

# RUMBO . . . . . al mar

*POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO*

ABRIL DE 1956

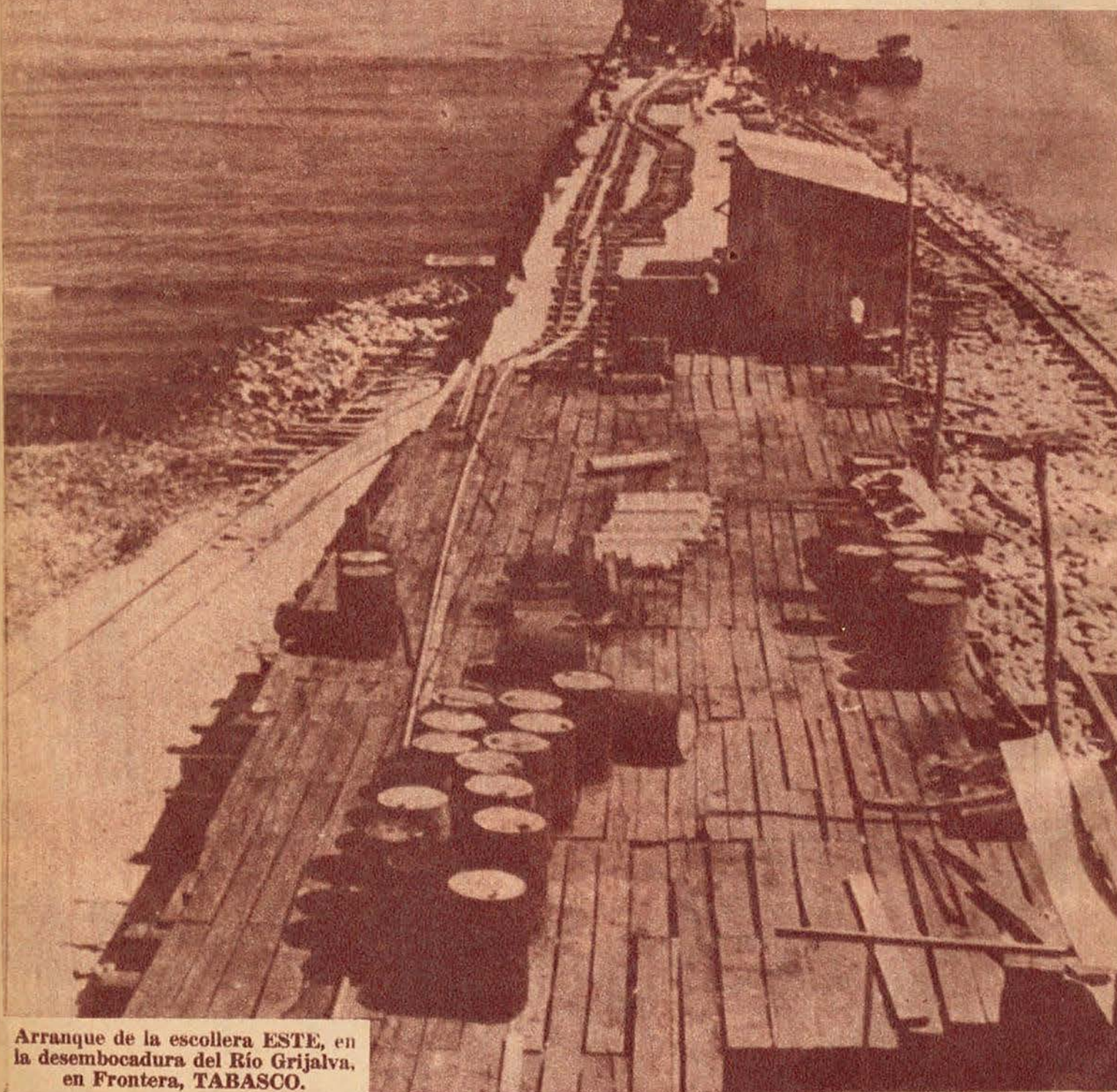


\$1.00



Se complace en felicitar al señor Vicealmirante, Ing. M. N. don ROBERTO GOMEZ MAQUEO, Secretario de Marina, por el decidido impulso que le está dando al Programa de Progreso Marítimo en su aspecto medular, las OBRAS PORTUARIAS N A C I O N A L E S.

México, D. F. Marzo de 1956



Arranque de la escollera ESTE, en la desembocadura del Río Grijalva, en Frontera, TABASCO.

## DIRECTORIO

Núm. 7. Tomo 1o.

Epoca 1a.  
Abril 1º de 1956

Autorizada por la Secretaría de  
Educación Pública, bajo certificado  
Núm. 22583, Exp. N./513/216 de  
25 de octubre de 1955.

Autorizado como correspondencia  
de Segunda Clase en la Adminis-  
tración de Correos UNO de México  
(1) D. F., el 27 de junio de 1955.  
Registro Núm. 22087.

Director  
Cap. de Navío, C. G.  
José H. Orozco  
Gerente  
Tte. de Frag. S. E.

Domingo Muñoz de la Guardia

Administrador:  
Mayor de Infantería de Marina  
Fernando García Vargas

### OFICINAS GENERALES:

Turmalina 53-B. Col. Estrella.  
México (14) D. F.  
Apartado Postal 2305.  
México (1) D. F.

Precio del ejemplar en todo el  
país UN PESO, números atra-  
sados DOS PESOS.

Toda correspondencia y fondos  
diríjense al Gerente.

No se devuelven originales aunque  
no hayan sido publicados. Acepta-  
mos colaboración marítima del país  
y del extranjero.

Impreso en los Talleres de "ROTO-  
GRÁFICA MEXICANA, S. A."  
Arteaga Núm. 33. México (3) D. F.

# EDITORIAL

La nave de la Secretaría de Marina tiene un nuevo Capitán, lo de nuevo es únicamente una manera de decir las cosas, pues el nuevo Jefe de la Nave es, en realidad, un veterano que cuenta en su haber con una gran cantidad de singladuras y una experiencia en el Mando que es una garantía para el naviero, que en este caso es el Presidente de la República como representante de la Nación.

Su gran experiencia comienza en la Escuela Naval, continúa a bordo de los Buques y madura en los distintos cargos que ha desempeñado durante más de 40 años de Servicios, entre éstos se cuenta la valiosa experiencia adquirida como Jefe del Departamento Autónomo de Marina, precursor de la actual Secretaría, y es suficiente garantía para que la confianza que la Nación ha depositado en el Vicealmirante Ing. M. N. ROBERTO GOMEZ MAQUEO, esté plenamente justificada.

Ya el Capitán está escogiendo su equipo de trabajo y con calma, sin precipitación a fin de evitar errores, va organizando las distintas direcciones con la convicción de que el elemento más importante para el éxito de cualquier empresa, es el elemento humano.

Con el conocimiento adquirido durante muchos años de convivencia con el personal en la Secretaría de Marina y con la gente de Mar, sabe quiénes son los más capaces y con toda seguridad será a ellos a quienes les encomiende las tareas de responsabilidad.

Su tarea no es fácil, la Secretaría de Marina ha navegado generalmente sin rumbo fijo, formada como está, por partes que no embonan muy bien unas con otras; su primera misión sería la de buscar la manera de que como parte del todo, cada una, funcione con su propio mecanismo y al mismo tiempo que todas se acoplen a un fin común.

Formada como fué, la Secretaría de Marina, por partes que se desprendieron de varias Secretarías de Estado, muchas de ellas aún tienen la influencia del origen y urge que se les dé su propia orientación por medio de una doctrina de conjunto y un común denominador, consistente en una política marítima orientadora.

Sería de desearse que se coordinaran las funciones de manera que Obras Marítimas, Faros, Puertos y Construcciones Navales llenaran sus funciones sin que se descuidase el desarrollo de las Marinas Mercante, de Pesca y de Guerra y que cada uno de esos organismos primeramente mencionados fueran medios y no fines como hasta ahora han sido, ya que los esfuerzos que desarrollaran y las obras que llevaran a cabo de nada servirían si no hubiera barcos que las utilizaran.

La Secretaría de Marina es iniciadora y es factor principalísimo del Programa de Progreso Marítimo ("MARCHA HACIA EL MAR"), meta ambiciosa pero necesaria para el progreso integral del país y uno de los puntos principales del programa general del régimen.

Sería prolijo repetir la importancia que para el desarrollo material y demográfico del país tiene el programa de Progreso Marítimo así como de la responsabilidad tan grande que contrajo la Secretaría de Marina al iniciarlo.

Pero que al empeño en la construcción de facilidades portuarias no haga olvidar el objeto de esas facilidades, que son las necesarias para que los buques naveguen y puedan cargar y descargar los efectos que lleven y traigan de y a los Puertos lejanos de las Naciones con que México tenga relaciones comerciales.

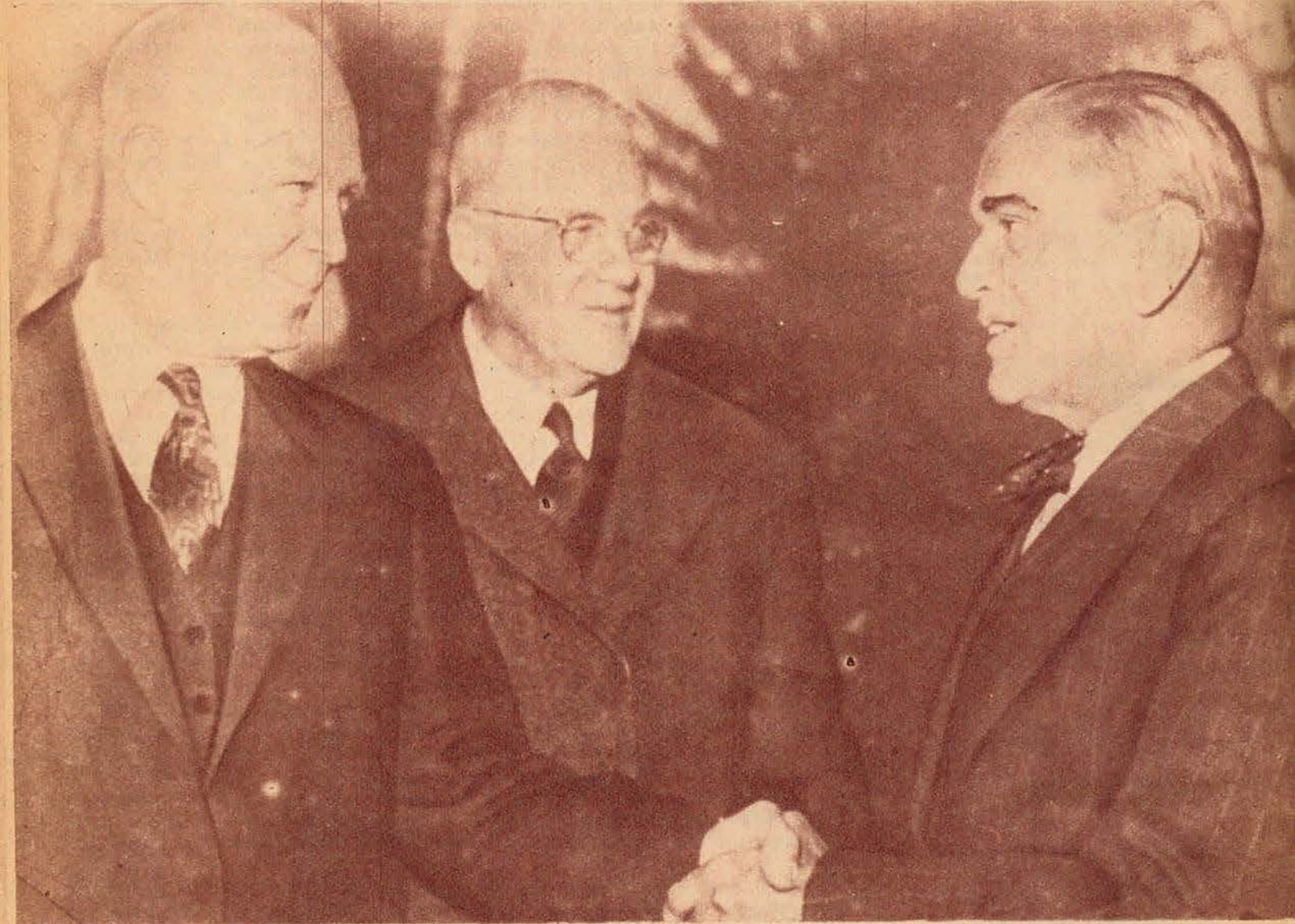
Pero al hablar de buques, nuestro interés se acentúa en los buques que arbolean nuestra bandera, que si ahora son escasos, con el tiempo y con una política Naval adecuada, pueden ir poco a poco incrementando su número y tonelaje hasta alcanzar la importancia que en un país marítimo, como México, debe tener.

Los marinos mexicanos creemos que ha llegado el momento propicio para actuar valiente y decididamente en el fomento y el estímulo de las industrias del mar, como también creemos que nuestros dirigentes llevan como punto importante de su programa la creación de la Marina para que los excedentes de producción del País, que cada día van en aumento, se transporten en buques que arbolean la bandera Nacional.

No creemos que sea necesario correr pero sí caminar con paso firme hacia la realización del ideal que nada tiene de utópico, pues es tan real, que se puede tocar. Un plan racional de largo alcance, la firme voluntad de nuestros dirigentes de llevarlo a cabo y la colaboración de todos los marinos en el esfuerzo común dará óptimos frutos.

La Marina de México, espera mucho de los nuevos dirigentes de la Secretaría de Marina, los marinos ofrecen su más franca colaboración y "RUMBO... al Mar" se une a ellos y desea al nuevo Capitán mucho éxito, buen viaje y buena recalada.

# LA JUNTA DE LOS TRES GRANDES



Nuestro Presidente, DON ADOLFO RUIZ CORTINES ha regresado de los Estados Unidos de Norte América, donde fué invitado por el Presidente de ese país señor DWIGHT D. EISENHOWER.

El Presidente de la Nación Norte Americana lo recibió acompañado del Primer Ministro del Canadá LOUIS STEPHEN SAINT LAURENT en White Sulphur Springs, Va.

"Rumbo... al mar" se une al pueblo de Méxi-co al desearle toda clase de éxitos y satisfacciones, que se traducirán en beneficios para la Patria.

La Federación Regional de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera.

## "SUR DE SONORA, F. C. L."

REGISTRO NUMERO 51 - F. P.

Miembro de la Confederación de Sociedades Cooperativas de la República Mexicana. C. C. L.  
GUAYMAS, SONORA, MEXICO.

En nombre de sus auténticas Cooperativas de Pescadores Agremiados, se permite felicitar cordialmente al señor

### VICEALMIRANTE, ING. M. N. ROBERTO GOMEZ MAQUEO SECRETARIO DE MARINA,

por su amplia y reconocida labor en beneficio de los pescadores mexicanos y de quien esperamos fundadamente levantará el nivel de vida y de trabajo de los trabajadores pescadores organizados de todas las costas de la República Mexicana.

GUAYMAS, SONORA, MARZO de 1956.

#### CONSEJO DE ADMINISTRACION

Presidente  
BERNARDO MENDIA VAZQUEZ  
Secretario  
GILBERTO FLORES  
Tesorero  
GABRIEL SANTANA

#### CONSEJO DE VIGILANCIA

Presidente  
JUAN LARA I.  
Secretario  
AMADO B. GONZALEZ  
Vocal  
LORENZO APARICIO BRACAMONTES

#### MIEMBROS INTEGRANTES

Soc. Coop. de Prod. Pesquera  
"TOBARI, S. C. L."  
Presidente  
LORENZO APARICIO BRACAMONTES

Soc. Coop. de Prod. Pesquera.  
"PROGRESISTA SONORENSE, S. C. L."  
Presidente Int.  
GILBERTO FLORES

Soc. Coop. de Pescadores  
"JURISDICCION DE YAVAROS, S. C. L."  
Presidente  
PEDRO CEJA

Soc. Coop. de Prod. Pesquera  
"ALBERTO J. PAWLING, S. C. L."  
Presidente  
BERNARDO MENDIA VAZQUEZ

Soc. Coop. de Pescadores  
"MAR DE CORTES, S. C. L."  
Presidente Int.  
JUAN DE LA REE

Soc. Coop. de Pescadores  
"RODOLFO ELIAS CALLES, S. C. L."  
Presidente  
ANTONIO QUEVEDO

Sociedad Cooperativa  
"PESCADORES DEL YAQUI, S. C. L."  
Presidente  
MIGUEL DUARTE M.

Soc. Coop. de Pescadores  
"PAREDON COLORADO, S. C. L."  
Presidente  
AMADO B. GONZALEZ

Soc. Coop. de Prod. Pesquera  
"PESCADORES DEL NOROESTE, S. C. L."  
Presidente  
ABUNDIO SANCHEZ

Soc. Coop. de Prod. Pesquera  
"BACCHIBAMPO, S. C. L."  
Presidente  
MANUEL MENDOZA L.



Don Pedro Sáinz de Baranda,  
insigne marino mexicano.  
"RUMBO...al mar", se com-  
place en dar a sus lectores al-  
gunos datos biográficos de su  
vida tan plena de patriotismo  
y de bellas realizaciones.

La rama principal de Baranda que procede del lugar de su nombre, de la merindad de Montijo y partido judicial de Villarcabo en la Provincia de Burgos y que habian quedado en Castilla, entroncó a fines del Siglo XVI con la Familia Sainz por el casamiento de Don Manuel Sainz con doña Isabel Baranda y tuvieron un hijo que se llamó Don Manuel Sainz de Baranda y se estableció en Espinosa de los Monteros, dando principio con él, el linaje de los Sainz de Baranda. Este casó con doña María Arroyo hija de Espinosa y formaron el tronco común del cual descienden los Monteros de cámara de este apellido.

El Licenciado Don Pedro Sainz de Baranda y Cano natural de Laiñana (Obispado de Santander) y Ministro de la Real Hacienda, contrajo nupcias en Campeche con Doña María Josefa de Borreiro y de la Fuente, hija del Regidor Perpétuo Don Bartolomé de Borreiro y de Doña Josefa de la Fuente y Sarmiento. Vástagos: 1o. Pedro, nacido el 13 de marzo de 1787. 2o. Perfecto. Don Perfecto abrazó la carrera Eclesiástica. Pedro estudió en su ciudad natal las primeras letras y a la edad de once años se trasladó a España, con el objeto de estudiar los justos preparatorios para entrar a la carrera de Marina, como lo hizo en la ciudad de El Ferrol. Gracias a sus buenos estudios, obtuvo un despacho de guardia marina, embarcándose el 18 de octubre de 1803 a bordo de la nave "San Fulgencio". En ese buque comenzó sus jornadas y mereció la estimación de sus jefes por su valor y probidad.

A fines de 1804, España rompió sus relaciones con

Inglaterra, uniéndose a Francia para hacer con sus escuadras un Bloque común a la Rubia Albión. Y la consecuencia del rompimiento de dichas hostilidades fué que nuestro héroe, militando al lado de los marinos del emperador Napoleón I, participase en la gran batalla naval de Trafalgar, el día 21 de octubre de 1805.

Desde mediados del año anterior, el emperador de los franceses trabajó activamente para reunir una poderosa escuadra franco hispana; en octubre de 1805 la escuadra se hallaba en Cádiz esperando a la inglesa que debía pasar por el estrecho de Gibraltar. A bordo de uno de los navios españoles, el "Santa Anna" iba don Pedro de Baranda, todavía con el cargo de Guardia Marina.

En la batalla de Trafalgar, el "Santa Anna" fué de los que más sufrieron; Baranda recibió en el combate tres heridas graves.

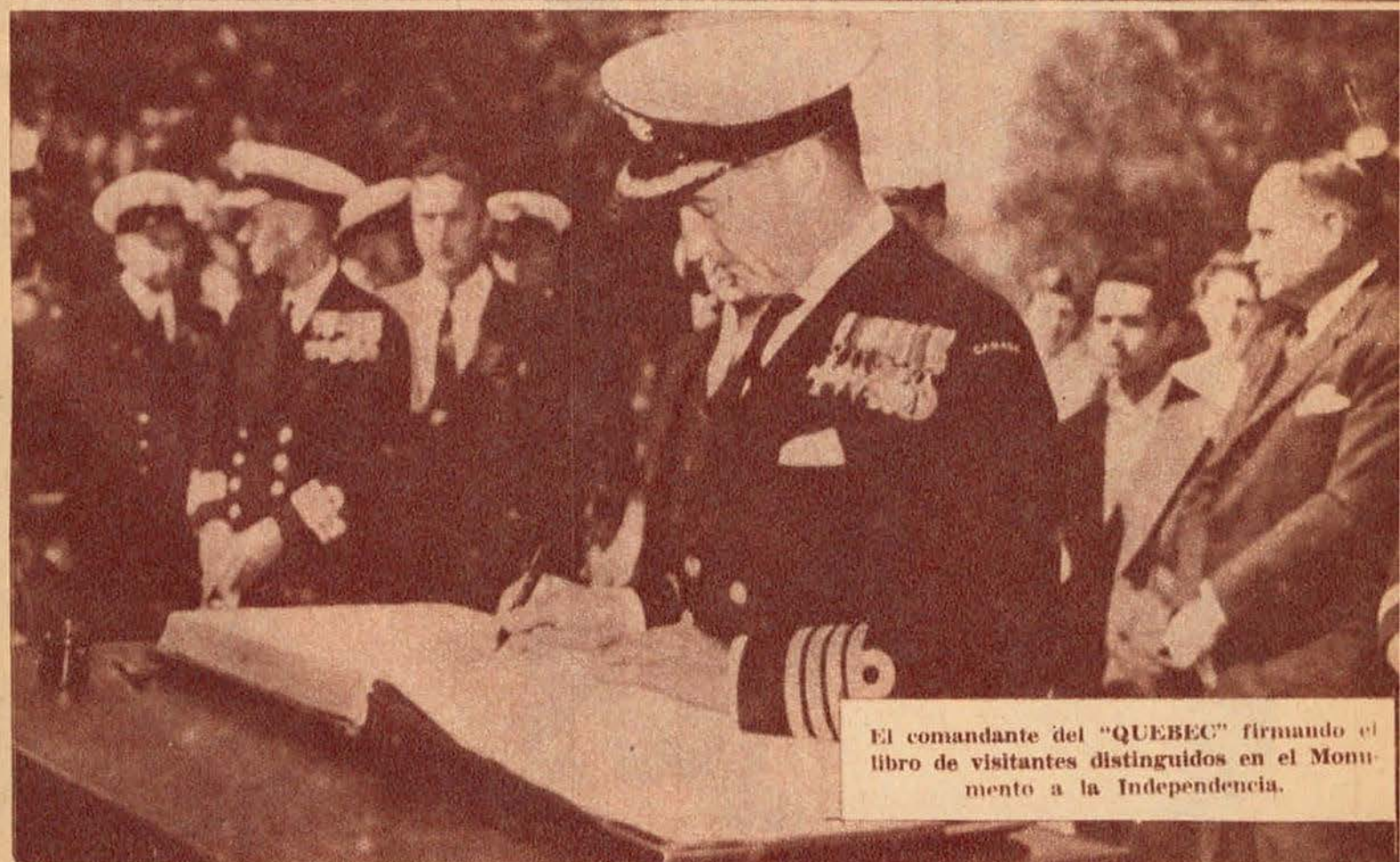
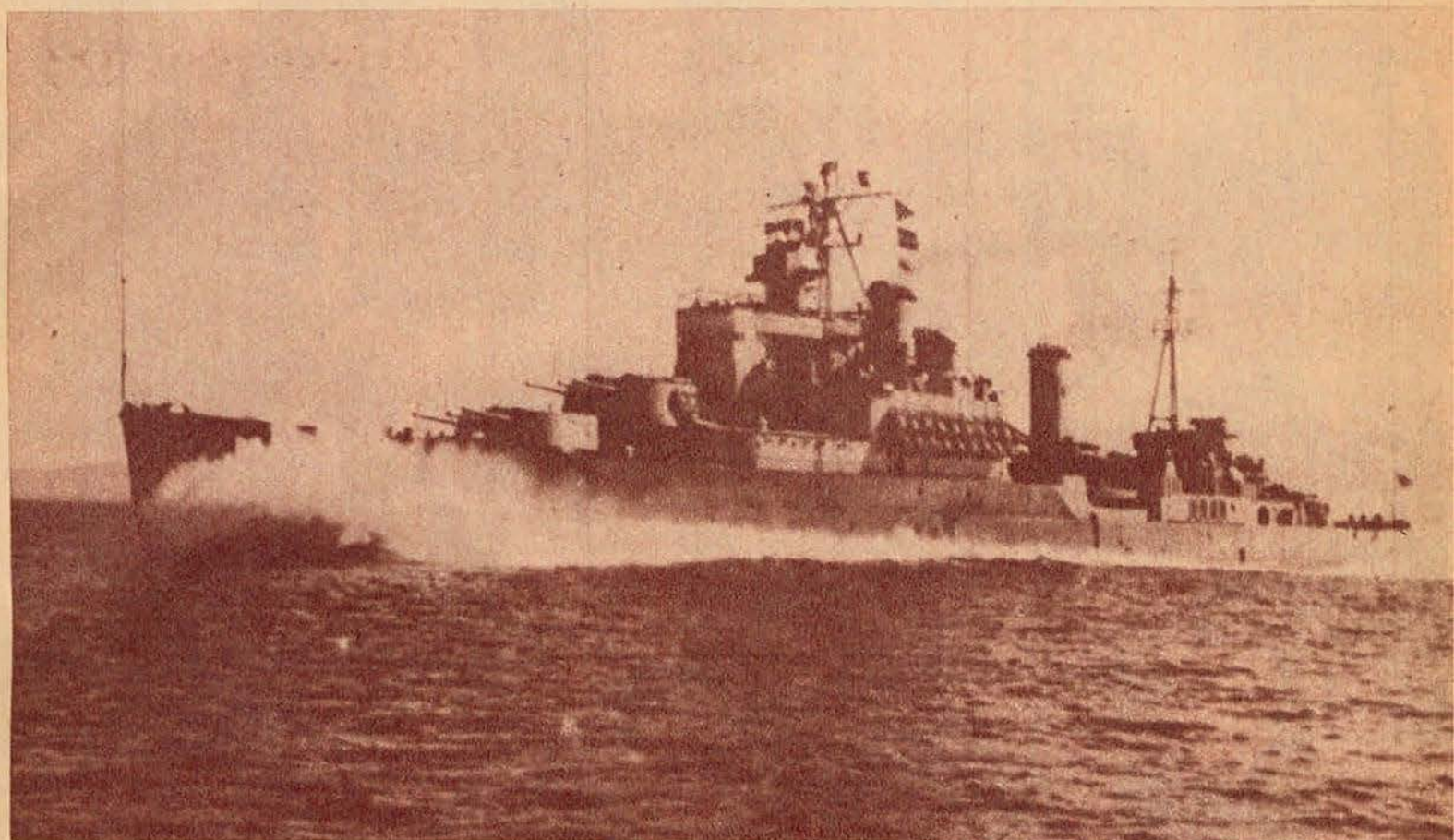
El 9 de noviembre de 1805 ascendió a alférez de fragata: pero no habiéndose restablecido todavía de sus heridas, fué desembarcado para hacer el servicio en los batallones de marina. Embarcóse de nuevo el 10 de octubre de 1806 en la nave "Príncipe de Asturias"; y, como siempre, se distinguió en las acciones de guerra por su valor, pero, particularmente, en un combate verificado en las costas de Chipeona.

En 1808 regresó a América, llegando a Campeche a fines de junio, después de dos meses de viaje y habiendo pasado innumerables aventuras, de las que supo salir siempre bien librado.

