenos bajos para que queden a cubierto de futuros peligros.

Un balance del estado económico en que quedaron las regiones afectadas seguido de una planeación adecuada y de la ayuda económica necesaria convertiría en poco tiempo a esas regiones, en fuentes de riqueza y de trabajo.

Tanto el gobierno como la iniciativa privada han contribuido con largueza en el auxilio a Tampico y demás regiones afectadas. Se dice que se han colectado siete millones de pesos. Nos parece una cantidad pequeña para las necesidades de recuperación, pero suficiente para la ayuda inmediata de ropa y alimentos. Creemos firmemente que la operación más importante no ha llegado, ésta tiene que ser de cientos de millones en forma, como ya dijimos, de créditos, inversiones y obras.

Los empleados públicos y particulares, los marinos, los soldados, los obreros, los campesinos, los comerciantes, etc., hemos contribuido en la medida de nuestras posibilidades y estamos dispuestos a seguir cooperando lo necesario siempre que se organice debidamente una campaña nacional de auxilio. Sugerimos una emisión de bonos a largo plazo de un peso en adelante que se vendieran en las calles, en las escuelas, en los cuarteles, en el comercio, etc., que no pagaran intereses y que en manos de una institución sirvieran para reunir los capitales necesarios para hacer préstamos hipotecarios, también sin intereses a aquellas personas que perdieron sus hogares y que quisieran volverlos a construir. Bonos pagados a largo plazo y con intereses pequeños para financiar la industria, el comercio y la agricultura y ganadería de las regiones afectadas.

Tenemos confianza en el Gobier-

no, tenemos confianza en nuestro Presidente, los mexicanos honrados y conscientes estamos con él en estos momentos de prueba y abrigamos la certeza de que el pueblo en general está dispuesto a llevar a cabo sacrificios económicos para una causa nacional y buena como ésta.

Nuestros gobernantes no tienen más que presentar un plan, señalar un camino y nosotros estamos dispuestos a respaldarlos y seguirlos. No podemos dejar que nuestros hermanos de las regiones devastadas sufran hambre y miseria, ni que pueblos que hasta ahora han sido fuentes de riqueza de la patria se conviertan en ruinas y desolación.

Las regiones de Tampico, Chetumal, los pueblos afectados de Jalisco, Michoacán, y Colima y en fin, todas las zonas azotadas por los elementos naturales en los últimos tiempos, tienen fe y esperan nuestro aliento; nos tienen confianza y no les podemos defraudar, no esperan limosna, esperan ayuda y se las debemos dar. Si esta ayuda llega a materializarse a través del Gobierno, de una institución, de un patronato, etc., esas regiones se recuperan en poco tiempo y además mejorarán y elevarán sus condiciones de vida ya que con la amarga experiencia adquirida, las autoridades locales no permitirán la ejecución de obras si éstas no llenan las condiciones de seguridad y solidez adecuada. Todo se construirá de acuerdo con la técnica moderna, las zonas bajas de las ciudades serán levantadas, se rectifican los cauces de los ríos, se construirán represas y canales que contengan y desvían las aguas excedentes evitando futuras inundaciones.

Las tierras laborables prometen óptimas cosechas después de haber sido inundadas y fertilizadas por el limo de aluvión y nada más esperan que el agricultor debidamente refaccionado la labre. La ganadería, que casi desapareció, tendrá a su disposición extensos pastizales que la volverán a fortalecer y sobre todo esto, tenemos el material humano, que si se le allenta y ayuda lleva en sí toda la alegría y voluntad necesaria para hacer de los campos desolados de hoy, imperios de riqueza para México y para los mexicanos.

Queremos ayudar a nuestros hermanos en desgracia que son parte integrante de la patria y cuyas heridas resentimos como en carne propia. LA PATRIA ESTA SANGRANDO Y NUESTRO DEBER DE MEXICANOS ES RESTAÑARLE DE SUS HERIDAS.



Vista del parque de Chetumal y monumento a la Bandera antes del ciclón Janet.



El hermoso Palacio de Gobierno que era el orgullo de los chetumaleños y que resultó seriamente dañado por el meteoro.



Otro aspecto del parque y de la bahía de Chetumal.

LA MARCHA HACIA EL MAR, PUERTO JUAREZ Y EL CIRCUITO DEL CARIBE...

A BASE DE PREAMBULO

Los elementos políticos y burocráticos que rodean, o que han estado cerca de los diferentes Presidentes de la República, son muy afectos a poner nombres especiales o frases llenas de ampulosidad a determinadas ideas o proyectos del Jefe de la Nación; frases que no tienen más mira que la de halagar al mandatario en turno, y el encubrir en su mayoría intereses emboscados. Con tales frases los proyectos fracasan, se desvirtúan y finalmente las buenas intenciones del que ideaba hacer algo, pasan al rincón sin fondo de nuestros archivos burocráticos sin importar los intereses generales de la Nación. La codicia y la voracidad de los eternos vivos que merodean nuestras Secretarías de Estado, han cooperado al fracaso de ese Plan.

Esperamos y tenemos confianza que la actual Administración sea totalmente diferente, que los planes para el futuro sean seguros, y que nuestros altos funcionarios al indicar a la Nación determinados planes, tengan la seguridad de llevarlos a cabo.

La MARCHA HACIA EL MAR, frase un poco ampulosa, está llena de esperanzas para un sector numeroso, de indiferencia para una gran mayoría, y de desprecio para los eternos pesimistas y fracasados que han perdido la fe en los destinos gloriosos de México. Sin embargo para nosotros los marinos, y especialmente para los que hemos tenido la gloria de navegar a lo largo de nuestras costas, y hemos vivido en esas hermosísimas regiones de nuestra Patria, esta frase tiene un sentido totalmente diferente.

MARCHAR HACIA EL MAR, así sonó en nuestros oídos de adolescentes, la quimera de un ensueño, cuando nuestros padres aquí en el interior, nos plantearon el problema de seguir la profesión de Marino, ante nuestra imaginación que apenas despertaba a la vida, pasaron inmediatamente visiones fantásticas, paraísos tropicales, mares azules plenos de amor y paz, tempestades, tremendas, pletóricas

de emociones, piratas, buques de guerra que vomitaban hierro y fue go sembrando la muerte, Julio Verne y Salgari, no eran extraños a esas fantasías... y a una edad temprana iniciamos nuestra marcha hacia el mar.

Lo que nuestra imaginación de adolescente medio imaginó aquí en el interior, cuán lejana era a la hermosa realidad... Realidad plena de emociones, dura muchas veces, pero necesaria para formar nuestro carácter y nuestro destino. Llena de pasiones en que alternaban el amor y las sonrisas de nuestras alegres muchachas costeñas, con la férrea disciplina llevada a bordo.

Al desplegarse ante nosotros en la vida real la hermosa de nuestras costas, lo grandioso de nuestros panoramas marítimos, la fantástica policromía de nuestros cielos y mares con sus tempestades plenas de cruda e imponente belleza, y la tranquilidad de nuestros puertos con sus habitantes francotes, sinceros, hospitalarios, que veían en nosotros los marinos a un paisano, no obstante el fuerte regionalismo que impera entre nosotros, primero quisimos al mar, y posteriormente nos sentimos totalmente arraigados a sus habitantes, siendo para nosotros iguales los del litoral del Pacífico y los del Atlántico.

Ante nuestros ojos pasan: la extraña topografía de las costas acantiladas de nuestra Baja California, costas altas, llenas de grandes y pequeñas bahías, en donde el mar ha forjado arcadas y cavernas profundas donde entra el mar y al salir forma un extraño abanico blanco de mil formas, y en sus riscos salientes también la mar al romper, levanta copas blancas de espuma de mar que los rayos del sol convierten en pequeños arco-iris; farallones blancos y grises que emergen del mar, piedras enormes monolíticas que a veces solitarias y otras en grupos emergen del seno del mar, pareciendo que caminan dentro de él, llamadas frailes por parecer en las noches de luna, sacerdotes en actitud de orar,

en esas aguas claras y limpidas que retratan sus cantiles y sus cielos, existe un mundo de seres que ya hemos descrito a través de nuestro periódico, y que son una riqueza hoy abandonada por nuestra incuria y nuestro desconocimiento, riqueza que si se pusiera en marcha hacia el interior forjaría de nosotros un pueblo más fuerte y más apto y trocarían nuestra península desértica, fría llena de páramos y sin vegetación en un emporio de abundancia.

Desde Punta Peñasco hasta el Suchiate, continúa la misma conformación, pero sus valles, sus cerros y sus montañas se cubren de verdor y a trechos largos en sus hermosísimas bahías florecen ciudades de ensueño, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco y Salina Cruz, así como pequeños puercecillos que cual lunares resaltan dentro de un marco imponente de montañas altas cubiertas de vegetación exuberante.

Cual centinelas avanzados de nuestras costas del litoral del Pacífico, emergen dentro del lecho de unas aguas de azul marino purísimo, las Islas Coronados, Guadalupe, Cedros, Islas Marias, Revillagigedo y La Pasión.

Nuestras costas del Golfo de México son diferentes pero también grandiosas, sus playas bajas y tendidas son orladas por unas aguas de color lechoso, que adquieren tintes opalinos en el orto y ocaso del sol, recortándose en la parte oriental allá en el fondo, el macizo enorme y agreste de nuestra Sierra Madre Oriental, en cuyo centro cintila con el sol y con la luna, la nivea cima del Pico de Orizaba; a partir de los límites entre los Estados de Veracruz y Tabasco hasta Cabo Catoche ya no se dibuja en el fondo ningún macizo montañoso y solamente se adivinan las selvas vírgenes, lagunas y ríos que cubren esas planicies. Desde Cabo Catoche hasta Xcalak las aguas que circundan estas costas adquieren una tonalidad diferente, sus aguas son claras y transparentes formando pequeñas radas y ensenadas protegidas por unos riscos

calcáreos de pequeña altura que emergen a poca distancia de sus playas blancas, también cerca de estas costas cual centinelas salen del mar unas islas bajas llenas de verdor, sobresaliendo dentro de las aguas del Golfo, Isla Lobos; la llamada con toda razón "Perla del Golfo" (Isla del Carmen) cubierta totalmente de palmeras que mecen sus penachos al sol y habitada por 14,000 habitantes sumamente industrioses y trabajadores; Cayo Arcas, Triángulos, Cayo Arenas e Isla Pérez, y en el Caribe: Contoy, Mujeres, Cozumel y finalmente un bajo árido calcareo llamado El Chinchorro, y mar adentro las aguas azules del Caribe levantan constantemente las crestas de sus olas, en una agitación que no tiene fin.

Tanto las aguas del Océano Pacífico, como las del Golfo y el Caribe, tienen en su seno una fauna marítima, variada y riquísima, que espera la mano de los mexicanos para alimentarse mejor y que ahora está sirviendo para mejorar la alimentación de la Nación hermana Cuba y parte de Estados Unidos.

Estas costas que de una manera somera hemos tratado de describir, son hasta ahora un muro infranqueable, que tal parece impide también el desarrollo de nuestra enorme riqueza que en tierra firme, está desde hace centurias sin explotarse, ni poder dar albergue a un gran porcentaje de nuestra población que no tiene ya acomodo en el interior del país. Señalamos en un párrafo de este artículo los pocos puertos que existen en el Pacífico; en el Golfo de México solamente contamos con Tampico, Tuxpan en formación, Veracruz. Coahuila en medianas condiciones y Frontera, Ciudad del Carmen, Campeche y Progreso limitados a barcos de poco tonelaje y sin que puedan llamarse puertos en realidad.

Nosotros los marinos conocemos el famoso plan de MARCHA HACIA EL MAR y aunque en él intervinieron pocos marinos, su programa es verdaderamente audaz y ataca a fondo el problema de nuestros puertos marítimos; sin embargo creemos que en la actual Administración se pone la base para un desarrollo de mayores proporciones. Posiblemente la prensa el día de hoy o mañana, nos siga atacando a los marinos, tanto de Guerra como Mercantes, si existe algún fracaso en el programa de MARCHA HACIA EL MAR, sin saber que para un plan de esa envergadura, además de los factores económicos, existen otros fenómenos físicos que pueden retrasar o mo-

dificarlo. Creemos sin embargo que los que intervinieron en su formación, obraron con absoluto patriotismo y que fueron inspirados y orientados por las indicaciones del Sr. Presidente de la República, que es un Marinista de corazón, y tiene la mística de servir a su Patria con entusiasmo, honradez y fe.

EL CIRCUITO DEL CARIBE, fué expuesto a través de la prensa en forma somera por el desaparecido Secretario de Comunicaciones Arq. Carlos Lazo, y sus alcances no solamente son nacionales, sino también interamericanos, tendiendo a un mayor acercamiento espiritual y económico con Estados Unidos, Cuba, Jamaica, República Dominicana, Puerto Rico, las Pequeñas Antillas, Venezuela, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador y Guatemala. Idea muy noble que debe llevarse a la práctica en este período presidencial, por significar un paso más al ideal Panamericano y de trascendencia económica vital para México.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, actualmente ha terminado el camino carretero hasta Puerto Juárez y ya es una fuente de ingresos para los habitantes de Isla Mujeres, debido al Turismo Nacional; la Secretaría de Marina ya inició los trabajos para la creación de ese Puerto. La prensa últimamente ha expuesto la idea de trasladar a ese lugar la capital del Territorio de Quintana Roo; estas ideas tienen como marco la última catástrofe que acaba de pasar en la capital del Territorio, Chetumal, con motivo del ciclón llamado Janet.

No creo que haciendo capital a Puerto Juárez dejen de pasar ciclones por ese puerto, ya que por ese lugar son más frecuentes que a la altura de Chetumal. Es necesario que al reconstruirse Chetumal se fije como norma principal la construcción de casas de tabique y concreto y que se hagan obras de defensa bastante importantes a lo largo de la playa del puerto de Chetumal para impedir en el futuro una nueva invasión de las aguas del mar.

Chetumal se encuentra casi en los límites con Belice y hacia el Sur, limitando por el Río Hondo se encuentra una zona muy rica en maderas preciosas que si ahora está siendo explotada en beneficio exclusivo de los ingleses, el día de mañana esa riqueza forestal quedaría totalmente en sus manos. No creo que los puertos marítimos deban estar tierra adentro pues dejarían de llamarse como tales, y

(Pasa a la página 14)

MERINO Y MATAMALA

CIUDAD DEL CARMEN
CAMP.

Calle 22 - 59-A

NAVIERA REX, S. A.

MEXICO, D. F.
S. J. DE LETRAN 84

CD. DEL CARMEN,
CAMP.

CALLE 24 No. 60
Tels.: 244 y 253

LAS TARJETAS DE IDENTIDAD POSTAL LE FACILITAN EL COBRO DE SUS DOCUMENTOS Y VALORES, ASI COMO LA ENTREGA DE SUS CORRESPONDENCIAS EN TODAS LAS OFICINAS DEL PAIS. DIRECCION GENERAL DE CORREOS.

MAREJADA DEPORTIVA

Por el CAP. FAUGIER

Muy animado está nuestro medio del box, con la pelea que según los manejadores o representantes del Ratón Macías, llevará a cabo éste contra el "chicharo" Billy Peacock, dentro de muy poco tiempo, según dicen en enero del año próximo. La noticia aún cuando no ha sido confirmada plenamente no deja de ser halagadora, puesto que es una deuda pendiente que Macías quiere cobrar con ansia, después de la estrepitosa y dramática derrota que le infligió el negro, rompiéndole de paso la quijada.

