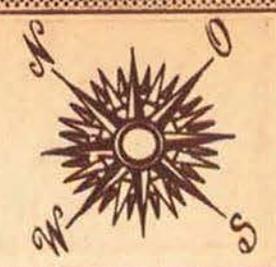


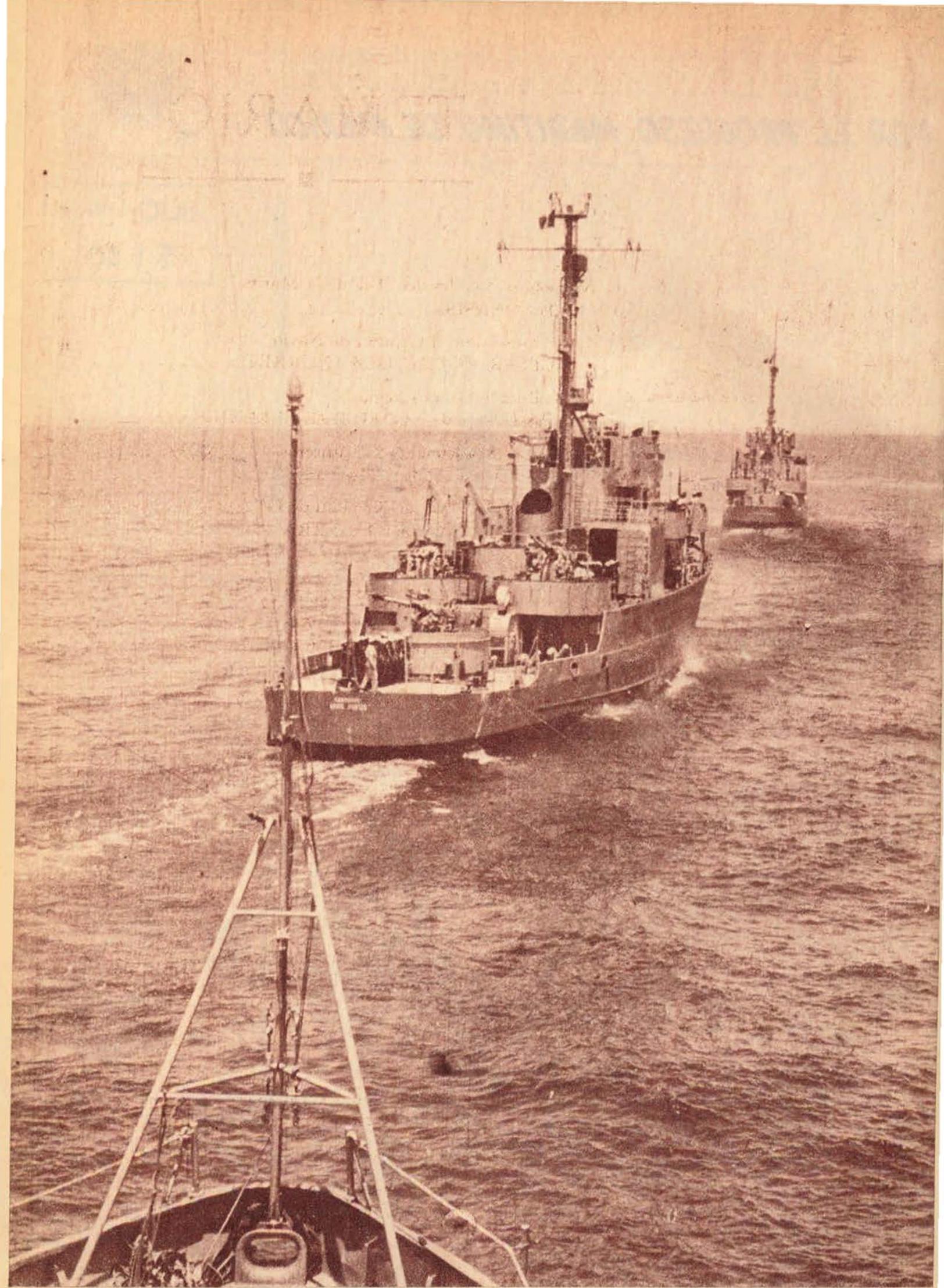
RUMBO al mar

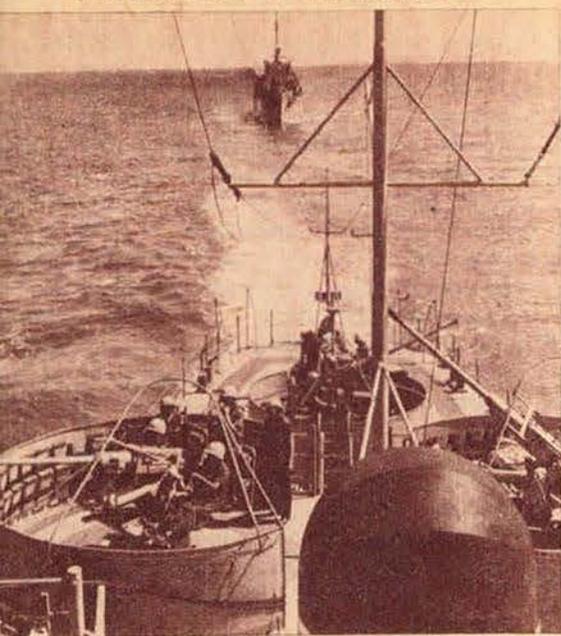
POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO



JULIO - 1956
\$ 1.50







DIRECTORIO

RUMBO AL MAR

(Por el progreso marítimo de México).

Publicación mensual.

Núm 10 Año 2° Tomo 2°

Epoca 1°

Julio 1° 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 Administración 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 Silva.

Gerente

Tte. de Frag. S. E.
Domingo Muñoz de la Guardia.

Administrador

Mayor de Infantería de Marina
Fernando García Vargas.

OFICINAS GENERALES:

Independencia 72-207
Apartado Postal 2305.
México (1), D. F.

UN PESO CINCUENTA CENTAVOS.

números atrasados TRES PESOS.

Toda correspondencia y fondos dirijan se a: "RUMBO...al mar".

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

Impreso en los Talleres de IMPRESORA "CAL-YU-MEX", Nardo 165. Tel.: 16-19-22. México, D. F.

TEMARIO

Editorial	Pág. 4
Maniobras Navales del "Día de la Marina". Por ONASIS.	7
Los Piratas. Por el Capitán de Navío CESAR RODRIGUEZ INURRETA.	16
Geopolítica y Geoestrategia. Por el Cap. de Nav. PIERRE CELENIER	17
El Caribe, Academia de Aventureros. Por Ernesto Palma Capmany	17
"El Marino". Poesía del Capitán de Fragata RUBEN MONTEJO SIERRA	19
Algo Sobre Señales Marítimas. Por ULISES	20
Información Marítima Mundial	24
Memoria de un Viaje a Londres. Por el Tte. de Nav. AURELIANO RODAL R.	25
Capitanes de Navío de la Armada de México	30
La Marina Mercante Norteamericana y la Tercera Guerra Mundial Por el Cap. de Frag. JOHN J. CALBUS	32
Sociales de Marina	42
"Peregrina. Por el Cap. de Fragata JOSE F. ROSILLO NEGRETE	46
Cartas al Talegón	47
Recuerdo Sobre la Fundación de la Escuela Náutica de Campeche. Por el Cap. de Navío RAMON ALCALA FERRERA	48
Marejada Deportiva. Por el Cap. FAUGIER	49
Ensalada Deportiva	52
"VOZ DEL MAR". Fantasía Coreográfica Basada en un argumento de Georgina Isita	52
Boletín del Colegio de Marineros	56
La Higiene y Medicina Preventiva. Departamento Médico de la Secretaría de Marina	57
Estudios de Historia de la Marina (Folletín). Por el Tte. de Corb, A. LOPEZ DE NAVA ...	61

Editorial

En la prensa, en corrillos y hasta de boca de personas enteradas, se emiten comentarios referentes a la Marina y sobre todo a la Marina Mercante, que versan alrededor del tema, siempre interesante, de la necesidad que tiene el país de una Marina Mercante Nacional.

*Se comenta que naciones que tienen menos costas que México, que cuentan con menos recursos y que casi no tienen qué exportar, poseen Marinas Mercantes mayores que la nuestra.

Que al igual que esas naciones, nuestro país podría tener su propia Marina Mercante formada por buques nuestros, o ajenos, como en el caso de Panamá, Liberia, y Venezuela; pero que arbolaran bandera mexicana. Además se comenta y se dice que el gobierno tiene abandonada a la Marina Mercante.

También nosotros creemos que el país podría sostener una Marina Mercante de la misma magnitud o quizás mayor que la de la Flota Gran Colombiana; que los excedentes exportables de producción son suficientes para fletar varios barcos y tenerlos navegando durante todo el año; que este importante aspecto de nuestra economía se ha descuidado, pero no creemos que sea únicamente el Gobierno el que tenga que adquirir los barcos, ni tampoco sea el responsable del abandono en que se encuentra la Marina Mercante.

La Marina Mercante de un país, exceptuando la de aquellos que tienen posesiones o intereses en ultramar con los que se ven obligados a sostener una constante comunicación, es un producto de la iniciativa privada. En todas partes los transportes marítimos constituyen un negocio y como tal, está en manos de particulares.

No es corriente que el gobierno constituya y maneje los transportes urbanos, ni que establezca líneas de camiones de pasajeros y de carga para el tráfico a lo largo de nuestras carreteras, multitud de empresas poseen flotillas de camiones de pasajeros y de carga sin que se les ocurra pedir al gobierno que mande a construir estos vehículos y se los deje administrar.

La piedra angular de los transportes es el flete, si hay fletes su transporte será siempre un negocio remunerativo, ya sea éste terrestre, marítimo o aéreo. Para transportarlos, la iniciativa privada ha constituido numerosas compañías de transportes terrestres y aéreos que hacen pingües negocios. ¿Por qué no se constituyen compañías para el transporte marítimo? ¿Acaso porque el transporte marítimo no es un negocio y un atractivo para los inversionistas? Aunque las preguntas son muy sencillas, las respuestas en nuestra opinión, son complejas.

Creemos que para administrar un negocio y que éste sea remunerativo se necesita que los que lo manejen lo conozcan a fondo y estén al tanto de su estado en todos los aspectos y que el negocio marítimo, para que sea lucrativo, necesita combinarse con todos los factores que en él intervienen, tales como conexiones, puertos, buques y mercados, todo ello coordinado de tal manera que el flete sea remunerativo. Si el producto cuesta en Zacatepec 15 centavos kilo y en el mercado de Inglaterra 25, que el empaque, manejo, transporte de Zacatepec a Veracruz y de Veracruz al mercado de Inglaterra, incluyendo los derechos, no absorban los 10 centavos de diferencia, porque entonces no habrá ganancias legítimas para los inversionistas y ya no será un negocio lucrativo y en consecuencia no habrá quien se interese por él.

Ahora bien, si los que manejan esos transportes tienen en cuenta los diversos factores que intervienen y resuelven favorablemente todos aquellos que son negativos; si lo que encarece el transporte y lo hace incosteable es el retardo, el mal empaque, el mal manejo, la falta de conexiones oportunas, las altas tarifas de los que manejan la carga, el poco cupo de los barcos, las altas nóminas y el excesivo personal de éstos, etc., y si cada uno de estos factores se van combinando y se van ajustando con la tendencia de hacerlos productivos, tendremos muy pronto y sin la ayuda directa del Gobierno, una Marina Mercante que constituya una fuente de trabajo y de divisas para el país y no una carga como pretenden muchos que sea.

Hasta ahora y ya lo hemos dicho otras veces, nuestros barcos mercantes no han sido más que bonanzas que explotan unos cuantos hasta que ya no

sirven y se convierten en un buen negocio para los que compran chatarra.

Se dice mucho de la carencia de barcos y se le echa la culpa al Gobierno de no impulsar su adquisición, pero los que los tripulamos ¿hemos pensado alguna vez en las causas determinantes de la existencia y conservación de un barco y nos hemos puesto en condiciones de sacrificar algunas de nuestras conquistas o hecho el propósito de luchar hombro con hombro con las empresas a fin de sacar adelante el negocio?

El negocio marítimo es complejo y se sustenta únicamente sobre bases estrictamente económicas sostenidas por los hombres de negocios que, como tales, no van a invertir sus capitales en empresas que no les devenguen dividendos sustanciales y si la parte más interesada en que se invierta en negocios marítimos somos los marinos, ya es tiempo que nos decidamos a llevar a cabo un estudio de los determinantes necesarios para la existencia de una marina y hacer los reajustes correspondientes a fin de que ésta constituya un negocio y sea una atracción para aquellos que tienen el capital, que siempre estarán dispuestos a invertirlo en negocios marítimos si éstos son lucrativos.

Admiramos a los países que como Inglaterra, los Países Escandinavos y Alemania sostienen marinas que pasean sus banderas por todos los ámbitos de la tierra, pero si hacemos memoria recordaremos la manera como vivían a bordo hace algunos años las tripulaciones de esos barcos, los bajos sueldos y los sacrificios que tuvieron que hacer ayer para que con tesón y perseverancia llegaran a gozar las comodidades que disfrutan hoy.

Los alemanes han tenido, al final de dos guerras, que comenzar otra vez a levantar, desde los cimientos, el edificio de su marina mercante. Antes de iniciarse la Segunda Guerra Mundial, Alemania era una competidora de importancia en el mercado de transportes marítimos, sobrevino la guerra y toda su economía se fué por los suelos. Actualmente, once años después de haber terminado la guerra, posee una flota nueva y eficiente, que en estado creciente va poco a poco, pero con seguridad, recuperando el lugar que perdió.

Estamos convencidos que el negocio marítimo no es fruto de una sola fuente, sino que es necesario unir los lados del triángulo: Iniciativa privada; esfuerzo, honradez, pericia de las tripulaciones y ayuda gubernamental para que combinado y coordinado con las fuentes de producción, con los transportes terrestres, con las facilidades portuarias, con la eficiencia de los que manejan la carga, y con los mercados exteriores, veamos surgir esa Marina Mercante pujante y vigorosa que la nación tanto necesita.

MANIOBRAS NAVALES

del

DIA DE LA MARINA

Por ONASIS.

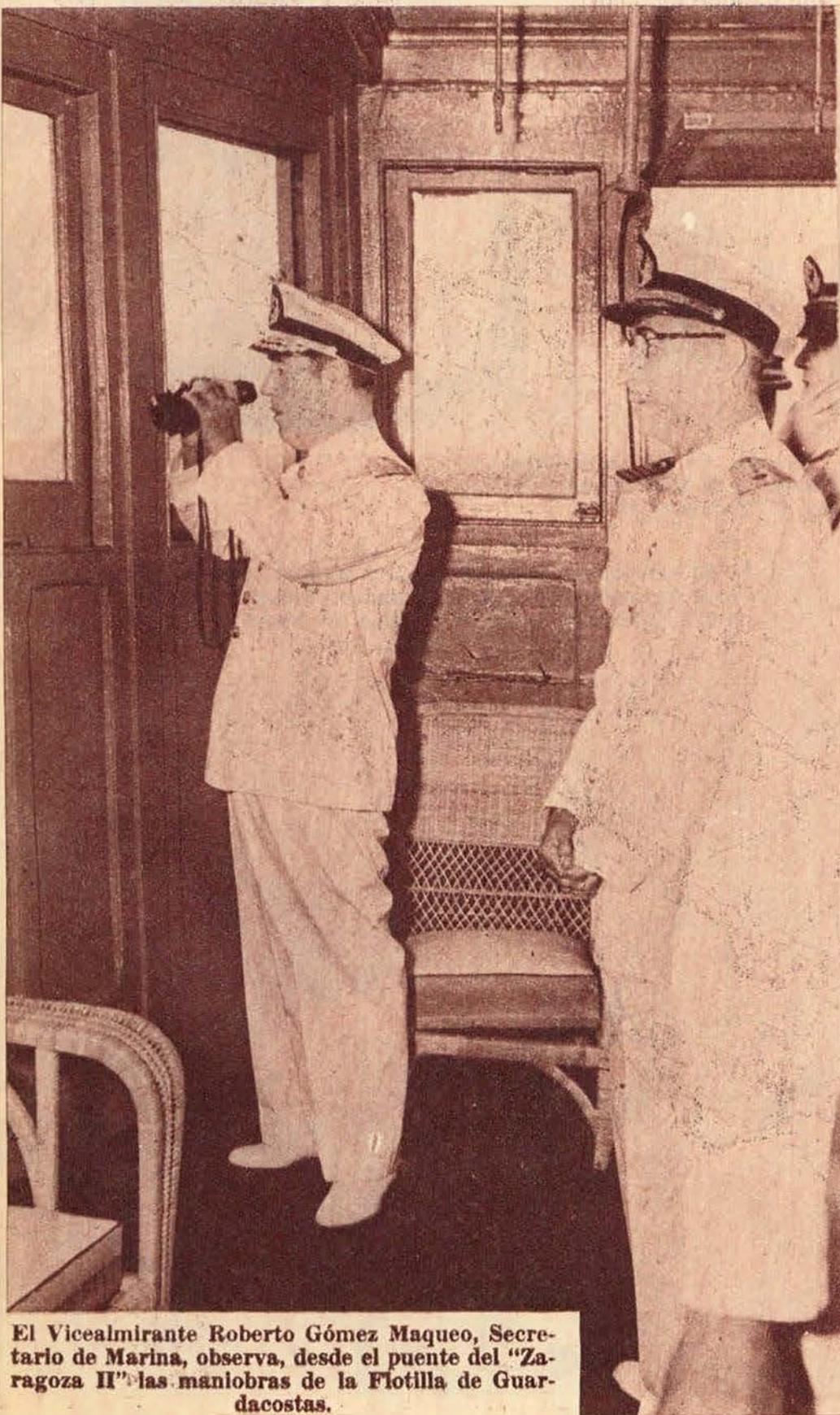
El 1º de junio próximo pasado, fecha en que la República entera conmemora a la Marina Nacional, se efectuó en las proximidades del puerto de Veracruz, Ver., una de las maniobras navales que, de acuerdo con el programa de entrenamiento, lleva a cabo periódicamente la Armada de México, con objeto de comprobar la eficiencia combativa de su personal y darle a esta fecha mayor solemnidad.

Con tal motivo el Vicealmirante Ing. M. N. ROBERTO GOMEZ MAQUEO, Secretario de Marina; Vicealmirante C. G. ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO, Comandante General de la Armada; Contraalmirante Alvaro Sandoval Paullada, Jefe del Estado Mayor Naval y distinguidos Contraalmirantes y Jefes de la Armada de México, así como los Agregados Navales de Argentina, Estados Unidos de Norteamérica, Inglaterra y Rusia y autoridades militares y civiles del puerto, invitados expresamente para este acto, se embarcaron a bordo del buque-escuela "ZARAGOZA II", desde el cual presenciaron los ejercicios.

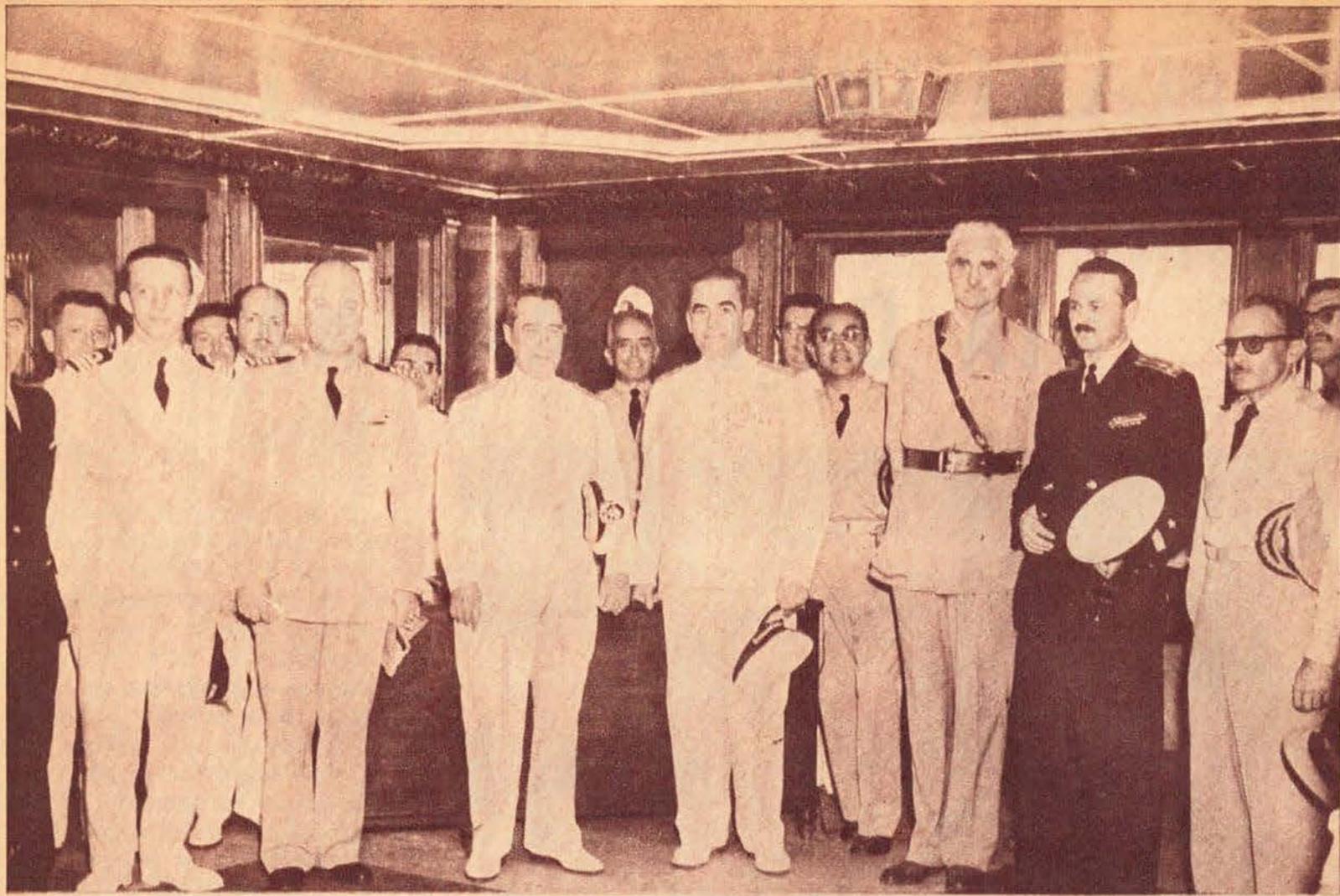
A su llegada al muelle para embarcarse en el buque-escuela mencionado, los cadetes de la H. Escuela Naval hicieron los honores de ordenanza al C. Vicealmirante Gómez Maqueo, quien llevaba la representación personal del Sr. Presidente de la República.

Como si la Naturaleza complaciente, quisiera también tomar parte en la celebración, el 1º de junio a las 7 horas, cesó la lluvia torrencial que durante toda la noche había estado cayendo sobre el puerto jarocho.

En estas maniobras tomó parte una escuadrilla integrada por las corbetas "VIRGILIO URIBE",



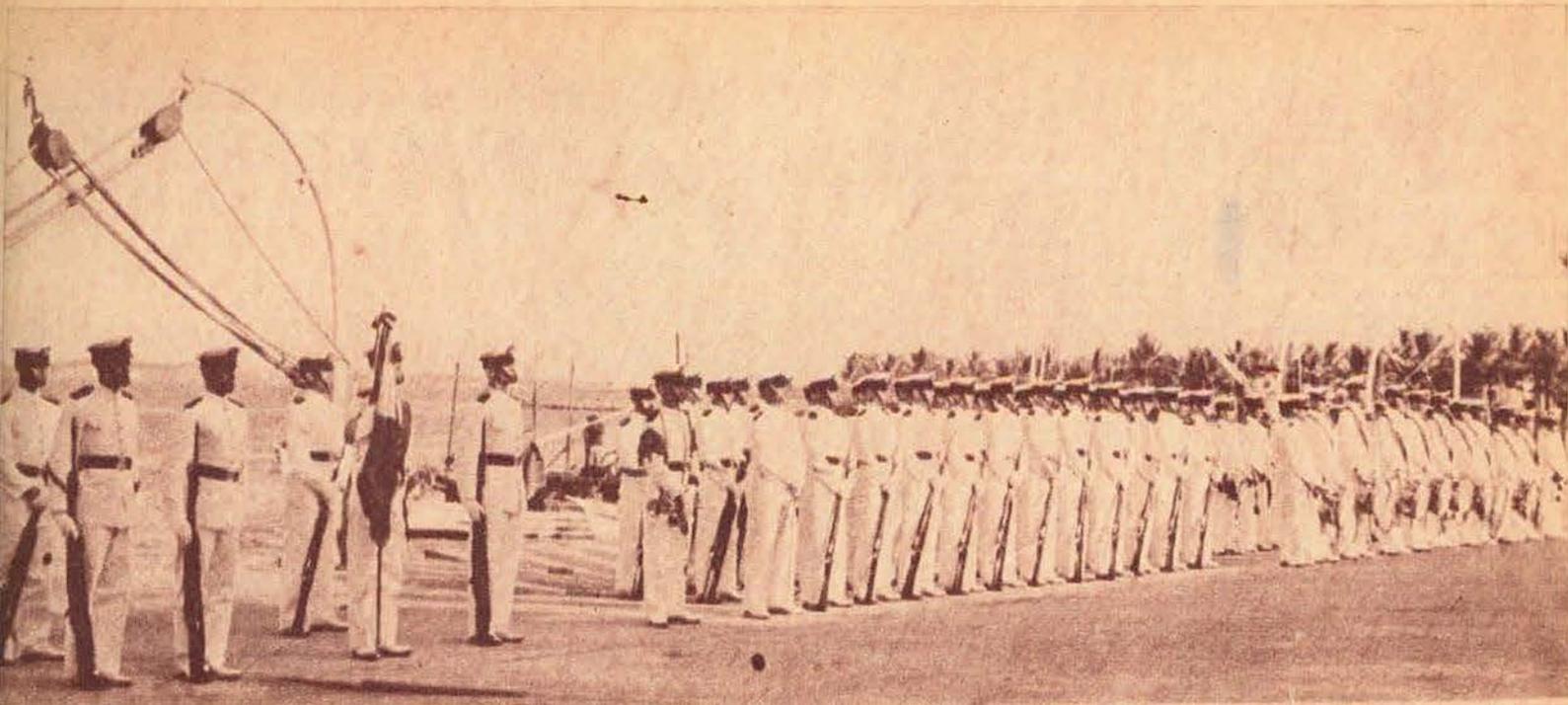
El Vicealmirante Roberto Gómez Maqueo, Secretario de Marina, observa, desde el puente del "Zaragoza II" las maniobras de la Flotilla de Guardacostas.



Los Agregados Navales de Argentina, Estados Unidos, Inglaterra, y Rusia, acompañan al Secretario de Marina y al Comandante General de la Armada, a su llegada al "Zaragoza II".

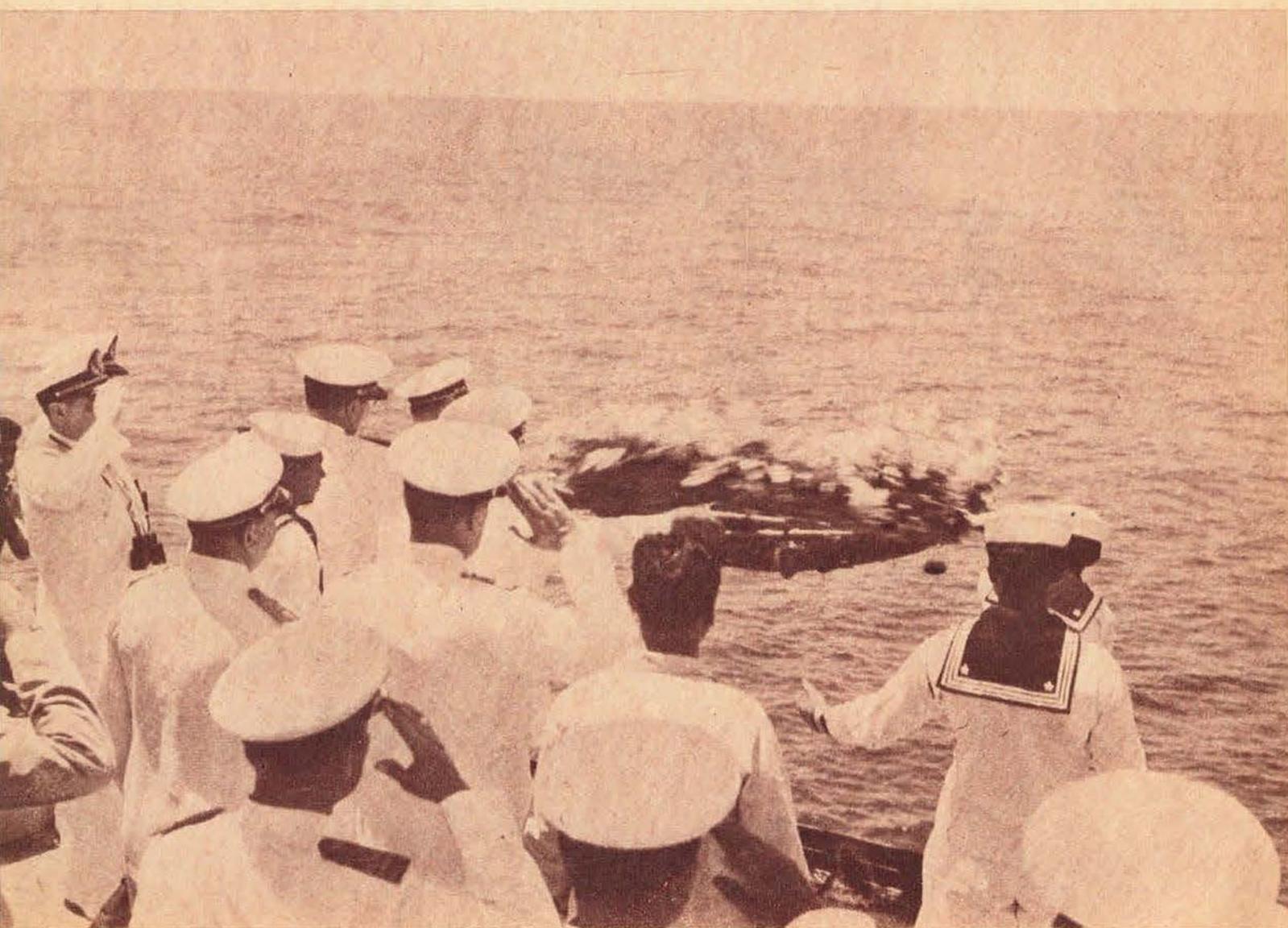


El Vicealmirante Roberto Gómez Maqueo departe amigablemente con el Agregado Naval de los Estados Unidos Capitán de Navío Francis O'C. Fletcher, y con el Capitán de Navío Nikiporets, Agregado Naval Ruso.

