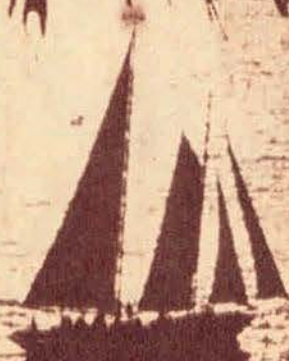


**RUMBO . . . . . al mar**

**POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO**



**ACAPULCO**

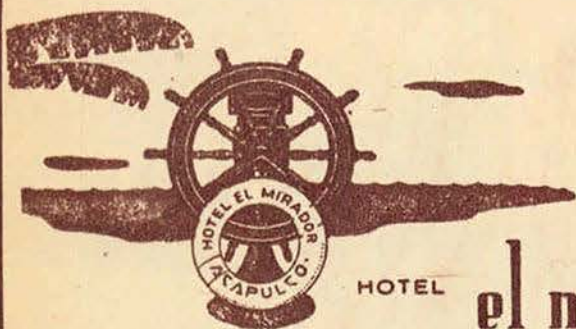


**NOVIEMBRE - 1956**

**\$ 1.50**



EL UNICO HOTEL 100% CON AIRE ACONDICIONADO



HOTEL

el mirador

Un Hotel Ideal que Ofrece  
Recreo, Descanso y la Me-  
jor Pesca del Mundo.

An Ideal Informal Resort  
Hotel Offering Recreation,  
Relaxation and the World's  
Finest Fishing.

GRACE LINE

Servicios de buques entre  
Puertos de Acapulco y  
Manzanillo y Canadienses,  
Norteamericanos y Centro-  
americanos en la Costa del  
Pacífico y del Caribe.

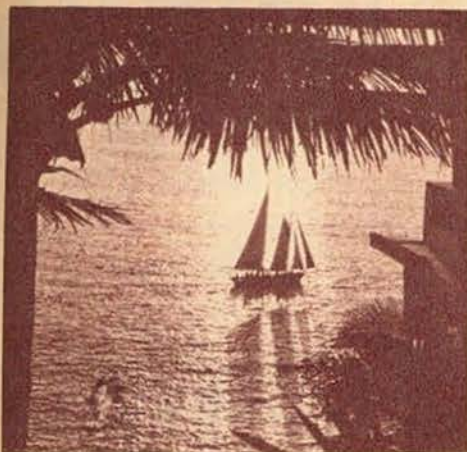
AGENTES

AGENCIAS MARITIMAS DEL PACIFICO,  
S. A.

GANTE 4 DESP. 306.

TEL.: 12-99-44 Y 34-50-17.

MEXICO, D. F.



**RUMBO . . . . . al mar**  
POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO



Publicación mensual.

Núm. 14. Año 2o. Tomo 2o.

Epoca 1a.

Noviembre 1o. de 1956.

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

Autorizando como correspondencia de Segunda Clase en la Administración de Correos UNO de México (1), D. F., el 27 de junio de 1955. Registro número 22087.

Director

Cap. de Navío, C. G.  
**JOSE H. OROZCO SILVA.**

Gerente

Tte. de Frag. S. E.  
**DOMINGO MUÑOZ DE LA GUARDIA.**

Administrador

Mayor de Infantería de Marina  
**FERNANDO GARCIA 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 co-  
laboración marítima del país y del ex-  
tranjero.

Impreso en los Talleres de IMPRESO-  
RA "CAL-YU-MEX". Nardo Núm. 165.  
Teléfono 16-19-22. México, D. F.

## editorial

Sobre la tierra ha vuelto a correr la sangre en los campos de batalla; aún no acaban de cicatrizar las heridas que dejaron en las ciudades, en los hombres y en la economía de los países de Europa y Asia las bombas, los proyectiles y los desgastes económicos exorbitantes de la Segunda Guerra Mundial y ya se escuchan los gritos guerreros de aquellos que no obstante que conocen los horrores de la conflagración, no tienen escrúpulos para provocarla.

La Segunda Guerra Mundial, que habría de terminar con todas las guerras, no sólo no las terminó sino que dejó los elementos explosivos que habían de provocar otras.

La falla para asegurar la paz, de los que ganaron aquella guerra, estuvo, seguramente, en la heterogeneidad ideológica de los vencedores. Hitler, al involucrar en la guerra a Rusia, sembró la simiente de la discordia, de tal manera, que al llegar la victoria y aflojarse los lazos que la conveniencia y la mutua amenaza, ataron, aunque de manera precaria, a las Naciones Aliadas, no hubo comunión de doctrina, ni de pensamiento, ni de ideales. El anhelo de paz, de libertad y de democracia de unos, chocó con las ansias de opresión y de venganza de los otros. Lo que fué para unos una guerra de liberación y de pugna por la libre determinación de los pueblos, fué para otros de iniciación a la opresión y de la imposición, por medio de la fuerza, de sus principios filosóficos sociales.

Al sobrevenir el triunfo, llegó para unos, la hora de la repartición del botín, y de esta manera, aquellos que esperaban que de la guerra brotaran fórmulas de paz, de felicidad y de abundancia para la humanidad, se encontraron con la realidad dolorosa de un mundo sojuzgado y a merced de la voracidad de los que se arrojaban sobre los pueblos esclavizados que habían prometido liberar. Pueblos que pasaron de unas manos crueles a otras peores. Unos azotaban con el látigo alegando la necesidad de un espacio vital, los otros lo hacen hoy, con el mismo látigo, para imponer ideologías que están muy lejos de ser del agrado de las víctimas.

Los países dizque liberados quedaron, desde el primer momento, divididos en facciones y esta división no vino por la libre voluntad de los pueblos, sino que los vencedores, con el pretexto de traerles la felicidad, se los dividieron en favor de las ideologías que cada uno de los bandos vencedores practican.

Corea, Alemania, Hungría, Checoslovaquia, divididas o sojuzgadas buscan, en explosiones internas que no son más que estériles sacrificios, su unidad.

Por otro lado Egipto, con un sofismo por bandera y con un líder pequeño que aspira a la grandeza, gime bajo los horrores de una guerra innecesaria.

Israel, comprimido su territorio por el de los pueblos árabes, provoca la guerra para hacer disminuir la presión y a la vez hace su juego sangriento para ver si puede extenderse a costas de los otros.

Inglaterra y Francia, alegando un derecho y mostrando la bandera de benefactores de la humanidad, con el pretexto de salvar para el mundo civilizado el paso por el Canal de Suez, se embarcan en una guerra desigual.

Los Estados Unidos envueltos en plena lucha electoral y ahora con un dominio incierto en la Cámara de Gobierno, preparan sus efectivos para asegurar la paz, mientras la Organización de las Naciones Unidas hace esfuerzos para que esta guerra pequeña no se extienda y amenace envolver a la tierra entera.

Es muy difícil creer que los pueblos quieran la guerra, los gobiernos se esfuerzan por evitarla, pero a pesar de ello, ésta sobrevendrá, porque es ley fatal que los pueblos y las naciones se vean arrastrados hacia ella en contra de su voluntad, como en ciertas partes de la tierra, en que ésta tiembla movida por agentes físicos terribles que se generan dentro de su mismo seno.

Los pueblos que forman la humanidad llevan dentro de sí los elementos de su propia destrucción. Aún no han llegado a encontrar su equilibrio moral, económico y material y mientras haya hambre, injusticia y desajuste económico, habrá guerras.

Países como México, adormecido por un ideal pacifista o quizá por un imperativo material de mejoramiento pretenden no ver el fuego que se está iniciando y se esfuerzan en ganar tiempo para conseguir una vida mejor para sus gentes. Este adormecimiento nos hace pensar con zozobra, ¿se estarán confiando demasiado? La humanidad está aún muy lejos de coronar sus anhelos de paz. Es aún temprano para que los pueblos abandonen por completo sus armas. No se puede vivir inerte, enarbolando la bandera de la paz en un mundo en el que aún andan sueltos los jinetes del Apocalipsis, porque aún no ha llegado el día en que los ideales pacifistas logren parar las balas.

Todavía hay que estar preparados para defender la paz, para repeler la agresión, ya que hasta ahora la paz se conserva únicamente con el argumento persuasivo de la fuerza, y la agresión se repele con las armas. Si no se quiere hacer el papel de víctima, hay que estar preparados para la guerra.

En las sesiones de la Organización de las Naciones Unidas, en la Convención de Ginebra y en todas las ocasiones en que ha habido oportunidad, México ha declarado su voluntad de permanecer en paz y ha expresado sus deseos de que la paz reine sobre la tierra, pero esas expresiones no anulan la realidad, y ésta es, que aún estamos muy lejos de vernos libres de la amenaza de la guerra y si no queremos despertar un día metidos dentro de ella vencidos o protegidos, debemos, sin abandonar nuestros anhelos pacíficos, prepararnos para defender esa paz que tanto amamos.

# MOTORES DIESEL MARINOS

Por el Teniente Nav. Ing. M. N.  
FELIPE ROSAS ISAIAS

(CONTINUACION)

## SISTEMAS DE PROPULSION DIESEL

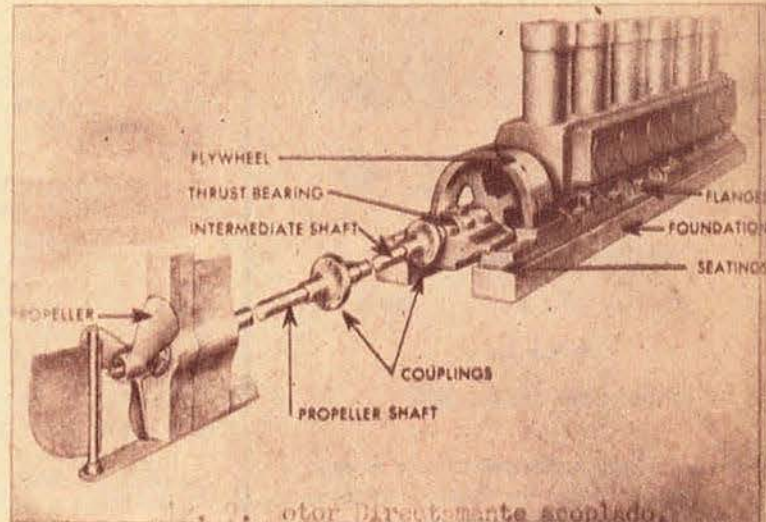
**GENERALIDADES.** — Para conseguir la propulsión Diesel Marina, se dispone en la actualidad de tres métodos que son los más usuales. El primero de ellos llamado de acoplamiento directo en el que uno o más propulsores son accionados por motores Diesel que se encuentran directamente acoplados a los ejes de propulsión; el segundo, llamado de acoplamiento indirecto, que puede realizarse de dos maneras, una de ellas, por medio de un engranaje reductor interpuesto entre el motor Diesel y el eje de propulsión que acciona, y la otra por medio del accionamiento que efectúa el motor Diesel de un generador que suministra la energía eléctrica necesaria para alimentar los motores eléctricos de propulsión que se encuentran acoplados a los ejes respectivos. Existe un gran número de instalaciones en las que se usa el acoplamiento directo, pero en la actualidad hay una marcada tendencia al empleo de las instalaciones indirectas, para obtener los beneficios que se derivan del bajo peso y reducido espacio, que son características de los motores Diesel de alta velocidad.

En los primeros días del desarrollo del motor Diesel no se consideró factible poder igualar las velocidades de traslación que se obtenían con la máquina de vapor, utilizando para el efecto propulsores de relativo pequeño diámetro que fueran adecuados para el margen de velocidades de giro que se llegan a obtener en los motores. La baja eficiencia de este tipo de propulsores, condujo a resolver el problema por dos caminos diferentes, uno de ellos fué el mejoramiento del diseño de los propulsores para obtener de ellos una mejor eficiencia al operar a velocidades altas y el otro fué estudiar concienzudamente la manera de producir motores Diesel de baja velocidad de giro que pudieran accionar eficientemente propulsores de grandes diámetros y paso. Ambos esfuerzos fueron coronados por el éxito y en la actualidad las embarcaciones pueden dotarse de motores de baja velocidad de giro, que permiten el empleo de un solo motor como en los buques de carga o, como en el caso de las embarcaciones pequeñas en que las velocidades de sus motores son necesariamente altas y para las que existen propulsores adecuados. En general, como quiera que sea, todavía se demuestra que la mejor eficiencia del propulsor está estrechamente asociada con la baja velocidad de giro.

**Motores directamente acoplados.** — En lo que concierne a líneas de ejes, cojinetes de soporte, acoplamientos, etc., el motor Diesel se ajusta a lo acostumbrado en las máquinas de vapor alternativas. La colocación de los motores como en el caso de las máquinas citadas, se decide tomando en cuenta la clase de servicio que deberá desempeñar la embarcación; a los buques de carga y a los de pasaje, generalmente se les instala el motor cerca de la porción media de los mismos, mientras que en los buques tanques y los de carga a granel, la instalación se efectúa hacia popa de las embarcaciones. Cada uno de los motores tiene sus controles en el frente que da a crujía y en su parte central, o a proa del motor mismo. En las instalaciones de dos propulsores, los controles de los motores quedan dispuestos del mismo modo, uno al frente del otro, con objeto de que en caso de emergencia puedan ser cubiertos por un solo hombre, no obstante que lo normal es designar un operador para cada uno de los motores de propulsión. Los telégrafos para interpretar las órdenes del puente de mando, generalmente se disponen en la forma acostumbrada y en la actualidad se ha popularizado una variación que consiste en conectar los controles del motor con el telégrafo de órdenes, en forma tal, que no pueda darse contestación, mientras no se haya interpretado correctamente la orden, dando al motor la marcha pedida por el puente de mando.

En relación con los motores actuales, la selección del número de propulsores que deben emplearse, está regido por el tipo y tamaño del buque. Para buques de carga comunes y corrientes y para pequeños buques comerciales se prefiere la instalación de un solo propulsor, a menos que la potencia necesaria sea tal que exija un motor de gran tamaño, que no sea compatible con el diseño de la embarcación.

A consecuencia de la incompatibilidad que existe entre la alta velocidad del propulsor y su alta eficiencia, se han desarrollado algunos tipos de motores cuya situación es contraria a los requerimientos de bajo costo inicial, bajo peso por caballo de fuerza y pequeño espacio para la instalación. Como el factor económico que requiere el mantenimiento de los motores, debe ser bajo, ha sido inevitable que al tratar de mejorar los inconvenientes anteriores, los esfuerzos se hallan dirigidos hacia el motor Diesel de alta velocidad. Los progresos en me-



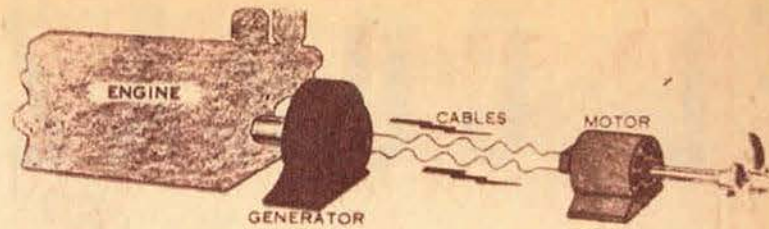
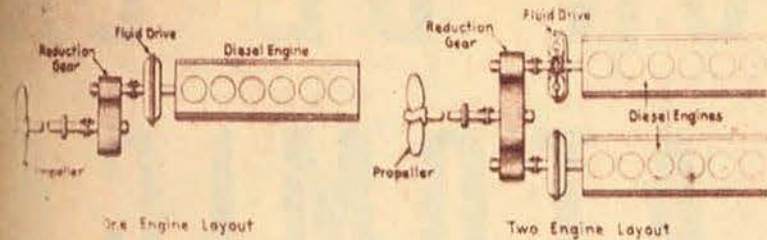
talurgia, procesos de producción y la evolución de las técnicas de diseño cada vez mejores, han contribuido al mejoramiento de los factores antes citados. Debe notarse que lo anterior solamente puede conseguirse aumentando la velocidad de giro del motor y para que pudiera realizarse efectivamente, sería necesaria una velocidad mayor que la que pudiera ser utilizada por el propulsor. La reducción de velocidad por medio de engranajes, proporciona uno de los medios para reconciliar las condiciones del motor con los requerimientos del propulsor, del mismo modo que tal disposición permite el empleo de las modernas turbinas de vapor a bordo de los buques.

**Motores con engranajes reductores.** — En las instalaciones con engranajes reductores, pueden emplearse desde uno a cuatro motores para accionar un solo eje de propulsión. Cuando se utiliza un solo motor, éste puede situarse a uno u otro lado de la línea central del buque y el engrane motriz a un lado del engrane reductor quedando sus ejes de figura en el mismo plano horizontal; también puede situarse el motor en forma tal que el eje longitudinal del mismo coincida con la línea central del buque, entonces el eje del engrane motriz deberá quedar formando un plano vertical con el del engrane reductor. La primera de las dos instalaciones anteriores tiene la ventaja de reducir la altura total del conjunto, bajando además el centro de gravedad, pero el peso del motor debe compensarse colocando en el lado opuesto la suficiente maquinaria auxiliar.

Quando la instalación consta de dos motores, estos se disponen simétricamente a ambos lados de la línea central del buque y se acoplan cada uno de ellos a los engranes motrices que se encuentran a ambos lados del engrane reductor. La disposición más usada es la que tiene el engranaje reductor colocado a popa de los motores, pero en algunas instalaciones, el engranaje reductor se coloca a proa de los motores, con lo que la línea del eje de propulsión pasa hacia popa entre el espacio comprendido entre los dos motores.

Quando la instalación consta de cuatro motores, éstos se disponen formando un rectángulo, con el engranaje reductor en el centro del mismo. Los engranes motrices colocados a ambos lados del engranaje reductor, prolongan sus extremos lo suficiente hacia proa y popa para que en ellos se acoplen los motores. Estas disposiciones pueden verse en la Fig. 10.