Creemos que es muy justa esta ansia de venganza de parte del "ratón" pero a su vez nuestro peleador debe tomar perfectamente en cuenta que no va a pelear contra un matalote cualquiera a quien va a poder manejar a su antojo. Posiblemente el golpe que rompió el maxilar a Raúl Macías haya sido de suerte, pero hay una cosa que no debe escapar a la observación de los aficionados; y es que Billy Peacock después de esa pelea con el Ratón Macías no ha perdido una sola y todos sus triunfos han sido por nocaut, siendo el más reciente sobre el tailandés Chamroed Songkritrat, a quien depaso retiró del box, al hacerle una horrible fractura en la nariz que lo imposibilita para seguir pelando en el resto de su vida; y esto nada más lo hizo Peacock en el propio gallinero del tailandés, allá en la lejana Bangkok.

En todo esto debe fijarse nuestro peleador y sus manejadores, y no lo vayan a mandar al muchacho en un plan suicida que pueda acarrearle un nuevo desaguzado, que ahora sí sería un rudo golpe para el boxeo mexicano y para él en lo personal. Macías debería ver muchas veces la película de su pelea con el negro, para darse cuenta de dónde y cómo salió así como la forma en que recibió ese golpe que lo atajó en su meteórica carrera hacia el título mundial de los gallos.

Por otro lado, es hora que el muchacho se dé cuenta que le falta aún mucho que aprender dentro del box, y que eso no se lo van a enseñar "protectores" (?), sino personas que

conozcan el box desde todos sus ángulos. Raúl Macías es un muchacho dócil, obediente en lo concerniente a las indicaciones que le hacen las personas de quien depende, entonces si lo que el muchacho necesita es que lo gente que sabe lo que está haciendo. Francisco Rosales, su mánager es una persona que sabe su negocio, ¿por qué razón lo relegan a segundo término? Lo del César al César, que Rosales lo maneje en el box y que sus protectores le manejen sus finanzas sin inmiscuirse en cosas que no entienden. Que dejen que el manejador acabe de pulir ese diamante y después que lo exploten. Sería una verdadera lástima que un elemento como Raúl Macías se perdiera por no tener quien lo gule como debe de ser. El pronóstico de la pelea Billy Peacock-Ratón Macías (3a. versión) es aún prematuro, pues en primer lugar no se ha declarado como cosa segura y en segundo, falta mucho tiempo durante el cual pueden ocurrir un sinnúmero de cosas. Mientras tanto Macías debe desenohecerse con peleas de consolidación, en las que ponga a prueba la resistencia de su quijada, la que según los médicos que lo atedieron quedó ahora más sólida.

En lo que sí no estamos de acuerdo es en que se ponga al ratón a pelear con "cartuchos quemados", que a última hora puedan dar una sorpresa, alguna cosa que en su vida nunca hicieron, pero que puede ocurrir en ese momento, como en el caso del ratoncito con Schoonmaker en el Auditorio de Corpus Christy, Texas. En esa pelea el ratón no llevaba absolutamente nada que ganar, ni siquiera los dólares, sino que era una pelea en que iba a poner a prueba la resistencia de su quijada, por desgracia esto no pudo comprobarse, ya que Schoonmaker subió con la idea única de no caerse, y se pasó todo el tiempo haciendo marrullerías para evitar el nocaut, por lo que la pelea fué sumamente deslucida y coreada con silbidos por una buena parte del público, compuesto en su mayoría de mexicanos de allá "del otro lado", que esperaba ver cosas

grandes y maravillosas del ratoncito Macías.

En nuestro medio boxístico existen peleadores de peso "gallo" de gran calidad, con los cuales pensamos que Macías podría tener algunos encuentros de preparación con vistas a las peleas internacionales venideras, ya sean con Robert Cohen o con Billy Peacock.

El "Pajarito" Moreno, ponchador terrible que ha ganado hasta ahora todas sus peleas por nocaut, sigue en plan ascendente. A este muchacho lo están llevando por muy buen camino, es un gran prospecto del boxeo profesional mexicano. Hacia muchos años que no aparecía un peleador con las facultades y características tan formidables con que cuenta Moreno. Tiene un instinto asesino arriba del ring, que aunado a un "super-pegue" y a una resistencia granítica lo hacen ser por ahora la sensación.

FOOT-BALL. — No cabe duda que nuestro futbol atraviesa por una crisis tremenda; no en lo que se refiere al deporte en sí, sino a la desorganizada organización que hay gracias a que todos los presidentes de los Clubs, son auténticos políticos que únicamente desean el beneficio personal, importándoles un silbido el prestigio del futbol de México. Primero fué la escisión entre algún presidente, la Federación y los Clubs de Guadalajara, que con muy sobrada razón no querían facilitar a sus jugadores; ya que aquellos clubs, muy poco o nada se les tomaba en consideración a la hora de partir los manjares y por otro lado la equivocada organización que se estaba dando al tan canturreado Campeonato Panamericano de Futbol que tendrá lugar en esta capital.

Parece ser que ya los señores Directivos han llegado a un acuerdo y ojalá que esto redunde en beneficio de tan popular deporte. Y que veamos al-

Servicios de buques entre Puertos de Acapulco y Manzanillo y Canadienses, Norteamericanos

GRACE LINE

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 34-50-17
MEXICO, D. F.

go satisfactorio que I. sta ahora no ha existido.

Por cierto que ya es casi segura la participación de Argentina, Brasil, Chile, Perú y está todavía en veremos si el equipo de Uruguay viene a dicho campeonato, que se verificará en los primeros meses del año venidero en esta capital; con la concurrencia también por Centroamérica de la República de Costa Rica, que resultó campeona en la eliminatoria que se hizo entre aquellos países hermanos del Caribe con vistas a concurrir al Panamericano de México.

Nuestra Preselección Nacional, aún no ha podido afirmarse. En el encuentro que sostuvieron contra una Selección formada a base de elementos argentinos y centroamericanos, fueron derrotados estrepitosamente al son de cuatro goles a cero. Muchas personas han pensado sin razón, en que de ello debe culparse al entrenador nacional, que en este caso es el señor López Herranz. Nosotros pensamos que no existe ninguna razón para hacerlo así, en primer lugar porque al entrenador no se le ha dado material humano necesario para poder formar un verdadero grupo seleccionado, ya que volviendo a lo que dijimos antes, la política y las diferencias entre personas, han reducido el círculo a determinado número de jugadores, por otro; el poco tiempo que lleva de formada la preselección y el bajo rendimiento de algunos jugadores en ese día y de quienes se esperaba que lo hicieran mejor, como en el caso de Ligorio, que durante todo el tiempo anduvo a la deriva sin entenderse con nadie. La línea media estuvo muy por abajo de lo que pudo haber hecho. Total, una mala noche, que cualquiera la puede tener. Amén de los extranjeros jugaron un futbol de calidad.

Los nuestros presionaron e hicieron jugadas de verdadero mérito, pero a la hora de acomodar la pelota en el marco, estuvieron fatales, y eso aunado a un poquitín de mala suerte al tirar, reflejaron el marcador final.

Lo malo que notamos a nuestra preselección fué muy poca profundidad, falta de desmarcaje y absoluta falta de decisión para tirar al marco. Aún cuando falte poco tiempo, aún hay el suficiente para corregir muchos errores y evitar que hasta Costa Rica nos venga a pegar a nuestro gallinero. El público de México, está hartado ya de "derrotas honrosas", "penalties indebidos", "parcialidad de árbitros", etc., y todo aquello que es disculpa cuando se pierde.

* * *

Hace muy poco tuvimos la suerte de escuchar un comentario radiofónico, acerca de una entrevista llevada a cabo con el gran jugador argentino NORBERTO IACONO "La Panchita", jugador todo pundonor, calidad y valor dentro de la cancha, que milita ahora con el club América de esta capital y que fué seleccionado argentino durante muchos años, habiendo jugado contra todos los mejores equipos de Europa y Sudamérica representando a su patria. Un verdadero deportista que quiere a México y a los mexicanos porque así lo ha demostrado en infinidad de ocasiones, y por es-

ta razón consideramos que su opinión es sincera, amén de autorizada. Decía Iacono: Que le ha causado una fuerte impresión el día que se fué por ahí a los "llanos" y vió la enorme cantidad de jóvenes que practican el futbol, la enorme cantidad de equipos que en el más pequeño baldío están pateando a la pelota y entonces entró la pregunta de rigor; el entrevistador preguntó a Iacono que por qué razón entonces nuestro futbol no progresaba. A lo que respondió, que su opinión personal, era de que no existía orientación para esos deportistas, que aquí en México, se dedicaban los entrenadores a los equipos grandes, a los de Liga Mayor, que los mejores preparadores estaban en Primera División, que en otras partes como en la República Argentina, en donde existe un futbol muy bien organizado, los clubs tienen hasta 6a. División, o sean los chavales que se van fogueando desde esas fuerzas inferiores, y es ahí en donde los clubs ponen a sus mejores entrenadores para que desde entonces los vayan formando, para que cuando llegan a primera división ya no necesitan de profesores ni entrenadores que les enseñe ningún secreto del deporte, pues se considera que el que llega a primera división es porque ya no ignora nada. Que podrán existir magos del balón que lo dominan, pero que serán casos excepcionales que no hayan salido de esas fuerzas inferiores.

Naturalmente que consideramos esto como una cosa cierta, ya que en los clubs argentinos que nos han visitado nos hemos dado cuenta que entre sus titulares y los suplentes que vienen, no existe casi ninguna diferencia y todos tienen en la misma escuela del club a que pertenecen.

Así es que creemos después de haber oído esta autorizada opinión, que nosotros estamos aún muy lejos de la meta, pues aún cuando Iacono piensa que si México hiciera lo que en la Argentina, en muy pocos años estaría siendo una potencia del futbol en el mundo, porque reconoce que el material humano es abundante y además de excelente calidad, nos damos cuenta que estamos en la calle en lo que respecta a organización. Nuestros clubs son muy pobres, casi todos viven al día como quien dice, con pequeños tropiezos económicos que sufren se empiezan a tambalear y esto desgraciadamente se debe a que no viven en forma de club, sino como pequeñas empresas particulares.

Que cada club organice sus fuerzas, que se designen entrenadores para las fuerzas inferiores, que se les de oportunidad a tantos millares de muchachos que andan pateando por ahí la pelota y verán si lo que dijo el simpático chaparrito argentino no es la verdad íntegra.

* * *

EL CAMPEONATO de la Liga Mayor de futbol, se está aclarando ya, parece que el Club "LEON" de la ciudad cueraera será el monarca de este año. El "ORO" de Guadalupe, le persigue de cerca y está aún en posibilidad de alcanzarlo, dependiendo todo del juego que sostengan los dos el próximo domingo. De todos modos pensamos que el "LEON" saldrá adelante, pues lo consideramos un equipo más asentado, con mejor carburación

en todos sus frentes y con una recia defensa que puede detener a los galgos del "ORO".

El Club "ATLANTE", con un soberbio paso al principio, cayó al fondo de los abismos y se está quedando atrás. Esto es absolutamente normal, pues al principio del Campeonato, nosotros dijimos que nos gustaba el equipo para dar muy buenos juegos, por su fogosidad, velocidad y calidad técnica; pero que en cuanto los trabucos, como el "LEON", "ORO", "ZACATEPEC", empezaran a sacar las uñas, cualquiera de ellos podría ser campeón.

FUTBOL INTERNACIONAL

Francia con su seleccionado "B" empató con Rusia y nada menos que en Moscú. En ese partido jugó como portero en la Selección Francesa, nuestro conocido Remetter.

Con este triunfo y el que consiguió contra Yugoslavia, pensamos que los franceses han resurgido nuevamente a primer plano en futbol mundial.

Ellos se están fogueando, jugando contra enemigos durísimos. Nosotros seguimos aún lamentando aquel penalty que nos marcó en Suiza el señor Azensi y que decretó la derrota de México a pies de los franceses. Al fin consuelo; pero que no nos dará jamás ningún prestigio.

Por conducto de estas líneas queremos felicitar al equipo de la 2a. Fuerza MARINA MERCANTE, de la Secretaría de Marina, por haber conquistado el Campeonato de Liga de la Federación Sindical de Trabajadores al Servicio del Estado.

Asimismo vaya una cordial felicitación para el equipo de basquetbol "INFANTERIA DE MARINA", de Veracruz, por haber resultado campeón estatal en su fuerza.

ECUESTRES

El equipo Ecuestre Mexicano que sufrió un dramático accidente en Columbus, Ohio, al chocar la camioneta en que viajaban con un auto que les echó encima un ebrio norteamericano, cuando se dirigían a Harrisburg, Pa., a las competencias organizadas por el Pennsylvania National Horse Show, ha sacado su casta a relucir al imponer su calidad de grandes caballistas en este Torneo.

No obstante las contusiones y heridas sufridas por nuestros centauros; Vials, ocupó el sábado el primer lugar, seguido por el general Mariles en la competencia del día.

Y el lunes tuvimos la satisfacción de leer por el cable que el general Mariles haciendo una monta perfecta ganó la competencia de "Falta y Fuera", que consiste en pasar todos los obstáculos en forma perfecta y en el menor tiempo posible. Siendo descalificado todo aquel jinete que derribe un obstáculo. Muy bien, mi general, haber qué dicen ahora sus detractores.

* * *

PENTATHLON MODERNO

Los Oficiales del Ejército que fue-

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

OBRAS PORTUARIAS

PLANTAS
HIDROELECTRICAS

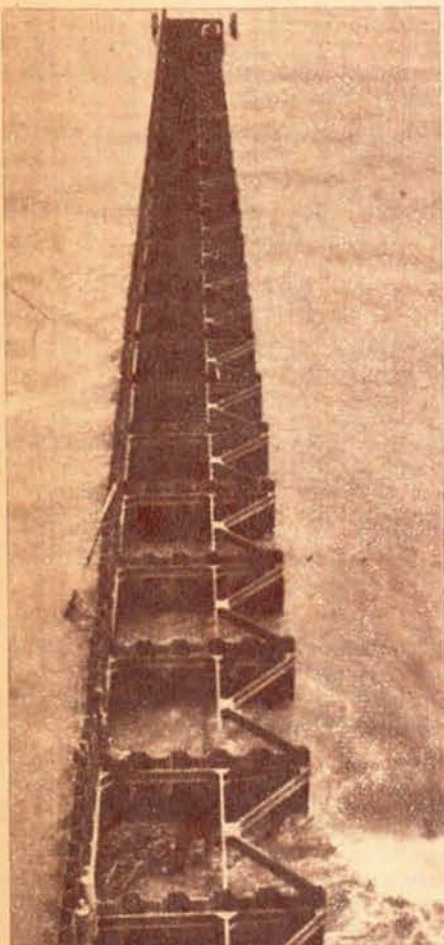
PUENTES

FERROCARRILES

TUNELES

CARRETERAS

EDIFICIOS
INDUSTRIALES



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

ron en representación de México al Pentatlón Moderno que se está llevando a cabo en Suiza, están confirmando su categoría de Campeones Panamericanos, pues día a día se están superando.

Es esta una competencia durísima, en la cual toman parte los mejores atletas de esa rama en el mundo; habiendo sido inscritos en esta competencia 93 participantes, nuestros competidores están en décimo lugar, esperando que en lo sucesivo vayan colocándose un poco mejor, no obstante la alta calidad de sus antagonistas.

