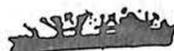
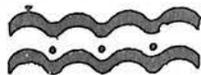


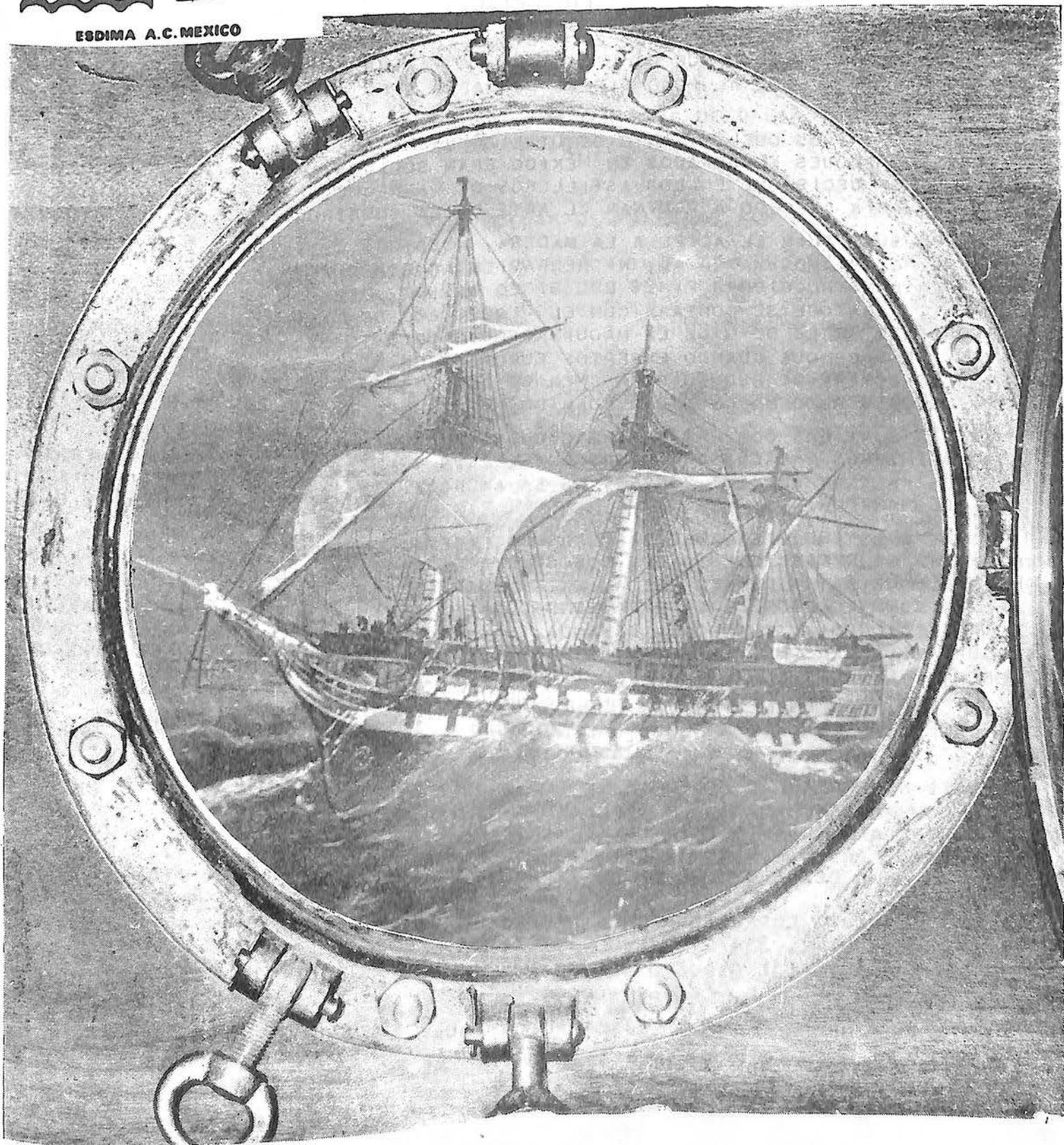
# MARES Y NAVES

SEGUNDA EPOCA.



EL INFORMADOR MARINERO. TIRO: 2000, No. 9. SEPTIEMBRE-79.

ESDIMA A.C. MEXICO





ESDIMA A.C. MEXICO

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

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; AROLD O ALEJANDRE DÍAZ.

## EDITORIAL.

EN CÍRCULOS MARÍTIMOS Y DE EDUCACIÓN NÁUTICA, SE HABLA DE LA COMPRA INMINENTE, DE UN NUEVO BUQUE ESCUELA PARA LA MARINA MERCANTE, QUE SUSTITUYA AL 1/O DE JUNIO, QUE AL POCO TIEMPO DE HABER SIDO ADQUIRIDO, TUVO QUE AMARRARSE.

RECORDAREMOS QUE EN TANTO SE UTILIZÓ LA MADERA EN LA CONSTRUCCIÓN DE NAVES, LOS BUQUES ELABORADOS EN MÉXICO ERAN SÓLIDOS, RESISTENTES Y MUY MARRINEROS, ES DECIR QUE EN LOS ASTILLEROS DE CAMPECHE, DE TEHUANTEPEC Y MAZATLÁN SE HABÍA LLEGADO A DOMINAR EL ARTE DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL.

AL SUSTITUIR EL ACERO A LA MADERA, NUESTROS ASTILLEROS ENTRARON EN RECESO. NOTENÍAMOS MATERIAL, NI HERRAMIENTAS ESPECIALIZADAS. HUBO QUE MARRAR A LA CONSTRUCCIÓN A FINES DEL SIGLO PASADO, DEL EJE COATZACOALCOS-SALINA CRUZ, PARA QUE SE CONTARA CON EL DIQUE SECO DE SALINA CRUZ, AL QUE POSTERIORMENTE SE LE DOTÓ DE LA MAQUINARIA SUFICIENTE PARA LA FABRICACIÓN DE NAVES. SE DICE QUE CUANDO EXPERTOS EUROPEOS LO VISITARON EN OCASIÓN DE LA FIRMA DE COMPRA DE BUQUES PARA MÉXICO COMENTARON: "CON TALES INSTALACIONES, USTEDES PUEDEN CONSTRUIR CUANTOS BUQUES NECESITEN".

SI CONTAMOS CON LAS INSTALACIONES Y LOS TÉCNICOS, PUES SON NUMEROSOS LOS INGENIEROS NAVALES GRADUADOS EN EL PAÍS Y EN EL EXTRANJERO, LO ÚNICO QUE NOS FALTA Y HAY QUE VENCER, ES LA AUDACIA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE BARCOS DE GRAN PORTE.

ESTO ES INDISPENSABLE SI QUEREMOS LIBERARNOS DE LA DEPENDENCIA TECNOLÓGICA Y DE REFACCIONES A QUE NOS SUJETA LA COMPRA DE NAVES EXTRANJERAS. PUES AÚNQUE HAYAN DE PEDIRSE AL EXTERIOR MAQUINARIA, Y APARATOS DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIONES, LA CASA VENDEDORA GARANTIZARÁ LA CORRIENTE ADECUADA DE REFACCIONES, Y CUANDO LA DEMANDA SEA ADECUADA, TENDREMOS EN EL PAÍS UNA SUCURSAL, DE LAS MÁS IMPORTANTES FABRICAS DE APARATOS NAVALES DEL MUNDO. DEBEMOS RECORDAR QUE:

CONSTRUIR EN MEXICO LOS BUQUES NECESARIOS ANUESTRO DESARROLLO, ES SATISFACER UNA IMPERIOSA NECESIDAD NACIONAL.

-----00000-----  
EN ESTE NÚMERO: BREVE HISTORIA DE LOS BUQUES DE VAPOR, PAG 1.- EL ARTE DE ELEGIR COMPAÑERA, PAG. 4.- NOMENCLATURA NÁUTICA ILUSTRADA, PAG. 5.- JUANARIO EL SEPOR PAPÁ, CUENTO PARA EL AÑO INTERNACIONAL DEL NIÑO, PAG 7.- POESÍA MARINERA, PAG. 8.- LIBROS EDITADOS POR ESDIMA, PAG.9.- FONDO AL CATALEJO, PAG. 11.- NO DEJES QUE EL BARCO ZARPE SIN TI, PAG. 12.-

AUTORIZADA COMO CORRESPONDENCIA DE SEGUNDA CLASE POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS EN OF. 35475, EXP: 091.70/1090, OCT. 15-73. CUANDO ENVÍE VALORES POR CORREO, UTILICE GIROS O SEGURO POSTAL.

-----00000-----  
PRECIO DEL NÚMERO \$ 5,00, SUSCRIPCIÓN ANUAL \$ 45.00. ATRASADOS \$ 15.00. NUESTRA PORTADA. EL BUQUE MEXICANO "ASIA" DE 64 CAÑONES, NAVEGANDO EN MAL TIEMPO.

BREVE HISTORIA DE LOS  
BUQUES DE VAPOR.

1.

FUE SIEMPRE INTERÉS DE LOS MARINOS LIBERARSE DEL ESFUERZO HUMANO DURANTE LA NAVEGACIÓN. ASÍ INVENTARON LA VELA, Y RECORRIERON TODOS LOS MARES DEL MUNDO, PRINCIPALMENTE EN LA ÉPOCA DORADA DE LOS BALLENEROS Y LOS CLIPPERS, - CUYA ALTA VELOCIDAD, QUE EN OCASIONES PASABA LOS VEINTE NUDOS, TODAVÍA ES CAUSA DE ASOMBRO.

PERO EL AIRE TIENE SUS CAPRICHOS, HAY ÉPOCAS DE CALMA EN LAS QUE EL BUQUE DE VELA PERMANECE INMÓVIL DURANTE DÍAS Y SEMANAS. ES CONSECUENCIA NATURAL QUE ARMADORES Y CAPITANES TRATARAN DE VENCER AL VIENTO Y LIBERAR SU BURRAL DE LA ESCLAVITUD DE ÉOLO EL CAPRICHOSO DIOS DEL AIRE.

