

Citoral

AÑO I

MEXICO, D. F., ENERO DE 1940

NUM. 6



LITORAL

Revista bimestral

Registrado como artículo de 2a. clase en la Administración de Correos en la ciudad de México, el día 11 de octubre de 1938.

Director:

Ing. FRANCISCO J. DAVILA

Administrador:

RAFAEL CANSECO LANDERO

Correspondencia de Redacción al Director.
Publicidad y suscripciones al Administrador.

Sta. Veracruz 47-25,
MEXICO, D. F.

Precio del ejemplar \$ 0.35
Suscripción anual " 2.00
Extranjero 1 dólar

SUMARIO

	Pág.
Editorial	11
El Puerto de Guaymas	13
De la Pesca Comercial, Industrial y Deportiva en Sonora, por el Capitán de Altura Manuel G. Camiro	17
Control de Fletes y Pasajes	21
Una riqueza actualmente abandonada. Los depósitos guaneros en el Pacífico, por Arturo A. Lelevier	23
El Primer Combate naval en la actual guerra Europea, por efejotadé	26
La pesca del camarón en la costa del Pacífico, por Antonio G. García	29
Por qué se mide el magnetismo terrestre	35
Noticiero Internacional de Marina Mercante..	38

FOTOGRAFADOS
TRICROMIAS
CATALOGOS
DIBUJOS



**Barcenas
y Gomez**

FOTOGRAFADORES-DIBUJANTES

BELISARIO DOMINGUEZ NUM. 67

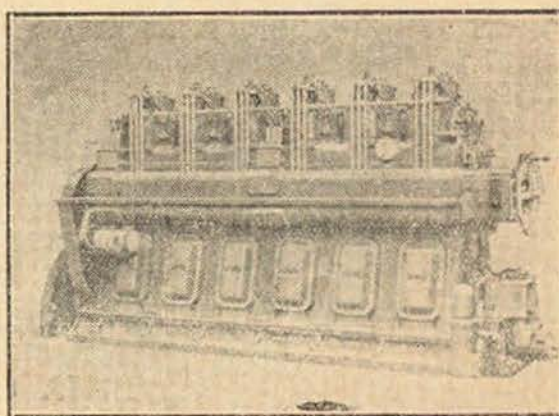
TEL. ERIC. 3-19-94

MEXICO. D.F.

Especialidad
en trabajos
finos a
Colores

MOTORES DIESEL

MARCA "MWM"



Representantes Exclusivos:

LA PALOMA

Sociedad Anónima

I. la Católica 58

México, D. F.

EDITORIAL

Poco después de iniciada la actual guerra entre Gran Bretaña y Francia a quienes nuevamente se les ha asignado el nombre de "los Aliados" y la Alemania nazista, los Ministros de Relaciones Exteriores de las veintiuna "democracias" del continente americano se reunieron en la capital de la República Oriental del Uruguay.

El objeto de la reunión de los cancilleres de América, todos ellos acompañados por un numeroso séquito de peritos, no podía ser más plausible: se trataba, nada menos, de adoptar todas las medidas que fuesen necesarias a fin de mantener de manera efectiva la neutralidad americana.

Aparte de una declaración conjunta de neutralidad, se determinó una caprichosa zona marítima, dentro de la cual no se permitiría ninguna actividad naval a los beligerantes.

La creación de esta "zona de seguridad", que en algunos lugares se llega a extender a más de trescientas millas del litoral, constituye una de las más flagrantes violaciones al Derecho Internacional, que reconoce la libertad de los mares a partir de las tradicionales tres millas de mar territorial. Algunas naciones han prolongado su dominio, como el nuestro, pero esto se ha hecho exclusivamente para lo relativo a la pesca, sin que tal prolongación implique prohibiciones a la actividad naval de otros países.