CONGRESO DEPORTIVO DE LA F. S. T. S. E. — Con la presencia del señor IGNACIO DIAZ CARREON, en representación del Secretario General de la Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado fué inaugurado el IV Congreso Deportivo de dicha Federación con vistas a la realización de los Juegos Burocráticos de este año que se desarrollarán del 5 al 10 de diciembre próximo. Fueron tomados importantes acuerdos por los representantes de los diferentes Sindicatos que concurren; a saber: AGRICULTURA, BIENES NACIONALES, CAMARA DE DIPUTADOS, HACIENDA, RECURSOS HIDRAULICOS, SECCION 29 DE MERCADOS, MARINA, INDUSTRIA MILITAR, AGRARIO, ECONOMIA, RELACIONES EXTERIORES, SUPREMA CORTE DE JUSTICIA, etc.

Entre las cosas importantes que se trataron destacó el hecho de que en este año se incluyan: el boxeo, el frontón a mano, el tiro, badmington y excursionismo como competencias, además de todos los deportes que ya estaban considerados.

Asimismo se acordó que los profesionales, semiprofesionales y competidores que hayan ido a algún campeonato nacional no podrán tomar participación en dichos Juegos Burocráticos.

LUCHA OLIMPICA

Con gran entusiasmo y ante numeroso público, se está llevando a cabo el Campeonato Nacional de Lucha Olímpica en el local de la Asociación Deportiva Mexicana, en Bucarell 118.

LA MARCHA HACIA...

(Viene de la página 11)

de todas maneras el paso de un ciclón no lo salvaría.

El Servicio Meteorológico Americano y el Nacional pueden señalar a cualquier profano que el paso de los ciclones es más frecuente en la parte Norte del Territorio que en la del Sur. Por tal motivo al crear Puerto Juárez, debe tomarse en cuenta estos fenómenos físicos y hacer construcciones que garanticen no solamente las obras materiales, sino las vidas humanas. Lo mismo debe hacerse al reconstruir Chetumal.

Lo penoso es que la Universidad Nacional de México no haya entrado a este campeonato, ya que entre sus filas cuenta con verdaderos ases de este viril deporte. Que no debe ser confundido con la lucha que practican los profesionales en las arenas, ya que estos encuentros de lucha se hacen bajo reglas internacionales y sin exhibición de ninguna especie.

El Heroico Colegio Militar, la A. D. M. y Baños Escobedo, han sido los clubs que han presentado mejor contingente de luchadores, habiendo obtenido hasta ahora un espectáculo digno de verse que ojalá pudiera ser conocido por el público que únicamente conoce la lucha libre "profesional" a través de la televisión, para que se dé cuenta que la Lucha Olímpica merece estar en un plano superior al que ahora tiene, entre los otros deportes.

...

CONVIENE SABER QUE: — La Carrera del Marathón que ya es considerada en todas las competencias olímpicas, consta de 42,000 metros o sean 42 kilómetros.

El récord mundial de salto de altura es de 2.08 metros, hecho por el norteamericano Johnson.

EN LOS SIGLOS V y VI antes de nuestra Era, los Juegos Olímpicos consistían en las siguientes pruebas:

- 1o.— (DROMOS) o Carrera a pie, simple, doble y séxtupla.
- 2o.— (KOPLITODROMOS) o Carrera Armada en traje de guerra.
- 3o.— (PALE) Lucha a mano llana
- 4o.— (PYGME) o Pugilato.
- 5o.— (PANKRATION) o pancrasio (lucha con artimañas).
- 6o.— (PETATLO) o Pentatlón, que constaba de 5 ejercicios; a saber: disco, lanza, jabalina y tres variedades de lucha.

Este Puerto tiende a tener un gran desarrollo por ser muy grande y muy próspera la región interior y exterior a la que sirve.

Los productos de la región interior tendrán mayor incremento con su apertura, en virtud de que existen materias primas en abundancia completamente vírgenes, existiendo posibilidades enormes como el de formar industrias nuevas, colonización de esta vasta región, incremento del turismo y explotación racional de nuestra industria pesquera, y fomentar el Turismo, tanto Nacional como Internacional, dándoles a conocer no solamente nuestros Monumentos Arqueológicos, sino Ciudades tan bellas como Mérida, Campeche, Ciudad del Carmen y Villahermosa, además de la exuberancia de nuestra flora terrestre y marítima.

Estudio Elaborado en Diciembre de 1947, por el Cap. de Fragata, C. G. Ing. Geógrafo, hoy Contralmirante, de la Armada de México, Rubén de Gante y M. Sobre la apertura de Puerto Juárez

1. — ANTECEDENTES HISTÓRICOS.—El 8 de febrero de 1517 salieron de La Habana y del puerto de AXARUCO, tres navíos al mando del Capitán FRANCISCO HERNANDEZ DE CORDOBA, llevando como Pilotos a los marinos ANTON DE ALAMINOS, CAMACHO DE TRIANA y JAON ALVAREZ (El Manquillo). De estos bajeles, dos solamente eran de buen porte y el objeto de la expedición que fué organizada por don Diego de Velázquez, Gobernador de la bella Isla de Cuba, era el de capturar nativos de las Islas Guanaxes para llevarlos como esclavos a unas minas propiedad del "señor gobernador" y dar de este modo, ocupación a unos 110 españoles que no tenían "indios", para trabajar y descubrir nuevas tierras.

A los doce días, doblaron la punta del Cabo de San Antón, llamado anteriormente "Tierra de los Guanahataveyes", y pusieron rumbo hacia donde se pone y se hace chiquito el Sol siendo sorprendidos dos días después, por una tormenta que duró también dos días; y aunque sus naves no sufrieron averías y el tiempo posteriormente fué bueno, tardaron veintidós días en descubrir tierra, por lo que a la amanecida del 3 de Marzo de 1517, avistaron unas islas que se perfilaban hacia el NO, haciendo por ellas creyendo que eran las Guanaxes y arribando a la parte Sur de una pequeña donde vieron un Templo de mampostería, cosa verdaderamente notable, pues ni en la propia de Cuba existían edificaciones de esa categoría, al desembarcar. Subieron al Templo, del que todavía existen ruinas y vestigios, encontrando a dos viejas mujeres que lo cuidaban o que actuaban como sacerdotizas y observaron que en la parte alta del santuario, en piedra se erguían unos ídolos que representaban a cuatro mujeres desnudas de la cintura para arriba y colocadas en forma semicircular mirando hacia el Este, por donde sale el Sol. Estas diosas, según Fray DIEGO DE LANDA, representaban a IXCHEBELIAX, AIXCHEL, IXBUNIETA e IXBUNIC, ocasionando este descubrimiento y el hecho de no encontrar ningún hombre, que se llamara a ésta, Isla "de Mujeres".

Frente a esta Isla, hacia el Oeste y en tierra continental, formada por la hoy península de Yucatán, se veía un gran pueblo de numerosas casas blancas, bajas, en cuyo centro se levantaba otro gran Templo, cuyas ruinas todavía existen, que según MORLEY se llamaba BELMA y al que hoy, los nativos llaman EL MECO, ruinas históricas que están próximas a desaparecer, de gran atractivo turístico, engullidas por las exuberante vegetación y la incuria oficial.

El Canal que existe entre esta Isla de Mujeres y la tierra firme, es un magnífico fondeadero otrora refugio sucesivo de JUAN DE GRIJALVA, HERNAN CORTES y PANFILO DE NARVAEZ.

En el año de 1526, FRANCISCO DE MONTEJO (El Viejo), ordenó que todos los habitantes que vivían a lo largo de la Costa Oriental de Yucatán y que pertenecían al cacicazgo de "EKAB" (Tierra Negra), se concentra-

pesqueras) y en épocas de borrasca marchan a la tierra firme, internándose para concurrir al corte del chicle y las maderas.

II. PUERTO JUAREZ, GEOGRAFIA

Situada la región escogida por el autor para erigir Puerto Juárez, Q.R., entre los Paralelos 21-15-50 Norte y 21-18-00 Norte y Meridianos, 86-49-35 Oeste y 86-51-00 Oeste, con la costa oriental de la Península de Yucatán al Norte y Sur, Mar Caribe y Canal transparente y verde esmeralda al Este y por el Oeste, el valioso Hinterland del Territorio de Quintana Roo, corresponde una justa valorización de sus tremendas posibilidades económicas, no sólo desde el punto de vista del Turismo, sino de los grandes recursos naturales renovables regionales.

Puerto Juárez, además, está colocado según el proyecto dentro de una rada natural bastante grande y se orienta hacia el NE, siendo su bahía un buen abrigo para las embarcaciones en las épocas de "nortes" y "ciclones". Las Islas Blanca y Contoy le cierran el paso por el Norte con sus bajos peligrosos y por el Sur, por una playa baja y arenosa llena de pequeñas dunas que recurva ligeramente hacia el Este, además de la serie de bajos que se extienden hacia donde sale el Sol de las ruinas de El Meco y el bajo coralino del Oeste de la parte Sur de "Isla Mujeres".

III.—CLIMATOLOGIA

Toda esta feraz región se encuentra comprendida dentro de la Zona Tropical; su temperatura, de 30 grados centígrados por las mañanas y 26 por la noche durante la época de buenos tiempos, es ideal con respecto a las que se registran en otras regiones próximas. En el Otoño e Invierno, épocas de ciclones y nortes, llega a 20 v 16 grados centígrados por las mañanas y las noches, respectivamente.

Los vientos reinantes y su intensidad según gráfica que va en el plano, son como sigue: De Abril a Julio, del Este y Sureste (débiles, refrescando al caer el Sol), durante los meses de Agosto a Octubre, la región se afecta por las perturbaciones ciclónicas que año con año azotan el Mar Caribe, desfogando en fuertes chubasquerías que son benéficas en virtud de que sirven para llenar los albiges y corbatos que los habitantes regionales tienen en sus hogares. Desde el mes de Noviembre hasta fines de Marzo, los vientos reinantes son del Norte con rachas huracanadas y cierto predominio de ma-

(Pasa a la página 18)



Contralmirante
RUBEN DE GANTE M.

ran en Belma y Cancun. Estos pueblos fueron desapareciendo con el transcurso de los años debido a la viruela negra después de la llegada de Panfilo de Narváez a Cozumel y también a la persecución desatada entonces, por los frailes y encomenderos, internándose muchos nativos en las selvas vírgenes y otros haciendo por las Islas de Mujeres y Cozumel.

En la actualidad estas Islas tienen una población, la primera, 354 hombres y 303 mujeres y la segunda, . . . 1,250 hombres y 1,062 mujeres, observándose el predominio del llamado sexo fuerte, contrariamente a la creencia general. Las ocupaciones habituales de los hombres, son las actividades marítimas entre las que destacan la navegación y la pesca. Se practica la construcción naval (embarcaciones

LA H. ESCUELA NAVAL EN MEXICO EL 16 DE SEPTIEMBRE...



El Abanderado de la Escuela Naval Militar de Antón Lizardo. Veracruz.

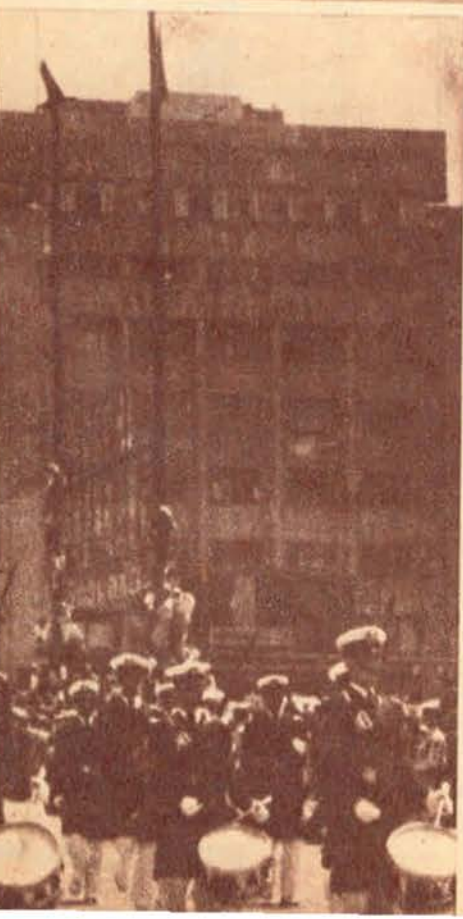
Banda de música, de guerra y el batallón de Cadetes desfilando frente a los edificios del Departamento Central del Distrito Federal.

Abajo izquierda: la vanguardia de la H. Escuela Naval formada por su banda de guerra, entrando a la Plaza de la Constitución.

Abajo derecha: El abanderado y la escolta de bandera de la H. Escuela Naval, en los momentos de pasar frente al Palacio Nacional.



DESFILANDO



sas de aire menos frías, procedentes del NE. La navegación encuentra en la bahía de Puerto Juárez, magnífico abrigo.

La presión barométrica durante todo el año, es de 759 milímetros, sufriendo alteraciones únicamente en la época de los vientos ciclónicos y del norte, llegándose a observar oscilaciones de los 754 mm. a los 768 mm. Las perturbaciones que predominan son los Cirrus y Stratus. Solamente en los tiempos de ciclones y nortes, se plagan los celajes con los Cúmulus y los Nimbos.

La precipitación pluvial regional es de 1200.3 a 1700 mm. anuales.

Las mareas en esta región son poco vivas, llegando a tener una amplitud de 2 pies. Solamente en la época de las Zizigias, llegan a tener una amplitud de 3 pies.

La gran corriente Ecuatorial que pasa a formar más al Norte, la corriente del GOLFO, pasa por esta región con una velocidad media de 1.5 por hora, con dirección constante al Norte. La temperatura de esta corriente líquida, es de 25 a 28 grados centígrados, ambiente magnífico para la población de ciertas especies de la flora y fauna marítimas.

IV.—GEOLOGIA

La región que se comenta, forma parte del macizo continental americano correspondiendo a la Península de Yucatán y corresponde al igual que toda esta lengua de tierra firme, a la Edad Terciaria, Período Pleoseno, con

rocas sedimentarias de conformación calcárea.

El autor, hizo dos sondeos geológicos, cerca del punto 12 que aparece en el Plano número 2 hasta una profundidad de 4 metros, encontrando sucesivamente, de arriba-abajo, las capas siguientes: arena fina 1.28 mts.; piedra calcárea 1.50 mts.; arena gruesa revuelta con conchuela, 0.20 mts.; fango lodoso con arena y sedimentos vegetales, 1.50 mts. encontrándose agua hasta esta profundidad, mala, de sabor amargo y salobre y con olor a sustancias vegetales en descomposición. El segundo sondeo geológico que también aparece marcado en el Plano número 2 tenía las mismas características del anterior.

Existen en las cercanías de El Me-co, unos pozos de agua que los regionales de un rancho próximo, utilizan para el lavado de ropa y en ocasiones hasta para cocinar. Toda la superficie de esta región, desde el Sur de El Me-co, hasta la estación 10, está formada por pequeños montículos de arena y piedra calcárea.

V.—VEGETACION

La vegetación de esta zona, está formada en su mayoría por pequeñas palmas llamadas CHIT, algunas de las que llegan a tener una altura máxima de 3 metros, existiendo también una gran variedad y cantidad de pequeños arbustos que dan unos frutos dulces, llamados Icacos. Algunos pequeños Cactus y matorrales, muestran su limitada altura de 0.60 metros.