Quando se instalaron los primeros engranajes reductores, se produjeron dificultades debidas a las vibraciones torcionales en resonancia (velocidades críticas) por el empleo de acoplamientos flexibles del tipo mecánico y no se consiguió un aislamiento efectivo entre la masa elástica del motor y el engranaje, hasta que se inventó el acoplamiento hidráulico, y más tarde se hicieron factibles los acoplamientos neumáticos y magnéticos. En todas las instalaciones modernas en las que se emplean engranes reductores, generalmente casi siempre se interpone alguno de estos tipos de acoplamiento, entre el motor y el correspondiente engrane motriz que acciona. Esto no solamente protege a los engranes de las vibraciones, sino que además hace más flexible la instalación permitiendo desacoplar en cualquier momento un motor, o varios, en las instalaciones de motores múltiples, ya sea para operar a una potencia reducida o para efectuar reparaciones durante la navegación.



**Principio de la propulsión Diesel-Eléctrica.**

de propulsión, no necesitan de la maniobra de los motores Diesel, ya que puede conseguirse por medio de simples controles eléctricos que pueden instalarse en cualquier parte del buque y que además pueden multiplicarse para ser instalados en varios lugares, según se desee. Todas las maniobras pueden ser ejecutadas directamente desde el puente de mando, sin tener que enviar señales de maniobra a las cámaras de máquinas.

El sistema de propulsión Diesel-eléctrico puede realizarse generando ya sea corriente continua o corriente alterna.

En los sistemas de corriente continua, el voltaje generado depende de la intensidad de campo y de la velocidad de giro del motor. La velocidad de giro del motor del eje de propulsión depende del voltaje aplicado al circuito de la armadura y de la intensidad de campo. La dirección de rotación del propulsor, depende de la polaridad relativa de los campos del motor y de la polaridad del voltaje aplicado al circuito de la armadura. Normalmente mantiene constante la polaridad del campo del motor y la que se hace variar es la del voltaje aplicado a la armadura, interviniendo la polaridad del campo del generador.

En los sistemas de corriente alterna, la velocidad del motor acoplado al eje de propulsión depende de la velocidad de giro, del motor Diesel. La menor velocidad a la que el eje de propulsión puede operar, es a un tercio de la considerada como normal. La dirección de rotación del propulsor, se consigue invirtiendo dos de las fases de un sistema trifásico. En este sistema el frenado dinámico del motor del eje de propulsión, puede usarse para disminuir el tiempo necesario para la inversión de rotación, ya que lo frena contra el arrastre producido por la marcha del buque.

Con cualquiera de los dos tipos de propulsión Diesel-eléctrica, el motor del eje de propulsión puede ser acoplado directamente o a través de un engranaje reductor, dependiendo de las consideraciones más ventajosas en lo que respecta a peso, espacio o costo. Cuando se usa algún engranaje reductor, se obtiene la ventaja de que tanto el generador como el motor pueden ser idénticos, o por lo menos, con la mayoría de sus partes intercambiables.

**Conclusión.** — Las ventajas comparativas de los tres tipos de propulsión Diesel, pueden resumirse como sigue cuando no existe limitación de espacio y peso, y la forma del casco del buque permite el uso de un propulsor adecuado, el acoplamiento directo es más simple y generalmente más barato. La propulsión indirecta por medio de engranajes de reducción, permite el empleo de altas velocidades de giro, motores más ligeros, la carga total puede ser dividida entre varias unidades y puede efectuarse una selección más amplia del propulsor adecuado, pero generalmente es más costosa que la que se obtiene por el método anterior. La propulsión indirecta por medio de motores eléctricos, tiene las mismas ventajas que la anterior, con otras más que se obtienen al poder controlar la maniobra de los motores de propulsión, desde el puente de mando, poder elegir libremente la colocación de los motores Diesel y la ilimitada división que puede hacerse de la carga total al distribuirla entre varias unidades Diesel-eléctricas. Este último sistema es el más costoso de los tres.

(CONTINUARA)

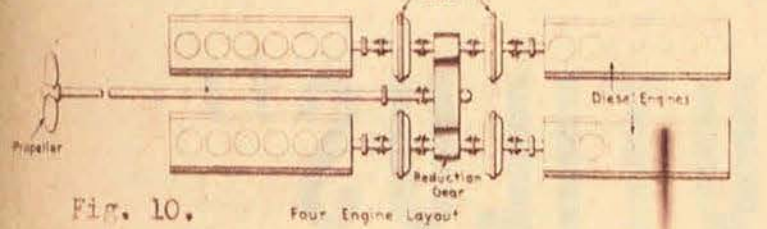
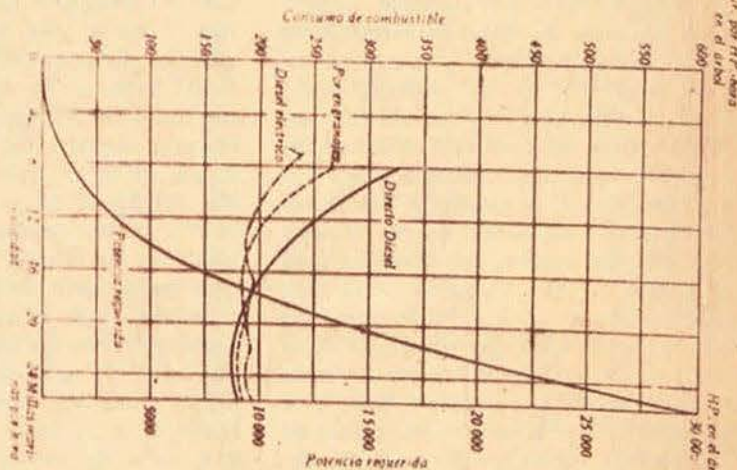


Fig. 10.

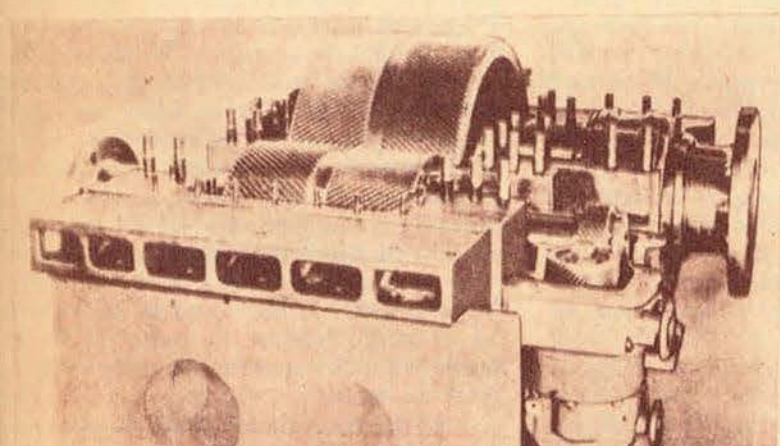
Four Engine Layout

Los engranajes reductores usados en las instalaciones marinas, son generalmente del tipo de reducción simple y constan de un engranaje de gran diámetro acopiado directamente al eje de propulsión y uno o dos engranes motrices según el número de motores usados. El engranaje reductor puede estar montado sobre cojinetes del tipo de rodillos, accionando al eje de propulsión a través de un cojinete de empuje del tipo de segmentos flotantes, autocontenido en la carcasa del engranaje. El conjunto formado por el engranaje reductor, los engranes motrices y los cojinetes se encuentra alojado en una carcasa que cuenta con su propio sistema de lubricación forzada, disponiendo de una bomba este servicio que es accionada por el engranaje reductor. El labrado usual de los dientes de los engranes, es del tipo helicoidal doble, ya sea con los dientes divididos o continuados. Puede darse al engranaje motriz un cierto grado de flexibilidad, montándolo en cojinetes independientes, en algunos casos la conexión entre el acoplamiento se hace por medio de un eje de extremo aserrado que se aloja en el eje hueco del engranaje motriz y se afirma a un extremo del acoplamiento flexible.

**Motores con generadores eléctricos.** — El más flexible de los sistemas de propulsión y desde el punto de vista de operación, el más deseable, es el llamado Diesel-eléctrico, que tardó algún tiempo para difundirse debido a su alto costo. El hecho de que no imponga restricción alguna para continuar el desarrollo de los diseños de alta velocidad y peso reducido, hace suponer que su uso se incrementará en el futuro. Un impulso en el desarrollo de este sistema, se debe a que la Armada de los Estados Unidos lo ha implantado en diferentes tipos de buques, entre los que ocupan un lugar especial los submarinos.

Los elementos básicos para la propulsión Diesel-eléctrica son: un motor eléctrico para accionar el eje de propulsión y una o más unidades Diesel para accionar los generadores que producen la energía eléctrica necesaria para alimentar los motores de propulsión, además del equipo de control necesario.

La flexibilidad máxima de estas plantas, estriba en el hecho de que existen restricciones para la disposición general del equipo, ya que solamente el motor eléctrico para el eje de propulsión debe ocupar un lugar definido, el resto del equipo puede ser colocado como mejor convenga. Las unidades Diesel-eléctricas pueden ser divididas en tantas unidades menores como se desee o la generación total puede confiarse a una sola unidad. El arranque, parada y cambios de rotación del eje



Engranaje reductor instalado en los GC tipo "30" nota: Se arriba a la derecha el cojinete de empuje y abajo la bomba de lubricación.

Consumo de combustible en la instalación de un buque con acoplamiento directo, por engranaje y Diesel-eléctrico.

# EL CORAZON DE LA MAQUINA ATOMICA DEL "NAUTILUS"

(CONTINUACION)

¿Cómo se sumerge el Submarino?

El "Nautilus" se sumerge y sube a la superficie aplicando el mismo principio que empleó Bushnell; agregando únicamente, los timones de inmersión. Este principio consistía en abrir una válvula y dejar que el agua entrara en su embarcación en forma de tortuga, para hacerlo sumergirse y después bombearla para afuera a fin de poder emerger.

Esto en teoría es tan fascinador como en la práctica y se remonta a los tiempos de Arquímedes, el filósofo y matemático griego que vivió doscientos años antes de Jesucristo. Cualquiera que hubiera tomado un baño de tina o ido a nadar, hubiera estado en condiciones de hacer el mismo descubrimiento. Millones de gentes lo han hecho a través de miles de años, y cualquier niño de escuela lo hubiera realizado, pero nadie hasta él, lo hizo, porque Arquímedes reflexionó acerca de lo que había experimentado, con mayor detenimiento.

Hieron, Rey de Siracusa, habíase mandado a hacer una nueva corona de oro y dudaba de que fuera de oro puro o que fuera de plata chapeada de oro. Para estar seguro de que no había sido engañado, le pidió a Arquímedes que lo comprobara sin hacerle agujeros a la corona. Si ésta hubiera sido un sólido de superficies planas, como un cubo, el problema no hubiera tenido ninguna dificultad, se hubieran medido los lados y se hubiera determinado el mismo volumen de oro puro, lo hubiera pesado y si pesaban igual, el primero hubiera sido oro puro, el que hubiera pesado menos significaba que era de plata, ya que la plata pesa menos que el oro.

Pero el problema no era tan fácil de resolver ya que la corona no tenía la forma de un sólido regular, sino que estaba formado por curvas y adornos que adoptaban distintas formas en todas direcciones.

No nos hacemos responsables de esto, pero la historia dice: Arquímedes,

Tomado del "THE ATOMIC SUBMARINE"

Por el Sr. JOHN LEWELLEN

con la idea fija en la resolución del problema, había concurrido a un baño público y al sumergirse en la tina, notó que su cuerpo tendía a levantarse y que podía alzarlo fácilmente empujándose con la mano hacia arriba. Al notar esto salió corriendo del baño a la calle gritando "eureka", que en griego significa, "lo he encontrado". Felizmente ese día no hacía frío, por lo que no murió de una pulmonía y continuó viviendo por muchos años para contribuir, en gran manera al desenvolvimiento de las matemáticas. Vivió hasta que un día absorbió en la resolución del problema del cuadrado de la hipotenusa no se dió cuenta de que estaba atacando Siracusa los romanos y un soldado lo atravesó con la espada.

Arquímedes resolvió el problema que le presentó el rey de acuerdo con su descubrimiento. Primero pesó la corona. Luego tomó una cantidad de oro que pesaba exactamente igual que la corona. Si ésta era realmente de oro sólido entonces la corona y la cantidad de oro pesados deberían tener el mismo espacio. Su problema era que no podría determinar el volumen exacto de la corona. Su experiencia en la tina de baño le dió la solución. Si ponía la corona dentro de una vasija llena de agua, el agua que se derramara debería ser igual al volumen de la corona. De la misma manera, si hubiera sumergido en la vasija la cantidad de oro que pesó, éste debería tener el mismo volumen que ocupara el agua que se derramó. Por lo tanto, si la corona y la cantidad de oro, al sumergirse en iguales recipientes llenos de agua, derramaban la misma cantidad, la corona y el oro del mismo volumen y la corona hubiera contenido plata debería haber sido de mayor tamaño para que pudiera pesar lo mismo que la canti-

dad de oro y hubiera hecho que se derramará más agua que la cantidad de oro.

La cantidad de agua que ambas derramaron fué la misma. Por lo que la corona era de oro sólido, lo que hizo feliz al rey. A Arquímedes lo hizo feliz su descubrimiento, y a la vez nosotros nos sentimos felices de que éste gran hombre pusiera las bases para lo que entendemos por flotabilidad, que guió a los investigadores, entre otras cosas, a ponernos en condiciones de manejar submarinos.

¿Qué tiene qué ver todo esto con los submarinos? Mucho, y uno o dos ejemplos nos harán ver lo simple que son los principios.

El agua es muy pesada, un pie cúbico de agua dulce pesa 62 1/2 libras. Un pie cúbico de agua de mar pesa 64 libras.

Supongamos que cortamos un cuadrado de lámina de doce pulgadas por lado. La lámina tendría una área de un pie cuadrado. Ahora sumerjamos la lámina de un pie dentro del agua de mar. Sobre la lámina habrá un pie cúbico de agua que pesa 64 libras. El agua estará ejerciendo una presión de arriba a abajo de 64 libras.

Se notará lo fácil que es sostener el cuadrado de lámina a esa profundidad. No se sentirá el peso de 64 libras que actúa sobre la lámina. ¿Por qué? Porque el agua está ejerciendo una presión de abajo a arriba de 64 libras sobre la lámina, ya que siendo el agua un fluido ejerce presión en todos sentidos. en este ejemplo no tomamos en cuenta el espesor de la lámina. En realidad la presión ejercida hacia arriba sobre el fondo de la lámina sería de un poco más de 64 libras porque ésta estará un poco más abajo que la parte superior de la lámina. Si soltámos la lámina se irá al fondo porque el material de la lámina es más pesado que su volumen igual de agua.

Ahora, vamos a emplear nuestra lámina de un pie cuadrado como la tapadera de una caja del mismo material de un pie de fondo. El volumen de la caja es de un pie cúbico.

presión ejercida sobre la tapa de la caja sumergida un pie bajo agua, aún de 64 libras. Sin embargo, el fondo de la caja se encuentra a dos pies bajo el agua, no a un pie. A dos pies bajo el agua la presión sobre la superficie de un pie cuadrado es dos veces mayor que a un pie de profundidad porque la presión es ejercida por el peso de un pie cúbico de agua. Por lo que la presión a dos pies de profundidad es dos veces 64 libras y en consecuencia, el agua empuja hacia arriba sobre el fondo de nuestra caja con una presión de 128 libras. El agua estará ejerciendo una presión sobre los dos pies de la caja de un promedio de 96 libras por pie cuadrado (la presión ejercida a 1 1/2 pies de profundidad), pero, puesto que la presión se ejerce sobre cada uno de los cuatro lados, la presión sobre los lados opuestos equilibra las fuerzas y no habrá tendencia a que la caja se desplace en cualquier dirección.

Vemos que nuestra caja resiste, sobre su tapa, una presión del peso de un pie cúbico de agua o sean 64 libras, un empuje de abajo a arriba, sobre el fondo, de dos pies cúbicos de agua o sean 128 libras. La diferencia es de 64 libras. Si soltamos la caja, ésta tendería a subir rápidamente hacia la superficie debido a la diferencia de 64 libras de empuje de abajo a arriba.

Supongamos que ahora introducimos piedras dentro de la caja hasta que las piedras y caja pesen 64 libras. Volvemos a meter la caja dentro del agua a la misma profundidad de antes. ¿Qué pasa cuando la soltemos? Nada, ni sube ni baja. Las 64 libras que pesa equilibran, exactamente, las 64 libras de flotabilidad que tiene la caja. Flotabilidad es la fuerza neta que el agua ejerce hacia arriba, que viene siendo la diferencia entre el peso del agua que tiene arriba (64 libras) y el peso del agua que tiene abajo a una profundidad de dos pies (128 libras).

¿Qué sucede si sumergimos la caja a una profundidad de 10 pies de la superficie? La caja se comporta exactamente de la misma manera. El peso del agua sobre ella es ahora el de 10 pies cúbicos o sean 640 libras. La presión de abajo a arriba sobre el fondo equivale a 11 pies de agua o sean 704 libras. La diferencia entre 704 libras y 640, es de 64 libras, el peso de un pie cúbico de agua. Por lo tanto, la flotabilidad es aún igual a cero, el peso de la caja y de las piedras (64 libras) equivale, exactamente a la diferencia entre las presiones sobre el tope y sobre el fondo de la caja (64 libras).

Mientras no cambiemos el tamaño del tamaño de la caja o su peso, ésta estará en equilibrio y no tratará de sumergirse ni de salir a la superficie, no importa a qué profundidad la llevemos.

En lugar de piedras, pudiéramos haber lastrado nuestra caja con agua de mar. Si hubiéramos puesto agua en la caja hasta que ésta y el agua hubieran pesado 64 libras, la caja permanecería

aún en equilibrio y no se hubiera sumergido ni ido a la superficie. A esta condición de la caja se le llama flotabilidad neutra.

Si se vacía la caja, ésta tiende a subir hacia la superficie, a esto se le llama flotabilidad positiva. El valor de esta fuerza es de 64 libras o sea el peso de un pie cúbico de agua de mar que viene siendo la cantidad de agua que una caja de lámina de un pie cúbico, desplaza. La flotabilidad es igual a la cantidad de agua desplazada sin que se tenga en cuenta la forma o el tamaño del objeto que la desplaza. Por lo que si nuestra caja de lámina tiene un volumen de dos pies cúbicos, desplazarán dos pies cúbicos de agua y la fuerza neta del empuje de abajo a arriba, o sea su flotabilidad, será de 128 libras. Si se cambia la caja por una esfera que desplace los mismos dos pies cúbicos de agua, también tratará ésta de subir hacia la superficie con una fuerza de 128 libras.