A este respecto, el Comandante Hilbert de la Marina de los Estados Unidos dice en un artículo publicado en el "United States Naval Institute Proceedings" lo siguiente:

"Durante los últimos 150 años, algunas naciones, han tratado infructuosamente de ponerse de acuerdo sobre otras distancias, que no siendo las tres millas, pudieran ser internacionalmente aceptadas. Por tratados especiales celebrados con fines limitados, varias naciones han modificado esta regla para determinadas localidades, afectando solamente a los propios nacionales. Y, como se indicará adelante, la mayor parte de las grandes naciones, tienen ya establecidas en sus códigos, excepciones a la regla general. Por esta razón del enorme conjunto de excepciones muchos han llegado a asegurar, erróneamente, que la regla de las tres millas de aguas territoriales no ha sido universalmente aceptada. Los que han hecho esta aseveración, no han tomado en consideración que dichas excepciones son estrictamente nacionales en su naturaleza, para fines puramente locales y aplicables solamente a los ciudadanos del país que las han decretado

y que son complementarias y coexisten con la regla principal. Con relación a los ciudadanos y buques extranjeros que operan en aguas fuera de las tres millas de las costas de una nación que reclama una faja más ancha, las leyes del propio reclamante no han podido ser aplicadas cuando esos extranjeros son nacionales de un Estado renuente a la mayor amplitud de las aguas jurisdiccionales."

Por otra parte, es incuestionable que una disposición de tal naturaleza como la que nos ocupa debe ser acompañada de una garantía de efectividad. Por esta falta de garantía protestaron los Estados Unidos en la pasada guerra ante el anuncio que hizo Alemania de que todas las costas de la Gran Bretaña dentro de ciertos límites, quedaba sometida a bloqueo. Los Estados Unidos protestaron alegando, con justificada razón que Alemania carecía de las fuerzas navales suficientes para hacer efectivo el bloqueo y que, por tanto, no podía decretarlo.

El articulista antes mencionado, nos dice después: "En las relaciones internacionales, lo que realmente se toma en consideración no es lo que las naciones dicen sino de lo que ellas son capaces de hacer cumplir con éxito y lo que ya ha sido aceptada por otras. En los últimos tiempos, numerosas disputas que a este respecto se han suscitado, han ido sometidas a arbitrajes internacionales, pero ninguna nación ha sido apoyada en su demanda para ejercer el derecho de control, en una faja de aguas territoriales mayor de tres millas, sobre los buques extranjeros."

En el caso del acuerdo de Montevideo, ocurre cosa semejante, pues quizás con la excepción de los Estados Unidos, cuya flota pudiera mantener una vigilancia eficaz en su "zona de seguridad", ningún otro país de América está en condiciones de asegurar la neutralidad de la mencionada zona.

La existencia de colonias anglo-francesas en América hace aun más difícil y más impolítica la creación de la multicitada zona, puesto que ésta tendría que ser necesariamente violada cuando los alemanes quisieran atacarlas, a lo cual tiene el más perfecto derecho.

Como existe además la circunstancia de que el tráfico marítimo entre Francia e Inglaterra por un lado y las naciones americanas por otro no ha dejado de existir, la proposición de Montevideo adquiere un franco matiz de ayuda a los Aliados, pues de ser efectiva la neutralidad de la zona, los buques mercantes de aquéllos serían en rigor los protegidos por las escuadras ame-

ricanas. Si el pensamiento de los cancilleres fué el de ayudar a los Aliados, de la misma manera que crearon el cordón de seguridad y con la misma falta de razones que tuvieron para crearlo, pudieron haber establecido un corredor de cincuenta millas de ancho, por ejemplo, que bordeando todo el continente después se dirigiera a los puertos británicos...

El combate naval entre el "Graf Spee" y los tres cruceros ingleses, así como el apresamiento de los mercantes "Dusseldorf" y "Ussukima" por unidades británicas, ha servido de pretexto para que los países de este hemisferio presentaran una formal protesta a los beligerantes europeos, protesta que no tiene ninguna razón de ser y que seguramente será rechazada por los destinatarios, si bien con las mejores y más diplomáticas excusas. De aceptarse dicha protesta, se

sentaría un precedente funestísimo, que no haría sino regresarnos a los tiempos en que cada nación se sentía dueña y señora de los mares.

Como instrumento para alejar de la guerra a los países americanos, la creación de la zona de seguridad no parece todo lo feliz que sería de desearse: protestas como la antes indicada tendrán que repetirse, pues no es de creer que los beligerantes vayan a renunciar a efectuar operaciones de guerra en aguas consideradas tradicionalmente como libres; estos incidentes no harán sino quebrantar la neutralidad que tan ardentemente desea mantener el Hemisferio Occidental.