VI.—FAUNA MARITIMA

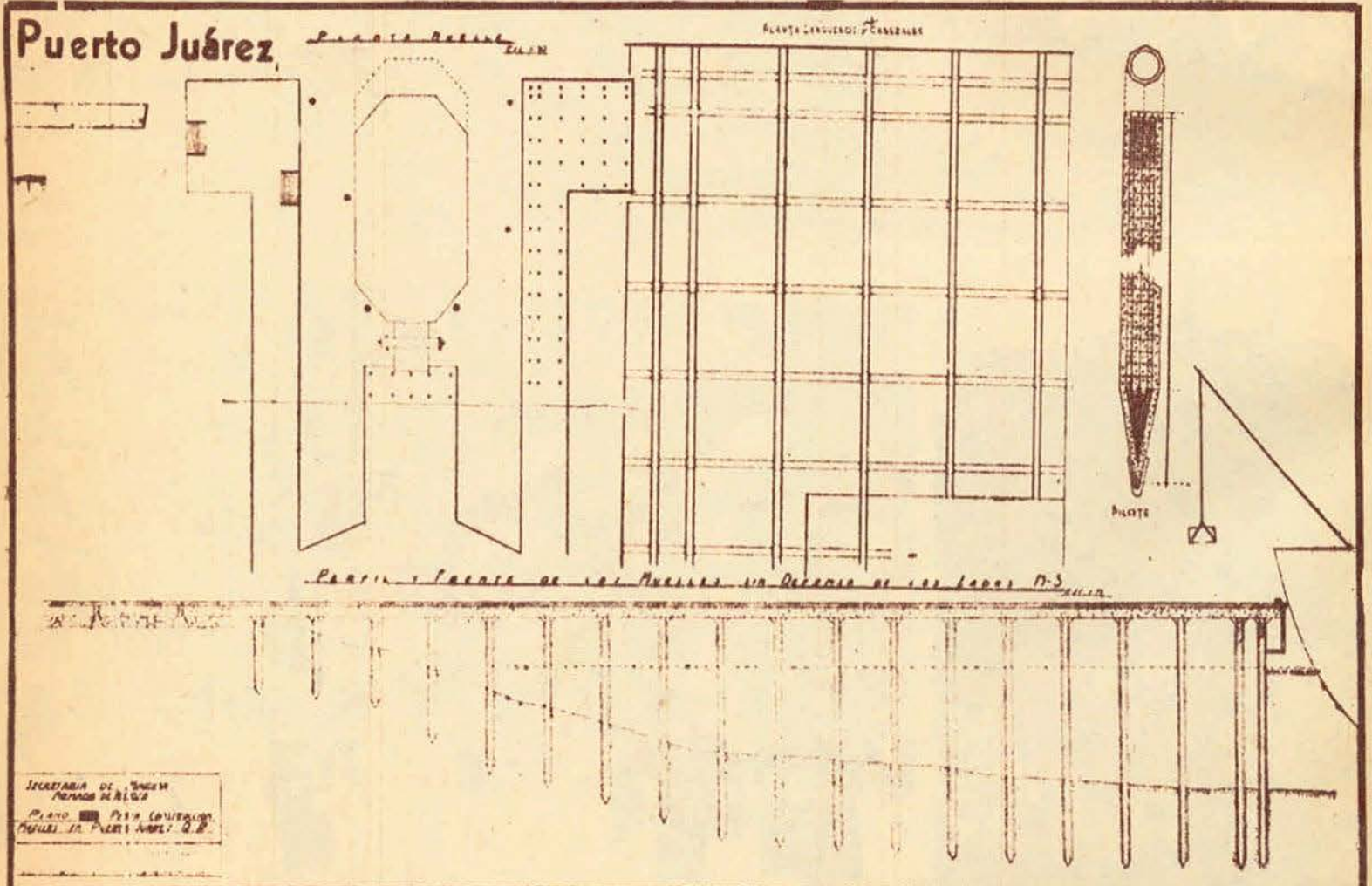
Todas las aguas que cubren hasta

el veril, la **Pl. forma** continental, son ricas en especies marítimas de escama, del tipo popular, abundando el MERO, PARGO, SIERRA, LISA y las particulares del SABALO, PAMPANO y CAZON, existiendo la caguama blanca, langosta y el caracol.

VII.—IMPORTANTE LOCALIZACION

El autor, tomando en cuenta la importancia futura de Puerto Juárez, durante varias semanas se dedicó a recorrer minuciosamente la zona comprendida entre el Estero que se encuentra en la parte occidental de Isla Contoy hasta Boca de Nichucte, efectuando sondeos y estudiando las corrientes hasta localizar el lugar marcado con la estación número 8 que revela el plano número 2 como el más indicado para erigir Puerto Juárez.

Veamos: El General Juan Andrew Almazán, siendo Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, fué personalmente a esta parte de la Costa Oriental de Yucatán. Escogió como lugar apropiado para establecer el Puerto el que señala el plano en la Estación UNO. Este lugar, inadecuado, en virtud de que según puede verse en el perfil que acusa el mismo plano, la profundidad de las aguas marítimas en sus cercanías, hasta una distancia de MIL mts. tiene DOCE pies escasos; existiendo además, bancos más o menos grandes de piedra calcárea que no velan, pero que en cambio dan muy escaso calado a las aguas circundantes, siendo peligrosísimas para la navegación. La desaparición de estos bancos, sería a un alto costo y casi imposible, debido a que la corriente Ecuatorial, constantemente arrastra gran-



LOS BRAZOS DE LA "T" DEL MUELLE Y ATRACADERO PARA FERRIES DEBEN PROLONGARSE 40 MTS. POR LADO

RUMBO... AL MAR

olumenes de azolve. Por otro lado la zona comprendida entre las estaciones 1 y 4 del Plano 2, está casi en su mayor parte por una capa calcárea que indudablemente haría más difícil la construcción de un muelle, además de que los os del Sureste, aunque no muy es, levantan constantemente mareas.

lo anterior, y por las siguientes razones, el lugar más indicado, se afirma el autor, en el marcado en la estación número 8 del plano número

—Está al abrigo de todos los vientos reinantes, con excepción de los vientos del Noreste y del Este, que en este lugar no levantan mucha mar en el día de que tanto por el NE y el E. como un bajo bastante grande que es una profundidad media de 7 pies lo impide, contribuyendo a que las aguas sean tranquilas la velocidad de la corriente ecuatorial que es bastante al N., y su intensidad llega a una milla y media pegada a la costa hasta 3 millas en los bajos.

—La bahía natural que se forma en ISLA MUJERES y la costa, ha sido desde hace muchísimos años, un lugar donde se aproveche como un excelente abrigo para toda clase de embarcaciones, en los casos de perturbaciones atmosféricas y nortes, por lo que en esos casos una simple maniobra los haría refugiarse en el lado Oeste de la bahía de LA CARBONERA, lugar que ya se han escogido los barcos para estar allí cuando existen las perturbaciones a que hicimos referencia.

—La corriente ecuatorial que pasa por este lugar, como dijimos antes, tiene una velocidad media de 300 a 500 metros por hora en el lugar donde se forma el muelle, y a 150 metros de distancia su velocidad media es de 100 metros por hora, no existiendo que esta corriente que siempre está orientada hacia el norte, la que contribuye a que a las pocas horas de un temporal reine una mar bastante tranquila.

—El subsuelo de este lugar es bastante firme descansando sobre un manto de roca, casi plano por lo que cualquier construcción tanto en lo que concierne al muelle como a las construcciones en tierra para bodegas, etc., son firmes y fáciles. Para esto se han tomado dentro del mar unos sondeos geológicos que partiendo del punto que se indica en el perfil que está en el plano, se encontraron algunas líneas de sonda referidas a la más baja marea: a 5 metros; a 15 metros 12 pies; a 30 metros 12 pies y a 40 metros 18 pies. En inteligencia de que desde la estación número 8 a la 10 índice uno, se encuentra un fondo y un perfil casi igual.

—En el plano cerca del punto 8 se señalan las posiciones de dos líneas que marcarían la entrada al puerto por la parte Norte marcando la línea 225 verdadero, a todo lo largo de esta línea y pegadas a la costa se encontró una profundidad normal de 25 pies como puede verse, por lo que el arribo de embarcaciones a este puerto, sería sumamente fácil y sin ningún peligro.

—La posibilidad de construir fábricas de aviación según se indica en el plano, en el campo de aviación bastante gran-

—La construcción de una amplia carretera bordeando el litoral a partir de las ruinas del Meco con una longitud de 7,400 metros, haría que en el camino a su largo se construyeran magníficos Hoteles y Quintas con pla-

yas hermosísimas, siendo su construcción fácil por existir a su largo grandes bancos de piedra calcárea que servirían para terracerías y revestimientos. Esta carretera en el punto UNO entroncaría con la Carretera a Valladolid.

h).—Existe agua que aunque no es muy dulce puede ser utilizada para las construcciones, existiendo además grandes bancos de arena y piedra calcárea.

i).—Finalmente las Ruinas del Meco pueden ser reconstruidas, y para el turista y el nacional serían la mejor portada de recibimiento.

j).—La construcción de las 2 enfilaciones para entrar por la parte N. a Puerto Juárez, es completamente indispensable antes de iniciar cualquier trabajo, ya que éstas facilitarían la entrada de los buques y embarcaciones que conduzcan el material necesario para estas obras. Existen actualmente y en servicio las balizas correspondientes a la enfilación de entrada por la parte Sur de Isla Mujeres, siendo también indispensable instalar la del Meco, que en el plano está en la estación número 4.

k).—Finalmente el señor Ing. J. CASTELLANOS, hizo un estudio bastante importante para el establecimiento de este Puerto, aunque referido al punto que señaló el Sr. General Juan Andrew Almazán, por lo que estimó necesario se estudien ambos proyectos para fijar en definitiva el lugar donde debe hacerse el Puerto.

VIII.—OBRAS A EJECUTAR

Es indudable que la planeación de un Puerto por hacerse, en la época actual, debe tomar en cuenta todos los factores que intervienen en ese momento para que sea una necesidad su formación; debe tomar en cuenta sus posibilidades de desarrollo, y debe reunir las bases necesarias para que dentro de su organización, estén comprendidas tres cosas principales que hasta la fecha en nuestros puertos no han tomado en cuenta: Primero: Puerto Comercial; Segundo: Puerto para Turismo y último: Puerto para Industrias marítimas; es decir, un puerto debe contar anticipadamente con secciones o lugares determinados para su desenvolvimiento en el futuro, con objeto de no presentar problemas posteriormente.

En este estudio ya están previstas las tres secciones a que nos acabamos de referir y las dividimos en tres partes:

- a).—Sección Comercial.
- b).—Sección para Turismo.
- c).—Sección para Industrias Marítimas.

De acuerdo con el plano que se acompaña la Sección Comercial y de Turismo puede abarcar desde la Estación 8 a la 9; la correspondiente a Industrias Marítimas puede abarcar del punto 9 al 10 o quedar en Isla Mujeres, ya que en ese lugar desde hace muchos años construyen embarcaciones pesqueras, y pueden establecer empaquetadoras de pescado. Destínase además una sección bastante grande para la construcción de Hoteles y Balnearios que abarca desde la estación 1 hasta la 8. Otra sección para la fundación de la Población; otra para bodegas y Oficinas, y finalmente una sección bastante grande para el Campo de Aviación.

Las Obras que ejecutaría la Secretaría de Marina, serían:

1o.—Un muelle en forma de T, que serviría al mismo tiempo como atra-

cadero para los Ferry-Boats y para el atraque de los buques mercantes según puede verse en plano número 2, que se expone, en la inteligencia que solamente aparecen en el plano, unos pequeños tramos de los brazos de la "T" por falta de espacio, pero éstos pueden prolongarse según las necesidades lo requieran; por otra parte se tomó en cuenta que el espacio vacío entre los dos brazos destinado a los Ferrys, no es utilizado por los barcos mercantes en virtud de que sus bodegas vienen en Proa y Popa. Como este puerto está destinado a tener en el futuro un incremento mayor como expondremos más adelante, deben tener esos brazos una longitud mínima por lo pronto de 30 metros cada uno; posteriormente si las necesidades así lo requieren, hay espacio suficiente como ya lo dijimos para construir más muelles.

El muelle se proyectó de cemento armado, apareciendo en el plano el tipo de pilotes, la planta de largueros y cabezales, y finalmente el perfil del muelle. El costo de este muelle calculado en 1947, fué de \$1,936,000.00.

2o.—La construcción de 2 balizas de enfilación, costo: \$21,000.00.

3o.—Construcción de Oficinas para Capitanía de Puerto, Pesca y Resguardo Marítimo, incluyendo casas habitación para tres familias, \$104,583.66.

4o.—Construcción de una bodega a espaldas muelle con superficie de 2,000 mts. cuadrados, y capacidad en mts. cúbicos de 10,000.00, \$450,000.00.

5o.—Es necesaria la instalación de la Zona Naval Militar en el espacio comprendido entre las estaciones 10 y 10 índice 1 no habiéndose hecho ningún presupuesto.

La Secretaría de Comunicaciones haría la construcción de la carretera o calzada desde la Estación 1 a la 10 índice 1, la construcción del Campo de Aviación con sus Oficinas respectivas, incluyendo Oficina de Turismo.

PEMEX instalaría tanques de almacenamiento de combustibles y bodegas.

IX.—CONCLUSIONES QUE JUSTIFICAN ESTE PROYECTO

La falta de vías de comunicación ha contribuido en mucho al atraso industrial y agrícola de nuestra Nación, a la falta de conocer mutuamente nosotros los mexicanos nuestras riquezas y sus posibilidades de desarrollo, ha determinado también el congestionamiento en el interior de grandes masas, que no pueden seguir viviendo en esos lugares por falta de tierras que cultivar, y que hoy salen hacia tierras extrañas con objeto de atender a sus necesidades.

La MARCHA HACIA EL MAR tendrá entre otras miras buscar acomodo a ese conglomerado que busca otros medios, la apertura de este puerto, traerá como consecuencia el desenvolvimiento de grandes regiones en las que falta la mano del hombre para producir. Por tal motivo analicemos los factores que contribuirán a dar importancia a este puerto.