Al declararse la guerra entre España y Francia,

# EL CRUCERO CANADIENSE "QUEBEC"

Cuya Visita a Nuestro País, Dejó un Grato Recuerdo por la Camaradería y Gentileza de su Comandante y Oficiales...



El comandante del "QUEBEC" firmando el libro de visitantes distinguidos en el Monumento a la Independencia.



El Comandante del Crucero "QUEBEC", durante su visita de cortesía al C. Presidente de la República.



El Comandante del "QUEBEC" recibido por el C. Secretario de Marina y Comandante General de la Armada de México.





EL COMANDANTE del "QUEBEC" acompañado del señor Embajador del Canadá y representantes de las Secretarías de Relaciones y Marina, saludando después de haber colocado una ofrenda floral en honor de los Héroes de nuestra independencia.



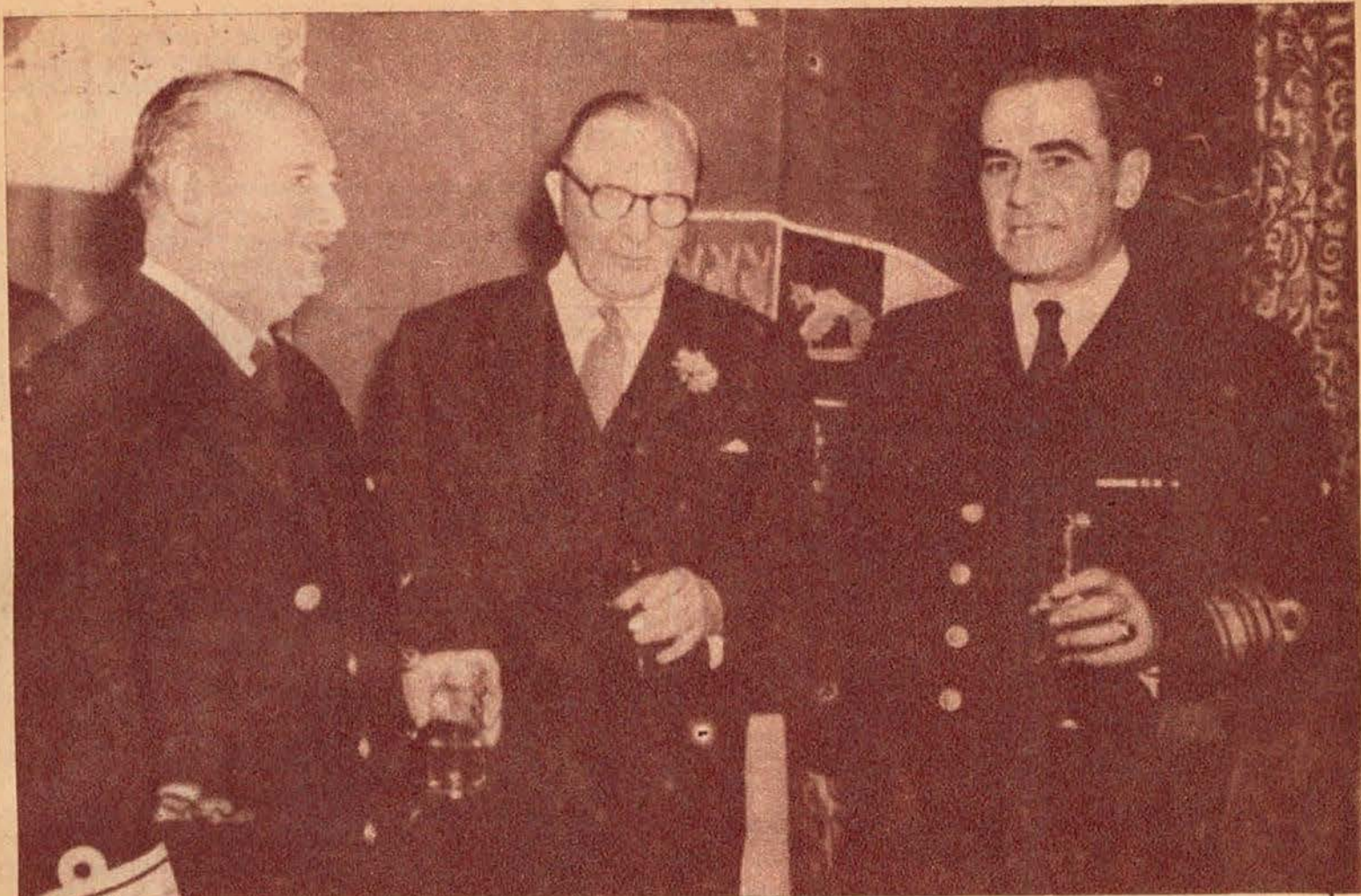
EL CAPITAN DE Navio Edmond Piers, el Embajador del Canadá, el Vicealmirante Vázquez del Mercado y las señoras de Cole y Vázquez del Mercado, durante la recepción oficial



El Comandante del "QUEBEC" conversando con el Comandante General de la Armada de México, durante la recepción que ofreció la Secretaría de Marina.



DERANTE su visita de cortesía al señor General de División, Secretario de la Defensa Nacional y Autoridades Militares Mexicanas.



EL EMBAJADOR del Canadá Excmo. señor Douglas Seamon Cole acompañado por el señor Vicealmirante don Antonio Vázquez del Mercado, Comandante General de la Armada de México y Contralmirante don Alvaro Sandoval Paullada, Jefe del Estado Mayor Naval.

# LA MARINA MERCANTE BRITANICA

Por el Capitán de Navío C. G.  
José H. Orozco Silva

## INTRODUCCION:

No ha mucho tiempo, en una publicación del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, decía Jesse E. Saugstad:

"Las partes componentes del Imperio Británico están unidas unas a otras por medio de buques. Las partes componentes de los Estados Unidos se enlazan con ferrocarriles, carreteras y líneas aéreas modernamente. En esto se basa principalmente la diferencia en importancia política de las marinas de los dos primeros países marítimos."

Y añade: "El Reino Unido produce harina y trigo suficiente para mantener a su población uno de cada cinco días; los buques llevan lo que necesitan para

Rumbo... al Mar

los otros cuatro. Son los barcos los que llevan a la Gran Bretaña dos quintas partes de la carne que consume. Los Estados Unidos producen suficientes alimentos para todos sus habitantes; el problema de su distribución es uno de carácter puramente interno. De ahí que Gran Bretaña, por ser el suyo un problema extenso, tenga que dar una preponderancia capital a sus transportes marítimos."

En general, aparte del carbón que es la única materia prima que necesita importar la Gran Bretaña, la mayor parte de los artículos que esta nación necesita para su subsistencia y para sus industrias los tiene que traer de ultramar. No tiene pues nada de extraordinario el impulso que dió a las industrias del mar y los esfuerzos que siempre hizo para sostener una preponderancia que es, al fin y al cabo, base de su propia existencia.

MARLIN

SAIL-FISH

**ERNESTO COPPEL C.**  
SPORT FISHING BOATS

**BI BI FLEET**

EXTREMO NORTE MURO ASTILLERO

MAZATLAN, SIN.

PHONE-29-61

Sociedad Cooperativa de

**Producción Pesquera**

**"Sinaloa", S. C. L.**

Registro Núm. 1838 P.

Gabriel Leyva N° 77

MAZATLAN, SINALOA

Presidente

Dionisio Castillo León Francisco García Castro

Esteban Dorantes

Tesorero

**PROVEEDORA DE BUQUES, S. DE R. L.**

SHIPCHANDLERS

APARTADO POSTAL 92  
GUAYMAS, SONORA, MEXICO.

**J. C. VEJAR E HIJOS, S. DE  
R. L.**

Agentes de Buques y Comisionistas

Establecidos en 1908

**SERVICIO DE ALIJOS**

Apartado 67

Teléfono 92

GUAYMAS, SON., MEXICO

tencia. Y así como en los tiempos de guerra hace este país un foso defensivo del mar que la rodea, la política desarrollada en tiempo de paz es siempre la de convertir a ese mar en una frontera que hace al Reino Unido prácticamente colindante con todas o casi todas, las otras naciones de la tierra.

Pero no solamente incrementó este país su Marina Mercante para procurarse con economía e independencia sus medios de sustento, y para distribuir sus productos manufacturados con autonomía y seguridad, obteniendo de paso un beneficio adicional, sino que a la par, esta Marina Mercante le sirvió y le sirve para extender su influencia hasta las riquezas, industria y tráfico de otras naciones.

Así, los petróleos de Venezuela, Persia, el Extremo Oriente, y antes del 18 de Marzo los de México, son una fuente de ingresos para la Gran Bretaña, y para otras naciones marítimas como las Escandinavas, gracias a sus flotas de buques tanques y a sus patentes de construcción de estos buques. Las carnes de Argentina, Uruguay y de otros países lejanos e independientes de la Gran Bretaña, benefician también a este país, aunque no sea comprador, productor ni intermediario en las operaciones, ya que esta industria depende en parte de los buques frigoríficos que Gran Bretaña posee en mayor número que ninguna otra nación. Basta repasar muy someramente los precios a que se cotizan estos productos en los centros productores y los fletes que se pagan para su transporte, para darse cuenta de que los beneficios de los navieros son más elevados y seguros que los de los productores.

Todos estos son los factores más importantes del enorme desarrollo marítimo de Gran Bretaña. Pero éste no tuvo lugar sin enormes esfuerzos de voluntad y de trabajo, sin espíritu de empresa para el que no contaron los obstáculos, sin una organización sabia y eficaz, y sin una legislación inteligente y cabal reguladora de cuantas actividades tienen relación con el tráfico marítimo. Vamos a hacer un análisis de esta organización en sus diferentes aspectos.

#### ASPECTO LEGAL

No se puede hacer un estudio de la Marina Comercial Británica que no es fruto de trabajo de unos días, sin partir de algún punto en el pasado. Esta Marina se creó a lo largo de muchos años, y su organización, legislación, instituciones, etc., son un compendio de experiencias y de sucesivas adaptaciones a las circunstancias de cada época. Se puede decir que, como otras actividades humanas, está en un constante período evolutivo. Sin embargo, y a pesar de los matices tradicionales que a cada momento hemos de destacar, vamos a empezar en un momento no muy lejano; es decir, en el de la concentración de esfuerzos para crear la moderna flota mercante, después de la Primera Guerra Mundial.

Hasta la guerra 1914-1918, la política marítima del Reino Unido puede resumirse en la siguiente declaración del Board of Trade Departmental Committee de 1918:

"Los tratados comerciales que gobiernan nuestras relaciones marítimas cubren un período de más de 250 años, durante los cuales nuestra política ha ido cambiando gradualmente desde el mercantilismo de las Leyes de Navegación (Navigation Laws) hasta la li-

bertad de más recientes tiempos. La mayoría de estos tratados son relativamente modernos, pero algunos, especialmente los contraídos con viejas potencias, tales como Suecia, Dinamarca, España, e inclusive Francia, Holanda, Estados Unidos, se basan en la política de tiempos anteriores. Desde mediados del pasado siglo, la política marítima de Gran Bretaña se ha basado en su gran ascendencia sobre los demás, y en la extensión de su comercio que han hecho al proteccionismo innecesario e indeseable. Nuestro objetivo no ha sido otro que obtener libre acceso a los puertos y al comercio del extranjero. Por lo tanto, no resultaba eficaz el conceder privilegios a los buques británicos en el Reino Unido, desde el momento que esto deba una excusa para dar similar favor a sus barcos a otras naciones. A causa de su mucho mayor volumen, la Marina Mercante Británica ganaba más teniendo libre acceso a los mercados extranjeros que lo que las banderas extranjeras podían ganar merced a su libre acceso a los puertos británicos; y, a la inversa una política de mutuas restricciones podía causar, por la misma razón, mayor perjuicio al tonelaje británico que el extranjero.

“La política marítima de nuestros modernos tratados comerciales se puede concensar en los siguientes principios:

a) Libertad general de navegación, o sea, libertad para ir con barcos y cargas a puertos de las partes contratantes (tratamiento nacional).

b) Tratamiento nacional en lo referente a estancia, carga y descarga, docks, anclaje y puertos.

c) Tratamiento nacional en lo referente a pago de derechos de tonelaje, pilotajes, faros y señales, cuarentenas y otros similares, bien cobrados por los Gobiernos, o bien por funcionarios públicos, individuos o corporaciones privadas o establecimientos de cualquier clase.

d) Prohibición de tratamiento diferencial a ninguna “Bandera”.

Los británicos opusieron mucha resistencia a modificar los anteriores principios, aún bajo el apremio de la depresión del año 1930 y siguientes. El informe del Comité Departamento del Board of Trade, de 1932 recalca la conveniencia de restaurar y desarrollar el comercio mundial a base de cooperación para remover las barreras comerciales, y dejar libre acceso al mercado mundial de fletes. El informe atribuía la crisis de aquellos días en lo referente a la industrialización y tráfico marítimos, a la directa o indirecta intervención de los Gobiernos para aumentar las flotas mercantes con propósitos políticos y no con fines comerciales, y a hacer navegar a los buques, a pesar de sus grandes pérdidas a costa de los contribuyentes. De esta forma según el Comité citado, se ocasionaba la ruina de todas las compañías y buques operando bajo bases económicas. El informe recomendaba después del establecimiento de un estándar internacional acerca de la seguridad y responsabilidad de los armadores.

De todas formas, este informe del Comité del Board of Trade no parece responder de acuerdo con los actos de los mismos británicos en materia marítima, ya que al publicarse, y cuando los armadores de este país comenzaron a reclamar compensaciones, los italianos, por ejemplo, alegaron que los subsidios a los buques de carga de su país habían sido precedidos por la devalo-

# Rafael Murillo

LERDO N° 6

APARTADO N° 4

TEL ERIC. N° 34-74

**Jalapa, Ver.**

## MARISCOS TROPICALES, S. A.

EMPAQUE Y CONGELACION DE TODA CLASE DE MARISCOS  
OFICINAS EN HIDALGO NUM. 186 DTE. TELEFONO NUM. 38-09  
MAZATLAN, SIN., MEXICO

## PESQUERA TERESITA S. A. de C. V.

Apartado N° 30 Punta de  
Lastre, Guaymas, Son.  
Gerente Gastón F. Lozano

## CAMARONERA, S. A.

APARTADO No. 10  
GUAYMAS, SONORA, MEXICO  
Gerente Cap. Mario Nadal  
Carvallo

rización de la libra esterlina y por el aumento de las tarifas aduaneras alrededor de Inglaterra primero, y alrededor del Imperio después los fletes se cotizaban todavía en esterlinas en el mundo entero y los italianos habían tenido que cortarlos en un treinta por ciento. Vamos a citar también la protesta de los Estados Unidos de América sobre una recomendación del Presidente del Board of Trade diciendo que los súbditos británicos sólo debían usar buques británicos.

De todo esto se desprende, que si bien Gran Bretaña fomentó siempre la libre navegación cuando nadie podía competir con ella, al tener que soportar esta competencia, dejó su política sobre el papel para ejercer ciertas formas de proteccionismo en la práctica. Aún más, en muchas ocasiones, como veremos luego, protegió a su marina mercante en forma de subsidios, aunque en sus manifestaciones públicas se pronunciara contra este sistema.

En 1934, el Gobierno Británico rechazaba un plan de subsidios a la navegación en términos generales, pero hallaba justificado el subsidio cuando de buques "tramp" se tratara. Para proteger a esta clase de navegación comercial que estaba atravesando por una gran crisis a causa de la falta de cargamentos originada por la depresión, y sobre todo para compensar la desventaja de los buques ingleses ante la competencia de los de ciertas banderas que navegaban con menos gastos por la depresión de sus monedas, el Gobierno Británico decidió conceder un subsidio, que llamó "defensivo", que no excediera de 2.000.000 de libras esterlinas para el año de 1933, y ordenando que los mismos armadores presentaran un esquema de aplicación del subsidio. Este arreglo fué confirmado por una Ley en 1935 (British Shipping Assistance Act.).

El subsidio a los tramp se extendió hasta 1936, y todavía se prolongó hasta 1937, cuando fué abolido. Los mismos ingleses han tratado de explicar de diversas

formas la suspensión de este subsidio, atribuyéndolo generalmente a su deseo de volver a las normas del libre tráfico marítimo que siempre propugnaron visiblemente a lo menos, pero observadores técnicos de aquellos días atribuyen la medida al hecho de que los subsidios ya no eran necesarios, al haber disminuído la oferta de espacio flotante al haberse retirado de los mercados a las 750.000 toneladas de buques tramp españoles, por causas de la Guerra Civil española.

La prueba de esto la tenemos en que al cesar aquella sangrienta guerra, y por tanto volver los barcos españoles a la competencia mundial, los ingleses vuelven a reimplantar el sistema de subsidios, por Decretos de 1939, por una cantidad no excedente de 2.750.000 libras esterlinas anuales. Este decreto no entró en vigor por haber estallado antes la Segunda Guerra Mundial.

La Ley de 1935 estipulaba también subsidios para ayudar a las industrias de desguace de buques, construcción y modernización de los barcos en existencia, subsidios que podían ascender a 10.000.000 de libras esterlinas en total. Los permisos de desguace se concedían en la proporción de dos toneladas gruesas por cada una que se construyera, y una tonelada gruesa por cada una que se renovara en barcos existentes.

El Decreto de 1939 concedía también préstamos para la construcción de buques de carga, hasta un límite de 10.000.000 de libras esterlinas. Y los servicios regulares, o buques de línea eran ayudados según el

mismo decreto, por medio de subvenciones, préstamos, garantías, indemnizaciones, etc., hasta un máximo de 10.000.000 de libras esterlinas para poder competir con otras marinas extranjeras.

Pero con anterioridad a estas disposiciones y decretos de tiempos de crisis, lo cierto es que Gran Bretaña había ya ejercido diferentes formas de protección estatal a su marina comercial. En 1930, replicando a una afirmación hecha por la representación marítima Italiana en Ginebra, de que el Gobierno Británico había concedido un subsidio de 35.000.000 libras esterlinas a los buques de línea, éste declaró que este subsidio había sido una retribución por transporte de correo de acuerdo con la Convención Postal. Otros subsidios fueron concedidos por el Gobierno Británico a su Marina Mercante, antes de la depresión de 1930, como el de . . . . 23.000.000 libras esterlinas para la construcción en 1929, y el de 11.000.000 para el mismo fin en Irlanda del Norte. También debemos citar los avances del Gobierno a la Cunard White Star para la construcción de los grandes trasatlánticos como el "Queen Mary" y otros.

De lo expuesto se infiere que, aunque este país proclamaba basar su política marítima en una libertad de navegación, con ausencia de subsidios existen y han existido bajo distintas formas, a partir del final de la Primera Guerra Mundial, siendo suspendidos cuando las circunstancias no los han hecho necesarios.

En la actualidad, los armadores británicos son acreedores del Gobierno por las cantidades que se les adeuden por indemnización del tonelaje que cada compañía perdió en el servicio de guerra, cantidades muy elevadas en algunos casos, ya que hubo empresas que perdieron materialmente toda su flota. Sin embargo, en la actualidad, no existen otros subsidios que los postales, de acuerdo con la Convención Postal, para el manejo operacional de los barcos. Es natural que éste sea así, ya que la escasez de material hace que haya gran demanda de buques, ganando éstos verdaderas fortunas por lo elevado de los fletes. Empresas de aventura creadas con uno o dos buques, han amortizado éstos en pocos viajes, vendiéndolos luego por sumas muy superiores a las de costo. En estas circunstancias es por demás claro que cualquier buque puede navegar sin subsidio. Existen sin embargo préstamos para la construcción, sobre todo cuando ésta tiende a cubrir servicios de interés nacional, como los de ferry boats del Canal o los buques de la línea del Imperio.

Actualmente, y según cifras de diversas fuentes, los buques mercantes británicos están ganando en los mercados internacionales británicos sumas que exceden de las 300.000 libras esterlinas anuales. Estas sumas aparecen en los balances comerciales oficiales como "exportaciones invisibles", pero aunque "invisibles", y la frase es una publicación de la Asociación de Constructores Navales, constituyen la fuente de ingresos más sana de la Gran Bretaña.

Es interesante considerar la proposición de esta "exportación invisible" británica que hay que cargar a costa de nuestros productos de importación y de exportación.

La legislación que organiza la Marina Mercante en la Gran Bretaña es un compendio de reglas y disposiciones basadas generalmente en las aceptadas internacionalmente. Hay sin embargo diversas instituciones u organismos independientes, con sus propios reglamen-

tos, cada una de ellas relacionadas con diversos aspectos del tráfico marítimo. Así Trinity House regula lo concerniente a faros, balizaje de canales navegables en la Gran Bretaña, prácticos de diferentes puertos y otros auxilios a la navegación. El Lloyds regula las inspecciones, registros y licencias de los buques, y trata en algunos casos de los seguros. La cartografía, instrumentos de navegación, avisos, etc., corren a cargo del Almirantazgo. El Ministerio de Navegación (Ministry of Chipping) entiende los exámenes y extensión de certificados al personal técnico de cubierta y máquinas. El Director General de Comunicaciones (Post Master General), extiende los nombramientos para los radiotelegrafistas. La legislación vigente en materia de salarios y condiciones de trabajo a bordo es de la incumbencia del Ministerio de Trabajo.

## ORGANIZACION DE LAS COMPAÑIAS

Podemos agrupar las compañías británicas de navegación en dos grupos principales: las compañías navieras propiamente dichas, y las que tienen buques que operan como auxiliares de otra industria principal. Las primeras son las que se desenvuelven simplemente con los fletes que reciben por transporte de pasajeros y de mercancías las segundas, las que transportan los productos de la compañía principal. Unas y otras están sujetas a las regulaciones nacionales e internacionales en materia de tráficos marítimos, seguros, legislación social, etc. Pero las formas de operar difieren bastante entre ambas clases. Esto es natural, puesto que las primeras tienen que luchar con la competencia nacional o extranjera; mientras que las segundas, tienen sus cargamentos asegurados, por lo que carecen de algunas secciones y atenciones que son imprescindibles en las primeras.

Las compañías navieras propiamente dichas es decir las que concurren a los mercados de fletes, o trabajan en líneas regulares, pueden ser de varias clases, según a los tráficos que se dedique. Hay compañías de barcos fruteros, de barcos frigoríficos, de buques tanques, de barcos correos, de buques carboneros, de barcos de cabotaje, y a veces, algunas compañías poseen barcos de dos o más clases. Las grandes compañías como la Anchor Lines, la Lamport & Holt, la Clan Line, la Cunard White Star, la Royal Mail, la Mac Andrew Line y otras no menos entre sí, o cuando operan la misma línea, se reparten de común acuerdo algunos servicios. Otras compañías importantes, generalmente de carga, operan en rutas fijas aunque a lo largo de dichas rutas tocan en diversos puertos, según tengan o no tengan aunque sólo en una línea determinada. Por fin quedan las compañías de buques trampas que no tienen líneas fijas, y que toman el cargamento que le conviene en una u otra parte del globo. Estos suelen ser por lo general, barcos dedicados al transporte de minerales, carbón, maderas, trigo, carga general, etc. Los buques fruteros, los frigoríficos y los tanques suelen trabajar en línea regulares o como trampas. En algunos casos estos buques pertenecen al segundo grupo y transportan frutas, carne o aceites de las compañías propietarias del barco. De todas formas, los buques trampas trabajan siempre con determinados centros productores y el país de carga es siempre el mismo. Tales como los fruteros que van a Las Canarias, los frigoríficos que van al Río de la Plata y los petroleros que van al Golfo de México.

Tipos específicos del segundo grupo de compañía son los barcos carboneros pertenecientes a las compañías de gas y electricidad de Londres, los ferry-boats, de las compañías ferroviarias, los Oil Co., y los de la

British Tanker Company que transportan los petróleos de la Anglo-Saxon Petroleum Co.

Naturalmente, la forma de operar de unas y otras compañías de estos dos grupos difieren mucho entre sí sin embargo; y aunque las del primer grupo son de mayor interés para quien quiera estudiar el tráfico marítimo puro, vamos a examinar la constitución de los dos grupos, por ser México una nación en la que cabe la organización de compañías de ambas clases.

La constitución de una compañía naviera no requiere en Gran Bretaña otro requisito que su registro en el Board of Trade o Ministerio de Comercio. Este registro se obtiene simplemente con solicitarlo al referido Ministerio. Con la solicitud debe entregarse una copia de los reglamentos de la sociedad, número de acciones, capital nominal y efectivo de la misma y nombre de las personas que la forman, nombre de los directores cuando de una sociedad limitada se trata. Naturalmente, puede haber un solo director. Aunque los directores pueden ser todos extranjeros se conceden en casos excepcionales, por ejemplo cuando los extranjeros han rendido servicios al país en tiempos de guerra. Pero por lo general los directores suelen ser británicos por nacimiento o por haber adquirido esta nacionalidad.

La administración y manejo de una gran compañía de navegación británica suele estar a cargo de gran número de directores, inspectores y empleados, la oficina Central de la mayor parte de las grandes compañías navieras, comprende los siguientes departamentos: fletes, inspección de buques, inspección de máquinas, provisiones y efectos navales, combustibles, agencias, seguros, contabilidad y personal de acuerdo con los métodos de organización, y con la importancia de la compañía algunas de estas esferas de actividad pueden ser coordinadas en un mismo departamento.

El Inspector de buques es el Jefe supremo del personal sujeto a las instrucciones del director de la compañía. Generalmente este cargo recae en un hombre de mucha experiencia práctica que haya servido muchos años como Capitán o como Jefe de Máquinas, y con muchos conocimientos técnicos y administrativos de los asuntos marítimos. Es el centro de todas las informaciones de interés para el manejo de los buques, y para él son familiares muchos conocimientos relativos a la navegación desde las facilidades que para una reparación se pueden encontrar en La India, hasta el precio del carbón o petróleo para combustible en Montevideo, y desde el calado en la Bahía de Taku Bar hasta los sueldos de una dotación china.

El Inspector de Máquinas es en todos los casos un maquinista naval con muchos años de experiencia como jefe; él es responsable de que las máquinas propuloras y auxiliares de todos los buques de la compañía funcionen con la mayor eficacia.

No es necesario detenerse mucho para explicar cual es la misión del Departamento de Provisiones y Efectos Navales. Las grandes compañías suelen poseer sus propios almacenes y pañoles, y generalmente toman de ellos lo que necesitan para cada viaje tanto de provisión y víveres como de pinturas, cabullería, aceite, ropa de cama, etc. Pero en el caso de que las compañías no posean sus propios almacenes, o en el de que tengan que tomar algunos efectos en cualquier puerto del planeta, este Departamento es el que hace los contratos con los proveedores que suplen tales efectos.

El Departamento de Combustibles, en algunos casos funcionando con la inspección de máquinas se encarga de contratar el carbón, el fuel oil, el diésel, o el petróleo para las máquinas o motores de los barcos avisando al puerto de recalada para que la operación de provisión y combustible se verifique sin demoras. Este Departamento está también directamente conectado con el de provisiones y efectos navales, y con el de agencias ya que las compañías carboneras y petroleras de los diversos cueros del mundo suelen ser a la par agencias marítimas.

Todas las compañías navieras importantes tienen sus agentes en las principales partes del mundo. Estos nombramientos los hace el Departamento de Agencias, que se ocupa además de las relaciones con los agentes.

Cada oficina naviera de alguna importancia en el Reino Unido existe un experto en todos los asuntos relacionados con los seguros. Este alto empleado de la compañía es el responsable de la contratación de todos los seguros, tanto de averías materiales como del personal. El estudia y asesora en todos los casos que puedan presentarse en esta complicada especialidad de la administración naviera.

Sería obvio señalar la importancia del Departamento de Contabilidad en una industria tan completa como la naviera, en la que se opera con grandes ingresos y con cuantiosos gastos. Por otra parte, no necesita explicación la función de este Departamento definida ya en su denominación.

