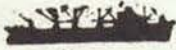


MARES Y NAVES

SEGUNDA EPOCA.

EL INFORMADOR MARINERO.

No. 7. Julio de 1979.



ESDIMA A.C. MEXICO





ESDIMA A.C. MEXICO

BAJIO 282-104
TEL. 584-35-01
MEXICO 7, D. F.

MARES y NAVES
Organo Informativo de
ESDIMA, A.C.

SEGUNDA EPOCA DE:

Mares y Naves

Director:

CAP. MANUEL PEYROT GIRARD.

CONSEJO DIRECTIVO: ANTONIO VÁZQUEZ DEL MERCADO,
ANTONIO J. AZNAR ZETINA, MARCIAL HUERTA JONES,
FELIPE ROSAS ISAÍAS; AROLDO ALEJANDRE DÍAZ.

EDITORIAL.

ESTÁN DE MODA EN CINE Y TELEVISIÓN EN TODO EL ORBE, LAS AVENTURAS DE BUCEO, SIEMPRE, DESDE SU APARICIÓN EN EL MUNDO, EL HOMBRE TRATÓ DE CONQUISTAR EL FONDO DEL MAR. LO LOGRÓ PARCIALMENTE, BUCEANDO DE MANERA NATURAL, MANTENIENDO AIRE EN LOS PULMONES, Y BAJANDO HASTA 10 M. DE PROFUNDIDAD. EN CUANTO SE INVENTARON LAS BOMBAS DE COMPRESIÓN DE AIRE, APARECIERON LAS ESCAFANDRAS DE BUCEO POR AIRE COMPRIMIDO, QUE AUMENTARON A 30 M LA PROFUNDIDAD DE TRABAJO.

EN 1943, JACQUES-IVES COSTEAU, CAPITÁN DE CORBETA DE LA ARMADA FRANCESA, Y GRAN AFICIONADO AL BUCEO, INVENTÓ EN COMPAÑÍA DEL ING. EMILE GAGNAN, LA ESCAFANDRA DE BUCEO AUTÓNOMO. DICHA ESCAFANDRA DOTADA DE UN REGULADOR QUE BAJA LA PRESIÓN DEL AIRE CONDUCIDO EN TANQUES CILÍNDRICOS, QUE EL BUCEADOR LLEVA A LA ESPALDA, PERMITE INMERSIONES HASTA DE 100M DE PROFUNDIDAD.

EL NUEVO INVENTO, ABRIÓ EL FONDO DEL MAR A LOS TRABAJADORES Y DEPORTISTAS DE TODO EL MUNDO. JACQUES COSTEAU, CAMPEÓN DE ESTA ERA DE BUCEO, FESTEJA SU NATALICIO EL 11 DE JUNIO, Y CON ESTE MOTIVO MARES Y NAVES, DEDICA ESTE MODESTO EDITORIAL EN RECONOCIMIENTO AL TRABAJO Y DEDICACIÓN AL MAR DEL FAMOSO INVESTIGADOR OCEANÓGRAFO.

-----00000-----

ARTÍCULOS EN ESTE NÚMERO: BREVE HISTORIA DE LOS TORPEDOS HUMANOS, PAG. 1.- NOMENCLATURA DE UN BOTE PESQUERO, PAG. 9.- ANÉCDOTAS MQRINERAS, PAG. 9.- LA PÓCIMA, PAG. 12.- DE LA PIEL DE NEPTUNO, PAG. 13.

-----00000-----

AUTORIZADA COMO CORRESPONDENCIA DE SEGUNDA CLASE POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS EN OF. No. 35475, Exp. 091.70/1090, Oct. 15-73. CUANDO USE EL CORREO, NO ENVÍE DINERO EN EFECTIVO, UTILICE GIROS O SEGUROS POSTALES.

-----00000-----

PRECIO DEL NÚMERO \$ 5.00. SUSCRIP. ANUAL \$ 45.00. NUMS. ATRASADOS \$ 15.00.

Mares y Naves.
Bajío 282-104.
México 7, D.F.

Ficha de suscripción, para enviar por correo.

Fecha _____

Nombre del suscriptor. _____

Giro postal o bancario _____ (\$ 45.00) _____ (\$ 70.00)

Dirección. _____

Ciudad y Estado _____

BREVE HISTORIA DE LOS TORPEDOS HUMANOS.

1.- Antecedentes de buceo.- En la actualidad es fácil para cualquier deportista, obtener la instrucción y el equipo adecuado para bajar a treinta metros de profundidad en el mar, y con la máxima experiencia llegar en sus incursiones a 100 m, o batir el record a 130m.

Una vez terminada la misión o cuando está a punto de agotarse la reserva de aire de los tanques, hay que ascender a la superficie, y aquí es donde se esconde el terrible peligro de una parálisis parcial. Se conocen con precisión los peligros del ascenso rápido después de bucear. Con la presión el nitrógeno se disuelve en la sangre, y al reducirse ésta, se libera y burbujea en el organismo, con el peligro de que una burbuja quede atrapada en alguna articulación o vaso sanguíneo, produciendo inaguantables dolores, parálisis parcial, y aún completa. Si el buzo es atendido de inmediato en una cámara de descompresión, puede recuperarse mediante la técnica de volver a sujetarlo a la presión en que nadó, y lentamente ir la disminuyendo, hasta la presión atmosférica. No siempre se logra con tal cura la recuperación completa, a veces es parcial, y en ocasiones inútil, así que el buzo queda lisiado de por vida. Es pues importante el ascenso lento y controlado, con largos descansos cada cinco metros. Para éllo el buzo lleva en su reloj un manómetro indicador de profundidades con tabla de descansos en tiempo.

En la actualidad se han diseñado equipos de buceo de tres clases: cerrado a base de oxígeno, principalmente para guerra submarina, debido a que no emite burbujas; de aire comprimido con tanques a la espalda, válvula reductora de presión y escafandra ligera; y oxígeno y helio, que elimina el peligro de la disolución del nitrógeno en la sangre.

2.- EL TORPEDO TRIPULADO ITALIANO.- El buceo de combate en operaciones navales, apareció durante la Primera Guerra Mundial, en la Armada de Italia. En octubre de 1918, salió de Venecia un torpedero, conduciendo en cubierta EL PRIMER TORPEDO HUMANO DE LA HISTORIA NAVAL. Lo habían construido en el Astillero de Marina de ese puerto, y era manejado por dos tripulantes.

Contaba con cabeza desmontable cargada con 340 Kg. de trilita; que podía usarse por mitad fijándose mediante mordazas a las quillas de balance del buque atacado. La cabeza era activada por una espoleta de tiempo, con suficiente margen para permitir a los atacantes alejarse y quedar a salvo de la explosión. A éste torpedo se le dio el nombre de MIGNATA, indicando su pequeñez.

El elemento conductor de la cabeza, en forma tradicional de puro, es similar al torpedo corriente. Lleva en la parte superior, que no se da vuelta por un estudio cuidadoso de estabilidad y la conveniente dotación de lastre; dos sillines, donde montan los operadores, que pueden maniobrarlo avante, atrás y caer a una u otra banda. Carece de ascenso y descenso, ya que únicamente puede navegar en superficie. El motor de aire comprimido le permite una velocidad de 4 nudos con autonomía de 10 millas. Lleva a proa y popa tanques de aire comprimido, timones horizontales y verticales, completan el sistema de maniobra.

Los primeros tripulantes en la historia de éstos tremebundos flotadores de combate, fueron el Teniente de Sanidad Rafael Paolucci y el Capitán de Corbeta, Ingeniero de Máquinas, Carlo Rossetti, diseñador y constructor del artefacto.

Rossetti y Paolucci, además de enfrentarse a la construcción del torpedo, hubieron de resolver problemas de buceo, con notable ingeniosidad, ya que carecían de antecedentes. Para estar a salvo del contacto del agua, confeccionaron un traje de hule negro, que a partir de entonces se volvió indispensable en el equipo de buceo. Este traje se revestía por el interior con esponja aislante y mantenía el calor del cuerpo, permitiendo al buzo movimientos y comodidad. Además usaron ropa interior de lana y seda, y cierre hermético del traje en el cuello. Como no tenían previsto navegar en inmersión, carecen de sistema de respiración artificial.

El buque torpedero que conduce a éstos valientes, se dirige a Pola, la base austriaca de acorazados, que continuamente amenaza a Venecia. Con todas las luces apagadas, navega en absoluto silencio. Se detiene a dos millas del puerto, y descarga con lentitud y precisión el torpedo tripulado. Se despide con un abrazo a los tripulantes, en tanto que por el costado opuesto arrían la lancha eléctrica, que ha de remolcar al Mignatta hasta la bocana del puerto. La entrada se encuentra protegida por la red de seguridad contra submarinos normales, y cables de superficie contra elementos de superficie.

Rosetti y Paolucci, actuando con serenidad, cortan los cables y lentamente van salvando todos los obstáculos, que previamente habían estudiado en la carta de Pola. Se introducen al interior del Puerto. Y ahí a escasos quinientos metros, vislumbran las enormes moles de los acorazados.

Escojen el de mayor tonelaje "VIRIBUS UNITIS", insignia de la Flota Austriaca. En absoluto silencio, temblando de emoción, logran acoderar el torpedo al costado de la gran nave. Rosetti desprende la mitad de la cabeza explosiva, la fija bajo la línea de flotación del buque; regala a tientas la espoleta de tiempo y regresa rápidamente al Mignatta donde lo espera Paolucci.