SIN EMBARGO, DURANTE SIGLOS, NO SE OFRECIÓ AL HOMBRE LA POSIBILIDAD DE MONTAR UNA MÁQUINA A BORDO. PRIMERO DEBIÓ ESTUDIARSE EL VAPOR, DESPUÉS APROVECHARLO EN MÁQUINAS TERRESTRES, Y UNA VEZ COMPROBADA SU EFICACIA, TRATAR DE MONTARLAS A BORDO DONDE EL CONTINUO MOVIMIENTO DE BALANCE Y CABEZADA, EL REDUCIDO ESPACIO, Y LA ESTRUCTURA DE MADERA DEL BUQUE, DETERMINABAN IMPORTANTÍSIMAS LIMITACIONES.

SE HAN ENCONTRADO REFERENCIAS DE QUE LOS CHINOS PRIMEROS INTENTOS MECÁNICOS. CONSTRUYERON NAVES, IMPULSADAS POR RUEDAS DE PALETAS, MOVIDAS A MANO.

EN 1587 SE DESCUBRIÓ UN BAJO-RELIEVE, HOY INEXISTENTE, EN EL QUE SE REPRESENTABA UNA LIBURNA ACCIONADA POR TRES RUEDAS DE PALETAS EN CADA COSTADO, CUYOS EJES GIRABAN DEBIDO AL IMPULSO DE DOS BUEYES QUE CONTINUAMENTE DABAN VUELTAS EN CUBIERTA. SE SUPONE QUE EL BUQUE DEBIÓ CONDUCIR OCHO O MÁS BUEYES PARA MANTENER DÍA Y NOCHE LA NAVEGACIÓN.

AÚN SE ENCUENTRAN LIBROS EN DONDE SE CITA A BLASCO DE GARAY, QUE EN BARCELONA EL 17 DE JUNIO DE 1543, ENSAYÓ EL PRIMEROS INTENTOS DE APLICACION DEL VAPOR. TRINIDAD DE 190 TONS, EN EL QUE HABÍA MONTADO UNA CALDERA QUE ALIMENTABA LA MÁQUINA DE VAPOR, QUE A SU VEZ MOVÍA LAS RUEDAS DE PALETAS. SIN EMBARGO TAL HISTORIA ES TOTALMENTE FALSA, PUESTO QUE LA CALDERA APARECIÓ HASTA FINES DEL SIGLO XVII, SIENDO SU INVENTOR DENIS PAPIN.

PRECISAMENTE PAPIN, QUE ESTUDIÓ LA FUERZA DEL VAPOR Y LA APLICÓ A MÁQUINAS DE ÉMBOLO, FIGURA COMO EL PADRE DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR, AL PROPONER QUE SE APLICARA AL MOVIMIENTO DE BUQUES. CONSIGUIÓ FINANCIAMIENTO Y EN 1707 EN EL RÍO FULDA, EN CASSEL, ALEMANIA, CONSTRUYÓ UNA EMBARCACIÓN A LA QUE MONTÓ EL GENERADOR DE VAPOR Y SU MÁQUINA DE ÉMBOLO. LAS PRUEBAS NO FUERON TOTALMENTE SATISFACTORIAS, PUES AÚNQUE REMONTÓ LA CORRIENTE, LO HIZO A VELOCIDAD TAN PEQUEÑA QUE LAS AUTORIDADES LE NEGARON LA PATENTE. SIN EMBARGO, LOS BOTEROS DE LA LOCALIDAD, TEMIENDO LA COMPETENCIA DE ESA MÁQUINA INFERNAL, QUE ECHABA FUEGO Y CHISPAS POR LA CHIMENEA, DESTRUYERON LA MÁQUINA, Y AMENAZARON DE MUERTE A PAPIN, QUE CONSIDERÓ PROVECHOSO ALEJARSE DEL LUGAR.

HABÍA PATENTADO EN INGLATERRA UNA MÁQUINA DE VAPOR, QUE HABÍA TRABAJADO CON EFICIENCIA MUY BAJA, AUNQUE SATISFACTORIAMENTE, ACCIONANDO BOMBAS PARA EL DESAGÜE DE LAS MINAS. INMEDIATAMENTE APARECIERON INTENTOS PARA APLICAR LA MÁQUINA A LOS BUQUES.

EL INGLÉS JONATHAN HULLS, OBTUVO PATENTE PARA MONTAR LA MÁQUINA DE NEWCOMEN EN EMBARCACIONES PARA IMPULSARLES MEDIANTE UNA RUEDA DE PALETAS COLOCADA A POPA. DICE AL HABLAR DE SU INVENTO: "EN UN LUGAR ADECUADO DEL REMOLCADOR SE SITUÓ UN DEPÓSITO CON AGUA HASTA LOS DOS TERCIOS Y LA TAPA CERRADA. HACIENDO HERVIR ÉSTA AGUA, SE ENRARECE Y CONVIERTE EN VAPOR, EL CUAL POR MEDIO DE UN TUBO SE CONDUCE A OTRO DEPÓSITO CILÍNDRICO, DONDE ES CON-

DENSADO, PRODUCIÉNDOSE ASÍ UN VACÍO. CON ÉSTO LA ATMÓSFERA HACE PRESIÓN SOBRE EL DEPÓSITO CILÍNDRICO Y MUEVE EL PISTÓN QUE LLEVA, DE IGUAL MODO QUE LA MÁQUINA DE MR. NEWCOMEN, CON LA QUE ELEVA EL AGUA POR MEDIO DEL FUEGO". AÚN CUANDO NO TUVO ÉXITO EN MOVER A VAPOR UN BUQUE, HULLS FUE EL PRIMERO EN DISEÑAR UNA MÁQUINA MARINA ELEMENTAL DE VAPOR, INICIANDO DE ÉSTE MODO UNA VASTA COMPETENCIA EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS, PARA APLICAR EL VAPOR A LA NAVEGACIÓN.

EN 1770 SE ASOCIARON EN FRANCIA LOS CONDES D'AUXIRON Y FOLLENAY, PARA ESTUDIAR LA NAVEGACIÓN A VAPOR. DOS AÑOS DESPUÉS TERMINARON UN BARCO CONSTRUIDO EN EL SENA, AL QUE MONTARON UNA MÁQUINA DE DOS CILINDROS. ESTE BUQUE NAVEGÓ HASTA MENDON EN 1774, EN DONDE LOS BATELEROS, REVENTANDO DE IRA, INTENTARON DESTRUIRLO, DAÑÁNDOLO DE TAL MODO QUE EL BUQUE NO VOLVIÓ A NAVEGAR.

EL ESFUERZO DE D'AUXIRON FUE CONTINUADO POR JACQUES-CONSTANTIN PERIER, QUIEN EN 1775 ENSAYÓ OTRA NAVE A LA QUE HABÍA MONTADO UN CILINDRO DE 8 PULGADAS DE DIÁMETRO, CUYO ÉMBOLO MOVÍA DIRECTAMENTE EL EJE DE LA RUEDA SITUADA A POPA. EL BUQUE NO LOGRÓ REMONTAR LA CORRIENTE.

OTRO SEGUIDOR DE D'AUXIRON, EL MARQUÉS CLAUDE DE JOUFFREY D'ABBANS, SE ASOCIÓ NUEVAMENTE CON FOLLENAY. CONSTRUYERON UNA EMBARCACIÓN EN DOUBS, CON MÁQUINA ATMOSFÉRICA (NEWCOMEN) Y TRANSMISIÓN DE CADENA, MOVIENDO UN TIPO ESPECIAL DE IMPULSOR QUE IMITABA EL MOVIMIENTO DE LAS AVES PALMÍPEDAS. EL MOVIMIENTO NO DIÓ RESULTADO Y EL MARQUÉS DE D'ABBANS CONSTRUYÓ OTRA NAVE DE 42M DE ESLORA Y 182 TONS. DE DESPLAZAMIENTO, A LA QUE MONTÓ UNA MÁQUINA DE 7 TONS. DE DOBLE EFECTO, CON CILINDRO DE 0.65M DE DIÁMETRO Y 1.95M DE CARRERA. EL 15 DE JULIO DE 1784, EN LYON SE REALIZARON LAS PRUEBAS DE ESTE BUQUE ANTE LA ESPERANZA DE UN ÉXITO GENERAL DEL PÚBLICO. EL BUQUE REMONTÓ LA CORRIENTE DURANTE 15 MINUTOS, UN LAPSO TAN DECEPCIONANTE QUE LOS CONSTRUCTORES NO PUDIERON CONSEGUIR AYUDA OFICIAL PARA CONTINUAR SUS INVESTIGACIONES.

EN NORTE AMÉRICA ENTRE 1774 Y 1787 JAMES RUMSEY CONSTRUYÓ UNA EMBARCACIÓN CON MÁQUINA DE VAPOR QUE REMONTÓ LA CORRIENTE DEL POTOMAC A 4 NUDOS; ANTE EL ASOMBRO DE LA MULTITUD QUE SE ARREMOLINABA EN LAS RIBERAS. POR CIERTO QUE RUMSEY IDEÓ LA NAVEGACIÓN A REACCIÓN, PUES LA MÁQUINA DE VAPOR MOVÍA UNA PODEROSA BOMBA, QUE DESCARGABA A POPA UN PODEROSO CHORRO LONGITUDINAL, HACIENDO AVANZAR AL BUQUE. AUN CUANDO SU INVENTO AUGURABA EL MAYOR DE LOS ÉXITOS, NO PUDO ORGANIZAR LA SOCIEDAD FINANCIERA QUE EXPLOTARA SUS IDEAS, POR FALTA DE PATENTE. RUMSEY MURIÓ EN LONDRES EN 1793, SIN QUE PUDIERA ASISTIR A LAS PRUEBAS DE OTRA NAVE, QUE A FINES DE ESE AÑO REMONTÓ EL TÁMESIS A 4 NUDOS. SE INICIA LA NAVEGACIÓN A VAPOR EN FIRME. PUEDE DECIRSE QUE EN 1788 LA APLICACIÓN DEL VAPOR A LA NAVEGACIÓN, HABÍA PASADO EL PERIODO EXPERIMENTAL Y TOCÓ A JOHN FITCH, NORTEAMERICANO, CONSTRUIR EL PRIMER BUQUE CONFIABLE PARA EL SERVICIO DE PASAJEROS.