La Dirección del personal tiene a su cargo la selección y empleo de oficiales y dotaciones, contratos de las mismas concesiones de permisos que supongan desembarco, pensiones, gratificaciones, etc.

De todas formas la sección más importante de una de estas oficinas navieras es la de fletes, ya que de su función inicial dependen las funciones de todos los demás departamentos. Esta sección es la que consigue y contrata los cargamentos de forma tal que las condiciones de su transporte y el flete que por éste se perciba dejen el mayor margen posible de beneficios. Generalmente esta sección está bajo la dirección directa de uno de los principios de la firma. Sobre él recargan las empresas marítimas británicas la mayor responsabilidad pues de sus conocimientos y habilidades depende el trabajo de la compañía y el volumen de los dividendos que periódicamente se declaran.

Hasta aquí hemos reseñado la organización de una gran compañía naviera, manejando probablemente muchos buques de pasaje y carga y operando en líneas regulares. Esta es la organización de compañías como Cunard-White Star, La Mala Real, la P. & O. Steam Navigation Co., y otras. Vamos a considerar ahora la organización de una compañía de navegación británica de menos importancia, por ejemplo una de las dedicadas a la navegación llamada "cranp".

Algunas de estas compañías manejan hasta diez o doce a veces más buques, de mediano porte. No es extraño hallar algunas cuya flota vale varios millones de libras, por poseer material casi nuevo y bien acondicionado. Tal por ejemplo, la Stan Line (Stanhope Steamship Company Limited). A pesar de poseer diez navíos, algunos de ellos de 14,600 toneladas de carga, la compañía es manejada por un personal muy reducido.

El director ayudado por un apoderado que le substituye en su ausencia, y por tres o cuatro empleados de oficina, lleva su cargo la sección de fletamentos, de agencias y de seguros. El inspector de la compañía, un maquinista naval en el caso que nos ocupa, es el responsable de la inspección de máquinas, de buques de los combustibles, de las provisiones y del personal con la única excepción de los capitanes y pilotos, quienes son nombrados por el mismo director. Para cumplir sus diversos cometidos, el inspector tiene su oficina con un ayudante y dos o tres empleados. El cajero, con un contable y dos empleados corre toda la contabilidad. Hay además una secretaria de la Dirección para tratar los asuntos de menor importancia.

Esta es una organización típica de compañías de buques trampas en Gran Bretaña. Poco más o menos todos están organizados de esta forma, variando a veces la inspección, a cargo de un capitán en lugar de un maquinista. Pero en este caso, el ayudante del inspector es siempre un maquinista. En algunas ocasiones, el Director de la Compañía es un Capitán con participación en la misma.

Vamos a tratar algo sobre la organización de las compañías del segundo grupo; es decir, las creadas para transportar mercancías de una industria o sociedad de las que son una sección.

Como estas compañías funcionan subordinadas a las necesidades de la industria matriz, la sección de fletes o dirección de la compañía es una dependencia del departamento de importación y exportación de la empresa principal. Existe una oficina de inspección, con dos inspectores por lo general, uno de ellos capitán, responsable de los cargamentos y operaciones de carga y descarga, y el otro maquinista para la conservación y buen funcionamiento de máquinas y calderas o motores.

Aunque transportan mercaderías o productos propiedad de las compañías, en algunos casos como en el de la Anglo Iranian Oil Co., propietarios de los pozos petroleros de Irán y de las refinerías de Swanson, en algunos casos, repito, de un tipo de flete a los buques para llevar la contabilidad independiente de la de la industria matriz.

La ventaja principal de esa clase de compañías navieras es que gracias a ellas las industrias que las poseen pueden transportar sus productos con absoluta independencia de la escasez o abundancias de tonelaje disponible en los mercados de fletes.

Y cuando se trata de mercancías delicadas, con un margen mucho mayor de confianza.

Por lo demás, este género de empresas navieras no es primitivo de la Gran Bretaña. En Francia tenemos, por ejemplo, la P. L. M., compañía de barcos carboneros propiedad de los Ferrocarriles de Boston en España, la C.A.M.P.S.A., flota de petroleros propiedad de la compañía Altos Hornos de Vizcaya, propiedad de la Industria de Fundición de Hierro y Acero de Bilbao, y en mismo México tenemos la flota de Petróleos Mexicanos. En todas las naciones existen compañías de este género, aunque se puede afirmar que hasta ahora, en ninguna en tal cantidad como en la Gran Bretaña.

CONTINUARA



# LA INDUSTRIA SIDERURGICA EN SONORA

Por el Ing. GUILLERMO ROMERO MORALES

El país, desde el punto de vista agrícola va superando los déficits existentes a gran velocidad; algo semejante está ocurriendo con la ganadería; pero indudablemente que, debido al rápido crecimiento demográfico, las áreas de cultivo no podrán continuar creciendo con el ritmo logrado en los últimos años. Por esta razón urge volver los ojos nuevamente a la esperanza minera.

Es necesario afirmar que la explotación de minerales dará lugar al cultivo inmediato de las zonas vecinas, creándose por consecuencia, nuevos centros de población. La influencia de las explotaciones mineras en el problema agrícola, es sin duda, mucho más duradera que las minas en sí. Nuestro país es un ejemplo vivo de este acerto.

Es necesario mejorar el ingreso nacional, no sólo computando en dinero o divisas sino involucrando la producción industrial en su aspecto físico. Es un aforismo observar que el crecimiento de la producción en un país, signifique el aumento inmediato y notable del ingreso nacional. Pero no debe caerse en la trampa que supone el crecimiento de la producción al compás del crecimiento demográfico, porque de esto no dimana beneficio alguno. Es interesante para México, acrecentar la producción total en relación con el crecimiento de la población mejorando constantemente el índice de la producción por habitante.

Siendo la esperanza minera un factor vital para la economía de México, se hace necesario calificar y valorar sus posibilidades sin encubrir con doctrinas de conservación el déficit económico nacional. Entre las explotaciones de mayor importancia para México, presentamos el fierro de Sonora que puede contribuir poderosamente a la liberación de la economía nacional sin que esto suponga pérdida real de reservas económicas.

La industria siderúrgica nacional, no cubre las necesidades del consumo del país, esto obliga a depender de la importación, o a suprimir parcialmente el crecimiento industrial. Ambas soluciones son antieconómicas y redundan en considerable salida de divisas, es decir que empobrecen al país sin permitir la recuperación en plazo racional. La supresión aún parcial del

crecimiento industrial será tan grave, que nos es imposible aceptarlo como tesis económica, quedando planteado solamente, como básico, el problema de la importación.

Sobre este aspecto, es necesario meditar también a largo plazo, supuesto que no podremos depender indefinidamente de la importación. Los EE. UU. en la cuenca del Lago Superior apenas podrán disponer de reservas a partir de 1960, de un poco más de 500 millones de toneladas de mineral de hierro utilizable, reservas que procurarán no agotar ya que la experiencia de la última guerra, hizo palpar un consumo un poco menor de esa cifra. En consecuencia, los EE. UU. van aumentando la producción de taconitas magnéticas concentradas y la importación de mineral de hierro de Venezuela y del Labrador. Con todo, a partir de 1960 los EE. UU. tendrán que limitar la producción habitual de hierro, así como solucionar los gravísimos problemas que supone la concentración de taconitas hasta hoy tan costosamente lograda. Esto, aunado al problema de transporte, dimanado de la necesidad de importar mineral de hierro, hace lógico prever el alza inmoderada de los productos y subproductos.

La situación de México ante este panorama, no puede ser más desalentadora si mantenemos la tendencia de conservar reservas ferríferas sin más propósito que esperar un futuro nebuloso. El problema que se avecina, es en cierta forma básico para el futuro de México, por ello es necesario y urgente tratar por todos medios de ampliar la industria siderúrgica.

Sonora puede colaborar fácilmente a la solución del problema nacional, y aún seguramente, transformarse en proveedor de otras naciones menos venturosas. Esta afirmación se hace, porque la riqueza ferrífera, apenas conocida, se encuentra complementada con yacimientos carboníferos.

Por otra parte, por consideraciones de orden geológico, aseguramos que al N. y S. de Guaymas se extienden yacimientos ferríferos de gran capacidad. Hemos muestreado en diferentes zonas con resultados alentadores, encontrando arenas con hematita cuyo contenido de fierro llegó a 67 y 68 por ciento.

Aún cuando faltan exploracio-

nes, catalogación y valorización de los yacimientos ferríferos, los actualmente conocidos y valorados como Piedra Imán San Pascual en Alamos y El Volcán en Esperanza suman 24,043,000 Tons. Los yacimientos carboníferos de Tarahumara, Agua Fria, San Javier, Palos Pintos y Pilares suman 22,334,000.00 Tons. sin contar con otros yacimientos que no se encuentran valorados.

Estos datos, presentan un panorama alentador, pero esta riqueza, en vez de conservarla como una reserva de futuros nebulosos, deberá ser usada en beneficio de la creación de la Industria Siderúrgica de Sonora, que no debe diferirse hasta tener mayores y mejores conocimientos de los recursos ferríferos y carboníferos; sino que debe iniciarse un plan industrial sobre la base de que, con una explotación a un ritmo de 240,430.00 Tons. por año, esta riqueza durará como mínimo cien años, sirviendo real y verdaderamente al interés de la nación.

Es necesario llamar la atención sobre el importantísimo papel que para la evolución industrial desempeña el hecho de que además de existir en abundancia carbón e hierro, éstos se pueden combinar económicamente y también el hecho importantísimo de contar con la oportunidad del transporte marítimo representado por las obras del Puerto de Guaymas.

Un razonamiento contundente es la realidad de que, contando con carbón e hierro suficientes para que durante cien años como mínimo, y con gastos pequeños, se pueda conseguir una industria siderúrgica; poniendo de manifiesto que Sonora en general y Guaymas en particular, está llamado a ser uno de los futuros centros industriales de México.

Las condiciones geográficas y climáticas sin ser excepcionales, han dado lugar a una condición humana insuperable. Aún en los meses de julio a septiembre, es posible contar con energías humanas aptas para el trabajo industrial.

Desde todo punto de vista, es de gran interés considerar la amplitud del mercado interior; pues esto significa que la industria de Sonora dispone de las ventajas de contar con las posibilidades de venta asegurada, supuesto que ha sido ne-

cesario importar para el consumo nacional, cantidades de fierro que superan anualmente a las ..... 250,000.00 Tons. con tendencia a crecer y con graves proyecciones hacia la regulación del precio en el mercado. Es importante contar con el mercado internacional, pero aún desde el punto de vista cuantitativo, es innegable la superioridad del mercado interior sobre la del exterior. La industria siderúrgica de Sonora se apoyará sobre un mercado interior robusto, compitiendo con ventaja en el mercado nacional, y con supremacía extraordinaria en el internacional, supuesto que raramente se encuentran con-

diciones tan favorables como las de Guaymas. En efecto, hinterland robusto en agricultura, ganadería y pesca, encuéntrase cojo en materia industrial. Se han descuidado aspectos muy importantes de la producción, derivando la economía regional hacia un sistema triproductal que puede dar lugar a fenómenos económicos ruinosos como en los casos de Tabasco y Tamaulipas. Otro aspecto importante es el descuido en que se tiene al mercado interior, cuya importancia no debe ni puede ocultarse; precisamente

porque la importancia del mercado nacional es enorme, debemos cuidar de su impulso, mejoramiento y robustecimiento, aún a costa de luchar con todos los prejuicios. Pero esta finalidad no debe ser un espejismo, la política aislacionista, o de carácter económico local, es un suicidio. Deben tomarse en cuenta las erogaciones y el hecho evidente de que todavía por muchos años más, México no podrá producir con su industria maquinaria pesada y en consecuencia el equipo siderúrgico no podrá constituirse en México, siendo por tanto, la época actual, en ocasión y oportunidad ideales, para su adquisición en el extranjero. El equipo de explotación de minas, por más que exista equipo semejante, como sobrante en terracerías, también es de procedencia extranjera. Todos estos conceptos que constituyen la

erogación, deben complementarse con las energías nacionales de trabajo así como conjugarse con las materias primas fundamentales.

Como se trata de crear el capital que no existe en México en forma disponible, es necesario recurrir durante los próximos cinco años a la exportación de materias primas

extraídas con capital privado, considerando que en política económica, no sólo es interesante hacer la extracción, dentro de los límites expuestos, sino también transportar económicamente al puerto, facilitar la carga de los barcos transportes y suministrar al consumidor un producto de buena calidad y a precios que corresponda a la moderación de un mercado noral. Como deben tomarse en cuenta las especiales condiciones nacionales, se ve el presente con miras hacia el porvenir y por ello es de recomendarse que constantemente se trabaje con las instalaciones siderúrgicas organizando las etapas lógicas de industrialización para ir conquistando mercados internacionales de productos brutos, en greña, semielaborados y elaborados; ello dará lugar a la constante adquisición de la maquinaria herramienta y útiles y materiales programados para su compra en el exterior.

La falta de espacio no nos permite ampliar este tema en este número, como creemos en la importancia que para el país representa el desarrollo de la minería en Sonora, lo continuaremos el próximo número.

**EL DIRECTOR** de la Escuela Náutica "FERNANDO SILICEO" Capitán de Altura Marcellino Tuero Molina, atendiendo a periodistas y otras personas, mostrando parte del insigne plantel.



**VISTA** parcial del edificio que ocupa la Escuela Náutica "FERNANDO SILICEO".

# LA MARCHA ASCENDENTE DEL TERRITORIO DE LA BAJA CALIFORNIA...

Signos característicos son indudablemente, marcadores de la prosperidad de un lugar, el aumento de población, de comunicaciones aéreas, marítimas y terrestres, y algo muy particular la alegría de la gente...

Salta a la vista el cambio operado en La Paz, centro de actividades y guía del movimiento evolutivo social y económico de todo el territorio.

Hace un año aproximadamente, tres veces por semana había comunicación aérea de Mazatlán a La Paz, ahora es diaria y no es tan fácil encontrar acomodo en los aviones; en este último año también ha aumentado la población de La Paz hasta muy cerca de los treinta mil habitantes; las operaciones bancarias han aumentado en un cuarenta o cincuenta por ciento; la característica tranquilidad de la Paz, va desapareciendo con ritmo acelerado; las fiestas de momo suben de categoría, pues este último carnaval arrojó la colecta del comité unos cien mil pesos y el pueblo del territorio se revuelve alegre y bullicioso entre multitudes de comparsas y carros alegóricos... Así vemos por ahora el que fuera tranquilo y callado puerto de La Paz.

Los pueblos se divierten y gritan, manifiestan su felicidad con cualquier motivo, cuando se sienten bien gobernados, bien protegidos y sinceramente comprendidos.

Si las cosas siguen a este ritmo, medio lento pero seguro, si el gobernante y su equipo de trabajo continúa su programa de acción, y las fuerzas vivas del territorio lo secundan con ambicioso patriotismo, veremos en un plazo corto, en días no lejanos, convertirse a La Paz en el puerto más importante de California y quizá del Pacífico, tomando en consideración que el gobierno territorial está gestionando desde hace tiempo la construcción de la gran carretera que unirá en línea recta el territorio y el Estado de Baja California, lo que traerá consigo la afluencia turística más importante de la República Mexicana, convirtiéndose así en la cuenca de trabajo y de turismo y centro repartidor del beneficio económico que se avecina...

Nuevas compañías de navegación se han instalado en el territorio y seguramente vendrán otras a clavar sus cimientos, la construcción urbana crece constantemente y los

ANO DE 1953: 4,500 pacas en 1,000 hectáreas.  
ANO DE 1954: 10,000 pacas en 5,000 hectáreas  
ANO DE 1955: 30,000 pacas en 15,000 hectáreas.



DOS VISTAS de la planta empacadora de productos del mar, que construye el Gobierno del Territorio en Todos Santos, con un costo aproximado de \$200,000.



cosecheros afluyen unos a observar y la mayoría a sembrar, ya que cuentan con facilidades y garantías que les proporciona la política proteccionista del gobierno de la Nación.

La Secretaría de Marina, próximamente enviará sus técnicos para estudiar la forma de construir el puerto comercial de La Paz, lo que traerá aparejado el aumento definitivo de la población, tanto en lo social como en lo económico.

En poco tiempo esperamos ver establecidos en La Paz, clubes de

esquiadores, de regatas, de veleros, hoteleros y toda clase de negocios de índole turístico y creemos que de acuerdo con las estadísticas que publicamos anteriormente, se convierta en uno de los principales centros algodoneros del país...

El Territorio de la Baja California, ocupará el lugar que le corresponde en el concierto económico nacional y de esto la Revista 'Rumbo... al mar', se complace en felicitar al Sr. Presidente y de sus dignos colaboradores y al patriótico y trabajador pueblo del Territorio.



ESTAMOS CON EL SEÑOR VICEALMIRANTE, SECRETARIO DE MARINA, DON ROBERTO GOMEZ MAQUEO, EN LA CAMPAÑA DE PROGRESO MARITIMO DE MEXICO.

# MAREJADA

El mes de marzo ha sido pródigo en acontecimientos deportivos de importancia, sobre todo en lo que respecta al fútbol con motivo del desarrollo del II Campeonato Panamericano, en el cual están tomando parte seis países de reconocida potencia futbolística y que son: Argentina, Brasil, Costa Rica, Chile, Perú y México.

En realidad no ha habido sorpresas en el desarrollo del torneo, a no ser el formidable desempeño del equipo de Costa Rica, que ha resultado temible para todos los equipos con quienes se ha enfrentado. El formidable juego de los "ticos", basado en pase corto y raso que manejan a la perfección ha sido veneno para los teams que nunca pensaron que Costa Rica jugara un fútbol de tantísima calidad y sobre todo echando el corazón en cada lance, lo que le ha conquistado la simpatía del conocedor público mexicano que ha abarrotado materialmente el Estadio de la Ciudad Universitaria.

El primer juego del torneo corrió a cargo del equipo "tico" y el de México. Los eternos pesimistas dijeron que el equipo de México era basura, porque no había rendido lo que se pensó contra un equipo que se consideraba débil (pero que no tiene nada de eso). El partido en realidad fué un poco malo debido al nerviosismo de los jugadores entre los cuales hay muchos novatos y a quienes pesó mucho la camiseta representativa de su patria. Esto sucedió tanto a costarricenses como a mexicanos. Pensamos de cualquier manera que el equipo mexicano debió ganar, pues tuvo oportunidades para lograrlo, pero desgraciadamente unas veces la suerte y otras por equivocaciones, no se pudo lograr más que un empate a un gol, que de ninguna manera consideramos deshonoroso, pues en este torneo no hay ningún pichón.

El segundo juego, el que hasta la fecha consideramos el mejor partido presenciado en canchas mexicanas, corrió a cargo de los equipos de Argentina y Perú. Los argentinos ya olvidaron aquel gambeteo matemático y pinturero que desarrollaban antiguamente y ahora se han dedicado a jugar con fines prácticos, sin descuidar su maravilloso dominio de balón y el gran sentido de improvisación de la jugada en el momento en que se necesita. Gran juego fué éste, que entusiasmó a las multitudes hasta el delirio, pues gran parte de él lo presenciábamos de pie. Tan pronto era una descolgada de un bando como del otro. El equipo argentino no pudo contar con los grandes cracks Labruna, Grillo, Dellacha. Pero en cambio trajo un equipo de valores jóvenes, hambrientos de triunfo y de ganarse el puesto en el Seleccionado Nacional. El portero argentino Domínguez un gigantón atlético, que es una verdadera maravilla debajo de los postes nos brindó verdaderas paradas de escándalo. El gran interior izquierdo Sivori y Maschio en el centro delantero, son todo un espectáculo.

Y si mucho hay que decir del equipo argentino, no menos debe decirse del Seleccionado peruano, quienes en opinión nuestra, son los que tienen el juego más bonito, adornado y veloz que hemos visto en el torneo. Amén de un baluarte defensivo cuyo más sólido pilar es el gran Delgado, considerado como el Mejor Defensa de América. Los dos negritos de las alas, Gómez Sánchez y Castillo, son verdaderos bólidos que cuando re-

## CONGELADORA DEL PACIFICO, S. A.

FRANCISCO SERRANO N° 30 NTE. APARTADO  
N° 49 TELEFONOS 39-88 Y 26-67

MAZATLAN, SIN., MEX.

Se complace en felicitar al señor Vicealmirante, Ing. M. N. don ROBERTO GOMEZ MAQUEO, Secretario de Marina, por el decidido impulso que le está dando al Programa de Progreso Marítimo en su aspecto medular, las OBRAS PORTUARIAS NACIONALES.

# DEPORTIVA

Por el CAP. FAUGIER

ciben la pelota hacen mil diabluras con ella, burlando a todo mundo que se les ponga enfrente, apoyados y alimentados por el gran Máximo Mosquera que es el alma y cerebro del equipo peruano. Mosquera no luce para las multitudes, pero es quien carbura todo el juego y alimenta a sus dos bólidos negros de las alas. Lo único malo es que con todas estas características, el equipo peruano gusta mucho de pasear la pelota en el área de los sustos, y tiran poco a gol.

El partido terminó cero a cero y no obstante la falta de anotación, el público salió complacidísimo y aún en las graderías del Estadio se comenta con entusiasmo dicho juego.

El tercer partido de la jornada corrió a cargo de los equipos representativos de Brasil y Chile. La Selección chilena venía precedida de una aureola formidable, ya que en el I Panamericano resultó subcampeón y en el Torneo Suramericano Extra, fué la revelación al derrotar a Brasil (4-1). A la salida del team chileno al pasto del Estadio, se le recibió con sinceras muestras de simpatía y cariño por parte del público, no obstante que los brasileños en un alarde de "colmillo", habían sacado una gran bandera mexicana que hicieron ondear a media cancha. Copiando así a los peruanos que se corrieron la misma puntada el martes anterior. Del desarrollo del partido en realidad hay poco que decir, pues la superioridad del equipo brasileño fué manifiesta, no obstante que había salido al tapete en calidad de débil, pues como hemos dicho el team chileno venía precedido de fama.

Los chilenos no pudieron armonizar sus líneas de ataque, pues dieron una pobre exhibición, dejando ver muchas lagunas en la cintura del equipo, el cual de esta manera se ve destronado y sin apoyo. Muy aparte de la férrea defensiva de los cinco perros negros de presa que Brasil pone a custodiar su cabaña y que aunada a su elevada estatura tienen una constitución física que impone. El equipo chileno pensamos está pasando por un "slump", como el que pasó Perú en el Campeonato Suramericano Extra. Pues no creemos que ese sea el juego de los caballerosos deportistas chilenos. Se han visto mal. Cansados. Faltos de coordinación. Faltos del sentido del desmarcaje y del pase. En el juego que sostuvieron posteriormente con Costa Rica lo pudimos constatar.

Los brasileños forman un equipo fuerte, bronco y con un juego matemático, que a lo largo de los 90 minutos se impuso a los chilenos con un marcador de dos goles a cero. Dejándonos la impresión de que van a ser los campeones. Ellos no juegan para lucirse, es decir no juegan para las graderías, sino que practican un fútbol ciento por ciento práctico y efectivo. Su defensa es demoledora y su delantera, rápida y con gran sentido de la distancia y del tiro al marco.

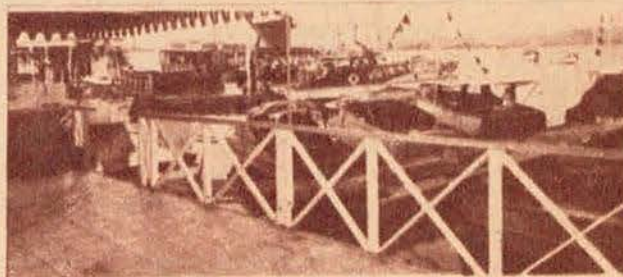
El cuarto partido entre México y Perú, fué una gran desilusión para nosotros en lo que respecta al marcador, pues nos pareció injusto. La Selección mexicana jugó ese día para ganar, ya que dominó a los peruanos completamente, pero desgraciadamente a la hora de jalar el gatillo tuvimos poca fortuna.

Con este juego la Selección de México se reivindicó ante los aficionados, de su primera actuación, pues los chamacos salieron a partirse el pecho, desplegando un

## LUIS PATRON INDIAN FLEET FLOTA INDIA

MARLINI

SAIL-FISHI



INDIAN FLEET • MAZATLAN • FLOTA INDIA



NUESTROS más fervientes deseos de prosperidad y éxito en sus gestiones dentro del Programa de Progreso Marítimo de México, al señor Vicealmirante don Roberto Gómez Maqueo, Secretario de Marina.

fútbol de categoría, teniendo a los peruanos completamente embotellados al grado de hacer 21 disparos al marco, por 7 del Perú. Diferencia que desafortunadamente para México no influyó en nada, ya que dominando mucho menos lograron cuajar los dos goles que a la postre les dieron un triunfo que en realidad no merecieron.

El equipo peruano vino a México con mucha suerte, muy aparte del maravilloso fútbol que practica.

La quinta jornada del Campeonato Panamericano nos trajo la primera sorpresa. Siendo de doble juego. En el primero Costa Rica borró de la cancha al equipo argentino, haciéndolos ver como unos llaneros, a base de su juego de pases cortos y rápidos, destruyeron la sólida defensa argentina, al grado de tenerlos con un marcador adverso de 3-1. Los argentinos no salían de su estupor viendo como el equipo pichón se les estaba subiendo a las barbas. El gran desempeño de Danilo Montero, Alex Sánchez y Cuty Monge apoyado en la férrea defensa de Palmareño Solís y Catato Cordero tenía en constante aprieto a las defensas y portero argentinos.

El error garrafal de Costa Rica consistió que sintiéndose ya seguros con 3 goles contra uno, se replegaron todos a defender su puerta (los 11 jugadores). Lo cual permitió a los argentinos descontar y remontar el marcador. Ya que no teniendo el peligro de ninguna descolgada tica, los 11 jugadores se dedicaron a arrear pelotas para adelante. Los costarricenses se hicieron pelotas frente a su marco, jugando a la desesperada, echando balones fuera, etc., y el resultado final fué que los argentinos jugando a placer les ensartaran en la cabaña 4 goles, tres de los cuales marcó el gran Sivori, y que a la postre les dieron el triunfo.

Consideramos que el entrenador erró la táctica en dicho juego, pues si los ticos hubieran seguido jugando como estuvieron en el primer tiempo, es decir avan-

zando y tratado de marcar más goles, lo hubieran conseguido de seguro, y una derrota que es honrosa bajo cualquier punto de vista, hubiera sido un triunfo de apoteosis que levantaría una enorme polvareda en todo el mundo futbolístico. El marcador final fué de 4-3 favor de Argentina. Triunfo justo porque los argentinos jugaron para ganar, aprovechando que los ticos estaban asustados de su hazaña.

En el otro puego de la jornada, Brasil se impuso a Perú a base de repartir leña, por 1-0. En este juego el árbitro argentino, señor Rossi, tuvo una actuación desastrosa, perjudicando creemos al equipo peruano, que por lo menos mereció el empate. Ya que dicho árbitro perdonó a los brasileños un "pénalty", clarísimo, que le hicieron a Gómez Sánchez, lo cual provocó la primera bronca del torneo, ya que el jugador Tito Drago del Perú, enfurecido por ello zarandeó al árbitro, quien decretó su expulsión del juego.

Hemos visto una cosa bastante triste, y es que los árbitros sudamericanos, tienen miedo de marcar ciertos castigos, quien sabe si por costumbre o bien porque conocen ya la agresividad de los jugadores de por allá, que son capaces de desollarlos por alguna cosa que no les guste. Así que en todas partes se cuecen habas. Aquí nos quejamos de que nuestros árbitros son miedosos, faltos de visión para marcar castigos, pero ya vemos que aquéllos no se quedan atrás.