Ya empiezan a alejarse, cuando son descubiertos, por un centinela de cubierta que da la voz de alarma. Rosetti da la orden de ataque; arrancan el torpedo contra otro blanco y se lanzan al agua, donde quedan flotando muy cerca del acorazado.

A bordo, son interrogados y declaran al Comandante Vukovich, que su nave volará irremisiblemente en pocos minutos. El Comandante se muestra indeciso. Registrar el casco es difícil pues carece de buzos, tampoco desea masacrar a su tripulación, entonces opta por pedir el juramento bajo palabra de honor a los italianos de la seriedad de su aseveración. Estos juran solemnemente que han fijado la bomba, y se ordena abandonar el acorazado. Poco después de que la tripulación se encuentra a salvo, la tremenda explosión destroza el costado del buque, y la nave, orgullo de la flota austriaca lentamente se hunde en su propio puerto.

Rosetti y Paolucci regresan a Venecia, cuatro días después de firmarse el armisticio. Son condecorados por su valor y pericia, en medio del entusiasmo delirante de sus compatriotas.

3.- LA GRAN VICTORIA ITALIANA.-Después de los éxitos italianos durante la Primera Guerra mundial, puede decirse que el buceo naval quedó en receso hasta 1936. Al iniciarse la Guerra de Italia contra Abisinia, los italianos recordando sus éxitos en Pola, probaron bajo restricción absoluta y protección contra espionaje, un nuevo tipo de torpedo tripulado por dos hombres. Las pruebas en dique, tuvieron un éxito resonante para los altos jefes que presenciaron el experimento. El artefacto, con forma de puro, montado por dos hombres, dotados de equipo de respiración artificial, se movió con precisión, hundiéndose, emergiendo, girando y moviéndose con velocidad y exactitud al mando de sus tripulantes. El sistema de respiración era cerrado, de oxígeno con purificador de potasio, que se guardaba en un cartucho, conducido a la espalda del tripulante. De esta manera se eliminaba el ácido carbónico, y la carga de oxígeno continuamente purificada, duraba dos horas. Sin embargo, a profundidades mayores de veinte metros, el oxígeno puro, cambia el metabolismo de quien lo respira y produce envenenamiento que hace perder el conocimiento. Pese a éste peligro, fué elegido como riesgo menor al de aire comprimido y su conocida solución de nitrógeno en la sangre. Portaba en cabeza una carga desmontable de 300 Kg. de trilita, que podía fijarse con mordazas.

El nuevo torpedo tripulado, tenía tanques de trimado, que podían llenarse o vaciarse a voluntad. Su velocidad fué incrementada a 5 nudos, y su motor eléctrico le confería cinco horas de marcha.

En cuanto a seguridad, los tripulantes durante una operación ofensiva, sólo disponían del tiempo regulado de explosión que les permitía alejarse a la máxima velocidad de su torpedo, al punto de rescate previamente señalado.

Con ésta arma naval, que no tenía rival en otras naciones marítimas, los italianos se anotaron éxitos formidables. El de mayor importancia estratégica fue el hundimiento, en diciembre de 1941, de los acorazados ingleses VALIANT y QUEEN ELIZABETH, ambos de treinta mil toneladas, que se encontraban fondeados en Alejandría. El hundimiento de estas naves determinó que los ingleses perdieran el poder naval en el Mediterráneo, en dicha época.

El VALIANT fue hundido por el torpedo tripulado por el Teniente de Navío Luigi de la Penne, y el buzo Emilio Bianchi. El Queen Elizabeth sufrió el ataque y hundimiento por el torpedo tripulado por el Capitán de Corbeta H. Marceglia, y el buzo mecánico S. Castellotti.- Además participó en la acción un tercer torpedo tripulado por el Capitán de Corbeta L. Martellotta y el Primer Oficial Mecánico R. Clemente, que se anotaron el hundimiento de un petrolero de treinta mil toneladas.

La operación fue cuidadosamente planeada y preparada por el Estado Mayor Italiano. Previamente adaptaron un submarino para el transporte de los torpedos y su personal, disponiendo tanques especiales en cubierta donde introdujeron los torpedos sin que fueran vistos, ya que la sorpresa era la base del éxito.

El 3 de diciembre de 1940, el submarino así preparado, el SCIRE, al mando del Capitán Borghese, zarpó de la Spezia con destino a Leros, estación de entrenamiento del personal de la nueva arma Torpederos Humanos. Aquí se afinó el plan de ataque, se revisaron los mecanismos, los explosivos, y la salud de los tripulantes. Con todo listo y a punto, el 14 de enero de 1941, embarcan rápidamente, una vez que el servicio de información comprueba que en Alejandría han fondeado los acorazados británicos. El 18 de enero avistan Alejandría, a profundidad de periscopio, al caer la tarde. Sin avistar pesqueros ni patrullas, con el periscopio a flor de agua, navegan sorteando minas, por el canal de aproximación.

En la noche oscura, ya próxima la madrugada, emerge el submarino. La tripulación saca de las cajas estancas dispuestas en cubierta los torpedos, y en silencio con máximas precauciones, los arrían y quedan listos al costado del buque. Entre tanto, en la cámara del Comandante se ha servido un refrigerio, y con emoción contenida despiden con un brindis a los hombres que han de hundir los poderosos acorazados.

Baja a cada torpedo el Comandante y su ayudante. Arrancan con un zumbido los motores eléctricos y pronto se pierden en la oscuridad los artefactos diabólicos, buscando la entrada de Alejandría. No encuentran oposición, y a distancia de 500 metros, sin que logren comunicarse entre sí, penetran al puerto y cada Comandante busca su objetivo.

De la Penne se pasea por el interior hasta identificar al VALIANT. Marceglia al QUEEN ELIZABETH; Martellotta se desespera al no encontrar otra gran nave de combate, pero al comprobar que sólo quedan destructores, prefiere aplicar sus cargas explosivas en el vientre de un gran petrolero.

De la Penne y Marceglia sin perder tiempo hunden sus flotadores, siguen en profundo silencio los cascos de los acorazados, y cuando comprueban que se encuentran al centro, bajo la cámara de máquinas, desmontan los ayudantes las cargas explosivas y las fijan, media cabeza a cada costado; activan las espoletas y vuelven a montar su torpedo, emergiendo y navegando a toda velocidad rumbo al punto de encuentro con el Scire, para ser recogidos. Sin embargo alguien avista a los intrusos y se da la alarma. De La Penne y Bianchi son capturados en el VALIANT y

en espera de ser interrogados, conducidos a un calabozo. Desde ahí anuncian la inminente explosión y el gran peligro en que se encuentra la tripulación. Ante la seguridad con que los italianos se comportan el Capitán acepta la fatalidad y ordena el abandono de la nave; más como la explosión no se produce, el Comandante y el personal reembarca, y los italianos son conducidos de nuevo al calabozo. De la Penne grita como poseído, y al finos minutos después, terrible explosión hunde al gigante con el vientre destrozado.

De La Penne y Bianchi logran salvarse, pues la explosión arranca de cuajo la puerta del calabozo, y entre llamas se abren paso penosamente hasta alcanzar cubierta, de donde saltan al agua y se unen a los cientos de hombres que flotan contemplando con lágrimas en los ojos como se hunde la nave que era orgullo de Inglaterra.

Marceglia y Martellotta con sus ayudantes, tienen mejor suerte. Hunden sus blancos, son descubiertos y capturados. Los internan en prisión, donde ocasionalmente se enteran del curso de la guerra, y con la victoria aliada, son liberados y al regresar a Italia condecorados por su extraordinario comportamiento y valor en el ataque a los acorazados.

Esta famosa acción naval de seis hombres contra dos de los mas poderosos acorazados ingleses, sacudió hasta los cimientos a la poderosa Albión, determinando que el primer ministro Winston Churchill incitara a la Marina Británica a utilizar los métodos italianos, copiando o mejorando su equipo y técnica, con entrenamiento especial de personal adecuado.

4. LOS INGLESES EN ACCION.- La Armada Inglesa no tenía antecedentes, ni interés alguno, en la utilización de torpedos humanos. Sin embargo debido a la amenaza continua de los acorazados alemanes fondeados en un fiord de Noruega, decidió recurrir a ésta técnica de combate, solicitando voluntarios en todas las ramas de la Marina, Ejército y Fuerza Aérea.

Una vez seleccionado el personal, entró en acción el centro de investigaciones de la Marina con un programa referente a la determinación del efecto que en el organismo tiene el circuito cerrado de oxígeno en su uso a determinadas profundidades. Se encontró que como límite, los buzos podían descender a cincuenta metros de profundidad, sin quedar expuestos a cambios rápidos de metabolismo. Mas allá de esta profundidad máxima el buceador perdía el conocimiento, dejando de respirar, y de no ser salvado de inmediato, se producía la muerte por asfixia.

Para estudiar estos fenómenos la Marina construyó un gran tanque cerrado de 5 m de profundidad con dos metros adicionales de cámara de aire, en la que podía inyectarse aire a presión para simular el efecto de la profundidad. A 5 Kg/cm² (50m de profundidad), los buzos empezaban a notar pérdidas de sensibilidad en la piel, labios y manos; siendo sacudidos por violentos temblores; vomitaban y de no ser extraídos inmediatamente del agua, se desmayaban, dejando de respirar. Cuando eran sacados a la superficie, se eliminaba la presión del aire, siendo conducidos al hospital en donde se había establecido una unidad especial, para la atención de tales ataques. De los numerosos voluntarios sujetos a tales ataques de oxigenación, ninguno registró lesiones orgánicas permanentes.