FITCH, MECÁNICO DE ALTO INGENIO, EXPERTO EN MÁQUINAS DE VAPOR, INTENTÓ PRIMERAMENTE APLICARLAS A VEHÍCULOS TERRESTRES. POSTERIORMENTE SE DEDICÓ A LOS BUQUES. ERA UN FINANCIERO NATO, SERIO Y ATRACTIVO, CUYOS MODELOS Y CLARAS EXPLICACIONES, LE ABRIERON LA BOLSA DE QUIENES DESEABAN INVERTIR EN PROYECTOS NOVEDOSOS DE ALTO RENDIMIENTO. ASÍ EN 1786 FUNDÓ LA STEAM BOAT COMPANY OF AMÉRICA, QUE DESPUÉS DE VARIOS ENSAYOS CONSTRUYÓ EN 1788 UNA NAVE CON CALDERA ACUOTUBULAR Y MÁQUINA QUE MOVÍA TRES RUEDAS DE PALETAS A POPA. EL BUQUE SE EN SAYÓ EN JULIO DE 1788 ENTRE FILADELFIA Y BURLINGTON CON GRAN ÉXITO PUES REALIZÓ VARIOS VIAJES DE 20 MILLAS A 4 NUDOS. A FINES DE AÑO SE MODIFICÓ LA MÁQUINA PARA AUMENTAR SU RENDIMIENTO, Y PARA 1790, SE ESTABLECIÓ EL SERVICIO REAL ENTRE FILADELFIA Y NEWTON, A VELOCIDAD DE 6 NUDOS, CON NAVEGACIONES DE 2000 MILLAS EN LA TEMPORADA.

JOHN FITCH, A QUIEN TODOS AUGURABAN BRILLANTE PORVENIR, FRACASÓ EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN BUQUE EN FRANCIA, EN LA ÉPOCA DEL TERROR, PERDIENDO TODO SU CAPITAL, AL GRADO DE TENER QUE EMBARCARSE COMO MARINERO PARA REGRESAR A SU PATRIA, DONDE YA NADIE SE ACORDABA DE EL.. SUS BUQUES SE HABÍAN AMARRADO Y OTROS CONSTRUCTORES FABRICABAN NUEVAS EMBARCACIONES CON MÁQUINAS DE MAYOR PODER. DESESPERADO DE SU MALA FORTUNA SE ENVENENÓ EN BARDSTOWN EN JUNIO DE 1798.

WILLIAM SYMINGTON, MINERO ESCOCÉS, CONSTRUYÓ EN 1802 UNA BARCAZA DE VAPOR ORDENADA POR LORD DUNDAS CON L= 18.6 M Y MÁQUINA WATT DE 10 CV, DE CILINDRO HORIZONTAL QUE ACCIONABA, A BIELA Y MANIVELA, LA RUEDA DE PALETAS EN PODER. LA NAVE, BAUTIZADA CHARLOTTE DUNDAS, DEMOSTRÓ EXTRAORDINARIA POTENCIA DE REMOLQUE, PUES ENTRE EL FORTH Y CLYDE LLEVÓ DOS GABARRAS DE 70 TONS., RECORRIENDO 20 MILLAS EN SEIS HORAS. SIN EMBARGO, LOS PROPIETARIOS DEL CANAL DESECHARON LA NAVE, POR TEMOR A QUE LA AGITACIÓN DE LAS PALETAS PRODUJERA CORRIENTES QUE EROSIONARAN LAS ORILLAS. EL CHAROLETTE DUNDAS QUEDÓ AMARRADO EN UNA ESCLUSA HASTA 1861.

EL CAMINO DEFINITO A LA NAVEGACIÓN DE VAPOR LO ABRIÓ EL CLERMONT EN 1807. CUYOS PLANOS DE FORMA, CALDERA Y MÁQUINA FUERON DISEÑADOS POR ROBERT FULTON, QUIEN ADEMÁS, DIRIGIÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA NAVE.

FULTON, NACIDO EN 1765 EN LITTLE BRITAIN, PENSILVANIA; FUE RELOJERO EN SU JUVENTUD. HACIA 1793, EN INGLATERRA, SE INCLINÓ POR LA INGENIERÍA Y NAVEGACIÓN CON SINGULAR TALENTO; EN 1797 AL NO SER ESCUCHADO EN INGLATERRA, SE TRANSLADÓ A FRANCIA PARA OFRECER A NAPOLEÓN UN TORPEDO DE SU INVENCION.

FUE RECHAZADO, PERO ROBERT LIVINGSTON, EMBAJADOR DE ESTADOS UNIDOS EN FRANCIA, PERCIBIÓ EL TALENTO DE FULTON, Y LE ABRIÓ EL CAMINO AL ÉXITO AL FIRMAR EN OCTUBRE DE 1802 UN CONTRATO DE SOCIEDAD PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO TRASATLÁNTICO DE VAPORES.

FULTON TRAS VARIOS INTENTOS, FRACASOS Y CORRECCIONES, CONSTRUYÓ EL PRIMER BUQUE DE VAPOR DE FAMA INTERNACIONAL: EL CLERMONT. EL CASCO FUE CONSTRUIDO EN LOS ASTILLEROS CHARLES BROWN DE CORLEARIS HOOK. LA CALDERA DE COBRE SE ENCARGÓ A COVE SONS, Y LA MÁQUINA TIPO WATT SE PIDIÓ A INGLATERRA. TENÍA L= 40.54 M; B = 5.49M; H = 2.74M.

EL 17 DE AGOSTO DE 1807 REALIZÓ SU PRIMER VIAJE AL MANDO DEL CAP. ANDREW BRINK, RECORRIENDO 300 MILLAS ENTRE ALBANI Y NUEVA YORK Y REGRESO, A 5 NUDOS, VENCRIENDO VIENTOS CONTRARIOS. A SU PASO POR EL RÍO, EL CLERMONT CAUSABA ESPANTO A UNOS Y ADMIRACIÓN A OTROS. ERA MALDECIDO Y ELOGIADO. ALGUNOS SE ESCONDÍAN PARA NO VER AQUELLA CREACIÓN DEMONIACA QUE ARROJABA FUEGO AL AIRE, MIENTRAS OTROS IBAN EN DILIGENCIA A NEW YORK PARA SER DE LOS PRIMEROS EN TOMAR PASAJE. SE REBAUTIZÓ NORTH RIVER

EN 1808 EL CLERMONT FUE AGRANDADO Y REMODELADO. DESTINÁNDOSE AL SERVICIO REGULAR ENTRE ALBANY Y NEW YORK. FULTON CONSTRUYÓ NUMEROSOS VAPORES ENTRE LOS QUE SE CITAN RARITON Y CAR OF NEPTUNE EN 1809; CHANCELLOR LIVINGSTON EN 1809; VARIOS TRANSBORDADORES PARA NEW YORK EN 1810-11 Y EN 1812 UN GRAN BARCO PARA EL MISSISSIPI. EN 1814 PRESENTÓ LOS PLANOS DE UNA BATERÍA FLOTANTE LA FULTON THE FIRST, CON L= 52M Y 30 CAÑONES DE 32 LIBRAS. MURIÓ EN 1815 VÍCTIMA DE UN CATARRO PERNICIOSO; Y EN SITUACIÓN ECONÓMICA PRECARIA. -----00000-----

FULTON ABRIÓ EL SIGLO DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR. EN 1808 NAVEGA POR MAR EL VAPOR CONSTRUIDO POR ROBERT, L. STEVENS. EN 1816 PIERRE AUDRIEL ATRAVIESA EN EL ELISE EL CANAL DE LA MANCHA; EN 1819 MOSES ROGER EN EL SAVANNAH CRUZA A VELA Y VAPOR EL ATLÁNTICO; EN 1836 FRANCIS PETIT INTRODUCE EN LOS BUQUES DE

## VAPOR, LA HELICE.

EN 1838 EL SIRIUS, AL MANDO DE R. ROBERTS ATRAVIESA A VAPOR EL ATLÁNTICO. EN 1842 EL VAPOR INGLÉS DRIVER, ES EL PRIMERO EN DAR LA VUELTA AL MUNDO. EN 1845 EL GREAT BRITAIN ES LA PRIMERA NAVE A HÉLICE QUE CRUZA EL ATLÁNTICO, INICIANDO LA ERA DE LOS GRANDES TRASATLÁNTICOS DE CARGA Y PASAJE.

-----00000-----

## EL ARTE DE ELEGIR.

Navegábamos por el Pacífico en espera de que el vigía avistara la codiciada mancha de algodón. En la cámara, como es de rigor, los desocupados hablábamos del tema predilecto: mujeres, hermosas damas, sabrosas muchachas y el arte de escogerlas, acercarse y obtenerlas. Al gulean dijo:

- Lo primero es un cuerpo bien formado, curvado, amplio, prometedor.
- Sin cara no hay promesa. Hermosos ojos, labios sensuales, cutis como para extasiarse al besarlo.
- Y bien perfumada.
- De esas sólo hay en el cielo. La verdad es que uno se les pega aunque huelan a ajo, y con la plermita chuaca... ¿No es verdad, Lopitos?

Don López, hundido en un sillón se encontraba profundamente absorto en la lectura de un libro, y parecía indiferente a la plática general. Obligado a dar su opinión, debido a la bien merecida fama de remolcar cualquier gabarra de puerto que le gufiara la popa, contestó muy seriamente.

- Lo primero es echar un ojo a la estructura, debe ser apretadita de carnas, pues no hay que flotar en grasa ni nadar embarrancando a cada momento en hueso. Después que huela a limpio, a ese buen jabón de coco con que se perfuman las lindas chicas de la Costa Grande; y no a detergentes ni pestíferos, como se está de moda oler.