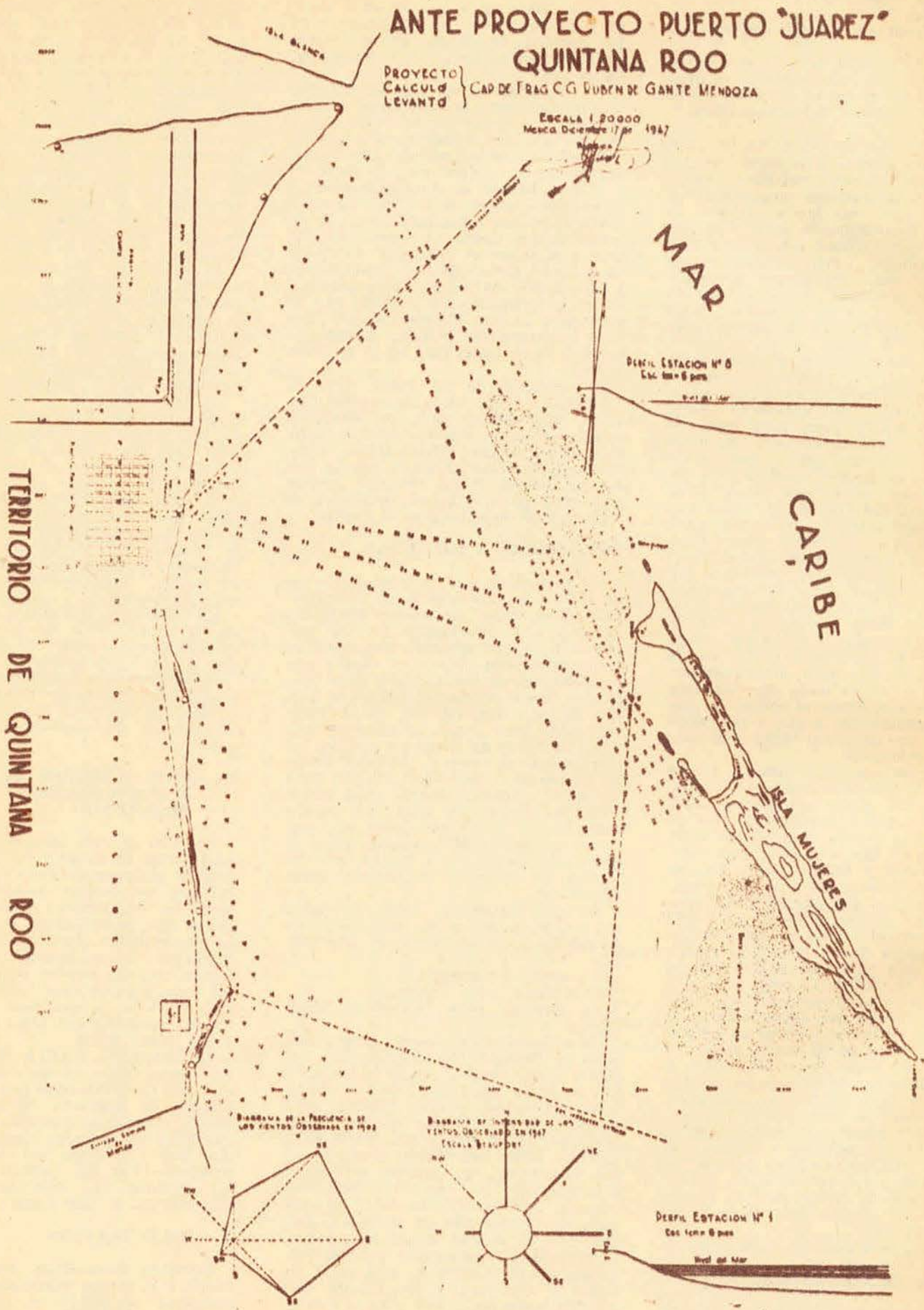
X.—COLONIZACION

Quintana Roo.—Este Territorio con 50,843 kilómetros cuadrados y con una población de 26,967, da una densidad de 0.54 por kilómetro cuadrado. Es por tal motivo de primerísima importancia, contribuir al aumento de su población. Ya indicamos en Antecedentes Históricos que una de las causas prin-

ANTE PROYECTO PUERTO 'JUAREZ' QUINTANA ROO

PROYECTO }
CALCULO }
LEVANTO } CAP DE TRAG C.G. RUBEN DE GANTE MENDOZA

ESCALA 1:20000
Mexico Diciembre 17 de 1947



principales que contribuyó a que esa región fuera despoblándose, fué la persecución de frailes y encomenderos en la época Virreinal, posteriormente la guerra de castas, fomentada por los colonos de Belice, contribuyó a la disminución de sus habitantes, si a eso agregamos las enfermedades endémicas, la falta de comunicaciones y la carencia de servicios médicos debemos asombrarnos de que todavía esta población aumentará de 1910 a la fecha en más de un 130%. A eso hay que agregar una de las causas principales que han contribuido también a su estancamiento. Quintana Roo es una GRAN HACIENDA, desde la época de Don Porfirio hasta nuestros días, los Gobernadores son administradores de casi 5.084.300 Hs. y dueños absolutos de 1.344.371 Hs. de bosques, que explotan.

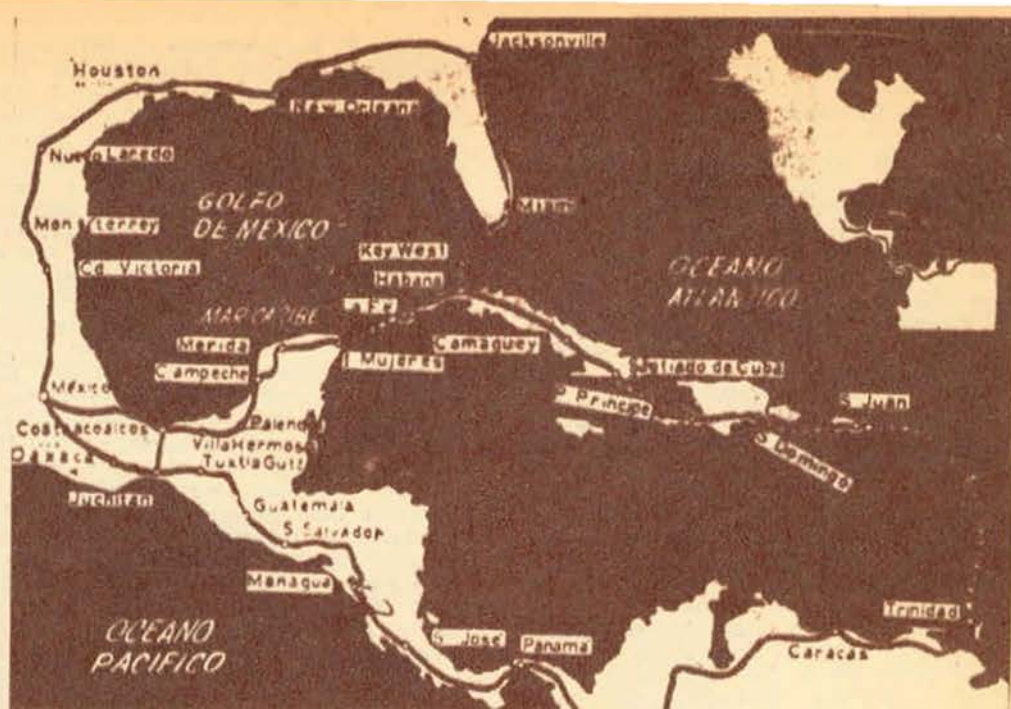
Por tal motivo podemos decir que la producción por Hectárea fué de \$1.33 cantidad verdaderamente ridícula, si tomamos en cuenta lo que otros Estados de la República producen, con tierras de menor calidad, trabajadas por centurias y sin tener como este Territorio, una precipitación pluvial constante en el año, (Clima Senegalés, Mortonne, Sub-húmedo, tropical y de lluvia adecuada para todas las estaciones. Thornthaitte) dedicándose a estos trabajos únicamente 4,745 habitantes.

XI.—INDUSTRIAS

Este territorio carece en sí de industrias, ya que cuenta únicamente con 2 fábricas de Jabón y Lejía y una pequeña fábrica de hilos. Las industrias extractivas corresponden a Industria Pesquera, que en el año de 1950 tuvo un valor de \$86.823.00. cantidad insignificante si tomamos en cuenta la gran variedad de su fauna marítima, y sus posibilidades de desarrollo, va que además de las especies marinas, (Mero, Pargo, Cabrilla, Sierra, Tiburón, etc.) cuenta con langosta casi a todo lo largo de su costa y especialmente en los bajos del Chinchorro, camarón en su parte Sur y grandes cantidades de Caguama Blanca que en su mayoría es exportada a E.U.A. para su industrialización, y finalmente la industria de la esponja que últimamente trata de darle auge un Sr. Hilario Scumpurdís en la parte norte, sin que hasta la fecha pueda lograrlo en virtud de la indiferencia que tuvo por parte de la Secretaría de Marina, en las administraciones pasadas y a la explotación clandestina de los barcos Cubanos que no dejan desarrollar a la esponja. La industria correspondiente a construcción de embarcaciones pesqueras o de Cabotaje, ha tenido poca importancia no obstante que tanto en Chetumal como en Isla Mujeres, han construido embarcaciones bastante buenas, y no obstante tener a la mano maderas magníficas para esta Industria, (Caoba, Cedro, Jabl, Pucté, Mangle, etc.).

La riqueza forestal de este territorio es fantástica, cuenta con 1.344.371 Hs. de bosques en los que abundan las maderas preciosas a que hicimos referencia en el párrafo anterior, además del Chico Zapote productor de chicle que en 1950, tuvo una producción de 2.813 toneladas con un valor de \$30.733.000.00. Actualmente cuenta con 7 aserraderos que benefician y exportan sus maderas a E.U.A. y a Belice.

Debe tomarse en cuenta que la explotación racional de estos bosques, produciría a este Territorio y a la Nación una cantidad considerable, pues



tomando en cuenta al Ing. Jorge de Anda nos dice: El incremento o crecimiento anual medio de los bosques de México puede considerarse, en unos CUATRO MEROS CUBICOS de madera en rollo por hectárea, si los aprovechamientos se llevan a cabo obedeciendo a las más elementales reglas Silvícolas. De esos cuatro metros se puede aprovechar un 60%, dando un total de 2.4 metros cúbicos de madera aserrada con un total de más de MIL pies cuadrados, que al precio mínimo de \$1.00 por pie, dan MIL pesos por Ha. anualmente, es decir, el Territorio potencialmente está perdiendo o puede producir sin merma de sus bosques la enorme suma de \$1.344.371.000.00.

(MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y UN MIL PESOS), cantidad suficiente para hacer de esta región alejada de nuestra Patria un emporio de riqueza y un Eldorado jamás soñado. Nada más hace falta una planeación bien definida y la mano firme de un Gobierno capaz.

XII.—COLONIZACION

Este Territorio está destinado a tener en el futuro un enorme incremento, si se explotan de una manera racional sus recursos, necesitándose para ello volver los ojos a uno de los problemas de mayor importancia que tiene ahora la Nación, el problema Demográfico, problema que está en nuestras manos resolverlo fácilmente, si en el problema de Marcha hacia el Mar, éste se tomó en cuenta, ya que no solamente es abrir un Puerto sin ton ni son, es necesario que a la par que se inaugure un Puerto se estudien las posibilidades del desarrollo de sus campos interiores. Y en el caso particular de Puerto Juárez, para que este puerto tenga importancia, no debe tener como mira exclusivamente el asunto turístico que analizaremos más adelante, sino debe tener como base fundamental antes que todo: El desarrollo y explotación de sus riquezas, que esas sí son fuentes inagotables y no el turismo, que está sujeto a contingencias económicas exteriores, es decir: primero el ser y después el modo de ser.

Quintana Roo cuenta con 50,843 kilómetros cuadrados para una población de 26,967, lo que da una densidad de 0.54 por kilómetro cuadrado o sean

si consideramos a la población verdaderamente activa que fué en 1950 de 6,715, de 7.57 por Km. cuadrado, o sean 757 hectáreas, cantidad enorme que un solo individuo jamás podía explotar. Por tal motivo es necesario incrementar su población, ya que esto traería como consecuencia, el desplazamiento de grandes masas campesinas que por ahora no tiene acomodo, y desde luego a mayor número de brazos mayor incremento agrícola y posteriormente industrial de esa región, para lograr esto además de la carretera o F.C. a Puerto Juárez, se necesita la terminación del Camino Escárcega-Chetumal y el camino que con líneas puntuadas señalamos desde Puerto Juárez a Chetumal y que pasa por la mayor parte de los Pueblos y rancherías, que ocupan casi el 65% de la totalidad de los habitantes, tierras magníficas que sólo esperan la mano del hombre para producir, debe tomarse en cuenta que casi todas estas tierras pertenecían al cacicazgo de EKAB que significa Tierra Negra, tierras magníficas en que los campesinos que se acomodaran, poco a poco convertirían en graneros y en criaderos de ganado, que ayudarían en mucho al Estado de Yucatán que según el censo de 1950 tienen una producción casi nula a ese respecto. Esta carretera tendría un desarrollo de 450 kilómetros, pasando además cerca y dentro de la zona boscosa del Territorio. Tienen la palabra a ese respecto la Secretaría de Agricultura y Ganadería, la Secretaría de Salubridad y la Secretaría de Comunicaciones y el Departamento Forestal.

Es necesario que desaparezca de la mente de los Gobernadores de ese Territorio, la idea de que Quintana Roo es una Gran Hacienda de la que ellos son los administradores, pues precisamente ello ha contribuido en mucho a su poca población, ya que las concesiones madereras y chicleras dan al Territorio \$120.000.00, de participaciones \$689.000.00 y de aprovechamientos \$1.536.000.00, cantidades sumamente bajas para lo que necesita este Territorio.

Por tal motivo es de vital importancia la colonización de estas vastas zonas, mediante una planeación bien llevada, y entonces este Territorio en un período relativamente corto podrá convertirse en un centro productor, con población grande que sirva de Atalaya

en la parte Sur de nuestra República, y a la vez derrame sus riquezas al resto de la Nación.

No es necesario como dice el General Almazán desmembrar ese Territorio de nuestra Patria para formar la Federación de la América Central. Ese Territorio se convertiría en un Estado con economía propia, que debido a su incremento y a su potencialidad, atraería a sus fuentes de trabajo a gran cantidad también de núcleos Centroamericanos, hermanos nuestros que ayudarían con sus brazos a su desarrollo y a incrementar por medio de la sangre nuestro espíritu de raza. México no puede ni debe perder jamás un solo centímetro. Necesitamos realizar el sueño de Bolívar, con hechos materiales y con la mayor unión espiritual. Su melancolía por no haber podido cooperar en algo que pudo ser y que ser; debe guardarla y olvidarse de ella. Esa región de nuestra Patria será grande hoy o mañana pero será para beneficio de nosotros los mexicanos y de nuestros hermanos los centroamericanos y los del Caribe. Entonces veremos florecer poblaciones hoy abandonadas, aisladas y sin recursos que debido a su incomunicación languidecen sin esperanzas en medio de la gran indiferencia de nosotros. La explotación de la Agricultura y de la Ganadería así como la explotación de sus bosques y su industrialización, traerán como consecuencia el aumento de fuentes de trabajos, ya que es ridículo que esa región cuente únicamente con 225.5 Kilowatts que es un 0.02% del total de la República, de los que destinan 44 para Servicios Públicos y únicamente 181.5 para Servicios Privados.

XIII.—TURISMO

La apertura de este Puerto, traería como consecuencia inmediata la llegada de Turismo Internacional, Turismo que conocería nuestras riquezas Arqueológicas Pre-Hispánicas Uxmal, Chichén-Itzá, Tenosique, etc. y las Hispánicas que regadas por todo el territorio de los Estados de Yucatán y Campeche, dan aspecto señorial a esas hermosas poblaciones de casas bajas y blancas llenas de molinos de viento y

de algibes, les enseñará la belleza de nuestras playas de Quintana Roo, llenas de playas grandes y pequeñas con bahías y radas primorosas en el que sus aguas tibias, claras y sus arenas blancas retratan los paisajes de inusitada belleza que orlan con su festón verde estas playas. En el interior los hará maravillarse con la imponente selva virgen, a cuyo suelo jamás los rayos del sol llegan. Conocerán a las acogedoras gentes del Sureste que francas y sencillas son todo corazón, y a este Puerto quedará unido a las magníficas Joyas del Caribe, que en sí forman un collar lleno de esplendor, el escalón de llegada para los habitantes de E.U.A. será La Habana, la puerta de entrada a nuestra tierra Puerto Juárez, con todas las playas maravillosas a que ya nos referimos, pero quedaremos ligados con Santiago de Cuba; Jamaica, con su hermoso puerto Kingston, La Bahía de Montego; Ocio Ríos y Mamdeville. La Isla de Santo Domingo dividida en la República de Santo Domingo donde se habla español y Haití donde se habla Español, en la primera Ciudad Trujillo donde reposan parte de los restos de Colón en su hermosa catedral, Haití con su hermoso Puerto Au Prince, Puerto Rico con Borinquen y San Juan, después las pequeñas antillas, donde destacan Curacao, Aruba y Bonaire y su hermosísima Capital de este grupo de Islas Holandesas WILHELMSTADT en forma de estrella con su conglomerado de casas en que predomina la arquitectura Holandesa, Maracaibo y su hermosa Laguna en Venezuela, Barranquilla y Cartagena en Colombia, Colón en Panamá, Puerto Limón en Costa Rica; Bluefields y Puerto Cabezas en Nicaragua; Puerto Castilla y Puerto Cortés en Honduras; Puerto Barrios en Guatemala; Corozal en Belice y Chetumal, Capital del Territorio de Quintana Roo, que fué fundada el domingo 10 de julio de 1898 por el marino mexicano que todavía vive, Othón P. Blanco y que cuenta actualmente con 7,247 habitantes.