Si llena la esfera con piedras hasta que pese 300 libras, y se le hace firme a un dinamómetro y se le sumerge en el agua, se encontrará que la escala del dinamómetro marcará 172 libras, las 300 libras del peso de la esfera en el aire menos 128 libras de flotabilidad que le da el agua, si suelta la esfera del dinamómetro, ésta seguramente se hundirá, a esto se le llama flotabilidad negativa porque el peso del objeto es mayor que el peso del agua desplazada.

Todo esto explica, exactamente, el principio básico del submarino. Por supuesto que un submarino, con su pesado casco, con toda su maquinaria, equipo, torpedos y tripulación, constituye un objeto muy pesado. Mucho más pesado en proporción que nuestra caja de lámina.

Se le puede agregar aún peso, llenando los "tanques de lastre", grandes tanques que van al centro del submarino, con agua de mar. Se abren unas válvulas y el agua se precipita dentro. El principio es el mismo que cuando pusimos agua dentro de nuestra caja vacía, pero como el submarino pesa ahora, tanto, no necesita en proporción que se le agregue tanta agua para hacer que el peso del agua que desplaza, sea igual al peso del submarino.

El capitán del "Nautilus" puede meter agua a sus tanques de lastre, hasta poner a su buque en flotabilidad neutra, en otras palabras, el submarino y todo su equipo más el agua que se bombea dentro de sus tanques de lastre, pesará exactamente igual que la cantidad de agua desplazada.

Nuestra caja de lámina desplazaba un pie cúbico, o 64 libras de agua. Al admitir agua dentro de la caja hasta que ésta y el agua que llevaba adentro pesaban lo mismo, la caja no se sumergía ni tendía a subir a la superficie. Pesaba exactamente igual al impulso hacia arriba de la presión del agua y en consecuencia estaba en equilibrio sin tener en cuenta la profundidad a que se hallaba.

Se puede hacer que el "Nautilus",

sumergido, ocupara un espacio de dos pies cúbicos. A 64 libras por pie cúbico, el peso del agua que ocuparía ese mismo espacio, sería de 7.000.000 de libras o sean 3.500 toneladas. Si el peso del "Nautilus" es de 3.000 toneladas con sus tanques de lastre vacíos, el capitán deja que entren 500 toneladas de agua de mar a los tanques y el "Nautilus" pesará ahora, 3.500 toneladas, exactamente el mismo peso del agua desplazada por el casco.

La flotabilidad será neutra, el capitán puede llevar al submarino a profundidades de 50, 100 ó 200 pies y ahí, estacionarse, si así lo desea. Con las máquinas paradas el "Nautilus" puede permanecer ahí cómodamente, sin hundirse ni tender a salir a la superficie, ni avanzar ni retroceder, a menos que lo muevan las corrientes submarinas. Si el capitán ordena que se abra una válvula y permite que entre un poco de agua a los tanques, el submarino comenzará a hundirse lentamente hasta descansar en el fondo.

Si se le achicara un poco a sus tanques, (lo que se hace con aire comprimido, el aire haciendo presión sobre el agua hasta sacarla de los tanques) el submarino subiría lentamente hasta salir a la superficie. Al ir hacia arriba tiene flotabilidad positiva, si tiende a hundirse más, tiene flotabilidad negativa.

Cuando el submarino tiene flotabilidad neutra, es muy fácil de maniobrarse. El capitán no tiene que dejar entrar o sacar agua de sus tanques de lastre para sumergirse o salir a la superficie. Lo único que hace es arrancar la máquina atómica y desplazarse hacia adelante para así desplazar los timones de profundidad (a esos timones se les llama también hidroplanos) y consisten simplemente en superficies planas manejables que se extienden a los lados del casco a proa y a popa.

Los timones horizontales a popa (iguales a los elevadores en la cola de los aviones) y los de proa, pueden abatirse hacia atrás y adoptarse al casco para evitar la resistencia del agua y ponerse en posición cuando se hacen necesarios.

Vamos a suponer que el comandante va a emplear únicamente los timones horizontales de popa (esto se hace raramente, los timones de proa y popa se complementan y generalmente se mueven al mismo tiempo). Por medio de motores hidráulicos o eléctricos mueve los timones de manera que sus lados posteriores giren hacia arriba. Al estar se moviendo el submarino, el plano del timón que giró hacia arriba opone resistencia al agua, y ésta lo empuja hacia abajo. Este empuje hace que la popa baje y a proa se dirija hacia arriba, por lo tanto, el submarino sube. Como el submarino lleva flotabilidad neutra, necesita muy poco esfuerzo para maniobrar. Si los timones horizontales de popa, giran hacia abajo la corriente de agua los empuja a ellos y a la popa hacia arriba haciendo que la proa vaya hacia abajo y en consecuencia, el submarino, aún con flotabilidad neutra,

se mueve hacia mayor profundidad.

El timón vertical, igual al de un aeroplano, hace que la popa caiga a la derecha o a la izquierda haciendo que la proa caiga a la izquierda o a la derecha respectivamente.

El comandante, con su buque bien equilibrado, puede aumentar la velocidad y maniobrar bajo el agua, bajar o subir a fin de colocarse en las condiciones favorables de ataque o de escape.

Además de los tanques de lastre, se llevan los tanques de nivelación a proa y a popa para que el comandante pueda colocar a su buque en posición nivelada normal. En el caso de que la proa tienda a levantarse, puede bombearse agua del tanque nivelador de popa al de proa, esto hace que aumente el peso en la proa y aligera la popa sin necesidad de alterar el peso total del submarino. Además se cuenta con un tanque adicional de seguridad que va siempre lleno de agua pudiendo ser achicado en una emergencia a fin de dar al submarino flotabilidad extra y así ponerlo en condiciones de salir a la superficie en caso de una avería en el casco.

Es sorprendente lo rápido que puede manejar una tripulación bien entrenada, el complicado mecanismo del submarino. En el caso del "Nautilus", es muy difícil que lo sorprendan en la superficie de aguas enemigas, como acontecía, a veces, a los submarinos de la Segunda Guerra Mundial.

Estando el submarino navegando en superficie se oye, de repente, la voz de un oficial que grita. ¡"Desalojar el puente"! ¡Sumergirse, Sumergirse!, esta voz se oirá no únicamente en el puente, sino en todo el barco, debido al empleo de magnavoces.

El comandante, los oficiales y los marineros que estuvieran en la torre-

cilla del puente, se precipitarán bajo cubierta a través de la redonda escotilla al escuchar la orden, el último hombre cierra la escotilla. El comandante baja una cubierta para tomar su lugar en la instalación del periscopio, el oficial de inmersión y los demás, bajarán dos cubiertas para tomar su puesto en el cuarto control. Mientras tanto se han abierto las válvulas para admitir agua dentro de los tanques de lastre principales a fin de disminuir la flotabilidad. Se hace girar los timones horizontales de proa y de popa. Desde la voz de ¡Sumergirse, sumergirse!, hasta que el submarino alcance la profundidad de periscopio, a 50 pies bajo el agua, deben transcurrir 45 segundos.

Después de la precipitada inmersión, el Comandante puede encontrar que su buque no está en absoluta flotabilidad neutra. Los timones y las formas del casco del submarino ayudaron a empujarlo hacia abajo. Para conseguir la flotabilidad y la nivelación del buque, el Comandante debe reajustar la cantidad de agua que entra a los tanques para que la inmersión se haga con seguridad.

El conservar el buque en equilibrio neutral, es, sin embargo, bastante complicado, debido a la siguiente causa. Aunque anteriormente asentamos que el peso del pie cúbico de agua salada era de 64 libras, no siempre pesa exactamente esa cantidad. Al calentarse el agua aumenta de volumen, y en consecuencia es más liviana por pie cúbico que el agua fría, por lo que el Comandante debe tener en cuenta el peso del agua de mar en el lugar y en el tiempo específico en que se encuentra.

Hay otro problema, el peso del submarino no es constante. Si se lanza un torpedo, el peso del submarino disminuye alrededor de una tonelada, por lo que si éste tenía flotabilidad neutra antes de lanzar el torpedo, al lanzarlo habrá una fuerza de 2,000 libras que tiende a hacerlo salir a la superficie. El problema es más arduo de lo que parece, porque los pesos se concentran en la proa o en la popa.

Es cierto que el submarino se aligera, en sí 2,000 libras, pero en lo que se refiere a mantener al buque con la quilla horizontal, la pérdida de peso, debido al lanzamiento del torpedo, afecta al submarino en un grado mucho mayor.

El centro de gravedad del submarino (el lugar en que se mantendrá en equilibrio si usted lo pudiera sostener sobre un dedo gigantesco) se encuentra abajo o cerca de la torre de mando. En este punto se puede aumentar o disminuir pesos y el submarino se elevaría o bajaría con su quilla horizontal, y ésta es la causa por lo que los tanques de lastre principales se encuentran en el centro del buque.

El submarino se comporta como un balancín. Si ésta está horizontal, se le pueden remover o poner pesos en el centro de la tabla, sin que éste pierda su horizontalidad. Pero bastará con poner o quitar un ligero peso sobre uno de los extremos para que baje o suba.

Si se lanza un torpedo de 2,000 libras por el tubo lanzador de proa, colocado a 150 pies del centro de gravedad del submarino, la fuerza ascendente que actúa sobre el fondo de la proa es de 2,000 veces 150 o sea de... 300,000 libras. A menos que se compense rápidamente esta fuerza, la proa del submarino saltará como saltaría un extremo del balancín al quitarle el peso, y la popa iría para abajo con la misma fuerza. En estas condiciones, el submarino no podría combatir ni escapar, ni la tripulación estaría muy a gusto.

Por supuesto que todo debe ir trincado dentro del submarino, como mesas, casi todas las sillas, los torpedos, todo el equipo mecánico y electrónico y hasta casi todos los utensilios de cocina. A pesar de esto, si el submarino no sufre una gran inclinación, sería muy difícil, para la tripulación, el poder desplazarse hacia el lado de la inclinación. Mucho más peligroso sería que el submarino estuviera inclinado para popa y que al Comandante no le fue-

ra posible cambiar pesos para proa, para nivelarlo, pues tendría que gastar

una enorme cantidad de energía para que, empleando los timones horizontales de proa y de popa con el buque a toda máquina, pudiera nivelar al submarino y ponerlo en posición de ataque o de escape.

Los submarinos modernos pueden lanzar media docena de torpedos con uno o dos minutos de diferencia cada uno, y perder en ese breve espacio de tiempo, 12 toneladas de peso, pero un complicado sistema a bordo, compensa rápidamente la pérdida de peso, empleando agua de mar para reemplazar el peso perdido.

No únicamente son los torpedos los que hacen que el buque varíe de peso, pues la comida y el combustible que se consume lo hacen más liviano. Como en el caso de los torpedos, la distancia del sitio del peso perdido al centro de gravedad, determina la fuerza que se ejerce sobre el submarino.

Los oficiales del submarino llevan un record cuidadoso de las provisiones que se traen a bordo para así determinar el lugar en que han de colocarse y tener en cuenta el aumento de peso.

Se llevan, a bordo, cartas que señalan el peso que se puede agregar a los tanques compensadores para así poder equilibrar la pérdida de peso a medida que las provisiones y el combustible se han ido consumiendo. Hasta el peso de una libra de jamón que vaya en una cocina situada a 100 pies del centro de gravedad, ejercerá una fuerza de impulsión hacia arriba de 100 libras más.

La energía atómica elimina este gran problema, manteniendo al submarino en el nivel adecuado. El "Nautilus" tendría este problema, únicamente en el caso de que fuera empleado para navegar con sus motores diésel y este problema quedaría completamente eliminado al emplear la planta nuclear de vapor. Es un arduo problema el mantener una quilla horizontal de un submarino en inmersión que consume combustible líquido.

El combustible para motores diésel pesa 7.2 libras por galón, y los tanques tienen una capacidad de 350 toneladas o sean 700,000 libras de combustible. Si no hubiera manera de compensar pesos, el submarino estaría más liviano al final de su misión, que cuando la inició y las fuerzas que tenderían a hacerlo levantar, que están en función de la distancia de donde están los tanques, al centro de gravedad, serían enormes.

Este problema se solucionó parcialmente dejando entrar agua de mar por el fondo de los tanques de combustible. A medida que el combustible se va consumiendo, el agua de más llena, automáticamente, el espacio vacío de los tanques. Como el combustible es más liviano que el agua, ésta permanece en el fondo y va forzando al aceite, con su presión, a permanecer encima. El agua y el aceite no se mezclan.

(CONTINUARA)



# La playa

La playa es el regazo  
donde el mar se desliza,  
enhebrando al sargazo  
la espuma de su risa.

Ella es la que mitiga  
sus locuras y enojos;  
la mujer que es amiga  
y cumple sus antojos;  
la que ve su albedrío  
y recibe su pena,  
para quitarle el frío  
con su caliente arena.

Playa: ¡carne dorada!  
playa ¡mujer del mar!  
Merced en amorada  
de su raro cantar.

Mujer que entrega tanto  
de su vida y su ensueño,  
que en el mar ve su llanto  
florecer como un sueño.

Es la amante que afina  
la humedad de sus senos  
tras de tenue cortina  
de simbolismos plenos,  
y se da en desaliño,  
-plenitud de modales,-  
suelto el rojo corpiño  
de perlas y corales.

El llega y la acaricia  
con sus manos cansadas,  
y absorbe la delicia  
de sus curvas aladas,  
que florecen,-promesa  
de talamo nupcial,-  
mientras él lame y beza  
con sus lenguas de sal.

No le importan las iras  
del mar cuando enfurece,  
ni se plañen sus liras,  
ni se ruge ni crece;  
ella sabe que ama,  
y que así,-poseída,-  
da su carne a la llama  
del amor a la vida.

Playa: ¡mujer dorada  
de cuerpo horizontal!  
¡Carne-arena acostada  
bajo un hombre-cristal!

# CARTAS AL TALEGON

México, D. F., 26 de agosto de 1956.

Revista "RUMBO AL MAR".  
Sr. Capitán de Navío C. G.  
Director.—Ciudad.

Sr. Director:

Aprovechando la amable invitación que por medio de su apreciada revista hace usted a todo el que tenga o desee alguna información relativa al mar, por medio de estas líneas me estoy permitiendo molestarle y distraerle de sus múltiples ocupaciones para que sea tan amable de sacarme de una duda que se convierte en tres preguntas y que son las siguientes:

- 1.—¿Exactamente a cuánto equivale en metros UNA MILLA MARINA.
- 2.—¿Cuál es la definición correcta de un NUDO MARINO? (distancia, no nudo en un amarre).
- 3.—¿Qué cosa es SINGLATURA?

Agradeciendo de antemano la respuesta a lo anterior, me pongo a sus órdenes como su Atto. Afmo. y S. S.

RAUL QUINTERO B.  
Cinco No. 70, Col. Sevilla.  
Ciudad.

Sr. Quintero:

Muchas gracias por el interés que se ha tomado en nuestra Revista y con gusto damos contestación a sus preguntas que hemos conceptualizado como bastante interesantes, ya que dada su simplicidad para todo marino son desconocidas para la mayoría de los civiles, y aquí la contestación:

Una MILLA MARINA equivale a 1852.20 mts. o sea un grado de arco del total de la medida de la línea imaginaria del Ecuador.

El NUDO MARINO es una unidad de velocidad-tiempo y equivale a millas marinas por hora.

SINGLATURA es el recorrido que hace un buque en 24 horas, contadas desde las cero horas hasta las 24 horas. Es decir, desde la media noche hasta la media noche siguiente.

LA DIRECCION.

México, D. F., 17 de agosto de 1956.

SECCION "CARTAS AL TALEGON".

Sr. Capitán de Navío C. G.  
Director de la Revista "RUMBO... AL MAR".  
Ciudad.

Muy señor mío:

Aficionado a las cosas de mar y poco documentado en Historia de la Marina de Guerra Mexicana, acudo a usted aprovechando la sección "CARTAS AL TALEGON" de su acreditada Revista, que tan amablemente dirige usted, para pedirle que tenga la bondad de ilustrarme con información sobre lo siguiente:

¿EXISTIO REALMENTE UNA CORBETA MEXICANA LLAMADA "LA ZARAGOZA"? ¿ES CIERTO QUE ESTE BUQUE DIA LA VUELTA AL MUNDO LLEVANDO LA REPRESENTACION DE MEXICO A TODOS LOS PAISES? ¿HAY AHORA ALGUN BUQUE DE MEXICO QUE LLEVA ESE NOMBRE?

Mucho agradeceré a usted la bondad de su atención contestando lo que solicito.

De usted atentamente.

NAHUM TREJO GARCIA.  
Coscomate No. 20.  
Tlalpan, D. F., Méx.

Estimado señor Trejo:

Nos referimos a su atenta e interesante pregunta relativa a la Corbeta ZARAGOZA de ilustre recuerdo y para que usted y todos nuestros lectores queden satisfechos le vamos a transcribir la parte correspondiente del ameno libro de don Juan de Dios Bonilla que en el capítulo relativo nos dice lo siguiente:

"El "ZARAGOZA" fué el primer buque de guerra mexicano que dió la vuelta al mundo bajo las órdenes sucesivamente de su Comandante Comodoro don ANGEL ORTIZ MONASTERIO, que lo trajo al país y del Capitán de Navío REGINALD CAREY BRENTON quien con carácter de instructor inglés inició el viaje de circunnavegación saliendo de Tampico el año de 1894 con destino a Acapulco, vía estrecho de Magallanes. En dicho puerto, volvió a recibir el mando el Comodoro Monasterio para proseguir el viaje al poniente en 1896, terminándolo en Veracruz el año siguiente.

La Corbeta Escuela "ZARAGOZA" ha ocupado en los años de nuestra Marina la categoría de símbolo tanto por el viaje de circunnavegación que realizó con tanto éxito como por haberse instruido a su bordo a la mayoría de los oficiales que durante muchos años fueron después los mejores comandantes.

También recibieron instrucción en dicho buque, muchos marineros y artilleros que después fueron competentes Contramaestres y Condestables.

El buque experimentó una reforma en su arboladura el año de 1904, suprimiéndosele el aparejo de barco que tenía y dejándole solamente los palos mayor y trinquete sin velamen.