- Ujule con el maestro... ¿Y después? - Lo urgieron buriones.

Don, encendió su pipa, elevó la mirada y afirmó como catedrático en conferencia:

- Ha de ser fresca, jugosa y aterciopelada. Esto es más importante que el color y la forma. Pues han de saber, mis amigos:

Si lo de menos, resulta lo mas;  
Y lo mas viene a ser lo menos.  
Lo demás es lo de menos.

Y Don López volvió a disolverse en el fondo de su sillón, disfrutando la lectura de su novela, sin hacer caso de la rechifla general de sus compañeros.

-----00000-----

EL MARINERO FUTAQUEZ DIO UN PASO AL FRENTE CUANDO EL CORNETA TOCÓ "VISITA DE HOSPITAL". CUANDO EL DOCTOR LO RECIBIÓ, LE DIJO:

- DOCTOR, SIEMPRE QUE ME TOMO UNAS COPAS PADEZCO NERVIOSIDAD. MIS ACTOS SON COMPLETAMENTE NORMALES; NADA MÁS QUE EMPIEZO A SENTIR, EN CUANTO ME DA EL SOL EN CUBIERTA, QUE ME CORREN LAS HORMIGAS POR TODO EL CUERPO; PERO NO UNA NI DOS, SINO MILLONES, QUE ME CAMINAN Y ME PICAN. MIRE USTED... ¡MIRE!... AHORITA SE ME ESTÁN SUBIENDO... ¡MIRE COMO ME PICAN!..

Y ANTES DE QUE PUDIERA INTERVENIR EL DOCTOR, EL ENFERMERO, QUE TAMBIÉN PADECÍA "ALCOHOLITIS AGUDA", GRITÓ:

- ¡ECHATE AL AGUA, FUTAQUEZ, QUE ME LAS ESTÁS PASANDO!... ¡A MI YA TAMBIÉN ME CORREN POR EL CUERPO!.

-----00000-----

PROPORCIONAN ABRIGO LAS BAHÍAS, ENSE-  
NADAS, CAPOS, CALETAS, ANCONES, FONDE-  
ADEROS, RIÓS, BAJOS ARRECIFES, ETC.

EL ABRIGO PUEDE SER EFECTIVO CONTRA  
MAR Y VIENTO EN CIERTAS DIRECCIONES,  
PERO PELIGROSO O PROHIBIDO EN OTRAS.

9.- ACONCHARSE.- SE REFIERE AL BUQUE  
ARRASTRADO POR LA MAR O EL VIENTO, -  
HASTA TOCAR BAJO O ARRECIFE, OTRA NA-  
VE, MALECÓN, ETC.

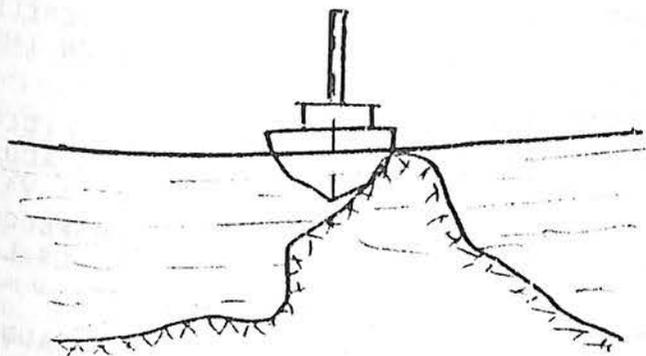


Fig. 9.-

TERMINOS ASOCIADOS: VARARSE CUANDO LA  
QUILLA TOCA FONDO DE MAR, QUEDANDO EL  
BUQUE SIN MOVIMIENTO.

ENCALLAR, SI EL BUQUE TOCA CAYO, BAJO  
ESCOLLO O ARRECIFE, QUEDANDO ATRAPADO  
POR EL FONDO O EL COSTADO.

10.- AGUA.- EN EL HABLAR MARINERO SE  
REFIERE AL MAR, RÍO LAGO O LAGUNA, IM-  
PLICANDO QUE HAY PROFUNDIDAD SUFICIENTE  
PARA EL BUQUE. SI HAY Poca AGUA EL  
BUQUE ENCALLA.

HORAS DE AGUA.- AQUELLAS EN QUE SE A-  
BREN LAS TOMAS DE AGUA DULCE PARA LA  
TRIPULACIÓN, ASEO, BAÑO, ETC., PRINCIPAL-  
MENTE DURANTE LARGAS NAVEGACIONES  
EN QUE LA DOTACIÓN DE AGUA DEL BUQUE  
DEBE CUIDARSE.

LO QUE PERTENECE AL AGUA SE DICE A-  
CUÁTICO. UN OBJETO BAJO EL AGUA SE DICE  
HUNDIDO O SUMERGIDO. ESTÁ HUNDI-  
DO CUANDO NO EMERGE LIBREMENTE.

SE DICE QUE EL BUQUE HACE AGUA, CUAN-  
DO LA EXTERIOR DE MAR O RÍO, ENTRA --  
POR EL COSTADO O FONDO DEL BUQUE PERDI-  
DO, JUNTA ABIERTA, REMACHE PERDI-  
DO, ETC.  
EL AGUA INTERIOR ES PELIGROSA PORQUE

REDUCE LA ESTABILIDAD DEL BUQUE.

TERMINOS ASOCIADOS: OLEAJE ES LA ALTE-  
RACIÓN ONDULATORIA DE LA SUPERFICIE -  
DEL AGUA. LA PARTE SUPERIOR DE LA OLA  
SE LLAMA CRESTA, LA DEPRIMIDA SEÑO, LA  
DISTANCIA ENTRE CRESTAS ES LA LONGITUD  
DE LA OLA. EL PASO EN TIEMPO, ENTRE -  
DOS CRESTAS SE LLAMA PERIODO.

LA PROFUNDIDAD DEL AGUA, ES LA DISTAN-  
CIA VERTICAL DE LA SUPERFICIE -NIVEL -  
MEDIO -AL FONDO. LA PROFUNDIDAD SE MI-  
DE CON LA SONDA.

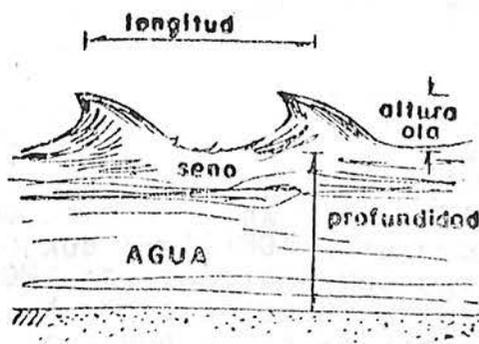


Fig. 10.

11.- ACHICAR.- SACAR AGUA DEL BUQUE. EL  
AGUA SE EXPULSA CON LAS BOMBAS DE ACHI-  
QUE.

EL AGUA QUE POR DIVERSAS CAUSAS ENTRA  
AL BUQUE SE JUNTA EN LA SENTINA, QUE -  
ES LA ZONA INTERIOR MAS BAJA, DEL FON-  
DO. EN UN BOTE, EL AGUA SE SACA CON EL  
ACHICADOR, VASIJA DE FIERRO O MADERA -  
MANEJADA A MANO.

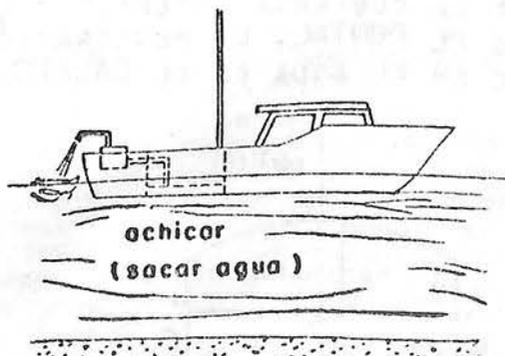


Fig. 11.

12.- ACORAZADO.- BUQUE DE GUERRA DE GRANDES  
DIMENSIONES Y MUY ELEVADO PODER OFENSI-  
VO, DOTADO DE CORAZA DE ACERO EN LOS -  
COSTADOS, PARA IMPEDIR LA PENETRACIÓN  
DE PROYECTILES ENEMIGOS. UNA CUBIERTA  
INTERIOR ES TAMBIÉN ACORAZADA, PARA

PROTEGER LA MÁQUINA. LOS ACORAZADOS - HASTA LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, CONSTITUYERON LA PRIMERA FUERZA DE COMBATE NAVAL DE LAS GRANDES POTENCIAS. FUERON DESPLAZADOS POR LA AVIACIÓN NAVAL, Y POSTERIORMENTE POR PROYECTILES DIRIGIDOS.

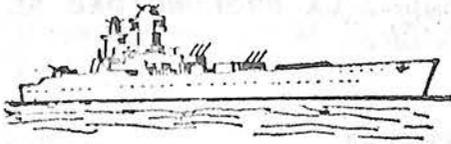


Fig. 12.

13.- ADRIZAR.- NIVELAR UN BUQUE. UN BUQUE SE ENCUENTRA ADRIZADO, CUANDO SUS CUBIERTAS SON HORIZONTALES. HORIZONTAL ES EL PLANO PERPENDICULAR AL RADIO DE LA TIERRA EN EL PUNTO DEL OBSERVADOR. VERTICAL ES LA DIRECCIÓN DEL RADIO TERRESTRE, O PERPENDICULAR AL HORIZONTE.

PARA ADRIZAR UN BUQUE SE BOMBEA AGUA O COMBUSTIBLE DE UNO A OTRO COSTADO A LOS TANQUES LATERALES.

TERMINOS ASOCIADOS.- EN LA FIG. 13: - AB ES LA CUBIERTA SUPERIOR, A'B', A''B'' SON CUBIERTAS INTERIORES, A, B, SON LAS BORDAS. AA'', BB'' SON LOS BORDOS. M: ANCHO DEL BUQUE, ES LA MANGA, P: ALTURA DE LA CUBIERTA SUPERIOR A LA QUILLA ES EL PUNTAL. LA PENETRACIÓN DEL BUQUE EN EL AGUA ES EL CALADO.