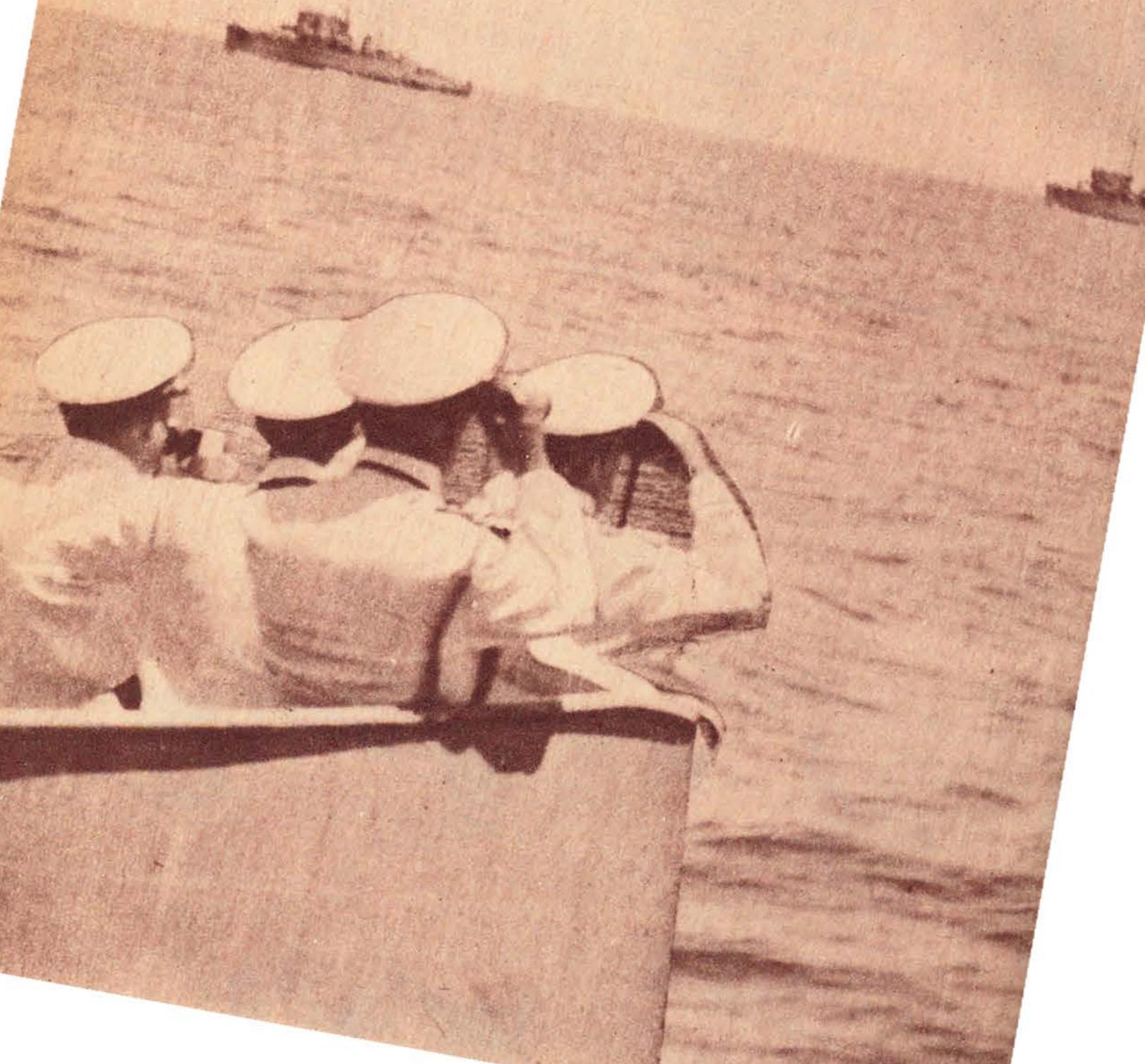


Contingente de la H. Escuela Naval Militar que con Bandera y Banda hizo los honores al C. Secretario de Marina, al embarcarse a bordo del "Zaragoza II".

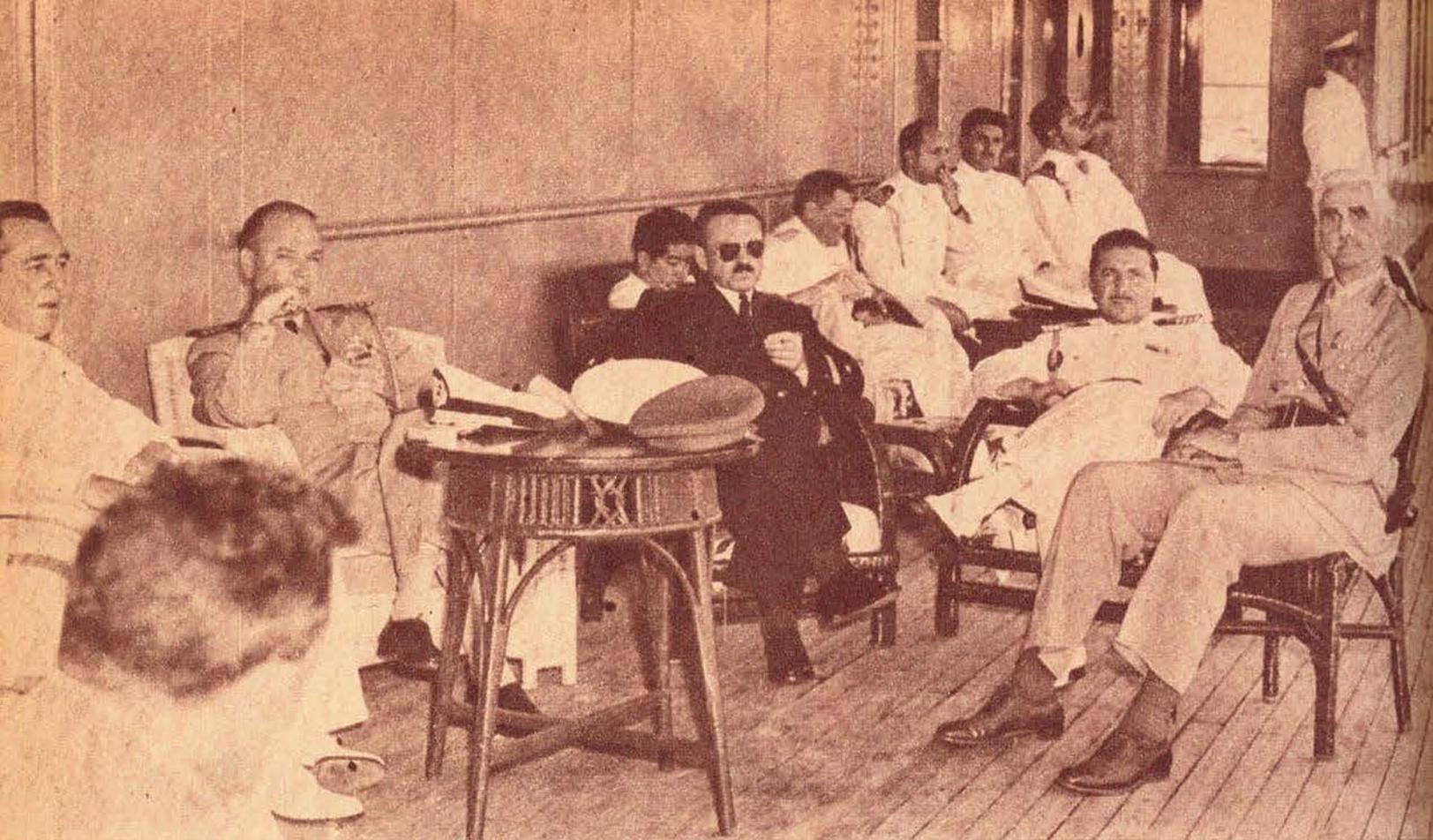
Las Autoridades Navales honran la memoria de los Marineros que murieron en la Segunda Guerra Mundial.



El Alto Mando de la Armada
serva el desarrollo de las
bras.

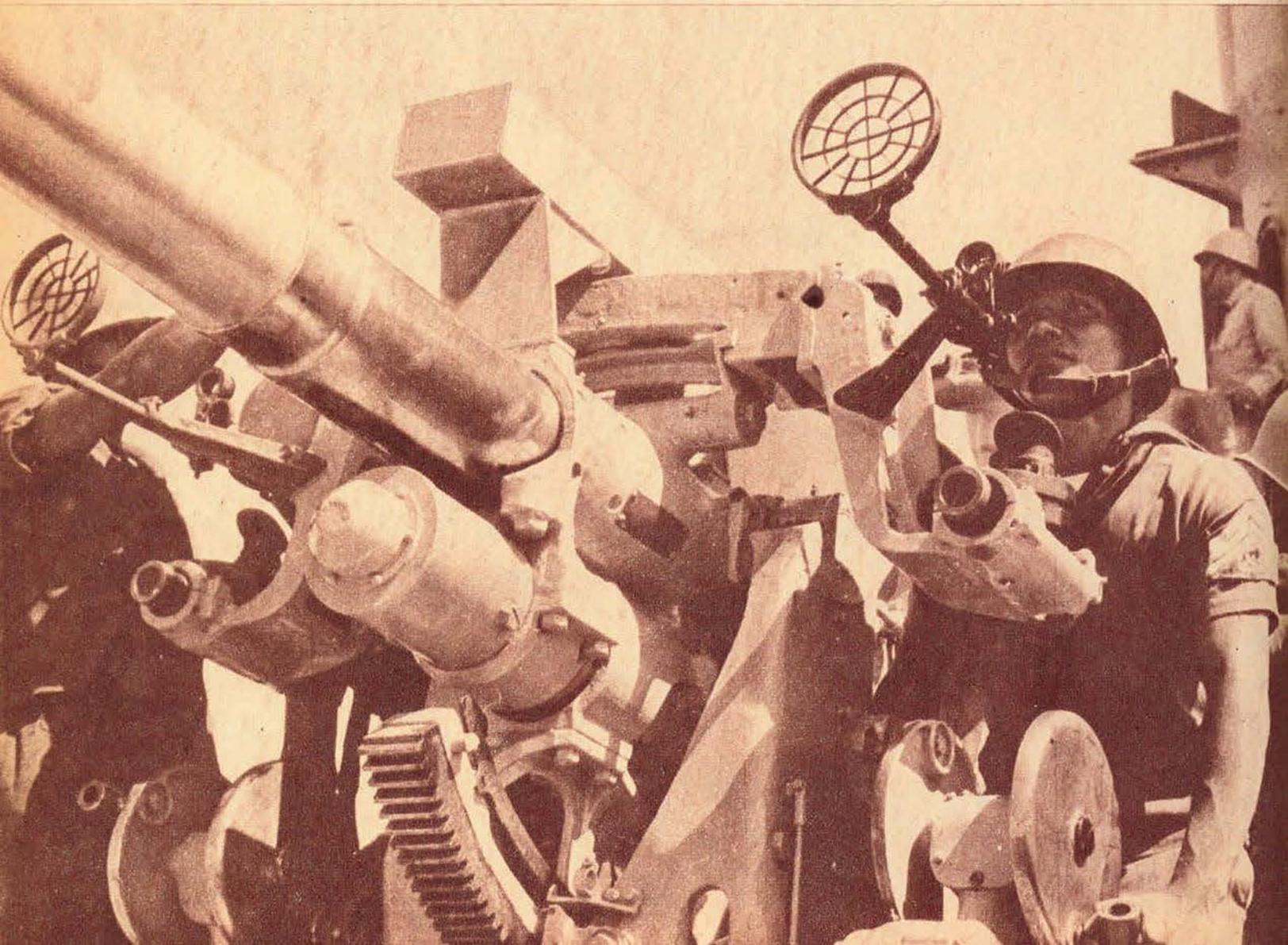






Un momento de descanso en la cubierta de pasero del "Zaragoza II".

Una pieza de tres pulgadas en los momentos antes de hacer fuego.



"DAVID PORTER", "T O M A S
ARIN" y "BLAS GODINEZ",
bajo el mando del Vicealmirante
G. Luis M. Bravo Carrera, Com-
andante de la 3ª Zona Naval, y
ya insignia arbolaba la primera
de las citadas corbetas.

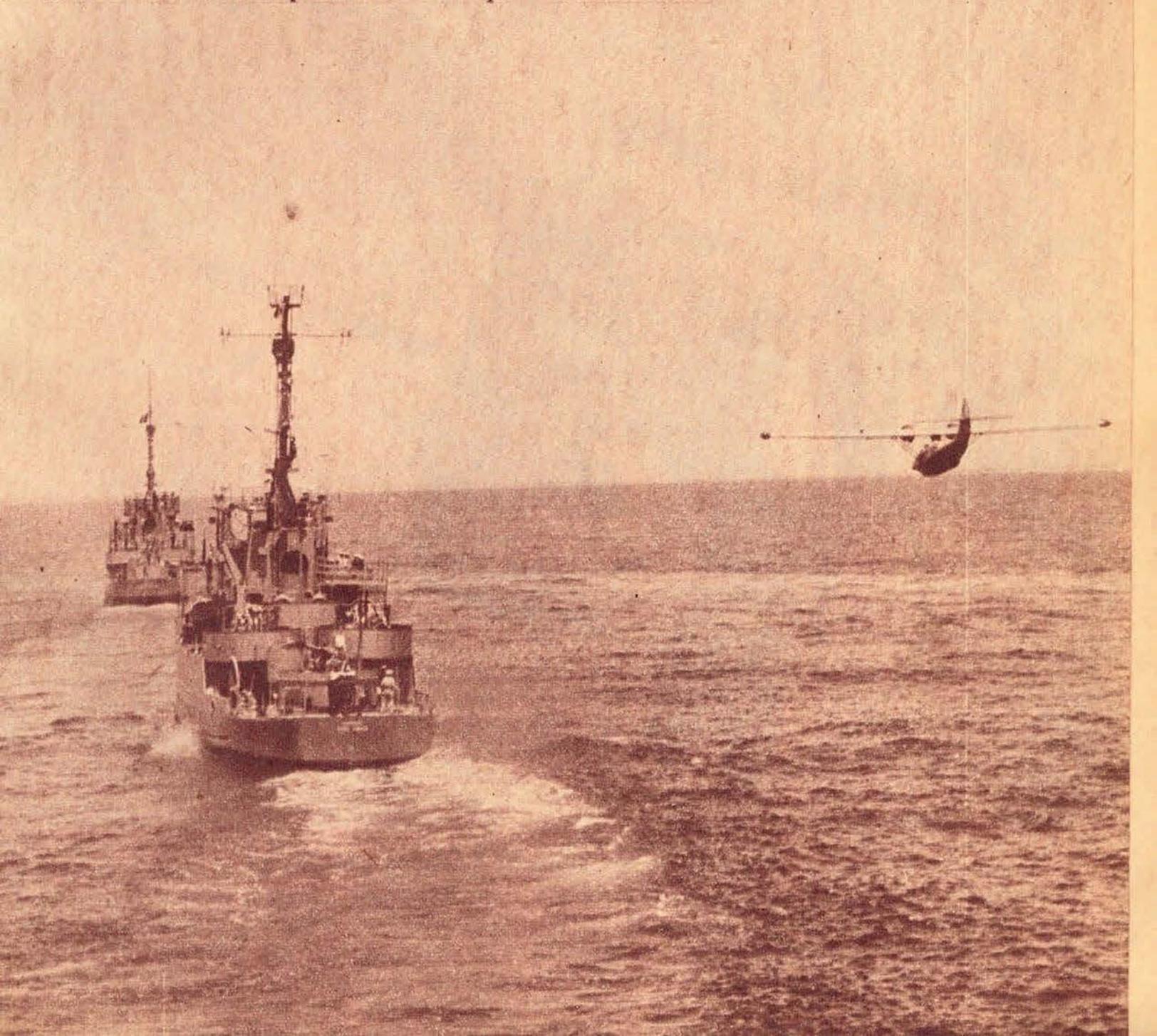
A las 7.30 horas en punto, largó
los cables la nave capitana, hacien-
do por la salida del puerto, siguién-
do sus aguas en impecable "línea
de fila natural", las demás unida-
des que ejecutaron los ejercicios.

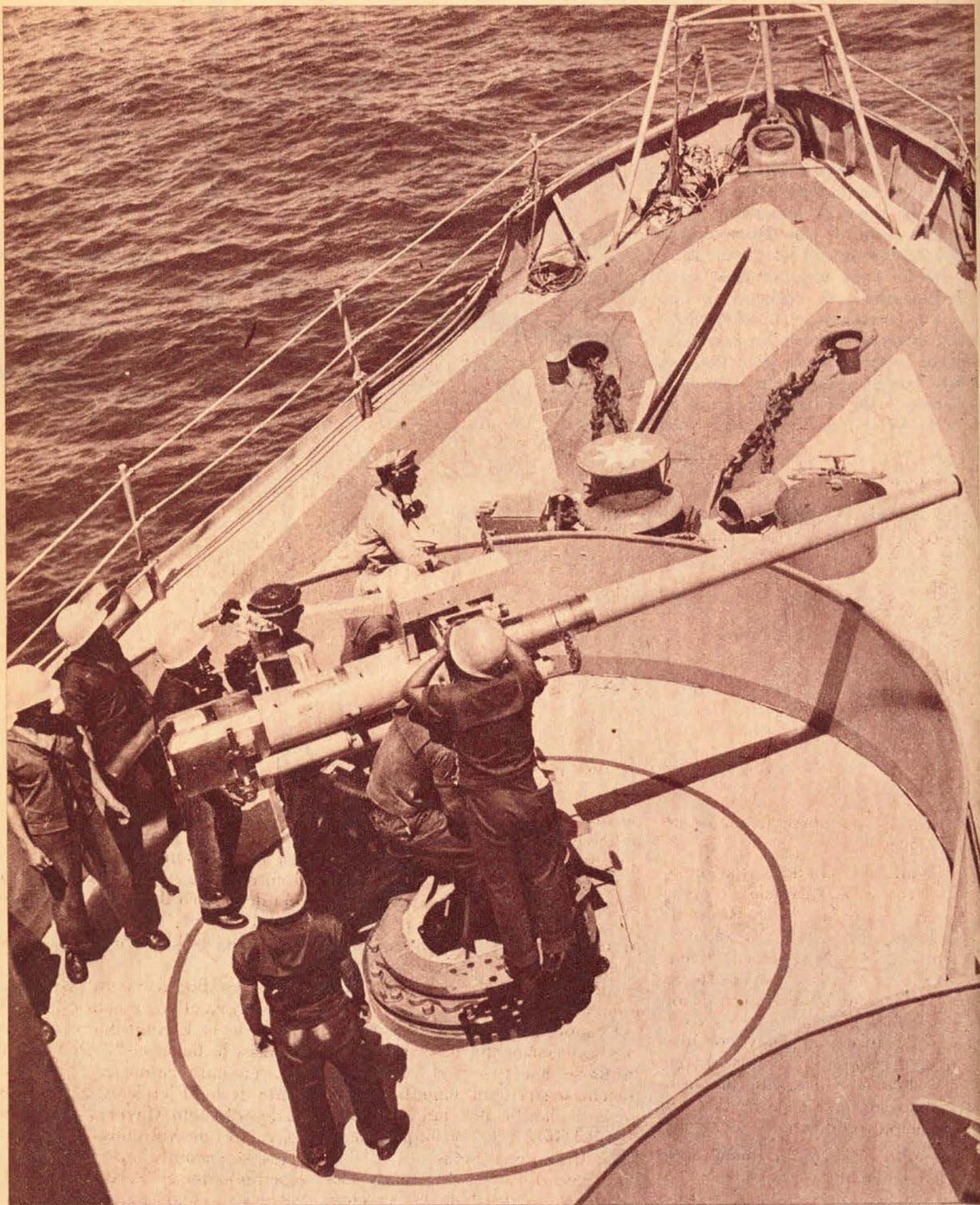
Media hora después que zarpó
la Escuadrilla de corbetas, lo hizo
el buque escuela "ZARAGOZA",
llevando a bordo las personali-
dades anteriormente mencionadas.
En el buque, durante los ejercicios
de tiro y de tiro naval, estuvo si-
tuado en el lugar más convenien-



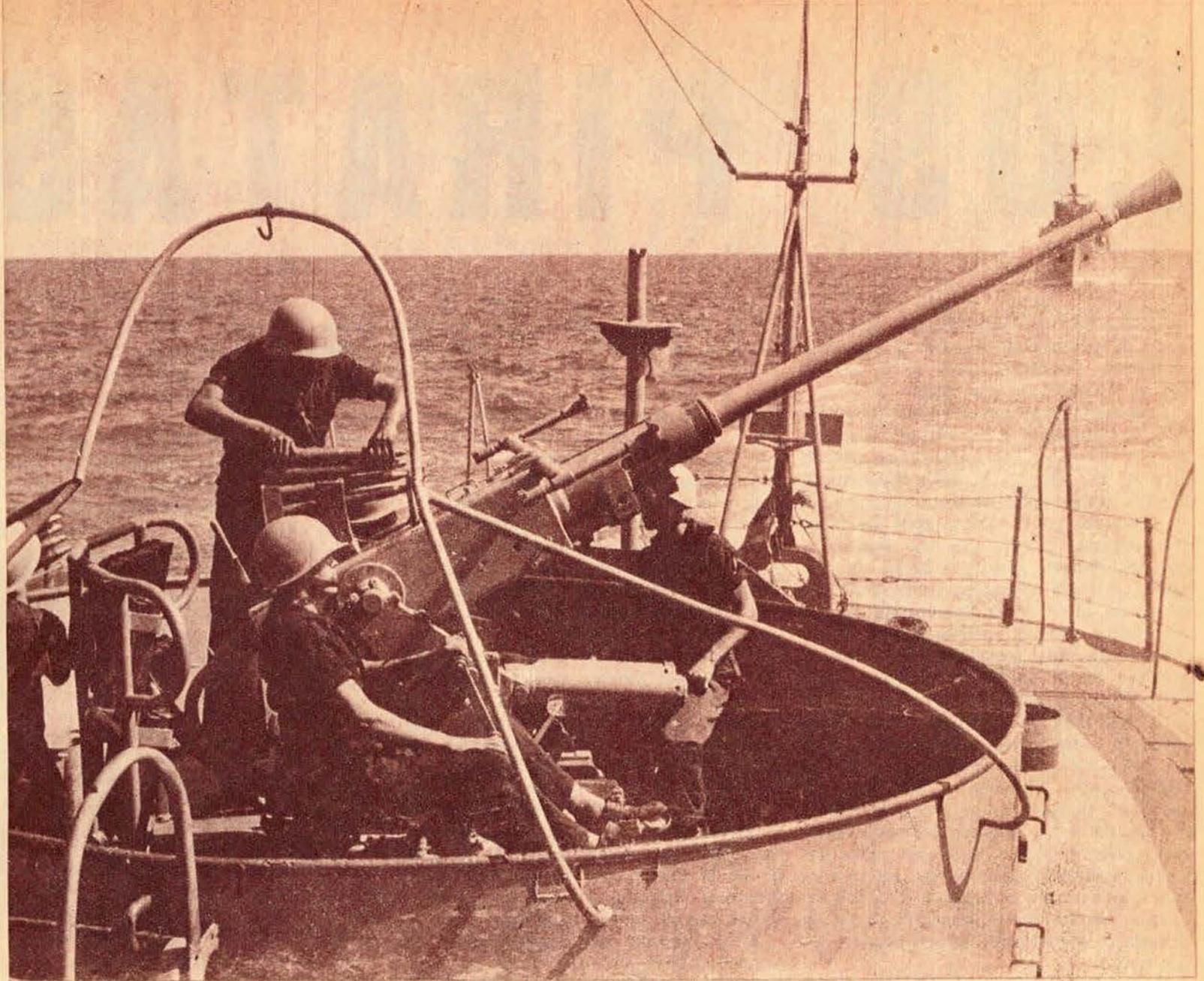
La Flotilla de Corbetas entra en "Línea de Frente".

Un avión "Catalina" acompaña a la Flotilla para observar el tiro.





Una pieza de tres pulgadas lista para hacer fuego.



Los sirvientes de una pieza de cuarenta milímetros, la preparan para hacer fuego.

te, para poder apreciar mejor las maniobras.

Cuando las unidades que tomaron parte en los ejercicios, estuvieron en "franquía" de los islotes de la "Blanquilla" y la "Anegada de adentro", comenzaron a efectuar evoluciones tácticas con precisión absoluta, cambiando su formación sucesivamente, primero c r u c e r o, luego de aproximación y por último la de combate, para acercarse a los blancos remolcados, que ya se encontraban en la Zona de Tiro con la anticipación debida.

A las 9.55 de ese día memorable, la Nave Capitana izó la señal de "Zafarrancho de Combate" y cinco minutos después flameaba en las drizas la señal "Preparen para atacar" y ya con los blancos al través, otra señal indicaba a la Escuadrilla la orden "Rompan el Fuego".

El ejercicio de tiro se efectuó sucesivamente por unidad, sección y escuadrilla, habiéndose comproba-

do una vez más, por el porcentaje obtenido en el tiro, la eficiencia del personal de la Armada de México.

La exploración y la observación del tiro fué dada por el avión catalina "MT-03", de nuestra Fuerza Aeronaval, el cual efectuó precisas evoluciones y perfectos amarizajes, cumpliendo su misión ampliamente.

Después de efectuados los ejercicios anteriormente descritos y en tanto se hacía por el regreso al puerto, se sirvió un magnífico refrigerio a bordo del buque-escuela "ZARAGOZA II" y buques de la escuadrilla de corbetas.

El Secretario de Marina y Comandante General de la Armada, fueron calurosamente felicitados por las personalidades que a bordo del "ZARAGOZA II", presenciaron las maniobras, por el éxito alcanzado en su ejecución.

El Malecón y los muelles del puerto se encontraban pléticos de gente que, con cariñoso entusiasmo

saludaban a los buques de la Escuadrilla, que airosamente regresaban de las maniobras y los cuales al entrar a la bocana en la formación de "Línea de fila natural", seguidos por el "ZARAGOZA II", arbolaban gallardamente su engalanado.

Casi simultáneamente atracaron en sus respectivos muelles, las unidades de la Escuadrilla y minutos después, lo hacía el "ZARAGOZA II". Ya para entonces el Comandante de los Ejercicios, acompañado de su Estado Mayor, Comandantes y Jefes de Máquinas de las corbetas, se encontraban en el muelle, esperando que el "ZARAGOZA II" largara su escala para pasar a bordo y rendir novedades y presentar sus respetos al Ministro de Marina, quien a su vez los felicitó y los conminó a seguir laborando como lo estaban haciendo, para beneficio del País, y especialmente para engrandecimiento de nuestra querida Armada.

LOS PIRATAS

Por el Cap. de Nav. CESAR
RODRIGUEZ INURRETA.

"PIRATAS PESQUEROS".—La frase es de actualidad, pues la prensa diariamente comenta sobre el tema, ya sea en forma festiva o seria.

Los moradores del altiplano que clavan sus pupilas en la altiva majestad de las cumbres, pero que desconocen el azul del mar y la bella policromía de la lumbre del ocaso cuando el sol se recuesta ya en los lejanos horizontes marinos y que no han tenido la oportunidad de sentir el hálito de tragedia, cuando el comandante defiende su nave de la furia imponente de los elementos con las rachas huracanadas entonando una sonata infernal en el cordaje de la nave; ellos tienen vaga idea de los problemas marítimos y de la asimilación de tan variada información de prensa que sobre el tema se ha dado, se supone tendrán ya una indigestión de "Piratas", y muchos que conocen el mar únicamente a través de las obras de Salgari, se imaginarán que nuestros mares, como en siglos pasados, están plagados de bucaneros que con sus patas de palo y sable en mano andan listos para lanzarse al abordaje, tremolando el estandarte de las calaveras.

El tema se ha tratado en sus diversos aspectos por la prensa y se puede decir en síntesis que el antídoto que prescriba para este malestar nacional es: una flota de buques armados y veloces dedicados a la caza de "Piratas".

La creación fué dadivosa para nosotros, pues nos donó un tesoro: diez mil kilómetros de costa, rica en zonas pesqueras de especies altamente cotizadas; tesoro que ha despertado la codicia de otros pueblos que contando ampliamente con el apoyo de la iniciativa privada han explotado un patrimonio nuestro.

La iniciativa privada en nuestro país ha permanecido casi indiferente a los negocios pesqueros y aquellos que se dedican a su explotación lo hacen con elementos rudimentarios y por lo tanto inferiores en comparación con los buques extranjeros; la competencia que les pueden hacer a éstos con este equipo de trabajo es nula.

Los armadores extranjeros movilizan grandes flotas camaroneras para la pesca del crustáceo en las aguas del Golfo de México; estos buques que hacen largas navegaciones de altura, son de buenas condiciones marineras, perfectamente acondicionados y equipados con aparatos electrónicos para la pesca científica y con personal perfectamente adiestrado en el arte de la pesca; por lo tanto, para que nuestros buques camaroneros puedan darles la batalla a los "PIRATAS" y desplazarlos por medio de la competencia, se necesita que cuenten con los mismos elementos, que estén acordes con la dinámica de la época; con las ventajas para nuestros buques, que el camarón lo tienen cerca de nuestras costas.

Ya es tiempo que nuestra iniciativa privada ponga en explotación nuestros recursos marítimos, que además del lucrativo negocio aportaría como consecuencia, fuertes divisas para el país y a la vez la creación de las diversas industrias de transformación para aprovechar las materias primas del mar y fomento de diversos renglones que tienen nexos con las industrias marítimas.

Nuestros buques de guerra han cumplido siempre con la misión de cuidar los recursos marítimos, pero dado lo dilatado de nuestros litorales se necesitaría, como ya lo han dicho por la prensa, gran cantidad de buques de características especiales para una mayor vigilancia. Pero lo lógico es

aprovechar esos recursos marítimos nuestros, de tal manera, que sea exclusivamente para el beneficio de la colectividad y vitalidad para nuestro país.

El país, bajo el impulso creador de atinadas Leyes gubernamentales acordes con las aspiraciones de capital y trabajo, marcha hacia metas de superación económica y por lo tanto es clima propicio para que el capital privado emprenda la conquista de nuestros recursos marítimos, que como hecho tangible, traerá aparejado, el robustecimiento de nuestra economía nacional y la creación de fuentes de trabajo.

El concepto altamente patriótico del señor Presidente de la República en su jira por Campeche, debe servir de estímulo para el capital privado: "La participación de la iniciativa privada tiene vital importancia para el desarrollo del programa marítimo que con fe inquebrantable se llevará adelante para lograr el aprovechamiento de las reservas que se encuentran a lo largo de los amplios litorales mexicanos".

Campeche, nuestra acuarela marinera, es el girón de la Patria de más acentuada tradición marítima, pues ya en la época de la Colonia se construían allí grandes naves para la navegación de altura, que eran orgullo de la arquitectura naval de aquellos tiempos; a la fecha sigue contando con el personal suficiente en la construcción de buques, así como con grandes recursos madereros; allí se podrían construir las flotas pesqueras a un precio inferior a la construcción extranjera, así como beneficiar al país con el fomento de una industria nacional.

H. Veraeruz, Ver. 30 de Abril de 1956.

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

GRACE LINE

y Centroamericanos en la Costa del Pacífico y del Caribe.

AGENTES

AGENCIAS MARITIMAS DEL PACIFICO, S. A.
GANTE 4 DESP. 306 TEL. 12-99-44 Y 34-50-17
MEXICO, D. F.

GEOPOLITICA y GEOESTRATEGIA

(Cap. de Nav. Pierre Celenier)

Después de la última guerra y desde un poco antes, se ha hablado mucho de "GEOPOLITICA" y "GEOESTRATEGIA", como si se tratara de dos ciencias nuevas.

En efecto, en todo tiempo los hombres de Estado y los militares, sin saberlo, se han estado refiriendo a la Geoestrategia y a la Geofísica.

El autor de este pequeño artículo se ha dedicado a aclarar los elementos pertenecientes de estas dos ciencias, que hasta ahora estaban reservadas a los lectores de obras especializadas y para presentarlas únicamente al público más escogido. Su éxito es perfecto.

Nos ha recordado que Vauban ha sido uno de los precursores, fundando en la Geografía Física y Humana sus distinguidos estudios, cuya finalidad es la siguiente: aumentar la defensa del Estado y asegurar la defensa del país.

No nos hemos olvidado del legado del famoso profesor Ratzel, uno de los consejeros más escuchados por Hitler, que saca de su doctrina un sistema de acción política donde la teoría del "Espacio Vital" es la piedra angular.

¿Cuáles son los factores de la Geopolítica? Hay algunos constantes: el entendimiento, la estructura física, la configuración, la posición del territorio y algunos variables: las poblaciones, los recursos naturales y las estructuras políticas y sociales.

La estrategia es, actualmente, una ciencia bastante conocida, está inspirada y alimentada por ideas fundamentalmente geográficas que toma como punto de partida y asimila todo aquello de utilidad que la Geopolítica puede aportarle.

Rebasando el estudio objetivo de estas dos ciencias y para poner, a prueba las ideas fundamentales que se habían expuesto claramente para hacer sobre el mapa de Francia una demostración práctica que considerara los dos extremos, el Continental y el Oceánico, que se enfrentan, el autor deduce y concluye que nuestro país pertenece, por su civilización, sus necesidades y por su seguridad, al mundo oceánico, y es en este lado en el que se debe juzgar su destino.

RUMBO AL MAR.

EL CARIBE, ACADEMIA DE AVENTUREROS

En el Mar Caribe de procelosas aguas teñidas de azul, que hoy recorren llenos de paz los comerciantes marítimos, teniendo como única zozobra los fuertes temporales que azotan en su época llevándose al fondo del mar los buques y las vidas que lo cruzan, se vivió hace siglos la historia del Nuevo Mundo con la conquista de sus mares y sus costas primitivas, que fueron muchas veces escena de tragedias, aventuras, pasiones, ambiciones entre los hombres que pusieron ahí sus plantas y que cruzaron su raza con las indias que, azoradas primero, aceptaron después el trato y la comunión de los hombres blancos barbudos.