"SIEMPRE A LA HORA" era el lema grabado con letras doradas en el Bao de proa de la toldilla del "ZARAGOZA" y en verdad que supo hacerse honor a su significado, estuvieron siempre las tripulaciones educadas en aquel buque inspiradas en el más alto sentimiento del cumplimiento del deber.

Fué desarmado por inútil para el servicio, después de sus gloriosas travesías por ignotos mares y con gran emoción de todo los que navegaron a su bordo, echado a pique a cañonazos por orden del gobierno frente a los bajos de Veracruz, siendo jefe del Departamento de Marina el ingeniero naval don Carlos Fernández Varela.

El "ZARAGOZA" que condujo con orgullo nuestro pabellón tricolor por todos los mares del mundo, fué objeto de distinguidas cortesías por parte de los gobiernos extranjeros. Todos sus tripulantes, que tomaron parte en aquel interesante viaje guardan con satisfacción el más grato recuerdo de su buque, que fué objeto de múltiples atenciones para nuestra Patria.

En 1892 al declararse en el Puerto de Palos el IV centenario del descubrimiento de América, nuestro cañonero buque-escuela "ZARAGOZA" que asistió a los festejos, fué objeto de marcada distinción, pues la reina MARIA CRISTINA de España lo designó custodio de su yate real en todas las ceremonias marítimas e hizo una visita a bordo. (Posteriormente hemos sabido que además de la visita de la reina MARIA CRISTINA, recibió de la misma el comandante del buque una Bandera Mexicana bordada con piedras preciosas su águila).

El "ZARAGOZA" después de permanecer en aguas de nuestra costa del Pacífico algunos meses, reanudó su viaje de circunnavegación, saliendo de Guaymas el día 23 de abril de 1896 bajo el mando del comodoro don ANGEL ORTIZ MONASTERIO, dirigiendo su proa a San Francisco California, para salir de allí con destino a Honolulu, Yokohama y prosiguiendo después para el poniente vía Estrecho de Suez, para terminar su viaje alrededor del mundo con toda felicidad al llegar al puerto de Veracruz".

Como ve usted amigo Trejo, la Marina Mexicana puede enorgullecerse de un barco como lo fué el "ZARAGOZA" y contestando su otra pregunta relativa podemos informarle que actualmente existe en la Armada de México otro buque con ese nombre, siendo por lo tanto el "ZARAGOZA II" destinado a servicios de Buque Escuela de la propia Armada y con base en el Puerto de Veracruz.

# RECORDANDO...



Almirante (Ret.)  
1 OTHON P. BLANCO

Viccalmirante  
2 ROBERTO GOMEZ MAQUEO.

Capitán de Navío  
3 IRAM TOLEDO (Fallecido)

Contralmirante  
4 JOSE M. LIEVANA.

Capitán de Fragata (Ret.)  
GUSTAVO A. BRAVO

Capitán de Corbeta  
5 ARMANDO FOURZAN  
(Fallecido).

Almirante  
6 MARIO RODRIGUEZ  
MALPICA

Contralmirante  
7 LORENZO EGURROLA  
JIMENEZ

Capitán de Navío  
8 EDUARDO CAMACHO  
CARREÑO (Fallecido).

Almirante  
9 LUIS SCHAUFELBERGER

Viccalmirante (Ret.)  
10 JOSE RODRIGUEZ MALPICA

## COSAS del MAR...

Cualquier hombre de mar sabe que la "CINTA AZUL" es símbolo de supremacía de velocidad en la travesía del Atlántico, pero se ignora cual es el origen de este galardón y de dónde proviene el nombre.

En el año de 1819, un pequeño buque zarpó desde Savannah, Georgia, con rumbo a Liverpool, Inglaterra, y, aunque no estableció entonces, un record de travesía, se recuerda su nombre, por haber sido la primera nave a vapor que cruzara el Atlántico. Efectuó el viaje en 25 días, y durante todo este tiempo solamente utilizó sus máquinas un período de 80 horas. Al arribar al puerto de Liverpool, los observadores apostados en la playa, pensaron que se trataba de un buque que llegaba incendiándose, ya que los bar-

cos movidos a vapor eran desconocidos en ese tiempo. Sin embargo, el nuevo buque causó impresión no sólo en Inglaterra, sino también en América. Se había iniciado la era del vapor.

En 1819, el vapor, como fuerza motriz, no era ninguna amenaza para la navegación a vela. Se le consideraba como una novedad y no se había evolucionado a tal manera que permitiera su uso práctico, hubo de transcurrir alrededor de 30 años para que los armadores le concedieran importancia.

No fué hasta 1838 que los buques empezaron a utilizar en definitiva el vapor, desplazando la navegación a vela. El vapor británico de paleta, "SIRIUS" de 703 toneladas con máquinas de 320 caballos, efectuó la travesía desde Cork, Irlanda, a Nueva York, en 18 días y

12 horas con un promedio de velocidad de 6.31 nudos. El "Great Western", de casco metálico, efectuó la misma travesía a una velocidad de 8.74 nudos, arribando a Nueva York el mismo día que el "SIRIUS", aunque estas velocidades no eran asombrosas, permitieron mantener un itinerario regular entregando la carga en el tiempo fijado, lo que no era posible efectuar con los buques de vela.

Los records de velocidad que se sucedieron después, fueron alternativamente retenidos por buques a vapor y a vela, aunque no existen pruebas de esto. Por el año de 1850 se construyeron buques que desarrollaban hasta 15 nudos, como el "Great Republic, Flying Cloud" y otros, el record trasatlántico fué detentado sucesivamente por

el "Baltic", buque norteamericano, en 1852, con un andar de 13.34 nudos y el inglés "Scotia", con 14.51 nudos. Estos records no despertaron tanta admiración, como la noticia que el "Sovereign of the Seas", había efectuado un viaje por la extremidad de Sudamérica hasta California en ochenta días.

No existen antecedentes de que por aquellos años se haya oído hablar de la "Cinta Azul", inclusive años más tarde. Ultimamente y con el fin de reunir antecedentes para averiguar el origen de la clásica cinta se inspeccionó la vieja colección del "Illustrated London News", encontrándose referencias a diversos buques, entre los años 1869 y 1895, particularmente del "City of Berlin" (1875), el "Arizona" (1879) y el "Etruria" (1885). Las noticias se limitaron a describir las naves sin alusión alguna a la "Cinta Azul" o a las velocidades alcanzadas en esa época, por los citados buques, lo cual hace suponer que no se daba tanta importancia a la velocidad como en nuestros días.

La primera referencia con respecto a la "Cinta Azul" se encontró en el magazine mercantil británico "Syren and Shipping" de fecha 10 de agosto de 1900 que dice textualmente lo siguiente:

"La "Cinta Azul" de la travesía del Atlántico ha sido ganada por el trasatlántico "Deutschland", de la Hamburg América Line, el cual efectuó la travesía entre Nueva York y Plymouth Sound en 5 días, 14 horas y 6 minutos, con una velocidad media de 23 nudos".

De esto se deduce que la distinción a que nos referimos fué bautizada con el nombre de "Cinta Azul" hace más de 50 años y no hay evidencias que hayan tenido otro nombre antes.

Hay muchas teorías acerca del origen del término. Una cinta azul es, desde luego, un premio que denota distinción o que destaca algún hecho o empresa digna. El término puede haber derivado del distintivo que usaban los miembros de la Orden de la Jerretera, una de las más ilustres de Inglaterra y que consistía en una cintilla de color azul que los agraciados llevaban en el hombro izquierdo. Por otra parte, un buque lleva una cinta o faja de color, pintada en el casco, a lo largo de la cubierta principal o a la altura de la línea de flotación. Probablemente fué algún escritor de los que escribían para el "Syren and Shipping" u otros magazines, quien sugirió que el distintivo detentador del record debía ser una cinta azul, originándose de esta manera el término. Desde luego que esto es una suposición, pero bastante plausible.

La arquitectura naval requiere, en la primera fase de construcción de un buque de madera, el uso de una banda o ligazón para mantener sus cuadernas en una posición requerida. La posición de esta banda coincide con la faja del costado, cuando termina su construcción, de manera que es posible que el

término "Riband", en actual uso, provenga de la contracción de "ribbon" y "rib-band", lo que se ha prestado a confusión. En todo caso, ha prevalecido el término "Blue Riband".

Aparte del trofeo "Hales", instituido en 1935, no ha habido un símbolo físico para la cinta azul, excepto los gallardetes de este color que han lucido diversos trasatlánticos. Estos gallardetes que llevaban impreso el nombre del buque, fueron muy comunes en la época de los grandes trasatlánticos, aunque la generalidad de su uso no denotaba nada en particular. Por estos días, los trasatlánticos volvieron a quebrar records con sus travesías y con el transcurso del tiempo el gallardete azul fué gradualmente cayendo en desuso.

Fué el famoso "Normandie" el que enarboló un verdadero gallardete azul, de una dimensión exagerada que debe haber medido aproximadamente unos 100 pies de largo. Flameando en el mástil principal, en su primer tercio o parte más ancha, llevaba impreso, en letras blancas el nombre de la nave, sido arrebatado por el "Queen Mary".

Si examinamos las fotografías tomadas con ocasión de los records del "Bremen", "Europa", "Rex" y "Queen Mary", a su llegada a Nueva York, notaremos que estas naves no exhiben gallardetes. El "Estados Unidos" exhibió uno una sola vez. De 40 pies de largo y sin el nombre del buque, fué llevado a su bordo por el primer grupo de periodistas que visitaron el trasatlántico, luego de su entrada triunfal en la bahía.

El Comodoro Harry Manning no manifestó ningún entusiasmo cuando el gigantesco gallardete fué izado sobre el puente, e igual impresión produjo al General John M. Franklin, Presidente de la Línea, aunque finalmente permitió que se le izara. Como el nuevo buque no tenía mesana, fué necesario suspender el gallardete desde la torre de radar, por delante de la primera chimenea. Era tan pesado y el andar del buque tan lento, que sólo rara vez desplegó toda su longitud.

Un miembro del Parlamento Británico donó el trofeo que simbolizaba la cinta azul en 1935, el que se conoce como el trofeo "Hales" y está actualmente izado en el edificio de la "United States Line" de Nueva York.

Su historia es interesante. Presentado por primera vez en las recepciones de gala hechas en Génova y Nueva York antes de la Segunda Guerra Mundial, a los rasatlánticos "Rex" y "Normandie", se perdió durante el conflicto. El rotativo londinense "Daily Express", en julio de 1951, expresó la creencia de que el famosísimo trofeo debió haberse quemado con el "Normandie", durante el incendio que consumió a esta nave en Nueva York en 1941. Posteriormente, sin embargo, el trofeo fué encontrado en un taller de orfebrería de Staffordshire, donde había sido hecho.

Un despacho de la agencia Reuter, fechado en Londres, el 24 de septiembre de 1952, afirmaba que la Compañía de Navegación Norteamericana había aceptado el trofeo, el cual había estado acumulando polvo durante 14 años. Para la ceremonia de presentación del trofeo, el General Franklin invitó a Nueva York, al Duque y Duquesa de Sutherland, directores del comité respectivo. El Duque hizo la presentación a bordo del "Estados Unidos", en octubre de ese año.

Haciendo otro poco de historia, es interesante destacar que desde 1850, cinco países han detentado el record de velocidad trasatlántica: Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania e Italia. Los buques que han intervenido, suman alrededor de 38. Sería interesante ver reunidos en una bahía a los primitivos buques de paleta, como el "Scotia" y a los gigantes de los mares como el "Queen Mary" y el "United States".

El primer buque con turbinas a vapor que conquistó el record, fué el viejo "Lusitania", en 1907, el que lo compartió con el "Mauretania", que lo ganó en 1908, con una velocidad de 24.8 nudos. El "Lusitania" volvió a recobrarlo para luego ser nuevamente recuperado por el "Mauretania". El malogrado "Lusitania" perdió definitivamente el galardón en 1909, reteniéndolo el "Mauretania" hasta 1929, cuando "The Old Lady of the Atlantic" estaba desarrollando velocidades de 27.22 nudos en la travesía.

Desde 1929 a 1933, dos buques alemanes sed isputaron el título: el "Bremen", del "Nort German Lloyd", que la conquistó en 1929 y su gemelo, el "Europa", que lo obtuvo en 1930, para cederlo nuevamente al "Bremen" en 1933. Casi de inmediato, le fué arrebatado por el trasatlántico italiano "REX", con una velocidad media de 28.92 nudos. Posteriormente, los franceses alcanzaron una velocidad de 30 nudos con el gran "Normandie". El primer record del "Normandie", de 30.31 nudos, se mantuvo durante catorce meses, hasta que el gigante de la "Cunard Lines", el "Queen Mary", se lo arrebató en 1936, con una velocidad de 30.63 nudos. No obstante, el "Normandie" volvió a reivindicar el trofeo, para volver luego a poder del "Queen Mary", que lo retuvo hasta 1952.

Cuando el "United States" arrebató a éste último el título, con un andar de 35.6 nudos, fué el primer buque norteamericano en obtener la cinta azul, desde el record logrado por el "Baltic" en agosto de 1852, un siglo antes. El promedio del "Baltic" fué de 13.34 nudos.

No obstante, el origen de la "Cinta Azul" permanecerá todavía en el misterio y ojalá algún día se logre reunir más antecedentes que puedan arrojar luz acerca de su institución.

# FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, S. A.

Y su Agente General en la República Mexicana, ADOLFO PALAZUELOS Y GOMEZ, se complacen en participar el itinerario de los siguientes buques:

- M/N "CIUDAD DE POPAYAN", llega a Salina Cruz, diciembre 25.  
Aceptando carga directamente para los puertos de Los Angeles, San Francisco, Seattle, Portland y Vancouver.
- M/N "CIUDAD DE NEIVA", llega a Acapulco, diciembre 4.
- M/N "CIUDAD DE STA. MARTHA", llega a Acapulco, diciembre 29.
- M/N "CIUDAD DE POPAYAN", llega a Acapulco, enero 30.  
Aceptando carga directamente para los puertos de La Libertad, Balboa, Buenaventura y Guayaquil.
- M/N "WERNER VINNEN", llega a Veracruz, diciembre 10, llega a Tampico, diciembre 13.  
Aceptando carga directamente para los puertos de Tampa, Boston, Montreal y demás puertos del Río San Lorenzo.
- M/N "RIO GUAYAS", llega a Veracruz, diciembre 3, llega a Tampico, diciembre 5.  
Aceptando carga directamente para los puertos de: Galveston, Houston, New Orleans, Cristóbal, Buenaventura y Guayaquil y con trasbordo para Cartagena, Barranquilla, La Guaira, Maracaibo y Puerto Cabello.

**FECHAS SUJETAS A CAMBIO SIN PREVIO AVISO**

**SUPPLICAMOS HACER SUS RESERVACIONES DE CUPO A LAS SIGUIENTES DIRECCIONES:**

MEXICO, D. F.  
Insurgentes No. 377, desp. 102.  
Teléfono.: 25-41-56.

TAMPICO, TAMPS.  
Esq. Rivera e I. Alfaro.  
Teléfono: 2-20-77.

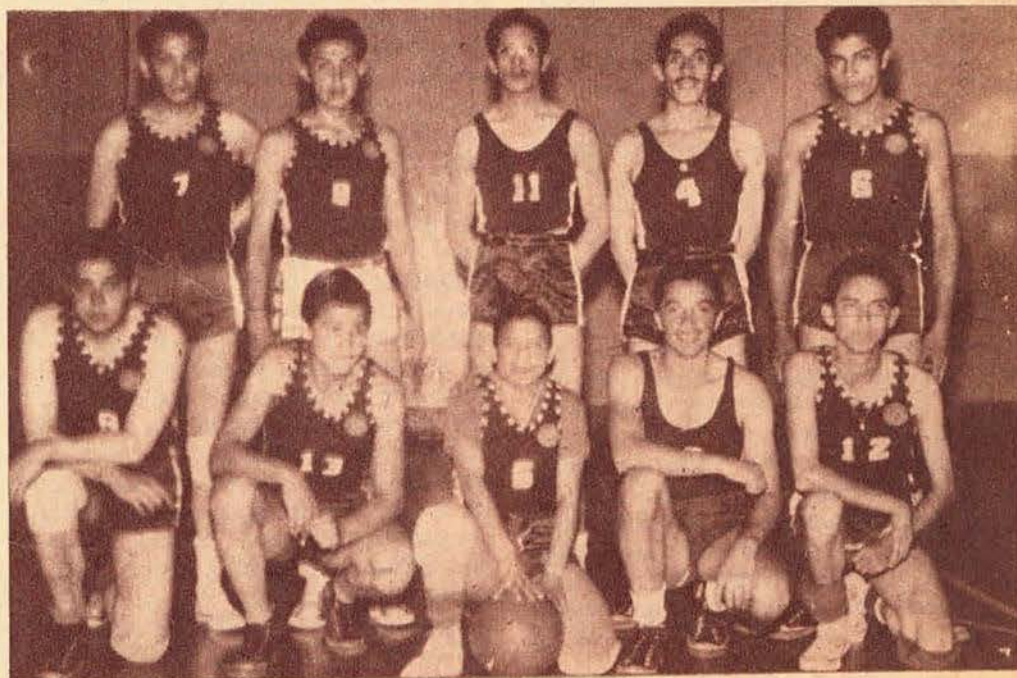
VERACRUZ, VER.  
5 de Mayo No. 33.  
Teléfono.: 21-20.

## MAREJADA DEPORTIVA

Por el Cap. FAUGIER

En una ceremonia llena de patriotismo, fibra y mucha fe, se llevó a cabo el sábado 10 de noviembre el Abanderamiento de la Delegación Atlética Mexicana que nos representará en los XVI Juegos Olímpicos en Melbourne, Australia.

El licenciado José Angel Ceniceros, Secretario de Educación Pública y representación del primer mandatario de la Nación, puso en manos de nuestros atletas, por conducto del Abanderado de la Delegación JOAQUIN CAPILLA, el lábaro patrio que llevará a la lejana Oceanía, para recordarles siempre, que deben poner todo su corazón y esfuerzo para demostrar que son hijos de un gallardo país que si no logra descollar entre los grandes del deporte, sí hace acto de presencia, tratando de estar codo con codo con ellos para formar la hermandad deportiva de la humanidad, que desgraciadamente ahora se ve tan gravemente amenazada por los lamentables sucesos internacionales de Europa y Oriente.