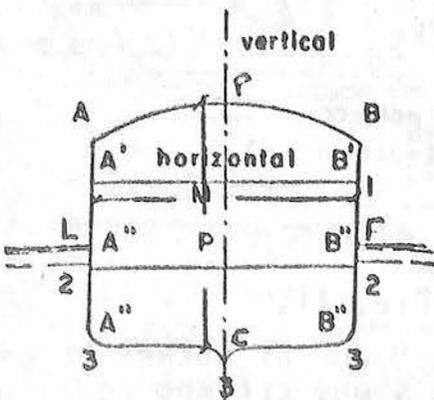


FIG. 12

Fig. 13.

A-2-3 SON LOS COSTADOS DEL BUQUE. LA PARTE CURVA DEL FONDO:3, SE LLAMA PANTOQUE. LINEA DE FLOTACIÓN ES LA INTERSECCIÓN DEL AGUA CON EL COSTADO L-E - CRUJIA ES LA PARTE CENTRAL DEL BUQUE. PLANO DE CRUJIA EL VERTICAL DE SIMETRÍA P-C.

SI EL BUQUE NO ESTA ADRIZADO, SE DICE QUE TIENE ESCORA.

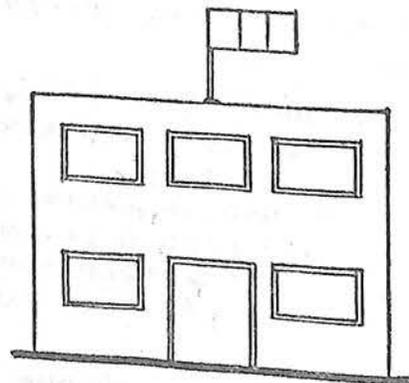
OBRA MUERTA ES EL FONDO Y COSTADOS BAJO EL AGUA.

OBRA VIVA: LA ESTRUCTURA DE LA NAVE QUE SOBRESALE DEL AGUA.

14.- ADUANA.- OFICINA GUBERNAMENTAL ENCAARGADA DE VALUAR Y COBRAR LOS DERECHOS FEDERALES DE COMERCIO EXTERIOR EN IMPOSTACIÓN Y EXPORTACIÓN.

TERMINOS ASOCIADOS.- ADUANA: EDIFICIO, SERVICIO, PERSONAL DE LA: - VISTA ADUANAL ES EL OFICIAL ENCARGADO DE LA VALUACIÓN DE DERECHOS MEDIANTE INSPECCIÓN DE LOS GÉNEROS. CODIGO ADUANERO ES LA LEGISLACIÓN DE ADUANAS.

CONTRABANDO ES LA INTRODUCCIÓN FRAUDULENTE DE MERCANCÍAS SIN EL PAGO DE DERECHOS ADUANALES.



ADUANA

Fig. 14.

15.- ADUJAR.- ACOMODAR UN CABLE O CALABROTE EN VUELTAS SUCCESIVAS, CIRCULARES, SOBRE CUBIERTA, EN PAÑOL, ETC.

LA CADENA SE ADUJA EN VUELTAS APROVECHANDO LA FORMA DEL PAÑOL DE CADENAS.

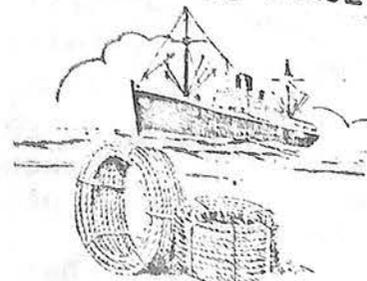


Fig. 15

Cuento de M. PEYROT G.

**J**UANARIO, el guardafaro de la Isla de San Martín se las había rifado como los verdaderos leones. Cuando murió su mujer le dejó dos hijas y tres varones. A las niñas se las mandó a su madre, y la abuela haciendo milagros de la mesada que le tocaba, las había mandado a la escuela vestiditas muy decentemente. Las niñas aprovecharon, hasta terminar la secundaria.

Con los chicos el padre se había partido los riñones trabajando como burro en las horas libres cultivando en la Isla un puñado de tierra que producía coles, papas y zanahorias suficientes para mezclarlas con la carne salada de puerco. De este modo se complementaba la alimentación, que a base de leche en polvo, azúcar, harina, arroz, frijol y maíz, le enviaban en la comunicación mensual. Por las tardes vara en mano enseñó a leer a sus tres vagos y cuando supieron deletrear los obligó a aprenderse de memoria un viejo libro de Historia Patria y una gramática que le regaló un pescador.

Posteriormente sus hijas se encargaron de mandarle textos de primaria y así Juanario fue siguiendo con sus diablos rojos, que así los llamaba por lo quemados que estaban de sol y aire, los textos escolares hasta terminarlos uno por uno, todos completitos y de memoria. Como los muchachos se llevaban una diferencia de un año de edad, él se encargaba del mayor, y vigilaba vara en mano que éste enseñara al segundo lo que ya sabía y en la misma forma procedía con el tercero.

De día los chicos correteaban por la playa, trepaban por los riscos y pescaban. Uno se encargaba de buscar ostras, abulones, almejas, lapas y ostiones. Otro espiaba hora tras hora la salida de las tortugas, elegía la más gorda y de rápido movimiento la volteaba; entonces empezaba a gritar hasta que su padre bajaba a toda prisa con la faca y carneaba a la tortuga obteniendo exquisitos filetes, sabrosísimas aletas para la sopa y cientos de huevos. El tercero pescaba desde las rocas con robador, lanzando la pequeña rastra de cuatro puntas en medio de un cardumen de sardinas, lisa, ojetón o marea. Eran tan apretadas las manchas que en un rato llenaba una cu-

beta de sardinas, las limpiaba y esperaba que sus hermanos vinieran para ayudarle a trepar las rocas y llevar la cubeta a la cocina.

Cuando Juanario había terminado la limpieza del aparato, sacado lustre a los cristales, engrasado los mecanismos de rotación y retocado las pinturas, lo cual acontecía exactamente a las once de la mañana, sus hijos, correteando en su incansable perseguirse, burlar, pegar y correr, esperaban sus órdenes.

— Fríe el pescado —le decía al mayor.

— Corta las aletas en pequeños trozos.

— Saca agua del pozo.

Esto lo decía sentado en su poltrona en medio del comedor, con la vara espantando las moscas, y la pipa encendida en la boca, pero sin aspirar el humo, porque el verdadero deleite, decía, es percibir el aroma del tabaco y no intoxicarse con él.

Cuando estaba todo listo y las órdenes cumplidas, se oía un grito:

— Ya está, señor padre.

Y entonces Juanario continuaba la orden.

— Pones tres dedos de aceite en la tartera y fríes la picadura de aletas.

— Echale un poquito de sal. Pica un jitomate, una cebolla y dos chilitos verdes.

— Ya está, señor padre.

— Revuelve todo, pon cuatro vasos de agua y tapa la tartera.

— Ya está lleno el barril, señor padre.

— Llena de agua la jarra. Le pones azúcar, un poquito de vinagre y cáscaras de naranja.

Juanario había descubierto que en una Isla todo es aprovechable; pedía siempre naranjas, que sus hijos devoraban con delicia; y les había enseñado a mondarlas. Las cáscaras se ponían a secar y daban al agua azucarada con vinagre un gusto ligeramente amargo que resultaba muy agradable como refresco.

Mientras hervía la sopa, en la otra hornilla se iniciaba la fritura de pescado. El que estaba libre recibía nuevas órdenes.

— Haz las tortillas.

Esto era lo más simple del mundo, y hasta un niño lo sabía hacer. Se batía harina de trigo o de maíz (según hubiera) con la cantidad de agua que permitiera su fácil manipulación. Se hacían pequeñas bolas, se aplastaban con un pilote redondo y se ponían en el comal hasta

que estuvieran infladas y asadas.

Generalmente la comida estaba lista a las doce. Juanario se levantaba, inspeccionaba atentamente los guisos, y daba el toque de gourmet a cada plato agregando una pizca de pimienta, una cucharada de salsa inglesa o un puñado de aceitunas, almendras, chilillos en vinagre, alcázaras o consomé en polvo.

La comida lista esperaba el adecuado reposo, mientras padre e hijos se lavaban y ponían camisa limpia. Los niños esperaban tranquilos a que el padre, que había servido un dedo de tequila en un hermoso vaso de cristal cortado que había comprado a un pescador americano, hiciera el diario brindis:

— Por vuestra adorada madre, a quien Dios conserve en el Paraíso.

Sin saber por qué los chicos sentían una extraña emoción, y tenían que volver la cabeza para ocultar una lágrima que escurría por la mejilla.

Después se sentaban bulliciosos a la mesa. Aquello era una fiesta de sabor y de abundancia. Comían hasta satisfacerse, y después, queriendo chuparse los dedos, desistían de ello al percibir la mirada atenta aunque lejana de su señor padre.

Después de comer, Juanario volvía a ocupar su poltrona. Juanito, el mayor, llenaba la artesa de agua y la espolvoreaba de detergente. Carlos, el segundo, ponía agua en la cubeta y Pedro el menor iba limpiando desperdicio los platos y los echaba en la artesa. Juan les pasaba un estropajo, volvía a meterlos en el agua y los entregaba a Carlos, quien los enjugaba en la cubeta y los entregaba a Pedro. Este los secaba y los ponía en su lugar.

En quince minutos se terminaba de lavar la vajilla. Comedor y cocina quedaban limpios y en orden. El trabajo había que hacerlo en silencio, porque señor padre dormitaba sonriente, seguramente soñando con la adorada madre en el Paraíso. Entonces los chicos se quitaban la camisa y se rendían en sus catres. Durante media hora aquella era la casa de los sonoros ronquidos.

Media hora después despertaba señor padre y levantaba a los chicos.

La tarde se pasaba estudiando y en la noche el que quería cenar, tomaba café negro, tortillas del medio día con mermelada o durísimas galletas marinas, de las que siempre había una caja de hojalata con tapa,

bien llena.