Paralelamente a la investigación del comportamiento de personal, un equipo de médicos y físicos diseñaban el traje adecuado de buceo que permitiera resistir el intenso frío del ambiente, aire y agua, de Noruega, donde había que atacar a los acorazados alemanes en su base de Trondheim. El traje elegido tenía forro exterior de hule negro, con capas pegadas en su interior de lana virgen. El buzo antes de ponerse el traje usaba ropa interior larga dedos clases, la primera de seda y la otra de lana ligera tipo jersey. La protección de la cara estaba constituida por una careta completa de la que solo emergían boca y nariz para recibir la embocadura del aparato de respiración a circuito cerrado de oxígeno, con cápsulas de potasio para eliminar el CO₂. Los pantalones cerrados por completo, terminaban en grandes aletas, con las que el buzo podía desplazarse con facilidad en el agua. Para evitar entrada de agua por manos y cuello, el traje se

sella con cintas de hule. Únicamente las manos quedan en contacto directo con el agua.

Mientras se desarrollaban tales investigaciones de comportamiento personal y equipo bajo el agua, ingenieros navales y especialistas submarinos, creaban un tipo mejorado de torpedo humano: EL X CRAFT, que era un pequeño submarino de 38 toneladas con eslora de 14 m, diámetro de 1.6m; capaz de recorrer mil millas a 7 nudos, o navegar en inmersión 7 hs. Llevaba a proa 3 cargas de 500 Kg. de trilita, que podían explotar a percusión o activarse a tiempo.

Una vez construido el equipo, se probó con el personal que había de manejarlo, en una estación de la costa; todo al mando de especialistas en ataques submarinos. Cuando se reportó el máximo grado de eficiencia, el Almirantazgo ordenó el ataque y hundimiento de los acorazados SHARNHORST Y TIRPITZ, estacionados en Trondhjem.

Se planeó un primer ataque torpedos. Los pequeños submarinos habían de transportarse en un buque pesquero, al mando del Capitán Larsen, uno de los más famosos héroes noruegos. Los mini-submarinos se conducían bajo el buque, y el ataque fracasó, porque a la entrada del puerto las naves hubieron de ponerse al costado del buque y el fuerte oleaje rompió las amarras perdiéndose los submarinos. Es conocida la famosa huida de noruegos y británicos conducidos por Larsen, a través del norte de Noruega, hasta la frontera con Suecia.

El segundo ataque se planeó con seis submarinos, Tres de ellos X-5, X-6, X-7 destinados a batir al TIRPITZ, los X-9, X-10, al SHARNHORST. Las naves fueron tripuladas desde un principio y conducidas a remolque por submarinos normales. Cada 24 horas se relevaban los tres hombres de tripulación en cada X, que exclusivamente era de conducción pues la de combate descansaba en el Sub-nodriza.

A 20 millas de Trondhjem emerge el conjunto durante la noche. Se recojen las tripulaciones de tránsito y se embarcan las de combate. Hay una breve ceremonia de despedida y las naves avanzan al interior del puerto con sus propios medios. Lo hacen en superficie y a la máxima velocidad sin ser detectados. Pasada la entrada, empieza la vigilancia y los mini-submarinos con la torreta a flor de agua continúan la navegación durante 12 horas de navegación. Ya en la zona de ataque cumplen las instrucciones de posarse en el fondo, descansar y alimentarse durante la noche para atacar en la madrugada. He aquí una breve descripción del hundimiento del TIRPITZ por los X-6 y X-7.

"" Los tenientes de Navío Place y Cameron, Comandantes del X-6 y X-7, se encuentran listos para la acción. Sus compañeros de tripulación han descansado y comido. Uno de ellos es buzo y puede salir por la escotilla a realizar trabajos de rompimiento de redes; el otro es piloto.""

"" A media noche despegan del fondo y tienen la suerte de observar un buque de cabotaje que se abre paso entre las redes que protegen al fondeadero. Siguen la estela con la torrecilla al descubierto y tienen la suerte de atravesar las defensas sin ser detectados. Con el coloso al frente, la nave de Place se hunde a 20m de profundidad y navega hasta el fondo del fiord, donde el TIRPITZ, firmemente fondeado y protegido, duerme al amparo de la red circular anti-submarinos, y de malla tan apretada que no dejaría pasar un proyectil. ""

"" Nuevamente sonrío la fortuna a Place, pues siguiendo al buque patrulla logra pasar la protección. Sigue avanzando sumergido y a 60 m de distancia choca contra una roca y el sumergible es lanzado a superficie. Al emerger la vigilancia del TIRPITZ lo descubre y da la alarma. Place logra controlar su buque, se sumerge y queda atrapado en uno de los cables del tangón de babor. Vuelve a la superficie y es recibido por intenso fuego de ametralladoras y bombas de mano. Decide dar atrás a toda máquina, hasta chocar contra el TIRPITZ a la altura de la torre No. 2

de proa. Deja caer su cargamento explosivo, abre las válvulas de hundimiento, y el X-6 es abandonado por sus tres tripulantes. Una lancha alemana captura a los tres ingleses y trata de remolcar al X-6, que se va a fondo lentamente."

"Cameron en el X-7, con similares alternativas de acción y buena suerte, logra atravesar la red de protección y deja caer sus cargas a lo largo de la quilla del buque, a distancias de 60 m cada una. Es el momento de escapar, emerge y escapa a toda velocidad sorteando fuego ligero y granadas de mano. A los pocos minutos el submarino es sacudido por las gigantescas explosiones que hunden al TIRPITZ. Tocado por diversos proyectiles, al fin el X-7 se hunde"

"Cameron ordena abandonar la nave y sale el primero. También logra salvarse el piloto, Aitken, quien durante dos horas trata de salvar al tercer compañero, hasta que comprueba que ha muerto por asfixia. Los dos son capturados por los alemanes"

"A bordo del TIRPITZ Place es severamente interrogado en la cámara del Comandante, quien ha puesto en zafarrancho a su buque, y lanchas y buzos inspeccionan aceleradamente el casco. El buque es remolcado penosamente 50m a proa y 30m a babor. Sin embargo las 6 cargas del X-6 y del X-7, que explotan durante este proceso de revisión, producen averías irreparables. Destruyen el doble fondo de la nave, que embarca 500 toneladas de agua. Las máquinas quedan inservibles, perdiendo la poderosa nave toda su potencia de combate."

"Place y Cameron son condecorados con la Cruz de la Victoria, máxima recompensa de la Gran Bretaña a sus héroes. El ataque al SHARNHORST, no tiene éxito."

5.- TORPEDOS ALEMANES Y SUBMARINOS ENANOS JAPONESES.- Las hazañas que se han descrito de italianos e ingleses, fueron imitadas por alemanes y japoneses con similar decisión e indómito valor. Los japoneses ya tenían submarinos enanos al iniciarse el ataque de PEARL HARBOUR. Participaron seis de ellos que entraron al puerto y navegaron con toda tranquilidad entre los poderosos acorazados yanquis, sin ser detectados.

Por su parte los alemanes lograron sin experiencia previa, como lo hicieron los ingleses, perfeccionar su equipo de buceo, diseñar magníficos trajes de inmersión y un buen sistema de respiración artificial. En particular se dedicaron a perfeccionar el ataque bajo el agua con torpedos humanos, consistentes en un torpedo suspendido de un flotador superior, que podía ser lanzado en las proximidades del buque atacado. Se les concede el hundimiento con estos artefactos del Crucero DRAGON, y de varios destructores. Este tipo de torpedo alemán es conducido por un sólo hombre.

Los alemanes habían logrado perfeccionar, hacia el final de la guerra, varios tipos de submarinos enanos, conteniendo desde 6 Tons. Además desarrollaron la táctica de ataques masivos hasta con 50 de estas unidades en las zonas de invasión. Tales ataques fueron recibidos por intenso fuego de artillería, y naturalmente con enormes bajas.

6.- LOS HOMBRES RANA EN LA GUERRA.- Si bien hemos visto que el desarrollo de las técnicas de buceo aparecieron y evolucionaron durante la guerra en Torpedos tripulados y submarinos enanos; al presentarse la invasión de Europa para atacar a Alemania, resultó inevitable que estos expertos en buceo a quienes se llamó HOMBRES RANA, fueran utilizados en nuevas y muy diferentes misiones.

Resultó, tal como se había previsto, que los alemanes habían sembrado las playas de Francia con toda clase de obstáculos y obstrucciones, previendo desembarcos. Había que demoler estos impedimentos antes que las lanchas de desembarco fueran lanzadas a la invasión. En Inglaterra el COMANDO SUBMARINO, organizó secciones de buceadores al mando de un oficial con gran experiencia de buceo. Eran expertos en demolición y contaban con el equipo adecuado para destruir redes, cortar

rieles, demoler postes de concreto y eliminar toda clase de obstrucciones bajo el agua.