Vivamos retrospectivamente los días y las horas del Siglo de Oro, nombre pomposo con que los acontecimientos lo bautizaron y que hasta hoy se le llama el Siglo XVI.

Fué el Siglo de Oro para Francia, para Inglaterra y para España; marcan su paso Shakespeare, Rabelais y Cervantes y el mundo goza del esplendor que da la literatura de aquellos hombres, cuya sapiencia ilumina el derrotero de los siglos por venir.

Con el descubrimiento del Mar Caribe llamado después tierras de América la vida adelanta la nueva dimensión: de la geometría plana se pasa a la geometría del espacio y se prueba que navegando rumbo al occidente puede llegarse al oriente.

Con la misma fuerza y violencia de las montañosas olas del Caribe, recién descubierto, así se fueron ensanchando los horizontes del Nuevo Mundo, la audacia empujó a los hombres por el camino de la conquista y se formó en el Caribe la Academia de los Aventureros; en todos borboteó la sangre encerrada en el claustro de la inercia vital y no hubo rey ni poeta, fraile ni paje que no enseñase su instinto aventurero y esta escuela y esta tragicomedia de la vida tuvo escenario en los mares y en las selvas intrincadas del Caribe, nombre de guerra de los habitantes de aquellas costas y que su coraje perpetuó en los hilos de la Historia; y así es el Mar Caribe, bravo, encrespado, violento, huracanado; levanta gigantescas olas vivas indomables y las lanza tierra adentro lavando la sangre de sus primitivos moradores, revuelta en sus arenas con la de los conquista-

dores que mordieron el lodo, abonando el campo de la nueva civilización que se imponía a los caribes; y los elementos que alimentaron la conquista fueron las gentes que formaban la escoria de sus pueblos, estudiantes fermentados, bandidos de la peor ralea, villanos contumaces, armaron los bajeles piratas, exigieron a los reyes, los metieron en guerras y sacaron a la América del fondo del mar.

Así se hace a la mar Colón con La Gallega, a quien se le puso después La Santa María, a las otras dos embarcaciones se les dejó sus apodos, La Pinta y La Niña, que se llamaba antes La Santa Clara. Sobre la cubierta de La Santa María, Colón vive y muere mil veces, en su vida será proeza definitiva el viaje que ha iniciado, y cuando se hunde en sus reflexiones y se toca y se siente con las alas del ideal encendido, piensa que en él ha de haber algo de águila, pero que también debe tener algo de gallina.

Le ha gritado a toda su gente: Un jubón de seda a quien primero aviste la tierra. ¡Y qué espectáculo! Pensar y sentir que la proa avanza hacia una tierra soñada, y que es un mundo que se siente palpar en el aire, en el sonido del ambiente, en el aroma sutil de la vegetación próxima, en el ave marina que cruza el firmamento, en las plantas arrancadas que van sobre las aguas; así se navega, la gente cansada amenaza al Almirante, quiere botarlo al agua; Colón taladra las tinieblas, quisiera tener cien ojos, más olfato, más poder, pero ya su juventud está terminándose. Le parece descubrir una lucecilla, toma del brazo al cocinero de a bordo y le dice: Ves una lucecilla, no; pregunta a otro, no; nadie ve nada, todo es silencio, algunos se duermen sobre la cubierta humedecida, sobre todo los grumetes que creen ir de vacaciones.

A las dos de la madrugada del doce de octubre de 1492, La Pinta, un buque de veinte metros de eslora da el grito: ¡Tierra, Tierra! Rodrigo de Triana la ha palpado con los ojos. Se amainan las velas. Se ha tocado la Costa del Caribe, el Nuevo Mundo. En el alma de Colón sonó la poesía encerrada en la emotividad de sus tristezas y escribe el primer canto a América, escrito que se viene a conocer

después de su muerte, en cambio que ironía, las cartas de Américo Vespucci invaden el mundo entero pintando los paisajes del Caribe. El privilegio de su pluma.

En el mismo año 1492 en que muere Lorenzo el Magnífico, Colón descubre el Mar Caribe, llega con sus hombres a Guanahani, Isla de las Iguanas, al poner pie en tierra, las indias color de cobre que se doran al sol, saltan a trechos la selva desgrefiada. Andan inpuris, no usan estorbos para lucir sus cuerpos venusinos, más regios y mejor formados que los de las mujeres blancas de donde vienen los conquistadores, taradas ya por la larga carrera de placeres que se vive en los lugares civilizados. Pasada la sorpresa natural e intuitiva del primer asombro, las indias sienten la curiosidad de acercarse y ver las caras peludas de los europeos.

En ese año el mundo se ensancha y la invasión se hace cruel, se abandona el Mediterráneo en donde se está celebrando el postrer acto de una civilización que se eclipsa, y se mira al Caribe, acá, en donde apenas va a levantarse el telón en el nuevo escenario conquistado, y el Mediterráneo y el Caribe se ven frente a frente por una ecuación de su propio destino. Son dos soles, uno en el ocaso, reflejando los tiempos antiguos que se alejan y el otro alboreando un Nuevo Mundo y un destino futuro.

Las actrices, las Venus del Caribe, las que van a contribuir a la conquista, viven en su paraíso terrenal com-

pletamente desnudas, son de piel roja, su cuerpo bello como la de Milo, gracioso, elástico, nadan airoosamente, incansables en la tierra y en el mar, no hay arruga, ni gordura, son lujuriosas como la selva que las aprisiona, su liviandad es hechicera, no la buscan ofreciéndose, su cuerpo la posee.

No puede dudarse que de este lado del mundo ha nacido un nuevo campo de lucha para los hombres; no se sabe quién lo va a dominar y el Caribe va ensanchándose más y más, crece con rapidez en forma que nadie ha imaginado, va descubriendo sus perfiles, sus riquezas y sus sentimientos bajo el rayo de la violencia que prende el valor de los conquistadores atrevidos y surgen a la realidad la Isla de Santo Domingo o la Española como las primeras colonias que España tendrá en América; eso, mientras los voraces aventureros de más allá no comiencen sus fechorías dentro de los mismos terrenos.

Santo Domingo es la primera ciudad estable que fundan los europeos en América y que después se llamará San Salvador. El flamante gobernador español pacta la paz con el rey o con la reina de los pueblos indígenas, o les hace la guerra. En realidad no hay más que caciques o cacicas y no reyes, chozas de paja y troncos y no palacios.

Por las calles empiezan a verse los tres colores de la bandera del Caribe el color indio, el español y el africano. La vida se organiza, hay gobernantes impuestos como Nicolás de Ovando, que con astucia y mano suave eli-

mina los estorbos humanos que mansamente vuelven a España.

Las tierras son repartidas a la gente de Castilla con sus indios a razón de cincuenta hombres con sus indias. Cada cual hace trabajar a su gente según sus sentimientos y sus ambiciones, algunos trabajan hasta que revientan.

Y se hace algo. Se saca oro, se siembra, se cosecha miel y se da permiso para que al fundirse el metal dorado se hagan cadenas y joyas de oro labrado para ataviarse de acuerdo con su categoría. En los solares se ven animales domésticos, perros, gallinas, y la vida parece apacentarse definitivamente en aquellos lugares. Los frailes encuentran mejor terreno para su labor, también poseen sus indios como los señores, predicán la Ley de Dios, pero los franciscanos se van contra los dominicos y los dominicos contra los franciscanos, como dicen ellos.

Infortunadamente para Colón el descubrimiento del Mar Caribe fué la realidad de un sueño truncado, doloroso e injusto, después de sus otros viajes ya no fué nadie, entró a la decadencia que el destino le tenía preparada, y mientras él rogaba al Rey Fernando sus últimas audiencias, otro hombre que no había trabajado ni había sufrido como él, recogía los frutos maduros que empezaban a reventar en las ardientes costas tropicales que Colón había descubierto.

Tan grande fué la acogida de Américo Vespucci, como el cronista del Ca-

CORTESIA DE PRODUCTOS REFRIGERADOS, S. A.



Calle 20 y 37

CD. DEL CARMEN, CAMP.

"El Marino"

Llegamos al fin, ... ¡Qué largo fue el crucero!
Al fin nos condujo el gallardo velero
Al puerto deseado, la meta final;
Fue dura la lucha, ganó en la porfía
El recio velero al que estremecía
La furia inclemente de un gran vendaval.

Rifáronse velas, faltaron escotas,
Se fueron huyendo las albas gaviotas
Del golpe violento de la tempestad;
La mar se rompía al chocar con la amura,
El viento silbaba en la arboladura
Y el rayo rasgaba la oscuridad.

Luchamos por ver nuestra nave salvada,
La nave querida, la nave adorada
Que como una madre nos brinda su amor
Por ella tuvimos magnífico duelo
Con los elementos, que enviados del cielo,
Querían hundirla sin gloria ni honor.

Llegamos al Puerto, a tierra bajamos,
La lucha pasada no la recordamos;
Ahora queremos placeres, gozar...
¿Es esto un pecado? Sí es ¡Ciertamente!
Mañana saldremos al puerto siguiente
¿Y quién nos promete que hemos de llegar?

Esta es la tarea de todo marino;
Luchar diariamente, ese es su destino,
Vencer a Neptuno ¿Rendirse? ¡Jamás!
Luchar con la mar que nos reta orgullosa
Y que a pesar de ser siempre agraviosa,
En vez que la odiamos... la amamos aún más.

Rubén Montejo Sierra.

ALGO SOBRE SEÑALES MARITIMAS

Por ULISES

La evolución de las señales marítimas ha llegado en nuestros días al máximo exponente de seguridad, para la vida del hombre en el mar y para las embarcaciones. Si se hiciera un examen retrospectivo, quedaríamos asombrados de los adelantos que se han obtenido en esta materia y de cómo el ingenio del hombre luchando en contra de los elementos, ha impuesto, como siempre, su ciencia.

No se pretende en el presente artículo hacer una exposición técnica o científica de los inventos que ha desarrollado el hombre en favor del navegante, ni de una crítica destructiva, sino hacer una breve exposición de lo que hay hasta la fecha en señales marítimas en los países más adelantados, y una comparación con las que existen en nuestro país, señalando ciertas fallas que en nuestro concepto se deben corregir para el bien y la seguridad de la navegación.

Comenzaremos por hacer notar, a las personas fuera del medio, que **TODAS LAS SEÑALES UTILIZADAS EN LA NAVEGACION** sirven o están en disposición de utilizarse para situar la nave. Como generalidad, hablaremos de señales marítimas; pero en realidad estas señales para la navegación están situadas en la mar, en islas, promontorios de la costa, canales, ríos y lagunas, ya sea en el agua o en sitios prominentes donde puedan ser vistos sin dificultad por el navegante. Por otra parte hay que distinguir entre las señales **LUMINOSAS** y señales **CIEGAS** (sin luz) llamadas balizas y señales electrónicas. Tanto unas como otras pueden tener su ubicación en tierra o en el agua, dependiendo de su clase o la necesidad de hacerlas más visibles. Comenzaremos pues, con las señales **CIEGAS**:

Estas señales no son luminosas y sirven al igual que las otras para orientar al navegante, únicamente que su importancia es secundaria y se instalan en sitios donde la navegación es escasa o está limitada. Las enfilaciones para la entrada y salida de los puertos, así como las boyas en ríos y canales de poca navegación suelen ser de esta naturaleza. En nuestro país solamente un río tiene boyas, el Coatzacoalcos y por desgracia, su servicio es malo. Las enfilaciones de este puerto son luminosas durante la noche. Campeche posee enfilaciones ciegas de entrada. Cuando algún barco necesita entrar durante la noche, se hace necesario suspender unas linternas de petróleo. Los ríos Tonalá y Papaloapan carecen de enfilaciones y en general todas aquellas entradas cuyas barras son móviles tampoco las tienen.

En señales luminosas contamos con los faros de recalada, únicas señales que en nuestras costas dan un servicio

I 1 general un faro sirve pa-

ra indicar al navegante, que se aproxima a la costa y como cada faro ha sido dotado de una señal característica, le es fácil identificarlo durante la noche. Durante el día el faro se identifica por su estructura particular; torre de ladrillos, de acero, estructura de viguetas en fin por la forma en que ha sido construido. Estas características vienen consignadas en un libro que se llama "LISTA DE LUCES" y que todos los países mantienen al corriente.

Las señales electrónicas las dividiremos en eléctricas y acústicas. Aunque en realidad todas ellas se mueven o producen la señal por medios eléctricos, unas son captadas por medio de aparatos y las otras por el oído del hombre.

Las señales eléctricas, como aquí las estamos denominando, son el radio, faro, el loran y una derivación del loran.

Las señales acústicas comprenden las boyas de campana y de silbato accionadas por las propias olas, los faros con señales de niebla que dar acción combinada entre una señal emitida por radio y la señal acústica, la distancia a la cual se encuentra la embarcación del faro y por último el SONAR. En este último invento la señal se capta por medio de un ecófono especial, ya que ésta se transmite a través del agua.

Cabe hacer mención en estas líneas al RADAR, que emite una serie de rayos electrónicos los cuales al reflejarse al chocar con el objeto que se desea detectar, dan su distancia y dirección; estos mismos rayos son captados en una pantalla especial donde se observa una imagen que da idea del objeto.

Como nuestra intención no ha sido la de hacer un trabajo científico, hemos esbozado brevemente lo que existe en el terreno de la seguridad de la vida del hombre en el mar y para terminar haremos una exposición de lo que necesita nuestro país; que en este aspecto está algo atrasado, con respecto a otros países que prestan especial atención a la seguridad de sus hombres de mar y de las embarcaciones que éstos manejan.

DE MATAMOROS A XCALAK es bastante DEFICIENTE el sistema de alumbrado marítimo. MATAMOROS, no cuenta con faro propio y el que se utiliza es el de Pta. Isabel en las costas americanas. De Punta Isabel, pasando por Matamoros, no encontramos señal ninguna, a pesar de que la costa es baja y peligrosa y que además existe el hecho de que la pesca por esos lugares es obligada para nuestros barcos, hasta el punto denominado Pta. Jerez. Esta Punta tiene un faro que no corresponde a las necesidades que debe cubrir. De allí hasta el puerto de Tampico volvemos

a encontrar otra señal luminosa. De Tampico hacia el sur, Isla de Lobos, a la que se debe dotar de una baliza luminosa para señalar el extremo de la Isla; el canal que forman la Isla y la costa del continente no tiene señales que permitan a las embarcaciones utilizarlo en tiempos malos o cuando las circunstancias las apremien a buscar refugio o simplemente cuando se pretenda acortar el camino. De Isla de Lobos hacia el sur se encuentra la baliza luminosa que señala los bajos de Tanhijo, casi enfrente a Tuxpan. Aunque la intención fué buena en dotar a estos bajos de una señal, ésta no cumple su cometido como debe ser, pues en los malos tiempos, al pulverizar el viento las crestas de las olas, se forma una niebla que impide la visibilidad de la señal, lo mismo de día que de noche. Sería aconsejable elevar más la torre y dotar de una mayor luminosidad a la farola. Frente a Tanhuijo queda el faro de Tuxpan, que señala la entrada a un puerto cuya importancia no ha sido debidamente estimada y que a iniciativa del extinto Sr. Rodríguez Cano se le estaba dando. Continuamos con Tecolutla, cuya estructura del faro es difícil de distinguir debido a lo boscoso del sitio en que se encuentra emplazado. A pesar de los informes que se han enviado a las autoridades, no se ha remediado el mal. Con el faro de Nautla, igual que con el de Tecolutla, es necesario ir navegando casi a largo de costa para que se distinga su señal. En Punta Delgada, hay una buena señal de recalada, después de esta Punta, ya no encontramos señales hasta Veracruz. El sistema de señales de este puerto ha sido el máximo exponente del sistema de alumbrado marítimo mexicano; pero en la actualidad el sistema es anticuado y se hacen necesarios cambios tanto en las señales, como en el emplazamiento y poder luminoso de las mismas. Continuando hacia el sur nos topamos con Alvarado. Puerto que como Tuxpan está llamado a ser un emporio, pero que a pesar de ello se ha tenido en el olvido. Las obras del Papaloapan harán necesario el desfogúe de los productos de las cuencas por este puerto muy a pesar de que Veracruz emplee razones para desviar la acción gubernamental hacia su radio de acción. Después sigue Roca Partida y después Zapotitlán, en las estribaciones de la Sierra de los Tuxtlas y como prelude para llegar a Coatzacoalcos. En este puerto se cambió el faro hacia la margen izquierda del río y se le dotó de una magnífica construcción. Sin embargo, las luces de sus escolleras dejan mucho que desear, siendo las enfilaciones de entrada las únicas señales que se distinguen mejor. De Coatzacoalcos seguimos con Tonalá, pequeño puerto fluvial en la desemb-

adura del río, que en esta parte tiene el mismo nombre y que da entrada a los campos petroleros de Agua Dulce y Las Choapas. La entrada a este puerto únicamente puede hacerse de día y utilizando la sonda, pues su barra es variable. La entrada en mal tiempo está considerada como sumamente peligrosa y los capitanes de embarcaciones chicas prefieren capear a tratar de refugiarse en él. Después tenemos Tupilco, a continuación Chiltepec y después Frontera (Ciudad Obregón). La entrada de Frontera en la desembocadura del río Grijalva carece de una enfilación de categoría y la entrada es incierta. El faro no siempre funciona bien. De Frontera pasamos a Ciudad del Carmen (Laguna) situada en las márgenes de una laguna en donde desembocan varios ríos. Las señales luminosas que posee este puerto son débiles y como la profundidad de la entrada es escasa,

unos doce pies, se hace imperioso que tanto las enfilaciones, como el faro de recalada sufran modificaciones. De Laguna sigue Champotón, después la baliza luminosa de Lerma, cercanías de Campeche y después Campeche. Como dato curioso se consigna que la baliza luminosa de San Bartolo aún no ha sido situada. Después tenemos Celestun, Pta. Palmas, Sisal y Progreso. Exceptuando Pta. Palma y Progreso, las demás son de escaso poder lumínico. Entre Sisal y la Isla de Triángulos se encuentra el bajo de Madagascar, al cual se le tuvo la intención de dotar de una baliza luminosa y estos esfuerzos se hicieron allá por 1940; pero a la fecha no sabemos de ninguna obra que se haya efectuado con el fin de quitar este peligro. Sigue Cuyo, después el famoso Cabo Catoche y Contoy, después Isla Mujeres (Base Naval), después Cozumel y Pto. Morelos, y por último la bahía

de Xcaliak.

Queremos recalcar que en todo el litoral hacen falta boyas que marquen límites de braceaje para barcos de cierto calado, así como la proximidad de peligros que no pueden ser denotados por medio de los sectores de los faros con la misma exactitud que con la boya.

NO CONTAMOS EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL con un radio faro al servicio de la navegación marítima, ni con LORAN y ni con SONAR. Y por lo que hace a equipos de señales de niebla se carece de ellos en absoluto. Cortamos por lo pronto aquí y en el próximo artículo continuaremos con la costa del Pacífico tratando de hacer una crítica sana y además trataremos de señalar las situaciones de nuevas señales que a nuestro juicio son necesarias para la navegación.



Don
**FERNANDO
SILICEO**

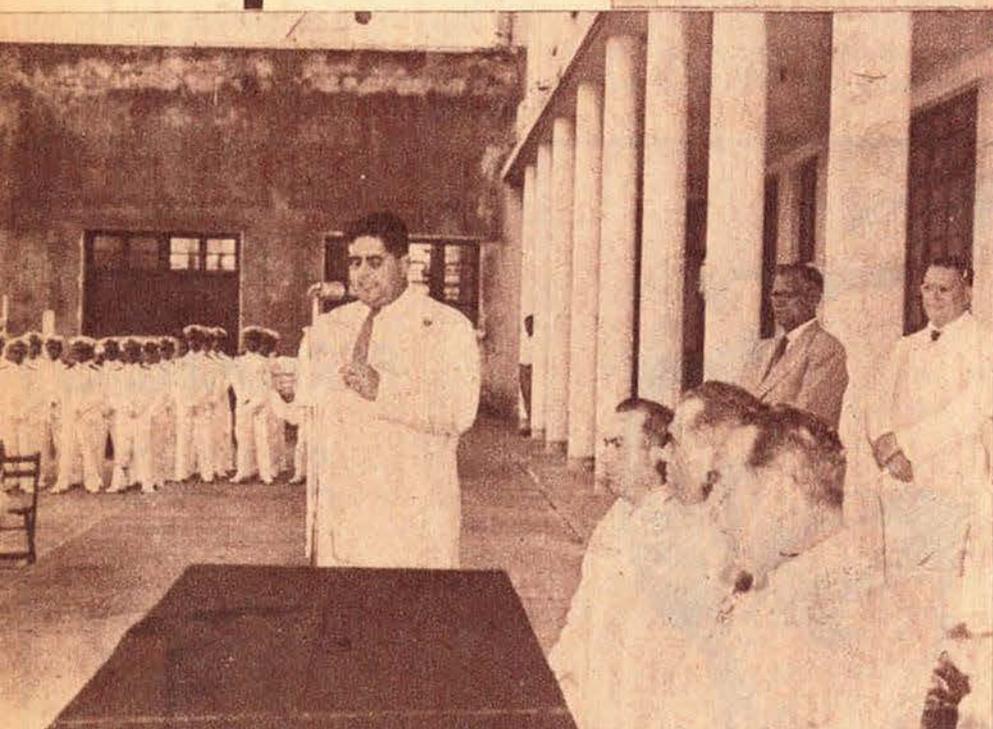
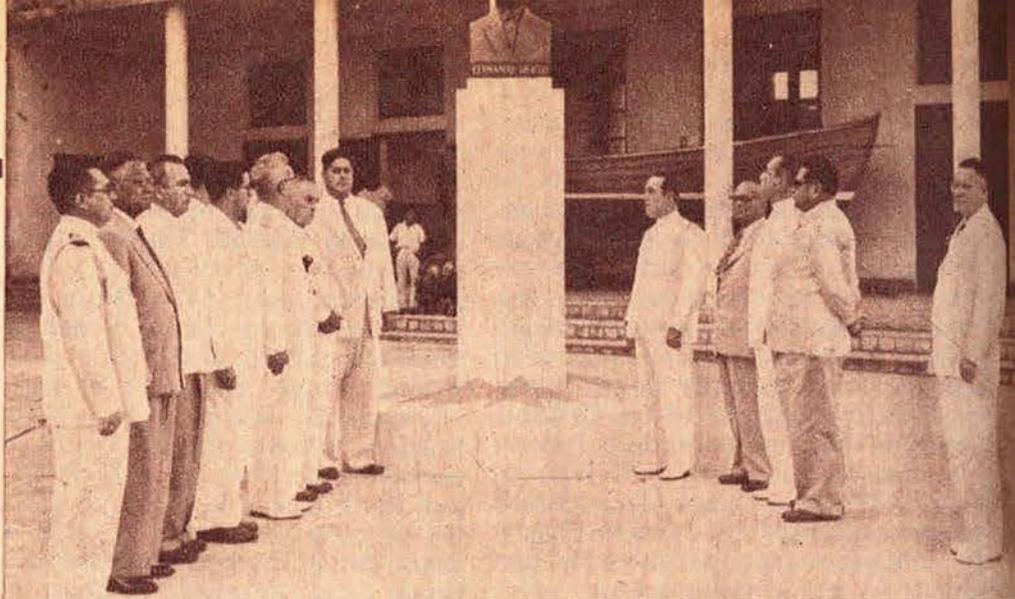
Fundador
de
la

Insigne
Escuela
Náutica

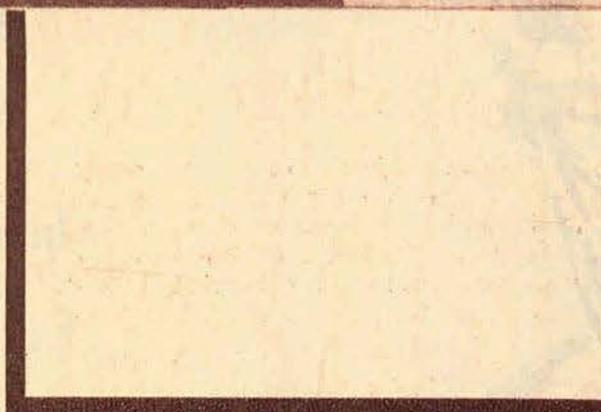
que
Lleva
su

Nombre

El Secretario de Marina, acompañado por un grupo de personalidades de la Armada y de la Marina Mercante, montan guardia de Honor ante el busto que se erigió a la memoria del prestigiado marino don Fernando Siliceo, fundador de la insigne Escuela Náutica que lleva su nombre.

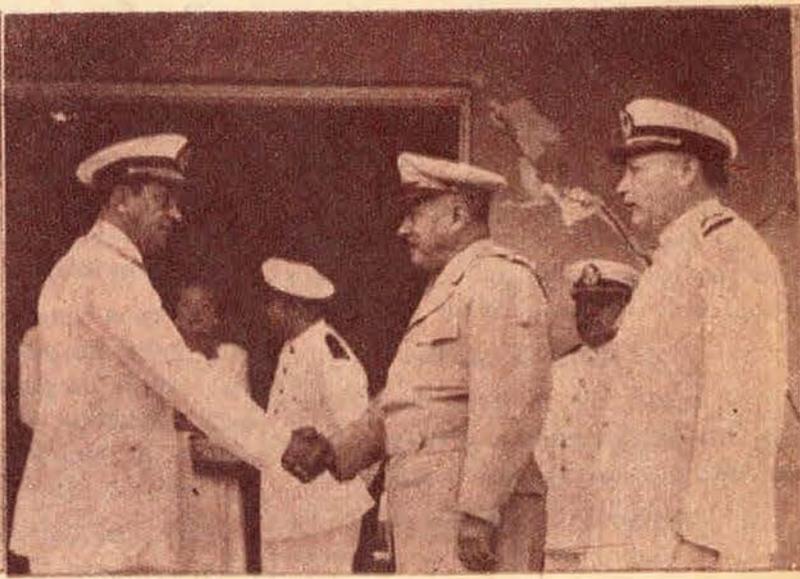


El Director de la Escuela Náutica "Fernando Siliceo", Capitán de Altura Marcelino Tuero Molina, leyendo su conceptuoso discurso el día que se inauguró, en el patio de la Escuela, el busto erigido a la memoria de su fundador.

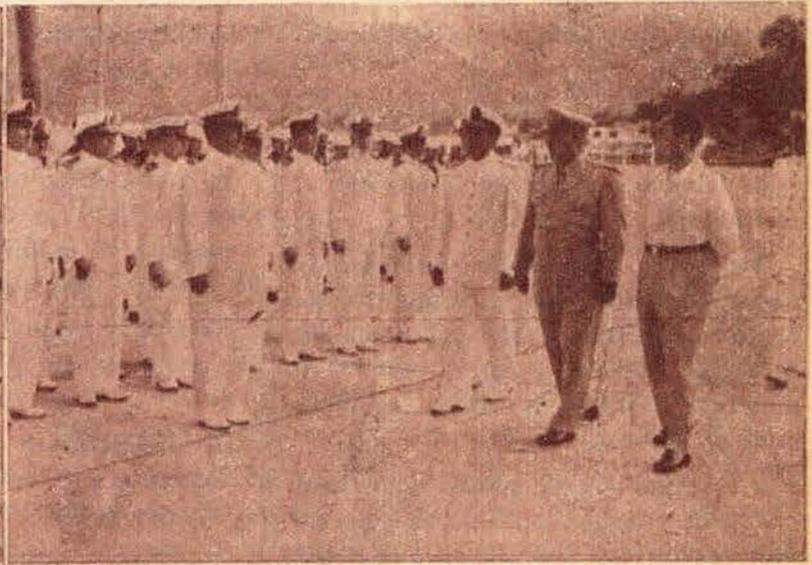
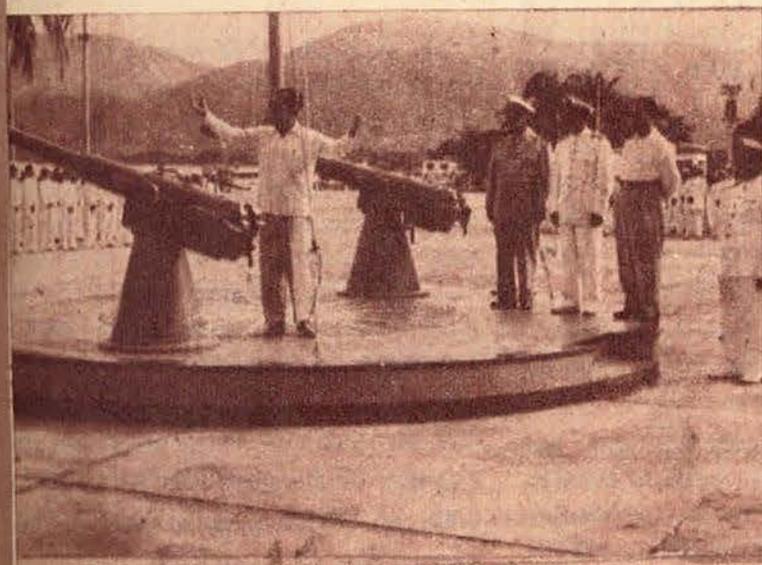


Alumnos de la Escuela Náutica "Fernando Siliceo" colocan una ofrenda floral ante el busto de su fundador.

Celebración del "DIA DE LA MARINA" en Acapulco



Arriba izq. El Comandante de la 8a. Zona Naval, Contraalmirante Gabriel Lagos Beltrán, recibiendo al General Comandante de la Zona Militar. Derecha. Los altos Jefes de la Armada y el Ejército, se estrechan la mano amistosamente. Abajo izq. El orador del Municipio de Acapulco, arengando a las fuerzas Navales de la Zona Naval, con motivo de la celebración del aniversario del "Día de la Marina". Derecha. Los Jefes de las fuerzas de mar y tierra, pasando una revista a los elementos que forman la Zona Naval Militar de Acapulco.



INFORMACION MARITIMA MUNDIAL

FRANCIA

ESCUELA PARA PILOTOS DE HELICOPTEROS DE LA ARMADA

CADA UNA DE LAS FUERZAS ARMADAS TIENE EN LA ACTUALIDAD SU ESCUELA PARA PILOTOS DE HELICOPTEROS. LA DE LA ARMADA ES LA MAS ANTIGUA Y LA ADQUISICION DE SU PRIMER HELICOPTERO Y CREACION DE LA ESCUADRILLA 58-S, DATA DESDE EL OTOÑO DE 1951.

Las misiones asignadas a la Escuadrilla 58-S son:

1.—Estudiar todos los problemas de interés relacionados con los helicópteros de la Armada.

2.—Definir y estudiar las diferentes misiones de los helicópteros en el cuadro de las actividades marítimas.

3.—Formación de pilotos.

Al imponerse la Armada la tarea de formar su propio personal se ha guiado por los siguientes objetivos:

a).—Adaptar los programas de formación del personal a las misiones particulares de la Armada (en particular su empleo en portaaviones y otros buques).

b).—De unificar la formación de su personal (pilotos y mecánicos).

Los pilotos de helicópteros son pilotos aeronavales con un tiempo de servicios no menor de dos años, que toman un curso de especialización de tres meses.

Los mecánicos de los helicópteros deben igualmente tener una formación básica que les es impartida en Rochefort.

Ya que el número de helicópteros de la Armada está en aumento, las tareas asignadas a la escuadrilla 58-S se han dividido y la escuadrilla no conserva más que la misión de formación de pilotos.

La asignación de pilotos y mecánicos de la escuadrilla 58-S fué ajustada de acuerdo con los estudios estrictos

hechos por la Armada y previendo los adelantos técnicos.

La utilización de los helicópteros en la lucha antisubmarina y en las nuevas necesidades específicas de helicópteros, nacidas en la situación de Africa del Norte y de la decisión del Ministerio de la Defensa Nacional a proceder en misiones compactas, han conducido a la Armada a reconsiderar la asignación del personal de la Escuadrilla 58-S.

El número de pilotos especializados se ha multiplicado por tres y el de mecánicos por cuatro, sin que por ello se modifique la calidad ni la duración de las comisiones.

En unas cuantas semanas la Armada tendrá de este modo un medio para formar un gran número de pilotos especializados en las nuevas formaciones de helicópteros previstas para la Defensa Nacional.