De ocho a nueve de la noche había estudio obligatorio y cada quien tenía derecho a preguntar a señor padre lo que no entendía. La explicación era simple, consistía en volver a leer con toda atención el párrafo, página o capítulo del libro.

Los sábados se lavaba la ropa y los domingos se planchaba. No había desdoro en ello. Pues como decía señor padre: ¿Cuándo han visto que un tiburón ande pidiendo que lo limpien?

Poco a poco Juanario se fue quedando solo en su Isla de San Martín.

EN EL MAR ENTRE.

F. DE TRILLO Y FIGUEROA  
(1614-1665)

EN EL MAR ENTRÉ.

¡AY, DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ?

EN UN MAR DE AMOR  
ENTRÉ CON BONANZA,  
DÁNDOME ESPERANZA  
UN DULCE FAVOR,  
MAS ¿CUAL GRANDE ARDOR  
DE TEMER NO FUE?.

¡AY DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ?

HERMOSA ES LA NAVE  
Y APACIBLE EL VIENTO,  
SUAVE EL INTENTO  
Y EL SENTIR SUAVE;  
PERO DONDE ACABE  
¿COMO LO SABRÉ?

¡AY DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ?

ESTUVO EN MI MANO  
QUERER EMBARCARME;  
PERO EL SOSEGARME  
YA PARECE EN VANO  
PORQUE UN OCEANO  
¿QUIEN LE HA DE VENCER?.

¡AY DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ?

LAS VELAS TENDIDAS,  
TENDIDOS LOS REMOS,  
TODOS SON EXTREMOS  
GLORIAS CONOCIDAS;  
MAS ¡AY! ¿SI FINGIDAS  
SERÁN AL VOLVER?

¡AY DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ?

EN CAMINO INCIERTO  
¿QUIEN SE FÍA? ¿QUIEN?  
Y MAS CUANDO AL BIEN  
NO HAY SEGURO PUERTO,  
EL PELIGRO ES CIERTO,  
FRÁGIL EL BAJEL.

¡AY DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ?.

Primero se casaron sus hijas. Le dieron permiso para ir a la boda y mientras los niños lloraban vestidos de blanco, señor padre tomaba y examinaba con su aire de condecorador a los novios. Esto fue muy a tiempo, porque murió la abuela y nuevamente todos fueron a La Paz al entierro.

Fue la única vez que los hijos recuerdan haber visto llorar a señor padre.

Juanito se quedó entonces en la Escuela de Pesca, vigilado por Elvira, la hermana mayor.

Al año siguiente, Carlos ganó una beca para el internado en San José del Cabo. Lo admitieron en quinto año y sacó las mejores calificaciones

MAS SI LAS ESTRELLAS  
PUEDEN ENJUGAR  
LAS ONDAS DEL MAR  
CON POCAS CENTELLAS,  
TAMBIÉN MIS QUERELLAS  
PODRÁN ENCENDER.

¡AY DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ?.

AGUA HONDA Y DORMIDA,  
JUAN RAMÓN JIMÉNEZ.

AGUA HONDA Y DORMIDA, QUE NO QUIERES NINGUNA  
GLORIA, QUE HAS DESDEÑADO SER FUENTE Y CATARATA;  
QUE, CUANDO TE ACARICIAN LOS OJOS DE LA LUNA,  
TE LLENAS TODA DE PENSAMIENTOS DE PLATA....

AGUA LIMPIA Y CALLADA DEL REMANSO DOLIENTE,  
QUE HAS DESPRECIADO EL BRILLO DEL TRIUNFO SONORO;  
QUE, CUANDO TE PENETRA EL SOL DULCE Y CALIENTE,  
TE LLENAS TODA DE PENSAMIENTOS DE ORO.

BELLA Y PROFUNDA ERES, LO MISMO QUE MI ALMA;  
A TU PAZ HAN VENIDO A PENSAR LOS DOLORES,  
Y BROTRAN EN LAS PLÁCIDAS ORILLAS DE TU CALMA;  
LOS MAS PUROS EJEMPLOS DE ALAS Y FLORES.

-----00000-----

ESTA BARCA SIN REMOS ES LA MIA.  
CARLOS PELLICER.

ESTA BARCA SIN REMOS ES LA MÍA.  
AL VIENTO, AL VIENTO, AL VIENTO SOLAMENTE  
LE HA ENTREGADO SU RUMBO, SU INDOLENTE  
DESOLACIÓN, DE ESTÉRIL LEJANÍA.

TODO HA PERDIDO YA SU JERARQUÍA.  
ESTOY LLENO DE NADA Y BAJO EL PUENTE  
TAN SOLO EL LODAZAL, LA MALVIVIENTE  
RUINA DEL AGUA Y DE SU PLATERÍA.

TODOS SE VAN O VIENEN. YO ME QUEDO  
A LO QUE DE EL PERDER VALOR Y MIEDO.  
¡AL VIENTO, AL VIENTO, A LO QUE EL VIENTO QUIERA!

UN MAR SIN HONRA Y SIN PIRATERÍA,  
EXCELSITUDES DE UN AZUL CUALQUIERA,  
Y ESTA BARCA SIN REMOS QUE ES LA MIA.

-----00000-----

del grupo en los años siguientes. Confió en su secundaria y se graduó de bachiller.

Pedro, que era el más cerrado, o quizá el más simple de espíritu, se aficionó tanto a la vida solitaria entre arenas, riscos y aguas, que ingresó al Servicio de Guardafaros y cuida la Señal de Contoy en el Caribe.

Señor padre no ha querido retirarse. Anda como uno de esos viejos lobos solitarios dando gracias a Dios al salir el Sol, y brindando con un dedo de tequila a la hora de la comida.

— Por mi adorada esposa, a quien Dios conserve en el Paraíso.

¡OH!, EL AMOR PERMITA  
QUE BESE LA ARENA,  
VUELTA YA LA ENTENA  
QUE MI FE ACREDITA.  
¡OH!, YA LO PERMITA

¡OH!, QUIÉRALO ÉL.  
¡AY DIOS! ¿SI ME ANEGARÉ.

LIBROS DE ESDIMA.

- 1.- SALVAMENTO DE BUQUES: TRATADO GENERAL DE LOS DIVERSOS MÉTODOS PARA PONER A FLOTE UN BUQUE: ACHIQUE A BOMBA Y POR AIRE COMPRIMIDO. PARCHES - DE TABLAS Y COLCHONES, REFUERZO INTERIOR POR PUNTALES Y CONCRETO REFORZADO. REMOLQUES. . . . . \$ 250.00
- 2.- TECNOLOGÍA PESQUERA.- TRATAMIENTO EXHAUSTIVO DE LOS DIVERSOS MÉTODOS - PARA CONSERVAR EL PRODUCTO CAPTURADO: CONGELACIÓN, REFRIGERACIÓN, SALADO, AHUMADO. CONSTRUCCIÓN DE APARATOS Y DISEÑO DE PLANTAS. EMPAQUE Y - EMBUTIDOS. HARINAS DE PESCADO. . . \$ 250.00
- 3.- ARTES DE PESCA.- DESCRIPCIÓN CON AMPLIAS FIGURAS Y TEXTOS SIMPLES DE - LAS DIVERSAS FORMAS DE PESCAR EN ALTA MAR, LA COSTA Y LAGUNAS INTERIO- RES. INDICACIÓN PARA CONSTRUIR REDES, TRASMALLOS, CIMBRAS Y TAPOS. - TRAMPAS PARA JAIBAS Y LANGOSTAS. CUCHARA PARA OSTIÓN, ETC.....\$ 70.00
- 4.- MANEJO DE LOS CABOS A BORDO DE LOS BUQUES.- DESCRIPCIÓN Y FIGURAS DE - TODOS LOS NUDOS USADOS A BORDO. COSTURAS Y PALLETES. APAREJOS. CUADER- NALES Y PASTECAS..... \$ 70.00
- 5.- EL BUQUE.- TODA LA INFORMACIÓN QUE NECESITA UN MARINERO O PESCADOR PA- RA ENTENDER EL FUNCIONAMIENTO DE SU NAVE. NUMEROSAS FIGURAS Y CLARIDAD Y SENCILLEZ EN LA EXPOSICIÓN. . . \$ 40.00
- 6.- MANUAL DE MATEMÁTICAS Y REGLA DE CÁLCULO.- DADA LA FRAGILIDAD DE LAS CALCULADORAS ELECTRÓNICAS, EL TÉCNICO PREVISOR LLEVA CONSIGO LA REGLA DE CÁLCULO, QUE NUNCA FALLA. LE OFRECEMOS NUESTRO MAGNÍFICO TRATADO, CON CUADERNO DE EJERCICIOS Y REGLA DE ESTUDIO.....\$ 70.00
- 7.- ALGEBRA VECTORIAL.- UNA EXTRAORDINARIA FORMA DE VER Y PENSAR PROBLEMAS TÉCNICOS. INDISPENSABLE PARA TODO ESTUDIANTE DE CIENCIAS E INGENIERÍA. ES REALMENTE FASCINANTE. . . \$ 70.00
- 8.- ESTÁTICA VECTORIAL.- LA COMPOSICIÓN DE FUERZAS Y SU APLICACIÓN A ES- TRUCTURAS SIMPLES, ANALIZADAS VECTORIALMENTE..... \$ 120.00.
- 9.- LEGISLACION MARITIMA MEXICANA.- TODAS LAS LEYES INVOLUCRADAS EN EL MA- NEJO DE UN BUQUE DESDE SU ADQUISICIÓN Y ABANDERAMIENTO HASTA SU AMARRE. DO- CUMENTACIÓN A RENDIR, ETC., ETC... \$ 120.00
- 10.- REGLAMENTOS A BORDO DE BUQUES. CUANTO SE NECESITA PARA MANEJAR UN BU- QUE Y SU TRIPULACIÓN; DE LUCES Y ABORDAJE, DE POLICÍA DE LOS PUERTOS, DE EXÁMENES, DE CAPITANES DE YATE, ETC..... \$ 90.00.
- 11.- REGLAMENTOS DE INSPECCIÓN DE BUQUES.- DE CUBIERTA, DE MÁQUINAS, DE AR- QUEO, DE ZONAS FRANCAS. . . . . \$ 90.00.
- 12.- LA ARMADA INVENCIBLE.- LA EPOPEYA DE LA ARMADA ESPAÑOLA DE FELIPE II EN SU LUCHA CONTRA LA INGLESA DE ISABEL. BIOGRAFÍAS DE LOS MONARCAS Y DE FRANCIS DRAKE..... \$ 120.00
- 13.- LA BATALLA DE MIDWAY Y OTRAS.- LA ESCALOFRIANTE HISTORIA DE LA DERRO- TA JAPONESA EN MIDWAY. EN 5 MINUTOS, LOS MÁS TRÁGICOS DE LA HISTORIA NAVAL, LOS NIPONES PIERDEN SU PODEROSA FLOTA DE PORTAVIONES, Y SE INCL- CIA EL TRISTE CAMINO HACIA LA CAPITULACIÓN. . . . \$ 70.00
- 14.- NUESTRAS CAMOAS EN EL MEDITERRÁNEO AMERICANO.- EXTRAORDINARIO ANÁLISIS HISTÓRICO DE LA NAVEGACIÓN PRECORTESIANA. LOS NATIVOS ROBAN Y TRIPULAN UN BARCO ESPAÑOL. NAVEGAN TODO EL CARIBE GUIÁNDOSE POR LAS ESTRELLAS. LIBRO RELEVANTE DE AVENTURAS Y CONOCIMIENTOS NÁUTICOS E HISTÓRICOS... \$ 70.00
- 15.- UN MARINERO EN LA REVOLUCION MEXICANA.- LA MARINA AL LADO DEL SEÑOR - MADERO. EL INCRIBLE ASESINATO DEL PRESIDENTE POR VICTORIANO HUERTA. LIBRO VERDADERAMENTE CONMOVEDOR... \$ 90.00