En Normandía con anterioridad al día D estas patrullas trabajaron activamente casi a la vista de las patrullas alemanas que recorrían la costa en incesante vigilancia. Eliminaron toda clase de obstrucciones dejando limpias las playas para el desembarco. Por su parte los X-Craft, los submarinos enanos de Inglaterra, fueron utilizados como boyas de observación para balizar el desembarco aliado.

Cuando el empuje de la enorme masa militar desembarcada obligó a los alemanes a abandonar puertos franceses y posteriormente belgas y holandeses, el trabajo de estas divisiones de buceadores consistió principalmente en eliminar minas, que los alemanes depositaron en todo lugar de importancia, arriba y bajo el agua.

Naturalmente los diques secos trataron de ser destruidos; volados y hundidos los barcos puerto: minadas las esclusas y averiado el equipo de operación portuaria: gruas, malacates, - deslizadores de carga etc., etc. Aún considerando que el tiempo de que disponían los alemanes para decidirse a destruir los magníficos puertos europeos, era sumamente reducido, debemos reconocer como excelente el trabajo de los hombres rana, que en poco tiempo y con extraordinaria habilidad rehabilitaban un puerto para entrar en operación a medida que el avance aliado lo requería.

Esta operación rehabilitadora de puertos fue conducida principalmente por los británicos, y rápidamente los americanos se unieron a ella y sus buzos aprendieron con facilidad la técnica inglesa y en algunos casos la superaron, mejorando el equipo de buques de trabajo de salvamento, y las modernas herramientas de aire comprimido que trabajan bajo el agua. Unidos americanos e ingleses, constituyeron un grupo de salvamento portuario y de buques, de superior eficiencia.

7.- MODERNOS ADELANTOS AL BUCEO.- Al final de la guerra los franceses sumaron sus aportaciones al buceo. Jacques-Ives Costeau, Capitán de Corbeta de la Armada Francesa, diseñó en compañía de varios ingenieros especialistas, la escandra y el regulador de presión para buceo autónomo. Los tanques se conducen a la espalda, con carga de aire comprimido a alta presión - que permite al buzo varias horas de trabajo. El traje es similar a los estudiados, así como las aletas. Los buzos franceses muy pronto alcanzaron profundidades de 100m. Sin embargo a mayor presión el peligro de que el nitrógeno disuelto en la sangre burbujee, produciendo las dolorosas "blends" al estacionarse una burbuja en articulación o vaso sanguíneo es mucho mayor y exige un cuidadoso control de tiempo de descanso a cada cinco metros al ascender. Para ello lleva el buzo, un reloj especial que le indica el tiempo de descanso en cada estación.

Sin embargo la ciencia avanza, los límites de profundidad han de ser batidos y se investigan otros equipos de respiración artificial, que como el de helio-oxígeno eliminan el peligro de los "blends" y permitan aumentar la presión dentro del organismo del buceador, que recordaremos aumentada en 1 Kg/cm^2 por cada 10 m de profundidad.

Los famosos científicos y experimentadores belgas los PICCARD, padre e hijo, se acreditan el diseño y construcción de los batiscafos. El primero de ellos fue financiado por Francia, supervisado por ingenieros navales franceses, quienes lograron ponerlo en operación, al mando del Teniente de Navío HUIOT, que lo terminó, maniobrando a la perfección hasta alcanzar 3 mil metros de profundidad.

El segundo batiscafo de los Piccard, fue financiado por el gobierno de los Estados Unidos, con

amplia libertad para adquirir el equipo adecuado, cualquiera que fuera el lugar de construcción, y así la esfera resistente de acero especial fue ordenada a los talleres Krupp de Alemania. Este segundo batiscavo resultó mucho mejor en maniobra y conducción que el primero. Bajó a profundidades crecientes conduciendo a destacados científicos y al mando de Piccard hijo, descendió a la fosa de las Marianas y a otras, estableciendo un nuevo record de 10,000m.

En uno de estos descensos se le ocurrió al asesor norteamericano, dejar fuera, en la cubierta del batiscavo, un huevo de gallina. Se cruzaron apuestas sobre si éste reventaría o no, con las grandes presiones del descenso. El huevo regresó intacto, siendo la razón de que el cascarón, que es poroso, transmite la presión al líquido, sin destruirse.

El buzo moderno es empleado en numerosas tareas técnicas y científicas. Se le emplea en la investigación oceanográfica y de construcción portuaria, en la reparación de buques y estructuras sumergidas. El equipo de combate en todas las armadas ha mejorado y continuamente se le observa en maniobras. Los submarinos enanos, probablemente aumentarán notablemente la velocidad, para convertirse en armas navales de tremendo peligro y potencia de ataque. El buceo es instrucción obligatoria en todas las ramas de marina. Con el moderno equipo de herramientas bajo el agua, puede repararse un buque averiado del fondo, la hélice, o de válvulas de combustible, por buzos especializados.

Pero probablemente donde mayor impacto ha tenido el buceo autónomo es en el deporte. Hay millones de aficionados a la inmersión en arrecifes y campos de coral, tanto para practicar la pesca, como para disfrutar de la contemplación de hermosos colores, vistosos peces, y absoluto silencio a 30m o 50m, donde el buzo flota sin esfuerzo y parece pertenecer al nuevomundo de la profundidad marítima. Quienes lo han practicado, declaran que no hay mayor belleza que la que ofrece el fondo del océano.

-----00000-----

PARA INICIAR LA SONRISA.

DE QUEVEDO: DOS ALEGRÍAS MUY GRANDES LOS FORASTEROS NOS DAN: LA PRIMERA CUANDO VIENEN, LA OTRA CUANDO SE VAN.

CUANDO PRESO QUEVEDO, EL ADMINISTRADOR LE OBLIGABA A CALDO TRANSPARENTE. "¡VALIENTE CALDO!"- DIJO DON FRANCISCO- "¡VALIENTE CALDO!"
¿PORQUE VALIENTE?- PREGUNTÓ EL ADMINISTRADOR- PORQUE NO TIENE NADA DE GALLINA.

CUANDO UN GRANDE DE ESPAÑA SE BURLABA DE SU DEFORMIDAD; QUEVEDO LE PROVISÓ? DIOME DIOS, POR DARME MUCHO, CON UNA SUERTE PERVERSA, CABEZA DOS VECES GRANDE Y PIES PARA SOSTENERLA.

VINE AL MUNDO COMO SOY, AUNQUE VENIR NO QUISIERA, LA CULPA FUE DE MI MADRE, QUE NO SE MURIÓ DONCELLA.

POR LOS PIES ME HA CONOCIDO, EL INGENIO DE VUECENCIA; ES DIFÍCIL QUE CONOZCAN A ALGUNOS POR LA CABEZA.

HAY QUIEN PUEDE EN PIES DE CABRA, ENDEREZAR LA SOBERBIA, PORQUE LO QUE TODO ES AIRE, CUALQUIER COSA LO SUSTENTA.

DE ALBERTO CALCEZ: ALZA ARRIBA MARINERO:

ALZA ARRIBA MARINERO, QUE LA VIDA NO ESPERA.- SALTA BRISA TEMPRANERA; ¡ALZA LA VELA, BARQUERO!

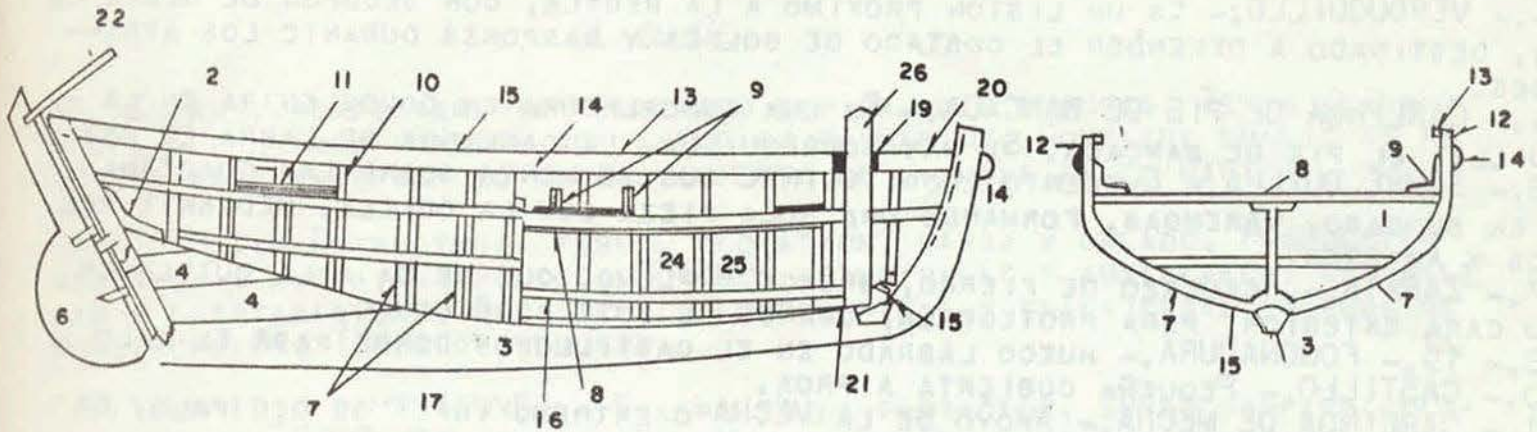
TRAZA TU RUMBO SEGURO- DEFIENDE TENAZ LA BARCA: DEL ARRECIFE LA ZARPA, DEL HURACÁN EL APURO.