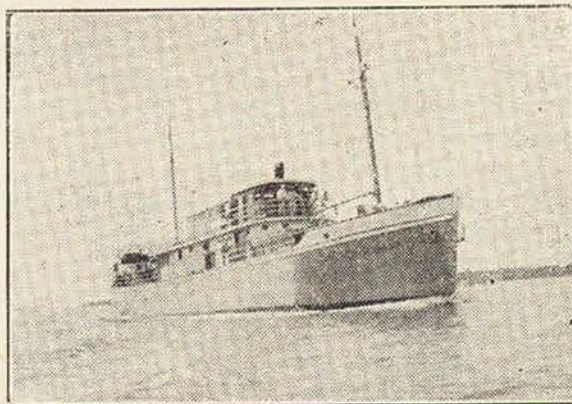
Quizás no pasará mucho tiempo para que se descubran las verdaderas y ocultas intenciones que han inclinado a las "veintiuna" democracias a adoptar medidas por demás peligrosas.

NAVIERA MEXICANA, S. A.

Servicio rápido de pasaje y carga para todos los puertos del Golfo

OFICINAS:

AV. REP. DEL SALVADOR 188-B



TELEFONO ERICSSON 2-84-32

MEXICO, D. F.

Vapor "Río Grijalva"

RUIZ Y GARCIA, Sucrs.

ZARAGOZA No. 47
VERACRUZ, VER.

Consignatarios:

ALVARO F. PEREZ, Sucri.

ALVARO OBREGON, TAB.

JUAN PIZA y Cía.

VILLAHERMOSA, TAB.

ALFONSO NEGROE G.

CIUDAD DEL CARMEN, CAMP.

RAFAEL FERRER BERRON

CAMPECHE, CAMP.

EL PUERTO DE GUAYMAS

Tres son los proyectos que hasta ahora se han estudiado para el mejoramiento del Puerto de Guaymas, 1o., el formado en 1904 por el Ing. don Natividad González. 2o., el de los Ings. Luis Vélez Arriaga y Alfredo Acosta, presentado por dichos señores en 1913 y por el Gral. Juan Mérito en 1918, y 3o., el formado últimamente por el Departamento de Puertos de la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El 6 de noviembre de 1903, la Secretaría comisionó al Sr. Ing. don Natividad González para que hiciera su estudio en la bahía de Guaymas y presentara un proyecto para el mejoramiento del Puerto y ensanche de la Ciudad.

LOS TRABAJOS HIDROGRAFICOS comprendieron: el estudio y observación de las mareas cada hora del día y de la noche durante el tiempo empleado en el levantamiento del plano.

El Sondeo de toda la bahía, el reconocimiento de las capas de fango que forman el azolve y las perforaciones practicadas en distintos lugares y a diversas profundidades para fijar la clase de terreno que forma el fondo.

El número de sondeos practicados por la comisión fué de 4646 con los cuales se determinaron las curvas del nivel del fondo de la bahía, de 1 a 12 metros, quedando determinado con bastante precisión el canal de entrada a la bahía, el paso del fondeadero de los buques que llegan al Puerto, dentro de la curva de 5 metros al bajo del Morro y al talud de las playas en el barrio