En este esfuerzo espontáneo en cumplimiento del deber la Armada aporta así una contribución suplementaria a reforzar los hechos que se desarrollan en Africa del Norte.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

SUBMARINO DOTADO DE INSTALACIONES PARA LANZAR PROYECTILES DIRIGIDOS SE UNE A LA FLOTA DEL ATLANTICO.

El submarino norteamericano "BARBERO" ha sido incorporado al escuadrón de submarinos en Norfolk, Va., de la Flota del Atlántico.

Este es el segundo de dos submarinos para lanzar proyectiles guiados que se han construido.

El "BARBERO" está equipado para lanzar el proyectil dirigido REGULUS, este proyectil es un turbocohetete al que se le puede adaptar una ca-

beza de guerra atómica y se traslada a velocidades supersónicas a distancias de varios cientos de millas.

El proyectil REGULUS se disparó por primera vez desde a bordo, en el submarino "JUNNY", primero de la serie de dos y que ahora se encuentra prestando servicios en el Pacífico.

:: :: ::

LA ARMADA CONSTRUYE BALLENEROS DE PLASTICO, A MOTOR.

La Armada Norteamericana hizo un contrato con la Wizard Boats Incorporated de Costa Mesa, Cal., para la construcción de 28 balleneros de 26 pies de eslora, hechos enteramente de plástico, con un costo de 273,023.49 Dls., incluyendo motores y accesorios.

Se considera que este tipo de balleneros es superior a los de madera.

En los botes construidos de plástico se elimina el deterioro por la intemperie y resiste muy bien a la formación de broca y de vegetaciones, además que es muy fácil repararlos.

VENEZUELA

La Armada Venezolana acaba de ser reforzada con el destructor "ARAGUA" construido en los astilleros de Barrowin Furnes, Inglaterra, este destructor entró en servicio en abril de este año en el puerto de Turisarno bajo el mando del Capitán de Fragata DANIEL GAMEZ CALCAÑO. Aunque no conocemos aún las características de este nuevo buque, suponemos que son las mismas del "NUEVA ESPARTA" bajo el mando del Capitán de Fragata RAFAEL ROSALES ALVAREZ, de la Armada Venezolana.

MEMORIA DE UN VIAJE A LONDRES

Por el Tte. de Nav. C. G.
AURELIANO RODAL ROJAS.

Las personas que en alguna época de su vida han convivido en conjuntos encaminados hacia el logro de un objetivo común, guardan siempre frescos en su mente, aquellos acontecimientos que consideran de cierta importancia atendiendo a la significación que tienen para ellas o para el lugar en que se desarrollaron.

Así sucede con la vida militar, son tan variadas las actividades de los soldados, que siempre se está en espera de sucesos emocionantes cuyo recuerdo, posteriormente, constituye uno de los mejores patrimonios a que puede aspirar un individuo que se dedica con anhelo al servicio de las armas de su país.

Debido a ello y a la amabilidad del C. Cap. de Nav. C. G., José H. Orozco Silva, Director de esta importante revista "RUMBO... AL MAR", me es grato RECORDAR un hecho acaecido el día 8 de junio del año de 1946, el cual



Aspecto del Desfile del contingente mexicano después de pasar el monumento a los Héroes caídos en la Primera y Segunda guerras mundiales.



El contingente mexicano desfilando ante sus Majestades los Reyes Británicos.

Personal que compuso el contingente de Fuerzas Armadas que México envió a Londres, Inglaterra, a fin de que tomara parte en el gran Desfile de Victoria que se llevó a cabo en esa ciudad el día 8 de junio de 1946.

Aviación

- Sgtol.º h. Crisanto Quintero Perea
- Cabo Renato Padilla Ortiz
- Soldado h. René Hernández Ruiz
- id. Roberto Guadarrama Glz.
- id. Armando Rivera Venegas
- id. Ruben Márquez Romero
- id. Carlos Guajardo Al Zapera
- id. Eduardo Torres Arce

Quintero
Padilla
Derechis

Armada de México

- 2º Contramaestre Aureliano Rodríguez
- id. Armando Martínez
- Marinero H. Carlos Castiella
- id. Gonzalo Quintana
- id. Carlos Carreras
- id. Gilberto Del Moral
- id. José Julián
- id. José Luis

M. Cal.

Ejército

- Sotm.º 1º Leonardo González Treviño
- 2º Fernando Rocha Chacarrí
- Soldado Enrique Estrada Cuesta
- id. L. Inocente Fuentes Herrera
- id. Flavio Vázquez Aguirre
- id. Ignacio Domínguez
- id. Ralando Rivas Melo
- id. Pompeyo Flores Barrera

Calada

General Brigadier

Ramón Rodríguez Familiar General Brigadier.
Rafael Martínez Ramos.

Comodoro C. D. S. M.
Comand. J. Chapital Ortiz

Coronel Ing. D. E. M. Agregado Militar
Luis Rivas López

Tte. Nav. C. G.
Samuel Fernández Velasco

Tte. de Nav. C. G. Agregado Naval
José H. Orozco

Benavides

Cap. R.º

Tte. de Caballería

Tte. P.º Viador

Jorge Orejal Amézaga

Justino Reyes Retana

[Signature]

[Signature]

Un buen amigo del contingente

nos proporcionó, no sólo las enseñanzas que acompañan a un viaje al extranjero sino también la satisfacción de llevar la representación de nuestras fuerzas armadas más allá de las fronteras de nuestro país.

La historia de este viaje se inició el día 7 de mayo de 1946, cuando aún teníamos en la mente las emociones del desfile celebrado en la ciudad de Puebla el 5 de mayo. Ese día, con sorpresa nuestra se nos ordenó que nos alistáramos para ir a desfilar a la ciudad de Londres. El Capitán de Navío Enrique Altamirano Domínguez, nos comunicó la orden en los términos siguientes "En estos momentos han sido nombrados con el fin de que constituyan parte de la representación que México tendrá en una gran parada militar que se llevará a cabo el día 8 de junio con motivo de la celebración de la Victoria de las Fuerzas Aliadas en la II Guerra Mundial, los felicito por esta designación y les encarezco pongan todo su esfuerzo por el mejor desempeño de esta comisión, para conservar el buen prestigio de nuestra Escuela, de nuestra Armada y de nuestro país. ¡Buena suerte!

Cualquiera que haya escuchado unas palabras como las anteriores y pronunciadas en momentos tan solemnes, sabrá comprender el estado de ánimo que nos embargaba después de romper la formación.

El entonces Comodoro, don Contrán J. Chapital Ortiz, quien se haría cargo del grupo, nos recibió en la entrada del hotel "Regis", a donde nos presentamos uniformados de marineros, y al vernos expresó con su manera característica: "No están del todo mal".

Durante este día y el siguiente, visitamos al C. Director de la Armada, al C. Secretario de Marina y finalmente al C. Presidente de la República, todos dieron su aprobación y nos hicieron ver la importancia de la misión que se nos había encargado.

Por fin, en la mañana del 10 de mayo nos dirigimos al Puerto Aéreo donde nos encontramos con el resto del contingente, ocho individuos de aviación y ocho del Ejército, además de los señores Generales y Oficiales que completaban dicho contingente, momentos después abordamos dos trans-

portes de la Fuerza Aérea Mexicana y pronto nos encontrábamos volando sobre la ciudad con rumbo a San Antonio, Tex., de ahí a Mobila, Al., en este lugar pernoctamos y a la mañana siguiente salimos rumbo a Washington, otra corta escala y volamos hacia Nueva York, en donde el día 13 de mayo a las 18.30 horas, nos dirigimos hacia los muelles en una forma sensacional, ya que se constituyó un convoy precedido por dos motociclistas, seguidos por los automóviles que conducían a los Jefes y Oficiales y los autobuses asignados para nosotros y nuestros equipajes. Nos asombró el orden que guardaron los automovilistas a nuestro paso. Llegamos a los muelles y con grata sorpresa vimos que realizaríamos el viaje a Inglaterra, nada menos que en uno de los buques más grandes del mundo: el "QUEEN MARY" de la Cunard White Star Line.

La navegación duró seis días, durante los cuales y gracias a la actividad desplegada por el Comodoro Chapital, tuvimos la oportunidad de recorrer el barco en una forma más o menos completa, ya que obtuvimos muchos datos relacionados con las características del



Contingente de las Fuerzas Armadas Mexicanas, rindiendo honores a su Majestad el Rey Jorge VI durante su revista a las Fuerzas de los países aliados, en el Campo Militar establecido en Kensington Gardens.



Otro aspecto del desfile.

mismo en el recorrido hecho desde la derrota hasta las máquinas.

A nuestra arribada al puerto de Southampton nos sentimos gente importante al darnos cuenta que nos daba la bienvenida nada menos que el Alcalde del puerto, vestido con todos los arreos de su empleo. En Southampton tomamos el tren para Londres, meta ansiada por todos nosotros.

A la llegada a Londres se nos condujo a bordo de unos camiones del Ejército a los hermosos jardines de Kensington en donde se encontraban dispuestos los alojamientos para los diferentes contingentes de las fuerzas Aliadas que participarían en la Marcha de la Victoria. Tales alojamientos consistían de tiendas de campaña para dos individuos. Al llegar vimos ya establecidos a los contingentes de: Estados Unidos, Francia, Bélgica, Brasil, Checoslovaquia, Dinamarca, Egipto, Etiopía, Grecia, Iraq, Luxemburgo, Noruega y China.

Al día siguiente principiaron las visitas a los diferentes y muy variados lugares de interés turístico de Londres, entre otros recuerdo el Palacio de Buckingham, cuyo relevo de guardia es un acto muy ceremonioso y es presenciado por un gran número de visitantes, el Palacio de San James, el monumento a la Reina Victoria, el famoso Arco del Almirantazgo, la Aba-

día de Westminster, el Big-Ben, reloj colocado en una de las torres del Parlamento y que se dice sostuvo la moral del pueblo inglés durante los días amargos de los bombardeos durante la guerra, la Torre de Londres, en la historia de este edificio figuran muchos hechos de relieve que constituyen el atractivo de este lugar, existe una asombrosa colección de armas que datan de otras épocas. También visitamos el Palacio de Hampton Courts, fuimos a Greenwich, en donde visitamos el Colegio y el Museo Naval. Asistimos a diversos espectáculos deportivos, de cine, de ópera, salones de baile y a los museos más importantes de la ciudad, como son el de Ciencias y el Británico, visitamos además la famosa Ciudad Universitaria de Oxford.

El día 6 de junio recibimos la visita del Rey Jorge VI el que acompañado de la Reina y de otras altas personalidades revistó las tropas que tomarían parte en el Desfile Militar y al día siguiente la del famoso político inglés Winston Churchill.

Por fin llegó el día en que debíamos poner todo nuestro empeño para dejar una impresión favorable a la enorme multitud que presenció la Gran Parada Militar.

Esta se llevó a cabo con una precisión extraordinaria, desde su iniciación hasta que terminó no nos detuvimos

sino en los lugares indicados con anterioridad, y el recorrido se hizo exactamente en el tiempo previsto.

Después del desfile regresamos a nuestro campamento y antes de romper la formación el coronel Luis Rivas López, a la sazón, Agregado Militar, nos dirigió la palabra en los siguientes términos: "Señores, este acto que acaba de efectuarse y en el cual hemos tomado parte es de una gran significación en nuestra carrera de militares porque hemos tenido el honor de conducir con profunda satisfacción nuestra gloriosa bandera que ha ondeado por primera vez en las calles de esta vieja ciudad europea, que el recuerdo de esta ocasión sea para nosotros motivo de satisfacción y orgullo.

Después de las palabras del coronel Rivas observé nuestra bandera y estoy seguro que nunca había visto sus colores tan hermosos como en esta ocasión.

Unos días después de haber cumplido con nuestra misión, zarpamos a bordo del buque "ILE DE FRANCE" con rumbo al puerto de Halifax, Canadá, a donde llegamos el día 21 de junio, de este lugar partimos en avión hacia Nueva York, Washington, Georgia, San Antonio y México. Finalmente llegamos a nuestra querida escuela el día 29 completamente satisfechos de nuestro cometido.



1.—Antonlo Gómez Maqueo.
 2.—Fernando Palacios.
 3.—Fernando Naranjo.
 4.—Pablo Andraca.
 5.—Manuel Azueta.

6.—B. Islas.
 7.—Guillermo León Tagle.
 8.—Edmundo Elizondo.
 9.—Luis Pérez.
 10.—P. Girard.
 11.—Roberto Gómez Maqueo.

**ASTILLEROS DE
 SANTA LUCIA, S. DE R. L.**
 Calzada Miguel Alemán



**CARNICERIA Y PESCADERIA
 SANITARIA No. 2**

La Carnicería y Pescadería
 Mejor Surtida de la República.
 Ayuntamiento 13. López 68.
 Tels.: 13-16-91 Tels.: 18-39-49
 35-18-96 21-65-84

MEXICO, D. F.

CAPITANES DE NAVIO DE



- 1.—Enrique Villegas Bustamante.
- 2.—Rodrigo Hurtado de Mendoza.
- 3.—Armando Cañizares Sánchez.
- 4.—Ramón Sánchez Mena.
- 5.—Enrique Carrera Alomia.
- 6.—Guillermo Hernández Sagarra.
- 7.—Pedro Calderón Lozano.

- 8.—Luis Cortés Acosta.
- 9.—Felipe Bertrand Lara.
- 10.—Alfonso Vargas García.
- 11.—Donaciano Hernández Carbajal.
- 12.—José H. Orozco Silva.
- 13.—Alfredo Márquez Ricaño.
- 14.—Julián H. Brañas Pastor.

- 15.—Carlos Palma de la Rosa.
- 16.—Federico Romero Ceballos.
- 17.—Manuel F. Barajas Esquivel.
- 18.—Lázaro Mendoza Compan.
- 19.—Luis Núñez Zetina.
- 20.—Adonay Ortega Talango.

LA ARMADA DE MEXICO



21.—Benigno Prieto Calderón.
22.—Homero F. Calles Collado.
23.—Pablo Dávila Rascón.
24.—Ignacio Sáenz Gutiérrez.
25.—Gustavo Martínez Trejo.
26.—Carlos Valenzuela Moncayo.
27.—Samuel Fernández Velasco.
28.—Agustín Flores Espinosa.

29.—Enrique Maliachi Arias.
30.—Héctor Frank Rivero Pérez.
31.—César Rodríguez Inurreta.
32.—Fernando González Ruiz.
33.—Deodoro H. Pastor Baeza.
34.—José María Rivas Sáenz.

35.—Félix Morell Peyrefitte.
36.—Carlos Abaroa Schaufelberger.
37.—Eliás Bertrand Lara.
38.—Humberto Uribe Escandón.
39.—Ramón Alcalá Ferrera.
40.—Angel Ramos Ramírez.

RUMBO AL MAR.-

LA MARINA MERCANTE NORTEAMERICA

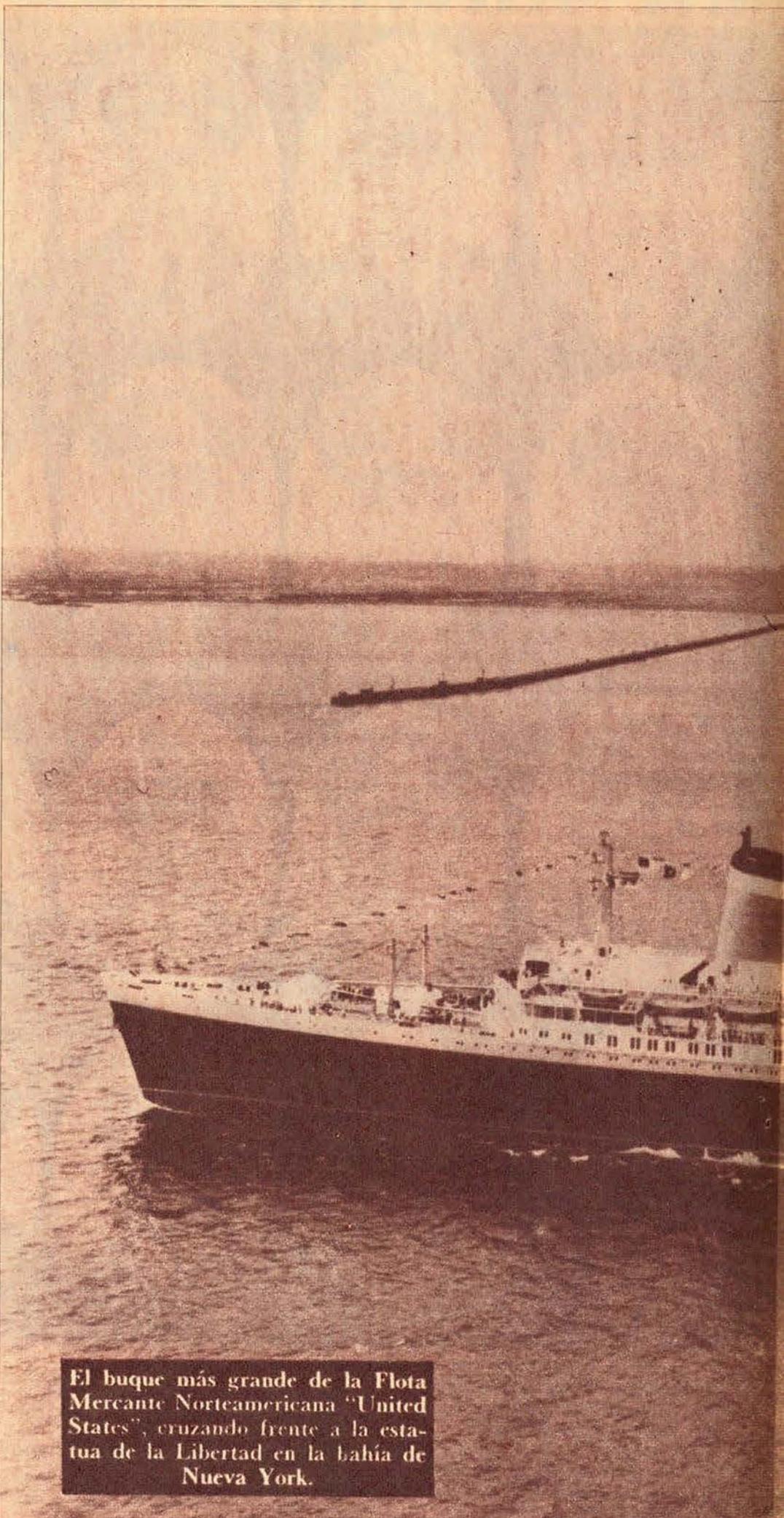
En nuestro número anterior terminamos una serie de artículos sobre la Marina Mercante Británica escritos por el Capitán de Navío José H. Orozco Silva. En ellos se exponían varios aspectos de la organización y funcionamiento de esta Marina y se hacían comentarios sobre la preponderancia y la influencia que a través de ella había tenido Inglaterra sobre el Comercio Mundial, y cómo, durante la guerra pasada esta preponderancia desapareció debido a las inmesas pérdidas de material y de personal que sufrió, principalmente a causa de la feroz campaña submarina que desató Alemania.

También se comentó la enorme importancia que la Marina Mercante Norteamericana alcanzó en esa misma época y que al terminar la guerra los Estados Unidos poseían una flota asombrosamente grande, mayor que todas las flotas de las otras naciones juntas.

Sin embargo, se decía en el artículo mencionado, que poco a poco y debido a una serie de factores favorables para Inglaterra, su flota mercante había ido ganando terreno hasta volver a recuperar el lugar perdido.

Como creemos que sería interesante para nuestros lectores conocer las causas que determinaron la declinación de la flota mercante norteamericana, en este número tenemos el gusto de presentar un artículo escrito para el Naval Institute Proceedings, por el Capitán de Fragata de la Reserva Naval JOHN J. CALBUS, en donde además de abogar para que los Estados Unidos recuperen el lugar preponderante que ocuparon durante la guerra entre las Marinas Mercantes mundiales, explica de una manera acuciosa y prolija, las causas que motivaron su asombroso descenso.

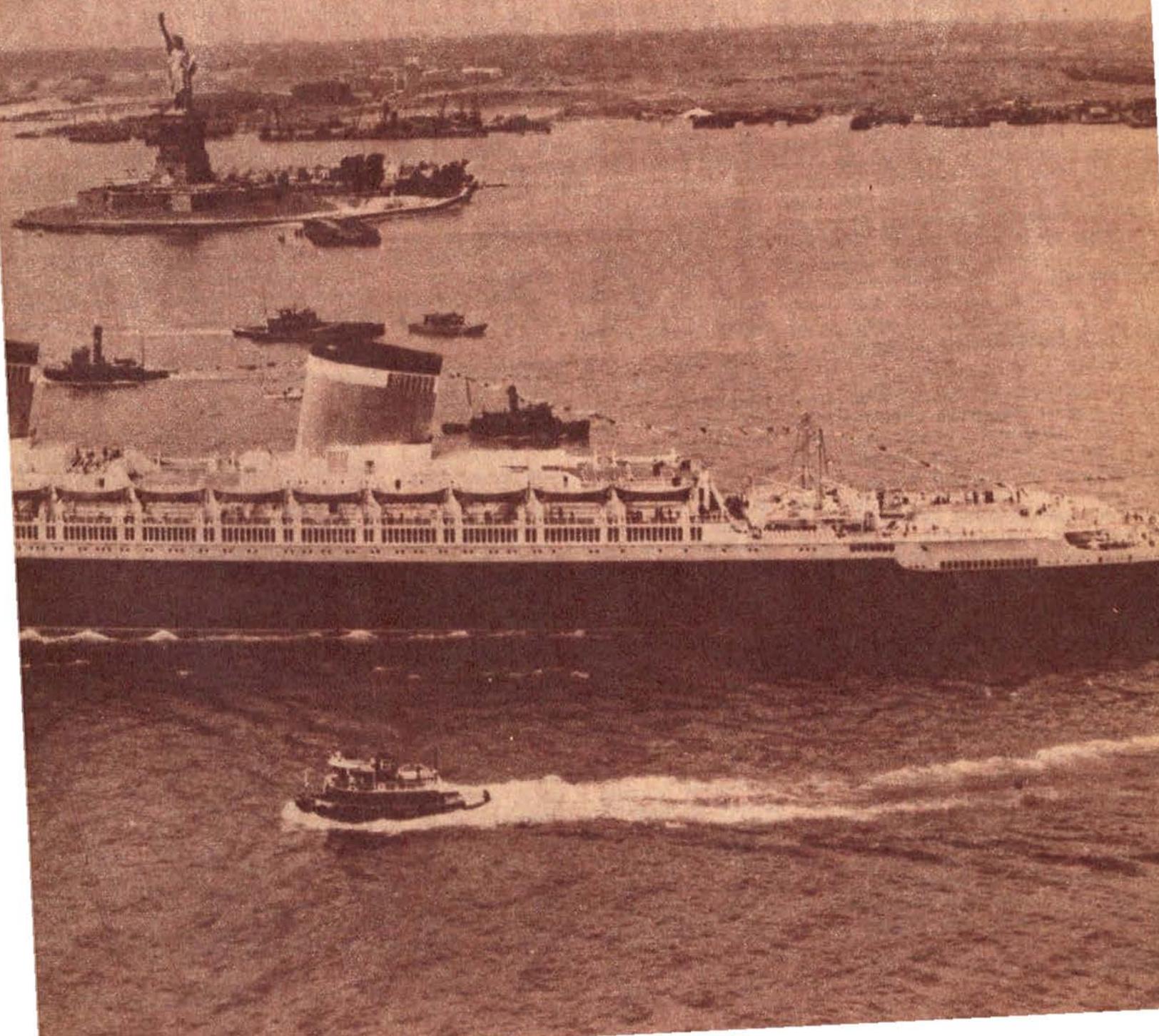
Además de lo que se puede aprender del relato del Capitán de Fragata Calbus, creemos que muchos puntos de vista de los que expone, podrían servir como información e inspiración a aquellos amantes de la Marina Mercante Mexicana que pudieran tener en sus manos la manera de organizarla e incrementarla.



El buque más grande de la Flota Mercante Norteamericana "United States", cruzando frente a la estatua de la Libertad en la bahía de Nueva York.

A Y LA TERCERA GUERRA MUNDIAL

Por el Cap. de Frag. JOHN J. CALBUS, de la Reserva Naval Norteamericana.



"LA MARINA MERCANTE NORTEAMERICANA Y LA TERCERA GUERRA MUNDIAL"

"La estrategia naval tiene como fin el fundar, sostener y aumentar tanto en la paz como en la guerra, el poder naval de un país". Esta amplia definición de estrategia naval enunciada por el Almirante MAHAN en su superlativo libro "La Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783", necesariamente demuestra el principalísimo papel que representa una vigorosa marina mercante. El Almirante MAHAN, al hacérsele la pregunta retórica: ¿Se puede tener este Poder Naval sin el fortalecimiento de la Marina Mercante? contestó: "Lo dudo, la historia ha probado que la formación meramente de un poder naval puede ser hechura de un déspota, como lo fué la de Luis XIV, pero a pesar de su aspecto brillante, la experiencia demostró que su armada fué como una planta que sin raíz muy pronto se marchitó".

Este incisivo análisis, hecho hace más de 65 años, se hace más aparente si se ve a través de la luz de los problemas logísticos de la Segunda Guerra Mundial y del Conflicto Coreano. Porque ahora, a diferencia del siglo XIX, el material y el equipo de guerra moderno no es únicamente mucho mayor y más pesado, sino que además se ha mecanizado y tanto los ejércitos, como las armadas, son ahora más móviles y en consecuencia, la labor de tenerlos constantemente abastecidos es enorme.

Los expertos en abastecimientos nos dicen que se necesitan cuatro toneladas de cupo a bordo, para abastecer a cada soldado que tome parte en un desembarco mecanizado y dos toneladas más por mes. Estos cálculos, aún aquí, son aproximados, ya que para que se acerquen a la realidad, es necesario conocer las condiciones de desembarco que son diferentes en cada lugar y ¿Quién tiene alguna idea de los lugares en que se tenga que desembarcar y combatir en una tercera guerra mundial?

Al esfuerzo para abastecer los ejércitos modernos se agrega el problema de mantener la moral de las poblaciones civiles aliadas, proveyéndolas con suficientes alimentos y otras cosas necesarias para la existencia humana. La amenaza, también importante, de la guerra submarina que se espera que sea, lógicamente, de mayores proporciones que la de la Segunda Guerra Mundial, y de tan alarmantes resultados para los aliados. La solución de

cada una de estas dificultades constituye un trabajo de Hércules, y el no reconocerlo puede llevar al desastre a la nación más poderosa.

Las pérdidas aliadas y neutrales en 1941 (antes que entraran a la guerra los Estados Unidos), se iban produciendo a razón de 500,000 toneladas mensuales; en 1942 al entrar Estados Unidos a la guerra, las pérdidas aumentaron aún y el hundimiento de buques tanques a lo largo de las costas orientales de los Estados Unidos se fueron llevando a cabo ante los ojos horrorizados de los que desde las playas los contemplaban. Tan seria se había puesto la cosa, que se dieron órdenes a los barcos para que permanecieran en puerto hasta que recibieran órdenes de la Frontera Marítima Oriental de la Armada, para que pudieran continuar su viaje con alguna seguridad.

La cantidad final del total de buques norteamericanos mayores de 1,000 toneladas hundidos en la II Guerra Mundial fué de 733 o sea más de la mitad de la marina mercante que los Estados Unidos poseían antes de la guerra, en esa época se tenían 1397 buques entre activos y en reserva. Del personal de la Marina Mercante, Oficiales y Tripulación, se perdieron 5,638 hombres y 581 fueron hechos prisioneros de guerra.

Durante los primeros meses de 1943, las pérdidas de vidas de marinos mercantes fueron, en gran proporción, mayores que las de todas las fuerzas armadas juntas. Nunca se podrá tener idea exacta de los sufrimientos físicos, morales, mentales y psicológicos que sobrellevaron los marinos mercantes durante aquellas guardias interminables acompañados por el constante temor de ser atacados.

Las cantidades de carga transportada por la flota de tanques y cargueros construídos con prisa febril, asombraron aún a los norteamericanos, acostumbrados como están, a cifras enormes; 44.177,000 de toneladas en 1942; 62.113,000 en 1943; 78.553,000 toneladas en 1944 y 83.469,000 en 1945 de cargas y combustibles líquidos. Expresándolo de otra manera, se transportaron 8,500 toneladas por cada hora de las 24 del día durante el último año de guerra. Se transportaron ... 35.109,145 toneladas de petróleo y sus derivados o sea el 99% de cargamentos totales de embarques líquidos.

Nuestra principal preocupación debería de ser la eficiencia del buque tanque norteamericano para poder llevar combustible a los lugares en donde éste se necesite y en el momento en que se necesite en nuestras bases lejanas, en nuestros buques en la mar, en nuestro aeródromos en tierra o flotantes, en nuestros tanques, camiones y jeeps y en nuestras fábricas, que a su vez serían las responsables de la provisión de material, alimentos y ves-

tuario para las fuerzas armadas. Porque de la misma manera que los "Ejércitos viajan sobre su estómago", la nación toda, y hasta la civilización misma, sobrevive o perece en proporción directa a la cantidad de combustible que se les pueda suministrar en tiempos de guerra.

Un trabajo editado recientemente que se titula "El Medio Oriente, Area Probable dentro de la Política Mundial", expresa esta misma idea de la siguiente manera:

"En el mundo contemporáneo, combustible es sinónimo de poder. Poder, en tiempo de paz, para desarrollar y mantener los establecimientos industriales y sistemas de transporte. Poder, en tiempo de guerra, para incrementar la industria a fin de llevar los productos industriales hasta los lugares estratégicos y tácticos, para galvanizar y ayudar a las naciones en las innumerables formas de combate. Los arquitectos de la organización del Tratado del Atlántico del Norte creyeron al formular el Tratado, que la defensa de Europa es vital para la supervivencia del mundo libre en la lucha contra el Comunismo Totalitario. La piedra angular de su planeo fué, consecuentemente, la suposición de que armando adecuadamente y ayudando a recobrase de los efectos de la Segunda Guerra Mundial a las naciones occidentales de Europa, éstas se pondrían en condiciones de defenderse con éxito en el caso de una tercera guerra mundial. Esta nos lleva, inevitablemente a la conclusión, refiriéndonos únicamente a la seguridad militar, de que los aprovisionamientos para la reconstrucción y defensa de la Europa libre, no serían mucho más importantes que el combustible para que los Estados Unidos conservaron su posición como campeones del mundo libre".

La demostración de que la parte que tomó la Marina Mercante Norteamericana en la Segunda Guerra Mundial fué plenamente reconocida, se ve claramente en la carta que el Almirante ERNEST J. KING dirigió con fecha 2 de noviembre de 1945 al Vicealmirante EMORY S. LAND, Administrador de

Embarques de Guerra, que dice:

"Durante los últimos tres años y medio, la Armada ha dependido de la Marina Mercante en el aprovisionamiento de nuestra flota aérea de largo vuelo y de sus bases. Sin su ayuda la Armada no habría podido cumplir su misión. En consecuencia, la Marina Mercante compartió nuestro triunfo de la misma manera que compartió nuestros trabajos y peligros. La Marina Mercante es un fuerte pilar tanto en la paz como en la guerra y es factor importantísimo en el logro de una economía nacional sana. Una Marina Mercante numerosa no constituye solamente una importante reserva nacional sino que, además es en potencia, parte

importante del poder militar del país en una crisis, lo que se probó con creces durante la Segunda Guerra Mundial. Al retornar la Marina Mercante a sus labores de paz, me complace expresar el cordial sentimiento de agradecimiento de la Armada para todos los oficiales y hombres de tripulación de la Marina Mercante por su magnífica ayuda durante los años azarosos de la Segunda Guerra Mundial. Cada uno de ellos debe sentirse orgulloso de haber llevado a cabo una buena labor. Deseamos a la Marina Mercante toda clase de éxitos en los años venideros y esperamos, sinceramente, que continúe fuerte y vigorosa como parte vital de nuestra economía y de nuestra defensa".

La necesidad de una Marina Mercante adecuada es clara e imperativa, el hombre de la calle se pregunta el por qué de que nos encontrara impreparados la Primera Guerra Mundial y la Segunda, y se admira por qué a la luz de la presente guerra fría, con la amenaza más grande que hemos tenido a nuestra seguridad nacional y con la indiscutible necesidad de buques nuevos y más veloces, hemos permitido, (1) que nuestra flota se desintegre, (2) que se ignore lo que podríamos llamar la "huída de la bandera" y (3) que se economice en aquellos asuntos que afectan la construcción y manejo de nuestra flota mercante, particularmente ahora, cuando es un secreto a voces el que al sobrevenir la guerra no habrá el "aviso anticipado" que tan útil nos resultó en las guerras anteriores.