COMPLEMENTARIAS

Suponemos que en la Marcha hacia

el mar se tomaría en cuenta no solamente un puerto para determinada región.

En este estudio debe tomarse en cuenta que la Península de Yucatán es también una unidad económica, que abarca los Estados de Yucatán y Campeche, que por tal motivo sus problemas económicos casi están íntimamente ligados; Yucatán cuenta con 516,899 habitantes con una densidad de 13.4 habitantes por Km. cuadrado, teniendo dedicadas a la agricultura 199,077 Hs. de las que 129,082 están dedicadas al cultivo del Henequén habiendo producido un total de \$148,000,000.00 correspondiendo un 84% a este último producto, tiene 806 kilómetros de vía férrea y 486 Km. de carreteras, 10,821 KW. de energía eléctrica con una población activa de 137,738 habitantes y con un ingreso al Gobierno en total de \$27,888,000.00.

El Estado de Campeche cuenta con 50,952 Km. cuadrados de superficie, 122,098 habitantes, con una densidad de 2.4 habitantes por Km. cuadrado, teniendo dedicados a la agricultura la cantidad de 45,000 Hs. que produjeron 31,000 toneladas de maíz; 1400 de frijol; 637 de arroz; en plantíos de coco hay 15,000 Hs. con una producción de copra de 2400 Ton. La ganadería tiene 13,000 cabezas de ganado vacuno y tiene 180 barcos pesqueros destinados a la pesca del camarón que producen 4,649,227 kilos con un valor de \$37,193,816.00, cosa que ya dijimos en nuestro periódico "México Marítimo". Siendo su población activa de 27,556, los ingresos del Gobierno por impuestos son de \$4,427,000.00.

Por tal motivo y en vista de que estos Estados son limítrofes con Quintana Roo, es desde luego factible que muchos productos se canalicen, para salir por Puerto Juárez.

Este estudio con su complemento el estudio del Puerto de Ciudad del Carmen, formarán con el transcurso del tiempo, una unidad económica que no debe en ninguna forma desprejarse, ya que México espera desde hace muchos años una dirección congruente y escalonada que nos lleve de una manera segura, a una estabilidad económica llena de vitalidad para el futuro de nuestros hijos.

BROSCO, S. A. DE C. V.

Calle 20x33

Apartado 44

Cd. del Carmen, Camp.

México

HIJOS DE MIGUEL ZEPEDA, S. R. L.

AGRICULTORES E INDUSTRIALES

CALLE 22 NUM. 39

CD. DEL CARMEN, CAMP., MEXICO
OFICINA EN MEXICO:

ALAMO No. 246. — TEL.: 16-36-83
Productos del Coco - Ganados - Pesca
- Refrigeración.

LOS MARINOS Y EL CICLON DEL 19 DE SEPTIEMBRE

La rutina anquilosa a la gente pero al mismo tiempo norma las actividades de un organismo, hasta convertirlas en mecánicas.

Las actividades marítimas a bordo de los buques se norman por cierta rutina diaria y por trabajos rutinarios que se hacen siempre de la misma ma-

una muestra de valor, amor propio y calidad humana del marino mexicano. Su lealtad a Petróleos Mexicanos y la conciencia de su deber como capitanes y como marinos quedó plenamente demostrada.

El Capitán de un buque es el individuo en cuyas manos y aptitud la em-

valor, sale en auxilio del que lo necesita y arriesga su buque y su prestigio en aras del deber y de la lealtad hacia sus semejantes.

La labor de estos capitanes es admirable, sobre todo en casos como éste, en que su obra fué coronada por el éxito.

No queremos que se tomen estas letras como un elogio parcial a unos individuos a quienes nos une la amistad, sino como a dos casos, entre otros muchos que pudiera haber habido si los demás compañeros hubieran estado en el mismo caso.

No podemos dejar de mencionar, como un hecho espontáneo, porque aquí no hubo obligación ni responsabilidad directa, sino un concepto exacto de lo que es cooperación y lealtad al capitán de la nave. Queremos referirnos al radiotelegrafista del buque-tanque "Veracruz", Rubén Darío Mora, que en los momentos en que fué necesario sirvió de timonel, de marinero, y de todo lo que fué necesario para ayudar al Capitán Cristóbal Coronado, que desesperadamente trataba de salvar su buque en los momentos en que la furia de los elementos era más fuerte. Además de la valiosa ayuda que prestó para salvar al buque, no descuidó su deber de radiotelegrafista y durante la amenaza y azote del ciclón estuvo dando datos del mismo al observatorio de Veracruz de cuyo Director, el sabio ingeniero Ernesto Domínguez, recibí cumplido agradecimiento, pues gracias a Mora se pudo trazar la gráfica completa de la trayectoria del ciclón, dato importantísimo para el estudio del meteor.

Ojalá que la actitud de estos elementos de la Marina Mexicana sirva de ejemplo a las nuevas generaciones de marinos, y que su obra sea estimulada como se merece.



Buque Tanque "Cerro Azul", arrojado contra las escolleras del Pánuco por la furia del ciclón, y felizmente puesto a flote.

nera a menos que intervenga algún factor anormal que los modifique.

El Oficial entra de guardia a cierta hora, mientras dura ésta hace casi las mismas cosas y la entrega invariablemente de la misma manera y a la misma hora, así se va acostumbrando poco a poco a la rutina y cuando acuerda, las cosas se hacen casi por sí solas.

Por eso cuando interviene un factor que modifica el estado de cosas, es cuando interviene un factor que modifica el estado de cosas, es cuando el oficial tiene la oportunidad de demostrar sus dotes de mando, de aptitud y de iniciativa.

El ciclón que azotó a Tampico el 19 de septiembre y la serie de calamidades que trajo consigo, pusieron a prueba a los marinos que en esos días aciagos se encontraban a bordo de sus barcos.

No vamos a analizar la actitud de cada uno porque sería prolijo. Tampoco queremos juzgar ni acusar a aquellos que aparentemente no estuvieron a la altura de las circunstancias; son muchas las causas que pudieron intervenir en su actuación y no venimos a criticar sino a dar a conocer algunos hechos de marinos que no sólo se concretaron a cumplir con su deber, sino que yendo más allá de lo que marcan sus obligaciones y el desquite de lo que ganan, se esforzaron y con grave peligro de su prestigio y de sus personas, contribuyeron grandemente a que la catástrofe no tomara proporciones mayores.

El Capitán de un buque, al arriesgarse a hacer algo que no esté estrictamente dentro de sus obligaciones y atribuciones, lo hace bajo su propia responsabilidad, si logra éxito lo felicitan, si fracasa, paga las consecuencias.

Por eso la labor llevada a cabo por el Capitán del remolcador "Morelos", Capitán Alfredo Mendoza, por el Capitán del Remolcador "Pemex XXIII" Rubén Moya, quedará grabada en los anales de la Marina Mexicana como

presa ha puesto el material y la vida del personal que está bajo su mando y a quien se le da por escrito un cincuenta por ciento de lo que debe hacer, y queda el otro cincuenta por ciento a su arbitrio y conciencia. Tiene que decidir si se arriesga o no y si se niega a ejecutar tal o cual maniobra por considerarla temeraria, está en su derecho, porque le encomendaron el barco para manejarlo y cuidarlo, no para perderlo. Por eso es más meritorio su trabajo cuando atendido a su pericia y

En estas dos gráficas se puede apreciar los efectos causados por los ciclones que azotaron nuestros litorales el mes de Septiembre, inundando ciudades enteras con el consiguiente perjuicio para la vida económica de las poblaciones afectadas.



SIERRA HNOS.

PESCADOS Y MARISCOS

Calle 20 No. 58
CD. DEL CARMEN, CAMP., MEX.
Gerente: IGNACIO SIERRA

NAVIERA DE LERMA

C. DEL CARMEN, CAMP.
CALLE 24 No. 62

MEXICO, D. F.
SAN JUAN DE LETRAN 84.

VERACRUZ, VER.
ALACIO PEREZ No. 50

MANUEL MIER Y TERAN, SUCRA.

COMISIONISTA, AGENTE DE BUQUES
CALLE 30 NUM. 123. - APARTADO NUM. 8.
TELEFONOS 49 Y 42.
PROGRESO, YUCATAN, MEXICO.

Agente de:
MEXICAN LINE
Servicio Maritimo
Progreso, New Orleans,
Houston, New York,
Philadelphia.

Flete Directo Express
MANUEL MIER Y TERAN
México-Veracruz,
Campeche-Progreso,
Mérida.

MÉRIDA, Yuc.
Calle 67 Núm. 490-A.
Tel. 27-20 y 35-01.

MEXICO, (8), D. F.
5 de Febrero 268
Tel. 36-04-40
Tel. 36-51-73

VERACRUZ, VER.
Xicoténcatl 57
Tel. 32-19.

CORTESIA DE

PRODUCTORES Y EXPORTADORES DE ARTICULOS DE HENEQUEN, S. A.

MÉRIDA, YUCATAN, MEXICO

CALLE 60 NUMERO 480
APARTADO POSTAL No. 127

TELEFONOS:
OFICINA 28-68, FABRICA 34-20

Administradores de la
"CORDELERIA MAYAPAN"



CORDELERIA SANTA INES, S. A.
CALLE 66 NO. 380 TEL 33-35 APDO 38
DIRECCION TELEGRAFICA SANTINES MÉRIDA MEXICO
MÉRIDA, YUC. MEXICO



Hilos y Cordeles comerciales. Cables desde 6 mm.
hasta 100 mm. de diámetro. Sisal Pads (acojinados).
Binder twine de 500, 600 y 650 pies por libra. Baler twine

Cordelería "San Alberto", S. de R. L. de C. V.

FABRICA DE HILOS, CORDELES, JARCIAS
Y COSTALES

FABRICA CALLE 67 NUMERO 480
OFICINA 67-484 - TELEFONO 54-02

Apartado 337. Mérida, Yuc., Méx.

Cordelería Morelia, S. A.

CALLE 61 NUMERO 370
MÉRIDA, YUC., MEX.

TWINE

CORDAGE

ROPE



CORDELERIA

"LA ROSITA, S. A."

* HILOS * JARCIAS * COSTALERIA
TWINES ROPES BAGGIN

Calle 73 Núm. 542. Mérida, Yuc., Méx. Tel.: 47-85



Con la desaparición del señor Arquitecto Carlos Lazo, el Gobierno ha perdido a uno de sus más dinámicos y cultos colaboradores; el pueblo a uno de sus más fervientes defensores; la cultura del País a uno de sus pilares y la Revista RUMBO... al mar a su más caro simpatizador y amigo. Descanse en Paz.

Con fecha 29 de octubre y a las 9 horas, falleció en esta Ciudad de México, el C. Capitán de Navío del Cuerpo General de la Armada de México, don

Carlos R. Valdés

RUMBO... al mar, se permite ofrecer sus más sentidas condolencias a los familiares, compañeros y amigos del finado.

Descanse en Paz.

LA INICIATIVA PRIVADA HA COMENZADO A COLABORAR CON EL PROGRAMA DE PROGRESO MARITIMO "MARCHA HACIA EL MAR" QUE LLEVA ADELANTE EL GOBIERNO DE MEXICO

La Cia. Naviera Yucateca, S. A., y Navieros del Golfo, S. A., de los señores Joaquín y Roger Roche Martínez, han organizado la nueva Compañía Navieros Yucatecos, S. A., con un capital inicial de DOCE MILLONES DE PESOS, que solamente importarán dos unidades compradas en Holanda, para la navegación en el litoral del Golfo de México.

Los planos que publicamos en la siguiente página, corresponden al buque que aparece en esta plana y que es el modelo exacto de los dos buques que adquirirá la nueva Compañía Navieros Yucatecos.

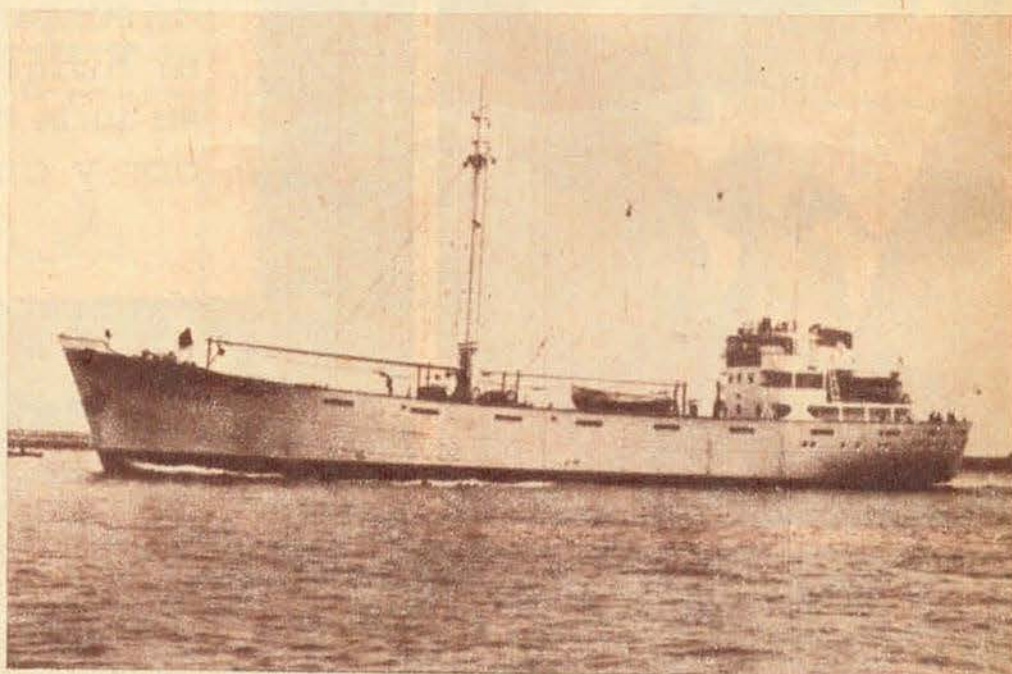
RUMBO... al mar, felicita calurosamente a los señores Roche Hermanos, que han sabido interpretar los ideales marinistas de la marcha hacia el mar dentro del programa de progreso marítimo de México y que cuando llegue a su terminación habrá colocado a la Patria en el lugar que le corresponde dentro del concierto internacional.

México hacia el mar y el mar con sus riquezas hacia la grandeza de México.

Motocostero construido por la DA HAAN Y OERLEMANS, Constructores de Buques. Heusden (HOLANDA), y que será adquirido por la firma NAVIEROS YUCATECOS, S. A., de Mérida, Yuc.

CARACTERISTICAS:

Eslora total: 63.80 M. = (209' — 7/8")
 Eslora entre perpendiculares: 58.50 M. = (191' — 11 1/8")
 Manga moldeada: 9.75 M. = (32' — 0")
 Puntal a la cubierta principal: 3.66 M. = (12' — 0")
 Puntal a la cubierta abrigo: 5.75 M. = (18' — 10")
 Calado de la línea de verano: 3.61 M. = (11' — 10")
 Desplazamiento: 870 M³. = (67080' Cub.)
 Capacidad de carga: 82.16 Toneladas
 Lastre de agua: 499.29 Tonls. de Registro.
 Desplazamiento neto: 232.41 Tonls. de Registro.
 Clasificación: Lloyd's Register of Shipping - 100 A. 1. para el tráfico del Atlántico.
 Máquinas principales: Weskspoor, type TMAS 338.800 EHP 300 rpm.
 Velocidad en pruebas, en rosca: 12.84 nudos. Velocidad en plena carga: 11.85 nudos.