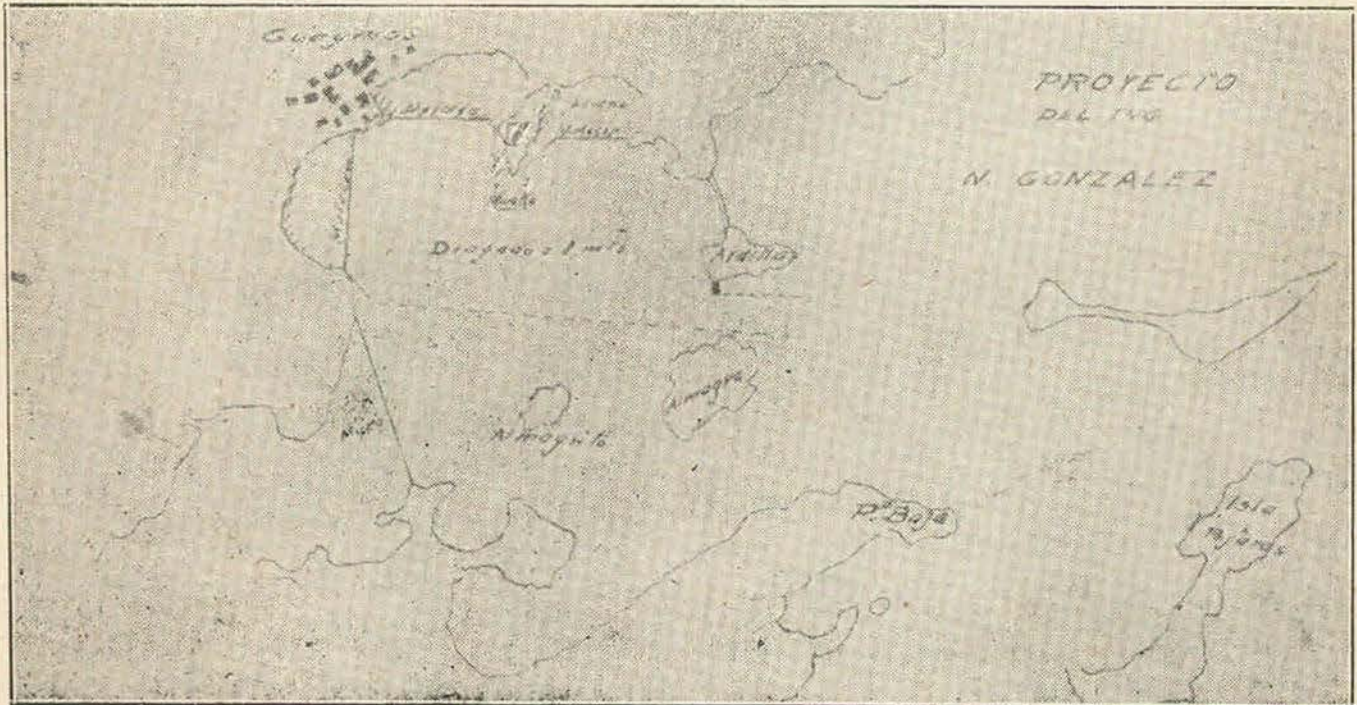
de "La Cantera" producido por el acarreo de sedimentos arrastrados por el arroyo que pasa por ese lugar.

LA CLASE DE FONDO ENCONTRADO FUE DE FANGO, MEZCLADO CON CONCHAS PEQUEÑAS, ENCONTRANDOSE ARENA SOLAMENTE FRENTE A LAS CALLES O DESEMBOCADURA DE LOS ARROYOS, Y ROCA EN LAS INMEDIACIONES Y MUY PROXIMAS A LAS PLAYAS ROCALLOSAS.

CORRIENTES. Estas fueron casi nulas en la bahía durante el corto tiempo empleado en hacer estas observaciones.

ESTUDIO DEL PUERTO. El Puerto de Guaymas por sus condiciones naturales de amplitud y seguridad, es uno de los primeros de la República, no requiere estudios especiales pues la Naturaleza lo ha dotado de los elementos de seguridad necesarios para el tráfico marítimo, solamente hay que acondicionarlo para sus necesidades, desalojando periódicamente "LOS SEDIMENTOS QUE LA ACCION SECULAR HA VENIDO DEPOSITANDO EN ESTA CUENCA CERRADA".

El Proyecto constaba de las siguientes partes: 1º Dar mayor profundidad a las aguas de la bahía para hacer accesible la entrada a embarcaciones de un calado superior a 5 metros, pero que no pase de ocho. 2º Construir los muros, muelles, malecones necesarios para satisfacer el movimiento mercantil. 3º Precaver con obras adecuadas el



azolve de la bahía. 4º Estudiar la manera más económica de ejecutar estas obras.

Para llevar a cabo estas obras, el Ing. González proponía lo siguiente:

Para lo primero, hacer el dragado del fondo, el fango puede extraerse ya sea recogiéndolo mecánicamente por medio de dragas de cuchara y depositándolo en embarcaciones apropiadas, o bien haciendo la succión con bombas centrífugas y transportándolo en suspensión en el agua misma del mar y conduciéndolo por medio de cañerías flotantes a un lugar conveniente.

Para evitar el transporte del fango fuera del Puerto, lo que sería sumamente costoso por la gran distancia a que tendría que llevarse, proyectaba utilizar la parte de la bahía comprendida entre la punta S. del Cerro de "La Cantera" y la punta N. de la Loma G. para convertirla en depósito de fango debido a que por su poco fondo y distancia a que se encuentra de la población no podrá nunca utilizarse para el tráfico de las embarcaciones.