La respuesta se basará quizás, en el hecho de que la Marina Mercante constituye un "negocio", al menos en tiempo de paz. El problema está en la manera de cómo se puede competir y obtener ganancias con una industria plagada con disturbios obreros (principalmente en los grupos laborantes de tierra) y que sufre una recia competencia de parte de los otros medios de transporte (ferrocarriles, camiones y oleoductos); con leyes federales inadecuadas y que además es juego fácil para los políticos que controlan las líneas y los muelles. Estos problemas extraordinarios, además de los normales en toda empresa comercial, son los que impiden que la marina mercante se incremente y entre en la competencia mundial.

El asunto de la discriminación que practican los gobiernos de algunos países extranjeros y el efecto que ésta tiene en los buques que llevan nuestra bandera, se trató en un Sub-Comité de Marina Mercante y Asuntos Marítimos del Comité de Comercio Interestatal y Extranjero del Senado, en la 82a. Legislatura.

A esta discusión se le denominó de la siguiente manera: "Para discutir la cuestión de actos discriminatorios de países extranjeros que afectan a nuestra Marina Mercante". Se presen-

to una larga lista de regías y prácticas seguidas en varios países extranjeros que incluían a Colombia, Ecuador, Venezuela, Uruguay, Canadá, Francia, Italia, Sud-Africa, España, Egipto, Turquía, Africa Portuguesa, Chile, Brasil, Argentina, Kenya y Africa Oriental Británica. Se llamó a declarar a algunos oficiales de compañías de vapores y a personal del gobierno, inclusive a representantes del Departamento de Estado.

Por supuesto que negociantes y ciudadanos, acuden al gobierno para que los proteja de la competencia que viene del extranjero, y se entiende que los intereses marítimos tienen el deber de buscar la manera de proteger y salvaguardar cualquier participación que tengan en el comercio internacional y procurar incrementarla. Por otra parte, el Departamento de Estado tiene la obligación de representar a los Estados Unidos como país en todos aquellos asuntos que afecten las relaciones con otros países, pero al mismo tiempo debe cuidar de que no lo tachen de estar al servicio de intereses particulares de un grupo.

El Senador Magnuson, que como representante de un estado costero, se ha mostrado activo en todos aquellos casos que afectan a la Marina Mercante, hizo la siguiente observación: "Los asuntos marítimos y de transportes marítimos nunca han recibido del Departamento de Estado, en sus negociaciones con otros países, la prioridad que merecen".

Quizás en estos tiempos en que el equilibrio internacional parece tan precario y cuando la posición de los Estados Unidos como líder mundial es indiscutible, el Departamento de Estado, debe pesar cuidadosamente toda consideración antes de sugerir a cualquier nación que modifique sus leyes, reglamentos o prácticas, aunque éstas afecten las tarifas de la Marina Mercante Norteamericana o a cualquier otra situación política o económica.

Durante el curso de los discusiones, el señor A. A. Cocke, Vicepresidente de la Compañía Lykes Brothers Steamship, de Nueva Orleans expuso: "A través de los años, Lykes se ha esforzado en mantener un servicio regular entre los países Escandinavos, como Noruega, Suecia y Dinamarca. Aunque apreciamos la mente marítima que prevalece en esos países, creemos que los barcos con bandera Norteamericana deben participar en el tráfico de esas naciones. En los tiempos de la Ayuda a los países europeos, podíamos sostener un servicio regular con Noruega y en un grado inferior con Dinamarca, debido a que, en el Programa de Ayuda, se financió la participación de buques norteamericanos. La financiación para viajes a Suecia fué escasa, por lo que nuestros viajes a ese país, aún durante el tiempo de ayuda, fueron pocos y

espaciados. Desde que disminuyó la Ayuda y se extinguió en algunos casos, no nos ha sido posible conseguir fletes para esos países debido a que todo el cargamento, sin excepción, se envía en navíos extranjeros".

En conexión con las declaraciones del señor Cocke, nosotros enfatizamos que en muchos países, especialmente en los países escandinavos, un productor, digamos, de cierto producto que debe venderse en el extranjero, es al mismo tiempo, un fuerte accionista de alguna compañía naviera. Por lo que al embarcarse su producto para su exportación y venta en algún país extranjero, da instrucciones para que el producto se embarque en los buques en que él tiene sus acciones y esto no puede ser causa de acción diplomática, ya que se trata de la decisión tomada por un armador privado.

Se nos puede indicar el caso de que hace poco se intentó abolir la Ley 50-50. Esta Ley prescribe que cuando menos el 50% de los cargamentos de la Ayuda Norteamericana deben transportarse en buques con bandera Norteamericana. No cabe duda que los más interesados en que esta Ley proteccionista se aboliera fueron los intereses marítimos extranjeros. El asunto se discutió en el Congreso y los abolicionistas fracasaron con una votación de 181 votos contra 51.

El problema de la discriminación de la bandera es bastante intrincado, particularmente con respecto a la manera como ésta ha de discriminarse. Con respecto a la filosofía de las discriminación de la bandera, no hay manera de objetarla cuando un país da como razón la protección de su propia Marina Mercante.

No nos parece malo el que una nación quiera bonificar a su propia gente, excepto cuando, en el sentido real de la economía, un nacionalismo económico excesivo constituye una barrera para el comercio. Cualquier clase de monopolio es teóricamente erróneo, pues al final redundaría en el alza de precios o en el deterioro de la calidad de los productos o de ambas cosas.

Sin embargo, formamos parte de un mundo compuesto por pueblos, y los pueblos no siempre actúan en un sentido amplio y universal, ni siguiendo líneas estrictamente económicas. Más bien siguen aquellas políticas nacionales y económicas que los puede beneficiar de momento y hasta con un sentido proteccionista de tarifas que pueden justificarse con argumentos que puedan ser válidos. Por lo tanto, aquellos países que han ayudado en el pasado, o que están ayudando en el presente a sus propios ciudadanos en el desarrollo de una marina mercante, alegan que sus intenciones son buenas y que es necesario dar esa ayuda para su propia protección política y por razones económicas.

Quizás la única alternativa que les queda a las naciones que siguen prácticas discriminatorias a favor de sus propios ciudadanos, para el desarrollo de su marina mercante, es la de que nosotros hagamos lo mismo. Esto puede hacer que esas naciones se vean obligadas a concertar convenios u otros arreglos con los Estados Unidos a fin de que se eliminen esas prácticas. Aunque esto pueda ser molesto para algunos, volvemos a enfatizar que la discriminación a favor de sus nacionales se ha estado llevando a cabo desde los tiempos de los Fenicios y con seguridad se seguirá llevando.

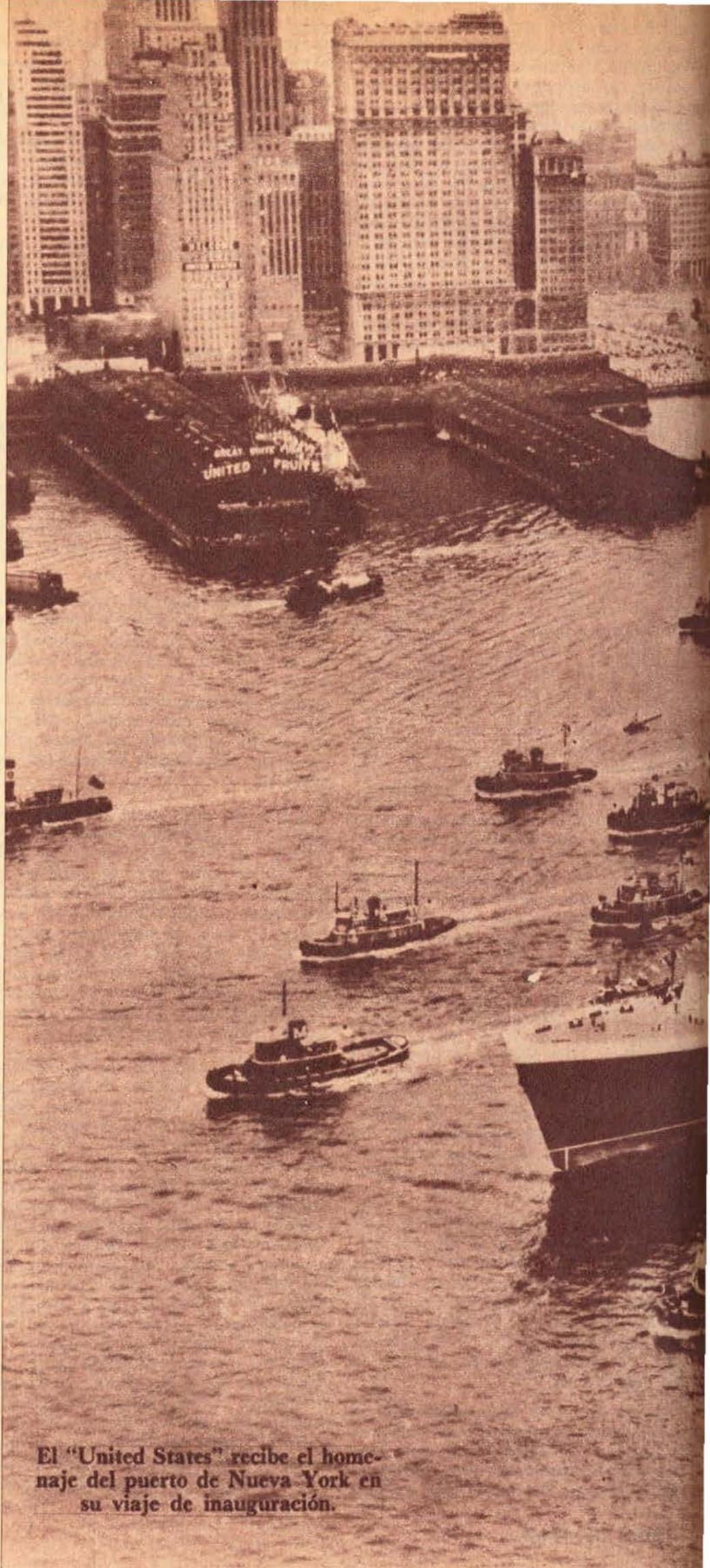
En los primeros tiempos, España, Portugal, Francia y principalmente Inglaterra, construyeron su marina mercante sobre bases de actas de navegación que restringían severamente el tráfico de buques de banderas extranjeras en el transporte de sus productos desde y hacia sus colonias y hacia otros países. Se debe admitir que si se tiene en cuenta la actual magnitud de las marinas mercantes de esos países, se verá que la aplicación de esas políticas dió resultado. Fué únicamente cuando ya Inglaterra había asegurado la tajada del león en navegación y que sus manufactureros habían ganado una posición tal que podían vender sus productos al mundo sin temor a la competencia, que auspició el principio del libre comercio y repelió, en 1849 su Acta de Navegación.

Sería interesante señalar que en nuestros primeros años como nación y, cuando estábamos luchando por sobrevivir, se aprobaron en el Primer Congreso de 1789, decretos proteccionistas que favorecían el empleo de buques de bandera norteamericana para conducir carga a los puertos de los Estados Unidos, y estos decretos trajeron como resultado el que la Marina Mercante creciera rápidamente.

Es cierto que el crecimiento de una Marina Mercante no descansa únicamente en una legislación favorable, pero en casi todos los países que la han tenido han salido avante con beneficios en la competencia con otros países.

En la 81a. Legislatura del Congreso se presentaron varios proyectos de ayuda gubernamental que al ser sometidos a la consideración del Comité de Marina Mercante y Pesca, se materializaron en decretos que reformaron el Acta de la Marina Mercante de 1936. A continuación vamos a dar a conocer las diferentes clases de ayuda gubernamental que fueron recopilados por el señor Harbort S. Perry, Jefe de la Sección Económica Extranjera de la Comisión Marítima de los Estados Unidos.

- 1.—Ayuda para construcciones y reparaciones.
- 2.—Ayudas que rebajen el precio de operación:
 - a).—Primas de navegación.



El "United States" recibe el homenaje del puerto de Nueva York en su viaje de inauguración.



- b).—Subsidios de correos.
- c).—Subsidios del almirantazgo.
- d).—Pago de salarios y gratificaciones a las tripulaciones.
- e).—Excepciones de impuesto.

3.—Ayudas tendientes al desarrollo y a la estabilización de la navegación nacional:

- a).—Participación del gobierno en la propiedad de los buques o asociación oficial con los armadores.
- b).—Propiedad parcial gubernamental de acciones, administrándola por medio de consejos descentralizados.
- c).—Préstamos para el manejo de las compañías navieras.
- d).—Seguro gubernamental para los buques.
- e).—Cuotas de estabilización.
- f).—Concertación de tratados tendientes a eliminar la competencia.
- g).—Protección de la navegación por medio de tratados.

4.—Obstáculos para desanimar a la navegación extranjera:

- a).—Acción en contra de los círculos de navegación extranjera, conferencias y sistemas de rebaja de tarifas.
- b).—Impuestos con cuotas especiales para la navegación extranjera.
- c).—Discriminación por medio de impuestos y reglamentos.

(1).—TARIFAS:

- a).—Mayor pago de derechos para las mercancías llevadas por buques extranjeros.
- b).—Mayor pago de derechos por las mercancías llevadas en buques de terceros países.
- c).—Reglamentación para dificultar el embarque de fletes en buques extranjeros.
- d).—Reglamentación tendiente a desviar el tráfico extranjero de los puertos cubiertos por líneas nacionales.
- e).—Reglamentos y prácticas discriminatorias con relación a cuarentenas y facilidades portuarias.
- f).—Mayores cobros para las arribadas y salidas, para y desde ciertas áreas, o discriminación a favor de buques cargados de ciertas mercancías.
- g).—Impuestos a la carga, reembolsables a buques nacionales.
- h).—Negación de facilidades de exportación para buques extranjeros.
- i).—Restricción en los permisos para el transporte y el comercio de las posesiones.
- j).—Restricción en los permisos pa-

ra importaciones y exportaciones de mercancías reservadas exclusivamente para buques nacionales.

- k).—El uso de puestos abiertos para el comercio exterior exclusivamente para buques nacionales.

l).—Exigir a las compañías extranjeras que lleven libros separados en el idioma nacional con la anotación de todas las transacciones llevadas a cabo. Hacer que cumplan debidamente con las reglamentaciones establecidas del comercio.

m).—Arreglar los reglamentos y el pago de derechos de manera que favorezcan a determinados países.

5.—Empleo de los Reglamentos gubernamentales y los Tratados de manera que favorezcan los negocios norteamericanos.

a).—Promover el empleo de buques nacionales por medio de acuerdos internacionales, cuotas favorecedoras y arreglos de trueque para las ventas.

b).—Garantizar un porcentaje mínimo de tonelaje movido por buques nacionales cuando el gobierno promueva ventas o haga operaciones de trueque.

c).—Control del mercado y sistemas de cuotas o de monopolios que presionen a los comerciantes para que embarquen sus cargamentos en buques nacionales.

6.—Otras ayudas directas del gobierno:

a).—Restricciones en las operaciones de los buques extranjeros con nóminas más bajas, menor número de tripulantes o cuotas más bajas que los buques nacionales.

b).—Acción que tienda a entorpecer las operaciones de buques extranjeros que gocen de subsidio.

7.—Ayudas indirectas, semiprivadas o clandestinas:

a).—Manipulaciones de la moneda a fin de compensar la ventaja competitiva.

b).—Auspiciar la propaganda de "embarque sus mercancías en buques nacionales". Inspirar ataques de prensa a los barcos extranjeros, diciendo que son inseguros, que hacen competencia de mala fe, voraz, etc.

c).—Acción clandestina en contra de los marinos mercantes extranjeros, tal como soborno a los oficiales, sabotaje, demandas, etc.

Es cierto que no todos estos tipos de ayuda gubernamental se emplean en otros países para interferir substancialmente a los buques norteamericanos

empeñados en el tráfico extranjero, sin embargo, sumadas las diversas clases de ayudas gubernamentales de otros países, éstas pueden perjudicar al tráfico de los buques norteamericanos.

A pesar de la resistencia natural del Gobierno para interferir en los asuntos de una nación que se esfuerza por alentar el espíritu de empresa individual y la libertad de espíritu de sus nacionales, la Administración no debe olvidar la necesidad primordial de ayudar y fomentar a la Marina Mercante Norteamericana, por lo que tendrá que actuar de cierta manera en esa dirección. Se debe tener en cuenta que la industria de la Marina Mercante no es solamente doméstica, sino que es internacional en su más amplio sentido. Recorganizada como está ahora, más que nunca como un cuarto brazo de nuestra defensa, es de la incumbencia del Gobierno hacer frente a la realidad actual de la Marina Mercante que necesita urgentemente remedios especiales y la atención constante que es necesario prodigar a un paciente importante que se encuentra muy enfermo.

Aunque la Marina Mercante Norteamericana es, en tiempo de paz, negocio privado, su aspecto de ruina hace poco atractivas sus acciones en el mercado. En estos tiempos en que hay tantas industrias en período de crecimiento, y tantas otras ya maduras y establecidas que siguen prometiendo año con año, dividendos substanciales a los inversionistas, no hay una razón poderosa para que el inversionista medio invierta sus ahorros en acciones de una compañía de vapores, a pesar de que las ganancias habidas desde el año de 1937 han sido impresionantes.

En un estudio especial llamado "La Marina Mercante Norteamericana y la Política de Impuestos Federales", formulado por el Secretario de Comercio y presentado para su aprobación al Presidente Truman el 30 de octubre de 1952, se expone:

"Se puede razonablemente suponer que el gran adelanto de la industria marítima que se refleja en las estadísticas de las compañías que funcionan y que están a la disposición de toda la comunidad financiera, ha hecho cambiar y ha mejorado la actitud de esta comunidad con relación a sus inversiones en la industria. Desafortunadamente esto no ha acontecido en apreciable extensión. En efecto, no ha habido, virtualmente, ningún nuevo capital que se haya aventurado a invertir en la industria desde 1938. En el caso en que cuando menos dos compañías han ofrecido ne venta, públicamente, sus acciones, no se han ofrecido grandes cantidades al mismo tiempo, ni esto ha llevado capital nuevo dentro de las compañías, sino que únicamente ha habido un cambio de la propiedad de unos cuantos grandes accionistas a muchos pequeños tenedores de acciones. Además, estos

ofrecimientos no han sido recibidos por el público con mucho entusiasmo, ni siquiera han hecho que otras compañías se animen a aumentar capital adicional por medio de la venta de las acciones comunes en el mercado inversionista.

Uno de los golpes más rudos a la Marina Mercante ha sido la declinación de la navegación de cabotaje que se ha venido observando en los últimos diez años, mucho de lo cual, se debe a las pérdidas de la última guerra. Tanto los ferrocarriles como los servicios por carretera se han apresurado a llenar el vacío que dejaron los barcos mercantes al pasar del servicio costero regular al servicio de guerra.

Generalmente, el margen para ganancias en el costo de manejo de carga desapareció prácticamente en esos años, debido al alza del costo del manejo de los buques.

Basta con una mirada a algunas cantidades relacionadas con este importante segmento de nuestra Marina Mercante, para enterarse de la historia, sin necesidad de palabras: En 1937 había un total de 404 buques cargueros que representaban aproximadamente dos y tres cuartos de millones de toneladas en servicio del tráfico costero e intercostero. Según el informe del Secretario de Comercio en octubre de 1952, el número había disminuido a 99 buques con menos de un millón de toneladas.

Antes de la Segunda Guerra Mundial había 33 buques mixtos en ese tráfico. Hoy no hay ninguno y aunque los buques tanques siguen manejando una parte razonable del transporte de petróleo y sus productos tanto a lo largo de la costa como en el tráfico intercostal, la instalación de oleoductos ha impedido que el número de estos buques aumente.

Por supuesto que se dirá que el supertanque moderno, cuya construcción se inició en la postguerra, es más rápido y mucho más grande que el tanque de antes de la guerra, y que el T-2 que se construyó durante la guerra, sin embargo, esta clase de buques se encuentra en mayor número en las marinas mercantes extranjeras que en la propia Marina Mercante Norteamericana.

De acuerdo con las estadísticas proporcionadas por la Administración Marítima, en diciembre 31 de 1951, los buques tanques de compañías particulares norteamericanas incluyendo a los que estaban en construcción o que se habían ordenado construir, se pueden ordenar de la manera siguiente: el 77% construido durante la guerra, 11% antes de la guerra y el 12% después de la guerra.

Por otro lado, el tonelaje con bandera de otros países era: el 20% construido durante la guerra, el 21% antes de

la guerra y el 59% después de la guerra.

Otro problema, de considerable importancia con respecto a la eficiencia de la flota petrolera, es el que la mayor parte de nuestros buques tanques son de variedad T-2, estos buques rindieron un encomiable servicio durante la guerra, pero ahora son buques de más de 10 años de servicio, con una vida que se les calculaba de 16 a 18 años, no les queda pues, más que seis u ocho años de servicio.

Hace poco, por recomendación que le hizo el Departamento de Comercio al Congreso, se aprobó un programa de "comerciar y construir", pero es difícil de predecir cuánto tiempo tardará éste en llevarse a cabo.

Mientras tanto, de acuerdo con un artículo que se titula "Necesidad de incrementar la aceleración en la construcción de tanques", que apareció en diciembre de 1953, editada por la Oil and Gas Journal, que se refería a la construcción mundial de buques tanques en gran escala ordenados hasta octubre de 1953, indicaba que se estaban construyendo 650 tanques en 13 naciones y de ellos únicamente 36 en astilleros norteamericanos, cantidad con que se incrementará la flota petrolera del país.

La Administración Marítima considera que los Estados Unidos pueden adquirir en cualquier momento un total de 137 buques tanques y 45 cargueros, o sean tres millones de toneladas que ahora arbolan banderas extranjeras. Esos buques aunque arbolan banderas de Panamá, Honduras, Liberia y Venezuela, están tripulados en su mayoría y controlados por ciudadanos norteamericanos.

La Administración Marítima ha permitido esto, basada en la teoría de que esos buques exceden las necesidades de los negocios marítimos norteamericanos, y que si no se les deja navegar con bandera extranjera se les tendría que amarrar, en cambio, si navegan en esas condiciones, entran en competencia con otras banderas y están en condiciones de recogerse y abanderarse norteamericanos en caso de una movilización.

Se alega que los gobiernos de Panamá, Honduras, Liberia y Venezuela son amigos de los Estados Unidos y no hay temor de que esos buques no estén a nuestra disposición en el caso de una emergencia nacional. Sin embargo, hay quien piensa que a pesar de todo, siempre se corre un riesgo, particularmente si se tiene en cuenta que los hombres que tripulan esos buques son de diferentes nacionalidades, y no hay una base firme para confiarse en su lealtad para con los Estados Unidos en caso de un conflicto mundial.

En los principios de la Segunda Guerra Mundial existían condiciones similares con respecto a la Flota Panameña

de la Standard Oil, Co., (NJ). Los oficiales de esos buques eran alemanes. Se ordenó la concentración a puertos norteamericanos y los alemanes fueron substituidos por norteamericanos. Naturalmente que esto pudo hacerse en los años de 1939 y 1940, pues los Estados Unidos entraron a la guerra hasta 1941. Además, la mayor parte de los alemanes eran viejos servidores de la Standard Oil, Co., y tenían lógicamente cierta lealtad hacia la Compañía. De cualquiera manera, si esto se hubiera intentado hacer después de Pearl Harbor, aunque los buques hubieran sido de bandera panameña y en consecuencia amiga, no estamos muy seguros de que los oficiales alemanes hubieran conducido los buques a puertos norteamericanos para que después fueran empleados en contra de su país.

Hay muchos inconvenientes en el hecho de que los Estados Unidos traten de recobrar, para emplearlos en tiempo de guerra, los buques que en tiempo de paz arbolan banderas extranjeras y cuyas tripulaciones proceden de todas partes del mundo.

El éxito del escape de la Marina Mercante Noruega es un ejemplo clásico de lo que pueden hacer tripulaciones valientes y capaces cuando se deciden a escaparse de las garras de un país y ponerse al servicio de su patria y de las naciones que ellos escojan para luchar a su lado. Lo que pasó hace poco cuando la tripulación del tanque finlandés "ARUBA" se negó a continuar su viaje hacia la China Roja es un caso que se debe tener en cuenta. Por lo que repetimos, ¿en qué sentido irían las simpatías de las tripulaciones extranjeras de los buques panameños y liberianos si se presentara un conflicto armado el día de mañana?

Para encontrar la respuesta, no tiene uno más que tomar en cuenta el control que el Partido Comunista ejerce sobre las diferentes federaciones de trabajadores alrededor del mundo. Los grupos de marinos son particularmente vulnerables a la política de promesas de ventura y a la férrea disciplina que los comunistas ejercen a bordo de los buques. Por el momento, es cierto que la situación parece exenta de peligro, pero no habría absolutamente nada que temer si los buques arbolaran definitivamente la bandera norteamericana.

En abril de 1954, la Oficina del Subsecretario de Comercio encargada de los Asuntos de Transportes y Administración Marítima presentó un estudio sobre la Política del Subsidio Marítimo de acuerdo con las actuales necesidades de la Marina Mercante y la Industria de la Construcción de buques. Este estudio lleno de diagramas y estadísticas viene dentro de un volumen de 150 páginas que contienen un análisis detallado de las condiciones existentes hasta el 31 de diciembre de 1952. Entre otras cosas se hace un cálculo de la cantidad mínima de barcos en servicio

activo que pudieran estar listos dentro de los primeros noventa días para hacer frente a las necesidades de una movilización militar de acuerdo con los planes de movilización que haya formulado la Junta de Jefes de Estado Mayor.

Basados en esos cálculos y en el análisis de las condiciones actuales de la Flota Mercante Norteamericana así como en las del Comercio Mundial, se hicieron algunas recomendaciones. En el primer grupo de recomendaciones vienen nueve puntos específicos que necesitan, para su solución, acción legislativa. En el segundo grupo hay puntos que requieren acción administrativa.

De estas conclusiones hay tres que nos parecen de particular interés:

PRIMERA.—Necesidad de un programa de construcción para sesenta trasatlánticos anuales, que se consideren necesarios para el sostenimiento de la industria de construcción de buques, de acuerdo con un plan de importancia tal, que pueda proveer a la nación de un núcleo de trabajadores especializados capaz de ampliarse hasta llenar las necesidades de una movilización.

SEGUNDA.—La defensa nacional basada en una planeación adecuada necesita en tiempo de paz, de una flota mercante en el activo como la que había el 31 de diciembre de 1952.

TERCERA.—Que la capacidad de construcción para la reposición de los buques que se necesitan para completar el número de los que había en el activo el 31 de diciembre de 1952, al alcanzar éstos una edad de 20 años, está más allá de la capacidad de los astilleros existentes en los Estados Unidos, así como de las reservas financieras de los armadores, puesto que hay que tomar en cuenta que el 80% de esa flota estaría ya en condiciones de ser reemplazada dentro del período comprendido entre los años de 1960 y 1965. Que los subsidios actuales son insuficientes para atraer a los dueños particulares para reemplazar un número substancial de buques en los próximos diez años.

A pesar de tantos estudios y de las recomendaciones hechas por organismos gubernamentales y privados, prevalece el hecho irrefutable de que la Marina Mercante Norteamericana sigue menguando y el terrible día de que ésta haya pasado de moda se va viendo cada vez más cercano.

A pesar del último análisis que se hizo y que se llamó "Política del Subsidio Marítimo" y que contiene el corte del número de buques que se hizo el 31 de diciembre de 1952, ha continuado la erosión del "cuarto brazo de la defensa". Así vemos que en diciembre 31 de 1952 había 1264 buques mer-

cantes en servicio activo pertenecientes a armadores privados; en junio de 1954 había disminuído esta cantidad a 1229 barcos, en noviembre de 1954 ya había 1181 y en julio de 1955 el número había disminuído a 1042. Es cierto que para esta fecha existían 121 barcos de propiedad del Gobierno y una flota de reserva de 2162 buques. Aunque la mayor parte de los buques de la flota de reserva son cargueros o tanques, lo cierto es que esos buques son ya viejos y se van deteriorando rápidamente.

La verdad es que despacio, pero seguramente, el agua nos va llegando al cuello, si es que no nos ha llegado ya, y a pesar de todos los análisis, ninguno de ellos puede convertir a un buque tanque de los que se construyeron durante la guerra en otra cosa que no sea un buque tanque construído durante la guerra, y mientras no poseamos una lámpara de Aladino para que por artes mágicas nos diera la seguridad física que una marina mercante adecuada nos puede dar, debemos apresurarnos a formular un atrevido programa para reemplazar al tonelaje que se construyó durante la guerra y ponerlo inmediatamente en práctica, creando la legislación que sea necesaria, y si algún Congreso o alguna Administración de mente económica considera el precio demasiado alto, deben de estudiar las posibilidades de llevar a cabo una sugestión que hace poco tiempo hicieron las asociaciones que representan al personal de a bordo y al desembarcado de las flotas de tanques de varias de las más grandes compañías petroleras. La sugestión consistía en que se vote una ley para que el 75% de todo el petróleo y sus derivados que importan los Estados Unidos se conduzca en buques norteamericanos.

Un estudio reciente hecho por el Instituto de la Marina Mercante Norteamericano indica un constante declive en la participación de la bandera Norteamericana tanto en las importaciones como en las exportaciones de petróleo y sus derivados.

La imposibilidad de que los buques norteamericanos participen en el transporte de petróleo, de áreas como la Arabia Saudita y Venezuela, a los Estados Unidos y la consecuente pérdida de empleos de marinos norteamericanos ha estimulado muchas discusiones sobre el tema de "Fuga de la Armada" y que indudablemente ha originado las sugestiones sobre medidas protectoras para el personal que navega en los barcos petroleros norteamericanos.

Una luz en la oscura perspectiva es la calidad del personal disponible para tripular a la flota norteamericana. Estudios recientes indican que cuando menos, en las flotas petroleras, nunca ha habido ocasión como ésta en que se lleve a bordo un personal tan experto y tan bien entrenado tanto entre los oficiales como en la tripulación.

La mayor parte de los tripulantes de algunas compañías petroleras tienen un promedio de tres años de servicio continuo en esas mismas compañías. En cuanto a los oficiales, llevan un promedio de 7 a 10 años de servicio continuo en la misma compañía. Hay una compañía petrolera de las más grandes que no tiene un solo jefe de máquinas que tenga menos de quince años de servicio como oficial.

El desarrollo de este tipo de personal no es casual, sino el resultado de un plan acordado en conjunto para los jefes y empleados, con el fin de formular un programa de compensaciones extras adecuadas que estimule a las tripulaciones y las anime a continuar en el servicio.

Sin embargo, debemos enfatizar que no obstante lo experimentadas que sean en estos momentos las tripulaciones de los buques, el número decreciente de éstos, hará que esta reserva humana se extinga y el largo y laborioso trabajo de reclutamiento y el de tripular a los buques tendrá que comenzar otra vez, y aquellos que tienen la responsabilidad y que han tenido que empezar a edificar otra vez desde los cimientos, dirán con temor: ¿Tendremos tiempo? Para concluir, presentamos aquí, para que sea leída una y otra vez, la declaración hecha por el Presidente Franklin D. Roosevelt, 14 de marzo de 1935, al enviar su mensaje al Congreso sobre la Marina Mercante. Sus palabras proféticas que nos prepararon para llevar a cabo el papel que la Marina Mercante representó en la última guerra y que ahora vuelven a ser de actualidad.

"Presento esta vez al Congreso la cuestión de si los Estados Unidos deben tener una Marina Mercante adecuada o no. En mi concepto, hay tres razones para resolver afirmativamente esta cuestión: La primera es que los subsidios concedidos en tiempo de paz por otras naciones a las uniones de embarcadores, o cualquier otro método restrictivo, puede redundar en detrimento de los navieros norteamericanos. El mantenimiento de una competencia legal es, por sí solo, a nuestros buques de tonelaje suficiente, una porción razonable de fletes de nuestro comercio exterior. La segunda es que en el caso de una guerra en la que los Estados Unidos no esté comprometido, nuestro comercio, si no hay una Marina Mercante adecuada, puede encontrarse maniatado seriamente debido a su incapacidad para asegurarse el transporte del comercio exterior pacífico. La tercera es que en el caso de una guerra en que los Estados Unidos se vean envueltos, habrá necesidad de emplear a los buques norteamericanos, no únicamente como auxiliares de la Armada, sino también para sostener un intercambio comercial necesario con otras naciones. No debemos olvidar las lecciones aprendidas en la guerra pasada".