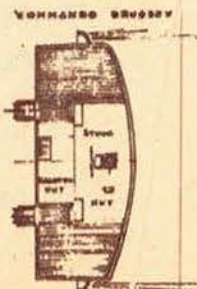
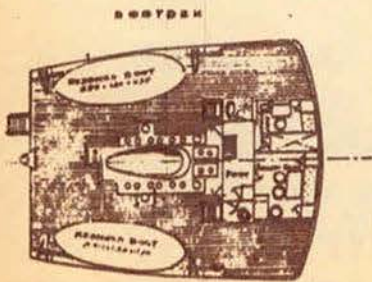
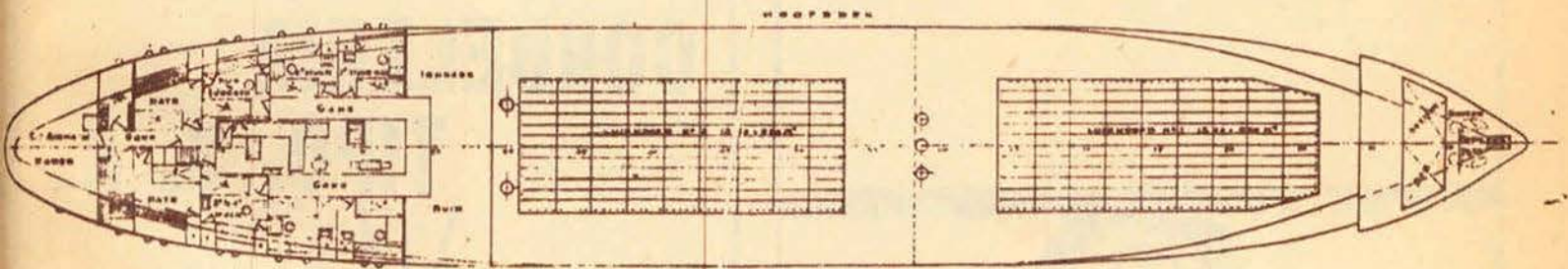
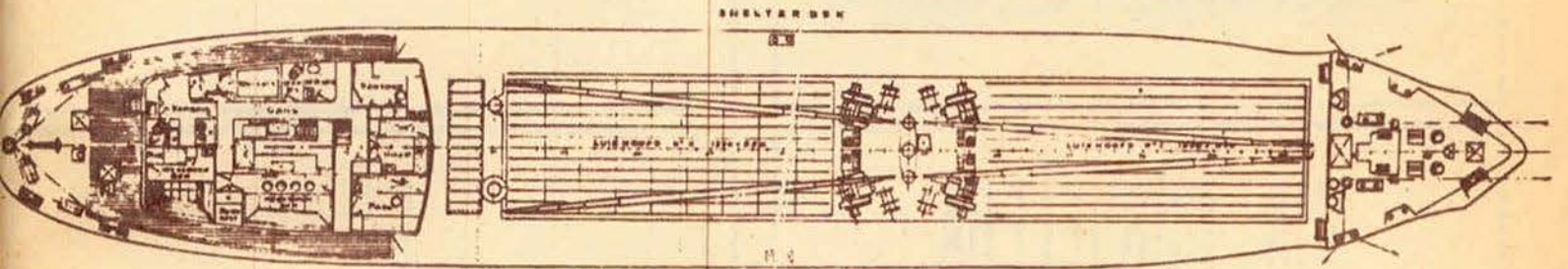
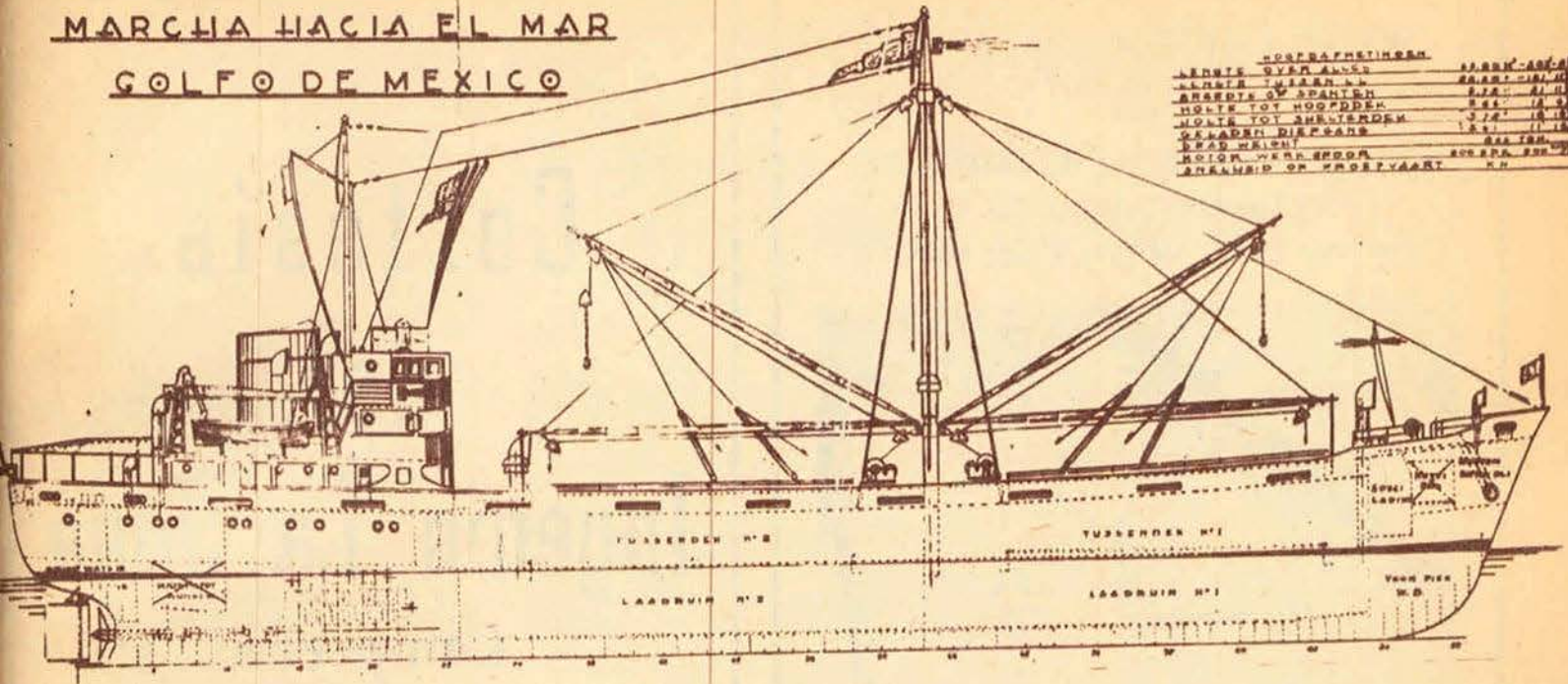


Una máquina auxiliar RUSTON y HORNSBY de 75 H. P. con generador de 50 kw 20 volts DC.
 Una máquina auxiliar RUSTON y HORNSBY de 30 H. P. con generador de 19 kw, 220 volts CD y un compresor de arranque de aire de 50 M³/h.
 Una máquina auxiliar RUSTON y HORNSBY de 15 HP con generador de 19 kw 220 volts CD y un compresor de arranque de aire de 10 M³/h.

Un generador de mar de 9 KW 220 Volts CD.
 Un cabrestante eléctrico, molinete eléctrico, aparato de gobierno hidráulico eléctrico.
 Cuatro plumas de 3 toneladas, una pluma de 10 toneladas, 4 winches eléctricos de 3 toneladas.
 Alumbrado eléctrico en todo el buque.
 Calefacción central y agua corriente, fría y caliente en todos los camarotes.

TIPO ROCHE
MARCHA HACIA EL MAR
GOLFO DE MEXICO

HOOFDSTAD	AMSTERDAM
LAND	NETHERLANDS
REGERING	CONSTITUTIONAL MONARCHY
HOOFDSTAD	AMSTERDAM
REGERING	CONSTITUTIONAL MONARCHY
HOOFDSTAD	AMSTERDAM
REGERING	CONSTITUTIONAL MONARCHY
HOOFDSTAD	AMSTERDAM
REGERING	CONSTITUTIONAL MONARCHY
HOOFDSTAD	AMSTERDAM
REGERING	CONSTITUTIONAL MONARCHY



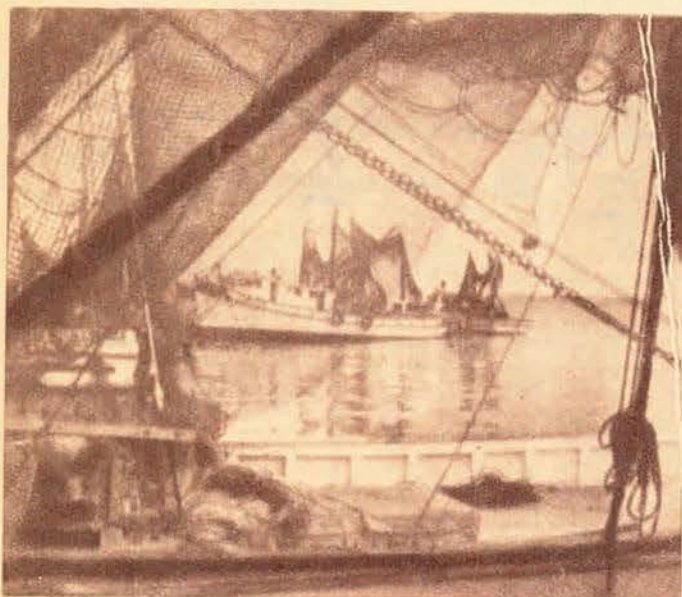
TUSSENDEN			
DESKRIPSI	NO	HOOGTE	WICHT
LAARVUIN N° 1	200	100	1000
LAARVUIN N° 2	200	100	1000
LAARVUIN N° 3	200	100	1000
LAARVUIN N° 4	200	100	1000
LAARVUIN N° 5	200	100	1000
LAARVUIN N° 6	200	100	1000
LAARVUIN N° 7	200	100	1000
LAARVUIN N° 8	200	100	1000
LAARVUIN N° 9	200	100	1000
LAARVUIN N° 10	200	100	1000
TOTAAL	2000	1000	10000

TUSSENDEN			
DESKRIPSI	NO	HOOGTE	WICHT
LAARVUIN N° 1	200	100	1000
LAARVUIN N° 2	200	100	1000
LAARVUIN N° 3	200	100	1000
LAARVUIN N° 4	200	100	1000
LAARVUIN N° 5	200	100	1000
LAARVUIN N° 6	200	100	1000
LAARVUIN N° 7	200	100	1000
LAARVUIN N° 8	200	100	1000
LAARVUIN N° 9	200	100	1000
LAARVUIN N° 10	200	100	1000
TOTAAL	2000	1000	10000

TUSSENDEN N° 1

**BOOTH FISHERIES DE MEXICO,
S. A. de C. V.**

**CALLE 20 NUM. 7 - TELEFONO 3711
APARTADO POSTAL No. 17.
CIUDAD DEL CARMEN, CAM., MEXICO**



**Cortesía
del
Ingenio La Joya
Campeche**

**CIA. CORDELERIA
EL PROGRESO S. A. DE C. V.**



**CABLE "EL PROSA". MERIDA, MEXICO.
CALLE 20 NUM. 57. TELEFONO 35-75.
APARTADO NUM. 433.
MERIDA, YUC., MEXICO**

**CORDELERÍA
TIPO, S. A.**

**CALLE 60 NUMERO 708-711
APARTADO 304. TEL. 30-25
MERIDA, YUCATAN, MEXICO.**

**OFICINA EN MEXICO:
S. J. DE LETRAN 100-504
TELEFONO 36-23-56**

**OFICINA EN VERACRUZ:
ZARAGOZA NUM. 130
TELEFONO 30-41**

HISTORIA DE LA MARINA

Por el Cap. de Altura de la Marina Mercante
JORGE G. ZORRILLA COBO

Las primeras actividades que emprendieron los fenicios fueron las de la pesca y el intercambio de algunos productos con sus ricos vecinos, aprovechando que los pueblos próximos utilizaban poco del mar, y su predomnio era terrestre, así como su habi-
dez al lujo y ostentación, desarrollan actividades comerciales sin pretender hegemónicas que dispiertan rivalidades, pero con la ambición de prosperar, cosa que consiguen a través de los años, influyendo en su expansión el ejemplo que les ofrecieron los Cretenses, que dos milenios antes de nuestra Era, precisamente al arribo de las tribus fenicias al Mediterráneo, se hallaban en su apogeo.

El territorio que eligieron para la fundación de su pueblo es parte de la costa que se extiende por el norte al límite de la desembocadura de Nar-el-Kebir, y por el Sur hasta la punta norte del Monte Carmelo, es decir, poco más de 200 kilómetros en gran parte rido, con tierras arenizas y pedernales. Solamente vemos en esta parte una angosta faja de 2 a 4 kilómetros libre de la zona montañosa formada por el Líbano con unos cuantos valles. La orografía de esta zona hace que funden sus ciudades en promontorios de la costa, siendo las más florecientes Arados, al norte; Biblos o Gebaal (la montaña) y Berytos en el centro, y al sur Sidón y Tiro, que sucesivamente ejercían la hegemonía de Fenicia.

Rodean las ciudades de murallas que se convierten en grandes puertos marítimos dominando en ellos el incesante movimiento de embarcaciones de todas clases así como el dinamismo de los astilleros y diques convirtiéndose a la vez en centros mercantiles.

Con su característica perseverancia y tenacidad durante más de 5 siglos, los fenicios establecieron colonias o factorías en los lugares más propicios para su negocio. Se encuentran entre ellas las colonias de Sicilia en donde importaban coral y azufre; en Cerdeña, en Baleares, en las Gelas; fundan en España las de Abdera (Almería), Hispallis (Sevilla), Malaca (Málaga), Calpe (Gibraltar), Carteya (Algeciras) y Gádex (Cádiz). Organizan en todas ellas los medios que les facilitan importante tráfico marítimo con metales y otros productos. Efectúan sus expediciones conjuntas de dos o tres naves de carga acompañadas por alguna embarcación rápida que les sirve de defensa y para explotar, dejando huellas de su paso en más de 200 lugares de las costas mediterráneas. La vida fenicia tiene su escenario en el mar, irradiando todas estas actividades a toda la red de florecientes colo-

nias o factorías de Tiro, emplazado en un peñón del Mediterráneo Oriental.

Estradón y otros autores describen al puerto de Sidón (la actual Zaida), llamado así primitivamente por su abundante pesca en forma ancha y doble, extendido en una curva de la costa y con una entrada artificial al lado Este. Fué erigido utilizando construcciones que se llevaron a cabo en el siglo XIII de nuestra Era, sobre una hilera de peñascos, paralelos a la ribera, y, según la tradición, se emplearon bloques de piedra labrada muy antiguos; esta construcción termina en la parte oriental en la llamada Calat-el-Bahr (castillo del mar); allí, hacia la parte septentrional empezaba el ante puerto o puerto de verano según los fenicios, por fondear en él las embarcaciones en esa época del año, el resto de las poblaciones del Llano de Sidón, como la ciudad fenicia Sarpato Serephat, que también es mencionada en los textos bíblicos, dependían de la ciudad madre.