El "Marina" de tercera fuerza de basketbol, campeón del Torneo de Invitación del Distrito Federal.

Con el corazón henchido de patriotismo y fe, nuestros jóvenes atletas, hicieron el juramento de honrarla dentro y fuera de las competencias.

Después de haber presenciado este acto, nos retiramos con una agradable satisfacción, lamentando profundamente el no tener más elementos para enviarlos en una digna representación de nuestro país, a esos lugares en donde aún creen que usamos dos pistolas, frondosos bigotes y que todos transitamos a caballo.

El domingo por la mañana, a las 10.00 horas salió la Delegación por la vía aérea rumbo a Los Angeles, primera escala en el largo vuelo que efectuarán. De ahí seguirán a San Francisco, Calif., para luego llegar a las Islas Hawai, saltar a las Islas Fiji y como último tramo a Melbourne. Un viaje un poco pesado en el cual solamente harán dos escalas para descansar unas cuantas horas. Como las competencias empezarán el día 22 del actual, les quedará un tiempo muy bueno para descansar, orientarse, un poco de entrenamiento y en fin, ponerse en condiciones de entrarle muy duro a las competencias. Como el viaje lo hicieron en un avión especial que fué contratado por la Confederación Deportiva Mexicana y hubo algún lugar, se permitió a una o dos personas que quisieron ir por su cuenta, que tomaran dichos asientos, siempre y cuando fueran familiares de los atletas.

Los representantes de México son en su totalidad atletas de reconocidos méritos. Casi todos van para competencias individuales, excepción hecha del Pentatlón Moderno y el equipo de Ciclismo. Así que no se mandó ningún conjunto deportivo ni en Basketball, ni Fútbol, etc.

El grupo está integrado en la siguiente forma: Pentatlón Moderno: El Coronel Manuel Valle Alvarado como entrenador y como competidores, José Pérez Mier, Antonio Almada, David Romero Vargas y Sergio Escobedo Garduño, todos ellos militares.

En Natación que es el grupo más numeroso, va como entrenador el eterno Mario Tovar, con Gilda Aranda, Blanca Luz Barrón, Eulalio Ríos (El Jarocho), Walter Ocampo, Joaquín Capilla, Juan Botella y Alberto Capilla. (Todos del Club Deportivo Chapultepec). Lo que quiere decir que la natación está circunscrita única y exclusivamente a lo que se haga en dicho Club, de donde son Directivos, entrenador, etc.

En lucha olímpica y para variar, otro Mario Tovar (Jr.). Único competidor en esta rama deportiva. Peso Ligerito. En Levantamiento de Pesas también un solo competidor, el tamaulipeco Guillermo Balboa.

En esgrima irán el Capitán de Fragata Benito Ramos Ramos, María del Pilar Roldán y Luis Jiménez. El primero de ellos con el lugar perfecta-



**El capitán del equipo "ARMADA", subcampeón de la Liga de la F. S. T. S. E., recibiendo el trofeo que obtuvieron en el campeonato de fútbol.**

mente ganado en las competencias y los segundo y tercero dándoles una gran oportunidad por sus méritos y juventud.

Van dos tiradores también, el Sr. Raúl Ibarra Zapata, en pistola libre y Rodolfo Flores García. En tiro de precisión sobre siluetas, el Sr. Alfonso Castañeda.

Como directivos de la Delegación, van los Sres. Victor Luque, Tesorero de la Delegación, profesor Antonio Isse Núñez, asesor técnico y el Dr. Rafael Giorgana, como médico.

Si nos ponemos a hacer un juicio sereno de las probabilidades que tenemos de conseguir algún éxito, una vez que conocemos a los que van a Melbourne, muy poco podríamos sacar. En realidad no les concedemos ninguna probabilidad de éxito.

Hay dos competidores en natación que pueden hacer algo y son Eulalio Ríos y Joaquín Capilla. Pero desgraciadamente del primero sabemos que ha estado enfermo y que faltando unos cuantos días para la salida aún se encontraba con fiebre y debilitado y por consiguiente bajo de forma. Del segundo, mucho se ha dicho; aún se temió su exclusión del equipo olímpico mexicano cuando se le conminó en forma severa a que concurriera a los entrenamientos ya que no lo hacía. Entonces Capilla manifestó que estaba enfermo de una afección en la espalda y que necesitaba ser atendido, pues en caso de someterse al riguroso entrenamiento que acostumbra pondría en peligro su vida. Ignoramos qué fué lo que sucedió posteriormente pero el caso es que Joa-

quín se presentó a entrenar y ya lo ven ustedes, va en viaje.

Estos dos atletas podrían hacer algo. Eulalio es un muchacho de mucha fibra, muy joven, que aún tiene por delante mucho que dar de sí y no es nada remoto que nos diera una sorpresa. Lo consideramos sumamente difícil pero no imposible. Por el otro lado Joaquín Capilla ya sabemos que no puede dar más de sí, pero en cambio tiene una enorme calidad y si no, ahí está la medalla de oro que ganó en la Olimpiada anterior. Tiene a un extraordinario enemigo, que es Gary Tobian, que ya en un campeonato en los Estados Unidos lo derrotó por mínima diferencia, pero que al fin lo derrotó. Ese mismo hombre irá a Melbourne representando a su patria junto con otros dos clavadistas casi de su categoría. Ahora también no sabemos qué sorpresa nos tengan los demás países. Por ahí dicen que en Rusia y en Francia también hay hombres que lo pueden derrotar. De todas maneras, nosotros tenemos fe en Joaquín Capilla y gane o pierda, el gran charrrito pondrá todo lo que esté de su parte para honrar a México con una medalla.

De los demás, poco hay que decir:

En lucha por ejemplo, no tenemos ni la remota esperanza de que Mario Tovar pase siquiera a la segunda vuelta. En Levantamiento de pesas, después de ver a los levantadores rusos, americanos, egipcios, turcos, etc., consideramos que no es posible para nuestro hombre hacer nada.

En esgrima, ya sabemos que Beni-



**Instantánea del juego efectuado entre los equipos "ARMADA" y "CAMARA DE DIPUTADOS" por el campeonato de la F. S. T. S. E.**

to Ramos es un hombre de muchísima fibra, pero creemos muy difícil pueda hacer algo con los grandes tiradores franceses, alemanas, rusos, etc.

En ciclismo y en tiro, ni hablar. Ni a más remota esperanza. El ciclismo es una rama que aún no nos explicamos por qué fué incluido. Tal vez será por la grande influencia del Coronel García Valseca. Van cuatro hombres sin ninguna probabilidad. Incluso ni siquiera los clasificados nacionales. Es incomprensible el que no hayan ido otros atletas con más méritos que ellos.

En Pentatlón Moderno, tenemos un equipo regular. Fué el campeón Panamericano. Pero recuérdese que lo fué aquí en México, en donde conocían las pistas, los caballos, el clima, etc. y además compitiendo contra dos conjuntos más que eran Estados Unidos y Argentina que no se han distinguido precisamente en esta rama deportiva. Pero cabe recordar que en el Campeonato mundial de Pentatlón Moderno al que concurren los mismos que ahora van a Austria, quedamos en uno de los últimos lugares de la clasificación. Así que también aquí debemos ver las cosas tal y como son y no exigir a nuestros hombres lo que no pueden hacer. Calculamos eso sí que en esta competencia podremos quedar del décimo lugar para allá.

Posiblemente algunos de los amables lectores juzguen nuestra opinión como muy pesimista y falta de patriotismo, pero no es así, estamos haciendo el comentario cuando nues-

tros muchachos ya se fueron, aun cuando ellos también saben lo mismo que estamos diciendo aquí. Nuestra opinión está ajustada a la comparación que concienzudamente hemos hecho de los valores deportivos extranjeros con los nuestros a través de tantos años que hemos vivido dentro del deporte nacional e internacional.

Ojalá que alguno o algunos de nuestros muchachos nos diera sorpresas, pero en realidad lo consideramos sumamente difícil. En el deporte existe una razón fundamental, la CALIDAD DEL COMPETIDOR, y eso es lo que vale ahí, y desgraciadamente nosotros no la tenemos.

Ese es el panorama que vemos para nuestro grupo olímpico, al cual le desamos la mejor de las suertes y nuestros corazones estarán con ellos cada vez que tomen parte en cualquier evento.

:: :: ::

**DEL DEPORTE NACIONAL:** Por fin la intriga ideada por algunos equipos de la Liga Mayor de Basketball femenino, quedó al descubierto y los promotores de todo el bluff que se hizo para desacreditar y querer perjudicar al equipo "MARINA" de Liga Mayor quedaron en el más espantoso de los ridículos.

El lío se originó por la jugadora Mercedes San Martín que ahora pertenece al "MARINA", pero que antes fué de las "POLITAS". Las "Polas", el "Universidad" y todos los equipos mediocres que le tienen mie-

sin haber cubierto los trámites legales en su equipo anterior, tales como: Carta de retiro, tiempo de juego, etc. Todo puro cuento, pues sabían que el "MARINA", era un trabuco y que quitando a Meche San Martín el equipo bajaría en su rendimiento. Se salieron con la suya, pues obrando con dolo, la capitana del "POLITAS", María Mota y negando una firma que había estampado evitó que aquella jugara. Posteriormente alegaron que Flora Velázquez era jugadora de Segunda Fuerza del "MARINA" y que por qué había de jugar en el equipo de 1º. En realidad el caso era perjudicar al equipo de la Secretaría de Marina y de paso hacer quedar en ridículo a su entrenador. Pero dándose cuenta los periódicos diarios de la maniobra de los entrenadores y directores de los intrigantes, los pusieron en su lugar, por medio de una reacción que en mucho enaltece al periodismo deportivo nacional, hasta despedazarlos, dedicándoles desde la dedicatoria de intrigantes hasta la de revoltosos, etc.

No obstante que el equipo "MARINA" tiene en receso a Mercedes San Martín, no ha bajado su rendimiento y la prueba más concluyente es que se encuentra situado en primer lugar de la Clasificación general del Campeonato de la Liga Mayor de Basketball Femenil. Por lo pronto y para que se acuerden por algún tiempo, ya apaleó a las "POLITAS", al "UNIVERSIDAD", que eran los principales revoltosos en contra del equipo marino. Sin contar desde luego que les ha ganado a todos los demás equipos débiles como el "NACIONAL", "CADETES", "SOLER", "CIASA".

Al "MARINA", le falta un juego que tendrá verificativo el miércoles 14 de noviembre, y con el cual terminará la primera vuelta del campeonato, que entre paréntesis no nos explicamos por qué razón lo hayan hecho tan largo. Pues es a tres vueltas. Dicho juego será con el "GOBERNACION", un equipo sumamente duro, como que es el Campeón Nacional, y con el cual las muchachas de "MARINA" si tendrán que sacar todo lo que tengan en las maletas si es que quieren ser campeonas. Es un equipo difícil de vencer, pero tenemos fe que el "MARINA" les ganará.

De este campeonato saldrán tres equipos representativos del Distrito Federal, que concurrirán al Campeonato Nacional que se llevará a cabo en la ciudad de Orizaba, Ver. Nuestro pronóstico y estando aún muy lejana la fecha de terminación del campeonato de Liga Mayor del D. F. es que irán a dicho evento nacional, el "MARINA", "GOBERNACION" y

Pasa a la pág. 18

**RUMBO AL MAR.—**

# PUERTO DE







# TAMPICO, TAMP.

## "UNIVERSIDAD".

El "MARINA", está compuesto por empleados de la Secretaría de Marina y no por profesionales como algunos creen y que nunca quieren reconocer una labor deportiva hecha a base de constancia, esfuerzo y sacrificio. Todas casi son jugadoras experimentadas y algunas de ellas hasta internacionales.

**HABLEMOS DE BOX:**—Pues nada, amable lector, el gozo se fué al pozo. Nuestras esperanzas de que por fin el monopolio del boxeo se terminara con la labor de Pablo Ochoa que levantó una marejada terrible dentro de ese medio, desaparecieron.

Todo se debe a que el público no respondió. Desgraciadamente los mexicanos tenemos el grandísimo defecto de aceptar lo primero que nos dicen algunos periódicos que se precian de ser especializados en deportes, pero que no son más que programas de lujo de determinadas empresas. Esos periódicos desataron una campaña insidiosa en contra de los peleadores que Pablo Ochoa traía hasta conseguir que el público desconfiara de ellos.

El programa en que Pimi Barajas peleó contra Memo Díez no pudo haber sido de más alta calidad, sin embargo, el empresario no sacó ni para los gastos más urgentes, debido a la propaganda adversa que se le hizo. Después de ir de una pérdida a otra el Sr. Ochoa tuvo que dejar las cosas por la paz, pues su bolsa se encontró vacía, al grado de que hasta la fecha no han sido liquidados los peleadores que tomaron parte en aquella función.

La otra empresa, contando con local propio, céntrico, etc., aún siguiendo con la importación de un número interminable de maletas ha seguido llevando la ventaja. Lo que ha hecho que Pablo Ochoa se retire del boxeo dejando nuevamente el camino libre a éstos, que ahora nos seguirán poniendo cada miércoles y sábados las peleitas a base de Beto Carvajal, Jesse Bogart, Alvaro Gutiérrez, etc. Ni modo, mientras nos siga gustando el box, aguantaremos tongos, clavados, drama y ópera dentro de los encordados.

:: :: ::

El Ratón Macías sigue su campaña hacia el Campeonato Mundial o hacia la otra mitad que a él le falta. Para hacer méritos, ya se despachó al famoso Chango Ceballos, al Chino Young, y ahora irá contra una maleta de Texas. Una gran campaña (?) contra peleadores que los conocen solamente en su casa. Ni modo.

Pero hay razón, ahora el boxeo ya no es un deporte viril sino un negocio fabuloso cuando está en manos



**Equipo "MARINA MERCANTE", 3er. lugar en el campeonato de la F. S. T. S. E. de futbol soccer.**

expertas en manejar dinero y no boxeadores. Teniendo protectores como el Núm. 18, del Ratón no hay problemas. A un medio campeón mundial qué le importa la otra mitad si con la que tiene ya es poseedor de la gallina de los huevos de oro. Imagínese lector, que al Ratón Macías lo quieren ver en provincia. (Según un promotor de Sonora) aunque sea tirando sombra, ya no digamos boxeando con un Palooka, y pagarán lo que sea por verlo. Si en cada pelea le pagan veinticinco mil pesos, y pelea cada semana, al mes son cien mil, que tal vez no los ganara ni con Billy Peacock ni con D'Agata ni con un ranqueado mundial cualquiera. No le cuesta nada ganarlos porque ni se desdiseña, así que es un negocio brillante.

¿Cómo es posible entonces que el protector Núm. 18 consienta en exponer a su administrado a perder ese fabuloso negocio?

Que el campeonato mundial entero que México le ha pedido al Ratón espere. Tal vez Kid Azteca que peleó hace cinco días en Tulancingo y ganó pueda conseguirlo ahora que nuevamente se metió al ring por veinticincoava vez después de retirado.

:: :: ::

El Pájaro Moreno, otra de nuestras brillantes (?) cartas, no canta mal también. Sigue comiendo pichones y en cuanto le hablan de un clasificado; no más no quiere, y pide por pelear,

la corona de Suecia y la mar y sus pescaditos. Pretexto sobadísimo, después de saber que también él ya tiene protectores.

:: :: ::

De lo demás del box, preferimos no hablar, por no valer la pena.

:: :: ::

**ALGO DE FUTBOL:**—"Lo dicho Comendador".—El "Guadalajara" ahora sí, con paso firme hacia el liderato. El "IRAPUATO", tuvo su parpadeo se lo comieron dos o tres veces y sucedió lo que pronosticamos aquí en nuestro número anterior. Se subieron los tapatíos y enfilan como candidatos fuertes al Campeonato de Liga Mayor. Ojalá se les haga a los de la Perla de Occidente, tienen muchos años bregando para obtener un campeonato y nunca lo han conseguido, haber si ahora que tienen tantísimas probabilidades no se echan. Nos gusta mucho el "Guadalajara", porque es un equipo netamente mexicano, no tiene parches extranjeros, y nos gustaría muchísimo que tomándolo como base se hiciera la Selección Nacional ahora que está en vías de formarse para el Campeonato de la

Copa del Mundo. Ojalá los bravos tapatíos sean campeones, sabemos perfectamente que si se toma de ahí la Selección Nacional, nunca habrá ido tan bien acoplada como ahora. Naturalmente con algunos refuerzos que será necesario incluir.

El "Atlante" como también lo pronosticamos, ahí está encaramado en 4o. lugar, perseguido por el "Cuauhtla", que de la nada surgió a ser un equipo de peligro. No cabe duda que la veteranía puede hacer a veces milagros. Plagado de veteranos el equipo de la ciudad hedionda ha resultado a últimas fechas un paquetazo que le ha dado de comer en la mano a grandes de nuestro futbol infligiéndoles de paso algunas palizas. En mucho ha contribuido para lograrlo el gran resurgimiento de Lamadrid, que fuera centro delantero de la Selección Nacional del equipo que fué a Suiza. Este muchacho sufrió un slump terrible, pero parece ser que ya salió de él y ahí está nuevamente haciendo uso de su potentísimo shut para romper las redes enemigas y llevando a su club, de ser un equipo

malito, a regular y ahora de los peligrosos.

La pelea por el liderato final, va a ser cruenta. El "Toluca", con los diez mil extranjeros que tienen en sus filas, es un trabuco y si no ahí está la prueba de encontrarse en segundo lugar persiguiendo al líder. De los demás ni hablar.

:: :: ::

El equipo "ARMADA" resultó subcampeón de la Liga Burocrática de Futbol del D. F., por lo cual nos es grato presentar una fotografía del momento en que le fué entregado el trofeo correspondiente. El equipo de "MARINA MERCANTE", ocupó el tercer lugar en dicho campeonato. Felicitaciones para ambos conjuntos

por su tenacidad y gran espíritu deportivo.

:: :: ::

El equipo "MARINA" de tercera fuerza resultó campeón de su categoría en el Torneo de Invitación del D. F., de basquetbol varonil, por lo cual enviamos nuestras más sinceras felicitaciones.