EN PUERTO AFIRMA LOS CABOS; ENTREGA CARGA SIN MERMAS- PAGA CON HONOR TUS DEUDAS; RECIBE ALEGRE LOS PAGOS.

Y AHORA: DERROCHA TU PESO: COME Y BEBE CON CALOR.- ENTREGA TODO TU AMOR, A LA QUE PARA TI GUARDA SU BESO.

EL MAR ES EL FUTURO DE MEXICO.

NOMENCLATURA DE UN BOTE PESQUERO.



LA FIGURA MUESTRA LOS CORTES LONGITUDINAL Y TRANSVERSAL DE UN BOTE PESQUERO. LOS ELEMENTOS NUMERADOS SON:

- 1.- RODA: Es LA PIEZA, RECTA O CURVA, EN QUE TERMINA LA QUILLA A PROA. PUEDE ESTAR CONSTITUIDA POR UNA O VARIAS PIEZAS DEMADERA O ACERO.
- 2.- ENSAMBLE DE QUILLA Y RODA.- Es LA UNIÓN DE ESTAS PIEZAS. TAL UNIÓN DEBE SER SUMAMENTE RESISTENTE, A SABER, A COLA DE MILANO, A CAJA Y ESPIGA, CON CUBREJUNTAS LATERALES, ENCABILLADA, ETC.
- 3.- QUILLA.- Es LA PIEZA LONGITUDINAL INFERIOR, QUE CORRE DE POPA A PROA Y CONSTITUYE LA ESPINA DORSAL DEL BOTE. EN LA QUILLA, ENCASTRAN LAS CUADERNAS. Es LA QUILLA, EL ELEMENTO RESISTENTE LONGITUDINAL DE LA EMBARCACIÓN.
- 4.- MACIZOS DE QUILLA, A PROA Y POPA. SON LOS MADEROS QUE SE FIJAN A LA QUILLA EN PLANO VERTICAL, PARA RELLENAR EL ESPACIO, ENTRE ÉSTA Y EL ARRANQUE DEL CASCO.
- 5.- CODASTE.- Es EL ELEMENTO RECTO O CURVO, EN QUE TERMINA LA QUILLA A POPA. PUEDE ESTAR CONSTITUIDO POR UNA O VARIAS PIEZAS. EN EL CODASTE SE FIJAN LAS HEMBRAS, EN QUE SE ADAPTAN LOS MACHOS DEL TIMÓN.
- 6.- TIMÓN.- Es EL ELEMENTO PLANO, VERTICAL, GIRATORIO, QUE SIRVE PARA GOBERNAR EL BOTE. SE MONTA EN EL CODASTE Y SU PALA DEBE TENER EL ÁREA Y FORMA ADECUADA PARA PRODUCIR LA CAÍDA DE LA EMBARCACIÓN, AL FORMAR EL PLANO DE LA PALA, EL ÁNGULO ADECUADO CON EL PLANO MEDIO LONGITUDINAL. AL METER EL TIMÓN A UNA BANDA, GENERA ENORME RESISTENCIA AL AVANCE, EL BOTE CÁE A LA MISMA BANDA EN QUE SE HA METIDO EL TIMÓN.
- 7.- VARENGA.- Si EL BOTE ES PEQUEÑO, LAS CUADERNAS SON DE UNA SOLA PIEZA. - Si ES GRANDE, SE CONSTRUYEN CON VARIOS ELEMENTOS. EL PRIMERO, QUE SE UNE A LA QUILLA, SE LLAMA VARENGA, Y LOS DEMÁS: JENÓLES.
- 8.- BANCADA.- TABLA APOYADA EN LOS PALMEJARES, Y SOSTENIDA AL CENTRO POR EL PIE DE BANCADA, QUE SIRVE DE ASIENTO A LOS BOGAS, O PASAJEROS.
- 9.- ESCUADRAS DE BANCADA.- LAS BANCADAS SE FIJAN AL COSTADO, MEDIANTE ESCUADRAS DE BRONCE O MADERA.
- 10.- PISO DE LA CAMARA. Es EL TABLADO DE FONDO QUE SE APOYA SOBRE LAS VARENGAS DE POPA, Y ESTÁ FORMADO POR UN ENJARETADO, FÁCIL DE LEVANTAR, CUANDO SE ACHICA EL AGUA Y SE ASEA LA CÁMARA.
- 11.- PALMEJAR DE BANCADA.- SE LLAMA PALMEJAR AL REFUERZO LONGITUDINAL DE UN BOTE EN AMBOS COSTADOS. SON LISTONES DE MADERA DE SECCIÓN ADECUADA, QUE TOMAN LA CURVATURA DEL CASCO EN CADA PLANO HORIZONTAL. PUEDEN COLOCARSE INTERIOR O EXTERIORMENTE A LAS CUADERNAS. EL QUE SE ENCUENTRA A LA ALTURA DE LAS BANCADAS, SE APROVECHA PARA FIJARLAS.
- 12.- PALMEJAR DE REGALA.- SE ENCUENTRA SITUADO EN EL EXTREMO SUPERIOR DEL CASCO. EN ÉL SE FIJA LA REGALA.

- 13.- REGALA.- CINTA HORIZONTAL QUE REMATA EL COSTADO. EN ÉLLA SE FIJAN LOS TINTEROS, EN DONDE ENTRAN LAS DAMAS U HORQUILLAS, EN LAS QUE SE APOYAN LOS REMOS.
- 14.- VERDUGUILLO.- ES UN LISTÓN PRÓXIMO A LA REGALA, CON SECCIÓN DE MEDIA CAÑA, DESTINADO A DEFENDER EL COSTADO DE GOLPES Y RASPONES DURANTE LOS ATRÁQUESES.
- 15.- CARLINGA DE PIE DE BANCADA.- ES UNA ESCOPLADURA EN DONDE ENTRA EN LA QUILLA, EL PIE DE BANCADA. SI HAY SOBREQUILLA, LA CARLINGA SE LABRA EN ÉSTA.
- 16.- SOBREQUILLA.- ELEMENTO LONGITUDINAL QUE SE MONTA SOBRE LAS CUADERNAS, O EN SU CASO, VARENGAS, FORMANDO UNA SOLA PIEZA CON LA QUILLA, MEDIANTE PERROS Y AMARRES.
- 17.- ZAPATA.- REFUERZO DE FIERRO, BRONCE O PLOMO, QUE SE DA A LA QUILLA EN SU CARA EXTERIOR, PARA PROTEGERLA, CUANDO EL BOTE COGE FONDO.
- 18.- 19.- FOGONADURA.- HUECO LABRADO EN EL CASTILLO POR DONDE PASA EL PALO.
- 20.- CASTILLO.- PEQUEÑA CUBIERTA A PROA.
- 21.- CARLINGA DE MECHA.- APOYO DE LA MECHA O EXTREMO INFERIOR DEL PALO, EN LA SOBREQUILLA.
- 22.- CAÑA.- BARRA CON LA QUE SE MANEJA EL TIMÓN.
- 23.- ESCUADRA DEL CODASTE.- REFUERZO QUE ASEGURA EL ESPEJO AL CODASTE.
- 24.- TRACAS.- TABLAZÓN DEL FORRO. A LA PRIMERA TRACA QUE SE APOYA EN EL ALFRIZ DE LA QUILLA SE LE LLAMA DE APARADURA.
- 25.- CAJA DE HIELO.- EN LOS BOTES DE PESCA PEQUEÑOS SE CONSTRUYE UN COMPARTIMENTO ESTANCO, FORRADO DE MATERIAL AISLANTE AL CALOR, EN DONDE SE ALMACENA HIELO. EN LOS BOTES GRANDES, SE CONSTRUYEN UNA O MAS BODEGAS DE REFRIGERACIÓN.
- 26.- PALO.- SI EL BOTE ES DE VELA, LLEVA EL TRINQUETE, QUE PUEDE SER FIJO O DESMONTABLE.
- 27.- FALCA.- LISTÓN DELGADO QUE CORRE DE PROA A POPA, REMATANDO EL COSTADO SOBRE LA REGALA. EN ÉLLA SE LABRAN LAS CHUMACERAS O ASIENTOS DE LOS REMOS.
- 28.- TOLETES, ESCALAMOS.- PEQUEÑOS VÁSTAGOS VERTICALES ENCAJADOS EN LA REGALA. RECIBEN LOS ESTROBOS DE LOS REMOS. CONSTITUYEN OTRA SOLUCIÓN A CHUMACERAS Y DAMAS.
- ESCUDO.- TABLA QUE LIMITA LA CÁMARA. EN LOS BOTES DE REMO EL PATRÓN SE COLOCA EN LA CHUPETA, ESPACIO ENTRE EL ESPEJO Y EL ESCUDO.
- ESPICHE.- EL TAPÓN DEL AGUJERO DE FONDO, POR DONDE DESAGUA EL BOTE AL ENCONTRARSE EN SECO.

-----00000-----

LA CORONELA, JEFE DEL ADMINISTRATIVO DE UN HOSPITAL NAVAL A SUS JEFAS DE SECCIÓN: Y ES ABSOLUTAMENTE INCREÍBLE QUE EN QUINCE DÍAS NO HAYAN USTEDES PODIDO CONCEBIR UNA SOLA IDEA PARA MEJORAR LA EFICIENCIA, ADMINISTRACIÓN Y DISCIPLINA DE ESTE HOSPITAL... BUENO, SEGURAMENTE TOMAN USTEDES DIARIAMENTE SUS PILDORAS ANTICONCEPTIVAS.