EL PUERTO DE MAZATLAN

ABIERTO A LAS

MARINAS DEL MUNDO



SOCIALES

LOS QUE LLEGAN...!



Coronel Alejandro
Aparinov.



Capitán de Fragata
Fernando A. Milia.



Coronel Philips Delano
Brandt.

Coronel Youry A. Tcel-
panov.



LOS QUE SE VAN...!

DE MARINA



El Capitán de Fragata Fernando Alberto Milia, Agregado Naval y Militar a la Embajada de Argentina en México, desparte con el Contraalmirante Alvaro Sandoval Paullada, Jefe del Estado Mayor Naval, en ocasión de su presentación como Representante de la Armada de su país ante la Armada de México.

El Coronel Brandt acompañado por el General Eliseo Martín del Campo, Coronel Ramos Flores, Capitán de Navío Orozco Silva y Cap. de Primer Rango N. Nikiporets, durante la fiesta de despedida organizada en su honor por la Sociedad de Agregados Navales Militares y Aéreos.



S O C I A L E S



La señora Brandt, acompañada por un grupo de esposas de Agregados Navales, Militares y Aéreos, en la comida de despedida que ofrecieron a ella y a su esposo el día 9 de junio.



Un aspecto de la comida que la Asociación de Agregados Militares, Navales y Aéreos, ofreció a los Coronales Brandt y Aparinov y a sus distinguidas esposas, para despedirlos de la ciudad de México.

DE MARINA



Los niños de la guardería infantil de la Secretaría de Marina, celebraron el Día de la Marina, con una fiesta, llena de alegría y de color. Asistieron el Secretario de Marina y su señora esposa, el Oficial Mayor Héctor Meixueiro A., y otras personalidades.



PEREGRINA...

Cap. de Fragata JOSE F. NEGRETE
ROSILLO.

SON las canciones, una de las más dulces expresiones del sentimiento, y rodando por el mundo, llevan hasta los rincones más apartados el alma de las regiones en que nacieron.

Yo he escuchado muchas canciones, como todos, seguramente; cada región que he visitado en mis largas correrías tiene el matiz de su vida regional, y a lo largo de los extensos litorales de la Patria, va formándose un acervo, una amalgama, de todo esto que canta la vida nacional.

Pero una de las que más me impresionó, por haberla escuchado en condiciones especiales en boca de su autor, me conmovió hondamente. Conocía a los actores.

Fué por el año de 1924. Al sureste de la República habían ido a refugiarse los últimos descontentos de una efímera revolución. Y las actividades se habían reconcentrado en aquella apartada región.

Ir y venir de tropas, embarcaciones que surcaban los ríos, buques que transportaban elementos de guerra hasta aniquilar, por fin, aquellos elementos que un día se pusieron al margen de la Ley.

Cuando la región del Río Grijalva fué dominada, y tomadas las poblaciones principales de Frontera, Villahermosa y las principales de Chiapas, poco a poco el trajín de las operaciones fué cesando. Quedó un servicio de vigilancia en el mar, mientras tierra adentro las tropas federales restablecían el orden. Apenas si de vez en cuando, por las barracas de los pequeños ríos, salían pequeños buques con prisioneros, o con tropas que volvían a sus matrices.

Para los buques de guerra, quedó un servicio constante de vigilancia que apenas si era interrumpido de vez en cuando con algo más importante. Las costas de Campeche y de Yucatán se cubrían con ese ir y venir monótono, y por las noches, los buques apagaban sus luces para mantenerse en observación. La situación iba mejorando; Ciudad del Carmen, Sabancuy, Ceiba Playa, Campeche y todos los puertecitos menores se recorrían sin cesar. Las extensas llanuras del mar acabaron por no tener movimiento. A bordo, la rutina era tediosa y monótona.

Una mañana, frente a la barra de Santa Ana, en el Estado de Tabasco, se avistó un pequeño cayuco que hacía proa a mi buque, el "Tampico", que se encontraba fondeado balanceándose a escasos doscientos metros de la playa anchurosa y rizada por la mar que rompía impetuosa. Cuando aquel esquife estuvo cerca del buque, se oyó una voz que preguntaba por "el Capitán". Se ordenó que atraca-

ra, y subió a bordo una sola persona, con un maletín y una guitarra.

Seguramente que aquel pasajero obtuvo la venia para quedarse a bordo, porque el esquife se volvió a la playa.

Para nosotros, una persona extraña a bordo, significa una cosa muy importante, y la inquietud de preguntársele su nombre y alguna cosa más, fué a partir de entonces un acicate para los que con más frecuencia lo veíamos. El pequeño buque no tenía gran cosa de alojamiento; pero en el camarote del Segundo Comandante fué alojado, con aquella extraña compañía del maletín y su guitarra.

Al día siguiente, muy de mañana, con la usual rutina de a bordo que inicia las labores del día con el baldeo para asear el buque, entre los marineros había uno más: aquel extraño pasajero, que se había despojado de sus zapatos, y en mangas de camisa, enderezaba la manguera de agua sobre los mamparos.

A las ocho, se tocó "rancho" y mientras los marineros bajaban a su sollado para recibir su alimentación, en compañía de uno de ellos, el nuevo huésped se acercó a la cocina, y con voz netamente peninsular, es decir con el acento inconfundible de los hijos del sureste, dijo al cocinero:

—"Hermano... mas si tienes un poco de frijol "cabash"..."

La expresión llana, sincera de aquel hombre, afirmó las simpatías que ya tenía por él. Esperé un rato, y cuando pude, entablé conversación y pude enterarme de su nombre: Ricardo Palmerín.

Inmediatamente vino a mi imaginación el caudal de acontecimientos en que aquel hombre había actuado. De súbito se alzó en mi mente la figura apacible, noble, estoica, de Carrillo Puerto... muy cerca de aquella Alma que inspiró a Palmerín una de las más hermosas canciones... Y en torbellino se juntaron las canciones de Guty Cárdenas, de la historia del Mayab, de Chichén Itzá, de las selvas milenarias donde canta el pájaro Cu-Cú... Y dos manos se estrecharon.

Mi buque tenía que ir hacia Yucatán. Sabiéndolo él, que por azares de la reciente revuelta andaba a salto de mata por las montañas de Chiapas y pantanos tabasqueños, vino a buscar el transporte para volver a la tierra del faisán y del venado.

Y allí estaba con nosotros. Había hecho de inmediato la vida nuestra como suya; sus pies descalzos como los de todos los marineros, parecía no extrañar su calzado. Su traje, era el traje de los marineros.

En todas las faenas tomaba parte; en la navegación estaba siempre en

los puestos del puente, y se extasiaba mirando la inmensidad, quizá entablado charla espiritual con alguna nueva musa.

Y por las noches, después de la cena, cuando los grupos de marineros buscan el castillo de proa para contarse sus cuentos y sus dolores entre el chis chas de las olas que rompen por la proa del buque, Ricardo Palmerín tomaba su guitarra, y en la quietud majestuosa del momento, nos transportaba al infinito con sus notas de tristeza y de melancolía...

El viaje tocaba a su fin; pero Ricardo Palmerín estaba muy feliz a bordo del "Tampico"...

Llegamos a Progreso una mañana radiante de sol. Mientras el bote lo conducía a tierra con su maletín y su guitarra, muchas manos se alzaron para despedirlo y muchos corazones quedaron oprimidos.

Ofreció volver a visitarnos.

Una noche de luna, en la quietud de aquella playa grandiosa teniendo al fondo la iluminación de Progreso y el ojo de su faro escrutando la inmensidad, el centinela de a bordo alertó a un bote que se acercaba. Venían unas cinco personas.

Un grito jubiloso partió del bote: —Yo, Ricardo Palmerín. La hora no era para visitas. Todos dormíamos a bordo; sin embargo, la presencia de aquella visita nos puso de inmediato en pie.

Una vez a bordo, el grupo dijo sus nombres: Augusto Cárdenas Pinelo, Ricardo Palmerín, Luis Rosado Vega... bohemios de la canción y caballeros del sentimiento, que llevaban hasta la cubierta del "Tampico", el alma del Mayab, con sus tristezas, con la honda melancolía de una raza de bronce, gallarda y bravía, que parecía transportarnos hasta Chichén Itzá o hasta la selva milenaria donde estaría cantando entonces el pájaro Cu-Cú...

Y en la quietud solemne de aquella noche inolvidable, en el confín del mar, se perdió la estrofa plañidera:

—Cuando dejes mis palmares y mi
(tierra,
peregrina del semblante encantador,
no te olvides, no te olvides de mi tie-
(rra,
no te olvides, no te olvides de mi
amor—...

Y entre otras noches lejanas, me parecía que por la cubierta del "Tampico", estaban con nosotros tres almas: Guty Cárdenas, Ricardo Palmerín... y la rubia Alma Reed que inspirara la dulce canción: "PEREGRINA"...

CARTAS AL TALEGON

REVISTA "RUMBO... AL MAR"

Av. Independencia N° 72-207.

CARTAS AL TALEGON.

Ciudad.

Sr. Director:

Incidentalmente llegó a mis manos un ejemplar de su amena e interesante revista y me apresuro a enviar a usted estas líneas rogándole que aunque humildes me sean contestadas como usted considere conveniente. Mi consulta es la siguiente:

Es cierto que en la Marina los grados son un escalón más alto que en el Ejército? Es decir, que un Subteniente de Marina es igual a un Teniente del Ejército.

Gracias por su contestación y quedo de usted como su afectísimo y atento S. S.

EDUARDO MARTINEZ.

Av. José T. Cuéllar N° 88.

Ciudad.

Muy estimado Sr. Martínez:

Con mucho gusto contestamos su interesante pregunta, y la consideramos interesante porque varias personas nos la han hecho y qué mejor ocasión para hacer la luz en un asunto como el presente.

Tanto los grados en la Armada (así se denomina la marina de guerra) como en el Ejército Mexicano, son iguales, sólo cambia la denominación por concepto de sus empleos o especialidades y para mejor ilustración a continuación le desarrollamos una tabla con los grados actuales de la Armada con sus equivalentes en el Ejército, esperando obsequiar con ello su, repetimos, interesante pregunta:

OFICIALES SUPERIORES

Jerarquías	Equivalencia en el Ejército
Almirante	General de División
Vicealmirante	General de Brigada
Contraalmirante	General Brigadier

JEFES

Capitán de Navío	Coronel
Capitán de Fragata	Teniente Coronel
Capitán de Corbeta	Mayor

OFICIALES

Teniente de Navío	Capitán Primero
Teniente de Fragata	Capitán Segundo
Teniente de Corbeta	Teniente

Guardamarina)	
Primer Contramaestre)	
Primer Condestable)	Subteniente
Primer Maestre)	

CLASES Y MARINERIA

Segundo Contramaestre)	
Segundo Condestable)	Sargento Primero
Segundo Maestre)	
Tercer Contramaestre)	
Tercer Condestable)	Sargento Segundo
Tercer Maestre)	
Cabo en sus diferentes especialidades.		Cabo
Marinero		Soldado
Fogonero		Soldado
Grumete		Soldado (recluta)
Fogonero Aprendiz		Soldado (recluta)

Revista "RUMBO... AL MAR"

Oficinas Generales

Independencia 72. Desp. 207.

México (1), D. F.

Muy respetables Señores:

En serie de ocasiones he recibido en esta oficina tres

RUMBO AL MAR.

rollos conteniendo revistas "RUMBO AL MAR", correspondientes a "PEMEX IX, X y XIII" inclusive. Pero da por resultado de que las lanchas "PEMEX IX y X" ya no existen desde hace mucho tiempo, tan verdad de que pueden ustedes informarse que estas lanchas fueron desmanteladas y vendidas como chatarra y ese fierro fué enviado a México y solamente están la PEMEX XIII y su compañera la PEMEX XII, además está también la PEMEX XIV, pero yo ignoro cuál sea su consigna si nada más a estas embarcaciones les deben mandar. Por lo tanto les hago esta información para que en lo subsecuente no hagan dicho gasto y francamente las revistas sobrantes se las he dado a las otras embarcaciones que sí están en actividad.

Espero pues que de este informe que sea de su completo agrado, aunque yo no tengo qué ver con esto, pero veo que constantemente se desperdician estas finas e interesantes revistas y por eso me pongo de metiche.

Sin más por el momento, agradezco a ustedes las atenciones que sobre el particular se sirvan prestar y para cualquier informe estoy para servirles, ya que también soy Secretario de este Departamento de Marina de la Institución de "PETROLEOS MEXICANOS". Atentamente.

Alejandro Trujillo Sánchez.

Departamento de Marina de Pémex.

NANCHITAL, VER.

Amigo TRUJILLO SANCHEZ:

Mucho agradecemos sus informes así como las molestias que se toma en darle mejor destino a los ejemplares de "Rumbo... al Mar".

También agradecemos los elogios que hace de nuestra revista y esto nos anima a seguir adelante hasta que ésta se constituya en un órgano de nuestra Marina y de nuestra gente de mar.

(Pasa a la página 56)

DIRIJA SUS CARTAS "AL TALEGON".

Al apartado 2305.

México (1), D. F.

REVISTA "RUMBO... AL MAR".

"HOTEL MERIDA"

Servicio de Restaurante y Bar

DIA Y NOCHE

Frente Cine Río.

Tel.: 8-10.

ACAPULCO, GRO.

Prop. MARIO CERVERA.

Recuerdo Sobre la Fundación de la Escuela Náutica de Campeche

Por el Capitán de Navío
RAMON ALCALA FERRERA.

En la bahía de Campeche, engalanada con la inusitada presencia del Cañonero "Nicolás Bravo" que proyectaba su grácil silueta sobre el lejano horizonte, parecíanos que una parte del mar hundoso y violento, era un espejo en donde se reflejaba ese cielo siempre sereno, siempre azul, que tanto contribuye a la formación de ese carácter tan apacible y alegre del campechano.

Reclinado sobre la balastrada del fuerte en donde el vigía con sus ojos de águila, "avista" los barcos que hacen por el puerto de Campeche, nos encontrábamos mi padre y yo, él sentencioso y serio, pero de corazón alegre, me contaba una de aquellas historias campechanas de sabor salobre y dulce que a veces son origen de canciones o versos a que mis paisanos son tan aficionados.

La historia se remontaba a las intermediaciones del siglo pasado, por el año 60, uno más o menos cuando más, y se trataba de dos marinos. Las historias de marinos son tan numerosas en Campeche, como numerosos fueron los hombres de

mar que con espíritu valiente y inquietud ancestral cruzaron los mares y dieron en el mundo fama al campechano como hombre cordial, alegre, dicharachero y valiente, pero sobre todo caballeroso y honrado a carta cabal.

En aquella época, el palo de tinte movía la codicia de los comerciantes y en Europa servía para teñir los paños y las sedas que cubrían y adornaban a las gentes de aquellos lejanos lugares, aún la química no había traído las pinturas y tintas que para desgracia de Campeche, desplazaron su palo famoso y mataron tres industrias al mismo tiempo, la marinera, la construcción de buques y la de la explotación provechosa de nuestros bosques.

Decíamos de los dos marinos, más bien decía mi padre, con su hablar sonoro y acentuadamente campechano, que antes de los años 60, la casa armadora José Ferrer y Tur, enviaban sus barcos, cargados de palo de tinte a Europa, para que luego sus bodegas regresaran repletas de vinos, aceite aromático de oliva, sedas, perfumes, loza de Bavaria y teja marsellesa que se traía como lastre pagando fletes irrisorios.

La demanda de palo de tinte era tan grande que la casa Ferrer mandaba sus barcos por parejas, y de esas parejas descollaban por su esbelta y elegante figura y por la manera con que sus aparejos portaban al viento y en consecuencia por su velocidad, la de los dos veleros que mandaban los Capitanes Celaráin y otro cuyo nombre era Méndez o Salazar. La travesía a bordo de esos dos barcos, era más bien una regata que un viaje normal y ambos capitanes ponían toda su pericia y habilidad para que sus viajes fueran los más rápidos y los que mayor beneficio reportaran a la compañía.

En uno de tantos viajes la suerte no los acompañó y sus buques naufragaron frente a las Islas Azores. La mayor parte de las tripulaciones se perdieron y a ambos Capitanes la suerte les deparó una balsa donde permanecieron ocho días sin esperanzas de salvación. Ya casi al borde de la muerte se encomendaron a Dios y le prometieron que si salían con vida dedicarían el resto de sus días a su servicio y devoción. A poco la silueta de un buque apareció en el lejano horizonte, se trataba de un barco inglés que ocasio-

nalmente pasaba por las inmediaciones de las Azores en su ruta a Cádiz.

Las señas desesperadas de los naufragos, fueron vistas desde a bordo y el barco cambió su rumbo, recogió a los que ya no "la contaban" y los condujo a Cádiz, ahí fieles a su promesa se incorporaron a un monasterio, se ordenaron de frailes y hicieron gestiones ante sus superiores para regresar a México y radicarse en su ciudad natal, Campeche.

Concedido el permiso se trasladaron a Campeche, en donde se les ordenó oficiarse en el entonces Templo Parroquial de Campeche. Seguramente ya instalados y adiestrados a su nueva disciplina, les entró la nostalgia de su antigua profesión y queriendo saciar el anhelo de sus corazones, un día apareció en la puerta mayor del templo parroquial un anuncio en el que invitaban a jóvenes de 15 años cumplidos a matricularse para iniciarse en los conocimientos y en la disciplina de la honrosa carrera de marino.

Tan pronto como lograron reunir un grupo de muchachos ansiosos de conocimientos y aventuras de los que mi padre únicamente recuerda los nombres de dos de ellos, Rafael Alcalá Iman, su padre, y en consecuencia mi abuelo y a Jesús Basso, ambos viejos veteranos de varias generaciones de marinos. De esta manera, estos marinos, con vestimentas de curas, formaron la primera Escuela Náutica del País.

Es bien sabido que la profesión de marino requiere a la vez que estudios teóricos, la práctica correspondiente a éstos y para alcanzar este fin, los flamantes maestros construyeron en un lugar situado en el espacio comprendido entre las dos torres, el esqueleto de un bergantín goleta de 4 palos y ahí los alumnos aprendieron a vestir un palo, a aferrar una vela y además la complicada nomenclatura de un barco de vela, y para que la práctica fuera efectiva y de bulto, consiguieron por medio de las muchas relaciones que habían hecho durante sus constantes viajes por todo el mundo, que los capitanes de los barcos que llegaban a Campeche, permitieran a los alumnos ir a bordo y conocer el buque a flote, y muchas veces hasta maniobrar, con lo que los futuros marinos además de sus conoci-

(Pasa a la página 56)

RUMBO AL MAR.

MAREJADA DEPORTIVA

Por el Cap. FAUGIER.

Muchas si no es que la mayor parte de las personas que viven en la República Mexicana, desconocen la realidad amarga que vive nuestro deporte amateur; y por eso cuando tomamos parte en tal o cual evento repudiamos la modestísima actuación de nuestros muchachos que no figuran en los primeros lugares de las clasificaciones. Esto muy aparte de ser mal hecho, no tiene fundamento lógico, si se toma en cuenta la falta de atención que se tiene con ellos en muchos aspectos.

Desgraciadamente México no ha podido incrementar su deporte como debiera ser, (ya que tenemos enfrente a un coloso deportivo o sea los Estados Unidos, a quien debiéramos imitar) y no es por falta de personas que lo deseen, ni por ausencia de material humano o de organizadores que en todo caso los hay MUY BUENOS; sino por falta de dinero, por falta de apoyo económico.

Existe en México una gran cantidad de hombres ricos salidos del deporte y que todo se lo deben al país, sin embargo no hacen nada que beneficie a su juventud, a esa sangre joven, sobre la cual pesará la responsabilidad futura de la patria, y a la que todos tenemos obligación de alentar y preparar. Pues bien, esas personas que podrían hacer tanto, no lo hacen, sencillamente por INCOMPRENSION, por falta de gratitud, y prefieren olvidar estas cosas y gastar su dinero en otras que les produzcan otra clase de satisfacciones.

Pero eso sí, cuando hay alguna competencia y los deportistas mexicanos se van a la cola de la clasificación, siempre piensan que todo tiempo pasado fué mejor, y los juzgan y menosprecian acremente.

Algo así como el marido desobligado. NO DAN NADA, PERO EXIGEN TODO.

Eso trae como consecuencia también que surjan técnicos del evento de actualidad, por todos lados, cualquier hijo de vecino es un experto, y hasta los deportistas de calcomanía o sea aquellos que únicamente se enteran de los deportes por el periódico o por la televisión, pero que pueden confundir una pista de patinar con una de atletismo en cualquier momento.

Son técnicos de café, de cantina o de escritorio, que lo mismo discuten una situación táctica del frente de Indochina, que de una carrera de 80 metros con obstáculos, no sabiendo absolutamente nada de ambas cosas.



Equipos deportivos de buques y de la 8a. Zona Naval Mil. de Icaos.

Por otro lado, hay grandes empresas o propietarios de Industrias, que podrían a y u d a r mucho al deporte amateur. ¿Cómo?

No sería posible acaso que todos los empresarios de cine, cedieran durante cuatro días al mes, cinco centavos por cada persona que entrara a sus salas, (sin aumentar desde luego el precio de acceso) o bien, que las cinco o diez mil cantinas que hay en la ciudad de México le subieran cinco centavitos al tequila o al whisky, durante una semana al mes, y así muchas empresas e industrias enriquecidas que hicieron lo mismo, y que el dinero obtenido fuera cedido íntegramente para el fomento deportivo, para construir parques, gimnasios, etc.

Porque entre paréntesis, es vergonzoso confesar que siendo la ciudad de México una capital con más de tres millones de habitantes, no cuente más que con dos o tres gimnasios destaralados. Y esto por no decir que ninguno, ya que por ejemplo, el Centro Deportivo Chapultepec, que si agrupa magníficas instalaciones, gimnasios, etc., no está al alcance más que de un grupo de privilegiados, amén de que tiene un cupo limitadísimo.

Los gimnasios populares enclavados en los parques deportivos dependientes de la Dirección de Acción Deportiva y del Departamento del Distrito Federal, se encuentran en el más completo abandono, pues fuera de las canchas para basquetbol no hay elementos para la práctica del boxeo, la lucha, el tombling, levantamiento de pesas, aparatos, etc.

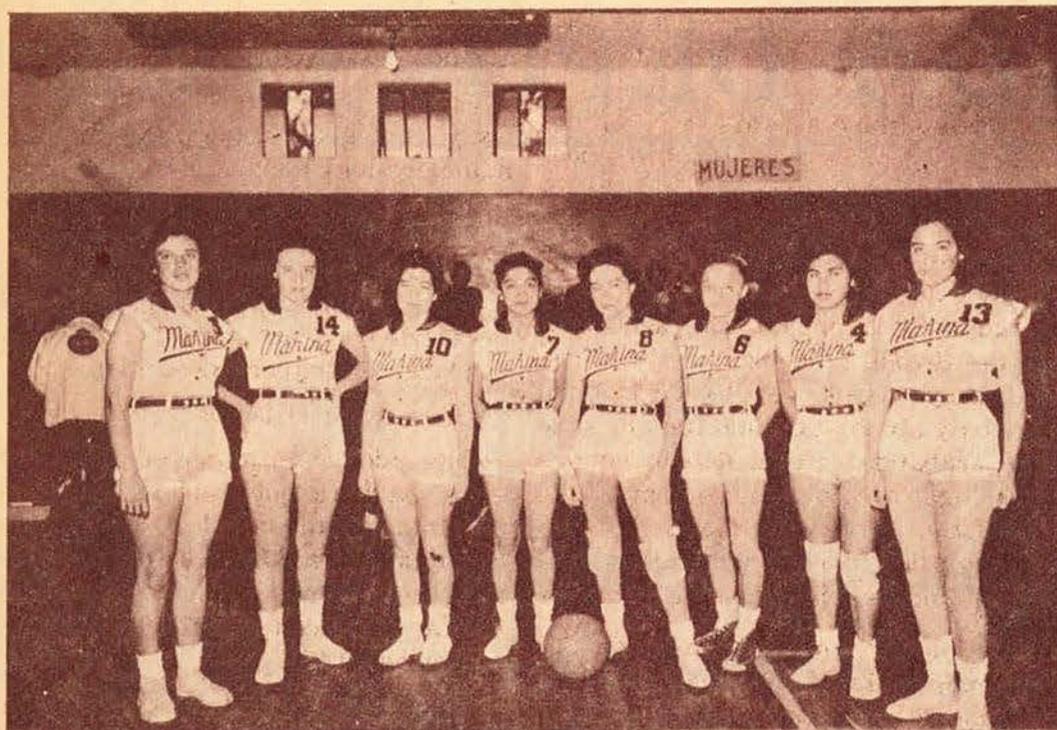
Y claro que esto ha traído aparejado un descenso impresionante en el nivel deportivo mexicano. N u e s t r o basquetbol, por ejemplo, disfrutó de

un honrosísimo lugar mundial, pues nos distinguimos en muchas Olimpíadas en que sólo Estados Unidos y Canadá nos superaban. Cuando fuimos a Helsinki nos dieron el primer golpe en el cuello. Y es que los demás países de Europa y América lo empezaron a practicar con gran tenacidad y nos desplazaron porque nosotros nos dormimos y nos quedamos... en el mismo lugar y quizá abajo que antes.

Por curiosidad, voy a hacer mención del desarrollo potencial de nuestros deportistas, en todas las competencias Centroamericanas llevadas a cabo desde el año de 1926, en que la sede fué la ciudad de México cuando se iniciaron, ya que los VII juegos también fueron en nuestra capital en el año de 1954.

Me refiero a los Juegos Centroamericanos, en virtud de que es en ellos en donde hemos presentado mayor contingente de competidores, tratándose de eventos internacionales.

En 1926, apenas México empezaba a despertar (deportivamente hablando), estaba rehaciéndose el país, apenas hacía 8 años que la revolución había terminado, sin embargo logramos ganar 14 primeros lugares de las 19 pruebas incluidas en los I Juegos Deportivos Centroamericanos, compitiendo únicamente con otros dos países que fueron Cuba y Guatemala. Esto naturalmente tuvo muchas influencias favorables a nosotros, estábamos en nuestro propio gallinero, comiendo nuestra comida, en nuestro clima, etc., pero sin embargo sentó una responsabilidad tremenda. Siendo México el hermano mayor había que sostener ese prestigio que se había ganado.



Equipo Femenil "MARINA" de 3a. Fuerza. Socorro Luna, Isabel Oviedo, Josefina Ortiz, Juanita Estrada, Elizabeth Trouseli, Martha Nava, Lourdes Ariza y Chiquis Rubalcaba.

Empezamos a sufrir en los II Juegos Centroamericanos que se celebraron en Cuba, allá por el año de 1930 y en los cuales ya tomaron parte 9 países. El nuestro consiguió apoderarse solamente de 4 primeros lugares, mientras Cuba ganaba 12 y Panamá 4 empatando con México.

Los III Juegos Centroamericanos se llevaron a cabo hasta el año de 1935 en la República del Salvador. Ahí con un público ardorosamente partidario de los mexicanos, a quienes de veras nos admiran y quieren, logramos posesionarnos de 7 medallas de primer lugar, de las 20 pruebas que se programaron, incluyendo ya al pentatlón. Sin embargo Cuba nos adelantó ganando 8 medallas de primer lugar, Puerto Rico, obtuvo 3, Guatemala 1 y San Salvador 1. La mayor parte de nuestros triunfos en esta justa se debieron a la superior técnica de nuestros conjuntos deportivos, Basquet, Volibol, Fútbol, etc.

En los Juegos Deportivos Centroamericanos de Panamá (o sean los IV) celebrados en el año de 1938, hicimos el triste papel de únicamente conseguir dos medallas de primer lugar, habiendo enviado un numeroso contingente, mientras que países que enviaron relativamente poco material humano, como Jamaica, Cuba, Trinidad y Panamá obtuvieron 3 medallas de primer lugar. Esto trajo como consecuencia que a la Olimpiada fueran enviados únicamente unos cuantos atletas, ante el temor de hacer el ridículo.

Los V Juegos Deportivos Centroamericanos fueron llevados a cabo en Barranquilla, Colombia, en el año de 1946, es decir 8 años después de Panamá, en virtud de la II Guerra Mun-

dial y todas las complicaciones que trajo al deporte en todo el orbe. En Colombia ya se incluyeron 21 pruebas contando el Marathón y obtuvimos únicamente 2 medallas de primer lugar. Nuestro descenso fué notorio y palpable. Empatamos en primeros lugares con Panamá, Guatemala y Trinidad, pero nos venció Jamaica con 3 medallas de primer lugar, Puerto Rico con 4 y Cuba que fué la mejor con cinco.

Los VI Juegos Centroamericanos efectuados en Guatemala en el año de 1950, no nos mejoró en nada, permanecimos al mismo nivel de los anteriores. Hicimos mucho bombo, mucho teatro, mucho uniforme, pero en el terreno deportivo: FRACASO. Obtuvimos también dos medallas de primer lugar, mientras Guatemala nos superaba ampliamente, lo mismo que Cuba.

En el año de 1954 se llevaron a cabo los VII Juegos Deportivos Centroamericanos en la capital de México. En nuestro medio nuevamente. Sin embargo, nuestro rendimiento fué muy bajo. Nos volvieron a superar, sobre todo en el terreno atlético, en que únicamente Amalia Yubi nos pudo dar un primer lugar en la carrera de 80 metros con obstáculos. Nuestros otros primeros lugares fueron conseguidos en Natación, Basquetbol, Boxeo, en donde ganamos 5 primeros lugares de los 8 eventos de que consta la competencia, lo mismo en lucha obtuvimos 5 de los ocho eventos, es decir demostramos superioridad. Ganamos en el pentatlón y naturalmente en ecuestres.

El progreso fué evidente en algunas ramas, pero sin convencernos. Posteriormente vinieron los Juegos

Panamericanos, celebrados en esta capital, en donde ya tomaron parte las potencias deportivas de América del Norte y América del Sur, y fué ahí donde acabamos de corroborar el bajo nivel de nuestros atletas, zafando naturalmente a los nadadores, a los del hipismo, al pentatlón, al mayor Haro Oliva en esgrima y a nuestro equipo femenino de Volibol, que sí demostraron tener alta calidad.

Hablaba en este mismo artículo al principio, que tenemos grandes organizadores. En los Centroamericanos de Guatemala fueron mexicanos quienes asesoraron a los chapines para el desarrollo de los VI Juegos.

En los II Juegos Panamericanos celebrados en esta capital, quedó demostrada la amplísima capacidad de nuestros organizadores. Fué un rotundo éxito para ellos. Todo caminó cronométricamente y de manera perfecta; si hubo alguna falla, pasó desapercibida por su falta de importancia.

Todos los atletas, representantes, delegados, etc., que vinieron a México se llevaron una impresión magnífica. Y no era para menos; el Comité Organizador fué compuesto por un equipo homogéneo de hombres trabajadores y amantes del deporte, que se dedicaron a sacar adelante maravillosamente, el prestigio de nuestro país. Y tan fué así, que el Comité Olímpico Internacional otorgó la Copa Olímpica Internacional, al Comité Organizador de los II Juegos Deportivos Panamericanos, así como también un bello diploma entregado por el Sr. Avery Brundage en premio a la brillante labor que desarrollaron.

Visto todo lo anteriormente expuesto se puede llegar a una conclusión única: si tenemos buen material humano, si tenemos buenos organizadores, entonces; ¿qué es lo que falta?

Pues bien, carecemos de gente que enseñe con técnica depurada, faltan campos, estadios, pistas, gimnasios, etc. Por otro lado, la atención médica y dietética para nuestros atletas. Y tantas y tantas cosas que solamente se pueden conseguir con DINERO.

Mientras esperemos milagros, jamás podremos sentirnos orgullosos de nuestros deportistas. Porque un milagro, no es mas que eso, UN MILAGRO. Y algún día podremos tener un superhombre que rompa un record meritoriamente. Pero eso de ninguna manera será el reflejo de la fortaleza o la enjundia de nuestra raza, o en el primero de los casos la representación de la preparación técnica media del deportista mexicano.