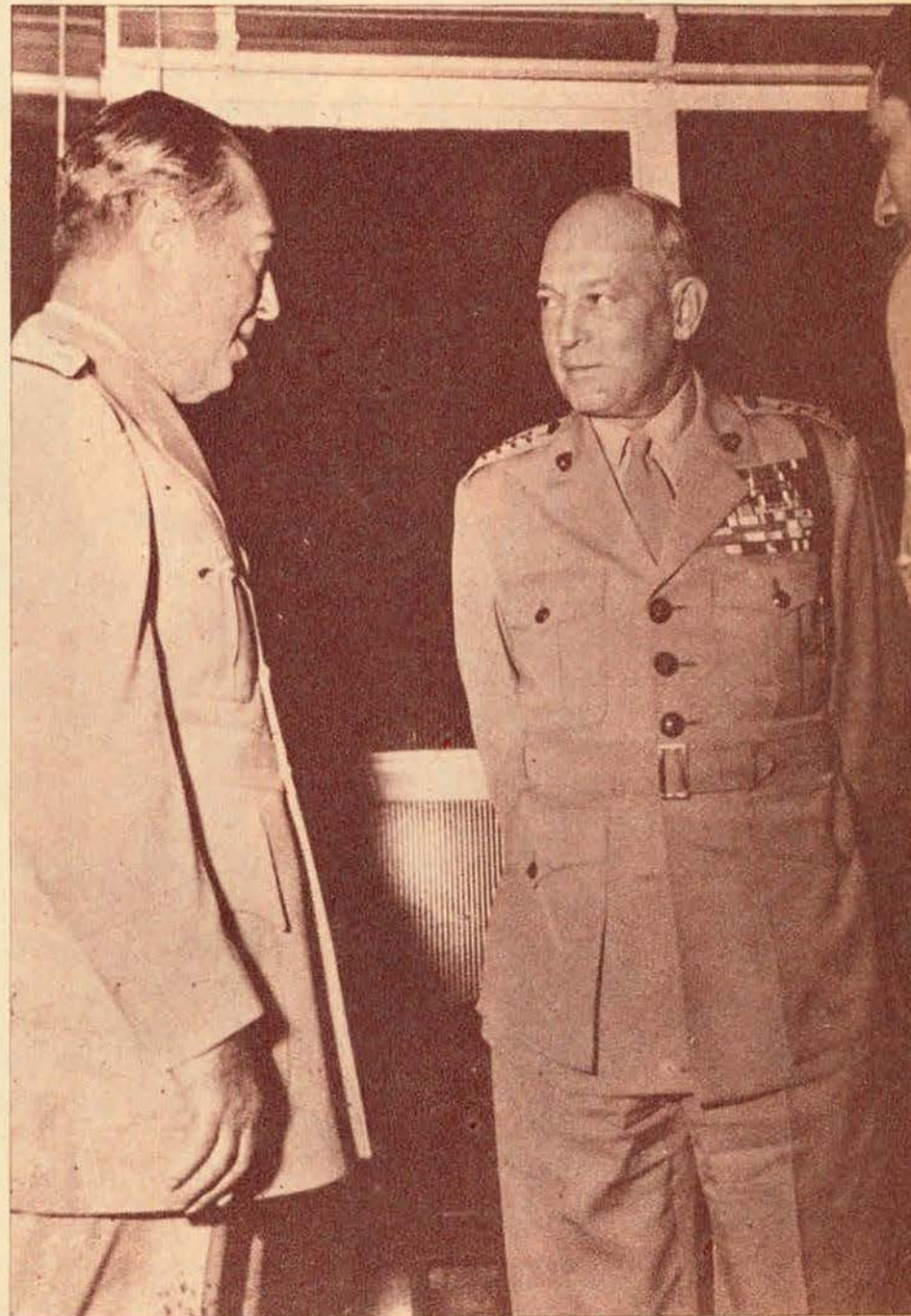
:: :: ::

Rogamos a los diferentes capitanes de los equipos deportivos foráneos de la Secretaría de Marina, en cualquiera rama, nos envíen fotografía de sus conjuntos para ser publicadas en la Revista, así como un record de sus actuaciones; de ser posible.

## LA VISITA A MEXICO DEL GENERAL DE 4 ESTRELLAS

### LAMUEL SHEPHERD PRESIDENTE DE LA JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA

Del día 15 al 18 de octubre, el país tuvo como huésped de honor a un grupo de personalidades Navales y Mieres de la Junta Interamericana de Defensa con sede en Washington. El jefe de este grupo fué el Sr. Gral. de cuatro estrellas de la Infantería de Marina de los Estados Unidos, LAMUEL SHEPHERD, lo acompañaron el Comandante en Jefe ANTONIO J. AZNAR ZEZA, de la Armada de México, y el miembro de la Junta Interamericana de Defensa, el Gral. de Brigada THOMAS DARCY, de la Fuerza Aérea de los



Fotografía tomada durante la visita del general SHEPHERD al Secretario de Marina.

Estados Unidos y Director del Estado Mayor de la J. I. D., Capitán de Navío FRANCIS R. DUBORG, de la Armada Norteamericana y Subdirector del mismo Organismo, Teniente Corl. THEODORE MC'ADAM, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, Subsecretario de enlace, protocolo y Relaciones Públicas de la Junta, Teniente Corl. WILSON T. JONES, Teniente Corl. ANTONIO RAMIREZ-BARRERA, del Ejército Mexicano, Vicesecretario de la Junta, Mayor MIGUEL OJEDA ALANIS, de la Fuerza Aérea Mexicana, Delegado de México y miembro del Estado Mayor de la Junta, Mayor BEVAN G. CASS, Ayudante general SHEPHERD, Capitán RAMON J. SANCHEZ, miembro del Estado Mayor y Asesor de la Delegación de México ante la Junta.

Este brillante conjunto de personalidades militares, son, como ya dijimos antes, miembros de la Junta Interamericana de Defensa.

Esta Junta se formó a consecuencia del ataque a Pearl Harbor; en 1941, por el Japón, acto que se consideró como una agresión a todas las Naciones del Continente Americano que habían firmado el pacto de La Habana, de julio de 1940, en que los países americanos estuvieron representados por sus Secretarios de Relaciones Exteriores.

En 1942, en Río de Janeiro, se llevó

a cabo la Tercera Reunión de Secretarios de Relaciones y de esa reunión salió la Junta Interamericana de Defensa Conjunta, y la recomendación de esta Junta fuera constituida por Técnicos Militares y Navales de las distintas naciones americanas y su objeto era el de tomar medidas y formular planes para la defensa del continente. Su primera reunión fué el 30 de marzo de 1942, y no fué sino hasta 1945 cuando se iniciaron los trabajos preliminares para su organización como Organismo Militar de carácter permanente y con sede en Washington, D. C. Más tarde, en 1948, se llevó a cabo, en medio del fragor de los combates de los revolucionarios colombianos, en Bogotá, la Novena Conferencia Internacional Americana, ahí se definió la misión de la Junta para que pudiera actuar como un Organismo para la preparación de la defensa legítima contra la agresión. Como misión complementaria se le dió la de servir como órgano de consulta en la solución de los problemas militares de las naciones americanas. La Junta ha estado empeñada, desde 1957, en el estudio para la formulación de los planes de defensa del continente. Según la expresión del General Shepherd, "En la Junta priva un sentido de responsabilidad colectiva y una atmósfera de amistad sincera y de compren-

sión igual, si no superior, a la de cualquier otro organismo internacional".

El General Shepherd, antes de ser nombrado Presidente de la Junta Interamericana de Defensa, fué Comandante en Jefe del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos. Procede del Instituto Militar de Virginia, en donde se graduó de Segundo Teniente el 19 de mayo de 1917. Se incorporó al Cuerpo de Infantería de Marina en Port Royal, al 5º Regimiento que tomó parte en los combates de Aisne Maine en donde demostró valor y decisión y fué herido de gravedad dos veces consecutivas. Durante los años de paz se distinguió por sus dotes de organización y planeación.

Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial se le nombró comandante de un destacamento de Infantería de Marina a bordo del acorazado "Idaho".

Combatió en China y en 1943, ya como General de División, se le nombró Segundo Comandante de la Primera División del Cuerpo de Infantería de Marina que combatió en Guadalcanal, en Guam, en Okinawa y después, en Tsintao, China, recibió la rendición de las fuerzas japonesas que combatieron en esa región. En 1950, ya con el grado de General de cuatro estrellas, se le dió el mando de la Fuerza a Flote del Cuerpo de Infantería de Marina del Pacífico.



Los miembros de la Junta Interamericana de Defensa encabezados por el general LAMUEL SHEPHERD durante la visita al Presidente de la República don Adolfo Ruiz Cortines, los acompañaron los generales TOMAS SANCHEZ HERNANDEZ, jefe del Estado Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional; general HERNANDEZ BERMUDEZ, jefe del Estado Mayor Presidencial y el capitán de navío OROZCO SILVA, de la Armada de México.

eficiencia el cargo de Comandante en Jefe del Cuerpo de Infantería de Marina, el 31 de diciembre de 1955 se retiró de la Armada de los Estados Unidos.

Esta es la actuación del ameritado militar que rige los destinos de la Junta Interamericana de Defensa y que durante varios días fué huésped de honor de México.

Durante su permanencia en el país, visitó a los Secretarios de Relaciones, Defensa y Marina.

Llegó a esta última dependencia acompañado de todo el personal de la Junta y del Capitán de Navío C. G. JOSE H. OROZCO SILVA, nombrado por la Comandancia General de la Armada para que le acompañara durante su estancia en el país.

El Vicealmirante don Roberto Gómez Maqueo, Secretario de Marina lo recibió en su despacho, acompañado del Oficial Mayor Vicealmirante HECTOR MEIXUEIRO ALEXANDRES, Vicealmirante ANTONIO VAZQUEZ DEL MERCADO, Comandante General de la Armada, Contralmirante ALVARO SANDOVAL PAULLADA, Jefe del Estado Mayor Naval, Contralmirante Oscar Frische Anda, Director de Servicios de la Armada, y Jefes de Secciones y Departamentos del Estado Mayor y de la Armada.

estrechar la mano al distinguido visitante expresó:

"Es un honor para los marinos de México dar a nuestro huésped la más cordial bienvenida y deseamos que durante su estancia en nuestro país se sienta como en su casa. Señor General, los marinos mexicanos hacemos a usted la atenta súplica de que al llegar a su país, haga saber al Sr. Presidente Eisenhower, a la Marina y al Ejército de los Estados Unidos, nuestros votos por su felicidad y prosperidad".

Por la tarde, el Sr. Presidente de la República, don ADOLFO RUIZ CORTINES, se dignó recibir la visita de los miembros de la Junta. Esta duró aproximadamente veinte minutos y en ella, el Sr. Presidente departió amablemente con los visitantes, quienes, al salir, se expresaron, interpretando sus sentimientos el General Shepherd, de la siguiente manera:

"Estamos gratamente impresionados de esta visita al Sr. Presidente Ruiz Cortines, quien tuvo para nosotros expresiones cordiales en extremo.

"Nos causó especial satisfacción que el Primer Magistrado de México recordara con agrado la reunión que tuvo con el Presidente Eisenhower y el Primer Ministro de Canadá en White Springs, así como sus conceptos tan elevados sobre la solidaridad de los pa-

de Defensa en pro de la solidaridad continental".

Durante la estancia de los ilustres militares, visitaron el Colegio Militar, la Escuela Superior de Guerra, las Pirámides de San Juan Teotihuacán, la Ciudad Universitaria, el Centro de Entrenamiento de Clases en Puebla, y otros muchos lugares de interés y en cada uno de ellos convivió con los militares mexicanos como un camarada más.

A las 12 horas del día 18, el General Shepherd y el personal de la Junta, acompañados por el Capitán de Navío JOSE H. OROZCO SILVA, partieron, en un avión del Ejército de los Estados Unidos, rumbo a Veracruz y en donde serían huéspedes de la Armada de México.

Antes de partir, el General Shepherd en nombre de la Comisión expresó las siguientes palabras:

"El ambiente de libertad dentro del cual se desarrolla este joven pueblo, es la clave del entusiasmo con que está dedicada a las más nobles tareas para el engrandecimiento, en todas las órdenes, de su país. Afortunadamente en los gobernantes se significa una gran comprensión de las aspiraciones de los mexicanos y estimulan su superación en diversas formas.

"Tuve entre los impercederos re-



El C. Secretario de Marina estrecha la mano del presidente de la Junta Interamericana de Defensa, en el acto el Comandante General de la Armada y el Agregado Naval a la Embajada de México en Washington.

cuerdos de mi visita a este noble país de México, el honor de conocer y estrechar la mano de su digno Primer Magistrado, don Adolfo Ruiz Cortines, y esto me dió oportunidad para explicarme el porqué de muchos ángulos de las manifestaciones de progreso de México.

“En cuanto a lo militar, puedo decir que México cuenta con magníficos Jefes y Oficiales para enseñar lo necesario, que requiere una defensa constante y alerta de su soberanía y espíritu de libertad. Dentro de lo adecuado, los equipos humanos y mecánicos no dejan nada que desear.

“Pero mi visita aún no es completa, pues todavía me falta conocer la Zona Naval de Veracruz.

“Estoy muy agradecido a las altas autoridades civiles y militares, a la prensa y al pueblo mexicano, por la cordial hospitalidad que nos dispensaron y eso me hace sentir los deseos de un pronto retorno”.

En el majestuoso aeropuerto de la Ciudad de México lo despidieron el Sr. Gral. de División TOMAS SANCHEZ HERNANDEZ, Jefe del Estado Mayor de la Secretaría de la Defensa, en nombre del Ejército, y el Sr. Contralmirante ALVARO SANDOVAL PAULLADA, Jefe del Estado Mayor Naval, en nombre de la Armada de México y numerosos miembros del Ejército y de la Armada, quienes le desearon un feliz viaje. . . . .

..En Veracruz fueron recibidos por el Vicealmirante LUIS M. BRAVO CARRERA, Comandante de la Tercera Zona Naval, el General de División ALEJANDRO MANGE TOYOS, Comandante de la Segunda Región Militar y numeroso personal naval y militar. . . . .

Hicieron los honores al Gral. Shepherd, un contingente del Centro de Capacitación de Clases de la Armada, después, acompañados por el Vicealmirante SERAFIN FERNANDEZ PIZARRRO, Director de la H. Escuela Naval Militar, por el Contralmirante PABLO ESCOBIO RUIZ, Director del Centro de Capacitación de Clases de la Armada y de un grupo de Jefes y Oficiales de la Armada y del Ejército, abordaron los automóviles que los condujeron al Hotel “Mocambo”, en donde fueron alojados.

A la 14.00 hs., se sirvió un banquete en las amplias terrazas del Hotel, que fué ofrecido por el Capitán de Navío GUILLERMO HERNANDEZ SAGARRA, Jefe del Estado Mayor Naval de la Tercera Zona Naval. El General Shepherd agradeció la atención expresando su cariño por la Marina, ya que él se había formado dentro de ella en un cuerpo filial y que sus dos hijas estaban casadas con oficiales de la Armada de



El general SHEPHERD a su llegada al Aeropuerto Central de la ciudad de México, acompañado del Contralmirante ANTONIO J. AZNAR ZETINA, Agregado Naval a la Embajada de México en Washington, y miembros de la Junta Interamericana de Defensa.



El general LAMUEL SHEPHERD, acompañado del general de División TOMAS SANCHEZ HERNANDEZ, pasa revista a su llegada al aeropuerto a la Fuerza que le hizo los honores correspondientes a su alto rango militar.

los Estados Unidos. Que su visita a México había sido muy grata y que sentía que su estancia hubiera sido tan corta.

Por la tarde visitó la H. Escuela Naval Militar. Una corporación de Cadetes le hicieron los honores y después desfilaron ante los militares visitantes.

El director del plantel les ofreció una copa de champaña y el Capitán de Navío JOSE H. OROZCO SILVA, en su nombre, expresó al personal de la Junta lo grato que era para la Escuela la visita de tan distinguido miembro de la Junta Interamericana de Defensa, les deseó una feliz estancia y éxito en su misión.

De la H. Escuela Naval, los visitantes, acompañados por los Capitanes de Navío HERNANDEZ SAGARRA Y OROZCO SILVA y el Tte. de Navío

FRANCISCO MUÑOZ ROMERO, recorrieron las instalaciones navales de San Juan de Ulúa, en donde el Capitán de Navío JOSE VALCARCEL TORRES les mostró el dique, los talleres y el Castillo. De cada una de estas partes salieron gratamente impresionados.

Por la noche, se sirvió una cena a la luz de la luna en las terrazas del Hotel “Mocambo”, en donde se pasó una agradable velada que se prolongó hasta las 23.30 hs., hora en que, con cierto pesar, nuestros visitantes abordaron los automóviles que los condujeron al aeropuerto.

Estuvieron a despedirles representantes de la Armada y del Ejército.

A las 24.00 hs., en punto, despegó el avión que los llevó a Washington, lugar de su residencia y sede de la Junta Interamericana de Defensa.

# SOCIALES DE MARINA

ASPECTOS DE LA  
CENA MENSUAL  
REGLAMENTARIA  
DE LA ASOCIACION

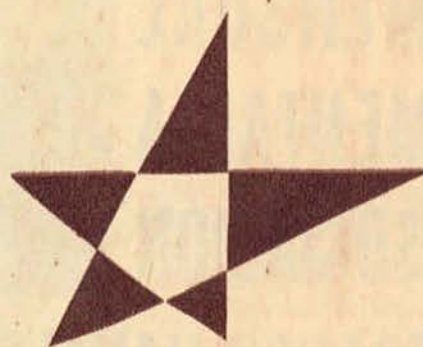


DE AGREGADOS NAVALES MILITARES Y AEREOS EN MEXICO



Foto 1.—Cap. de 1er. Rango: GREGORY K. NIKIPORETZ, un invitado del mayor Cooper T. C. NEILL F. PRICE, Cap. 3er. Rango NICOLAY D. BICOV y mayor Roy Cooper. Foto 2.—T. C. JUAN A. ESTEVEZ MAYMIR, Gral. THOMAS F. VAN NATTA, Corl. ROSENDO ESPARZA ARIAS, Cap. Nav. JOSE H. OROZCO SILVA y Cap. 1er. Rango GREGORY K. NIKIPORETZ. Fotos 3 y 4.—Dos aspectos del banquete. Foto 5.—(Atrás) Señoras de REMISOV, MAKOVKIN, Srta. RAMOS FLORES, señora de RAMOS FLORES, Sra. DE ESPARZA AVILA, Sra. VAN NATTA, Sra. de BOSSIO. (Adelante) Sra. de NIKIPORETZ, Sra. DE ESTEVEZ MAYMIR, Sra. DE GOMEZ AYAU, cuñada de T. C. ESTEVEZ MAYMIR y Sra. DE AGURTO, y foto 6:—Capitán JOSE AGURTO, señora VAN NATTA, señoras de AGURTO, NIKIPORETZ y MAKOVKIN.