-----00000-----

DOÑA LOPITOS SE ENCONTRABA EN SU DÍA DE QUEJAS Y LÁGRIMAS, Y NATURALMENTE DON LÓPEZ, EN EL DÍA DE SILENCIO Y RESIGNACIÓN.

- ME HAS HECHO SUFRIR DESDE QUE NOS CASAMOS, Y DE ESO YA HACELARGOS VEINTE AÑOS. YO Y MIS HIJAS HEMOS PADECIDO NECESIDADES, PRIVACIONES, ANGUSTIAS, MALOS TRATOS, INCOMPRESIONES, INFIDELIDADES, Y (TRONO: ELEVANDO ANGUSTIOSAMENTE LA VOZ,) ¿PUEDES DECIRME ALGUNA FORMA EN QUE NO ME HAYAS HECHO SUFRIR.?

DON LÓPEZ SE LEVANTÓ COGIÓ SU SOMBRERO Y ANTES DE SALIR, SE VOLVIÓ Y CONTESTÓ APESADUMBRADO:

-SI, JAMÁS, TE HE PODIDO HACER SUFRIR EN SILENCIO. PERDÓNAME MI VIDA.

-----00000-----

SI NO DESEA USTED CONSERVAR ESTA REVISTA, ATENTAMENTE LE SUGERIMOS LA OBSEQUIE A UN AMIGO. GRACIAS.

ESTIMADO AMIGO: LE OFRECEMOS 3, TRES, MAGNÍFICOS MANUALES TÉCNICOS PARA PESCADORES, MARINEROS, CONTRAMAESTRES Y PATRONES.

I.- EL BUQUE.

40 PÁGINAS, PERFECTAMENTE ILUSTRADO CON GRANDES FIGURAS. TEXTO CLARO Y ACCESIBLE A TODA PERSONA CON ESTUDIOS PRIMARIOS. CONTIENE CUANTO SE REQUIERE PARA ENTENDER EL COMPORTAMIENTO DE LA NAVE EN EL MAR:

CAPITULO I.- ESTRUCTURA, FORMA, FLOTACIÓN, CARGA Y CALADO. PROPULSIÓN MECÁNICA Y AVELA. LA HÉLICE. MOTORES PRINCIPALES Y AUXILIARES. ESTABILIDAD E INESTABILIDAD. RESISTENCIA LONGITUDINAL Y TRANSVERSAL. NORMAS DE CONSTRUCCIÓN. TIPOS DE BUQUES.

CAPITULO II.- DIMENSIONES.- ESLORA EN LA FLOTACIÓN, ENTRE PERPENDICULARES, DE CONSTRUCCIÓN, DE ARQUEO. MANGA MAESTRA Y DE CONSTRUCCIÓN. PUNTAL CUBIERTA DE FRANCO-BORDO. LÍNEAS DE CARGA. DISCO DE PLIMSOLL. CALADO. - ASIENTO. DESPLAZAMIENTO EN ROSCA, MÁXIMO Y PESO MUERTO. ARQUEO. UNIDADES DE VOLUMEN PARA EL ARQUEO. TONELAJE DE REGISTRO BRUTO Y NETO. OBRA VIVA. OBRA MUERTA Y SUPERESTRUCTURA. COEFICIENTES DE AFINAMIENTO.

CAPITULO III.- FLOTACION.- PRINCIPIO DE ARQUIMEDES. EMPUJE HIDROSTÁTICO DESPLAZAMIENTO. VARIACIONES DEL DESPLAZAMIENTO. EJEMPLOS DE CÁLCULO. ES FUERZOS EN EL BUQUE DEBIDOS A PRESIÓN ESTÁTICA Y DINÁMICA DEL AGUA. OLEAJE Y GOLPES DEMAR.

CAPITULO IV.- PLANOS DE FORMA.- EL FLOTADOR DE SECCIÓN RECTANGULAR. FORMAS HIDRODINÁMICAS. PLANOS DE AGUA, DE CUADERNA Y MEDIO LONGITUDINAL. - CORRESPONDENCIA ENTRE PLANOS. ORDENADAS, TABLAS DE ORDENADAS PARA CONSTRUCCIÓN.

II.- ARTES DE PESCA.

54 PÁGINAS, 84 FIGURAS GRANDES Y CLARAS. INCLUYE EL ESTUDIO DE TODOS LOS SISTEMAS DE CAPTURA, A SABER:

REDES: DE CERCO; CHINCHORRO PLAYERO; DE CERCO PARA USO SEMIFIJO; DE JARETA; DE LÁMPARA; FIJA DE BOLSA; DE ARRASTRE CON PUERTAS.

DE ENTRAMPE: TRAMPAS FIJAS PARA LANGOSTA Y JAIBA; CIERRES Y TRAMPAS DE RED; RED DE ANILLOS; RED FIJA DE BOLSA PARA RÍOS. NASAS Y TRAMPAS. TRAMPAS DE TIRAS.

DE CUCHAREO: RED DE CUCHARA, RED DE LEVANTAMIENTO, RED DE ARRECIFE, RED DE EMPUJE. ATARRAYAS, MOLINOS DE PESCA.

DE ENSARTE.- ARPONES, FISGAS, DE ENMALLE.- REDES DE AGALLAS, FONDEABLE O DE ANCLA A LA DERIVA, DE MEDIA DERIVA; CERCO; RED FIJA POR ESTACAS. RED DE BARRAS, RÍGIDA DE AGAYAS, TRASMALLO.

LINEAS: SEDAL, CURRICÁN, CIMBRAS O PALANGRES, ESPINELES, ROBADERAS.

PARA MARISCOS: BARREDORAS, DRAGAS, GAFAS PARA OSTIÓN, AZADONES Y TRIDENTES. TRAMPAS DE ENRAMADA; ANZUELOS, DE ESPONJA, EQUIPO DE BUGEÓ.

ARTES DE PESCA \$ 70.00.

ADEMÁS: LE ENVIAMOS OTRO MAGNÍFICO LIBRO INDISPENSABLE PARA TODO PROFESIONAL O AFICIONADO AL MAR: MANEJO Y USO DE LOS CABOS, QUE CONTIENE LA DESCRIPCIÓN

DE TODOS LOS NUDOS, ASÍ COMO LA FORMA DE HACERLOS PRÁCTICAMENTE; APAREJOS, COSTURAS, CABLES DE ACERO, POLEAS, CUADERNALES Y PASTÉCAS.
SU PRECIO: \$ 70.00.

PUES BIEN: EN NUESTRO PROPÓSITO DE DIFUSIÓN CULTURAL DE TODAS LAS RAMAS TÉCNICO-PRÁCTICAS DE MARINA; PODEMOS ENVIARLE ESTOS LIBROS CORREO-REEMBOLSO EN LA MÓDICA SUMA DE \$ 100.00 (OIGA USTED, SOLO CIEN PESOS).
ATENTAMENTE LE PEDIMOS AVISE A SUS AMIGOS INTERESADOS EN EL MAR: PESCADORES, DEPORTISTAS, BUCEADORES, NAVIEROS, LANCHEROS, ETC., ETC., QUE ESTAMOS A SUS ÓRDENES CON ESTA MAGNÍFICA OFERTA. GRACIAS.

-----00000-----

EN CLASE DE COMUNICACIONES:

- EN TODA COMUNICACIÓN A BORDO O EN TIERRA QUE REPORTE UNA ACCIÓN, DEBE SEGUIRSE EL ORDEN: ¿QUE?... ¿QUIEN?... ¿DONDE?...¿CUANDO?...¿PORQUE?.

A CONTINUACIÓN, EL PROFESOR ACLARÓ:

- MÁΣ EN ASUNTOS HOGAREÑOS, CASI SIEMPRE, LA SEÑORA SUSTITUYE EL PORQUE, POR ¿CUANTO?.

-----00000-----

LA POCIMA.- UNA DE LAS NOVATADAS MAS DIFÍCILES DE SOPORTAR DURANTE EL PRIMER AÑO DE ESTUDIOS EN LAS ESCUELAS DE MARINA, SON LAS PURGAS O POCIMAS, QUE LOS ANTIGUOS SUMINISTRAN A LOS BUENOS Y BONDADOSOS NOVELES DURANTE LAS COMIDAS.

CIERTO DÍA EL CAPITÁN DE CUARTEL, RESPONSABLE DEL ÓRDEN EN EL COMEDOR, OBSERVÓ QUE UN ALUMNO DE PRIMER AÑO VEÍA CON HORROR, UN VASO REBOSANTE DE CREMA QUE ESTABA SOBRE SU PLATO.

LE HABÍAN PREPARADO UNA "SABROSA" PURGA CON DESPERDICIOS DE TODA CLASE. CÁSCARAS DE NARANJA, ALGUNAS DE CACAHUATE, CUATRO CUCCHARADAS DE SAL, RICAS MOSCAS, Y TODO CUBIERTO CON CREMA Y AZUCAR.

SE ACERCÓ EL CAPITÁN, DIO LA VUELTA A LA MESA Y PREGUNTÓ AL SARGENTO QUE PRECEDÍA LA MESA EN LA CABECERA.

-QUE ES LO QUE TOMA ESE ALUMNO?.