En un llano de 32 kilómetros, con una anchura de 3 kilómetros, estrechándose gradualmente hacia el norte, fué emplazada la ciudad de Tiro. El río Nar-el-Litani, Lante o Lita, desemboca a 8 kilómetros de Tiro, en la vertiente de un promontorio donde hay un pequeño puerto pesquero, llamado Sur, que como Tiro, significa también "peña". Constituía este peñón una isla paralela a la costa, de la que distaba aproximadamente 740 metros. Este canal de mar que separaba la costa de Tiro del peñón de la isla tenía una profundidad de 3 brazas en el invierno del año 333 en que fué sitiada la ciudad por Alejandro Magno.

Como en todos estos puertos, Tiro estaba defendido con fortificaciones que, por el Oeste de la isla, tenían gran ancho y más de 150 pies de elevación, formados por grandes bloques unidos con yeso. Al sur estaban los almacenes, diques, y el palacio del rey. Había un acueducto que llevaba el agua a la isla.

Aunque no hay vestigios en la actualidad de él, y se discute su emplazamiento, Estrabón cita un segundo puerto mirando al sur de la isla. Este era el llamado también Puerto Egipcio, conociéndose al otro con el nombre de Puerto Sidonio por mirar a Sidón; aunque más bien parecen haber sido dos entradas al mismo puerto.

Fenicia llegó a tener una gran flota. Sus embarcaciones eran de dos clases: la Galera, embarcación ligera, afinada de líneas generalmente con dos cubiertas y propulsión mixta a vela y remo que impulsaban unos 25 remeros por banda. A proa llevaba engas-

tado, como todas las embarcaciones de este tipo, un espolón de metal para el abordaje y remataba en una cabeza de caballo pintada de rojo, con brillantes ojos de esmalte y clavos dorados. Llevaban además en el puente instalaciones en forma más o menos rudimentaria que les permitían arrojar piedras y dardos a distancias cortas. En la guerra, estas embarcaciones confiaban su triunfo sobre las naves enemigas, en su habilidad para embestir el casco de los contrarios y en el esfuerzo de los remeros. Había además, otras de mayor tamaño que éstas, fuertes, con la proa y la popa muy levantadas que navegaban generalmente a vela. Este tipo es el "gaulo", utilizado para el comercio por su gran capacidad de transporte. Construido de fuerte madera de cedro, con refuerzos de cobre, y con desplazamiento aproximadamente de 200 toneladas. En un palo se izaba una gran vela cuadrada.

Muchos de estos barcos mercantes en esta lejana época, realizaban travesías regulares como las actuales líneas de navegación. Primero se establecieron entre Biblos y Creta, más tarde entre Tiro y Pharos, Egipto, y entre Tiro y Creta, para el comercio cretense.

Aunque siempre procuraron mantener en secreto sus navegaciones y sus adelantos en esta rama, los fenicios fueron los primeros que aprendieron a valerse de las estrellas para orientarse en sus navegaciones. La fama que pocos expertos navegantes tenían, hizo que poderosos monarcas buscaran sus servicios. Cuando Salomón quiere edificar su gran templo y adornarlo con todas las riquezas de la tierra, se pone de acuerdo con el rey Hiram, de Tiro, y organiza una expedición por el Mediterráneo, empleando principalmente marineros fenicios. Hicieron razzias por todas las costas conocidas, y de buen modo o por la fuerza proveen para la construcción del templo, maderas, metales, piedras raras, etc.

Aunque muy discutido por su autenticidad, pero que sin embargo es citado por todos los autores, procediendo la fuente de información de un pasaje de Herodoto, es el periplo organizado por el rey Nescas o Necos, que reinó en Egipto alrededor del año 600 A. C. Se dice que fué realizado con dos naves tripuladas por egipcios y fenicios que zarpan del Mar Rojo; después de tres años de navegación, retornaron a Egipto por el Mediterráneo, dando la vuelta a Africa.

La opulencia del pueblo fenicio despertó envidias y ambiciones, y la falta de una unión real y efectiva entre

Las ciudades que la componían, contribuyeron al inicio de su decadencia. En la época de Tutmés I de Egipto, se registró el primer ataque en el que los faraones de la XVIII dinastía intentan saquear las prósperas ciudades del mar. Arados ofrece resistencia y perece. El resto de ellas se hicieron tributarias del faraón. En el año 1209 una escuadra filisteá atacó Sidón y saqueó la ciudad. Aproximadamente en esta misma época tienen que evacuar algunas colonias que habían establecido en el Egeo. Posteriormente, los carios van desplazándose de Rodas, y ante sus ataques se vieron obligados a abandonar la isla, con su importante factoría de Jaliso y la ciudad de Camero. Son desalojados de Chipre por los griegos que más tarde los obligan a refugiarse en Sicilia, a mediados del siglo VIII, perdiendo la importante colonia de Rosh-Melkarte, conservando sin embargo, las colonias africanas de Soloeis, Motye y Panormos, que se extienden con el auge de Cartago, fundando otras en el Atlántico, como Tanger, Zelis y muchas más.

Desde la mitad del siglo IX antes de nuestra Era y a causa de las invasiones sirias, empieza el período final de Fenicia.

Tras sufrir muchas vicisitudes y ser azoladas varias veces, Sidón, Arca, Palaí Tiros y otras ciudades son invadidas y anexadas, resistiendo Tiro al bloqueo a que el monarca asirio Sargón lo somete y prolonga durante 5 años, con una flota de 70 buques impulsada por 800 remeros que gracias a un pacto con este rey, llegan a levantar. Posteriormente el rey asirio Nabucodonosor sitia otra vez Tiro, que después de 3 años tiene que rendirse, para disfrutar tranquilidad durante algún período, pero viendo declinar su prosperidad.

En el año 333 Alejandro Magno conquistó Tiro, que todavía era una gran ciudad, ayudado por Gerostatos, rey de Arados; Enylos, rey de Biblos; los rodios; y las ciudades de Soloeis, Chipre y otras. Según los cronistas del sitio, únicamente lograron salvarse de la matanza aproximadamente... 30,000 habitantes que fueron venidos como esclavos a excepción de unos embajadores de Cartago que allí se hallaban y se habían refugiado en el templo de Hércules.

El paso de asirios, egipcios, persas y terremotos y destrucciones convierten en ruinas las importantes fundaciones fenicias en el Mediterráneo. Su historia se ha salvado principalmente mediante referencias ajenas.

G R E C I A

Aunque los datos en que se basa la historia griega de la época homérica (siglo IX a siglo VIII A. C.), no son merecedoras de mucho crédito por pertenecer a una etapa en que el mito es utilizado para hacer más grandes las proezas de sus héroes, tenemos que basarnos en sus leyendas para forjarnos una idea de sus conocimientos marítimos en esa época.

Según Homero son 1,180 los barcos fondeados ante Troya; de ellos, los más fuertes eran los de Beocia con 120 hombres de dotación, los más débiles eran los de Tilocteto, que sólo llevaban 50 tripulantes.

En la época homérica el mar navegable comprendía las islas del Egeo, terminando al oeste de Sicilia.

Solamente había vagas noticias y

confusas leyendas de los otros países mediterráneos. Tal parece que los griegos desconocían las rutas y costas del Mediterráneo que habían conquistado los fenicios. En cambio, circulan los más extraños mitos, "anduve errante, dice el rey de Lacedemonia, por las orillas de la isla de Chipre, de la Fenicia y de Egipto; he visto Libia, donde los corderos nacen con cuernos y las ovejas paren tres veces al año".

En la barca que construye Ulises, héroe de la Odisea, ésta se mantiene 9 días en el Ponto hasta llegar a Túnez, pasa de allí a Sicilia, a las Lípari o Eólicas y la Campania; son dispersadas las naves por una tormenta lográndose salvar la de Ulises, que arriba de la isla Ea, frente a Estruria, donde está Circe, para dirigirse después al estrecho de Mesina. Júpiter lo protege, impidiendo que sea visto por los monstruos de Scila y Caribdis, consiguiendo a los 10 días de navegación incierta arribar a la isla Ogi-gia, morada de Calipso, la deidad de las trenzas de oro y dulcísima voz que logra retener a éste 7 años, "el varón fecundo en recursos". Probablemente la ubicación de la isla Ogi-gia no estuviese más lejos de la lejana Hesperia o Iberia, como la sitúa Víctor Bérard, y sí en las proximidades de las Lípari o en Malta.

En la época homérica la historia pasa a un plano secundario ante las bellas fábulas. Los artistas ponen al servicio de la gloria y la gracia del arte literario, su fecunda fantasía. La navegación es tema propicio para dar rienda a sus fantasías heroicas y poesías de aventuras. Los griegos nos han legado numerosas representaciones de naves que sostienen sus rutas en duras luchas con los vientos y mares agitados. Siendo generalmente estampas líricas de mares legendarios, utilizadas para ensalzar las proezas de dioses. Logrando en este terreno efectos de una perfección asombrosa.

La perfección decorativa Helénica alcanza su máxima expresión y refinamiento en una ánfora existente en el Museo Británico, un "stamnos" de figuras rojas, en el que el artista representa un episodio de la navegación de Ulises. En el Canto XII Circe advierte al héroe: Encontrarás primero a las sirenas, eternas seductoras del hombre, quien atiende a su voz acariciadora está perdido. Hijos, mujer, hogar, todo se olvida oyendo sus cánticos. Tapa con cera los fáciles oídos de tus marineros, y tú, curioso, si quieres oírlos, las oírás atado con gruesas cuerdas al robusto mástil, para evitar que sus canciones te impulsen a arrojarte a las olas. Analizando este párrafo podemos observar que el artista supedita a la composición, los detalles realistas, como la disposición de la borda de la barca, de los remos para el gobierno, los remeros, y del velamen.

La Grecia histórica nos ofrece ya datos más precisos. Vemos que Atínica es uno de los grandes centros marítimos del Mediterráneo. En el siglo VIII se fundan las factorías griegas de Sicilia; a mediados del siglo VII son establecidas algunas colonias en España, y alrededor del año 600 se funda Marsella. Una gran corriente de tráfico se inicia desde la primera mitad del siglo VI, que numerosos hallazgos de bronce y cerámica permiten delinearla, así como sus etapas.

Partiendo de Grecia llega al sur de Italia, se establece en Cerdeña (la antigua Ichnussa) pasa a las Baleares

(Kromyusa-Mayorca), (Melussa-Menorca), y principalmente (Pityussa-Ibiza), llega a las costas españolas donde funda Hemeros, Kopeion y Emporion (Ampurias), baja por el sudeste hasta Mainaké, continuando hacia el sur, y llegando al suroeste de la península en donde funda Kotinussa, (Engade) y Cabo Ophlussa (Cabo Roca)... En los museos españoles de Madrid, Barcelona e Ibiza, existen colecciones en donde figuran originilase griegos en bronce y grandes kráteras, hidras, lekythos y kylikes, con pinturas sobre cerámica negra o con figuras en negro sobre fondo rojo, que, con otros varios objetos, confirman la evidencia de una abundante importación helénica en España.

Los griegos en lugar de mantener ocultas sus navegaciones, procuran realizarlas en sus cantos y representarlas en medallas, pinturas y esculturas, bajo relieves y fragmentos de cerámica. Pero la fantasía de los creadores de esas joyas del arte helénico hacen que éstas presenten discrepancias notables que originan la dificultad de establecer un conjunto sinóptico de la navegación griega de estas épocas, a Historiadores y arqueólogos. Lo más probable es que las embarcaciones de entonces fuesen también de varios tipos, como ocurre en la época actual.

En la época de la Grecia clásica, todos los pueblos sostienen ya una importante marina preparada para la guerra, utilizando en ciertos casos algunas galeras para otros servicios de paz, sobre todo para convoyar y defender en caso necesario expediciones a las colonias.

Tal parece que los griegos siguieron puntualmente en sus primeros buques el modelo fenicio. Empleaban birremes y trirremes, siendo estos últimos durante mucho tiempo el tipo general de sus embarcaciones. La trirreme griega, de construcción ligera para conseguir gran velocidad, tenía unos 12.50 metros de eslora, llevando 3 mástiles. El palo mayor portaba dos velas cuadradas, y en el trinquete y mesana eran litanas. Cuando estos buques entraban en combate, no se empleaban las velas y todo lo que se podía arriar se estibaba en el sollado; en verdad, muchas veces la expectativa de la lucha hacía dejar en tierra mástiles y velas.

En tiempos posteriores la trirreme griega fué sustituida por barcos mayores, con más órdenes de remos. El más extendido de ellos fué el quinquirreme, que llevaba cinco; más se construyeron buques hasta de 16.

La galera alcanza su perfección en la época de Salamina (año 480 A.C.), correspondiendo mayores alusiones a este tipo de buque en las poesías griegas.

Recopilando los elementos informativos y datos gráficos, vemos que las características aproximadas de la galera de la Grecia clásica, a mediados aproximadamente del siglo V son: 35 metros de eslora y 4 metros de manga.

Habiéndose hecho conjeturas sobre la variación de la boga según las circunstancias. Para la llamada boga "tranita", se empleaban únicamente 24 grandes remos, movidos por 3 remeros cada uno y éstos eran unas palancas macizas de 4.50 metros de largo; la boga "zigita" se realizaba con otro orden de remos que manejaban tan sólo dos remeros, existiendo además la boga "talamita", empleada para combates o expediciones largas, con 24 remos por banda en el orden superior, manejando cada uno 3 hombres.



Calle 22 Núm. 91 Apartado Postal 4
 Ciudad del Carmen, Camp. México.

ALFONSO NEGROE GARCIA E HIJOS

Consignatarios de Buques y Comisionistas
 Apartado Postal Núm. 35
RAPIDEZ A SOMBROSA
 CIUDAD DEL CARMEN, CAMP., MEX.

Agentes de la Compañía de Seguros Veracruzana, S. A.
 Veracruz, Ver.

CORDELERIA
La Nueva Providencia, S.A.
 CALLE 55 NO. 403 B APARTADO POSTAL 85
 TELEFONO 44-10 MERIDA, YUC. MEX. CABLE 'PROVIDENCIA'



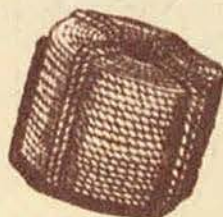
CALLE 55 NO. 430
 APARTADO POSTAL 250
 TELEFONO 25-26
 MERIDA YUC. MEX.

HILOS - CORDONES - CAMBRAYES - JARCAS
 TWINES - GORDAGE - ROPES

TODOS NUESTROS PRODUCTOS SON FABRICADOS
 CON MATERIA PRIMA DE LA MEJOR CALIDAD

CORDELERIA UXMAL
 S.A.
 ARTEFACTOS DE HENEQUEN
 MERIDA, YUC. JARCAS DE TOSAS MEDIAS

HILOS, CORDONES BINDER TWINE. CALLE NO. 18509 TELEFONO 47-103
 CAL. N. 87-104 APARTADO POSTAL 108



— HILOS SELESTOS, S.A. —
Selectwines —

CALLE 55 NO. 430
 APARTADO POSTAL 250
 MERIDA, YUC. MEX.

PRODUCTOS DE HENEQUEN EN GENERAL
 TEL.: 55-453.

Construido totalmente en
Astilleros de Ciudad del
Carmen, Campeche, para
Boat Fisheries de Méxi-
co, S. A. de C. V. Cia.
Pesquera.

Programa del Progreso
Marítimo de México. "LA
MARCHA AL MAR".