- 16.- TREINTA AÑOS JUNTO AL MAR.- EL CORONEL DE INFANTERÍA DE MARINA NEGRETE ROSILLO, PASÓ SU VIDA EN BUQUES Y PUERTOS. ESTE LIBRO QUE CONTIENE 32 RELATOS MARINEROS ES VERDADERAMENTE ÚNICO EN SU GÉNERO ... \$ 40.00
- 17.- LOS GUARDIAMARINAS.- LA VIDA PLETÓRICA DE AVENTURAS DE ESTOS JÓVENES MARINOS, CON SUS ILUSIONES, DESDICHAS Y ATORMENTADORAS PASIONES. UN LIBRO QUE LEÍDO EN FAMILIA, PUEDE ABRIR LA VOCACIÓN POR EL MAR.. \$ 90.0
- 18.- MANDO Y CONTROL DE PERSONAL.- UN ESTUDIO SIMPLE Y COMPENDIADO DE LAS REGLAS BÁSICAS PARA OBTENER EL MAYOR RENDIMIENTO DEL PERSONAL QUE SIRVE EN CUALQUIER EMPRESA. . . . \$ 70.00.
- 19.- AVENTURAS DE UN MARINERO.- EL CONQUISTADOR A QUIEN NO FALTAN NOVIAS EN LOS PUERTOS, EN TODO SU BRILLANTE COMPORTAMIENTO. HERMOSÍSIMAS DAMAS EN SU TRATO AMOROSO...¿TE SOBRA FELICIDAD O TE FALTA; AMIGO MARINERO? LEERÁ USTED VARIAS VECES ESTE APASIONANTE LIBRO.....\$ 40.00
- 20.- CUENTOS DE LOS MUELLES.- CUANDO EL MARINERO DESCANSA EN PUERTO, SALE AL MUELLE Y CUENTA SU VIDA, ESCUCHANDO LA DE OTROS, Y DE LA GENTE QUE VIVE EN ÉSE Y OTROS MUCHOS LUGARES VISITADOS. AVENTURAS RELEVANTES Y LA, SI USTED LEE ESTE BUEN LIBRO DE AVENTURAS. . . \$ 40.00.
- 21.- EL MAR. LAS MUJERES Y NOSOTROS.- QUE ES UN BUQUE MERCANTE NAVEGANDO? UN VERDADERO MAREMAGNUM DE PASIONES. LA INQUIETUD SEXUAL SE SUBLIMA AL CONTACTO CON EL PIÉLAGO INMENSO. HAY PASIÓN Y PROFUNDA COMPASIÓN POR QUIENES VIAJAN POR EL MAR EN BUSCA DE ABRIGO Y DE APOYO.. Y SI NO LO ENCUENTRAN?. EL MAR NO ABANDONA A NADIE, ES EL REFUGIO DE LOS QUE SUFREN. . . . \$ 40.00
- 22.- MARIA... LA NOVIA DEL GARIBALDI.- UN RELATO CONMOVEDOR DE HERMOSA NIÑA QUE AL SER VIOLADA POR UN PATRULLERO.Y ANTE EL FRACASO DE OBTENER JUSTICIA SE AHORCA POR SI MISMA. LAS LÁGRIMAS INUNDAN EL ROSTRO, CUANDO SE LEE ESTE LIBRO . . . . \$ 40.00.
- 23.- LAS ISLAS TAMBIÉN SON NUESTRAS.- PREMIO LANZ DURETT 1945.- EMOCIONANTE AVENTURAS AMOROSAS DE UN OFICIAL DE MARINA CON UNA BELLÍSIMA PROFESORA EN EL MARAVILLOSO AMBIENTE DE ISLA MUJERES. PERO AMIGO LA PROFESORA ES CASADA.. Y SE IMAGINA USTED LA TRAGEDIA.. EN UNA COMUNIDAD DONDE TODOS SE CONOCEN Y SON INCAPAZ DE ESCAPAR AL MURMULLO?... \$ 90.00.

----- 00000 -----

PEPITIN EL HIJO DEL COMANDANTE ERA UN HABILÍSIMO DIABLILLO EN TODO LO QUE FUESEN TRAVESURAS. DOMINGO A DOMINGO HACÍA DE LAS SUYAS, Y CUANDO LO COTAJAMOS CON LAS MANOS EN LA MASA, SABÍA PAGAR SUS DIABLURAS.

AQUEL DOMINGO DESAYUNÓ EN LA CÁMARA DE GUARDIAMARINAS. LE PEDÍ LA AZÚCAR Y LA PASÓ SONRIENTE Y COMEDIDO. CUANDO CORRÍ A LA BORDA A DEVOLVER EL ESTÓMAGO, PORQUE HABÍA CAMBIADO AZUCAR POR SAL, SE DESCUBRIÓ POR SUS ALGREGES CARCAJADAS.... ¡AL AGUA PATOS CON TODO Y PLUMAS!.. LO SACAMOS POR LA ESCALA, TODO MUSTIO Y ARRUGADO, Y CON UNA GRAN BARRIGA POR EL AGUA TRAGADA. PREOCUPADOS EMPEZAMOS A TALLARLO PARA QUE DEVOLVIERA ALGO DE LO INGERIDO. SACÓ DEBAJO DE LA CAMISA UN ENORME GLOBO LLENO DE AGUA Y EMPEZÓ A BAÑARNOS A TIEMPO QUE NOS PERSEGUÍA GRITANDO POR CUBIERTA.

-----00000-----

INFORMESE EN LA CAPITANÍA DE PUERTO, AUTORIDAD NAVAL, O PRESIDENCIA MUNICIPAL DE SU LOCALIDAD, DE LOS REQUISITOS PARA INGRESAR A LA ESCUELA NAVAL DE ANTÓN LIZARDO, O A LAS ESCUELAS NÁUTICAS DE TAMPICO, VERACRUZ O MAZATLÁN ASÍ COMO A LAS SECUNDARIAS TECNOLÓGICAS PESQUERAS.

FONDO AL CATALEJO.  
ALBERTO CALCÉS.

CUANDO TOCABA GUARDIA DOMINGUERA AL MAESTRE CUREÑO, SE PRESENTABA DE PUNTA EN BLANCO, GUANTES Y FORNITURA DE CHAROL, EN EL BOTE DE LAS SIETE DE LA MAÑANA, LLEVANDO BAJO EL BRAZO CON TODO CUIDADO, LA CAJA FORRADA EN PIEL DE FOCA, QUE GUARDABA SU PRECIADO TESORO.

LA CAJA CONTENÍA EL FAMOSO ANTEOJO DE LARGA VISTA, LEGÍTIMO CATALEJO ESPAÑOL DEL SIGLO XVIII, QUE SU ABUELO; TAMBIÉN MARINO, PUES LE DIÓ LA VUELTA AL MUNDO COMO PRIMER CONTRAMAESTRE DE LA ZARAGOZA; LE HABÍA TRAÍDO DE LA MADRE PATRIA.

EL HERMOSO ARTEFACTO, SIEMPRE DELICADAMENTE PULIDO Y ABRILLANTADO, REFULGÍA AL SOL, Y MOSTRABA EL LATÓN CON TONALIDADES DE ORO. LO IMPORTANTE ERA QUE PERMITÍA UNA AMPLIFICACIÓN DE 1 A 1000, ASÍ QUE SE VEÍA A UNA BANISTERIA DE LA PLAYA, COMO SI ESTUVIERA SONRIENDO AL ALCANCE DE LA MANO.

UNA VEZ QUE LOS FRANCO SALÍAN Y EL BUQUE QUEDABA CON LA GUARDIA Y ARRESTADOS, CUREÑO SE CONVERTÍA EN EL DICTADOR DE LA PROA. SACABA SU CÓMODA SILLA DE EXTENSIÓN Y SU CATALEJO Y A DARSE GUSTO DISTENDIENDO EL PRIMER TUBO DE VEINTE CENTÍMETROS EN OTROS CUATRO EN QUE SUCESIVAMENTE IBAN APARECIENDO POR EL EXTREMO DELANTERO, PARA DAR UNA LONGITUD TOTAL DE SU BUEN MEDIO Y CINCO CENTÍMETROS DE DIÁMETRO, PARA CONVERTIRSE EN EL MIRADOR MÁS POTENTE DE LA FLOTA.