Ahora, si contáramos con las instalaciones deportivas que debiéramos tener, si tuviéramos el dinero suficiente para HACER a nuestros muchachos, para llevar a foguearlos a otras latitudes, entonces ya no esta-

riamos de ninguna manera esperando un milagro. Porque por razón natural la proporción de deportistas activos aumentaría en razón directa al número de maestros, gimnasios, pistas, etc.

Por esa razón tan enormemente poderosa, y para evitar que nuestro Atletismo, Fútbol, Basquetbol, etc., sigan su gráfica descendente es por lo que necesitamos DINERO PARA EL DEPORTE MEXICANO.

:: :: ::

EL DUAL MEET PUERTO RICO-MEXICO

Un equipo portorriqueño de atletismo que ha recorrido un gran número de países con objeto de preparar a sus componentes para la Olimpiada de Melbourne, llegó a esta capital a sostener una competencia amistosa con los atletas mexicanos, a quienes se les había señalado de antemano marcas fope para que en caso de no alcanzarlas quedarían tácitamente eliminados de la selección atlética mexicana que se tenía o tiene pensado enviar a Australia.

La competencia se verificó el domingo 24 de junio, en el estadio chico de la Ciudad Universitaria.

Como era de esperarse nuestros competidores fueron derrotados en la mayoría de las pruebas y no llegando a alcanzar las marcas que les fueron fijadas. Los borinques ganaron 14 de las 19 pruebas. México únicamente pudo ganar las pruebas de fondo y una que otra prueba en la cual los portorriqueños venían flojos. Hasta Jorge Aguilera que con relativa facilidad pasaba los 4 metros en el salto de garrocha, ese día no pudo brincar ni siquiera 3.80 m., por lo cual fué derrotado por un chamaco de 16 años que traen los visitantes y que pasó la varilla a 4.10 m.

:: :: ::

Nos han llegado buenas noticias de Buenos Aires. Ahora sí parece que Pascual Pérez se asustó con el ultimatum que le lanzó la N. B. A., para que exponga su corona de campeón mundial de los pesos "mosca" con su lógico y autorizado rival, el mexicano Memo Díez. Por lo que ya se hizo circular en aquellas latitudes la disposición del chaparrito para enfrentarse inmediatamente después que transcurra el tiempo conveniente a su pelea con Oscar Suárez, al huracanado peleador de la Colonia de los Doctores.

Frankie Campos, resultó la que todo mundo esperaba, un agarrón pavoroso.

Campos subió a rifársela y con deseos de agradar a la afición mexicana. El resultado fué que vimos la pelea desde que empezó; sobre nuestros asientos. El méxicocaliforniano demostró un valor a prueba, así como un aguante tremendo. En varias ocasiones tuvo al Pájaro al borde del costalazo, ya que lo vapuleó de lo lindo arriba y abajo. Lo malo fué que se le fué acabando el gas, debido en primer lugar al ritmo que se le imprimió a la pelea desde el comienzo y en segundo a los fuertes estacazos de Moreno, quien es un golpeador de miedo.

Sin apasionamientos creemos que Campos equivocó su pelea. Sobre todo conociendo el fuerte pegue de su rival. Si lo hubiera boxeado un poco tal vez la decoración hubiera cambiado completamente. El importado terminó la pelea caído con los guantes puestos en la lona, los ojos perdidos en el infinito y la cara completamente destrozada por los furiosos impactos que recibió de su agresivo contrincante. ¿Quién será el próximo?

:: :: ::

Qué guasón es don Luis Andrade, el protector No. 1 del Ratón Macías. Nos vino con un cuento que claro ya teníamos obligación de creer después de lo huidizo que se había mostrado Billy Peacock para pelear con el Ra-

tón en la revancha que todos los mexicanos deseamos.

El señor Andrade fué a Los Angeles y vino a decir que Joe Stanley, manager del Chicharo no quería que se hiciera la pelea y que había puesto mil dificultades. Ahora el Sr. Stanley aclara que supo de la ida del protector No. 1, porque lo vió en un diario de aquella ciudad, pero que no tuvo el placer ni siquiera de saludarlo.

¿Qué opina el lector?

Dice además el manager del negro que a la hora que quieran está dispuesto a montar la pelea siempre que la paguen bien. Pues sabe perfectamente que venir a la ciudad de México a pelear con el Ratón es venir a perder seguro.

Imagínese usted lector, el llenazo que provocaría esta pelea.

:: :: ::

BASQUETBOL

Los equipos de primera, segunda y tercera fuerza de la Secretaría de Marina, rama femenil, están en intenso período de entrenamiento para el campeonato de liga que se avecina. El equipo de primera fuerza es un trabuco que va a dar mucho que hacer, ya que cuenta con jugadoras experimentadas y de gran valía. Deseamos mucha suerte a todas las entusiastas muchachas que representan a la Secretaría de Marina.



Equipo femenino "MARINA" 1a. Fuerza. Sr. Enrique Luque Salanueva y Antonio Lavín Ugalde, organizador y entrenador respectivamente. De pie; Lucila Ibarra, Haydé y Sonia González, Meche Sanmartín, Lupe González y Julieta Polo Rubio. Hincadas: Estela Navelar, Chelo Hernández, Licha Miranda, Lily Luján y Gloria Enríquez.

ENSALADA DEPORTIVA...

SI ES USTED esclavo de la moda, es bueno que sepa que el último grito en nuestro mundo boxístico lo constituye la llamada "Moda Campos". Primero, la impuso el Pajarito Moreno al entrevistarse con Frankie Campos. Luego, tocó el turno al Ratón Macías, con el filipino Tanny Campo. Y por último y en plan de "campos" . . . tura, la H. Comisión del D. F. levantó el injusto castigo que pesaba sobre el Toluco López. . . Siguiendo con Tanny Campo, se ufana éste de que hay pulgas que sí brincan en su petate, como la Pulga Herrera, a quien derrotó hace tiempo. Entre su víctimas se cuenta lo más granado de la fauna gallo y mosca, como Leo Espinosa, Danny Kid, Babe Moe Mario y Luke Sandoval. . . Así como el toreo es el arte de Cúchares, el beisbol es un arte de pitchers. . . Por cierto que tenía que ser un Lázaro —Salazar— el que consumara el milagro de la resurrección del club México dentro del actual campeonato de la Liga Mexicana de Beisbol. . . Demostrando que está dispuesto a agarrar a Del Toro por los cuernos, el general Núñez, presidente del club Atlante, lo firmará en estos días. Manuel del Toro militó en la pasada temporada de futbol con los Camoteros de Puebla. . .

LAS RUINAS DE POMPEYA, la ciudad destruída hace dos mil años por el Vesubio, se encuentran en Italia. Las ruinas de Yolando Pompeyo, el boxeador destruído hace unas semanas por Archie Moore, deben encontrarse actualmente en algún lugar de su nativa isla de Trinidad. . . Para corresponder a la reciente visita a México de polistas neozelandeses, la Fed-

ración Mexicana de Polo enviará una cuarteta azteca a Nueva Zelanda a fines de año. Estará integrada por algunos de los 50 hermanos Gracida: Rubén, Alejandro, Pepe, Pedro, Pablo, Chucho, Jacinto y José. . . Es tan grande el trofeo de tenis donado anualmente por la H. Colonia Japonesa de México para el torneo entre deportistas de ambos países, que en vez de Copa Kubota parece una copa kubeta. . . Para Joaquín Capilla, lanzarse de clava-do en una alberca no es ninguna novedad. Pero el otro día, cuando una automovilista inexperta lo embistió tripulando él su motoneta y Capilla salió disparado por el aire, supo lo que es lanzarse en "holandés al frente", pero en el pavimento. . .

CONTRASTES. Mientras que al club Toluca lo multan las autoridades deportivas porque su público lanza botellas a los abanderados en los partidos de futbol, al club Deportivo Chapultepec lo aplaude el público porque en los torneos de natación sus entrenadores lanzan toda una dinastía de Botellas al agua. . . Al revés de lo que hizo Julio César en las Galias —que llegó, vió y venció—, Martín Dihigo que fué a Nuevo Laredo con la intención de quedarse al frente de los Tecolotes, llegó, vió y se regresó. Los dirigentes del club han contratado tantas estrellas para la actual temporada de beisbol, que se les olvidó dejar un huequito libre en el que cupiera el cielo. . . Aunque la cuota anual de leones que pueden ser cazados en Africa es demasiado chica, las autoridades de la colonia inglesa de Uganda se vieron precisadas a condenar a muchos a muerte. Y es que la cuota de cazado-

res que devoraron en los últimos tiempos fué demasiado grande. . . Cualquiera deportista que le dé duro a la copa no puede llegar muy lejos. Pero cualquiera que le dé duro a Kopa, podrá desbancarlo como delantero del Reims, oncena gala. . .

QUE AL TAMPICO le gustaría contar con Buendía, extremo izquierdo del capitalino América. ¡A quién no le gustaría lo mismo en estos tiempos nublados y lluviosos! . . . Por haberse fracturado un hueso chiquito del dedo grande del pie, el jardinero cubano Orestes Miñoso se ha visto obligado a usar sus Medias Blancas de tela adhesiva. . . Fracasó la expedición argentina que trataba de escalar el Dhaulagiri, una de las 11 mil cumbres todavía vírgenes del Himalaya. . . En vez de la proyectada serie internacional de futbol contra el club español Valencia nos tuvimos que conformar con una doméstica serie cuadrangular entre el Necaxa, Atlante, América y Zacatepec. Es decir, en vez de paella, nos dieron taquitos de huitlacoche. La crema y nata del ciclismo mexicano se encuentra actualmente en Europa. Están los integrantes de la cuarteta Cándor. . . y algunos más. . . Por cierto que la Federación de Ciclismo del D. F., los acaba de designar para que representen a México en la Vuelta Ciclista a Europa. . . De los cargos que antes les hizo, ¡ya quién se acuerda! . . . Y hasta el próximo mes, cuando enfilemos nuestro timón deportivo rumbo al mar. . . Por ahora nos conformamos con navegar por aguas del Deportivo Chapultepec. . .

VOZ del MAR

FANTASIA COREOGRAFICA
BASADA EN UN ARGUMENTO
DE GEORGINA ISITA.



**ESCENIFICADA MAGISTRAL-
MENTE EN EL TEATRO DE
LAS BELLAS ARTES EL "DIA
DE LA MARINA", BAJO LA
DIRECCION DEL COREOGRAFO
TITO L'DUC**



De las aguas, Quetzalcoatl se encamina al altiplano.

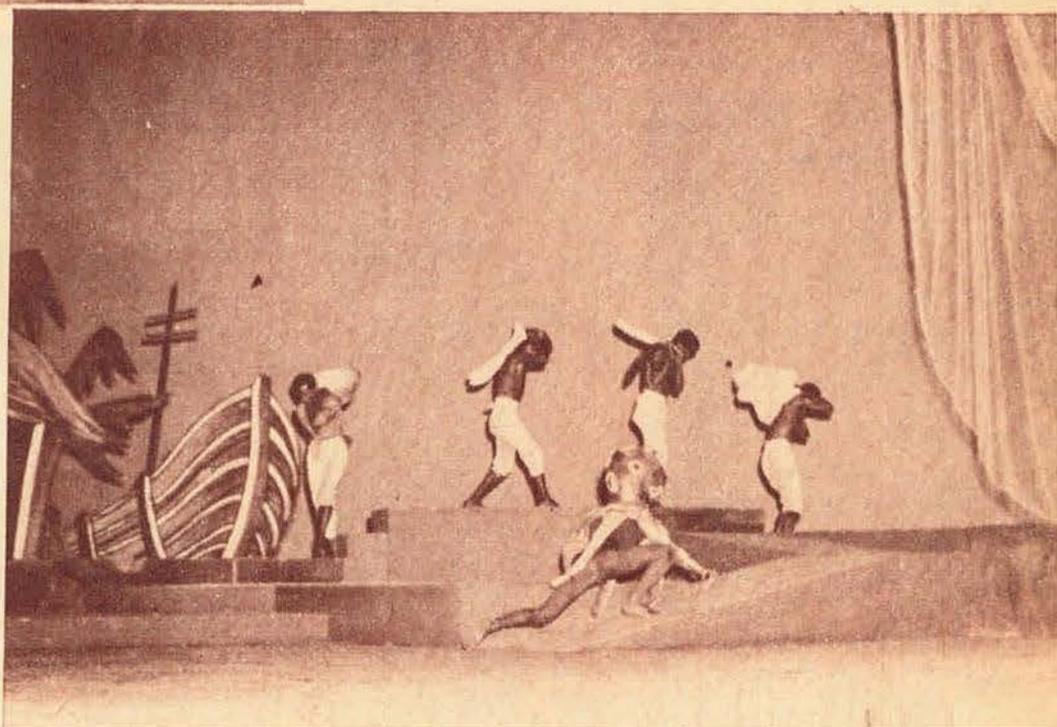
En el Mar, la vida hormigüea exuberante y multiforme.

Nada autoriza a considerar que el Mar haya sido el primer receptáculo de la vida; pero todo permite decir que nada hay tan vivo como el Mar.

El Mar, el inmenso, por donde el hombre transita llevando las ideas, la cultura y el comercio, es la gran carretera del mundo en que no hay arrieras ni fronteras.

En dos mil años, el Hombre y el Mar, eternos amantes y luchadores sin tregua ni descanso, sobre los cinco océanos, celebran siempre, con ardor renovado, sus luchas y sus amores.

El Mar es poesía y materia viva, concreta, dinámica y creadora; ella se torna divina y se puebla con se-



El pulpo, personificando enfermedad, desolación y miseria acosa al Pueblo...



Hermanos muertos en el mar...

res sobrenaturales, dioses, semidioses y monstruos.

Así, la historia, la mitología, la música, la danza y la poesía, en armonía magnífica, tratan de explicar en amable mensaje cómo el mítológico Quetzalcoatl emerge de las aguas y muestra a un grupo de pescadores primitivos que además del pescado que les sirve de alimento, el Mar tiene para ellos otras abundantes riquezas.

Quetzalcoatl danza y expresa que la pesca es fuente de trabajo y éxito. Ejecuta su danza ritual e invoca a los dioses del Viento y el Agua.

Quetzalcoatl desaparece en el fondo del Mar.

En la invocación a los dioses, cantan al Mar la Oración Seri.

Quetzalcoatl danza con los atri-

butos y se encamina a la Altiplanicie Mexicana. Allí, Tezcatlipoca, envidioso de la sabiduría, gloria y poderío de Quetzalcoatl, lo hace caer en el pecado de la embriaguez. El dios, avergonzado de su falta, siente también la nostalgia del Mar y se encamina a la costa; pero con voz potente, llamando a los hombres, para que acudan a su llamado:

¡VENID AL MAR, FUENTE DE TRABAJO Y RIQUEZA!

**SEGUNDO ACTO:
Epoca Moderna.**

Los hombres olvidan sus dolores y miserias y hacen de su trabajo un canto de esperanza —es la danza del Trabajo y de la Tierra—. El Mar va a cobrarles trágico tributo. La Muerte. Unos pescadores aparecen cargando a sus hermanos de trabajo muertos en el Mar. Danza de la Muerte, la enfermedad y la desolación. Las enfermedades tropicales, el paludismo y la miseria, aplastan sus esperanzas.

Su mal es mayor por la explotación del PULPO, que los acosa...

**TERCER ACTO:
La Tierra y el Mar.**

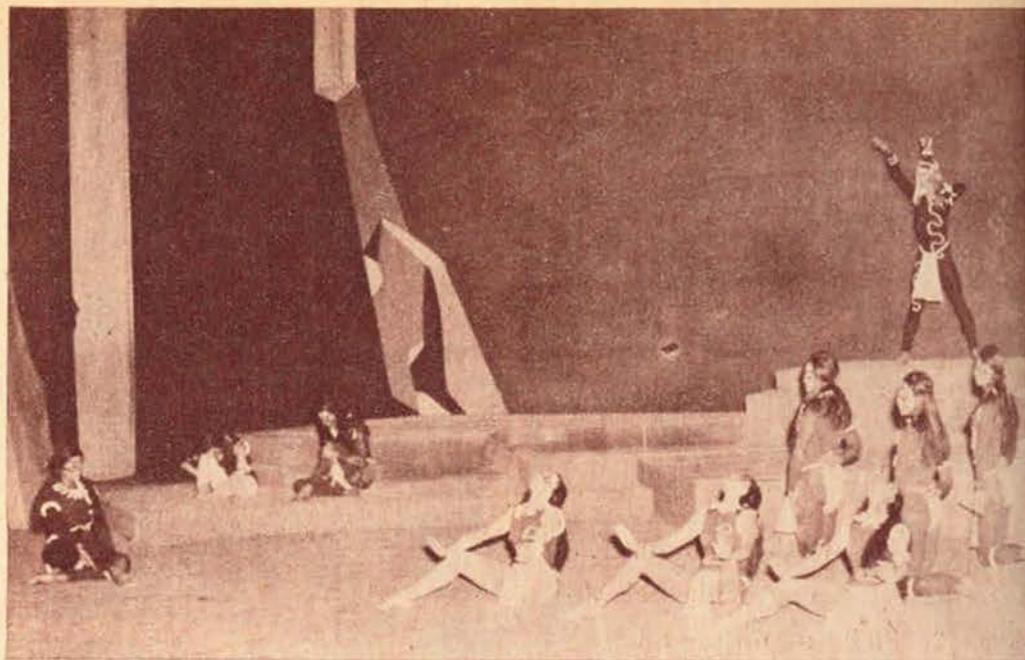
Los hombres agotan con sus esfuerzos a la Tierra; los productos de la Tierra ya son insuficientes. Falta el Trabajo. Los campesinos, desesperados, abandonan las tierras exhaustas. Del fondo del Mar se oye la Voz de Quetzalcoatl:

—¡Venid!, ¡Venid al Mar, fuente inagotable de Vida, Trabajo y Riqueza!

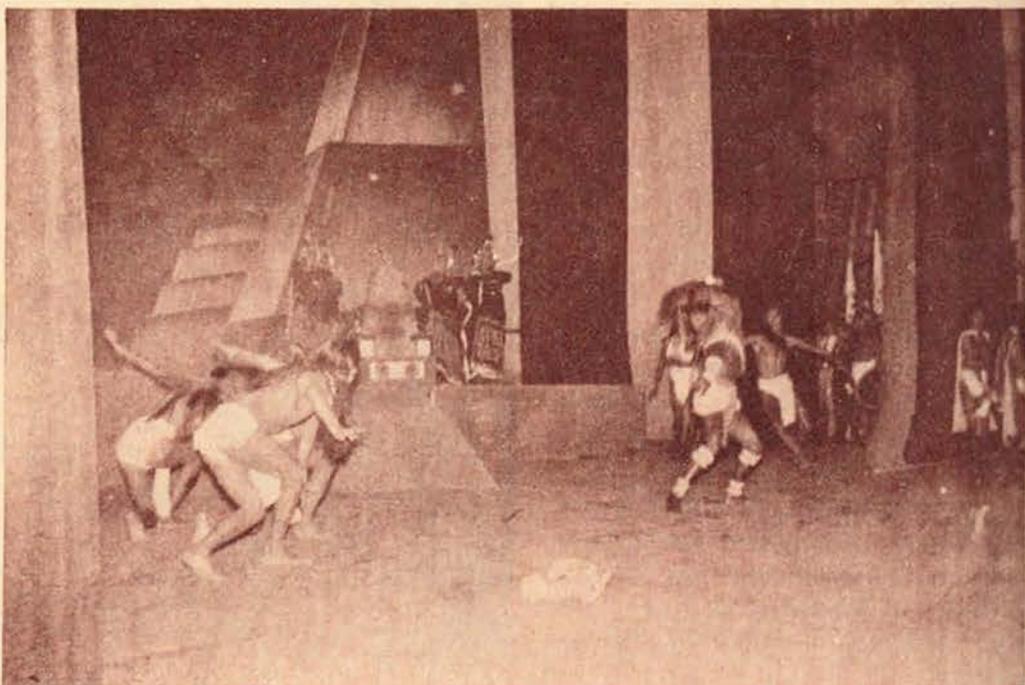
Además, los invita a que armonicen y unan la riqueza de la Tierra con el patrimonio generoso del Mar.

En su canto les ruega que permitan que su guía sea La Educación, que vivirá con ellos de hoy en adelante.

En un Himno de Apoteosis conjugan los valores espirituales y materiales de los hombres marinos, de los pescadores, los mineros, los campesinos y los industriales, a fin de entonar un Canto de Amor y de Trabajo por la grandeza de este México nuestro, al que debemos amar y servir permanentemente, utilizando también al Mar como instrumento.



En el mar la vida hormiguea...



HISTORIA, MITOLOGIA, MUSICA, DANZA, Y POESIA, armoniosamente explican el mensaje mítico.



Conjugando calidades espirituales y capacidades materiales, hombres del mar entonan canto de amor y de trabajo.

PRESIDIO EL ACTO CONMEMORATIVO DEL "DIA DE LA MARINA", EL SR. PRESIDENTE

ORACION SERI

Viento rápido,
Viento alegre;
tú, que llenas de agua los mares,
haz que llenen las aguas del Mar
esta red que he tendido sola.

Viento rápido,
Viento alegre;
tú, que vienes por las mañanas,
haz que llegue a la orilla del Mar,
donde la huella de un pie me guar-
(da.



El Sr. Presidente y su honorable esposa entrando al Palacio de las Bellas Artes acompañados por el Subsecretario de Marina y altos Jefes del Ejército y Armada.



El Maestre de la Armada RAFAEL MEDINA CARPIZO pronunciando su discurso, en representación de la Armada de México.



El Contramaestre GUILLERMO CASTILLO FELGUERES, habló en representación de la Marina Mercante Nacional.



Un aspecto de la concurrencia.



El Maestro Estanislao García Espinosa Director de la Banda Sinfónica de Marina amenizando el acto.



COLEGIO DE MARINOS

ITURBIDE No. 38-204

MEXICO, D. F.

BOLETIN

ESTIMADO COMPAÑERO:

Siendo éste el primer boletín mensual que publica la nueva Mesa Directiva, queremos hacer del conocimiento de usted la actuación del Consejo Directivo en los diferentes aspectos que a continuación señalamos:

Estamos insistiendo ante el señor Ministro de Marina para que gestione ante el señor Presidente de la República, la expedición del decreto que autorice a la misma Secretaría a expedir títulos de Ingenieros Mecánicos Navales y de Ingenieros Geógrafos para el personal tanto de máquinas como de cubierta de las Escuelas Náuticas, en igualdad de circunstancias del personal de la Armada, habiéndonos indicado el señor Ministro Vicealmirante ingeniero M. N. Roberto Gómez Maqueo, que considera de justicia esta petición y pondrá todo lo que esté de su parte para tramitarla rápidamente.

Solicitamos a la Secretaría de Marina que el servicio médico tanto de la capital como de los puertos lo pueden gozar los marinos radicados en esos lugares; de este asunto todavía no tenemos contestación. Solicitamos también que las tiendas que hay en la capital de la República como en los puertos y en las que se pueden adquirir

viveres a menor precio, pueda gozar de esta prevenda todo el personal de marinos de esos lugares. Este otro punto está también pendiente de resolución.

Hemos solicitado a la propia Secretaría de Marina, que al compañero Maquinista Naval Roberto Córdova Jaén se le otorgue la condecoración del mérito facultativo para compensarle el brillante papel desempeñado como estudiante en el curso que efectuó en Italia como constructor naval.

Se envió iniciativa al señor Director de "Petróleos Mexicanos" don Antonio J. Bermúdez para que asigne de tres a cinco becas en el extranjero para el personal de marinos que quiera especializarse mediante selección convocatoria. De ello remitimos copia a la Secretaría de Marina para que el señor Ministro intervenga para el buen éxito de esta gestión.

Para mayor facilidad y contacto de los socios ante este Colegio, se han designado Delegados en los Puertos de Veracruz y Tampico a la Orden de Pilotos Navales y al Círculo de Oficiales de Marina, respectivamente, para que por esos conductos todos los problemas y asuntos relacionados con el Colegio puedan tratarlos con ellos y tengan una mayor atención directa por

parte del representante nuestro.

Solicitamos a cada uno de nuestros compañeros, se sirvan enviar a este Colegio de Marinos, libros de texto, revistas instructivas, proyectos, fotografías, etc., que a su juicio puedan ser de interés como consulta en temas de marina, y conservarlos en la biblioteca del propio Colegio.

Han presentado solicitud de ingreso 35 socios, los cuales fueron aceptados, haciendo un total éstos de 792 socios. Suplicamos a cada uno de nuestros compañeros, tengan a bien enviar la dirección correcta de su domicilio particular a fin de que la correspondencia que se deba tener con ellos sin obstáculos llegue a su poder.

De la Dirección General de Profesiones se han recabado siete títulos ya registrados, con su correspondiente cédula.

El corte de Caja hasta la fecha, arroja una existencia de: \$ 580.94.

Atentamente:

EL PRESIDENTE.

Adrián Tiburcio González.

EL SECRETARIO.

Cap. de Corb. Ing. M. N.
Carlos E. López Araiza.

RECUERDO SOBRE ...

(Viene de la página 48)

mientos teóricos obtenidos bajo las viejas bóvedas de la iglesia, adquirieron los conocimientos prácticos necesarios para su profesión. Así fué como se formaron un grupo de marinos técnicos egresados de la Escuela Náutica de Campeche.

Mi padre, de formación liberal, al referirse a los precursores de la enseñanza náutica en México, los denominaba "los curitas", de los que decía que habían sido cartógrafos expertos, por lo que los alumnos que salían de la Escuela Náutica eran además de marinos, cartógrafos.

Y ahí sobre la terraza de aquel viejo fuerte que hoy sirve de vigía, frente al luminoso mar de Campeche, ahí de labios de mi padre, como él lo había escuchado de labios de mi abuelo, oí la narración de la fundación de la Escuela Náutica de Campeche de donde salieron marinos que fueron honra de la Patria.

A mi memoria acuden los nombres de don Fernando Siliceo, que ahora lo lleva con orgullo la Escuela Náutica de Veracruz, don Hilario Rodríguez Malpica, don Rafael Montalvo y otros muchos que tantos y tan buenos servicios dieron al país:

EL CARIBE ...

(Viene de la página 17)

Caribe, que sus cartas se leen en todos los idiomas, y en esa época en que primero se escucha y se lee al escritor estilizado, que se oye al navegante atrevido y atormentado, el premio del descubrimiento se entrega al florentino Américo Vespucci con el aplauso y acogimiento de su literatura florida y convincente, y para quien alguien en el delirio de su entusiasmo, dice: Si a estas tierras recién descubiertas, que con tanta realidad nos habla Vespucci, ha de ponérseles algún nombre, que sea la tierra de Américo, y así queda bautizado el Caribe y así son los contrastes de la Historia, mientras Vespucci publica sus cartas con éxito y satisfacción verdaderos, Colón con ras-

gos de súplica escribe desde Jamaica, en vano.

Pero el Caribe no será siempre campo de paz y de dominio español, posteriormente comenzará el zafarrancho con piratas de Francia, holandeses y aventureros alemanes, sonará el nombre del famoso corsario francés Juan Florin, que durante diez años había robado a españoles, venecianos, italianos y demás enemigos del Rey de Francia, se escuchará la fama del rico Verrazano, conoceremos las fechorías de Juan Terrier que figura entre los primeros asaltantes de los buques del Caribe, a Jean D'Ango, pirata por herencia de su padre, cuyas expediciones cubren desde América hasta Canadá. Los Reyes expidieron Patentes de Corso para su ingreso legal a la Academia de Aventureros que fundó la ambición de los hombres en el Caribe descubierto por Colón y bautizado con el nombre de América en honor a Américo Vespucci, quizá por ser uno de los mejores discípulos de ella, de aquella Academia de Aventureros en donde la corona de los reyes se rifaba entre los marineros borrachos con el puñal en la mano.

LA HIGIENE

Y MEDICINA

PREVENTIVA

PREVENCIÓN DE LAS PARASITOSIS INTESTINALES, CAUSAS, MODOS DE CONTAGIO, ETC.

Se le llama parasitosis intestinal a la presencia en alguna de las porciones del tubo digestivo, de organismos pluricelulares, metazoos, y que pueden ser de dos tipos; Nematelmintos que son gusanos redondos y Platelmintos que son gusanos en forma de cinta.

FRECUENCIA

Las parasitosis intestinales son más frecuentes durante la infancia, porque es en esta época de la vida en que abundan más las ocasiones de contacto con los parásitos animales, siendo las enfermedades y trastornos provocados por ellos más frecuentes que en cualquiera otra edad. Los niños tienen mayor tendencia a manifestar síntomas agudos debido a que en esta época de la vida no existe al principio inmunidad o tolerancia a muchos de estos parásitos. A medida que el individuo crece desarrolla una resistencia humoral y celular y el organismo tiende a acostumbrarse al invasor también llamado huésped, incluso puede desarrollar una resistencia casi completa determinada por la edad. Esto mismo determina que la morbilidad y mortalidad por enfermedades debidas a parásitos animales sea más elevada en la infancia, comprendiendo los síntomas más importantes en la primera década de la vida.

Las infestaciones importantes producidas por vermes, son producidas por especies que pertenecen a los Nematodos, que son los vermes cilíndricos propiamente dichos, todos ellos son cilindroideos, alargados, no segmentados, revestidos de un tegumento correoso casi impermeable. Poseen un aparato digestivo completo compuesto de una boca que con frecuencia está provista

de labios, piezas parecidas a dientes u otros órganos destinados a la penetración y fijación, de un esófago muscular; de un intestino medio en el que se realiza la digestión del alimento y de un intestino posterior o recto. El sistema nervioso es primitivo y solo ofrece una estructura complicada a nivel de la extremidad oral; una cavidad orgánica importante contiene los órganos de excreción y reproducción. Los sexos suelen estar separados, la abertura reproductora femenina llamada vulva ocupa una porción medio ventral próxima al plano ecuatorial o a este nivel. El sistema reproductor masculino se empalma con el recto para formar una cloaca que se abre al exterior en la extremidad posterior del cuerpo o cerca de la misma.

Las más importantes infestaciones causadas por vermes cilíndricos Nematodiasis son las siguientes:

Ascaridiasis producida por el verme cilíndrico intestinal gigante, áscaris lumbricoides. La ascaridiosis extendida vastamente por todos los climas cálidos del mundo, y se extiende por las zonas templadas, alcanzando por el norte y por el sur la latitud 40.

La ascaridiosis es producida por el áscaris lumbricoides que vive normalmente en la luz del intestino delgado; el verme femenino es más o menos del tamaño de un lápiz, cuando está maduro, y el masculino es unas cinco veces menor. La hembra pone alrededor de cien mil huevos diarios, los cuales fecundados son evacuados con las heces del paciente. Son ovoideos de 35 a 40 micras con tres cubiertas: la interna delgada, una media hialina gruesa y una externa mamelonada. Estos huevos son muy resistentes a las condicio-

nes externas, menos al calor. Al ser depositado el huevo en el suelo, sufre en su interior en nueve días una evolución, dando origen a una larva móvil; debe pasar otra semana para que la larva sea infecciosa; en ambientes favorables, las larvas con embrión permanecen viables durante meses y aún años. Estos huevos se desarrollan en la superficie del suelo y son introducidos en la boca al jugar los niños con tierra e introducirse los dedos en la boca con golosinas o juguetes. En los trópicos, y en lugares en que prevalecen condiciones antihigiénicas, el 60 por ciento de los niños entre uno y diez años están infectados por ascárides, los niños mayores y los adultos se hallan parasitados en menor grado, y de ordinario es posible referir sus infestaciones a manantiales proporcionados por los niños. La ascaridiosis es más frecuente en los medios rurales que en las ciudades.

Los cerdos se hallan con frecuencia infestados por un ascáride morfológicamente indiferenciable del humano, pero el ascáride del cerdo no es infeccioso para el ser humano, ello quiere decir, que la infestación humana procede únicamente de una infestación humana precedente.