# VISITA DE CORTESIA DE LOS CADETES DE LA ESCUELA DE AVIACION MILITAR DE ARGENTINA



Diferentes aspectos de la recepción que el Sr. General JOSE FRANCISCO SUAREZ, Embajador de la República de Argentina, ofreció para presentar al personal de la Escuela Militar de Aviación argentina que efectúa un viaje de prácticas alrededor del Continente Americano.

El día 7 del presente mes arribaron a esta capital un grupo compuesto de 11 oficiales, quince suboficiales y 70 cadetes de la Escuela de Aviación Militar de Argentina, al mando del Comodoro JORGE HORACIO LANDABURO, Director del Plantel.

El citado grupo se encuentra efectuando un viaje de prácticas alrededor del Continente americano.

Fueron recibidos en el Aeropuerto México, les dió la bienvenida el Coronel Piloto Aviador EDUARDO SOBRINO QUINTERO. El día 8 último fueron agasaja-

dos con una comida y un coctel que dió en su honor la Embajada Argentina, partiendo al día siguiente con rumbo a los Estados Unidos.





# REGLAMENTO GENERAL

## de la

# POLICIA

## de los

# PUERTOS

### CONTINUACION

ARTICULO 26.—Los servicios de la Policía local o cualquier otro que las autoridades Federales o Municipales, mantuvieren en el Puerto o Zonas Federales, tendrán todo el auxilio de la primera autoridad del Puerto y, en tal virtud, intervendrá en las visitas, buscas, detenciones, aprehensiones y captura de individuos, mercancías y objetos en general y en las diligencias que practiquen en el mar o en las expresadas zonas los agentes de las propias autoridades; pero por ningún concepto consentirá que dichos agentes invadan sus atribuciones, en cuyo caso, pondrá toda la resistencia legal de que disponga.

ARTICULO 27.—Ninguna persona podrá largar los cabos que tengan dados para su amarre las embarcaciones, sino aquellas que tengan orden del piloto de puerto bajo cuyas indicaciones se efectúe la maniobra, o del Capitán de buque o del Patrón si éste lo mandare.

### CAPITULO III

#### De la Conservación de los Puertos.

ARTICULO 28.—Son infracciones a la Policía del Puerto y se sancionan conforme a este Reglamento.

I.—Extraer arenas o hacer excavaciones en la playa o en el fondo del mar, así como efectuar sondeos o dragados, sin recabar el permiso correspondiente.

II.—Arrojar al agua o a los muelles intencionalmente líquidos infestados o pestilentes, petróleo crudo, combustibles derivados de éste o sus sedimentos; botar lastre, basuras, escombros, desperdicios o cualquier otra sustancia que pueda causar perjuicios al puerto, así como a su salubridad, a tercero o a las especies marinas.

III.—Arrojar al agua, durante las faenas de carga o descarga o trasbordo, carbón, ladrillos, piedra, cal u otras sustancias y objetos que puedan perjudicar el fondo del puerto o sus atracadores, así como petróleo crudo o sus derivados.

ARTICULO 29.—Los propietarios de buques que pretendan destruir su embarcación, ocurrirán al Jefe de la Policía del Puerto correspondiente para que marque el lugar en que puedan llevarla a cabo. Esa misma auto-

ridad, al acordar la solicitud respectiva, mandará abrir su expediente, en el que se obligue al propietario a ejecutar la destrucción de la nave, sin dejar objeto que perjudique al lugar o al puerto, dentro del plazo estrictamente necesario.

A los infractores o personas que se resistan a cumplir con lo que se hubiere estipulado en el expediente respectivo, se les exigirá el cumplimiento y se les impondrá la multa que señale el presente Reglamento.

ARTICULO 30.—Los Agentes de la Policía del Puerto tendrán la obligación de dar cuenta al Jefe de la misma, de las infracciones que presenciaron o de las que tuvieron noticias. Los Capitanes o patrones de los buques y gente de mar en general, como interesados en la conservación de los puertos, tendrán la obligación de participar a la misma autoridad las infracciones que en este sentido se cometan. Los que no cumplieran serán sancionados conforme a este Reglamento.

ARTICULO 31.—Los Jefes de la Policía del Puerto, cuidarán de la conservación del Puerto, estableciendo activa vigilancia en los fondeaderos, muelles, playas de litoral y aguas navegables que se comuniquen con él para que se conserven en buenas condiciones de limpieza, profundidad, seguridad y tránsito.

ARTICULO 32.—La designación de los lugares para deslastrar y depositar escorias o basuras, será hecha por el Jefe de la Policía del Puerto, de acuerdo con el Administrador de la Aduana y Delegado de Salubridad Pública Federal.

ARTICULO 33.—El Jefe de la Policía del Puerto obligará a los Capitanes, patrones o propietarios de las embarcaciones que se fueren a pique dentro del puerto o lugares que interrumpen la navegación, a que las pongan a flote, las remuevan o destruyan dentro de un plazo prudente, transcurrido el cual de no haberse procedido a lo ordenado, la Federación procederá a su destrucción o remate, sin que esta providencia exima al Capitán, patrón o propietario, del pago de los gastos que con tal motivo se hubieran originado, ni del de la multa que se les impusiera como obstructores. Cuando la Autoridad marítima tenga conocimiento de que las embarcaciones nacionales o extranjeras traten de obstruir en alguna for-

ma la navegación o de cometer actos de sabotaje que la entorpezcan, procederá a establecer una estrecha vigilancia dictando medidas enérgicas para evitarlo, dando inmediata cuenta a la Secretaría de Marina para que se acuerde lo que corresponde.

#### CAPITULO IV

##### De la Navegación en Aguas Jurisdiccionales de los Puertos.

ARTICULO 34.—Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por embarcaciones menores, las que no excedan de diez toneladas brutas de arqueo, y las mayores de ese tonelaje que necesitan indispensablemente de remolcador para moverse.

ARTICULO 35.—Las regatas, ejercicios náuticos y experiencias en el agua, de cualquier naturaleza que sean, que tengan lugar en el interior de los puertos, no podrán llevarse a cabo sin la licencia concedida por el Jefe de la Policía del Puerto respectivo y sin observar todas las precauciones dictadas por el mismo.

ARTICULO 36.—Las lanchas, lanchones, pangos, botes, canoas, chalupas, cayucos y demás embarcaciones menores que se empleen en el tráfico, deberán ser de la matrícula del puerto y estar marcadas con el número de su registro y capacidad de pasajeros que pueden conducir de acuerdo con el Reglamento para navegación interior, salvo el caso establecido en el Reglamento de Yates para embarcaciones portátiles dedicadas exclusivamente para el deporte.

ARTICULO 37.—Toda embarcación menor dedicada a la conducción de pasajeros, tendrá una placa metálica colocada en lugar visible en la que conste con caracteres, cuando menos de tres centímetros de altura, el número de pasajeros que pueda conducir en condiciones normales de buen tiempo, no siéndole permitido admitir mayor número que el que se le haya asignado, ni alterar la tarifa de pasaje que hubiera sido aprobada legalmente.

ARTICULO 38.—Se prohíbe a toda embarcación pescar entre buques surtos en el puerto o establecer comercio con ellos sin permiso del Jefe de la Policía del Puerto.

ARTICULO 39.—Los remolcadores y lanchas de motor o vapor que trafiquen en los puertos, moderarán su marcha cuando tengan que atracar a embarcaciones muelles o malecones, de tal manera que su velocidad no exceda a la de una embarcación propulsada por remos. De igual manera procederán cuando transiten por lugares en que haya gran cantidad de embarcaciones o en los pasos estrechos muy frecuentados. Los infractores serán castigados con una multa cuyo monto dependerá de las circunstancias que hayan mediado.

ARTICULO 40.—Todas las embarcaciones que trafiquen en el puerto, deberán llevar encendidas durante la noche las luces que por su tipo, tonelaje o servicios que presten, les correspondan de acuerdo con el Reglamento de Luces y Señales, para evitar abordajes.

ARTICULO 41.—Se prohíbe a toda embarcación menor:

I.—Atracarse a cualquiera otra embarcación en movimiento.

II.—Aproximarse a los balnearios o lugares de natación.

III.—Cruzar el rumbo de cualquiera embarcación en movimiento, no propulsada por remos.

IV.—Salir de las aguas del puerto sin permiso de la autoridad marítima.

V.—Comunicarse con los buques surtos en el puerto que no estén declarados a libre plática o que tengan izada la bandera de cuarentena.

ARTICULO 42.—De día todo buque en movimiento a la vista o dentro de un puerto, deberá izar la bandera de su nación y de noche tendrá encendidas las luces que previene el Reglamento Internacional y el de Luces y Señales, para evitar abordajes.

ARTICULO 43.—No se procederá al remolque de embarcación alguna en tráfico interior, si no tiene a su bordo el personal necesario establecido en el Reglamento respectivo.

ARTICULO 44.—Las embarcaciones menores se abstendrán de estorbar el tráfico, para lo cual, sólo permanecerán a los muelles y malecones el tiempo indispensable para embarcar o desembarcar pasaje o carga, debiendo fijarse por la autoridad marítima un desembarcadero especial para los botes de buques de guerra.

ARTICULO 46.—Los yates se registrarán por su reglamento especial.

ARTICULO 47.—Las lanchas, lanchones, botes, pangos, canoas y demás embarcaciones menores, o dedicadas a tráfico interior exclusivamente, serán de la matrícula del puerto donde presten sus servicios y cuando salgan del puerto de su matrícula, el Capitán de Puerto dará aviso especial a la autoridad marítima del nuevo lugar de destino, a fin de que controle la embarcación de que se trate.

ARTICULO 48.—Cuando una embarcación menor o dedicada exclusivamente a navegación interior pasare a otro puerto definitivamente, tendrá obligación de matricularse en el nuevo puerto de su residencia. Lo mismo se hará en el caso de que una de esas embarcaciones permanezca por más de seis meses en un puerto que no sea el de su matrícula, salvo que la Secretaría de Marina la autorice expresamente.

En su caso, la autoridad marítima del puerto de la nueva matrícula, dará aviso a la del puerto anterior, para que sea dado de baja en los registros respectivos.

ARTICULO 49.—Las embarcaciones menores no necesitarán de permiso especial para sus movimientos diurnos; pero no podrán salir del Puerto, sin el permiso correspondiente del Jefe de la Policía Marítima.

ARTICULO 50.—Ninguna embarcación registrada

para el tráfico interior de los puertos, podrá salir fuera de las aguas territoriales sin tener a bordo los documentos que acrediten su nacionalidad, para la cual, al serle concedida la autorización correspondiente, se le remitirá la suprema patente de navegación y sin este requisito no será autorizada la salida. Las mismas embarcaciones no podrán salir fuera de la jurisdicción del puerto de su matrícula sin permiso concedido por la autoridad marítima.

## CAPITULO V

### Sanidad Marítima.

ARTICULO 51.—La Policía Marítima exigirá que en las embarcaciones destinadas al servicio de pasajeros haya siempre el mayor aseo o higiene posibles, de tal manera que su presentación corresponda al decoro del servicio que presten. Para cumplir debidamente con esta disposición, los capitanes de embarcación, acompañados del primer oficial, jefe de máquinas y mayordomo, pasarán diariamente una inspección a todo el buque, debien-

do anotar en el diario de navegación la hora en que se practique y sus resultados, o el motivo que haya habido para no hacerla.

ARTICULO 52.—Si la autoridad marítima al practicar visita a los buques de pasajeros, encontrare exceso de desaseo o falta de higiene en algún lugar de ellos, se dirigirá a sus armaderos o agentes o al mismo capitán, recomendándoles que en el menor tiempo posible atiendan sus observaciones y si no lo hicieren, corregirá administrativamente las deficiencias y en caso de reincidencia, lo pondrá en conocimiento de la Secretaría de Marina para que resuelva sobre el retiro de dichos buques del servicio de pasajeros.

ARTICULO 53.—Es infracción a la sanidad marítima embarcar substancias mal olientes cerca de los lugares destinados para el pasaje.

ARTICULO 54.—Los Jefes de la Policía del Puerto observarán estrictamente los reglamentos y disposiciones de Sanidad Marítima, así como los que de las leyes federales prevengan y harán que los Pilotos de puertos y demás gente de mar cumplan y hagan cumplir las citadas disposiciones.

ARTICULO 55.—En los puertos en que no hubiere Delegados de Sanidad o de migración, los Jefes de la Policía del Puerto ejercerán las funciones de delegados del departamento de salubridad.

ARTICULO 56.—En cada puerto el Jefe de la Policía, de acuerdo con el delegado del consejo de salubridad señalará los lugares designados para fondeaderos de los buques en observación. En estos fondeaderos se establecerán tres boyas fijas de color amarillo y rojo.

ARTICULO 57.—Los buques que hayan pasado sin novedad su visita sanitaria, darán una pitada larga, si fueren de vapor, arriando al mismo tiempo la bandera respectiva para notificar que quedan a libre plática. El buque que por cualquier circunstancia hubiere de que-

dar incomunicado, izará al tope del trinquete la bandera de su nación y de sanidad, permaneciendo así hasta que se declare a libre plática; si quedare en cuarentena será fondeado en el lugar designado mientras dure la incomunicación. En ambos casos esta señal servirá para que todas las embarcaciones se abstengan de comunicarse con el buque, haciendo extensiva la cuarentena o incomunicación a las embarcaciones o individuos que se comuniquen, sin perjuicio de la multa respectiva.

ARTICULO 58.—Los buques procedentes de un puerto en que reinen enfermedades epidémicas o que hayan tocado puerto de esta clase, deberán traer patente de él y se someterán a una inspección de sanidad, cualquiera que sea su estado sanitario y aún cuando otros reglamentos lo eximan de pasar esa visita.

ARTICULO 59.—Designado el lugar en que el buque deba quedar en observación a cuarentena, será obligación del Jefe de la Policía del Puerto, Pilotos y demás personal de la Policía, evitar toda otra comunicación que no sea la que ordene el Delegado de Sanidad, quien determinará los socorros y medicinas, víveres o aguada con que deba auxiliarse al buque, a expensas del mismo, y de acuerdo con el cónsul respectivo, si se tratase de embarcaciones extranjeras.

ARTICULO 60.—Toda embarcación que por sus circunstancias deba pasar visita de sanidad al arribar a un puerto mexicano, izará la bandera amarilla, o sea la letra "Q" del Código Internacional de Señales.

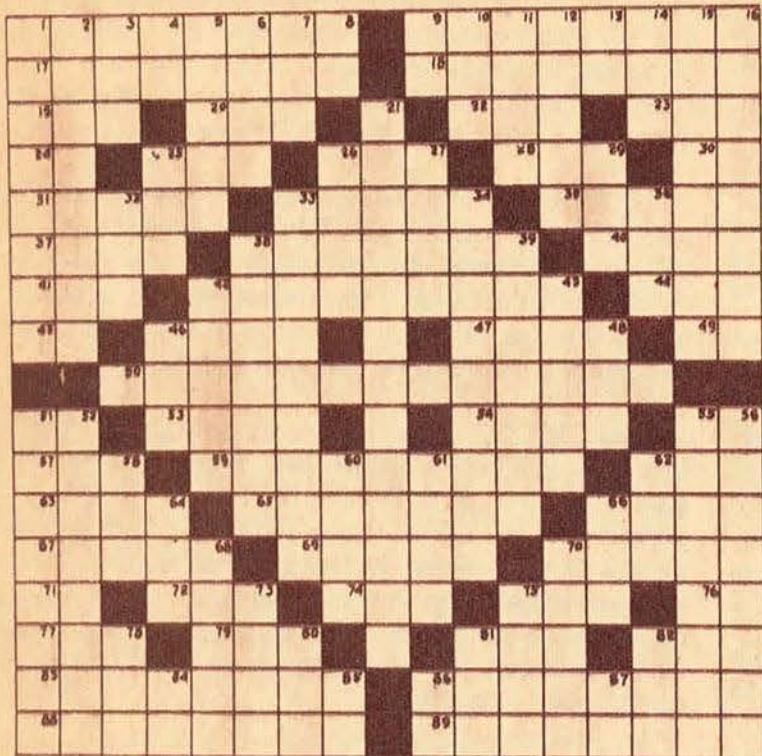
ARTICULO 61.—Los Capitanes o Patronos de buques que hayan sido puestos en observación o cuarentena, tendrán la obligación de proveerse de la patente de sanidad si pretendieran salir para otro puerto.

ARTICULO 62.—La visita de sanidad se hará inmediatamente a todo buque procedente de puerto extranjero, cuya visita deberá hacerse aún de noche en los casos urgentes, como llegada de correo, naufragio o arribada forzosa, cesando esta concesión, siempre que por estado sanitario de su procedencia, sea preciso hacer una visita minuciosa y detenida.