El marcador del juego Perú-Brasil terminó uno a cero, después de que los negritos de ambos bandos se habían dado leña como para echar a la caldera.

La sexta jornada del Campeonato Panamericano, que también fué de doble juego nos trajo nuevamente una novedad que ya estábamos esperando. En el primer juego el equipo sensación: COSTA RICA, le ganó a Chile, por dos a cero. No obstante que el equipo chileno estaba descansado, entero, y los ticos habían tenido aquella fragorosa batalla contra Argentina apenas hacía dos días.

Los "chaparros de oro", como cariñosamente el público llama a los costarricenses volvieron a brindarnos la excecencia de su futbol obteniendo una merecidísima victoria, que a punto estuvo de quedarse en empate cuando el equipo se replegó un poco. Pero ya con la experiencia anterior se dieron cuenta del asunto y las situaciones de apuro que pasaron fueron más o menos cómodas para ellos. Con este juego constatamos que el equipo chileno, viene mal, pues se le ve cansado y falto de cohesión.

El segundo juego de la jornada, como se esperaba Brasil batió a México por 2-1, marcador que no refleja lo que sucedió en la cancha, pues México salió a jugar un partidazo, poniendo por delante el corazón y la sed de la victoria que tanto les hemos pedido a gritos desde nuestros asientos. Todo el equipo jugó bien, sobre todo Calderón de la Barca, que brindó el mejor partido que le hemos visto en el torneo. Desgraciadamente un error del portero "Tubo" Gómez que hizo una salida en falso nos costó el gol que a la postre sería el de la victoria brasileña. Por cierto que los negritos brasileños sacaron las uñas. No obstante tener todo el público en su contra, se dedicaron en el segundo tiempo a segar piernas y a cometer burdos faules que no tenían razón de ser. Cuando un jugador mexicano se les repegaba inmediatamente se tiraban al suelo retorciéndose y haciendo un tango que para su categoría resulta ridículo y penoso. Esas y otras triquiñuelas dejaron ver los brasileños, lo que apunta claramente que no las traían consigo. Ya que su meta estuvo asediada todo el tiempo.

## CONCLUSIONES

En lo que va del torneo y faltando cinco fechas para terminar, hemos observado lo siguiente:



SOCORRO Ramirez, del Equipo de Atletismo teneñil de la Secretaría de Marina, a su llegada a la meta de los 60 metros planos y en que resultó vencedora batiendo el récord de los juegos burocráticos.

El progreso absoluto del futbol de Costa Rica, cuyo equipo ha sido la sensación y la sal y pimienta del torneo.

Que el futbol mexicano, pese a sus reveses, ya no es pichón y que podemos jugar de tú a tú con el más pintado, cuando nos lo proponemos y que no se entre a la cancha con ningún complejo.

La baja actuación del equipo chileno, de quien se esperaba mejor rendimiento. Aun cuando únicamente ha jugado dos partidos y puede ser que se sacuda en lo sucesivo esa sensación de somnolencia.

Que el futbol más bonito y pinturero es el de Costa Rica, y enseguida el de Perú.

Que el Campeonato está entre Brasil y Argentina. Este juego será el que cierre el torneo. Y ya iremos preparados para ver la danza al compás de tangos y zambas. Pues pa' los toros del jaral los caballos de allá mismo. Haber quien se lleva el campeonato de lágrimas ese día, pues nos imaginamos que va a llover chupinazos y si no: al tiempo.

El equipo más limpio y caballeroso hasta ahora: Chile.

El equipo más veloz: Costa Rica y Perú.

El equipo más sucio: Brasil.

El equipo más técnico: Argentina.

Como ya nos hemos extendido mucho con el futbol, únicamente haremos un comentario pequeño del boxeo.

Tenemos nuevo campeón welter. Bombin Padilla del puerto de Tampico. Con esto se acaba el reinado de los welters chilangos.

Es una lástima porque pensábamos que Tomás López El Conscripto "ya iba a ser buen campeón". Estaba enrachado, valiente y en muy buena condición. Su derrota fué inesperada, y dramática. Creemos que El Conscripto ha tenido mala suerte. Ahora que Bombin Padilla debe tener mucho cuidado en una pelea de revancha, pues ya sabe como se crece El Conscripto en las peleas, por el título. Ahí puede recuperarlo.

Tomás López y su manager se quejaban de que el referi fué muy localista y que no lo dejaron tirar algunos golpes de su repertorio. Eso ya es cuento viejo, siempre que un peleador capitalino pierde, le echan la culpa a los jueces provincianos. Muy cierto es que en ocasiones hemos presenciado algunos fallos localistas. Pero ya esto se ha hecho cantaleta siempre que un rankeado nacional sale derrotado en provincia.

# CIRCULO CULTURAL Y SOCIAL DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE



Capitán de Altura J. Leobardo Romano, Presidente Fundador del Círculo Social y Cultural de Oficiales de la Marina Mercante.

Es un orgullo para los marinos mercantes mexicanos el que venciendo las dificultades inherentes a nuestras labores, hayamos podido fundar en el puerto de Tampico, Tamps., con fecha 24 de febrero del año pasado en el Círculo Cultural y Social (OFICIALES DE MARINA MERCANTE) sito en Díaz Mirón 711-ote, altos.

Esta asociación se creó con los nobles fines siguientes:

- a)—Unificación del criterio profesional en beneficio de la Marina Mercante Nacional.
- b)—Ayuda en la resolución de los problemas de carácter técnico.

- c)—Ayuda mutua.
- d)—Como centro recreativo para todo marino que

arribe al mencionado puerto.

En principio la Mesa Directiva quedó constituida por unanimidad de votos en la forma siguiente:

Presidente: Capitán de Altura J. LEOBARDO ROMANO P.

Secretario Ing. Maqta. Nav. ERNESTO SIERRA HDEZ.

Tesorero Cap. Alt. JOSE A. RAMOS S.

Al cabo de diez meses de trabajo hemos podido únicamente recurriendo a la aportación de cuotas personales, arrendar un recinto social, amueblarlo dentro de nuestras posibilidades, y fundar el fondo de defunción para los socios que deseen obtener este beneficio.

A la fecha el Círculo "OFICIALES DE MARINA MERCANTE" cuenta con 150 socios activos, cantidad que se tiene prevista aumentará en el presente año a igual cantidad.

Es importante señalar que dicha agrupación va de acuerdo totalmente con los preceptos ordenados por el Primer Mandatario C. ADOLFO RUIZ CORTINES, pues de esta unificación de criterio del personal de la Marina Mercante Nacional se obtendrá lógicamente una amplia colaboración y mayor entendimiento a nuestras autoridades de Marina.

El Círculo de Oficiales de Marina Mercante felicita muy cordialmente al C. Contralmirante RODOLFO GOMEZ MAQUEO con motivo de la designación de que fué objeto al ser nombrado Secretario de la Marina Nacional y se permite expresarle su consideración y respeto.

A continuación insertamos el informe que rindió el Capitán de Altura J. Leobardo Romano P. al hacer entrega de la Presidencia del Círculo de Oficiales de la Marina Mercante al Radiotelegrafista Rubén Darío Mora N. esforzado marino que ahora lleva el timón de la Asociación.

# “Oficiales de Marina Mercante”

**CIRCULO CULTURAL SOCIAL**

**APDO. POSTAL 1056**

**TAMPICO, TAMPS.**

**DIAZ MIRON 711 ORIENTE ALTOS**

## COMPAÑEROS OFICIALES DE LA MARINA

### MERCANTE NACIONAL

Con motivo del cambio de Mesa Directiva de nuestra Asociación, que se efectúa el día de hoy y en mi carácter de Presidente de la misma, deseo informar a Uds. en forma explícita, sobre las actividades que hemos desarrollado.

Es mi intención que los Compañeros que aún no pertenecen al Círculo “OFICIALES DE MARINA MERCANTE”, así como las personas que por la índole de sus actividades tienen vínculos con la Marina Mercante Mexicana, tengan una información sincera y correcta de la idea que nos llevó a fundar nuestra Sociedad.

En el mes de febrero del año ppdo. después de algunos cambios de impresiones con los compañeros que laboramos en las Embarcaciones Mercantes de este Litoral y en vista del poco o casi nulo desarrollo que ha tenido nuestro grupo Profesional, decidimos fundar nuestra Asociación la que se denominó Círculo Cultural y Social “OFICIALES DE MARINA MERCANTE”, habiendo llevado a cabo esto, el día 24 del mismo mes y año, es decir, el 24 de febrero de 1955.

Los principales motivos que nos indujeron a la fundación de nuestro Círculo, fueron; que a través de años pasados, nunca se había tenido una mutua y amplia comprensión del compañerismo Profesional de nuestro ramo, en otras palabras, que las dificultades que nos impone nuestro alejamiento debido al trabajo han superado a la voluntad de unificarnos y comprender mejor nuestros problemas; es por esto y quizá por evolución lógica de la época, vamos siendo más comprensibles para poder encauzarnos dentro de los lineamientos que debe tener todo Profesionista para hacer más efectiva su misión como tales y para tal fin es ineludible unificar nuestro criterio Profesional, en beneficio de la Marina Mercante Nacional.

Otro de los fines principales que perseguimos es la ayuda mutua o sea la ayuda que merece un compañero de Profesión en todos los aspectos, ya que si es elemental y humano aliviar males ajenos, con principal razón estamos obligados a otorgarnos ayuda entre nosotros; en este renglón y al cabo de 11 meses de trabajo, hemos podido organizar últimamente el Fondo de Defunción, habiendo hasta la fecha 18 Socios asegurados y existiendo para tal fin la cantidad de \$ 1,800.00 en poder de la Tesorería de este Círculo, cantidad que creo se irá aumentando al palparse los resultados de este beneficio.

Además, propugnamos también porque de dicha comprensión y compañerismo se logre la ayuda franca y desinteresada en la resolución de Problemas de carácter Técnico que confronte algún Socio de nuestro Organismo y finalmente creo que es deseado por todos nosotros el poder TENER un Centro Recreativo, el que si por ahora no nos puede brindar el confort que deseáramos, no está lejana la fecha que si seguimos con

Aunque quizá me desvíe un poco del objetivo de esta información, deseo y ruego a todos los Socios en una forma atenta, no olviden cumplir con lo marcado en el inciso (a) del Artículo 10 de nuestros Estatutos, o sea, ceder un Volumen para la Biblioteca que está en período de formación, ya que será en beneficio propio de nuestros coasociados.

Rumbo... al Mar



En el aspecto de relaciones, me permito informar a Uds. que aprovechando mis Vacaciones en la Ciudad de México, el día 17 de enero del presente año, fui invitado por el Cap. Juan de Dios Bonilla, Presidente del Colegio de Marineros, a entrevistar al C. Secretario del Ramo, en unión de una comisión de Marineros, con el fin de felicitarlo y presentarle nuestros respetos, habiéndome podido enterar de la gran voluntad y firmeza que tiene el Sr. Ministro Roberto Gómez Maqueo en el engrandecimiento de la Marina Mercante Mexicana; con este motivo lo enteré de la existencia de nuestro Círculo, solicitándole nuevamente el subsidio de \$ 500.00 mensuales, que desde hace meses hemos venido gestionando se nos otorgue, para lo cual me señaló hablar con su Srío. Particular Cap. Enrique A. Lorenzo y desde luego me permití entregarle un Oficio, cuya copia obra en el archivo del Círculo.

Refiriéndome a la gran voluntad que tiene el C. Srío. de Marina Vicealmirante Roberto Gómez Maqueo, en el engrandecimiento de la Marina Nacional, expreso a Uds. que otorgó recientemente al Colegio de Marineros toda su ayuda para que dicho Organismo salga del anonimato y resurja con todas sus facultades que le concede la Ley en el Ejercicio de sus funciones, por lo que en bien propio de nuestros coasociados cambié impresiones en el sentido de estrechar nuestras relaciones y colaborar mutuamente con el citado Colegio.

Como podrán observar, hemos estado trabajando dentro de nuestras posibilidades tanto económicas como atendiendo el factor tiempo y digna es de alabarse la voluntad y colaboración con que cada uno de ustedes nos han ayudado para llevar adelante nuestros principios que son nobles y que por esta índole, son indestructibles.

En nombre de la Mesa Directiva que me honro en presidir, sirvanse todos los Socios del Círculo Cultural y Social "OFICIALES DE MARINA MERCANTE" recibir nuestro más sincero agradecimiento por la indiscutible colaboración que nos han dispensado, solicitándoles tengan la misma deferencia hacia nuestra Mesa Directiva presidida por el Compañero Radiotelegrafista Sr. RUBEN DARIO MORA NORBERTO, CAP. MARIO CAMARGO ZANOQUERA y el Ing. Maquinista Naval Sr. JORGE MORALES SANCHEZ, en su cargos de Presidente, Secretario y Tesorero respectivamente, quienes con esta fecha empiezan la labor de dirigirnos.

"UNION Y ACCION"

El Presidente.

Tampico, Tamps. Febrero 2 de 1956.

CAP. JOSE LEOBARDO ROMANO PIMENTEL.

la perseverancia que hasta hoy hemos demostrado, tengamos un Recinto Social dignamente presentado, en el que tendremos ratos de esparcimiento en unión de nuestros familiares y amistades.

Independientemente del Informe detallado que debe rendirnos nuestro compañero Cap. José A. Ramón Sánchez, en su carácter de Tesorero de nuestra Asociación, quiero expresar a Uds. el estado general que guarda este Círculo.

1o—Con fecha 15 de mayo de 1955 se comenzó a pagar la renta del local a razón de \$ 600.00 pesos mensuales.

2o—En junio del mismo año se compraron a plazos los siguientes muebles:

1 Máquina de escribir Remington Rand en .....	\$ 1,300.00
1 Gabinete Librero Metálico en .....	890.00
1 Escritorio Ejecutivo (metálico) en .....	1,390.00
1 Escritorio de Volteo (metálico) en .....	1,190.00
1 Silla madera, en .....	35.00
1 Sillón giratorio .....	360.00
<b>Total</b> .....	<b>\$ 5,165.00</b>

Adeudando a la fecha \$ 1,736.00

30—También en este mes se compraron en la misma forma de crédito:

2 juegos de mimbre seccionales y  
2 lámparas de mesa en la cantidad de ..... \$ 1,827.00  
Adeudando por este concepto la cantidad de ..... \$ 1,100.00

40—En igual forma se adquirieron 20 sillas Malinche con un valor de ..... \$ 7900.00  
totalmente pagadas a la fecha.

50—En resumen, el Círculo tiene de gastos mensuales las siguientes cantidades:

Renta del local .....	\$ 600.00
Sueldo de la empleada .....	225.00
Pago de letras por mobiliario .....	452.00
Portes correo, luz y demás gastos menores, aprox.....	200.00
<hr/>	
Total .....	\$ 1,477.00

Suma aproximada \$ 1,500.00 mensuales.

## INFORME ANUAL

Quiero hacer hincapié, en la forma tan espontánea y digna de tenerse en cuenta de los compañeros que han cedido al Círculo en forma permanente y transitoria algunos objetos, como son:

- 1 Radio-Consola y Discoteca prestada por el Ing. Maquinista Naval Sr. Fausto Camargo Zanoguera.
- 1 Cafetera Eléctrica donada por el Ing. Maquinista Naval Sr. Ernesto Iñiguez Ulloa.
- 1 Lote de 60 Libros Técnicos de la carrera, cedidos por el Estado Mayor Naval de la Secretaría de Marina,

a gestiones hechas por el C. Cap. de Navío José Orozco Silva; y en general el Círculo de "OFICIALES DE MARINA MERCANTE" por mi conducto, hace patente su agradecimiento a todos los Socios y demás personas que han hecho donativos para nuestro recinto Social.

Loable también es, la actitud manifestada por los señores Capitanes Augusto Azael Pérez, Luis G. Priego y demás Funcionarios de este Puerto al dispensarnos toda clase de facilidades y ayuda para tratar de resolver favorablemente el sentido y doloroso caso sufrido por nuestro compañero Cap. Luis G. Sevilla Seeman.

Sobre este aspecto, y con el único fin de otorgar al compañero Sevilla toda la ayuda posible, informo a Uds. que el día 31 del mes ppdo. y aprovechando la estadía en esta localidad, del C. Ministro de Marina, Vicealmirante Roberto Gómez Maqueo, una comisión integrada por el Cap. Luis G. Priego, Luis Priego Berea, Helí Morales Acosta, Rubén Darío Mora Norberto y el suscrito, lo entrevistamos con el fin de solicitarle su ayuda amplia para la resolución favorable del problema que confronta nuestro compañero Sevilla, habiéndonos prometido desde luego su apoyo en este sentido.

Rumbo... al Mar

# EL PUERTO DE GUAYMAS, S. A.

CASA ZARAGOZA



GUAYMAS, SON., MEX.

Sociedad Cooperativa de Prod. Pesquera

## "PESCADORA DE MARISCOS", S. C. L.

Registro N° 1888 P.  
Melchor Ocampo 27 Poniente Mazatlán Sin.  
Presidente Jesús Barrón  
Secretario Felipe Millán  
Tesorero Salvador Ibarra.

Felicitamos de todo respeto al Sr. Secretario de Marina Vicealmirante

**ROBERTO GOMEZ MAQUEO**

por su esfuerzo tendiente al mejoramiento económico y social de los trabajadores pescadores de la Nación.

"Programa de Progreso Marítimo".

Marzo de 1956.

## Pesquera Cabo Haro, S. A.

Paseo Obregón Núm. 165  
GUAYMAS, SONORA, MEXICO  
Apartado postal N° 259

Sr. Vicealmirante don Roberto Gómez Maqueo, Srío. de Marina. La Industria Pesquera del País, espera que sus gestiones encaminadas a mejorarla en todos sentidos sea una realidad futura y por eso felicitamos sinceramente a Ud. viejo y sincero Amigo de los Trabajadores del Mar.

Marzo de 1956.

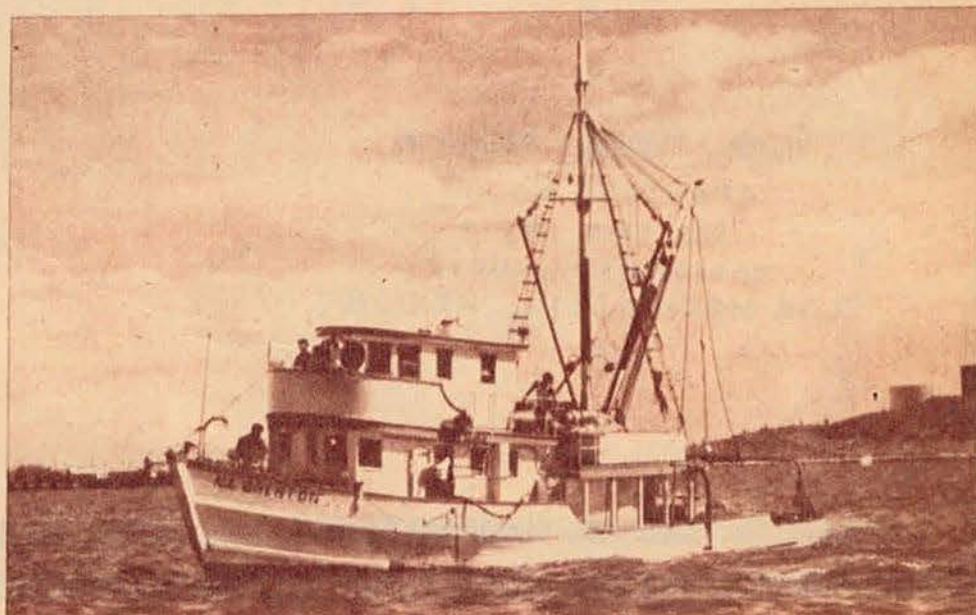
## EUGENIO H. GAYOU, S. A. DE C. V.

CONGELADOR DE PRODUCTOS MARINOS EN ALTA MAR

Teléfono { 1-71 OFIC.  
38 RESID.

COSTADO ESTE PUNTA DE LASTRE

GUAYMAS, SONORA.



Pesquero "Almirante Brenton", construido por el Cap. Diego Martínez Corona, para congelar productos marinos en alta mar. La botadura fué en 1945 y se hundió en 1952. Fué el primer buque congelador de la América Latina.



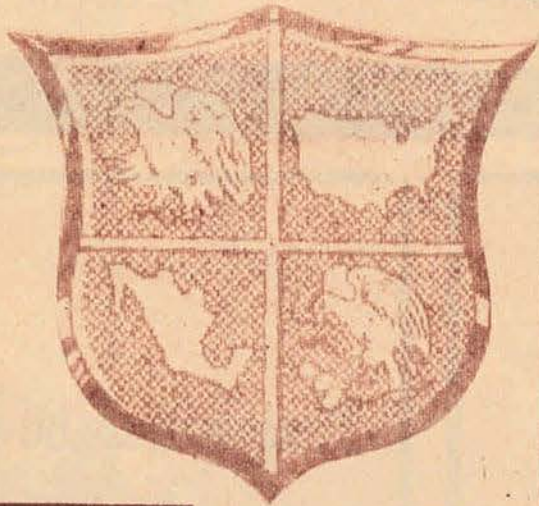
# REFRIGERADORA DEL NOROESTE, S. A.

CONGELADORA Y REFRIGERADORA DE TODA CLASE DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS

PLANTA: CASA MATA 73 SUR  
TELEFONO 30-77

OFICINA: VICENTE GUERRERO 108 ORIENTE  
TELEFONOS 35-47 Y 25-72

MAZATLAN, SINALOA, MEXICO



Viceo

ROBERTO G  
SECRETAR  
ESTAMOS ENVI  
EFUSIVO S A L U  
SINCERAM  
LABOR AL  
SECRETARI  
SE VEA CO  
EL MAY  
EX

## Empacadora de Conservas de Los Mochis, S. A. "DEL FUERTE"

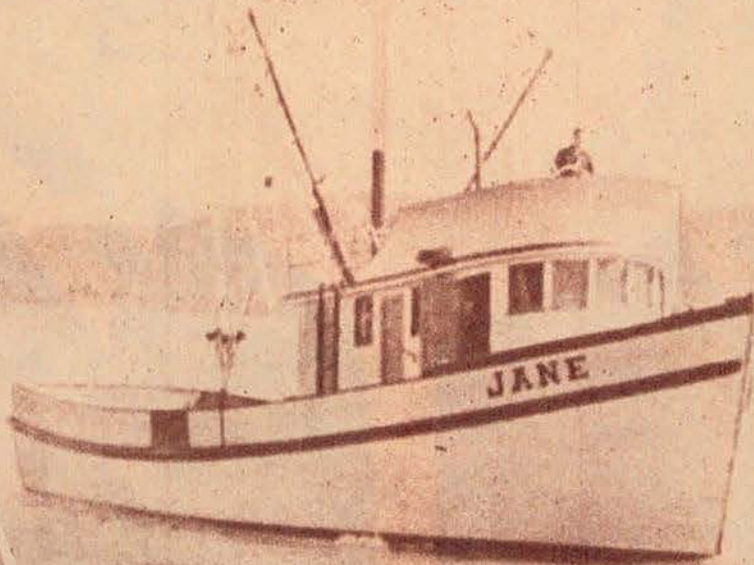
Oficinas, Fábricas y Plantaciones  
APARTADO NO. 32  
TEL. ERIC. NO. 13  
OBREGON Y ZARAGOZA  
LOS MOCHIS, SIN., MEXICO

OFICINA EN MEXICO, D. F.,  
CALLE MANUEL GONZALEZ 3608

TELE: { 27-45-08  
27-27-03  
28-49-10

# TOMAS DE RUEDA JR., S. A.

MAZATLAN, SIN.



CONSTRUCCION Y  
REPARACION DE  
EMBARCACIONES



SEGUROS  
MARITIMOS



COMISIONES



MATERIALES DE  
CONSTRUCCION

or  
irante  
n  
IEZ MAQUEO  
O DE MARINA  
DO A USTED UN  
O, DESEANDOLE  
NTE QUE SU  
ENTE DE LA  
DE MARINA,  
NADA POR  
DE LOS  
OS

EMPACADORA DE ESCUINAPA, S. A.

# Perla

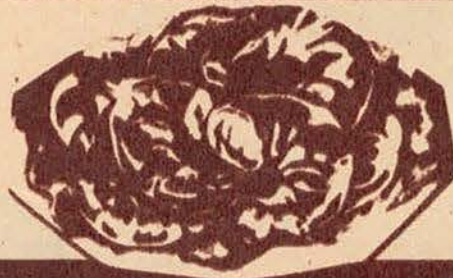
EXTRA

UN PRODUCTO DE  
EMPACADORA DE ESCUINAPA, S.A

ESCUINAPA SIN MEX

DIRECCION

*Francisco Serrera*



**CAMARONES**  
AL NATURAL  
EN SU JUGO

PESO NETO  
315 GRS

REG. S.S.A.  
No. 41992 A  
M.R. No. 74074

# NUEVOS FUNCIONARIOS EN MARINA



Vice Almirante Antonio Vázquez del Mercado, Comandante General de la Armada.

Vice-Almirante Guatrán Chapital Ortiz; Jefe de la Comisión Inspectora de Marina.



Vice Almirante Héctor Melxuiro Alejandro, Oficial Mayor de la Secretaría de Marina.

Contralmirante Alvaro Sandoval Paullada, Jefe del Estado Mayor Naval.





Señor Victor Luque Salanueva.  
Director de Cuenta y Administración.



Capitán de Marina Mercante, Enrique A.  
Lorenzo, Secretario Particular del C. Se-  
cretario de Marina.



Capitán de Navío, C. G. Alfredo Márquez  
Ricaño, Jefe de Ayudantes del C. Secretario  
de Marina.



Señor Agustín Otero Silva  
Jefe de la Oficina de Compras.

# NO ES SUFICIENTE SER LIDER

Por el Capitán de Corbeta CHARLES C. GIBSON, de la Reserva Naval de los Estados Unidos de América.

Se habla mucho del arte del liderazgo y de los líderes. Tiene su importancia el que así sea. La inspiración que tiene como base el precepto y el ejemplo es un factor vital para la formación de nuevas generaciones de líderes. La verdadera habilidad para ser líder es la catalisis esencial que debe buscarse y fomentarse cuidadosamente, pero ésta nunca existirá ni funcionará en el vacío. El líder en sí, no será suficiente por sí solo.

La historia relata detalladamente las acciones de líderes y ha distinguido a aquéllos que las han llevado a cabo, pero generalmente no relata la actuación de los colaboradores que los han acompañado en la ejecución de sus hazañas, si se dice que tal misión tuvo éxito o fué un fracaso, y el fracaso o el éxito fué debido únicamente a la acción del líder, no se dice la verdad completa.

Poca gente se da cuenta de que la Armada funciona en todos sus planos, por medio de una gran confianza en el valor moral del individuo. Un análisis detallado de las condiciones en que el servicio naval se desarrolla, demostrará que el oficial o el marinero casi siempre escogen el término medio entre el mínimo y el más alto promedio de su habilidad para llevar a cabo su faena. Muchas veces se ve el caso de que un superior exigente se deje llevar por las apariencias y juzga un hecho como excelente sin serlo y los resultados de la equivocación caen completamente sobre los colaboradores que trabajan y luchan con lealtad y eficiencia.

Hay un concepto claro del buen líder. Necesitamos que haya igualmente un concepto claro del colaborador.

Si hacemos un estudio acucioso del arte de ser líder nos llevará éste muy pronto a dos consideraciones básicas que a veces nos pasan desapercibidas: la primera es que no se puede guiar si no se tiene cooperación; la segunda, el guía necesita siempre alguien a quien guiar, y a menos que no haya una relación voluntaria entre el líder y su

colaborador, el líder se encuentra maniatado.