Cuando los huevos de áscaris son deglutidos, llegan al duodeno, se abren y sale la larva que penetra en la pared intestinal, las larvas llegan a los linfáticos y vénulas mesentéricas y son acarreadas a los pulmones a través del corazón derecho. Posteriormente las larvas ascienden por las vías respiratorias, llegan a la epiglotis y son deglutidas; al llegar al intestino siguen su crecimiento y entre los días 16 y 75 se unen el macho y la hembra, inician-

do éstas la puesta. En ocasiones los vermes adultos son espontáneamente evacuados o pueden penetrar al estómago para ser vomitados o salir por las ventanas nasales. Estos ascárides son

capaces de provocar bloqueos de la luz del apéndice, emigrar a través del parénquima hepático y alcanzar la cavidad pleural. Las manifestaciones clínicas son: síntomas vagos, náuseas, vómitos, pérdida de peso, insomnio, pe-

queñas alzas febriles, irritabilidad, languidez física y mental y cólicos intermitentes de los que con frecuencia se quejan los niños. Grandes masas de vermes que se retuercen y que están anudados entre sí, producen con frecuencia una obstrucción intestinal aguda o pueden producir una invaginación intestinal.

El diagnóstico se hace descubriendo los huevos en los frotis de materias fecales, al microscopio, o al expulsarse con las heces los ascárides. El pronóstico por lo general es favorable, al administrarse un antihelmíntico específico.

OXIURIASIS

La oxiuriasis es producida por el verme *enterobius vermicularis* u oxiuro. Los machos miden de 2 a 5 milímetros, y las hembras de ocho a trece milímetros de longitud, estos vermes viven fijados por sus labios en el revestimiento mucoso del ciego y del apéndice. Las hembras grávidas descienden por la luz intestinal y reptan fuera del ano por la piel anal y perineal en donde cada una de ellas deposita varios millones de huevos. Solo se depositan huevos en la luz intestinal en un 5 por ciento aproximadamente. Los huevos fecundados depositados fuera del ano necesitan solamente un corto número de horas para poseer capacidad infestante; los niños son particularmente susceptibles, y en familias numerosas y en dormitorios institucionales, los parasitados se encuentran en mayor número, que en el conjunto de la población. Estos niños están expuestos a la infestación al rascarse la piel perianal en donde se alojan los huevos, o estos proceden de ropas sucias de cama o de pijamas usadas. Los huevos desparrramados por el aire con el polvo se pueden depositar en el suelo, muebles o puertas.

Los niños que duermen en dormitorios cuando duermen en la misma cama, se hallan infestados mucho más que los niños que poseen dormitorios individuales. La infestación se realiza cuando los niños tienen hábitos personales desaseados, y al introducirse huevos en la boca por lo regular con los dedos contaminados. Los huevos depo-

sitados en el suelo siguen siendo fértiles por lo menos durante nueve días.

Cuando los huevos son deglutidos por la boca llegan al duodeno y las larvas que salen de ellos se fijan directamente al ciego, y se transforman en adultos en menos de dos meses. En el sitio donde se fijan pueden provocar pequeñas hemorragias o en la pared apendicular o pueden dar lugar a abscesos submucosos. En el sexo femenino, los oxiuros pueden penetrar en el aparato genital femenino y ocasionar diversos trastornos como salpingitis, o pueden penetrar en la cavidad peritoneal y enquistarse.

Como manifestaciones pueden provocar síntomas apendiculares con caracteres de apendicitis aguda, prurito anal; también en niños de corta edad se presenta irritabilidad, pérdida de apetito y de peso, insomnio y a veces ninfomanía, raramente epilepsia, los niños pueden sufrir nicturia. El diagnóstico se hace por examen fecal y por frotis de la piel perianal y anal. El pronóstico es favorable.

La tricocefaliasis o trichiuriasis es producida por el *Trichocephalus* o *Trichuri Trichiura*, su cuerpo está formado de dos porciones, una anterior capilar cuya longitud equivale a las tres quintas partes del verme, y una porción carnosa posterior que equivale a las dos quintas partes del verme. El macho mide de 30 a 45 milímetros y la hembra de 35 a 50 milímetros. Estos vermes viven con su extremidad anterior o capilar introducida en la capa mucosa del ciego y apéndice, y en las infestaciones masivas en las porciones adyacentes del fleón y el colon ascendente. Las hembras ponen un millar de huevos en forma de tonel.

Esta infestación se encuentra ampliamente difundida en los climas húmedos, predomina en niños mayores de cinco años. Los huevos depositados en el suelo húmedo tardan de 10 a 14 días para desarrollar el estadio infeccioso, momento en el que cada uno contiene una larva enroscada, al llegar los huevos a la boca y ser deglutidos, se abren a nivel del duodeno y dan salida a una larva que emigra lentamente descendiendo hasta el ciego y apéndice, adhiriéndose a la mucosa se desarrolla en tres meses en un verme adulto. El número de estos parásitos puede ser desde una docena hasta el de varios centenares.

Por lo general la infestación es bien tolerada, salvo el caso en que sean muy abundantes, entonces provocan una anemia intensa. Las manifestaciones clínicas son: pérdida de peso, de apetito, insomnio, apatía física o mental y síntomas nerviosos. En ocasiones provocan diarreas mucosas y sanguinolentas, asociadas con prolapso del recto.

El diagnóstico se establece mediante el frotis de materias fecales y al descubrir los huevos característicos.

·Infección por uncinaria, (*Uncinariasis*).

Estas enfermedades son producidas por el *Necator Americanus*, o uncinaria americana, *Ancylostoma duodenales*, que es la llamada uncinaria del viejo mundo, y el *ancylostoma Brasilense* que parasita de preferencia a perros y gatos.

Estos tienen una longitud de siete y medio a trece milímetros y un diámetro de tres a cuatro décimas de milímetro. Los machos son más pequeños que las hembras. Estos vermes se fijan por su cápsula bucal a la mucosa del intestino delgado. Después de fecundada la hembra pone varios millones de huevos al día. El necator americano o uncinaria tropical vastamente esparcida en las Américas. El *Ancylostoma duodenales* es la uncinaria de la cuenca Mediterránea y de las latitudes semejantes de Asia. El *Ancylostoma Brasilense* tiene una distribución variable en los climas cálidos. Los huevos de estos parásitos, al depositarse en el suelo húmedo, desarrollan un embrión y se abren en 24 a 48 horas. Las larvas que salen de estos huevos, en 8 días se transforman en larvas de estadio infeccioso. El contagio humano ocurre al ponerse las larvas en contacto con la piel humana, tal sucede cuando las personas andan descalzas, por el suelo infestado. La infestación humana cutánea se llama erupción serpiginosa, si la infestación procede de manantial canino o felino. El hombre experimenta infestación intestinal, si se halla expuesto a la cepa humana. Las cepas humana, canina y felina del *Ancylostoma Braziliense*, son fisiológicamente distintas.

Las larvas que se hallan en el estadio infeccioso, invaden la piel a través de los folículos pilosos; estas larvas emigran penetrando hasta los vasos sanguíneos, llegan a los pulmones a través de las cavidades derechas del corazón y se alojan en los alveolos pulmonares; posteriormente emigran en sentido ascendente por las vías respiratorias, cruzan la epiglotis, y son deglutidas. Al llegar al intestino delgado se fijan a una vellosidad y empiezan a digerir tejidos y a succionar sangre; cada verme puede succionar un centímetro cúbico de sangre por día. Cuando el número de parásitos es grande, provocan una anemia intensa hipocrómica macrocítica; este es el factor fundamental en la uncinariasis.

En la erupción serpiginosa consecutiva a la infestación por las cepas canina o felina del *Ancylostoma Braziliense*, las larvas penetran hasta las capas más profundas de la piel y continúan emigrando durante meses (larva migrans), por los túneles serpiginosos de la piel. Esto provoca una infiltración celular que da origen a una inflamación de los trayectos, los cuales

se ven inflamados y elevados. Los trastornos y manifestaciones clínicas son: anemia intensa, piel áspera, cabello deslustrado, el crecimiento físico y el desarrollo sexual de los niños se retardan, hay apatía mental y debilidad acentuada. El diagnóstico se hace, basándose en el descubrimiento de los huevos característicos en las heces.

TRICHINOSIS

Es producida por la trichinela spiralis, el verme adulto es microscópico y vive en la capa mucosa del intestino delgado, especialmente a nivel del duodeno. Las hembras engendran cría vivas llamadas larvas, que penetran en las pequeñas venas y linfáticos del mesenterio; estas emigran por medio de la corriente sanguínea y acaban por filtrarse a los músculos.

Aquí en los músculos se enquistan. La trichinosis se presenta en las zonas del norte en donde se consume carne de cerdo, cuando ésta se consume infestada cruda, o insuficientemente elaborada. Por este motivo los niños menores o de corta edad, se infestan en menor grado que los adultos.

PATOGENIA

Una vez comida la carne infestada, los quistes se separan de la carne en el estómago, mediante la acción de los jugos gástricos. En el duodeno las larvas salen del quiste y anidan en la mucosa, alcanzando la madurez en cosa de cinco días; copulan y las hembras ponen las larvas durante seis semanas aproximadamente. Conforme las larvas salidas del quiste penetran en la pared intestinal y maduran, se acentúa la inflamación y el traumatismo del epitelio intestinal. Al paciente sujeto a infestación moderada o masiva se le presentan síntomas de intoxicación alimentaria aguda que se inician a las pocas horas de haber consumido la carne infestada, y persisten durante 4 ó 5 días, en que coexisten paralelamente con la penetración de las larvas desenquistadas en la pared intestinal, y a su desarrollo en forma de vermes maduros. Du-

rante el período de migración de las larvas son típicos los dolores musculares intensos, la rigidez y dolorimiento del diafragma, extremidades inferiores también en los músculos de la faringe que provocan dificultades en la respiración, marcha, y habla. También pueden producirse trastornos del sistema nervioso central, puede haber una elevación de temperatura de 37 a 39 grados, centígrados al empezar la invasión de la mucosa duodenal por las larvas. La elevación de la temperatura y su duración, dependen de la intensidad de la infestación y de la reacción del paciente al agente invasor. Si la invasión de los vermes es en número escaso, los síntomas pueden ser en poco número o nulos.

El diagnóstico es difícil en el período de incubación, pudiendo hacerse solo por presunción basándose en los datos epidemiológicos y clínicos. Una vez que las larvas se han enquistado después del día 21, se pueden descubrir por biopsia del deltoides, bíceps o gemelos, o por pruebas intradérmicas, técnica de Bachman.

El pronóstico es variable y depende de la intensidad de la infestación y del sitio de localización de las larvas.

TENIASIS

Producida por la tenia bovina o tenia saginata, y la tenia del cerdo: Tenia Solium. La tenia saginata tiene una longitud de cuatro y medio metros y de mil a dos mil proglótides. La especie del cerdo o tenia solium tiene una longitud de uno y medio a dos y medio metros y mil proglótides. Los proglótides distales son grávidos y contienen huevos con embrión plenamente formado que pueden ser evacuados con las heces, pero que con más frecuencia son expulsados del intestino en el interior de proglótides grávidos, desprendidos del verme adulto. El estadio larvario, es el cisticerco, y se desarrolla en la carne de los animales, aproximadamente en el curso de tres meses, siendo ya infestante al comer la carne cruda o insuficientemente asada de buey o cerdo que es cuando se infesta el hombre.

PROFILAXIS DE LA PARASITOSIS INTESTINAL

Las personas que viven en ambientes infestados de ascárides, acudirán una y otra vez al tratamiento en tanto se hallen expuestos a la infestación. Los niños como los adultos deben disponer de excusados limpios y cómodos, y aprender a usarlos con hábito. Debe evitarse que los niños se introduzcan los dedos sucios a la boca, golosinas y objetos contaminados, si el suelo está densamente cubierto de huevos, los cinco centímetros superficiales deben ser volteados con un azadón; y finalmente todas las personas infestadas, deben ser sometidas a las ventajas de un tratamiento específico.

La higiene personal es recomendada para evitar la oxiuriasis, y es necesaria la disposición higiénica de las aguas residuales provenientes del baño, excusados y de otros usos, de manera que no vayan a contaminar el pozo de donde se toma el agua para diversos usos domésticos.

En el caso de la uncinariasis, la profilaxis consiste en:

1.—Descubrimiento y tratamiento completo de todos los individuos infestados por uncinaria, a fin de reducir y eliminar si es posible la contaminación del suelo.

2.—Utilizar retretes higiénicos.

3.—Empleo habitual de calzado en las zonas infestadas; los niños de poblaciones rurales durante sus vacaciones en lugares infestados por uncinarias, deben ser prevenidos acerca del peligro de andar descalzos.

En cuanto a la profilaxis o manera de evitar la trichinosis y teniasis: una cocción o congelación completa de todos los productos de carne de buey o de cerdo, prevendrán la infestación humana.

También la cocción de todos los productos destinados a cebar cerdos que van a ser sacrificados, constituye un valioso método para evitar que las sobras de carne que se dan a estos animales los infesten.

CUPON PARA SUSCRIPCION A LA REVISTA

"RUMBO... al mar"

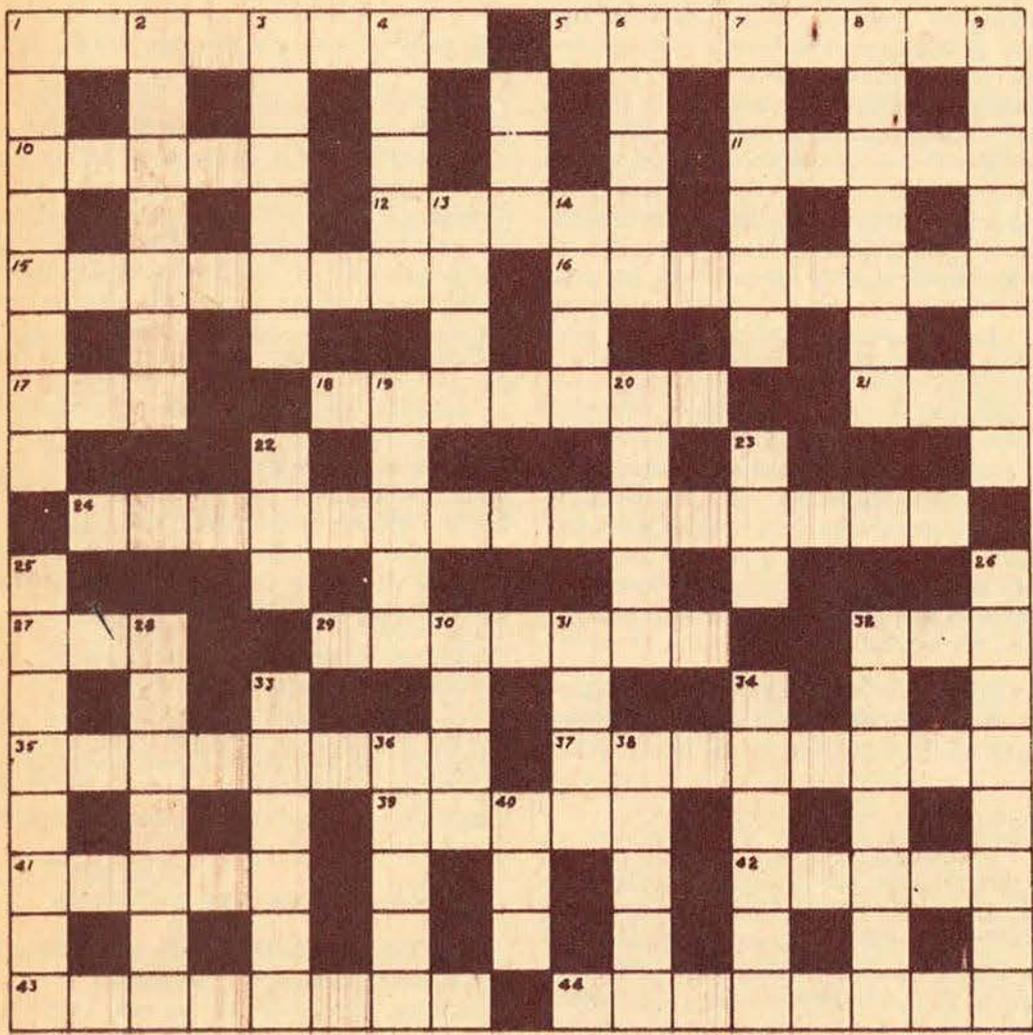
Recorte usted este cupón y remítalo, acompañado de Giro Postal o Telefónico y recibirá su ejemplar durante 2 años, cada mes.

Sres.
"RUMBO... al mar".
Apartado Postal 2305.
México (1), D. F.

Adjunto remito a ustedes Giro por la cantidad de \$36.00 (treinta y seis pesos, m/n.), importe de una Suscripción por 2 años.

Nombre
Dirección
Ciudad

Su Atto. S.



HORIZONTALES

- 1.—El que por oficio interviene en almonedas, ajustes y operaciones de compra y venta.
- 5.—Indicio de una cosa que está sucediendo o va a suceder. Plural.
- 10.—Motivo legal para desestimar en un pleito la declaración de un testigo.
- 11.—Mortífero, capaz de ocasionar la muerte.
- 12.—Orden y método de una cosa.
- 15.—Figura colocada como adorno en lo alto del tajamar de los barcos.
- 16.—Puente pequeño o provisional.
- 17.—Apellido.
- 18.—Casa de recreo, situada por lo común fuera de poblado. Plural.
- 21.—Percibí con el olfato.
- 24.—Meteor. Agua procedente de la atmósfera que en forma sólida o líquida se deposita sobre la superficie de la tierra. Plural.
- 27.—Quiere. Adora.
- 29.—Que tiene valor y ánimo.
- 32.—Del verbo ir.
- 35.—Imanada.
- 37.—Juguete que consiste en una varilla en cuya punta hay una cruz o una estrella de papel que giran movidos por el viento.

- 39.—Quereos.
- 41.—Recoge y guarda alguna cosa. Ase o coge con la mano.
- 42.—Más allá del. Al otro lado del. Ultrapuertos.
- 43.—Manifestarse, por lo común, causando sorpresa o admiración.
- 44.—Máquina antigua de guerra para arrojar piedras o saetas gruesas. Armadijo para cazar pájaros.

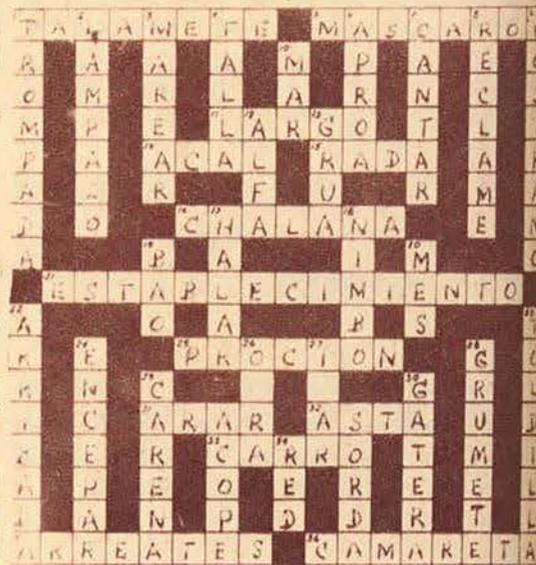
VERTICALES

- 1.—Población del Estado de Veracruz.
- 2.—Separación. Apartamiento. Desvío. Plural.
- 3.—Desprenderse de los cuerpos las sustancias volátiles.
- 4.—Osario.
- 6.—Magnetizan un cuerpo.
- 7.—Labrar piedras preciosas.
- 8.—Astuto, diestro y experimentado. Suspica, receloso.
- 9.—Que danza o baila. Mozo inquieto y de poco juicio.
- 9a.—Virtud que pone en el ánimo tranquilidad y sosiego, opuestos a la turbación y las pasiones.
- 13.—Bebida aromática.
- 14.—Pon una cosa contra otra para estorbarle o impedirle su efecto.
- 19.—Astil de madera armado por uno

- de sus extremos con una punta de hierro que sirve para herir o penetrar y de otras dos que miran hacia atrás y hacen presa.
- 20.—Dícese de los individuos de uno de los antiguos pueblos de la Italia Central.
- 22.—Anade.
- 23.—Sonido que el aire expelido de los pulmones produce al salir de la laringe, haciendo que vibren las cuerdas vocales.
- 25.—Nave en que va embarcado y arbolada su insignia el Jefe de una Escuadra.
- 26.—Toque para que las fuerzas de una guarnición se pongan sobre las armas.
- 28.—Adquiere y retén cosas del comercio en cantidad suficiente para dar la ley al mercado.
- 30.—Invertido. Nombre cariñoso de mujer.
- 31.—Arbol de las ulmáceas, con tronco robusto y derecho, de corteza gruesa y desquebrajada y copa ancha y espesa.
- 32.—Manantial de agua que brota de la tierra. Plural.
- 33.—Coja al que huye. Engañe a uno con maña.
- 34.—Estar impuesta con la costumbre.
- 36.—Ante, anta, búfalo.
- 38.—Ostra.
- 40.—Amarro.

JUNTE USTED LA HISTORIA DE LA MARINA

SOLUCION DEL MARINOGRAMA DE JUNIO DE 1956.



Los comentaristas de la obra de España en América, están conformes en conceder a aquella nación el haber sido por su carácter, audacia y espíritu de raza, el pueblo más apropiado para la conquista, pero por su falta de industrias, escasa población y las preocupaciones de su mentalidad, la menos capacitada para la obra de la Colonia. En la América española se sacrificaba también a los aborígenes, aunque sin exterminarlos, como consecuencia de ideas que formaban algo así como una doctrina nacional. Sin embargo, no quedó en ella el pavoroso problema de razas como el que dejaron Francia en Haití, y Holanda e Inglaterra en sus colonias.

El español se mezcló con el indio y un mestizaje quedó en pie, no error biológico digno de ser castigado a perpetua dependencia, como quiere Morand (1), sino capaz y fuerte para la vida, consciente de su responsabilidad histórica y apto para cumplir sus más altos destinos. Quedó, no obstante, sin mezclarse una gruesa porción de población autóctona, que ha permanecido estacionaria, al margen de posteriores desarrollos, en la vida vegetativa, donde la retienen, si hemos de creer a un escritor, el apego por su civilización y una mal digerida asimilación de las rudimentarias inspiraciones de la abnegación cristiana.

Dividieron los españoles el territorio en grandes latifundios cargados de privilegios. Conserváronse, sin embargo, infinidad de poblaciones indígenas, y justo es aclarar que si éstas no desaparecieron, fué porque se les dotó de ejidos y de los terrenos llamados "propios". Con los ejidos se aseguraba a los pueblos su subsistencia y con dos "propios". Con los ejidos se aseguraba a los pueblos su subsistencia y con los "propios" se garantizaba la vida de los municipios.

La organización social de entonces presentaba crueles desigualdades. Los altos cargos de la Iglesia y del Gobierno, las posiciones privilegiadas en las industrias y en los negocios, sólo las disfrutaban los españoles. Al mestizo se le dejó la ocupación vil y la actividad mediocre. Al indio, la labor ruda y el tributo.

Se impulsó la cultura y se fundó en 1533, La Universidad de México, que siguió hasta el fin del Gobierno Virreynal, un criterio científico unilateral, pues sabida es la intolerancia de entonces, y con sólo siete cátedras, cuya sola enunciación da idea de aquella cultura: Teología, Cánones, Sagrada Escritura, Bellas Artes, Literatura y Gramática.

La Cultura marítima, puede decirse, que en México se inició en los albores de la Colonia. Sus frutos por entonces, fueron escasos. Durante su largo período, España nos protegió con su flota militar, pero las ideas que nos informaron para crear una flota mercante y militar. Sólo la obscura contribución de sangre aportaba el país para los galeones del Virrey. La desilusión es completa.

Coincidió, por otra parte, aquella época con el pavoroso desgaste de la Marina Española. Cuando parecía, como dice el Teniente de Navío don Manuel Andújar: "que todos los ensueños de la historia y todos los presentimientos de la ciencia y todas las aspiraciones del progreso, despertaban a ser realidad viviente y energía de acto, ante el llamamiento y poderoso de aquella raza templada en ocho siglos de lucha y reconquista"; la nacionalidad española equivocó el camino.

(1) Paul Morand. River Caraiibe.

Pasaba por alto la plástica montañosa de nuestro suelo, la falta de ríos navegables, lo desierto de nuestras costas y no tomaba en cuenta el ya por entonces creciente poder de los Estados Unidos del Norte, ni las condiciones de nuestra situación política, económica y social.

Cuando nuestro país nació a la vida independiente: "no había, dice Rabasa, un pueblo para hacer una nación, ni hombres para regirla, ni costumbres políticas sobre qué forjar leyes de gobierno. En resumen, había en el inmenso territorio una población escasa y dispersada, reunida por una administración de segunda mano, ni centralizada, ni descentralizada repartida en provincias sin articulación alguna, que no habían hecho nunca un esfuerzo común, ni las había acercado el interés recíproco, ni las había juntado un peligro general. Allí no había habido nunca nada nacional. El nombre de Nueva España como designación colectiva, se había cambiado por el de México para seguir designado el territorio; eso será lo que constituya la Patria". Lejos pues de estar capacitados para aquella acción en el mar que esperaba De Pradt, con miras desde luego hacia el exterior, teníamos que sufrir un largo proceso de agitaciones y guerras, de las cuales como de crisol doloroso, pero necesario, tenía que surgir la Patria.

Mientras esto se cumplía, los Estados Unidos del Norte, recorrieron la trayectoria de su engrandecimiento en forma furtiva en la historia. Hacían del Golfo de México y del Mar Caribe una especie de mares interiores, por las posiciones estratégicas con que los circundan y abrían la ruta interoceánica de Panamá.

IV

La naturaleza del territorio contribuye en gran parte a la formación del carácter histórico de un pueblo. La contradicción entre la enorme cantidad de costas mexicanas —unas cuatro mil seiscientas cincuenta millas marinas— y la pobreza de nuestra vida histórica en el mar, es sólo aparente. Si se medita que la masa montañosa de la Sierra Madre, que en forma de dos ramas recorre el territorio, determina el más poderoso obstáculo para la comunicación entre las altiplanicies centrales y los territorios marítimos, estaremos tocando uno de los aspectos más importantes de la cuestión. Desconectada la región central de la periferia marítima por las abruptas serranías y por la falta de caminos fáciles, el comercio marítimo nacional entre nuestros puertos, no ha sido posible, ya que, como muy bien comenta un escritor: "no tenemos comercio de cabotaje, porque los hombres de las costas, no habían de ir a vender los productos de su tierra a otros hombres también situados en las costas, que tenían los mismos productos. Mucho menos habían de aventurarse por el Océano en busca de pescado que no tenía demanda en otros pueblos también de la costa, por más que fuera valioso para los del interior".

Si ahora nos fijamos en la falta de ríos navegables de gran volumen líquido y cauces apropiados, ya tendremos una razón más para explicarnos nuestro alejamiento del mar y aún para refutar esa injusta acusación, que aunque velada, se ha hecho muchas veces al pueblo mexicano, de falta de aptitud y espíritu marinerío, pues basta recordar que donde la naturaleza del territorio no ha sido un obstáculo para la floración de la vocación marítima, el mexicano se ha

algunos servicios sociales no se pueden implantar y es difícil mantener la seguridad pública. El bandolerismo es difícil de extirpar en las poblaciones dispersas. Y las tierras secas y mal regadas del altiplano exigen alta densidad, esto es, potencia humana, potencia de trabajo y potencia económica y financiera”.

Para el poder naval, la densidad de población que más lo beneficia es la de los territorios marítimos, particularmente la de la masa que tiene ocupaciones marineras, pero dado que por causas geográficas e históricas el emplazamiento del núcleo principal de la población está en la altiplanicie, el movimiento será hacia la periferia, cuando un aumento considerable de aquella población, sea motor que acelere la expansión vital del país hacia las costas, tan ricas en productos para toda clase de explotaciones.

V I

El estudio del carácter del pueblo mexicano está por hacerlo la psicología colectiva. Pretender estudiarlo, recogiendo sus rasgos más salientes de cuantos ensayos se han hecho, con fines más bien literarios que científicos, sería correr el riesgo de extraviarse, atribuyéndole como propios, aquéllos que pudieran también ser comunes a otros pueblos.

Es vicio de predicadores, dice Pereyra, hablar de nuestra indolencia, de nuestra imprevisión, de nuestra ignorancia, de los pecados capitales y de todos los otros como privilegio mexicano, o si acaso hispanoamericano, o si a tanto se llega: latino; pero aún suponiendo —sin conceder— que nuestro carácter se resentía de tales modalidades, nada indica que no pudieran ser desterradas, sin correr el riesgo de acabar con los sentimientos populares, como observa Janet. . . . Si el mexicano no ha hecho presencia energética en el mar, —aseveración que no invalida a nuestros heroísmos navales de otros tiempos—, débese en parte a la naturaleza del territorio, a su oscura y prolongada vida colonial, informada por una economía equívoca y absurda, y con los ejemplos de costumbres inapropiadas para formar un pueblo astuto y práctico en las actividades modernas.

Rabasa asienta que: “el terruño ata al individuo y arraiga a las familias, que emigran poco; la familia se estrecha y tiene lazos que dan a los pueblos el aspecto de reunión de hogares que ha llamado la atención en varios escritores extranjeros recientes; el parentesco se conserva reconocido a muchos grados de distancia, como en las sociedades patriarcales, modelos de unión, prevaleciendo de este modo el SENTIMIENTO SOBRE EL IMPULSO DE ACCION, a la riqueza se prefiere el bienestar, un cambio de residencia dentro del propio país, es sacrificio de lo más caro; LA FACULTAD PRODUCTORA SE ENERVA y sólo se ejercita en lo que es posible hacer sin penas tales”.

Ahora bien, lo que importa es no apocar el espíritu nacional con valoraciones tan absolutas como rígidas. La sociología que estudia y analiza las fuerzas que animan a la masa social, presenta a los ideales como transformables si se ejerce sobre la mentalidad del pueblo, la acción lenta pero segura de la atracción social; Prensa, Cátedra, etc. Nada nos hace creer que nuestro carácter sea un obstáculo para actividad naval.

dirigido al mar con singular energía, como en la zona del Sureste del país, donde la masa montañosa se deprime y corren nuestros mejores ríos.

Si a estos obstáculos agregamos la falta de una vía intermarina que facilite el paso de las fuerzas navales mexicanas de uno a otro océano, estaremos considerando un nuevo obstáculo para la potencialidad militar de México en el mar. Aunque desde hace muchos siglos han acariciado nuestros gobernantes la idea de una comunicación interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, ésta ha sido siempre tarea superior a nuestras fuerzas y proyecto irrealizable por nuestros capitales. “El Capitán James V. Eats, —dice Macedo— célebre a justo título entre los Ingenieros norteamericanos, por las obras que ejecutó en la desembocadura del río Mississippi, consagró buenos años de su vida a preconizar en vano, la conveniencia de construir un ferrocarril capaz de transportar, cargados y de uno a otro océano, los buques de mayor capacidad; se ha fracasado siempre ante las dificultades que ofrece el terreno, sino precisamente por su elevación, que no llega a trescientos metros en una distancia de otros tantos kilómetros, sí por su naturaleza movediza en la costa deprimida y malsana del Golfo”. (1).

Por otra parte, la riqueza de las costas, de tierras feraces y aguas abundantes, principalmente las del Golfo de México ha sido suficiente hasta hoy, con su raquítico cultivo, para el sostenimiento de sus pobladores, a cuya mayoría, el atraso cultural, limita sus exigencias y da poco aliento a sus aspiraciones.

La atención preferente prestada por nuestro gobierno a la construcción de caminos, hace concebir esperanzas de una gran actividad mexicana en el mar, cuando articulados nuestros litorales, queden comunicados con el interior por caminos que vayan a juntarse con las grandes vías troncales, —camino de hierro, carreteras, etc.— que se encuentran ya construidas a lo largo del territorio nacional. La riqueza mexicana tendrá entonces aquella circulación que parece la más natural, dadas las modalidades del territorio, es decir, el cultivo forestal y agrícola en las comarcas marítimas y la actividad industrial en el interior, en donde por causas que tienen también una explicación geográfica, se encuentra actualmente nuestra agricultura más densa, en angustiosa lucha con las tierras anémicas y las aguas eventuales.

V

México inició su vida independiente con un vasto territorio habitado por una población escasa, y esa aflictiva densidad, ha sido poderoso obstáculo para la transformación de su pueblo en un estado moderno.

“Sin una fuerte densidad, escribe Loyo, no es posible el desarrollo de las grandes industrias que exigen numerosa clientela nutrida y no lejana. Precisamente por eso tienen escaso auge en México las industrias periodísticas, editoriales y las artes populares no pueden salir de la etapa folklórica. Por esa baja densidad no hemos podido hacer una red de comunicaciones secundarias, terciarias, etc. Por eso

(1).—Macedo. Comunicaciones y Obras Públicas. México y su Evolución Social. México.