ARTICULO 63.—Los buques de guerra nacionales,

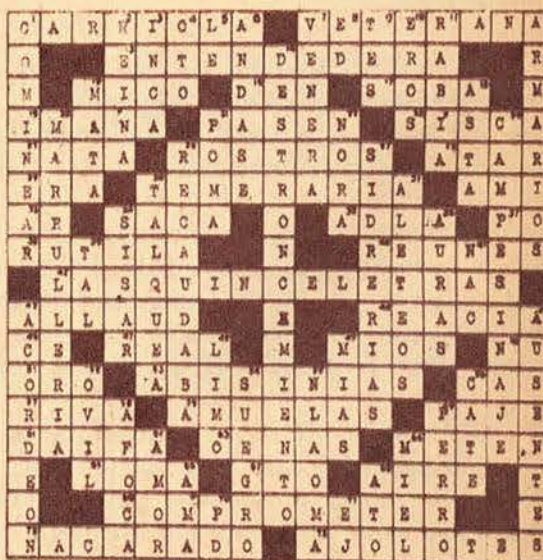
los guardafaros y otras embarcaciones de las Secretarías y Departamentos de Estado o de los Gobiernos locales, no necesitarán ni a la entrada ni a la salida la visita sanitaria; pero los Capitanes o Comandantes de esos barcos y el médico de bordo si lo hubiere, bajo su más estrecha responsabilidad, declararán a la delegación sanitaria del puerto todos los casos de enfermedad contagiosa que observaren a bordo, y en este caso deberán esperar la visita respectiva para comunicar con tierra y quedar a libre plática. Los buques de guerra extranjeros solamente serán visitados cuando sus Comandantes lo pidieren, pero sólo previa visita podrán quedar a libre plática y comunicar con tierra. Todos los buques mexicanos que hagan tráfico interior o de cabotaje no necesitarán patente de sanidad para su resguardo, ni será necesaria la intervención de las autoridades sanitarias.

(CONTINUARA).



- 13.—Forma de pronombre personal.
- 14.—Junte, pegue.
- 15.—Adj. Damas-Damajuana-ceno.
- 16.—Lugar destinado para orar.
- 21.—Viaje por tierras extrañas.
- 25.—Miembro de las aves.
- 26.—Señalo bienes para una institución benéfica o para una fundación.
- 27.—Alabanza.
- 29.—En Colombia, Tonto. Idiota.
- 32.—Metal precioso.
- 33.—que excita la sensibilidad.
- 34.—Echar fieros o bravatas.
- 36.—Nana, cuidadora de niños, educadora.
- 38.—Mujer desvergonzada.
- 39.—Ayudar a cantar las misas y demás oficios divinos.
- 42.—Falto de palo, en algunos juegos de naipes.
- 43.—Dejar el trabajo, darse al ocio.
- 46.—Cuerpo delgado y rígido que acaba en punta aguda.
- 48.—Letras de REOS.
- 51.—Bóveda muy resistente para instalar una o mas piezas de artillería.
- 52.—Pasmadas de un objeto o suceso raro.
- 55.—Adquieren y retienen cosas del comercio en cantidad suficiente para dar la ley al mercado.
- 56.—Puente pequeño o provisional.
- 58.—Autillo, ave.
- 60.—Voz que sólo tiene uso como prefijo en el sistema métrico decimal, con la significación de milésima parte.
- 61.—Envuelven una cosa con papel y cuerdas.
- 62.—Balle español.
- 64.—Nombre de mujer.
- 66.—Aquí. En este lugar.
- 68.—Pato.
- 70.—Partícula material de pequeñez extremada. Cosa muy pequeña.
- 73.—Ave rapaz diurna, del tamaño de una gallina, vive en grandes bandadas y se alimenta con preferencia de animales muertos.
- 75.—Plural. Medida de longitud.
- 78.—Consuelda.
- 80.—Invertido. Señor. Tratamiento.
- 81.—Presuponer. Prefijar. Prever.
- 82.—Composición poética.
- 84.—Contracción de la preposición a y el artículo el.
- 85.—Razón Social.
- 86.—Tomás Ramos.
- 87.—Artículo.

## JUNTE USTED LA HISTORIA DE LA MARINA



### HORIZONTALES

- 1.—Natural de España.
- 9.—De hocico muy largo.
- 17.—Planta de los parajes fríos de la sierra ecuatoriana, de raíz con tubérculos feculentos y comestibles. (Pl.).
- 18.—Turbar e inquietar las potencias del alma o los sentidos.
- 19.—Ansar.
- 20.—Nombre genérico que dan los chinos al té.
- 22.—Epoca.
- 23.—Señora. Dueña. Quiere.
- 24.—Interjección.
- 25.—Consuela.
- 26.—Contracción gramatical.
- 28.—Planta liliácea que sirve para condimento.
- 30.—Invertido, igual al 24 horizontal.
- 31.—Figura de una falsa deidad.
- 33.—Invertida. Metaloides de color pardo obscuro; se obtiene descomponiendo a elevadísima temperatura el ácido bórico por medio del aluminio. (Pl.).
- 35.—Obscuro. Sombrio. Triste.
- 37.—Arbol cigofileo americano, semejante al guacayo, con madero color rojizo obscuro.
- 38.—Fenómeno atmosférico.
- 40.—Tiempo pasado.
- 41.—Juguete.
- 42.—Instrumento que inscribe sobre un cilindro las vibraciones de cualquier sonido y las reproduce.
- 44.—Ave trepadora de México, las Guayanas y el Brasil.
- 45.—Prep. Bajo. Debajo de.
- 46.—Letras de PASSIM.
- 47.—Voz que sólo tiene uso en composición y significa que la persona de quien se habla tiene las veces de autoridad de la expresada por la segunda parte del compuesto.
- 49.—Letras iguales.
- 50.—Acción y efecto de dulcificar.
- 51.—¡Quía!
- 53.—Invertido. Nombre de diferentes especies de arbustos de la familia de las compuestas, que crecen en las laderas de la cordillera.
- 54.—Parientas.
- 55.—Prensa Asociada.
- 57.—Uno o amarro.

- 59.—Barbarismo. Andar con animales.
- 62.—Juego de 63 casillas, ordenados en espiral.
- 63.—Carta de la baraja.
- 65.—Abonar la tierra; estercolar.
- 66.—Vela pequeña que se larga en tiempo bonancible. Plural.
- 67.—Fruto tropical.
- 69.—Poner de acuerdo y reunir para un fin común.
- 70.—Encepa. echa raíz.
- 71.—Nota de la escala musical.
- 72.—Medida de longitud.
- 74.—Radical que se disocia de las sustancias al disolverse éstas, y dá a las disoluciones el carácter de la conductividad eléctrica.
- 75.—Abrev. de Puerta, punta.
- 76.—Terminación verbal.
- 77.—Amarra.
- 79.—Todavía.
- 81.—Pladoso.
- 82.—Rece.
- 83.—Instrumentos agudos o cortantes con que se agujerea la madera u otra cosa.
- 86.—Terreno pantanoso, abundante en turba, cubierto de césped, y que retiene cuando se anda sobre de él.
- 88.—En México, Honduras, Guatemala, adjetivo de torpe, tonta.
- 89.—Dícese del sitio donde se toma el sol sin que ofenda el viento.

### VERTICALES

- 1.—Que produce emoción. Plural y fem.
- 2.—Apto para conservarse seco.
- 3.—Apellido español.
- 4.—Contracción.
- 5.—Especie de melindre hecho de masa de harina, azúcar, manteca de vaca, huevos, vino y anís, del que se forman unos panecitos del tamaño de la nuez.
- 6.—Número.
- 7.—Poema dramático de breve extensión en que se celebra a una persona.
- 8.—El primero.
- 9.—Apócope de mamá.
- 10.—Quise, adoré.
- 11.—Libro de la Ley de los judíos.
- 12.—Senda por donde se abrevia el camino.

la Luisiana, y sólo consiguió que no se le diese el título de Teniente General sino el de Mariscal de Campo, que en efecto se le remitió.

Como resultado de estas proposiciones de Alvarez de Toledo, hemos visto en lo dicho por Morelos, que se dispuso la traslación del Congreso de Tehuacán, que fuera tan desgraciada para aquel caudillo, ya que le acarreó ser capturado en Tezmalaca y fusilado poco tiempo después. Que se nombró al Lic. don José Manuel Herrera, Ministro Plenipotenciario en los Estados Unidos, y al Coronel don Francisco Antonio de Peredo, para que formase una marina, así como al señor Elias Bean, quien de acuerdo con Peredo y un italiano que Fuga y Acil dice: "llamabase Amigoni, y con Alvarez de Toledo, debía ocuparse de la campaña y tráfico navales por Nautla y Boquilla de Piedra, puercillos descuidados por la vigilancia española de las costas", el envío de un plenipotenciario que pudiese tratar con el gobierno angloamericano; y el de algún comandante con algunos oficiales que mandasen la tropa que se había quedado y mantenido sobre las armas, que eran como cuatrocientos hombres porque no podía pagar más, pues hablando con qué, tenía pronto como dos mil y podrían levantar un ejército de diez mil, y que para todo esto necesitaban dinero, sin expresar cuánto: que en consecuencia se acordó la traslación del congreso de Tehuacán, como ya lo tiene declarado y se puso a disposición; se nombró de plenipotenciario al Lic. Herrera y a Peredo se le dio la comisión de la marina, y también a Elias, habilitando al primero con quince mil pesos que se le dieron, y trece mil que se le remitieron después con orden de que en el camino recogiese lo que pudiese, al segundo que es Peredo con mil pesos y a Elias con seis mil, a más de otros mil que los dieron para el camino, siendo el concierto que se hizo con él, el de autorizarle para el corso, y que agregando él seis mil pesos a los seis mil que aquí se le daban, se habilitaría, con un barco y de las presas que hiciese daría la mitad al congreso a más del corso de los buques y su armamento, que los cedería por entero: que todos éstos salieron de Puruarán el diez y seis de julio, siendo las últimas noticias de que llegaron a la costa de Veracruz, anclando, que como Alvarez de Toledo, no mandó original la carta del gobernador de la Luisiana, sino que sólo la suya, no le dio crédito al deponente, y se opuso a que se le cambiara lo que podía en ella, y el título de Teniente General que el congreso quería desapechar porque no debía creersele bajo su palabra, mayormente cuando no había acompañado las credenciales que dijo tenía de los diputados a las cortes americanas, a excepción del llmo. Sr. Pérez Manián, y de otro cuyo nombre y apellido no tiene ahora presente, mira, que viese lo que podía negociar con los Estados Unidos, por otras razones no creyó la carga que suponía del gobernador de

(CONTINUACION)

Se apoderó de Carlos V y de Felipe II, el ideal de un imperio universal cristiano y gacastro en su intento por ese imperio imposible, uno real, poderoso y efectivo. Lo intentaron todo y lo derrocharon todo. Eran dos personajes de aquellos que dice Dehssold: "¡uchan solos contra un enemigo impersonal, contra el espíritu impalpable de su época, empeñándose en hacer la desgracisadísima guerra que a despecho de todas las victorias, ha de acabar con la derrota del temerario".

No había política nacional posible con aquellos monarcas pueriles a la cabeza de los más extraños y diversos pueblos. España se agotó en prolongadas guerras que azotaron a Europa muchos años. Su marina salió de ellas gloriosa, pero exhausta. Lo demás es conocido.

¡Con razón de los libros que comentan y estudian a la España poderosa del siglo XVI, para llegar con rapidez vertiginosa a la formación de una nacionalidad potente, cuyos firmes fundamentos fueran imperio vastísimo en el exterior, comercio e industrias en el interior y un orden político, una constitución interna producto de un pueblo libre, seguro y consciente de su destino". (1)

Se resintió la Colonia de los males de la Metrópoli, y lo que debería haber sido comunicación constante, comercio intenso entre ésta y sus dominios, se convirtió en el precario sistema de flotas que nos llegaban por Veracruz, único puerto abierto al extranjero en el Golfo de México.

Se ha dicho que nada preocupaba tan alta y firmemente al gobierno español, como el atrezo y seguridad del comercio de la Metrópoli con sus colonias de América; quiza ni el ramo de la Guerra fue objeto de tan prolija legislación como las relaciones con las Indias Occidentales y la navegación que aseguraba estas relaciones; pero es lógico suponer, que tal legislación se resentía de las ideas económicas equivocadas de entonces, que formaban la llamada doctrina "mercantilista", según la cual, a las colonias no se les debía otra función que la de proveer a la Metrópoli de las materias primas y consumir los artículos manufacturados, y como se creyera además, que la riqueza consistía en la posesión del metálico, en su búsqueda, no fue bastante a contenerla, la misma destrucción de las colonias. Aquello en verdad, no podía llamarse comercio, sino labor de acarreo de metales americanos a los cofres vacíos del reino. Pero tal oro salta de la Metrópoli agostante para ir a dar a manos de ingleses, franceses y holandeses, que le vendían los productos industriales. Fue así como, explica un escritor, España se convirtió en un puente para el oro de América.

(1) Andújar. Influencia del Poder Naval en la Historia, por Mahan. Prólogo.

El comercio marítimo, fiscalizado por las casas de Contratación de Cádiz y Sevilla, sufrió infinidad de impuestos que elevaron hasta lo increíble, el precio de género y artículos, que generalmente un monopolio rapaz había acaparado ya —aún antes de la llegada de las naves—, para encarecerlos con la reventa. El contrabando halló entonces ambiente propicio a su desarrollo, y lo que era peor, los contrabandistas eran ingleses, franceses y holandeses, que así se repunían de su exclusión del comercio legal. Cuando por decreto de las Cortes de España, de fecha 9 de noviembre de 1820, se habilitaron para el comercio exterior los puertos y Pueblo Viejo de Tampico, en el Golfo, y los de Acapulco, San Blas y Mazatlán en el Pacífico, era ya tarde; la revolución de independencia estaba por consumarse.

Nuestro comercio con las colonias hermanas sufrió también los errores de aquella imbecilidad que adolecía el gobierno y a poco de establecido tal comercio con Perú y Filipinas, se le clausuró. ¡Y todavía nos maravillamos, dicen don Pablo Macedo en su obra "La Evolución Mercantil": de que se haya necesitado casi un siglo desde la independencia de la América española, para que las nacionalidades formadas por sus fragmentos, hayan comenzado a formar entre sus intereses una solidaridad que el régimen colonial hizo imposible, porque estorbó por cuantos medios estuvieron a su alcance, todo contacto entre sus antiguas colonias!

## CAPITULO SEGUNDO

### I.—La Independencia.

#### II.—Origen de la Marina Militar Mexicana.

La revolución de la independencia fué una guerra continental. La falta de una marina insurgente que hubiera facilitado en aprovisionamiento de armas y pertrechos, y aún tomando participación en el suceso trágico lo largo del litoral, retardó lamentablemente su terminación. Tal marina era fácil de conseguir de haber acudido a las potencias enemigas de España o aún a la misma Inglaterra que aunque su aliada en las luchas contra Bonaparte, tenía justos resentimientos por la participación española en la Independencia de las colonias angloamericanas.

Acudieron nuestros héroes al extranjero, pero además de las dificultades para la salida del país de las comisiones diplomáticas debido a la vigilancia rigurosa de las costas por la marina española y de los defectos que pudiéramos llamar de forma en la expedición de los poderes a las personas nombradas como agentes, hubo de parte de nuestros libertadores la falta de un plan definido y una completa ignorancia del momento histórico como asegura el señor Puga y Acal,

al acudir en demanda de ayuda a los Estados Unidos del Norte, que desde entonces como ya está históricamente probado abrigaban miras expansionistas con respecto a nuestro país, y además, porque la ayuda que allí encontrarán no podría ser franca y decidida por el agradecimiento en su política de neutral, debía mostrar tal nación para con España, por la ayuda recibida de esta potencia en su guerra de independencia. Esta conducta, que no acusa sino ignorancia, halla sin embargo, justificación, en la idea de una solidaridad continental y en los postulados de democracia y libertad, que desde aquella época viene haciendo alarde de suyo la Unión Americana.

En los principios de la lucha, ninguna ayuda se recibe del exterior; fracasan las misiones diplomáticas antes de llegar a su destino y Allende, Hidalgo y Aldama, son capturados y fusilados después. La marina por entonces es un elemento del cual no sabían servirse los sublevados. Antes de la derrota de Calderón, un golpe de mano hizo caer en poder de los insurgentes el puerto de San Blas, importante atracadero de la marina española en el Pacífico, dicho puerto era una amplísima bahía en aquella época. La desviación que se hizo después de las aguas del río Santiago que desembocaba en él produjo su total asolvamiento y por ende todos los barcos de guerra que se hallaban allí fondeados y otro que llegó cargado de víveres el mismo día de la rendición del puerto, pero que lejos de ser utilizados, se les desmontó la artillería y fué conducida tras de rudas penalidades al campo de batalla de Calderón, donde fué nuevamente recuperada por los realistas. Triste torpeza debida a la falta de hombres capaces de utilizar aquellos elementos.

Hasta la correspondencia de Alvarez de Toledo, ex Oficial de la marina española con el congreso de Apatzingán es que se habla en forma clara de la necesidad de una marina: "Que hiciese el curso y el comercio", y como resultado de las proposiciones hiciera aquel marino, se dieron los primeros pasos a ese respecto, como se desprende de las declaraciones rendidas por Morelos, en su proceso:

"... que por mayo de este año recibió el congreso una carta de Alvarez de Toledo, y otra el deponente, de las cuales en la primera, y también en la otra insertaba una contestación que decía haberle dado el Gobernador de Luisiana, reducida a manifestarle que debían tener esperanzas en que los auxiliasen los Estados Unidos; que en estas cartas y en otras dos que también dirigió al Presidente del Congreso, y a Coz, proponía, digo manifestaba, las escaseces en que se hallaba y las esperanzas, que no obstante, tenía concebidas. En la del Congreso proponía las medidas que a su entender podían y debían tomarse para llevar adelante a la revolución, y lograr el objeto, siendo una de ellas, la traslación del congreso y demás corporaciones a las cercanías de la costa, para facilitar la corresponden-



EL ANEXO DEL GRAN HOTEL CALETA  
DE ACAPULCO  
300 LUJOSOS CUARTOS  
LA ALBERCA DE MODA

Las Cervezas de México en Acapulco, S. A.



Distribuidores de la Cervecería Modelo, S. A.

ACAPULCO, GRO.

**NEGRA  
MODELO**



LA CERVEZA MAS DICA

**Corona  
Extra**



LA CERVEZA MAS FINA



Gran Fábrica de Pequeños Rótulos para  
Negociaciones Modernas y Progresistas

Gran Fábrica de Pequeños Rótulos para Nego-  
ciaciones Modernas y Progresistas.



Letreros Para Exteriores e Interiores de su  
Buque.

RETORNO 204 N° 13-F. IXTAPALAPA.  
MEXICO, (13), D. F. Tel.: 10-85-08.



Gerente de Ventas:

**S. GONZALEZ LAZCANO**



HOTEL  
**AJESTIC**

ACAPULCO, GRO.