AQUEL DOMINGO, POCO ANTES DEL RANCHO DEL MEDIO DÍA SE DEDICABA A SU ENTRETENIMIENTO PREDILECTO: ESCUDRIÑAR CON EL POTENTE ANTEOJO PLAYAS, MURROS Y ESPIGONES, PARA DESCUBRIR PAREJITAS ENAMORADAS EN CALIGINOSAS SUGERENCIAS. HABÍA ENCONTRADO ALGO MUY SUGERENTE, CUANTO EL CABO DE TURNO, SILVÓ "EMBARCA LANCHA", LO QUE DECÍA QUE EL COMANDANTE ESTABA A PUNTO DE SALIR.

CORRIÓ A DESPEDIRLO, DEJANDO EL ANTEOJO SOBRE EL WINCHE. CUANDO LA LANCHA ESTABA BIEN LEJOS REGRESÓ A LA PROA, ENCONTRÁNDOSE CON UN PLEITO ENTRE MARINEROS. LA TRIFULCA SE MOTIVÓ

PORQUE UN GUASÓN EMPEZÓ A BAÑAR CON LA MANGUERA DE BALDEO A SU COMPADRE QUE LA NOCHE ANTERIOR SE LA HABÍA PUESTO; EL MOJADO, VERDADERAMENTE FURIOSO SE LEVANTÓ ARREMANGANDO GRANADAS DE GRUESO CALIBRE, QUE OBLIGARON AL GUASÓN YA SANGRANTE, A CUBRIRSE LA CARA CON LOS BRAZOS. SIN ATINAR A QUITARSE LA BRUTAL OFENSIVA, SE ENCONTRÓ AL ALCANCE DE LA MANO EL CATALEJO DE CUREÑO Y AESTÓ TAL GOLPE AL FERÓZ Oponente, QUE EL FAMOSO ANTEOJO SALTÓ DESHECHO POR LOS AIRES, CAYENDO AL MAR.

- ¡SE ME CUADRAN!.- GRITÓ ENARDECIDO EL MAESTRE.- QUEDARÁN A MEDIO SUELDO DURANTE DOS AÑOS PARA PAGAR MI MARAVILLA ÓPTICA.
- DE QUE HABLA..? ; CUAL MARAVILLA?.
- ¡GUARDE SILENCIO!. PRIMERAMENTE SE PRESENTAN ARRESTADOS 14 DÍAS POR PELEARSE A BORDO.
- PELEARON?.. QUIENES?.
- USTED Y SU COMPADRE..
- JAMÁS PELEARÍA CON TAN BUEN AMIGO.
- PERO Y LA SANGRE?.
- ¡CUAL SANGRE!, ES UN POCO DE SALSA DE TOMATE..
- Y LA MANGUERA?
- ERA PARA REFRESCARNOS
- Y COMO VAN A PAGAR EL ANTEOJO ESPAÑOL?.
- POR QUE LO VAMOS A PAGAR SI ESTÁ EN SU CAJA?.

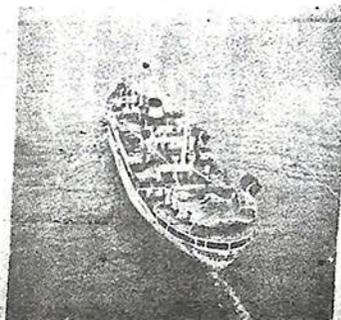
EFFECTIVAMENTE, CUREÑO ABRIÓ LA CAJA Y LE VOLVIERON A LA CARA LOS COLORES AL SACAR EL HERMOSO CATALEJO, SIN DAÑO NI RASGUÑO.  
-Y EL QUE VOLÓ POR EL AIRE?.  
- SIMPLE CARTÓN CUBIERTO DE OROPEL.

Y COMO TODOS EMPEZARON A APLAUDIR, A REIR Y A SILBAR, EL MAESTRE CUREÑO NO TUVO MAS REMEDIO QUE MANDAR POR LA CAJA DE REFRESCOS QUE CELOSAMENTE GUARDABA EN SU PAÑOL, PARA OCASIONES MÁS PRODUCTIVAS, Y PROMETEDORAS.

-----00000-----  
CUANDO PIRRIPLÍN LLEGÓ A BORDO QUEJÁNDOSE DE QUE HABÍA PERDIDO SU CARTERA CON MIL BILLETES. EL OF. DE GUARDIA LO ACONSEJÓ:  
- ANUNCIE UNA RECOMPENSA POR EL PERÍODICO DE MIL QUINIENTOS PESILLOS Y AL DÍA SIGUIENTE SE LA ENTREGAN.

-----00000-----  
Si A USTED NO INTERESA CONSERVAR ESTA REVISTA, OBSÉQUIELA A UN AMIGO.

# No dejes que el barco zarpe sin ti



Tú puedes ser integrante de la tripulación y viajar por todo el mundo, estudiando para piloto e ingeniero geógrafo o maquinista e ingeniero naval, en las Escuelas Náuticas de la Dirección General de Marina Mercante de la SCT

## ESCUELAS

Escuela Náutica de Mazatlán: Calzada Gabriel Leyva s/n, tel. 1-24-86, Mazatlán, Sin.

Escuela Náutica de Tampico: Blvd. Adolfo López Mateos y Constitución, tel. 2-55-21, Tampico, Tamps.

Escuela Náutica de Veracruz: Blvd. Manuel Avila Camacho s/n, tel. 2-83-20, Veracruz, Ver.

Estos planteles:

Funcionan como internado y proporcionan al alumno: alimentación, alojamiento, material didáctico y prácticas. Las dos carreras que se imparten comprenden 4 años, divididos en 8 semestres. Se egresa con título de ingeniero.



## REQUISITOS

1. Mexicano por nacimiento.
2. Soltero.
3. Llenar a mano solicitud de ingreso, con aprobación del padre o tutor.
4. Acta de nacimiento.
5. Certificado de bachillerato o vocacional.
6. Cartilla de servicio militar nacional.
7. Certificado de salud y aptitudes físicas compatibles con las exigencias de la carrera del mar.
8. Exámenes de admisión.

Al ser admitido en cualquiera de las Escuelas Náuticas del país el alumno deberá depositar fianza de \$ 1,000.00 en efectivo, que le será devuelta al terminar los estudios. Asimismo, deberá pagar 450 pesos mensuales durante toda la carrera.

ASESORES Y CONSULTORES EN ASUNTOS MARITIMOS.

BUFETE NAVAL RECLAMEX S.A.  
INSPECCIONES, CERTIFICACIONES,  
AVERÍAS, AVALÚOS, AJUSTES.  
PERITAJES, SUPERVISIONES EN  
CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES.  
ASESORÍAS A BANCOS Y COMPAÑÍAS  
NAVIERAS.  
TORRES ADALID No. 205 -401.  
MÉXICO 12, D.F. 543-88-22.

INGENIERO NAVAL  
FRANCISCO A. MÚGICA R.  
CÁLCULOS Y DISEÑOS.  
REVISIÓN DE PROYECTOS NAVALES.  
ASESORÍAS Y PERITAJES.  
REFORMA 133- 8/O PISO.  
MÉXICO 4, D.F.  
TEL. 591-12-22.

ING. MECÁNICO NAVAL.  
JOSE LUIS CARDENAS PEREZ.  
MAQUINARIA Y EQUIPO PESQUERO.  
ASESORÍA A CONGELADORAS Y DISTRI-  
BUIDORES. PLANTAS Y EMPACADORAS.  
A. OBREGÓN 269-5/O PISO.  
MÉXICO 7, D.F.  
TEL. 525-49-60.

TECNOLOGIA APLICADA INDUSTRIAL S.A.  
EQUIPOS INDUSTRIALES PARA LA PESCA.  
ESTUDIOS Y PROYECTOS. ASESORÍAS.  
DISEÑO INDUSTRIAL PESQUERO.  
REVISIÓN DE PROYECTOS INDUSTRIALES.  
FRONTERA # 140, COL. ROMA.  
MÉXICO, D.F. 574-79-34.

COMUNICACIONES Y ELECTRONICA S.A.  
RADIOCOMUNICACIÓN Y RADIO NAVEGACIÓN  
ECOSONDAS. RADAR.  
PROYECTOS Y PRESUPUESTOS.  
ASESORÍAS EN PROYECTOS ELECTRÓNICOS.  
CÁLCULOS Y DISEÑOS.  
MÉRIDA 176. COL. ROMA.  
MÉXICO, D.F. 574-70-46.

CAP. SERGIO GONZALEZ RUIZ.  
ABASTECEDORA DE YATES.  
EQUIPO DE NAVEGACIÓN, COMUNICACIONES Y MANIOBRA.  
CARTAS Y TEXTOS.  
ASESORÍA EN ADQUISICIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE YATES.  
M. ALEMÁN 19. SEC. TAMBUCO.  
ACAPULCO GRO.

ING. HUMBERTO GOMEZ SANCHEZ.  
DISTRIBUIDORA GOMEZ DE EQUIPOS  
CONTRA INCENDIO S.A.  
DESGRASADORES TEXTILES, INDUSTRIALES Y DOMESTICOS.  
ASESORIA Y PRESUPUESTOS.  
PROYECTOS CONTRA INCENDIO Y DESGRASE.  
BOLIVAR 488.  
MÉXICO 8 D.F.- 538-81-26.

TECNOLOGIA PESQUERA.  
DR. RODOLFO RAMÍREZ GRANADOS.  
ASESORÍA EN PLANTAS DE CAPTURA,  
RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN.  
1/A. CERRADA DE REFORMA 12.  
MÉXICO 21, D.F.  
TEL. 554-08-40.



# 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 ADALID 205.  
Desp. 401,543-88-22.  
MÉXICO 12, D.F.