En la Armada encontramos tres tipos básicos de gente: líderes, colaboradores, y los que podríamos llamar los "viajeros". Siempre hay una infortunada tendencia de amontonar juntos al colaborado y al "viajero" y aceptar a éste como un miembro pasivo. Esto constituye un gran error, la acción del líder va siendo saboteada por los "viajeros" y los flojos. Es el colaborador el que hace fuerte al líder. La formación de un buen colaborador es una tarea de selección y entrenamiento, una tarea de doctrinación y sobre todo una labor de dedicación individual.

El colaborador constituye un acto, y al mismo tiempo que se catalogan las cualidades del líder, también vamos a hacer una relación de las del colaborador. Estas se derivarán simplemente, de un examen detallado de las características necesarias del líder. Vamos a extendernos más en este punto.

Cualquier obra que necesite la inspiración de un líder, lleva en sí un conjunto de principios; exponiendo algunos de éstos, aunque no en su orden de importancia, un buen líder debe poseer:

Un conocimiento completo de la labor que lleva a cabo;

Un conocimiento de los hombres bajo su mando;

habilidades que los inspire;

lealtad;

iniciativa;

imparcialidad;

habilidad para delegar la autoridad y,

ser cuidadoso del bienestar de sus hombres.

Hay otros factores más que pueden ser necesarios para algunos, sin embargo hay quienes necesitan menos de los enumerados. Estos nueve principios llenan el propósito en sí para que una ligera discusión nos permita enfocar el concepto de "buen colaborador".

Es axiomático el hecho de que el líder debe conocer su labor si desea conservar el respeto de sus hombres. ¿Pero qué pasa con el

colaborador? ¿Creemos que también a él le es necesario conocer su labor? ¿Acaso no necesita que entienda la relación que tiene la parte que él desempeña en el conjunto de la labor entera? No es suficiente que un hombre sea capaz de apretar un botón o de empujar una palanca. El saber "cómo" sin darse cuenta "por qué" produce autómatas, y un buen colaborador no es un autómata.

El líder debe conocer a su gente por medio de la observación, de la psicología y de su habilidad para manejar las relaciones humanas. Los requisitos necesarios para un buen colaborador son el comprenderse con el fin que persigue, con las personalidades y las idiosincrasias de su líder y las de sus compañeros. En ese conocimiento está su fuerza, porque de esa manera él también empezará a conocerse a sí mismo.

La habilidad para hacer que la gente lo siga, es una cualidad innata en el líder que ha de hacer que los hombres que lo sigan quieran hacer algo, quieran seguirlo y quieran triunfar por él. A su vez, el colaborador debe ser susceptible a ser inspirado. Vale la pena pensar y tener en cuenta que esa capacidad está por encima de cualquier cinismo o egoísmo. Significa poseer la capacidad de creer en la existencia y la necesidad del líder. Para esto es requisito indispensable el poseer una gran amplitud de miras, y en el caso de un fracaso o una desilusión inesperada, tener la convicción necesaria para no desanimarse.

El buen líder es leal a la fuerza armada que sirve y a sus hombres. El colaborador debe ser leal en el cumplimiento de su deber, a sus superiores y a sus compañeros. No con una lealtad de labios para afuera, sino una firme convicción de que "este es mi equipo y bueno o malo, es mi equipo". No una devoción servil, sino un pleno sentido de lealtad que en el momento de duda, lo haga inclinarse siempre al lado y en beneficio de sus superiores. Es esta una clase de lealtad que no sujeta ni esclaviza, lo deja



en libertad, no para murmurar o hacer comentarios destructivos, sino para hacerlos honrados y constructivos.

La iniciativa en el líder, significa el valor de actuar con independencia cuando tiene la convicción clara de que debe hacerlo. Es en este estado de confianza en sí mismo cuando el personal a sus órdenes hace prodigios. Muchas veces, estando este personal más a mano en el lugar de los hechos, está en condiciones de saber qué es lo que se debe hacer en el momento preciso. Ve cosas, que él únicamente está en condiciones de hacer bien, y en las que si no obra en el momento oportuno nunca se podrían llevar a cabo. En otras palabras está en su propio terreno en cuanto a la iniciativa en la acción y esto puede llevarlo a grandes alturas en la verificación del trabajo que su iniciativa le ha encomendado.

La imparcialidad para con el líder puede llamarse más propiamente parcialidad razonada. si se considera en primer lugar la misión y después todo lo demás. Para el buen colaborador es muy importante esta parcialidad razonada ya que muchas veces tiene que hacer su propia decisión en el caso de que su deber va contra su persona o sus propios intereses. En esos casos su parcialidad razonada tiene que estar de acuerdo al tener que juzgar a sus superiores o al servicio con la parcialidad que se le debe existir y con su sentido común.

Si un hombre que se encuentra en una posición de líder, es incapaz de delegar su autoridad en otros, no es líder, pues se traiciona a sí mismo con su falta de confianza en sí y en sus subordinados. Del otro lado de la moneda aparece el colaborador. Este necesita la capacidad de aceptar con gusto la autoridad y la responsabilidad que le deleguen. A esto va implícitamente unido un conjunto de habilida-

des y actitudes. Conocemos al tipo que acepta la responsabilidad a regañadientes. Lleva a cabo su trabajo con precipitación y se siente feliz cuando devuelve la responsabilidad y regresa a su anonimato sin responsabilidades. Este hombre hará un papel pobre como líder cuando le llegue su turno.

El buen colaborador debe estar siempre preparado para actuar, y pronta y gustosamente debe aceptar la autoridad y la responsabilidad que le deleguen.

Una de las cualidades más importantes del líder es su habilidad para hacer decisiones y esto es un hecho porque la decisión es parte inherente al líder. El buen cooperador juega un papel complementario y se requiere de él su habilidad para aceptar las decisiones, es decir, su obediencia a la decisión hecha por una autoridad superior. Esto no significa obediencia ciega, pero si aquella clase de obediencia voluntaria que se basa en el conocimiento y la convicción de que únicamente debe ser uno el que mande, que al equipo lo debe dirigir un solo capitán. Ya sea que se le haya consultado o no para hacer una decisión, el deber del colaborador está claramente indicado y descansa en la aceptación voluntaria de tal decisión.

Un buen líder debe preocuparse por el bienestar de su gente. Debe esforzarse en dar a su gente el mejor trato físico y mental hasta donde sus fuerzas y la misión encomendada lo permita. También es grande la responsabilidad del colaborador en este sentido. Debe poner en segundo plano su comodidad personal. Debe darse cuenta de las limitaciones del momento y de las necesidades actuales de la vida naval que prevalezcan con relación a las posibilidades de su comodidad. Esto requiere una limitación a sus demandas y de las de sus compañeros. De la misma manera que el líder

se preocupa por su bienestar el buen colaborador debe ser comprensivo.

Vamos a dar una lista de las características que debe poseer un buen colaborador.

Un buen colaborador:

Sabe cómo llevar a cabo su tarea y conoce el lugar que ocupa con relación al conjunto.

Conoce a sus líderes y a sus iguales;

Tiene capacidad para inspirarse; Es leal;

Tiene iniciativa, es responsable;

Posee una razonada parcialidad;

Acepta la responsabilidad sin reservas y está preparado para ejercer la autoridad que le deleguen;

Acepta positivamente las decisiones de la autoridad superior y se esfuerza en cumplimentarlas;

Está compenetrado de las limitaciones esenciales con relación a su bienestar y no molesta al mando con la carga de exigencias indebidas.

Viéndolo desde este punto de vista, el concepto de buen colaborador tiene su amplio significado, perfectamente distinto a aquel del miembro pasivo de la Armada. El buen colaborador tiene sus responsabilidades por las que vale la pena vivir. Cuando estos aspectos fallan el mejor líder fracasa. Si una de las principales tareas del líder es la de formar buenos colaboradores, no es menor la tarea del buen colaborador de constituirse en la cuaderna maestra de la obra del líder. Uno sin el otro es como el brazo sin mano.

La autoridad está en el líder y con la autoridad va la responsabilidad de la acción. ésta es la ley inexorable del mando. Pero cuán fácil es llevar el yugo de la autoridad y cuánto más liviana es la responsabilidad si el mando se ve reforzado por la cooperación positiva del personal bajo sus órdenes.

**CONTINUARA**

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

Servicio de buques entre  
Puertos de Acapulco y  
Manzanillo y Canadien-  
ses, Norteamericanos y

Centroamericanos en la  
Costa del Pacífico y del  
Caribe.



# GRADUACION DE NUEVOS GUARDIAMARINAS EN LA H. ESCUELA NAVAL MILITAR DE ANTON LIZARDO, VERACRUZ EL DIA 4 DE ENERO DE 1956



El Vicealmirante Antonio Vázquez del Mercado, Comandante General de la Armada, dando lectura al discurso que pronunció con motivo de la graduación de los nuevos Guardiamarinas.



C. PRESIDENTE de la República, acompañado por secretario de Marina, el Gobernador del Estado de Veracruz, el Comandante General de la Armada de México, el Comandante de la Tercera Zona Naval Militar, Comandante de la Región Militar, el Director de la Escuela Naval Militar y otras personalidades durante la ceremonia de entrega de espadas a los nuevos guardiamarinas graduados en el heroico plantel.

En la izquierda se destaca el grupo de nuevos Guardiamarinas de la Armada de México que recibieron sus espadas de manos del C. Presidente de la República don Adolfo Ruiz Cortines.



**SOLEMNE** momento en que el señor Presidente de la República hace entrega a un nuevo Guardiamarina de su Despacho y Espada.



**PALABRAS DIRIGIDAS AL PERSONAL DE GUARDIAMARINAS Y CADETES DE LA H. ESCUELA NAVAL MILITAR, POR EL C. VICEALMIRANTE ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO, COMANDANTE GENERAL DE LA ARMADA, CON MOTIVO DE LA CEREMONIA DE ENTREGA DE ESPADAS. (4 de enero de 1956 — Antón Lizardo, Ver).**

**EXCELENTISIMO SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA:  
SEÑOR VICEALMIRANTE SECRETARIO DE MARINA:  
SEÑOR GOBERNADOR:  
AUTORIDADES CIVILES, MILITARES Y NAVALES:  
SEÑORAS Y SEÑORES:  
GUARDIAMARINAS Y CADETES  
DEL H. COLEGIO MILITAR Y DE LA H. ESCUELA NAVAL:**

Permitidme ante todo, ser en esta feliz ocasión, el portavoz de la Marina de México, para dar a usted, señor Presidente, nuestra respetuosa bienvenida a esta H. Escuela y agradecer el habernos honrado con su presencia a este Acto.

Deseo aprovechar esta ocasión, no sólo para patentizar nuestra sincera admiración por su devoción al bien de la Patria, sino también, para prometerle nuestra tezonera dedicación para que su empeño puesto en el futuro marítimo de México se vea coronado por el éxito.

Prometemos a usted, señor Presidente, seguir estrictamente la ruta que con tanto acierto nos ha fijado, misma ruta que el desaliento y las vicisitudes estaban borrando de nuestras mentes.

**SEÑORES:**

Es siempre motivo de honda satisfacción ser testigo de una ceremonia como la que estamos presenciando, dado su alto valor espiritual y por marcar ella una etapa perfectamente definida. Ha terminado la preparación técnica, resultado de los esfuerzos de la Nación y de los desvelos y esperanzas de padres o tutores y de los mentores, quienes en cada una de sus esferas han puesto todo su aliento para que la Patria recoja los frutos de la cultura y el espíritu inculcados en la nueva generación.

Este acto es la culminación de una primera etapa cuyo éxito ahora somos afortunados en contemplar con orgullo. Se han sorteado todos los escollos que entraña el darle forma a una materia robusta y sana y una orientación a una mente infantil que ha sido modelada al bien, gracias al ejemplo, laboriosidad y espíritu de sacrificio de sus Jefes y Profesores, habiéndose logrado, por así decirlo, su incorporación a lo más preciado que todo el país puede poseer: Su juventud, esperanza y fortaleza del mañana.

**SEÑOR DIRECTOR, SEÑORES PROFESORES DE ESTA HEROICA ESCUELA NAVAL:** os felicito por los magníficos frutos que presentáis y que con el reflejo de vuestra dedicación y patriotismo y que este vuestro deber cumplido sirva de estímulo para continuar en vuestro afán de superación.

Jóvenes y cadetes de nuestro Heroico Colegio Militar, que habéis venido galantemente a acompañarnos en este acto y a decir adiós y desear buen via-

je a vuestros hermanos que hoy abandonan estas aulas y se enfrentan a la vida real: Vuestra presencia nos enorgullece y es de un valor inestimable, ya que vuestro futuro está íntimamente ligado al de ellos y como compañeros compartiréis las mismas satisfacciones y las mismas vicisitudes. Procurad reforzar mutuamente vuestros espíritus en beneficio de nuestra Patria y legad a las generaciones futuras este ideal de compañerismo que tanto os enaltece. Al regresar al honorable plantel, llevad a los compañeros que ahí quedaron, nuestro fraternal saludo y recordadles que tras estos muros palpita el mismo espíritu que nos legaron nuestros mayores.

Caballeros Guardiamarinas, las cubiertas de nuestros buques no sólo os esperan, sino que necesitan vuestra savia juvenil. Iréis a reforzar las filas cubriendo los huecos que el tiempo y el destino han abierto en ellas. Seréis un mensaje de aliento a los compañeros para reforzar su fe en el futuro marítimo de México. Vuestro equipaje es de lo más preciado: La ilusión brava y pura de la juventud, compartida con vuestros compañeros de viaje y aprovechad su experiencia, pues sólo de esa feliz comunión surgirá el robustecimiento de los pilares de nuestra Institución.

Caballeros Guardiamarinas, sois afortunados, porque iniciáis vuestra vida marinera bajo los más prometedores auspicios. Rige los destinos de nuestra Patria el primer hombre público que ha puesto su fe en nuestros mares y quien se ha constituido en el más sólido y juicioso precursor del futuro marítimo de México.

(Pasa a la página 54)

# El Pescado Barato Como Medio Para Mejorar la Dieta del Mexicano y Como Base Para el Desarrollo de la Industria Pesquera

El problema que el país tiene que resolver para obtener alimento barato para una población con un incremento anual de cerca de un millón de personas, se presenta cada día más grave y más difícil de resolver.

Los campos del bajo; explotados durante siglos, dan muestras de cansancio, el monoproducto, el arado egipcio y la erosión, son posiblemente las causas principales.

Los campos nuevos que se han abierto a la agricultura, se han dedicado, en su mayoría a siembras de algodón, caña de azúcar y trigo, con la siembra de este grano se han logrado casi nivelar el consumo nacional, evitando la importación.

Los campos por abrir a la agricultura en las cuencas del Papaloapan, Grijalva y Tepaltepec, son un buen prospecto, pero a pesar de que en un futuro próximo obtengan mayores cantidades de alimentos agrícolas, tendremos también mayor número de bocas que alimentar.

Lo mismo se puede decir de los alimentos animales. En la ganadería, como la agricultura los costos de producción son cada día más altos y paralelos a éstos, aumentan los precios de transporte, por lo que las posibilidades de obtener alimentación barata para el pueblo, son escasas.

La pesca, que pudiera ayudar a resolver el problema, está dedicada, en su mayoría al producto de lujo, camarón, langosta, huachinango, robalo, etc. Sin embargo la pesca de productos más abundantes como la lisa, la sardina, la macarela y el sábalo, es precaria, a pesar de que estos productos podrían ayudar a resolver el problema de la alimentación barata distribuyendo el pescado a bajo precio.

Mi amigo, el Capitán de nuestra Marina Mercante Nacional AROLDO ALEJANDRE, conocedor y estudioso de la materia, en largas charlas me ha hablado de este asunto, y ha traído al caso la opinión del señor MILTON J. LINDNER, un norteamericano, dedicado a estudiar la pesca y considerado, en el United States Fish and Wildlife Service, como una autoridad.

El Sr. Lindner da su opinión personal de nuestras posibilidades pes-

queras, y ante la carencia de verdaderos estudios de la pesca en México, aceptamos esta opinión por venir de un hombre que ha dedicado su vida a esta disciplina.

No creemos que el Sr. Lindner conozca mucho nuestros problemas pesqueros, pero si creemos que de una manera general, y basado en sus conocimientos universales de esta rama, pueda externar una opinión que se acerque bastante a la realidad.

Su teoría de nuestras posibilidades es la siguiente:

"El grado hasta el cual se puede desarrollar la industria pesquera en México es limitado. Cualquiera actividad de pesca se encuentra limitada por la abundancia de la población pesquera y por el mercado que existe para los productos, es decir que una pesquería se determina por la cantidad de peces que las aguas puedan sostener y por la capacidad de venta de éstos en los mercados.

Existen dos clases de mercados para dichos productos: El mercado de exportación y el mercado nacional. De los dos, el mercado nacional es el único seguro; por razón de que sobre él la nación puede tener dominio completo. El dominio del mercado en el extranjero se encuentra en gran parte en manos del país importador. En cualquier momento, el comprador puede imponer restricciones sobre la importación, como por ejemplo, cuotas; o puede aumentar las tarifas de importación. Cualquiera de estas medidas bien podría, casi instantáneamente, arruinar una empresa pesquera grande que dependiese de un mercado extranjero. Como bien lo sabemos todos, muchas de las pesquerías principales de México dependen enteramente de sus mercados extranjeros.

En México, casi todas estas pescas de exportación se pueden calificar de productos de lujo y, como veremos más tarde, parece que en muchos casos la explotación de esta pesca de lujo se encuentra casi llevada al máximo de su potencialidad y con muy pocas probabilidades de que se desarrollen nuevas pesquerías de otros productos.

El mercado nacional mexicano, todavía no se encuentra aún bien desarrollado y parece que hay mu-

chos problemas que se tienen que resolver antes de que puedan ocurrir cambios importantes en este mercado. Esto será tratado más adelante, por lo que vamos a concretarnos, ahora, a considerar el asunto de los peces mismos.

Primero empecemos con la idea fundamental del alimento de los peces. Sin grandes cantidades de alimento, no podemos tener grandes cantidades de peces. Según pruebas indirectas, parece que extensas superficies de las aguas alrededor de las costas mexicanas no producen alimentos en cantidades comparables a las regiones del mundo donde se encuentran los peces en gran abundancia. El concepto antiguo de que los mares, en las latitudes más altas, tienen mayor riqueza pesquera que los mares tropicales y subtropicales, ya no está aceptado. Tampoco persiste la teoría de que en todas partes el fitoplancton constituye el alimento básico en el mar. Todavía podemos, sin embargo, confiar en la regla de que para tener una pesca abundante es necesario que tengamos abundancia de alimento para estos peces. Ahora bien ¿cuál es el origen de este alimento de los peces?

Principalmente, este alimento tiene tres orígenes generales: el fitoplancton, el detrito que produce el fitobenton en descomposición y el detrito de la tierra.

Considerando primero el fitobenton encontraremos que no abunda en ninguna región de los litorales de México, salvo en la costa oeste de Baja California. Con esta excepción, podemos hacer caso omiso del fitobenton como fuente importante de alimento en aguas mexicanas. Nos quedan por lo tanto dos fuentes de alimento: el fitoplancton y el detrito de la tierra. De éstos consideremos primero el fitoplancton de las aguas litorales.

Por desgracia, no se ha llevado a cabo en las costas mexicanas ningún estudio sobre la abundancia relativa del fitoplancton. Por lo tanto, no tenemos una base verdaderamente segura para precisar la producción relativa del plancton en estas aguas. Podemos llegar, no obstante, a conclusiones generales por otros medios. Un método es por la transparencia del agua. En las aguas que son muy transparentes

no abunda el plancton. Pueden considerarse como relativamente transparentes muchas de las aguas litorales cerca de las costas de México. Comprendidas en esta categoría son las aguas caribes de Quintana Roo, las del Golfo de México por la sonda de Campeche, y gran parte de las aguas litorales del Pacífico al sur del Cabo Corrientes.

Por regla general, en las aguas litorales donde abunda el plancton, se encuentran numerosos cardúmenes de peces isispondylosos tales como arenques, sardinas y anchoas. Según se sabe, solamente en las aguas al norte de Cabo Corrientes habitan esas especies marinas en cantidades de importancia. Algunas existen en el Golfo de México, pero evidentemente no abundan en cantidades comparables con las especies semejantes en las costas del noroeste. Y con estas breves observaciones, dejemos el fitoplancton para considerar el detrito de la tierra.

El detrito de la tierra proviene de dos orígenes: el que traen los ríos y el que se forma por la descomposición de las plantas en las lagunas y en los pantanos de los deltas. No hay un modo de distinguir entre el traído por los ríos y el producido por otras causas, ya que los ríos generalmente desembocan en lagunas o en deltas pantanosos, por lo que no intentaremos separar estas dos fuentes de alimentos terrestres. Es obvio, sin embargo, que en Baja California los ríos no pueden tener mucha importancia como fuentes de alimento básico. De la misma manera, en las aguas de las costas de la Península de Yucatán no pueden producirse cantidades muy grandes de detrito de la tierra. Por otra parte, el alimento de origen terrestre, inclusive el plancton de las lagunas y el de los pantanos, parece que es el elemento principal del alimento de la mayoría de las costas mexicanas. Peces tan importantes como la lisa, el robalo y el sabalote, al igual que el camarón, dependen en gran parte de esta fuente de abastecimiento de alimento.

Es probable que en el Golfo de México, el alimento de origen terrestre sea más importante que el de cualquier otro origen. El mismo caso probablemente se presenta en el este de Oaxaca y en Chiapas. Indudablemente es abundante, también, en la tierra firme de la zona entre Guaymas y Cabo Corrientes. Por importante que parezca la tierra como fuente de alimentos en el mar, probablemente no se compara con otras regiones del globo en las que, debido a la abundancia de esta clase de alimento, se producen grandes cantidades de peces.

En gran parte de México, la precipitación pluvial es escasa; existen pocos ríos de importancia y no hay muchas regiones donde se encuentren grandes pantanos.

Por regla general los fondos de arena, concha y coral, son pobres en detrito, en comparación con fondos adyacentes de lodo o de arcilla. Grandes extensiones de los fondos en las costas mexicanas en el Golfo y Mar Caribe son de arena, concha y coral.

Tomando en cuenta todo lo anterior, es probable que las aguas mexicanas de mayor riqueza pesquera, sean las de Baja California. Es probable también, debido a la falta de alimento básico, que el promedio de kilogramos de fauna marina por unidad de área, en las aguas y los fondos por todo el litoral de México, sea mucho menor que el del Mar del Norte, o el de los Grandes Bancos. No quiero decir con esto que las aguas costeras mexicanas sean pobres en fauna marítima, pero sí digo que estas aguas no son, forzosamente, abundantes en fauna marítima y que el solo hecho de que México posea extensos litorales en dos océanos, no justifica afirmaciones en el sentido de que México posee recursos pesqueros ilimitados, ni tampoco hay una base para comparar la posibilidad de explotación de estos litorales con la producción de las regiones de mayor producción pesquera del mundo. Los recursos pesqueros en las aguas alrededor de México, son limitados debido al monto de alimento básico que se puede producir en estas aguas, y parece ser probable que, en extensas regiones de estas costas, no abunda este alimento.

Ahora, apartémonos del problema del alimento, para considerar a algunas de las pesquerías más importantes de las aguas que rodean el país, con el propósito de buscar algunas conclusiones respecto a éstas.

La pesca más importante de todas; en la costa oeste de México y, sobre todo, en las aguas que rodean Baja California, es la del atún. Las especies del atún son peces de alta mar, donde, como bien se sabe, la explotación de esta pesca por parte de pescadores mexicanos, no es importante, casi toda se lleva a cabo por pescadores de los Estados Unidos, quienes llevan el producto a las empacadoras de San Diego y San Pedro, California. Claro está, que tomando en cuenta el monto de la producción se ve que abunda el atún; sin embargo, hay quienes creen, que el atún esté sufriendo un agotamiento. Actualmente México está estudiando un proyecto

para aumentar su pesca del atún. Es probable que el éxito de este proyecto dependa de diversos elementos, por ejemplo: la continuación de la abundancia del atún, el grado hasta el cual México pueda desarrollar y sostener los mercados extranjeros, y el grado hasta el cual se puedan desarrollar los mercados nacionales.

La pesca que ocupa el segundo lugar de importancia es la del camarón. Esta pesca parece estar limitada en cuanto a la cantidad que se pueda producir. Según las indicaciones actuales, la pesca del camarón en el Golfo de California, entre San Felipe, Baja California, y Altata, Sinaloa, ha llegado ya a su límite máximo de producción, y la producción futura en esta región dependerá de la variación anual de las cantidades de camarón que se produzcan. Esto se demuestra por el hecho de que a pesar del número creciente de barcos que se vienen dedicando a la pesca de este crustáceo la producción total ha aumentado muy poco en las dos últimas temporadas. A la vez, el promedio de las cantidades pescadas diaria por cada barco ha disminuido considerablemente.

Aparentemente la única manera como se puede aumentar la producción de camarón en la costa oeste de México es la de la extensión de la pesca hacia regiones nuevas. Esto nos hace preguntar: ¿cuáles son las regiones productoras de camarón que todavía no están explotadas? De nuestros conocimientos sobre los factores que rigen la distribución del camarón, parece que quedan dos regiones: la zona comprendida entre Mazatlán y Cabo Corrientes y la región entre Salina Cruz y la frontera con Guatemala. La producción de estas regiones no es comparable con la del Golfo de California.

Trasladándonos del Pacífico al Golfo de México, encontramos una concentración de camarón en las costas de Tabasco y la parte oeste de Campeche. Estos campos pesqueros son de origen bastante reciente; sin embargo, según informan los pescadores respecto a las tendencias de su producción, es muy probable y hasta posible que la producción de estos campos haya llegado a su máximo. No quedan otras regiones en los litorales mexicanos del Golfo de México, ni en el Mar Caribe, que presten posibilidad ni siquiera como para acercarse a la potencia de producción camaronera que existe en la región de Campeche.

La explotación de la sardina azul, otra pesca importante se encuentra limitada, en este país, a las aguas de la costa oeste de Baja

California. El futuro de esta pesquería puede considerarse en el momento, como cuestión discutible. La producción de esta especie en los Estados Unidos, en donde normalmente sobrepasa a la de México por centuplo, ha disminuído de manera alarmante en los últimos años. Existen dos teorías sobre esta disminución. Una es que las sardinas se están agotando y la otra es que por algún motivo desconocido, se dedican, ahora, a migraciones anormales. A pesar de estas teorías, es posible que la sardina azul pudiera tener una mayor importancia para México que la que representa actualmente. No entendemos el por qué esta especie, no ha alcanzado en México una importancia más grande. Las explicaciones probables son muchas pero ninguna parece estar relacionada directamente con la abundancia actual de esos peces.

En los litorales mexicanos, la macarela del Pacífico abunda en casi las mismas aguas en que abunda la sardina azul. Y de la misma manera que la sardina, parece ser más abundante que lo que indica, tomando en cuenta su explotación actual. La macarela como la sardina es, fundamentalmente, un "pescado barato". El enigma de la sardina azul parece ser también el mismo de la macarela del Pacífico. Estos problemas parecen ser básicos y se tienen que resolver antes de que México pueda aumentar la producción de esta clase de pesca.

Ahora, si consideramos la totoaba, este pez se encuentra únicamente en las aguas del Golfo de California. También parece que su producción anual es limitada si nos atenemos a los informes de los pescadores, lo que hace sospechar que esté agotándose. De todos modos, no se puede contar con la totoaba como una fuente de abastecimiento de pescado con posibilidades de gran aumento.