EL SARGENTO SE INCORPORÓ SALUDANDO Y SIN SABER QUE CONTESTAR, SE ACERCÓ AL ALUMNO, TOMÓ EL VASO, LO EXAMINÓ ATENTAMENTE, Y AL FIN CONTESTÓ:

- PARECE UN SORBETE DE HELADO, SEÑOR.

-¿QUIEN SE LO TRAJÓ?.

EL SARGENTO REPITIÓ LA PREGUNTA AL DE PRIMER AÑO; Y ÉSTE LOGRÓ MUSITAR:

- ¡MI ABUELITA!.

- ¿Y PORQUE NO CONVIDA?. EN ESTA ESCUELA NO HAY EGOÍSMOS!. A VER SARGENTO, TÓME UN POCO.

- LO SIENTO, MI CAPITÁN, NO ME GUSTA EL HELADO.

- ¡USTED, CABO!.

SE INCORPORÓ EL CABO, SALUDÓ, Y SUDANDO CONTESTÓ:

- TENGO ANGINAS Y NO PUEDO TOMAR HELADO.

EN SUMA NINGUNO EN LA MESA QUERÍA HELADO. EL CAPITÁN, LLAMÓ AL MAYORDOMO Y PREGUNTÓ: - QUE TENEMOS DE POSTRE?.

- HELADO CON FRESAS, SEÑOR.

- BIEN LLÉVESE EL SORBETE QUE LE MANDÓ SU ABUELITA A ESE ALUMNO, Y SÍRVALE RACIÓN DOBLE DE POSTRE. NADA MÁΣ, PUES AL RÉSTO DE CADETES, NO LES GUSTA EL HELADO.

-----00000-----

SE CONSIDERA QUE LOS INGRESOS POR EL CONCEPTO DE PESCA, TENDRÁN EN POCOS AÑOS LA IMPORTANCIA DEL PETRÓLEO, O DEL TURISMO.

DE LA PIEL DE NEPTUNO

Alberto Calcés

Hace algunos años, cuando estábamos en quinto de primaria, en Veracruz, se nos ocurrió, un día de clases, en que la brillantez del sol, el calor, la calma del día y el atractivo que presentaba al grupo de precoces y escandalosos chiquillos un día de diversión, tomado a la fuerza por la vía de escape, abandonando a la escuela, irnos de pinta por la playa.

—¿Vas a nadar?

—¡Vamos!

—¿A donde?

—¡A la playa!

—Mejor vamos al muelle a ver los barcos.

—¡Que barcos!... ¡A nadar!

—¡Todos a nadar!

Nos juntamos cinco chiquillos entre 8 y doce años. Pablo, el hijo de la maestra de sexto, a cuyo amparo creímos escapar del castigo; Rosendo, cuyos padres tenían una tienda, y que por lo tanto traía siempre dinero suficiente para financiar cualquier travesura; Pepito, un chiquitín de 9 años, que era el genio de quinto año, y que por lo tanto gozaba de la simpatía del director y de los maestros; Julio un muchacho de doce años, alto, de pies planos que hablaba ronco y caminaba despacio apoyando curiosamente toda la planta del pie en el suelo, al avanzar; y un servidor de ustedes; que por la época tenía 10 años, con una incansable apetencia para toda clase de diversiones, maldades, travesuras, escapes y tomaduras de pelo.

Como esto sucedía en el hermoso parque Ciriaco Vazquez, un cuarto de hora antes de que la campana llamara a entrada de clases, resultó muy fácil escaparnos sin que nadie se diera cuenta, digo nadie, porque hubo algunos compañeros que se ne-

garon a unirse al grupo, pero en cuya discreción y silencio podíamos confiar, así los sometiera a tortura el conserje, o les diera el Director ese tratamiento psicológico especial, que consistía en sentar al acusado frente al enorme escritorio de caoba, y mirarlo fijamente sin hablar durante unos minutos, que se antojaban horas, hasta que la voluntad de callar se licuaba, desaparecía la resistencia, y el culpable confesaba sus maldades.

Bueno, pues con el atado de libros al hombro, la camisa al aire, la alegría dicharachera saltando graciosamente entre risas, gritos y carreras, nos alejamos de la escuela con destino a la playa.

Cerca de Villa del Mar escogimos el lugar para bañarnos. Los libros los escondimos bajo la arena al pie de una piedra grande, envueltos en una bolsa de manta, que Julio utilizaba para comprar las cosas del mercado que le encargaban en su casa, al salir de la Escuela.

En calzones nos lanzamos gritando al agua. El mar estaba tranquilo y muy bajo, de modo que corrimos por el agua hasta que el aumento de profundidad nos impedía levantar las piernas y entonces nos lanzamos con el impulso de la carrera al agua, clavando la cabeza y extendiendo los brazos al frente.

¡Que delicia! Era como un refresco que corría velozmente por la piel. Aguantamos la respiración y nadamos furiosamente a ver quien avanzaba más. Después levantamos la cabeza y aspiramos ávidamente el aire tibio. El cielo estaba claro y despejado, el mar profundamente azul y deliciosamente fresco en aquella temperatura de cuarenta grados a la sombra. Corría una brisa ligera que se hacía sentir agradablemente en la piel al evaporar el agua. Chupando la sal de los labios, salimos del agua para perseguirnos entre sí, saltar las pequeñas ondulaciones de la playa, taclearnos y jugar carreras.

Julio optó por sentarse a devorar un pedazo de pan, alimento de que siempre traía abundante refacción en las bolsas. Pepito era el más ligero, pero el más endeble, bastaba que lo rozáramos para que saliera volando por los aires, pero sin quejarse volvía a incorporarse y continuaba la carrera tratando de esquivarnos a Pablo y a mí. Rosendo continuaba en el agua. Le gustaba sentir su frescura sin moverse, muy cerca de la playa donde la profundidad era pequeña y podía sentarse, pues no sabía nadar, y por más que le invitábamos a que aprendiera, dominando la

respiración y quedándose quieto para percibir lo fácil que era flotar, se negaba, y prefería disfrutar a su modo de las delicias del mar.

La mañana parecía larga, muy larga. Después de bañarnos dos o tres veces, cuando ya empezábamos a sentir las mordeduras del sol y la piel se veía enrojecida, apenas si iban a dar las diez. Pablo empezó a vestirse, y aunque le gritamos que no fuera a hacerlo, se encogió de hombros y se puso los pantalones.

—¡Covón!

—¡Eres un rajón!

Se rió y nos sacó la lengua.

—No quiero quemarme.—Contestó.—Pero si encuentran otra diversión y me gusta, los acompañaré.

—¿Que cosa...? A ver, dí... ¿Qué diversión?

—¿Saben bogar?

—Yo sí.

—Yo no.

—Yo tampoco.

—Bueno, pues no se van a morir... ¡Si quieren vamos a remar!

—¿En qué bote...?

—Podemos echar esa panga al agua.

En efecto, estaba varada en la playa, muy cerca del muro de protección, una vieja panga, de esas que los pescadores usan para pescar huachinango.

La examinamos. Bajo las bancadas había dos remos. Tenía los toletes puestos y en nopa estaba amarrado el timón con su caña.

Habíamos visto muchas veces un bote, pero era la primera vez que yo examinaba uno de cerca, y nunca había pensado embarcarme.

—Bueno... ¿Que dicen...? —Gritó Pablo triunfante de nuestras dudas y escaso ánimo.

No se por que lo dije, ni lo que me impulsó a actuar, pero el caso es que le contesté.

—¡Yo voy!

Y los demás por no parecer menos decididos, aceptaron.

—Yo también...

—Y yo.

Sólo Rosendo no participaba por que aún permanecía cha-

poteando en el mar con el agua hasta las rodillas.

—Hey... Rosendo.—Le gritamos a coro.—Ven a ayudar.

Empujando con todas nuestras fuerzas, logramos que la panga se fuera deslizándose sobre la arena, camino del mar. Después de empujar, sudar, gritar y resoplar durante una larga media hora, logramos echarla al agua. Flotó gallardamente, como vieja amiga del mar. Se veía fuerte y ligera a la vez.

Pablo que presumía de conocedor, dirigió la maniobra y fue el primero en saltar dentro de la embarcación. Se apoderó del mando, y se sentó en popa, sin que nadie le disputara esta jefatura.

Caló el timón, metiendo los machos en las hembras del codaste, y gritando a babor y a estribor sobre nosotros, que empujábamos por los costados, se alejó hasta que el fondo empezó a faltar bajo nuestros pies, y entonces dándonos la mano nos ayudó a subir a la panga.

—Y Rosendo...?

—¡Hey!!... Rosendo... ¿No vas...?

El muchacho se hizo el pato, pero a tanta insistencia y haciendo señas de que acercáramos el bote, porque le tenía miedo a la profundidad, se acercó y entre todos, lo ayudamos a subir.

—Ahora a los remos.—Ordenó Pablo.

Nos explicó claramente como debíamos meter el estrobo en el tolete. Abandonó el timón, y se puso en la primera bancada para que todos viéramos como se remaba.

Pronto aprendimos, y avanzando en zig-zag, según que la fuerza de empuje sobre el remo, fuera mayor a una u otra banda, nos alejamos de la playa.

El condenado ejercicio, nos hacía sudar como demonios, y pronto la sed hizo que alguien preguntara:

—Y el agua para tomar?