El robalo, otro grupo de peces relativamente importante, abunda también en las dos costas mexicanas. Aparentemente, únicamente en ciertas regiones del Golfo de México, existe una pesca del robalo de alguna importancia. Los campos de pesca de esta especie que se encuentran en la costa oeste están relativamente inexplorados. Esta situación se debe probablemente a que no tiene demanda para la exportación, y que sólo tiene cierta importancia su demanda en el mercado nacional, y nos volvemos a encontrar con el problema del "pescado barato". Queda por comprobar hasta qué grado se puede aumentar la explotación de la pesca del robalo, pero es indudable que ésta se puede aumentar al incre-

mentarse la demanda.

El guachinango y el pargo, como el robalo, abundan en las dos costas. Estas especies, lo mismo que la del robalo, se explotan con mayor extensión en el Golfo de México que en el Pacífico, y tienen cierta demanda para la exportación. No hay seguridad en cuanto a si se podría aumentar notablemente la producción de guachinango y pargo en el Golfo de México. Desde hace varios años la producción del Banco de Campeche no ha aumentado y los pescadores vienen quejándose de la escasez del pez en este Banco. Sobre el guachinango y el pargo del Pacífico se sabe muy poco.

La producción de abulón, cuyas especies abundan en la costa oeste de Baja California, se encuentra limitada en una faja angosta de litoral, la mayor parte de la cual ya se encuentra en explotación. Parece que las posibilidades de un aumento en su producción aparentemente son muy pocas.

La langosta, de la cual existen varias especies, habitan en ambos litorales de México. Actualmente su explotación se lleva a cabo solamente en la costa del Pacífico de Baja California. En ninguna parte parece que exista en concentraciones comparables con las del camarón o la sardina. Las regiones no explotadas actualmente pero que en lo futuro podrán entrar en producción, se encuentran en el Golfo de California, en el litoral de Baja California y alrededor de la Península de Yucatán. Nunca llegará a ser una pesca muy importante, por la sencilla razón de que no existen suficientes langostas.

La lisa se encuentra también en ambos litorales de México. En diversos lugares parece ser bastante abundante, pero en ninguna parte, exceptuando posiblemente las Lagunas de Chiapas, se explotan hasta su límite máximo. La lisa ciertamente es otro "pescado barato" y otra vez volvemos a encontrar el fenómeno de una falta casi completa de explotación de un "pescado barato", abundante.

La sierra, como la lisa es abundante en ambos litorales, es un "pescado barato" y actualmente no está explotada en relación con su abundancia.

Al considerar, en resumen, las pescas actuales más importantes de México, nos damos cuenta de que, con la excepción del camarón, no hay ninguna que sobrepase de una producción de cuatro millones de kilogramos anuales. Esta cantidad efectivamente es pequeña en comparación con la producción de las pesquerías principales del mundo. Nos damos cuenta también

que muchas de las pescas mexicanas como por ejemplo, la del abulón, el tiburón, la totoaba y el camarón han llegado ya, o hasta excedido su límite máximo de producción, o van rápidamente acercándose a este nivel. Además de eso, encontramos que muchas de las pescas más importantes, como por ejemplo la del atún, del camarón, del abulón, de la totoaba, del tiburón y de la langosta, se explotan casi exclusivamente para la exportación. Efectivamente, según las estadísticas publicadas por la Dirección General de Pesca e Industrias Conexas, como dos terceras partes de la producción pesquera comestible de las costas mexicanas, o se explota los barcos extranjeros o es para la exportación.

Además de los casos ya mencionados, encontramos que todos estos productos pesqueros de exportación están comprendidos entre la categoría de productos de lujo o de semilujo.

Es de más importancia, fundamentalmente para México, que cualquier otro de los casos aludidos, es el hecho evidente de que los "pescados baratos", verdaderamente abundantes, no están explotados en un grado comparable con su abundancia. Además, ocurren en México anomalías tales como la de que un pescado que debiera ser barato, alcanza un precio de lujo. ¿Por qué será que las únicas pescas mexicanas de verdadera importancia ya sean de exportación o de consumo nacional, son productos de lujo? ¿Por qué la pesca de la sardina y macarela de Baja California no ha ido al mismo paso de esta misma pesca que se hace a unos cuantos kilómetros al norte? Estos y otros muchos problemas semejantes son los que señalo yo como el "problema del pescado barato" de México. Este me parece ser el punto básico de la pesca mexicana.

Ningún país que yo sepa, ha llegado a ser una nación pesquera verdaderamente importante, sin antes resolver; primeramente el problema nacional del "pescado barato". La mayoría de las pescas principales del mundo dependen del "pescado barato" y yo creo que México no llegará a alcanzar su lugar correspondiente como nación productora de pescado en tanto no resuelva el problema del "pescado barato".

Y ahora se nos presenta la cuestión más importante. ¿Cómo podrá México resolver el problema del "pescado barato"? Honradamente no lo sé. Existen tal multiplicidad de factores que parecen ser las causas de la situación que, evidentemente, no hay ninguna solución propia y sencilla. Al contrario, pa-

rece haber una multiplicación de soluciones necesarias. Puede ser que la solución fuera la siguiente: incrementar la competencia en toda la industria pesquera, desde el pescador hasta el comerciante al detalle; producción en grande escala y venta con poca utilidad por unidad; envases mejorados; aumento de consumo local; nivel de vida más alto para el pueblo; investigaciones técnicas para desarrollar la presentación aceptable del pescado que abunda pero no tiene demanda; campañas de propaganda; facilidades de transportes mejoradas y aumentadas; mejores métodos de manejo; aumento de frigoríficos y plantas congeladoras; métodos mejores de pesca, etc.

Como se puede ver, estas soluciones no se alcanzarán fácilmente, ni se conseguirán de la noche a la mañana. Probablemente tardará algún tiempo la consecución de ellas. De la misma manera, México probablemente tardará algún tiempo en resolver su problema de "pescado barato". Sin embargo, mientras más pronto se resuelva este problema, mejor será para el país y para el mundo entero".

La exposición del señor Lindner, hecha de una manera general, pero que toca puntos vitales de nuestra industria pesquera, demuestra la necesidad de un estudio concienzudo de nuestras posibilidades y, basados en este estudio plantear la solución de nuestro problema pesquero que vendría a ayudar a resolver también nuestro problema de darle al pueblo alimentación barata, sana y abundante.

El doctor Battemanne, uno de los técnicos holandeses que integraba la sección de pesca en la misión holandesa que contrató el gobierno de México el año de 1954, en pláticas con el suscrito, que lo acompañó en su gira por todas las costas de nuestros litorales, propugnaba por la creación de un Instituto Nacional de Pesca, como los organizados por este técnico holandés en Indonesia, la India y Brasil, para que estudiara, organizara y fomentara la pesca en el país. En los puntos de su informe relacionados con sus observaciones en el país, propuso la formación de este Instituto y además ofreció sus servicios, no obstante que todos sus intereses están en Holanda, para actuar co-

mo consejero y coordinador por un término de tres años en el que consideraba que el Instituto estaría en condiciones de dar sus frutos.

No cabe duda que en la pesca hay una fuente de alimento barato y de subproductos que como los de alimentación a aves y los de abono, serían una gran ayuda para resolver el problema de la nutrición de un pueblo constantemente en aumento y con posibilidades limitadas en su agricultura.

En cuanto a las observaciones del Sr. Lindner, sería bueno estudiarlas y comentarlas, y comprobarlas, tomar de ellas las que puedan estar en lo cierto y aprovecharlas para bien de nuestra industria pesquera.

Existen varias fuentes de estudio con relación a la pesca pero generalmente no están coordinados ni laboran de acuerdo con un plan; seguramente sería de mucha utilidad que la Dirección de Pesca e Industrias Conexas de la Secretaría de Marina, formulara un plan de estudio y coordinación ya que la importancia del caso lo amerita y es casi seguro que las altas autoridades del país lo tomarán en cuenta para bien del mismo.

## Sociedad Cooperativa de Pescadores de Mazatlán, S. C. L.

Miembro de la Federación Regional de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera Sinaloa-Sonora, F. C. L.

REGISTRO N° 568-P

LANGOSTA, CAMARON, PESCADO FRESCO Y SALADO, HIGADO DE TIBURON Y SUS DERIVADOS

CONSTITUCION 143 Ote. TEL. N° 36-32 MAZATLAN, SIN.

Por conducto de nuestra Revista "Rumbo al Mar" nos permitimos desear al señor Vicealmirante don

**ROBERTO GOMEZ MAQUEO**  
Secretario de Marina

que su labor en pro del "Programa de Progreso Marítimo" se vea muy pronto coronada por el éxito, en bien de la Nación y de los trabajadores pescadores.

Marzo de 1956.

## CARLOS ESCALANTE

propietario y Gerente de las

## PLAYAS PRIMAVERALES,

el Balneario de moda en la Bahía de Baco-chibampo, Guaymas, Son.

Desca al señor don Roberto Gómez Maqueo, Secretario de Marina que lleve hasta el final la política constructiva que ha iniciado en favor de la Marcha al Mar dentro del Programa de Progreso Marítimo Nacional, y que sus esfuerzos fructifiquen en una realidad que beneficie a México y a los trabajadores Marítimos.

Marzo de 1956.



# HISTORIA DE LA MARINA

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

CONTINUA

Recorrió todo el sur doblando al Cabo Kantion, y costó la parte oriental de Inglaterra, llegando a las Orcadas, para alcanzar las Far Oer. En esta época ya era una navegación notable, aunque, según algunos comentaristas, este fué el término de su viaje, según otros, fué el principio de la lucha más interesante que tuvo que efectuar para arribar al misterioso Thulé, que unos situaron en las Far Oer y otros más lejos aún por ubicarlo en las proximidades de las lejanas fiords noruegos, hacia el cabo Norte.

Es imposible pretender opinar acertadamente sobre la situación de Thulé en virtud de que muchas de las características que se le designan coinciden con las que ofrece Islandia. En realidad una conjetura más sobre este fascinante viaje carece de todo valor científico, pues a pesar de lo dicho no se citan los volcanes, cuando en otros textos del mismo Pytheas se mencionan los de las Eolias y Lipari.

Pytheas es considerado el precursor de los exploradores árticos. Trató de navegar más al norte de Thulé pero vióse obligado a retroceder, probablemente por los hielos aunque en sus relatos dice que fué por la enorme cantidad de medusas que infestaban aquellas aguas. Muchas son las opiniones referente a esa gran navegación de Pytheas habiendo quien supone que lo que parece una segunda fase de este viaje, fué en realidad una nueva expedición. Es lógico suponer, que avanzando el verano y en la creencia, ya general de que el otoño era mala época para navegar en el Atlántico y casi imposible hacerlo en el invierno, se decidiese la expedición a invernar en algún lugar de Inglaterra en donde encontraron pesca abundante y pudiesen costear el occidente de las islas, recorriendo Hivernia (Irlanda) y Escocia para esperar el verano siguiente. Suponiéndose que al mejorar el tiempo reemprendieron el viaje con rumbo a Bergen para de allí pasar al Báltico, la costa de ámbar y llegar al Neva, que Pytheas creyó fuese el Tanais, en el cual, según su idea geográfica, desemboca en el Ponto Euxino.

Las referencias de este famoso viaje de Pytheas han sido conjeturas sobre fragmentos de sus escritos, que recogieron autores como Timeo, su contemporáneo y compatriota, y otros que pudieron leer los textos originales. El gran estuario denominado Neutonomón a un día de navegación de la isla Abalus es descrito por Plinio empleando también algunos fragmentos de Timeo; en este estuario (que se ha supuesto es el Golfo de Riga), la mar arrojaba en primavera a las playas el ámbar, que vendían los habitantes a los teutones.

Son muy imprecisas las ubicaciones geográficas que se hacen en la anti-

güedad. Parece que lo que realmente es una evidencia es la navegación a lo largo de la costa atlántica de Europa llegando a Inglaterra, y probablemente a Islandia. No es de dudarse que de haberse conservado una relación detallada del autor de este maravilloso viaje, constituiría la historia más interesante de las navegaciones antiguas.

IX

## "LOS CARTAGINESES Y SUS PERIPILOS"

Durante su expansión en el Mediterráneo, los Fenicios fundaron en las costas de África del Norte, frente a la isla de Sicilia, una colonia que tenía como capital el puerto de Cartago. Por razón natural estos colonos que posteriormente fueron conocidos con el nombre de cartagineses, heredaron de sus antepasados la afición al mar y a las expediciones remotas. Comprendiendo que Sicilia es una importante clave estratégica para poder determinar las rutas mediterráneas, establecieron allí una factoría y base militar, desarrollando un intenso tráfico comercial. A semejanza de sus antepasados, los fenicios se lanzan también en viajes de exploraciones arriesgadas, colonizando costas en derroteros occidentales poco frecuentados.

Estas navegaciones han originado numerosas hipótesis entre las cuales se cuenta la posibilidad de que hubiesen llegado a América, por haber descubierto los primeros colonos holandeses que fueron a las islas Azores, detrás de la isla de Fayal, un guerrero ecuestre tallado en roca, señalando con el brazo extendido al Oeste y con una X—que era la inicial de Cartago—grabado en el pecho. Haciendo caso omiso de estas atrevidas conjeturas, hay testimonios reales de otras exploraciones de importancia, que confirman que entablaron relaciones comerciales con los descendientes gaditanos de los nautas fenicios. De ellos deben haber obtenido los datos necesarios para sus futuras aventuras marítimas, que eran desconocidas por los demás pueblos. En algunas ocasiones, durante sus expediciones, al carecer de intérpretes, tuvieron que realizar el "comercio silencioso" al que se refiere Herodoto y otros autores, como práctica de los cartagineses en las costas occidentales de África. Los mercados púnicos dejaban agrupadas sus mercancías en una playa, a la vista de los indígenas. Estos ponían a un lado una cantidad de oro; si no era suficiente los cartagineses esperaban que se aumentase. Cuando consideraban que era suficiente la cantidad de oro depositada, la retiraban y los indígenas se llevaban la mercancía.

Siendo Roma todavía una pequeña

ciudad del Lacio, cuando todavía no abarcaba en su apogeo, ya Cartago imperaba en el Mediterráneo; al finalizar el siglo V, estaba en su potencia florente según Plinio, estando basado este poderío en la potencia de sus flotas tanto comerciales como guerreras. El espíritu aventurero y de conquista de esta raza púnica dejó a la posteridad el recuerdo de sus expediciones en los famosos periplos.

La decadencia fenicia está señalada aproximadamente por el año 480 A. C., poco antes de la batalla de Himera, y del periplo de Hannom. Esto lo confirma un pasaje de Herodoto, que, hacia el año 450, dice que los cartagineses se habían establecido en el África occidental.

Existe un relato interesantísimo, y auténtico sin duda, del notable periplo de Hannom, que ha llegado a nosotros a través de versiones griegas, teniendo, además de interesantes datos geográficos, relatos de aventuras en algunas ciudades fundadas por el caudillo cartaginés, mismo que por cierto como era costumbre en esa época está modificado por las fábulas que con el fin de hacer resaltar dichas travesías, eran agregadas a éstos. Es aproximadamente en el año 520 A. C., cuando Hannom se hace a la mar con una flota de 60 galeras, según el relato de Hannom en una plancha, que fué depositada en el Templo de Kronos, en Cartago.

En virtud de que los conocimientos geográficos en esa época eran muy deficientes, hay varias hipótesis sobre este periplo, suponiendo Plinio que esta expedición llegó al Golfo de Arabia después de costear África. Otros autores dicen que no pasó de Cabo Palmas. Habiendo también la tesis que hace la conjetura que el final fué frente al Pico Camarones, en el fondo del Golfo de Guinea.

al mando de Hannom partió de Cartago. El relato del viaje detalla que la flota tago recalando Gadir; entre Cabo Espartel y Cabo Bojador, en donde fundan 7 colonias, continuando la expedición hasta llegar a una isla denominada Kerne, cuya situación no ha podido ser fijada con exactitud. Siguieron navegando por un brazo de mar que "los intérpretes" llamaron Cuerno Hispérico en el que desembarcan durante el día; pero al anochecer "viendo fuegos y oyendo sonar muchas flautas y ruidos de timbales, tambores y gran griterío, los sobrecoge el temor y por consejo de sus sacerdotes augures, abandonaron la isla". Continuaron navegando para ver desde el mar el Trono de los Dioses, una tierra en llamas, con un fuego mucho más grande que los otros, que parecía llegar a las estrellas, observando durante el día que éste era originado por una montaña muy alta. Este pico volcánico pu-

do haber sido el Kakulima o el Camarones, aún más al sur. Es curioso que a los tres días de navegación, se interrumpa bruscamente el relato continuando con la llegada de los expedicionarios a una isla donde ven salvajes peludos, que escapan al verlos, y a los que los intérpretes llamaron "gorillas". Habiendo logrado atrapar 3 mujeres, que en virtud de defenderse tenazmente se vieron obligados a matarlas para llevar sus pieles a Cartago. En esta parte termina el periplo de Hannom con la anotación de: "no continuamos la navegación por falta de mantenimientos".

Siendo la base de su prosperidad la mar, Cartago trató de superar las flotas de las demás marinas, estudiando sus estructuras, los tipos hasta entonces generales, buscando la mejoría que en ellas pudiese hacerse. Perfeccionaban la línea del casco para obtener mayores velocidades, reajustan las cuadernas y aumentan su número para dar mayor resistencia al casco al que le dan más eslora reduciendo la manga. Emplean palos de una sola pieza al que izan una gran vela trapezoidal, protegen y dan mayor comodidad a los remeros que también son sometidos a entrenamiento. Con estas embarcaciones ligeras de 18 a 20 metros de eslora, logran obtener veloci-

dades de 7 a 8 millas por hora. Dado el número de sus tripulantes son fáciles de varar en ensenadas de aventuras, a pesar de que ya pueden resistir los embates de las mareas agitadas. Los fenicios heredaron a los cartagineses el secreto de la orientación por medio de estrellas durante la noche así como sus observaciones sobre las corrientes marítimas y demás conocimientos marinos. Existe la versión de que en el puerto de Cartago fué construido el "cothón" al extremo de la península. Este "cothón" o "dársena", espacio cuadrado con los ángulos redondeados, permitía entrar un dique seco a 220 barcos de guerra a la vez. El sufeta o almirante tenía en una isla pequeña su palacio, al que iban los jefes de expedición o de las escuadras a recibir instrucciones y dar cuenta de las novedades habidas en sus naves. Cartago llegó a ser la potencia marítima más fuerte en el Mediterráneo, pero a partir de la batalla naval de Cumas, en la que fué destruida la flota de los etruscos, se inicia la decadencia de su poderío marítimo por estorbar las aspiraciones de Roma.

Al extender los romanos su dominio por toda Italia, han entrado en conflicto con los cartagineses en la Isla de Sicilia. La posición de esta isla, que conectaba casi al extremo meridional de

Italia con la costa de Africa, la señalaba para campo de batalla entre ambos pueblos. Durante un largo período ardió la guerra, y aún vencidos los cartagineses su poder naval les permitió reponerse. La sorpresa de los romanos debió ser realmente mayúscula al verlos recobrar y los jefes de Roma tuvieron que reconocer que les era indispensable ser fuertes también en el mar, por lo que se vieron obligados a reforzar su flota de guerra, construyendo naves en los astilleros de Ostia. No obstante haber perdido las mejores unidades luchando en Drepano con la maestría naval cartaginesa no cede la tenacidad romana y construyen otras naves, a las que se les dota de catapultas y pasarelas giratorias para el asalto de las formaciones escogidas entre las legiones, y con esta táctica de guerra naval y mediante los procedimientos empleados en tierra por los legionarios, en la batalla de Milae es derrotado el poderío marítimo de Cartago, que después de dos guerras que sostiene, es aislado del mar, y destruido por completo en la tercera guerra púnica. Al ser destruido Cartago perecen los últimos grandes nautas de la antigüedad, acabándose las maravillosas aventuras oceánicas, quedando los romanos dueños absolutos del Mediterráneo occidental.

CONTINUARA



Motonave "GUADALUPE" de 15,000 toneladas.

Cortesía de la

**"COMPANIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA,  
S. A."**

Servicio Regular Mensual  
Agentes:

**"F. y G. VAREIA, S. de R. L."**

**VERACRUZ, Ver.**

**VICTOR LANDA LOPEZ**

Comerciante — Comisionista  
Revolución 58 TEL. 2279 JALAPA, VER.

A todo el personal de la Secretaría de Marina: Me es grato poner en conocimiento de ustedes que he abierto los Almacenes Rimsa S. A. en la Avenida Jalisco, N° 160, donde encontrará usted radios, tocadiscos, televisores, muebles, artículos de cocina y muchas cosas más.

Por el simple hecho de pertenecer usted a esta Secretaría tiene derecho a un notable descuento y a mayores facilidades de pago. — Compare Ud precios y plense además en su descuento especial.

Atentamente:  
Cap. Nav. Ref. B. Uribe y E.  
Tel. 10-61-25

# ALMIRANTES

## DE LA ARMADA DE MEXICO



Almirante **MANUEL ZERMENO ARAICO**, actual Embajador de México en Noruega. Al Centro: Almirante **MARIO RODRIGUEZ MALPICA**, Comandante de la Zona Naval Militar en Guaymas, Sonora y Almirante **LUIS SCHAWFELBERGER**, en disponibilidad.

# SOCIALES



Recepción en la Embajada Rusa con motivo del Aniversario de las Fuerzas Armadas Soviéticas.

# DE MARINA



Despedida al Mayor Sigurd L. Jensen, Agregado Auxiliar Aéreo a la Embajada de los Estados Unidos de América, ofrecida por la Asociación de Agregados Navales, Militares y Aéreos de la Ciudad de México.

La señora Aurea P. de Orozco, entrega al Mayor Jensen un recuerdo donado por La Asociación de Agregados Militares Navales y Aéreos, con motivo de su despedida de México.



don Benito Pérez Valdelomar entonces gobernador de la provincia, le nombró comandante del pailebot "Antenor". Dióse a la vela desde Campeche el 9 de octubre de 1808 y arribó a La Habana, de la que salió el 8 de diciembre para la isla de Santo Domingo y de ahí pasó a Haití, comisionado para arreglar ciertos tratados con Enrique Cristóbal, monarca indígena de la isla. Posteriormente zarpó para Baracoa, y, por último, con escala en La Habana, hizo viaje de vuelta a Campeche. En todas sus travesías desempeñó comisiones importantes, habiendo ganado siempre la satisfacción de sus jefes.

Después de algún tiempo de hacer pequeñas travesías en la costa de Campeche, embarcó de nuevo para La Habana, destinado al navío "Santa Anna" a bordo del cual había combatido en Trafalgar. Permaneció en el buque hasta febrero de 1815 que fué trasladado otra vez a Campeche, donde desempeñó algunos cargos civiles y militares.

En 1820 fué electo diputado a las cortes españolas, aunque por diversas circunstancias no pudo desempeñar su cargo legislativo. Después de la consumación de la independencia continuó al servicio de la nación mexicana, siendo destinado, en septiembre de 1822, para Veracruz, donde fué nombrado mayor general de la Armada. El 21 de junio de 1822 obtuvo el cargo de Teniente de Fragata; en 13 de enero siguiente ascendió a Capitán de Fragata, y en abril del mismo año, al mando de las balandras "Chalco" y "Chapala", volvió a Campeche con el cargo de segundo comandante de un apostadero que tenía la misión de establecer.

Más tarde fué nombrado capitán del Puerto; posteriormente comandante de Marina del Estado de Yucatán, y luego, en 1825, promovido al Departamento de Marina de Veracruz. Con una escuadra a su mando, atacó y bloqueó el castillo de San Juan de Ulúa, consiguiendo la rendición de este último reducto de la do-

minación española, el 15 de septiembre de 1825.

En febrero de 1826 pidió su retiro de la marina, que con no pocas dificultades obtuvo. De regreso a Yucatán, se consagró a la vida privada, hasta 1830 en que fué nombrado jefe político, subdelegado, juez de primera instancia y comandante militar de Valladolid. En aquella villa llevó a cabo muchas mejoras de orden público y material, siendo las principales, la fundación de una escuela lancasteriana y el establecimiento de una fábrica de hilados y tejidos de algodón, que fué la primera de su clase en la República.

Retirado en 1833 de la jefatura política de Valladolid, aparece de nuevo en la política en noviembre de 1834, como vicegobernador del Estado, y dos meses después, se hizo cargo del poder Ejecutivo. Permaneció en el gobierno, con excepción de un breve lapso que lo dejó en manos de don Sebastián López de Llergo, hasta el 27 de agosto del mismo año en que fué despojado de él por la legislatura.

En junio de 1837 volvió a Valladolid con el cargo de prefecto de distrito. A consecuencia de su mala salud, abandonó el cargo en 1840, para atender a su curación en la ciudad de Mérida. En esa Capital vivió hasta el 16 de diciembre de 1845, que falleció.

Un biógrafo suyo ha dicho de él lo siguiente: "El señor Baranda era un ciudadano ilustrado, laborioso, y, sobre todo, de una honradez y lealtad a prueba de todo linaje de calumnias. Sus modales eran cultos y agradables; su trato fino y cortés, y su locución fácil y amena. Censurábanle el ser algún tanto epigramático en su conversación familiar. En efecto, pocos hombres he conocido que manejasen el ridículo con más gracia y donaire; pero esto, lejos de mortificar, no hacía sino dar un bello realce a su trato privado. Era imposible comunicar al señor Baranda, sin sentirse inclinado hacia él".

## A Pedro Sáinz de Baranda.

Pedro Sáinz de Baranda:  
El marino de verdad.  
Pedro Sáinz de Baranda:  
Modelo de austeridad.

Campeche festejó tu nacimiento;  
Tu infancia la hermanaste con las playas;  
tuviste, amamantado por el viento,  
el místico agorero de los Mayas.

Pedro Sáinz de Baranda:  
El compañero de Orión  
Pedro Sáinz de Baranda:  
Marino de corazón.

En el fúnebre manto de la noche  
aprendiste a platicar con las estrellas;  
Embarcaste tu numen en raudo coche,  
Y te pusiste a flirtear con ellas.

Pedro Sáinz de Baranda:  
Capitán de banda a banda.  
Vió el Navío "San Fulgencio"  
Tus pininos de marino,  
En silencio,  
Respetando tu destino,  
Dos parvadas de gaviotas

Ancha valla te formaron  
Al saber que te mandaron  
Al Navío "Santa Ana",  
¡As de la Armada hispana!  
Y a tu suerte te dejaron.

Gran caballero del Mar;  
tu bravura gigantesca  
En la gresca,  
Disparando tus cañones,  
Demostraste en Trafalgar,  
Enemigos, a montones,  
Viste rodar por cubierta;  
Esto te abría la puerta  
Donde entraste a la Gloria;  
El Angel de la Victoria  
Te restañó tus heridas,  
Así fueron más lucidas  
las páginas de la historia.

Acto de oro y esmeralda,  
Hecho que aún se menciona,  
más grande que la giralda;  
La Batalla de Chipiona.

Rendiste a San Juan de Ulúa  
Y en este histórico Fuerte  
Tu nombre se perpetúa,  
Pues desafiando a la muerte,  
Con tu gente en los penoles

de la Escuadra Mexicana,  
venciste a los españoles;  
Y al pie del palo mesana  
de tu nave, Capitana,  
Y claro, por tu conducto,  
Cayó el último reducto  
de la ocupación hispana.

Pedro Sáinz de Baranda:  
Hoy la Patria te demanda  
Y en su interior ella anhela,  
Que se te erija una Estela,  
Con los pedazos de quillas,  
los enhiestos espolones,  
los trozos de Mascarones  
que fueron de tus flotillas.  
Que se engalane el Castillo;  
Que se empabesen los barcos;  
Qué te formen fino marco  
las estrellas con su brillo,  
Que repique la Campana  
En lo alto de Catedral,  
Y entonces una Hossana  
Hoy que es fiesta Nacional.