—Que Rosendo compre unos refrescos.

—Que dices Rosendo... ¿Trais lana?

Rosendo sacó misteriosamente un billetito y se lo dió a Pablo.

—¡Con rédito!... ¡Presto cinco pesos! Me devuelven seis... el domingo.

—Y tu parte... bandido?

—Bueno me devuelven los cinco... Yo nadamás presto la plata.

—¡Judío!... ¡Prestamista!... ¡Usurero!

—Si no quieren...!

Pepito fue el encargado de desembarcar y correr a una tienda para comprar cinco refrescos, un peso de pan y una lata de sardinas abierta.

En cuanto regresó cargando una pesada bolsa, lo embarcamos, y ya, duchos marineros a bordo de pequeña galera, bajo las órdenes despóticas de Pablo, nos hicimos a la mar, rumbo al centro del canal, que parecía humear al vaporizar perceptiblemente el agua por la elevada temperatura.

Pablo gritaba como demonio, urgiendo a Julio a que empujara el remo con fibra ó a mí, según que uno u otro aflojara el tirón. Rosendo se había posesionado de la proa y con los pies fuera del agua, miraba al fondo de la bahía, tratando de descubrir en el agua azul algún tesoro perdido desde hacia siglos, por los numerosos buques hundidos en el puerto, desde la época en que por falta de protección huracanes y nortes producían grandes desastres todos los años. Pepito, se chupaba los labios ansiando un refresco, pero Pablo se negaba hasta que dieran las doce y fuera hora de comer.

Después de mucho bogar, comimos y nos echamos a descansar en el fondo del bote.

Nos encontrábamos en el centro del canal, los remos habían sido metidos y descansábamos a plan de bote, cuando nos sucedió un ruido horrible.

—¡BUUUUU!.....¡BUUUUU!

Nos incorporamos como impelidos por un resorte, y vimos un gigantesco barco, que se acercaba de proa, directo al centro de la panga. El terror nos hizo enmudecer. Pablo con el brazo rígido enseñaba el gigante de los mares, que parecía más alto que San Juan de Ulúa. Pepito con la boca llena estaba a punto de lanzarse al agua. Rosendo se tapó los ojos con ambas manos y Julio fue el único que conservó el ánimo:

—¡Pronto a los remos!

No dió tiempo de nada. Aquella gigantesca mole se acercó rápidamente, y cuando apenas estábamos enganchando el estrobo de los remos en el tolete, pasó a estribor, tan cerca, que Pablo, apovándose fuertemente en el casco, logró separar la panga y hacerla a un lado. Lo ayudamos y a la vez que el barco se deslizaba velozmente hacia adelante, íbamos escapando por el costado, hasta que pasó la popa. Un remolino violento nos za-

randeó, y cuando nos dimos cuenta estábamos en el agua y nos debatíamos ferozmente contra el oleaje encrespado y encontrado que nos envolvía.

El barco paró las máquinas, y el remolino desapareció como por encanto. Hubo carreras y silbatazos, y pronto nos dimos cuenta de la situación. Flotábamos bastante cerca de la panga que presentaba la quilla al sol; Julio, Pablo, Pepito yo. Rosendo que no sabía nadar, se había prendido de la regala, y después de muchos tumbos quedó bajo la panga. Sacó la cabeza por la regala y nos buscó pálido y asustado como si hubiera visto al mismísimo demonio en persona en el centro de sus dominios.

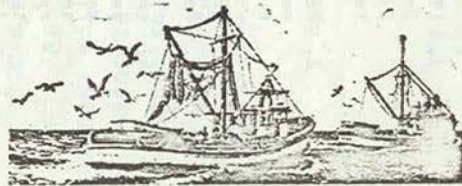
Nos acercamos nadando, y lo saludamos con verdadero regocijo, pues temíamos seriamente por su vida.

Poco después se acercó la lancha del práctico, y nos sacó del agua. Todos reían y nadie se atrevió a regañarnos. Sólo el Capitán del buque, un holandés grandote, rollizo, de piel estirada como las famosas salchichas de su país, nos enseñó el puño desde el puente, y gritó algo que después nos fue traducido como:

—¡Tienen la Piel de Neptuno, condenados! ¡De otro modo los hubiera hecho picadillo la hélice!

La panga fue recuperada, y sigilosamente logramos vararla en la playa. No creo que haya sufrido daño alguno. Todos estábamos compungidos y como penitencia fuimos a pie el domingo hasta Mocambo y nos bañamos, en orden y silencio.

Rosendo jamás aprendió a nadar. Había demasiados peligros en el mar. Era mejor no volverse a bañar.



ESTIMADO AMIGO: EDITAMOS LIBROS DE VALOR PERMANENTE, QUE LE PRESENTAMOS EN SENSACIONAL OFERTA CON DESCUENTO DEL 50%.

1. LEGISLACION MARITIMA MEXICANA: Leyes de Navegación y Comercio; - De Vías Generales de Comunicación. Código Aduanero; del Registro Civil; Federal del Trabajo; De Seguros; Diversas Convenciones Internacionales sobre el Mar, 525 Págs.-----\$ 90.00
2. REGLAMENTOS DE MARINA: De Luces; Para Evitar Abordajes; De Exámenes en la Marina Mercante; Capitanes de Yate; Policía de los - - Puertos, Matrícula y Abanderamiento, etc., 332 págs.----\$ 70.00
3. REGLAMENTOS DE INSPECCION DE MARINA: De Cubierta, De Máquinas; - De Arqueo, de Zona Federal, De Zonas Francas. 375 págs.-\$ 70.00
4. LA ARMADA INVENCIBLE: Historia convertida en la más grande epopeya marítima. Se inicia con las biografías de Felipe II, Isabel de Inglaterra, María Estuardo y Francis Drake. A continuación se describe la APOCALIPTICA BATALLA entre las flotas de Inglaterra y España. De 600 buques hispanos sólo 11 regresan a sus puertos.. El suspenso le impide abandonar el libro hasta terminarlo, 330 págs. ----- \$ 90.00

PUES BIEN: le enviamos los cuatro libros, correo-reembolso en -- \$150.00 ya que estamos seguros de su deseo de obtenerlos. Hemos colocado cientos de ofertas en la República. No deje perder la - suya. Los libros son dignos de figurar en su biblioteca. Cuidadosa edición, letra grande, papel satinado, costura a mano.

OTRAS OBRAS:

Diccionario Marítimo -----	\$ 70.00
Organización, Administración y Mando -----	\$ 70.00
Princ. MOTORES DIESEL -----	\$ 70.00
Tecnología Pesquera -----	\$125.00
Salvamento de Buques -----	\$150.00
Historia Marítima de México -----	\$150.00
La Baja California -----	\$ 90.00

UN CABO DE MAR DISCUTIENDO LA PERSONALIDAD DEL CONTRAMAESTRE DE CARGO:

- FUES MIRA, MANO, QUE SE DIGA ASÍ, QUE SABE MANIOBRAR MUY -- BIEN, PUES NO SABE.... Y SI SE TRATA DE PATRONEAR UN BOTE..... POS -- BIEN A BIEN, NO CREO QUE LO HAGA A LA PERFECCIÓN, Y DE NUDOS..... MIRA,.... NI UN HAZ DE GUÍA..... ¡NADA!

- Y ENTONCES, PORQUE ESTE BUQUE ES EL MÁS LIMPIO..... Y ARREGLADO EN SU MANIOBRA?.

- QUE CHISTE..... TODO EL SANTO DÍA SE LA PASA EN CUBIERTA VIGILANDO TU TRABAJO..... NO HABLA..... NO MÁS TE VÉ, Y SI FRUNCE LAS CEJAS, YA SABES QUE O MEJORAS LO QUE ESTÁS HACIENDO O TE CAI LA CHOTA. (EL ARRESTO)..... ¡ASÍ, HASTA YO!

AQUEL MARINERO ACOSTUMBRA A DEFINIR EL MATRIMONIO DE LA SIGUIENTE MANERA:

"LA INSTITUCIÓN EN QUE UNO ACEPTA LLEVAR VIDA DE PERRO, A CAMBIO DE PODER ENTRAR EN LA PERRERA."



RECLAMEX

Sociedad de Registro y Clasificación
Mexicana, S. A.

REGLAS Y REGLAMENTO
ESTUDIOS ESPECIALES

CASCO

ELECTRICIDAD

MAQUINARIA

ASISTENCIA TECNICA

BUQUES EN SERVICIOS

INGENIERIA OCEANICA

CONSULTORIA TECNICA

INSPECCIONES

CONVENIOS INTERNACIONALES

Tiene el alto honor de participar que el Sr. Ing. Naval José Juan Velarde Bonin, Subsecretario de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Oficio No. 903 de fecha 31 de Octubre del año, 1977, nos comunica lo siguiente:

CON BASE EN LO DISPUESTO POR EL ARTICULO 99 PARRAFO SEGUNDO DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO, ESTA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CONCEDE AUTORIZACION A RECLAMEX, S.A. PARA QUE BAJO SU MAS ESTRICTA RESPONSABILIDAD Y A SU PROPIO NOMBRE FUNCIONE COMO CASA CLASIFICADORA CON LA DENOMINACION "SOCIEDAD DE REGISTRO Y CLASIFICACION MEXICANA, S.A."

OFICINA MATRIZ

Torres Adult 205

401 Tel 543 9872

México 12, D.F.