Por el Capitán de Fragata C. G.  
RUBEN MONTEJO SIERRA

# LOS SUBMARINISTAS OBTIENEN UNA CRUZA DE PEZ Y ATOMO

Por John G. Morris, publicado en el diario: "The Washington Post and Times Herald", el domingo 22 de enero de 1956.

Después de diez años de experimentos con una amplia variedad de tipos especializados, la Armada de los Estados Unidos ha resuelto construir un nuevo submarino para todo servicio, el cual habrá de revolucionar la guerra en las profundidades del mar —y posiblemente hasta en la superficie de éste.

Esta nueva unidad, cuando se encuentre en servicio, hará que el primer submarino atómico del mundo, el USS Nautilus —con lo asombroso y satisfactorio que éste es—, parezca una reliquia del pasado.

El nuevo tipo, de formas rechonchas, incorpora no solamente los grandes avances en la potencia de propulsión submarina que tiene el Nautilus, y los subsiguientes buques de propulsión atómica, sino también los importantes adelantos, no publicados todavía, que en el diseño de cascos submarinos se han logrado desde la Guerra Mundial I.

De todos los experimentos y consecuentes mejoras habidos en los submarinos desde 1945, los más importantes han sido los relativos a la potencia nuclear y al desarrollo del nuevo "pisciforme" Albacore. El USS Albacore es un pequeño submarino construido por vía de prueba que ha resultado tan fructuoso, en el diseño de su casco, como el Nautilus lo ha sido en su propulsión.

El Secretario de Marina Charles S. Thomas, y el Jefe de las Operaciones Navales, Almirante Arleigh A. Burke, revelaron la semana pasada, que la Armada había "apareado" los dos diseños en un sumergible de alto rendimiento, del cual se iniciará la producción. Burke, y el Contralmirante Albert I. Mumma, Jefe del Buró de Buques, confirmaron que todos los seis submarinos del programa de construcción del año que entra serán de potencia atómica, para lar-

ga duración bajo el agua, y de "forma de gota" para una máxima velocidad bajo la superficie.

—"Nuestros nuevos submarinos para todo servicio prometen ser el sistema armado más potente de nuestro arsenal" —dijo Thomas.

Desde la Guerra Mundial II, la Armada ha venido experimentando submarinos de diferentes diseños y clases. Primero convirtió cierto número de ellos, de propulsión diésel, en "guppies" (pescadillos), o sea un nuevo tipo provisto de snorkel y de mayor dotación de baterías, para tener más duración bajo el agua, y así como de forma currentilínea para aumentar su velocidad en sumersión. Después la Armada construyó y convirtió cierto número de unidades para propósitos específicos; por ejemplo, los pequeños SSK's —submarinos caza-submarinos—, diseñados para combatir submarinos enemigos bajo la superficie; los grandes submarinos "picket", construidos para dar seguridad por el radar a la flota de combate; submarinos armados con cohetes dirigidos, para lanzar proyectiles con cabeza de guerra, de carga atómica, a territorio enemigo y a blancos en la mar; submarinos tanques, construidos para abastecer de combustible, en "rendez vous" cercanos a territorio enemigo, a hidroaviones de chorro transportadores de bomba atómica, como el Martin Sea Master; finalmente, sumergibles transportes capaces de desembarcar saboteadores u otros elementos en costas enemigas.

Al mismo tiempo los experimentos seguían llevándose a cabo con nuevos sistemas de propulsión, entre ellos los de energía atómica. Y simultáneamente también, la Armada proyectó el Albacore.

Como los antiguos submarinos navegaban en la superficie la mayor parte del tiempo, su construc-

ción incluía una proa, una cubierta y una superestructura, diseñadas para maniobrar en la superficie. Ahora, teniendo en perspectiva su operación continua bajo el agua con máquinas de energía nuclear, se imponía un nuevo diseño. El resultado ha sido el Albacore.

Se creó éste con un pequeño kiosko blindado parecido a la aleta dorsal de un pez, y en lugar de la doble propela tradicional de los submarinos, tuvo una sola hélice de cinco aspas. Careció además, de cubierta, y su manera de maniobrar vino a ser semejante a la de un aeroplano. Las pruebas demostraron que la configuración del casco del Albacore dió a éste una eficiencia doble de la del submarino convencional. El plan desde un principio fué, por supuesto, de casar esta nueva forma de casco con la nueva propulsión nuclear; pero la propulsión atómica se adelantó al

diseño de la embarcación.

El Nautilus fué construido con un diseño de casco convencional y la mayor parte de sus rasgos auxiliares fueron duplicados para seguridad. El resultado fué que el primer submarino atómico del mundo alcanzó un desplazamiento de cosa de 3400 toneladas sumergido.

El segundo submarino nuclear, el "Seawolf", es aún mayor, pues tiene una planta de potencia más avanzada que la del tipo "Kitty Hawk" del Nautilus. La tercera de dichas embarcaciones, el "Skate", de forma convencional pero menor en su tamaño que el Nautilus y el Seawolf, comienza ya a ser construida. Cinco otros submarinos de propulsión nuclear están siendo construidos, según presupuestos aprobados por el Congreso del año pasado.

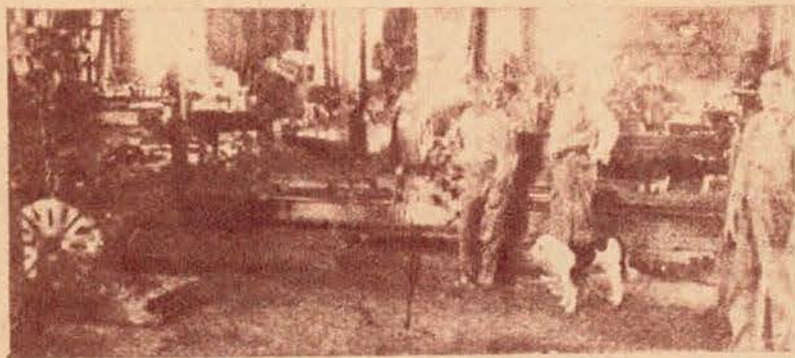
Uno será el submarino más grande de la Armada, un buque de alta velocidad capaz de operar con una rápida "task force" como explorador o "picket" de radar. Otros

# COMPANIA MECANICA Y FUNDIDORA, S. A.

TELEFONO 34

CALLE XXX No. 2

GUAYMAS, SONORA



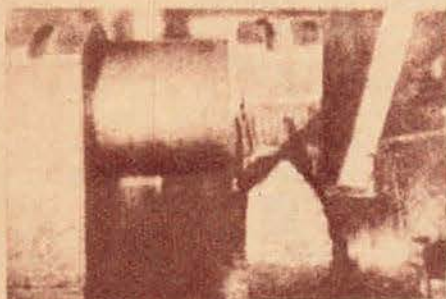
Interior de los Talleres de la Mecánica y Fundidora.

## FUNDICION DE FIERRO Y BRONCE

LOS TALLERES DE SU GENERO MAS IMPORTANTES DE LA  
COSTA OCCIDENTAL

La COMPANIA MECANICA Y FUNDIDORA, S. A., de Guaymas, Sonora, es una empresa que cuenta con trabajadores técnicos y experimentados. Esto constituye una garantía para cualquier trabajo grande o pequeño, que se nos encomiende

COMPANIA MECANICA Y FUNDIDORA, S. A.



Cigüeña de motor Diesel 400 H. P. quebrado y listo para soldarse.



El mismo cigüeña ya soldado en estos talleres.

tres serán buques gemelos del Skate. El quinto, será el producto de todo lo que se ha hecho hasta la fecha; es decir, el cruzamiento del Nautilus con el Albacore.

Ciertas estadísticas dadas a conocer por la Armada respecto al Nautilus dan una idea de lo que puede esperarse del nuevo prototipo de los seis "modelos de producción" que se han incluido en el presupuesto de 1957. A los doce meses de haber quedado listo, o sea a partir del 17 de enero de 1955, ha navegado este buque 26,231 millas sin abastecimiento de combustible. La mitad de tal distancia la hizo bajo el agua —13,140 millas—, habiendo efectuado 365 inmersiones en 365 días.

En uno de sus cruceros, el Nautilus navegó totalmente sumergido desde New London, Connecticut, hasta San Juan, Puerto Rico; una distancia mayor de 1300 millas, en 84 horas. De acuerdo con lo que expresa el Contraalmirante H. G. Rickover, quien es el que ha hecho realidad esta revolución tan adelantada a cuanto podía esperarse, en dicho crucero se obtuvieron los siguientes récords: Fué la mayor distancia alcanzada por submarino alguno completamente sumergido; el promedio de velocidad en el viaje completo fué aproximadamente de 16 nudos, velocidad que nunca antes había sostenido otro submarino por más de una hora; fué el período más largo que haya navegado un submarino de Estados Unidos completamente sumergido; fué el viaje más rápido que se haya logrado entre New London y San Juan por cualquier submarino en superficie o en inmersión.

Burke, Mumma y Rickover no comentan mucho respecto a su nuevo sumergible, el "hijo" del Nautilus y del Albacore. Pero es probable que tenga una velocidad de crucero de 25 nudos y una velocidad máxima que quizá llegue a los 30 nudos, puesto que la velocidad oficial del Nautilus es de "un poco más de 20 nudos". Será, además, más fácil de maniobrar, y de una eficiencia total considerablemente mayor.

Burke dice que el hecho de que la Armada haya decidido construir solamente submarinos para "todo servicio" el año que entra —submarinos con cohetes dirigidos, para ataque de embarcaciones de superficie y submarinos, servicio de "picket" de la flota, y otras misiones—, no indica que la Armada no va a requerir submarinos especializados en años futuros. Lo que significa es, sigue diciendo, que la Armada ha desarrollado una potente nueva unidad y quiere un número considerable de esta clase de buques.

Rumbo al Mar



# DERECHO INTERNACIONAL

## MARITIMO

COLEGIO REAL DE ESTADO  
MAYOR NAVAL DE GREENWICH

DERECHO INTERNACIONAL

por el

PROFESOR C. H. M. WALDOOK

### SINOPSIS

- PARTE I.— Derecho Internacional  
PARTE II.— Derecho de Aguas Territoriales  
PARTE III.— Reglas de Neutralidad

#### Parte I

### DERECHO INTERNACIONAL

#### Definición de Derecho Internacional

Se llama Derecho Internacional Marítimo a ciertas reglas adoptadas por los países civilizados e independientes, que los ligan, en sus mutuas relaciones, de tal manera que al violarse se hacen culpables de una falta que amerita reparación, y en el caso de que no haya ésta, el país infractor se hace acreedor a que se empleen contra él medidas punitivas legales que respalden el cumplimiento de ellas. Este es el instrumento de obligación legal que permite distinguir al Derecho de la medida de moralidad política del atentado.

#### EL DERECHO INTERNACIONAL COMO LEY Y NO COMO MEDIDA MORAL

2. — La definición de derecho, de Austin, a principios del siglo XIX, abarcaba únicamente aquellas reglas respaldadas por una superioridad política. Por lo tanto, negaba el título de Ley al Derecho Internacional. Ahora ya no se acepta generalmente esa modalidad como una definición absoluta del Derecho, y estas reglas de Derecho Internacional son aceptadas como leyes por los Estados. Para ello, los Estados se han puesto de acuerdo, en muchos casos, en conferencias multilaterales, para aceptarlas solamente co-

mo leyes, y como tales se aplican en las Cortes nacionales e internacionales

3. — Las leyes internacionales se observan regularmente del mismo modo como si fueran leyes nacionales, y en la guerra misma se observan y se les obedece con más frecuencia de lo que aparentemente se cree. Las faltas a las leyes internacionales poniendo como pretexto a los intereses de alta política, dejan muy mal parada a ésta.

#### DEFECTOS DEL DERECHO INTERNACIONAL COMO LEY

4. — Los defectos que se atribuyen al Derecho Internacional comparado con las leyes nacionales, son los siguientes:

- Vago e incompleto.
- Falta de una maquinaria legislativa adecuada.
- Voluntad natural para la solución de disputas perjudiciales.
- Falta de sanciones adecuadas para las infracciones.

Estos defectos tienen como causa la herencia de doctrinas exageradas sobre la soberanía de los Estados bajo la cual los Estados modernos sucedieron a la superioridad absoluta sobre la ley proclamada por los monarcas soberanos del siglo XVII. El resultado de esto, además de otras cosas, es que los Estados se sujetan a estas leyes únicamente por consentimiento.

#### 5. — Vago e incompleto.

El requisito de consentimiento significa que en la ley consuetudinaria sea necesaria la observación virtual de la costumbre y en los tratados hechos ley es necesaria la observación virtual del acuerdo. Esto hace que la ley tenga lagunas y falta de precisión como ley internacional. Esta situación ha mejorado en los últimos cincuenta años en forma sensible, debido a:

- Pronunciamientos judiciales de la Corte Permanente de Justicia Internacional y de otros Tribunales.
- Aumento de la legislación internacional por medio de tratados multilaterales.
- Los poderes dados a la Corte Permanente para poder aplicar, además de las leyes vigentes y las de los tratados, los principios generales del derecho, las decisiones judiciales y las doctrinas de Traductores del Derecho Internacional, doctrina consistente en la opinión de los tratados del mar.

6. — La codificación aparece como de potencialidad limitada, como medio para arreglar algunos puntos discutidos de la ley, porque en la mayor parte de los casos se necesitan negociaciones políticas extensivas antes de poder proceder a editarlas, por redactores legales, la codificación. Esto se vio claramente en la Conferencia de La Haya de 1930 y principalmente en la Comisión de Aguas Territoriales en la que hubo diferencias en el acuerdo sobre la extensión de la faja marítima correspondiente a cada Estado, lo que hizo que no se pudiera codificar la Convención. La O. N. U. creó un comité para estudiar la maquinaria para promover la codificación, pero en los momentos presentes por los que pasa la sociedad internacional, los prospectos son malos. Los U. S. S. R. sostienen aparentemente la teoría que las leyes actuales son de hechura burguesa y requieren ipso facto que se corrijan.

#### FALTA DE MAQUINARIA LEGISLATIVA

7. — Hasta ahora los Estados se han resistido a abandonar la prerrogativa de estar ligados únicamente con su

consentimiento y las legislaturas se resisten a abandonar su control sobre la política exterior en una extensión internacional; por ejemplo, el caso de los Estados Unidos sosteniendo el Veto de San Francisco. La liga facilitó la promoción de leyes por medio de conferencia internacional, pero sin que se le concediera afirmativamente las facultades legisladoras. Aquí, hasta las soluciones sin fuerza legal necesitaron la aprobación por unanimidad, para que pudieran ser adoptadas. De esta manera, el sistema aparece como de colaboración.

8. — La O. N. U. es una organización definida que pretende que el Consejo de Seguridad sea un instrumento de gobierno con respecto a la conservación de la paz. Los miembros se obligan entre ellos a aceptar y poner en función las decisiones del Consejo de Seguridad. De esta manera tienen fuerza de ley. Además, el principio de decisiones por unanimidad ya no se observa en la Asamblea como en el Consejo de Seguridad. Las decisiones se obtienen ahora por medio de varias formas de gobiernos especiales de mayoría.

Sin embargo, la Corte no ha creado ninguna maquinaria general para la legislación internacional ordinaria, la cual, por consiguiente, sigue dependiendo de la formación de un Tratado, acordado por la inmensa mayoría de todos los Estados independientes. El tratado es hecho ley.

9. — Los Tratados hechos ley, conocidos como Leyes Convencionales, han jugado una parte muy importante en el desarrollo de la ley internacional durante los últimos 150 años. Entre éstos se pueden nombrar el Consejo de Viena 1815 que trató del comercio de esclavos, de los distintos rangos diplomáticos, de la navegación de los ríos internacionales, neutralidad de Suiza. La declaración de París en 1856 sobre la guerra marítima, así como varias Convenciones de la Cruz Roja y la Convención de La Haya de 1899 y 1907. La Convención de Montreux 1936 sobre los Dardanelos y el Pacto de París de 1928, poniendo a la guerra fuera de ley. Pero ha sido en los campos sociales y económicos en los que los tratados en forma de ley han tenido su mayor desarrollo. Más de 250 Tratados de esta naturaleza se hicieron dentro del período de 1864-1914, y muchos otros bajo los auspicios de la Liga, convenios sobre materiales tales como el telégrafo, postes, cables, ferrocarriles, ríos, canales, navegación aérea y marítima, radiación, propiedad literaria, zonas de pesca, sanidad, drogas, tráfico de mujeres y niños, etc., y una gran Organización Internacional Obrera.

10. — Teóricamente, los tratados multilaterales obligan únicamente a aquellos países que los firman y ratifican. Pero tienen realmente fuerza legislativa cuando se acatan en general como reglas permanentes de la ley internacional. En teoría subsiste el consentimiento individual, pero en la práctica, los Estados están capacitados para resistir a la autoridad de la Convención por medio de intercambios diplomáticos o apelaciones ante Cortes Internacionales, como en el caso de la Convención de La Haya en 1907.

#### ARREGLO VOLUNTARIO DE DISPUTAS JUDICIALES

11. — Los impedimentos a las determinaciones judiciales son elementos vitales en el sistema legal. Pero en el

Derecho Internacional la ley consuetudinaria es la de que un Estado no puede llevarse a un tribunal arbitral sin su consentimiento. Como en el caso de la Karella oriental, entre Finlandia y Rusia en 1923, en que Rusia que no era miembro signatario del estatuto de la Corte Permanente objetó su aparición ante la Corte, diciendo que "A ningún Estado se le puede exigir sin su consentimiento, someter sus disputas en otros Estados, ya sea a mediación o arbitraje, o a cualquier otra clase de arreglo pacífico".

12. — La Ley Convencional, como siempre, ha alterado radicalmente la situación. Las Convenciones de La Haya en 1899 y 1907, establecieron el principio de la voluntad de arreglos por medio de arbitraje, y creó un Cuerpo Permanente de árbitros, con asiento en La Haya, conocido erróneamente como Corte Permanente de Arbitraje, a la cual los Estados establecieron tratados bilaterales en los que se obligaban a acudir al arbitraje y un gran número de disputas importantes se han arreglado por medio del mecanismo de la Convención de 1907, tales como la disputa sobre las Zonas Pesqueras del Atlántico del Norte entre Inglaterra y los Estados Unidos.

La Primera Convención general para arreglos judiciales de disputas, fué el artículo 13 del Convenio de la Liga, por medio del cual todos los miembros acordaron llevar al arbitraje para el arreglo judicial todas aquellas disputas que no se hubieran podido arreglar satisfactoriamente por medios diplomáticos y que encajaran en esta clase de métodos de arreglo.

13. — El estatuto de la Corte Permanente no constituye una mera máquina para facilitar los arreglos por medio de arbitraje, sino que fué en sí una verdadera Corte de Justicia. Todavía más, la obligación del tratado del artículo 13, ya mencionado, se reforzó con la llamada "cláusula opcional" del artículo 36 del Estatuto. Los Estados firmantes de esta cláusula aceptaron como obligatoria la jurisdicción de la Corte en ciertas clases especificadas de disputas legales. El nuevo Estatuto de la Corte repite esta cláusula y deja válidas las firmas de la cláusula anterior. Numerosos Estatutos, incluyendo ahora a los Estados Unidos de América (1946), han aceptado la jurisdicción obligatoria, aunque algunos de ellos con ciertas reservas. La omisión más notable es la de Rusia.

14. — A primera vista, en conveniencia, la mayoría de los Estados han consentido, por medio de tratados hechos anteriormente, que se les puede llevar ante la Corte Internacional de Justicia con cualquier queja.

Desgraciadamente, aunque las firmas de la cláusula opcional representan un verdadero progreso en el desarrollo del Decreto Internacional, se tiene que hacer una calificación importante. Pues los Estados se han reservado constantemente en sus tratados acuerdos para arbitrar casos, incluso casos legales que ellos consideran demasiado vitales para presentarlos a que se arreglen judicialmente. La reserva casi siempre se presenta en frases tales como "que se afectan sus intereses vitales, su honor o su independencia", pero siempre cubre ampliamente materias consideradas por el Estado como de alta política y que constituyen en sí una gran limitación a los arreglos judiciales obligatorios.

15. — En la práctica, la opinión pública en favor del arbitraje es actualmente tan fuerte que aquellos Esta-

dos que se niegan a someterse a él, corren el riesgo que se considere su negativa como admisión de propia debilidad de su posición respecto al caso, a menos que tal caso entre dentro de la jurisdicción del Consejo de Seguridad. Las disputas no justificables, en cualquier caso, no se pueden arreglar legalmente por medio de la fuerza. Todas las disputas se deben arreglar por negociaciones o arbitrajes, o pasándolas a la Organización de las Naciones Unidas.

#### CARENCIA DE SANCIONES ADECUADAS

16. — Hasta los tiempos relativamente modernos, la aplicación del Derecho Internacional concernía individualmente a los Estados que se aplicaban por medio de la fuerza, declarando la guerra o amenazando con demostraciones de fuerza casi limítrofes con la guerra.

El país ofendido podía estar sostenido por la opinión pública exterior, pero hasta entonces no existía ningún mecanismo organizado que se pudiera imponer. La carencia de una sanción adecuada en la forma de una fuerza de policía, se toma generalmente como una gran debilidad del Derecho Internacional. La validez de esta opinión es dudosa. Si alguna vez se logra establecer una verdadera comunidad internacional, con una maquinaria judicial y arreglo judicial obligatorio de disputas, la aplicación natural de la ley en contra del contraventor individual, no sería posible.

17. — Los Estados no muestran aún una tendencia a rehusarse a llevar a cabo un fallo arbitral. La solución del caso está más bien en el deseo de los Estados de actuar como una comunidad organizada que en el mantenimiento de una fuerza política.

Un Estado solo, difícilmente afrontaría la fuerza de la opinión pública organizada, si existiera una verdadera comunidad de Estados. Un mínimo de mecanismo de aplicación de la ley existe en la Organización de las Naciones Unidas a través del Consejo de Seguridad, y puede incrementarse a tal manera que provea sanciones adecuadas de ley, aún sin una fuerza determinada de policía internacional.

18. — Indudablemente, algunas mejoras en la Corte son posibles y deseables, pero el obstáculo principal es por ahora no la falta de un mecanismo, o de sanciones, sino la existencia de una verdadera comunidad de Estados.

#### FUTURO

19. — Cuanto más se conozca el público, en general, de cada Estado, el carácter y la debilidad de la ley internacional, comprenderá mejor el progreso que se haga en asumir esta ley a la municipal, particularmente en puntos importantes de la legislación y de procedimientos judiciales obligatorios. Pues la clave del progreso es una mayor subordinación de la soberanía del Estado ante una organización mundial de gobierno y justicia.

Sin embargo, repetimos, el obstáculo actual es la carencia de una comunidad mundial verdadera.

20. — La Unión Soviética ha demostrado que en sus relaciones con los demás, su política no es únicamente el buscar su propio interés, sino una intolerancia que ocupa todas las formas del pensamiento y órdenes de la vida.

Esta intolerancia dificulta y obstruye la formación de cualquier verdadera comunidad de Estados. Es notable que los escritores soviéticos de Derecho internacional, y los miembros soviéticos del reciente Comité de Codificación, sostienen que la ley consuetudinaria vigente es hechura de los Estados burgueses, y por lo tanto, no es lícita.

Sobre esta base, la intolerancia soviética por la civilización "burguesa" hará lo posible por quitar uno de los pilares del Derecho actual que regula las relaciones entre los diferentes Estados.

21. — Que el mundo sea o no dividido en dos o más comunidades separadas de Estados, es el principal problema político actual.

—oO—

## PARTE II

### LEY DE AGUAS TERRITORIALES

#### DOCTRINA DE LA FAJA MARITIMA

22. — La teoría de las aguas territoriales que data desde los tiempos de Grotius (1609), consiste en que las aguas de alta mar son libres, que las aguas costeras son susceptibles a ser propiedad, porque es fácil para un Estado poner bajo su control las aguas adyacentes a sus territorios y si es necesario ocuparlas materialmente. La doctrina moderna de una faja marítima continua se presenta comúnmente como la cristalización de la regla del tiro de cañón que fué obra de Bynnershock (1702). La ocupación efectiva se decía que debía tener una extensión igual a la distancia de un tiro de cañón disparado desde tierra, subsecuentemente fijado por muchos Estados en tres millas. Los datos que existen en los archivos del Almirantazgo francés indican que el origen de la doctrina probablemente se puede encontrar en las reclamaciones de los escandinavos por una faja marítima más bien que no en la regla del tiro de cañón. Estas reclamaciones se redujeron al final a cuatro millas que es lo que los escandinavos sostienen. De cualquier manera, esta doctrina se estableció claramente a principios del siglo XIX, aunque la extensión de la faja marítima permanece todavía indeterminada.

#### LOS DERECHOS SOBRE AGUAS TERRITORIALES SON DERECHOS DE SOBERANIA

23. — La ley general de aguas territoriales es consuetudinaria y muy lejos de determinarse. Sin embargo, generalmente se está de acuerdo en que un Estado tiene soberanía sobre sus aguas territoriales, y no únicamente derechos de jurisdicción; pues un Estado no sólo tiene poder de jurisdicción y policía, sino también derechos exclusivos sobre sus zonas pesqueras, campos de esponjas y criaderos de ostras, minerales y todos los demás productos naturales. También tiene soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo sobre la faja marítima.

#### EXTENSION DE LA FAJA

24. — Aún existe una regla fija sobre este punto vital, ya que la Conferencia de Modificación de La Haya de 1930 fracasó, porque no se pudo llegar a un acuerdo sobre la extensión de las aguas territoriales. Un grupo

de Estados, encabezados por el Commonwealth británico y los Estados Unidos de América, reconoce un límite de tres millas como regla de ley. Algunos Estados actúan dentro del límite de tres millas y al mismo tiempo rehusan de aceptar esta regla como ley.

25. — El grupo escandinavo sostiene sus pretensiones de las cuatro millas, principalmente debido a consideraciones especiales de la configuración de sus costas. Italia y España pretenden obtener seis millas y Portugal doce, y hasta más millas. Numerosos Estados se adjudican una "zona contigua" adicional de jurisdicción aduanera y de control de pesca, y si alguna vez la ley se determina por medio de una Convención, es improbable que se acepte el límite de las tres millas. Otros puntos especiales se necesitan determinar por medio de Convenciones, concernientes a bahías, caminos, islas, arrecifes, etc.

#### PUNTO DE VISTA ANALOGO AMERICANO

26. — Este punto de vista es el de que los derechos consuetudinarios que posee cualquier Estado terminan en el límite de las tres millas, de tal manera que si algún poder ha de ejercerse más allá de este límite, éste debe fundarse en el uso establecido por muchos años. Por ejemplo, el caso de los Campos de Perlas de Ceilán, o de otra manera, solamente cuando se han obtenido por medio de Tratados con otros países afectados. Es por esta razón por la que en el tiempo de paz, los ingleses se consideraron que llevaban emigrantes legales fuera de las aguas territoriales.

#### DIFERENCIA ENTRE AGUAS NACIONALES Y AGUAS TERRITORIALES

27. — Por aguas nacionales, además de las aguas dulces, se entiende que son aquellas como los estuarios, mares interiores, así como bahías, brazos de mar que por la costumbre o el empleo de ellas por largos años, se reconoce que forman parte del territorio geográfico global de un Estado. Por aguas territoriales se entienden aquellas dentro de la faja uniforme de mar tomada del mar abierto y agregada como un apéndice al conjunto del territorio geográfico del país. De la misma manera, cuando una bahía está comprendida dentro de las aguas nacionales hasta cierto límite, este Estado posee una faja adicional marítima hacia el mar, a partir de dicho límite. La distinción entre aguas nacionales y aguas territoriales es de gran importancia con relación a los derechos de tránsito y visita de buques extranjeros.

#### TRANSITO INOCENTE POR AGUAS TERRITORIALES

28. — El tránsito inocente de buques mercantes extranjeros en tiempo de paz, en las rutas ordinarias de navegación, es un derecho legal establecido, no algo meramente permitido. El Estado costero puede establecer reglamentos razonables para la navegación, aduanas, sanidad y defensa, pero siempre debe respetar el derecho de tránsito.

29. — El tránsito de buques de guerra se presta a más objeciones. La mayor parte de las respuestas de los Estados antes de la Conferencia de Codificación de 1930 reconoció que los barcos de guerra tenían derecho de

tránsito, y la convención de las Islas Aaland en 1921 expresamente reservaba el derecho de tránsito en las aguas de dichas islas. En 1930 los Estados Unidos eran unos disidentes formidables. Mantenían que el tránsito de buques es materia de permiso y no de ley. El delegado británico, únicamente con la mira de llegar a un arreglo, estaba listo para darle a la regla una expresión de permiso, pero el artículo propuesto al final para la consideración de la Conferencia estaba redactado en los siguientes términos fuertes: "Como regla general, un país costero no prohibirá el tránsito y no habrá necesidad de autorización previa o notificación. Aunque tendrá el derecho de regular las condiciones de dicho tránsito".

30. — El comité admitió que el artículo era "únicamente para estatuir la práctica existente, la cual, sin embargo, deja al estado territorial en poder, en casos excepcionales, para prohibir el tránsito de buques de guerra extranjeros". El artículo no fué considerado en plena conferencia y no tiene, por tanto, autoridad legal, así es que hace que el significado de la ley sea oscuro. Algunos buques de guerra transitaban habitualmente por aguas territoriales en tiempo de paz, sin pensar en notificar de su paso al Estado costero. Pero es muy dudoso que una Corte Internacional considere estos casos como derecho legal amparado por la ley consuetudinaria.

31. — El caso de los Estrechos, es diferente, pues el Comité de la conferencia de 1930 asentó: "bajo ningún pretexto se permitirá una interferencia en el paso libre de buques de guerra por Estrechos que constituyan ruta de tráfico internacional marítimo entre dos porciones de alta mar". Este párrafo es de particular importancia con respecto a la disputa de Inglaterra con Albania sobre el accidente de Gorgu. Pero aquí aún se puede presentar un argumento sobre la duda de que el derecho de tránsito no sea extensivo para todos los Estrechos, sino únicamente para los canales necesarios para el tránsito.

32. — Los artículos propuestos en 1930 definían que el tránsito no era inocente cuando se hacía con el propósito de ejecutar algún acto perjudicial a la seguridad, a la política pública, a los intereses fiscales del Estado costero. Pero al mismo tiempo, el tránsito incluye el derecho de pasar y fondear como incidente inherente a la navegación ordinaria.

#### VISITA DENTRO DE LAS AGUAS NACIONALES O TERRITORIALES

33. — La ley consuetudinaria no reconoce el derecho de visita. La entrada a los puertos, aún con propósitos comerciales, requiere el tácito o expreso consentimiento del Estado costero. Sin embargo, la mayoría de los Estados reconocen que en tiempo de paz, los puertos usados normalmente por el comercio internacional deben permanecer abiertos y muchos de estos Estados se han comprometido a admitir buques mercantes del comercio extranjero, al firmar el Convenio de Génova de 1923.

34. — Esta Convención no incluye buques de guerra y pocos Estados aceptan el punto de vista del Almirantazgo británico de que también los buques de guerra tienen derecho a ser admitidos. Muchos Estados estipulan el aviso anticipado y algunos piden que se

debe pedir permiso con anticipación. Los Ingleses al arreglar las visitas, a puertos extranjeros, buscan la manera de evitar de dar la impresión de que aceptan el derecho a las estipulaciones anteriores. Algunos reglamentos limitan el número de buques, bajo el mismo pabellón, que deben llegar simultáneamente. En Inglaterra el número de límite es de tres.

35. — Los buques con averías, de guerra o mercantes, deben ser admitidos como materia de ley, y generalmente se dice que son inmunes a la jurisdicción local.

### JURISDICCION

36. — El derecho predominante de jurisdicción en el caso de buques mercantes, es el del Estado costero y no el del Estado cuya bandera ostenta el buque. El punto de vista angloamericano es que los derechos del Estado costero son tan completos que puede tener conocimiento de cualquier cosa que pase a bordo aunque lo que suceda no disturbe la paz en tierra. En la práctica, los angloamericanos, sin embargo, mantienen que se puede permitir por cortesía, que la jurisdicción no se ejerza cuando los acontecimientos afecten el exterior del buque y que en estos casos, la jurisdicción se deja ejercer por el Estado representado por la bandera del buque. Esta práctica se toma casi en todos los países continentales, no como cortesía sino como ley.

37. — Los buques de guerra se eximen de la jurisdicción local, porque se consideran protegidos por la inmunidad soberana del Estado de la misma manera que el Jefe del Estado y sus representantes diplomáticos. Estos buques deben sujetarse a las regulaciones administrativas del Estado costero, pero los infractores no pueden ser procesados legalmente, sino se deben perseguir por los conductos diplomáticos. En caso extremo se puede pedir a un buque de guerra que abandone el puerto, pero por ningún motivo que se someta a la jurisdicción. La inmunidad se extiende a todos los buques propiedad del Estado que están en servicio público, como los barcos correos. De acuerdo con las decisiones angloamericanas hasta los buques mercantes propiedad del Estado están incluidos. Pero de acuerdo con la Convención de Bruselas de 1926, esta inmunidad no es válida en tiempos de paz, cuando se trata de buques puramente mercantes.

38. — La inmunidad de buques públicos cubre a todas las personas a bordo, mientras permanezcan a bordo, incluyendo hasta las personas que hayan cometido crímenes a bordo, perturbando la paz del puerto, o que se hayan refugiado a bordo, después de haber cometido el delito en tierra. La cortesía impone, sin embargo, que estos últimos, a menos que sean refugiados políticos, se deben entregar a las autoridades portuarias. La práctica británica generalmente concede santuario a reos políticos que hayan llegado a bordo por su propio esfuerzo. El ayudar a escapar a un refugiado político es intervención de los asuntos políticos del país.

39. — El estado legal de la tripulación del buque en tierra es equívoco. Cuando se encuentra en visita oficial, la tripulación está protegida, pero si se encuentra para el arreglo de asuntos particulares, se halla sujeta a la jurisdicción local. La práctica común,

en estos casos si la falta no es grave, es la de entregar a los infractores al Comandante del buque. En 1926 un marinero del buque de guerra americano Sharkey, acusado de haber matado a otro marinero americano en tierra, en Chathan, fué entregado a bordo de su buque. Sin embargo, no hay ninguna obligación legal de proceder de esta manera, ni siquiera en los casos triviales. Tampoco hay ninguna obligación a menos que exista un Tratado, de entregar a los desertores al buque. Sin que haya un Tratado de por medio, es una infracción a la soberanía del país el que un buque de guerra extranjero envíe marineros armados a tierra para aprehender a un desertor. La manera correcta de proceder en este caso es la de ponerse en contacto con las autoridades del puerto.

### PERSECUCION INMEDIATA

40. — Es un derecho excepcional, completamente desconocido del derecho de beligerancia, el capturar un buque extranjero en aguas internacionales, que haya cometido una infracción en aguas territoriales. La persecución debe ser inmediata al escape del buque y se debe continuar sin interrupción hasta su captura. Si el buque logra alcanzar las aguas territoriales de otro Estado, el derecho de persecución y captura termina de una manera absoluta.

La persecución inmediata no tiene nada que ver con el hecho de que un beligerante persigue a un buque o una presa o buque de guerra enemigo, desde alta mar a aguas territoriales, como muchas veces se ha imaginado. Esta clase de persecución, aunque no es rara, es un quebrantamiento de la neutralidad, a menos que se halle especialmente justificada.

—oOo—

### PARTE III

### REGLAS DE NEUTRALIDAD

### CONCEPTOS DE NEUTRALIDAD

41. — La abstención de toda participación en actividades beligerantes es la esencia de la neutralidad. La imparcialidad es también una parte importante, pero se requiere más bien una imparcialidad legal de facto. Las reglas de neutralidad deben comprender a ambos beligerantes legalmente, pero la aplicación de las reglas de neutralidad puede ser diferente sin comprometer la neutralidad. La situación geográfica constantemente hace que se empleen las reglas de neutralidad legalmente, favoreciendo a uno de los dos bandos; por ejemplo, la Convención XIII de La Haya favoreció a los aliados contra Alemania, pero a su vez las reglas de neutralidad de los Estados Unidos en 1939, favorecieron a Alemania.

42. — No existe un límite máximo sobre lo estricto de la neutralidad. Aunque haya reglas mínimas de conducta neutral, codificadas extensamente en la Convención de La Haya (XIII), esta conducta puede legalmente extenderse hasta quedar en un completo aislamiento con respecto a los beligerantes.

43. — El apartarse de una estricta imparcialidad se dice que es legítimo cuando se toma esta medida contra un agresor bajo arreglos de seguridad co-

lectiva, pero un Estado que quiere evitar verse envuelto en la guerra, está difícilmente en condiciones de discriminar, a menos que la situación militar sea muy favorable al Estado no agresor.

### CUALQUIER OTRO BELIGERANTE DENTRO DE AGUAS NEUTRALES ESTA PROHIBIDO

44. — Cualesquiera actos beligerantes, incluyendo la visita y registro, en aguas neutrales, está expresamente prohibido por la Convención, y en caso de que éstos ocurran, el neutral está obligado a usar todos los medios a su disposición para evitarlo. De esta manera, un neutral debe exigir la devolución de una presa obtenida en aguas naturales y devolverla a su legítimo dueño. Una Corte de Presas británicas ordenaría la devolución de tal presa, al intervenir el neutral para que sea devuelta.

45. — De otra manera, si el neutral no toma medidas necesarias para evitar la devolución por parte de uno de los beligerantes, entonces el otro puede intervenir legalmente y arreglarse con el enemigo violador; por ejemplo, el caso de la destrucción del "Dresden" en aguas chilenas en 1915 y la destrucción del submarino en aguas españolas en la guerra pasada después de varias violaciones mayores de neutralidad por España.

### PROHIBICIONES EXPRESAS DE LA TERCERA CONVENCION

- 46.—a). El uso de puertos y aguas neutrales como bases de operaciones navales;
- b). Instalación de estaciones de radio como medio de información;
- c). Establecimiento de un tribunal de presas en territorio neutral;
- d). La entrada de presas en puertos neutrales excepto en los casos de mal tiempo, averías que no le permiten navegar o falta de combustible o de víveres. Un Estado neutral puede permitir la entrada de presas por medio de reglamentaciones especiales, a fin de secuestrarlas, pero estos reglamentos no existen de hecho;
- e). El que un Estado neutral provea de buques de guerra o de materiales de guerra, como si fueran ciudadanos neutrales, particulares los que hicieren;
- f). El arreglo o la adaptación, aunque sea por negociaciones industriales previstas, de buques destinados para navegar contra un Estado amigo. Un Estado neutral está obligado a evitar la salida de cualquier buque que se encuentre que haya sido adaptado para cualquier uso de guerra. Estas reglas provienen del Arbitraje de Alabama. Los aliados acusaron a los suecos en la guerra reciente de quebrantar estas reglas, al permitir la construcción de 50 minadores para Alemania bajo el disfraz de buques pesqueros.

### TRANSITO DE BUQUES DE GUERRA BELIGERANTES

47. — La Convención no prohíbe el mero tránsito, pero lo prescribe dentro de ciertas reglas para evitar que las aguas neutrales se conviertan en una base de operaciones. La severidad de estas leyes se puede incrementar indefinidamente, y en 1914 Holanda prohibió la entrada a sus aguas de cualquier buque de guerra beligerante. Más tarde, durante la misma guerra, los países escandinavos prohibieron la entrada de submarinos, excepto en el caso de muy mal tiempo o averías, siempre que la navegación se hiciera a la superficie. España prohibió la entrada de submarinos con la amenaza de internarlos en caso de que lo hicieran. Muchos neutrales en la guerra pasada restringieron la entrada de submarinos, excepto la España pro-Eje.

#### EL DERECHO DE TRANSITO DEBE SER ÚNICAMENTE TRANSITO DE NAVEGACION. EL CASO DE ALTAMAR

48. — La regla de gobierno es que las aguas neutrales no deben usarse como base de operaciones, pero que el tránsito en el curso de las operaciones que se hubieren efectuado en alguna otra parte, es permisible, a menos que se haya prohibido expresamente. En el caso de Altmark, se tiene que aclarar si el tránsito anormal para escapar del ataque del enemigo en alta mar es meramente tránsito o quebranto de las leyes de neutralidad.

49. — El Altmark era un buque público, es decir, propiedad del Estado Alemán, un buque auxiliar de la Armada, aunque sin haber sido nombrado oficialmente. En contra de la creencia general, estaba facultado para llevar prisioneros de guerra en tránsito por aguas neutrales, en caso de que este tránsito fuera permitido legalmente. A partir de algunos puntos secundarios como el uso del radio en aguas territoriales y el paso por una zona prohibida por el gobierno noruego, el punto de vista inglés fué el de que el buque usaba las aguas neutrales noruegas para escapar del ataque del enemigo, empleando estas aguas neutrales como una base defensiva de operaciones. El buque había salido de en medio del Atlántico con rumbo al norte y navegando 400 millas por aguas neutrales noruegas, cuando fué interceptado con 200 millas aún por navegar en las mismas aguas. El punto de vista inglés era bastante lógico y absolutamente de acuerdo con la Convención XIII, aunque quizá no con la costumbre hasta entonces establecida.

50. — Ha habido numerosos casos de buques perseguidos que se han refugiado en aguas neutrales en busca de santuario, sin que por ello hayan incurrido en la pena de ser internados, lo que según el argumento inglés, con respecto del Altmark, se debería haber hecho. Todavía falta ver si el argumento de sentido común que presentan los ingleses, se acepta como una interpretación correcta de los estatutos por la Convención.

#### DERECHO DE VISITA

51. — Las únicas restricciones expresas para este derecho son las siguientes:

- 24 horas de límite;
- Se limita el número de buques admitidos simultáneamente a tres.

Aún estas restricciones no son categóricas, y únicamente se aplican a falta de otras apropiadas que hayan sido promulgadas por el país neutral, el cual puede alterar a voluntad la regla relativa a las 24 horas de límite o el límite de buques que se deben admitir simultáneamente. Los Estados, en la práctica, aplican las reglas de la Convención.

52. — No hay reglas en lo concerniente a las razones de las visitas, ni tampoco que regulen el intervalo entre estas visitas, con excepción de la que prescribe que deben transcurrir tres meses para que un buque vuelva a hacer combustible en cualquier puerto de un país neutral. Un país neutral está justificado si protesta contra la repetición seguida de visita a sus puertos que en sí constituye el usar sus aguas como una base de operaciones. Como protestó Suecia en la guerra de 1914 contra los barcos de guerra alegando que virtualmente vigilaban los canales que conducían a aguas suecas. Los ingleses evitaban hacer visitas innecesarias a los puertos neutrales para que de esta manera no haya duda cuando una visita sea esencial.

53. — Una extensión del período de 24 horas (o cualquiera otro período establecido) se puede permitir en los casos siguientes:

- Averías que ameriten reparaciones mínimas;
- Por mal tiempo;
- En caso de que sea necesario dar cumplimiento a la regla de un buque de guerra no debe salir sino 24 horas antes de la salida de un buque beligerante enemigo.

En el último caso sólo el buque que haya arribado primero, a menos que tenga motivos justificados para quedarse; por ejemplo, por reparaciones. En el caso de un barco mercante, el buque de guerra enemigo no debe salir antes de las 24 horas de haber salido aquél.

#### REPARACIONES Y APROVECHAMIENTO

54. — La Convención de la regla general de que los buques de guerra beligerantes no debieran de reaprovisionarse o aumentar sus existencias de materiales de guerra, o sus armamentos o tripulaciones. Especifica particularmente que:

a) Las reparaciones se deben limitar a aquellas indispensables para que el buque pueda navegar, y no podrá o mejor dicho, no para incrementar su poder combativo. Las reparaciones se deben llevar a cabo con la menor demora posible. La magnitud de las reparaciones, así como el tiempo para llevarlas a cabo, quedan a discreción del país neutral y de ahí que haya, en la práctica, una gran variación. Uruguay le concedió al "Graf Spee" tres días y España le concedió tres meses a un submarino ligeramente averiado. El que el puerto no tenga talleres de reparación adecuados es un pretexto para prolongar la estancia. En 1939, algunos Estados prohibieron las reparaciones de averías de combate, medida que los ingleses alababan. El punto de vista inglés de que los submarinos únicamente deben repararse para habilitarlos para navegar en superficie, no se ha aceptado hasta ahora.

b) El aprovisionamiento de víveres no debe exceder a aquél que se haga en tiempos de paz.

c) El rellenamiento de combustible

no debe ser mayor del necesario para poder llegar al puerto más cercano de la nación a que el buque pertenece, o alternativamente del de la capacidad normal de las carboneras o tanques. Cualquiera de estas reglas puede aplicarse al país neutral. Los ingleses presionaron, en la Conferencia de 1907, para que se aceptara la regla del puerto más próximo (regla que muchos Estados aplican), pero no se llegó a ningún acuerdo. Las reglas de los Estados Unidos de 1940, prescriben que el puerto más cercano para un buque inglés era el puerto más cercano de cualquier parte de Commonwealth.

#### INTERNACION

55. — Internación se especifica como la pena impuesta solamente por permanecer en aguas neutrales sin justificación, pero cualquier incidente que quebrante las reglas de neutralidad justifica la reclamación de intervención. Tanto la tripulación como el buque deben ser internados y la Convención claramente pretende la completa inmovilización del buque (con una dotación reducida para su cuidado y conservación), y la detención asegurada de la dotación. La internación de las dotaciones en la guerra reciente pasada, no era muy estricta, a pesar de las protestas de los ingleses, y hubo muchas, escapadas, principalmente entre la dotación del "Graf Spee".

#### NEUTRALIDAD EN EL FUTURO

56. — Los optimistas hablan de la neutralidad como de una letra muerta. La Liga de las Naciones nunca pensó en suprimir la neutralidad. Las provisiones de seguridad colectiva en la Carta de las Naciones Unidas (y anteriormente en la Liga), así se les hace efectivas, convierte a la neutralidad en un anacronismo. Pero si la seguridad colectiva se rompe otra vez, la neutralidad volverá a ser resucitada por los países débiles que ven en ella una forma para conservarse fuera del conflicto.

57. — El papel que jugó la neutralidad, considerada pasada de moda, en la guerra pasada, fué muy importante y sería una grave equivocación suponer que una potencia naval pudiera ser indiferente al contenido de la ley de neutralidad. La Carta permite a un Estado que quiere discriminar a un agresor sin declararles la guerra, sin romper las Reglas de Derecho Internacional, un cambio muy importante en el concepto de la neutralidad. El cambio se ha hecho ya en el Convenio de la Liga, y el derecho de discriminación se reforzó en el Pacto de París. Los Estados Unidos apelaron al nuevo concepto de neutralidad para justificar el acuerdo del cambio de leyes de Préstamos y Arriendos, aunque algo después de haberse efectuado el hecho de legalizar una política adoptada por razones de defensa propia y no para el bien de la Seguridad Colectiva.

Estas Conferencias se imparten en el Colegio de Estado Mayor Naval de Greenwich, y fueron bondadosamente prestadas por el Almirantazgo británico por solicitud del Agregado Naval de México en Inglaterra, para que se puedan impartir en la Escuela Naval Mexicana.

# Empacadora La Reforma, S.A.

LA REFORMA, ANGOSTURA, SINALOA

Director General  
Ing. Norberto Morell

Gerente General  
Joaquín Peña

Por conducto de la Revista "RUMBO... al mar" envía un cordial saludo al señor Vicealmirante don ROBERTO GOMEZ MAQUEO, Secretario de Marina, deséandole toda clase de éxitos en el desarrollo de sus gestiones dentro del programa de PROGRESO MARITIMO DE MEXICO.

## Refrigeradora Comercial de Culiacán, S.A.

CULIACAN, SIN., MEXICO

REFRIGERACION Y  
CONSERVACION DE

LEGUMBRES:  
Tomate, Chile y Papa

FRUTAS  
Manzana, Naranja y Uva.

ALIMENTOS  
Carnes, Huevo, Quesos, Leche y  
Mantequilla.

CONGELACION Y  
CONSERVACION DE

Fresa y Chicharo

MARISCOS:  
Camarón, Pescado, Ostión y  
Hueva.

HILARIO TELLEZ, Jr.

PRESIDENTE MUNICIPAL  
CONSTITUCIONAL  
DE  
GUAYMAS, SONORA

Desea al señor Vicealmirante

don

Roberto Gómez Maqueo  
Secretario de Marina

que sus gestiones al frente de los destinos de  
la Marina de México, se vea coronada por el  
éxito más rotundo.

Marzo de 1956.

(Viene de la página 36)

Caballeros Guardiamarinas: Queda a ustedes el deber de sumar su empeño al de las generaciones anteriores y futuras para evitar se defraude la esperanza y la confianza depositadas hasta hoy en el Marino Mexicano y así ofrecer a nuestra Patria los beneficios de vuestra hombría de bien.

No es nada exagerado lo que se pide a ustedes, pues debéis recordar que en esta Heroica Escuela se han precedido muchos hombres que se han distinguido defendiendo a la Patria, otros que con su esfuerzo han contribuido a enriquecer diversos renglones del cono-

cimiento humano, otros más han fundado ciudades en las más remotas e insalubres regiones de nuestro país y afirmando en ellas nuestra nacionalidad y, en fin, sería interminable citar a todos aquellos que día a día y en puestos aparentemente oscuros, contribuyen a fortalecer el porvenir de la Patria, con su silencioso trabajo.

Caballeros Guardiamarinas: No os dejéis engañar pensando que tras de los muros de esta Heroica Escuela, quedaron vuestros esfuerzos y que el futuro ya lo habéis conquistado. Se os ha provisto de un acervo moral y es-

piritual, pero la vida comienza para ustedes y vuestro futuro lo ireis cincelandando, hora a hora, minuto a minuto, en forma incesante. Nada está terminado y por lo tanto seréis los artífices de vuestro destino y, gracias al esfuerzo coordinado de todos, se logrará un futuro brillante para nuestra Marina y nuestra Patria.

Caballeros Guardiamarinas: Una última recomendación: No perdáis el tiempo; pues quien pierde el tiempo, pierde la vida y en el caso del Marino Mexicano diré: quien pierde la vida defrauda a la Patria.

# Ferretería Almada, S. A.



AV. SERDAN 62 - TELS. 197 Y 277 - APARTADO 36

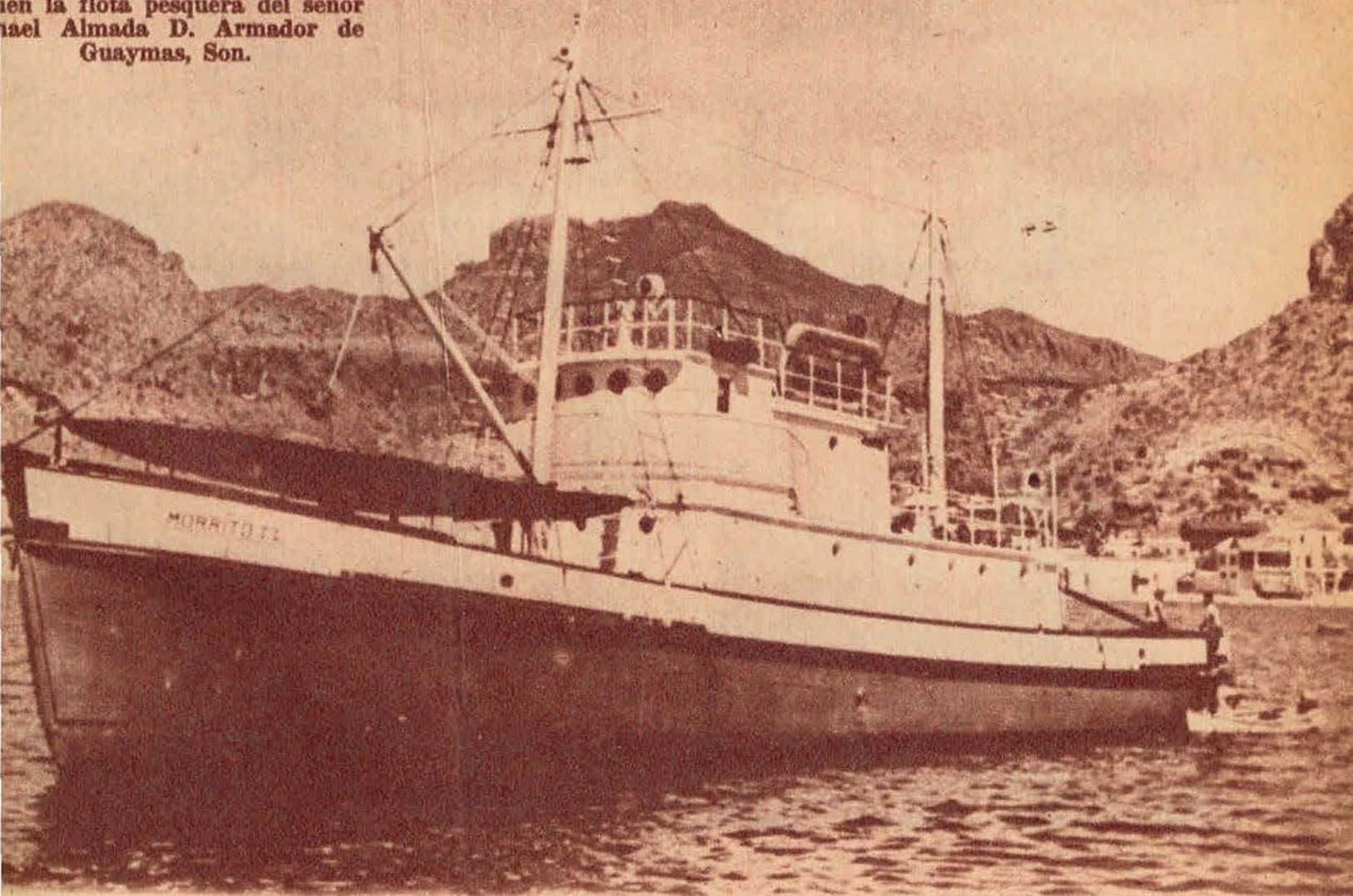
## GUAYMAS, SON., MEX.

ISMAEL ALMADA D., Comerciante y Armador de Guaymas, Sonora, se honra en felicitar al señor Vicealmirante don

**ROBERTO GOMEZ MAQUEO**

Secretario de Marina, por la justa y equitativa reorganización que está llevando a cabo en el Ministerio y muy especialmente en la Dirección de Pesca e Industrias Conexas, en beneficio de los Armadores y trabajadores de la pesca en el País.

Una de las cinco unidades que componen la flota pesquera del señor Ismael Almada D. Armador de Guaymas, Son.



# *Pesquera de Topolobampo, S. A.*

INDUSTRIALIZACION DE PRODUCTOS MARINOS

TOPOLOBAMPO, SIN. MEX.



Por conducto de la Revista "RUMBO... al mar" envía un cordial saludo al señor Vicealmirante don **ROBERTO GOMEZ MAQUEO**, Secretario de Marina, deséandole toda clase de éxitos en el desarrollo de sus gestiones dentro del programa de **PROGRESO MARITIMO DE MEXICO**.

Carlos Young, Gerente General.