Con la construcción de un muro formado de simple enrocamiento con la roca que se tiene en los cerros antes citados, se segregaría de la bahía y se obtendría un vaso cuya amplitud es suficiente para recibir todo el producto del dragado. Este muro está marcado en el plano con las letras J. K.

Para limitar la ciudad y utilizarlos para el movimiento de las mercancías, proyectó construir tres malecones de paramento vertical hacia el mar, uno entre el cerro de "La Cantera" y la avenida VI frente al cruce de ésta en la calle 20. Otro, siguiendo la dirección de esta avenida hasta encontrar el alineamiento Occidental del muelle proyectado y el terreno entre el costado oriental de

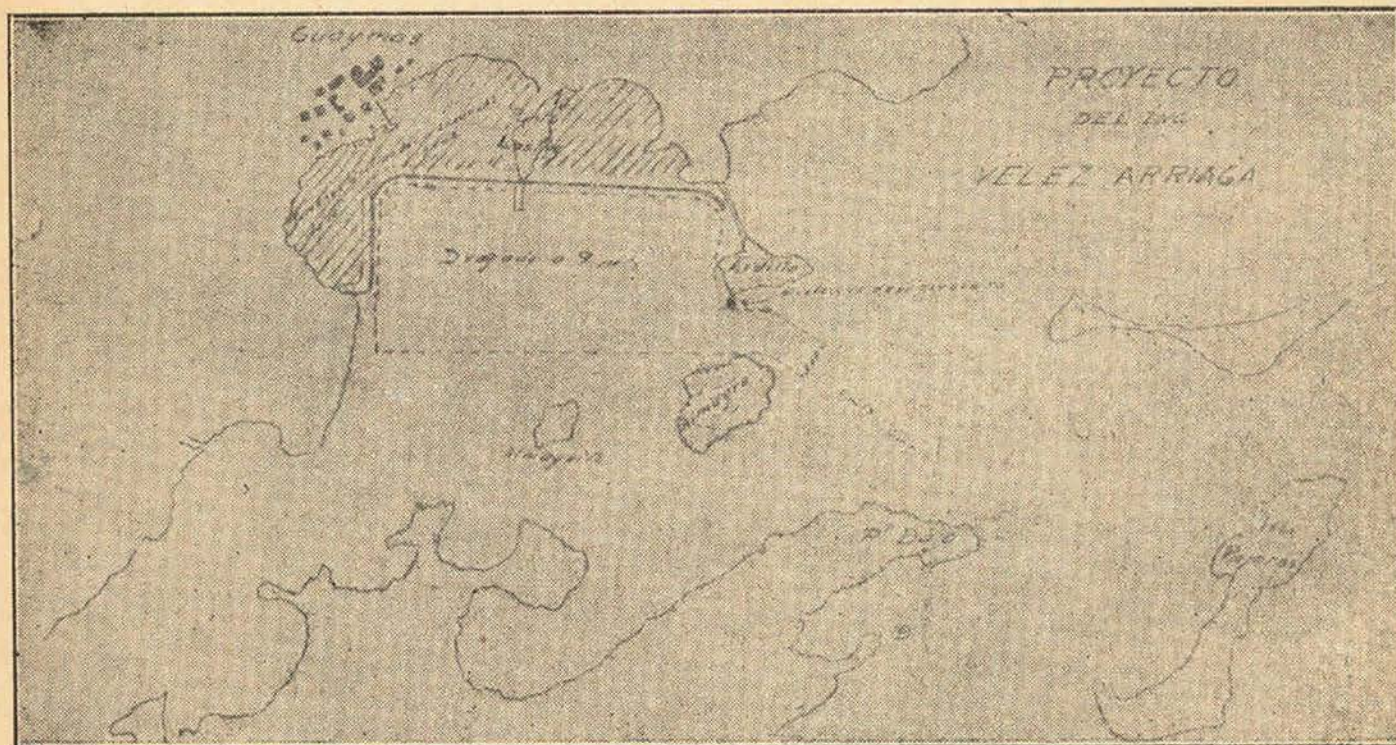
este muelle y "Punta Arena" indicado en el plano con las letras B. A.

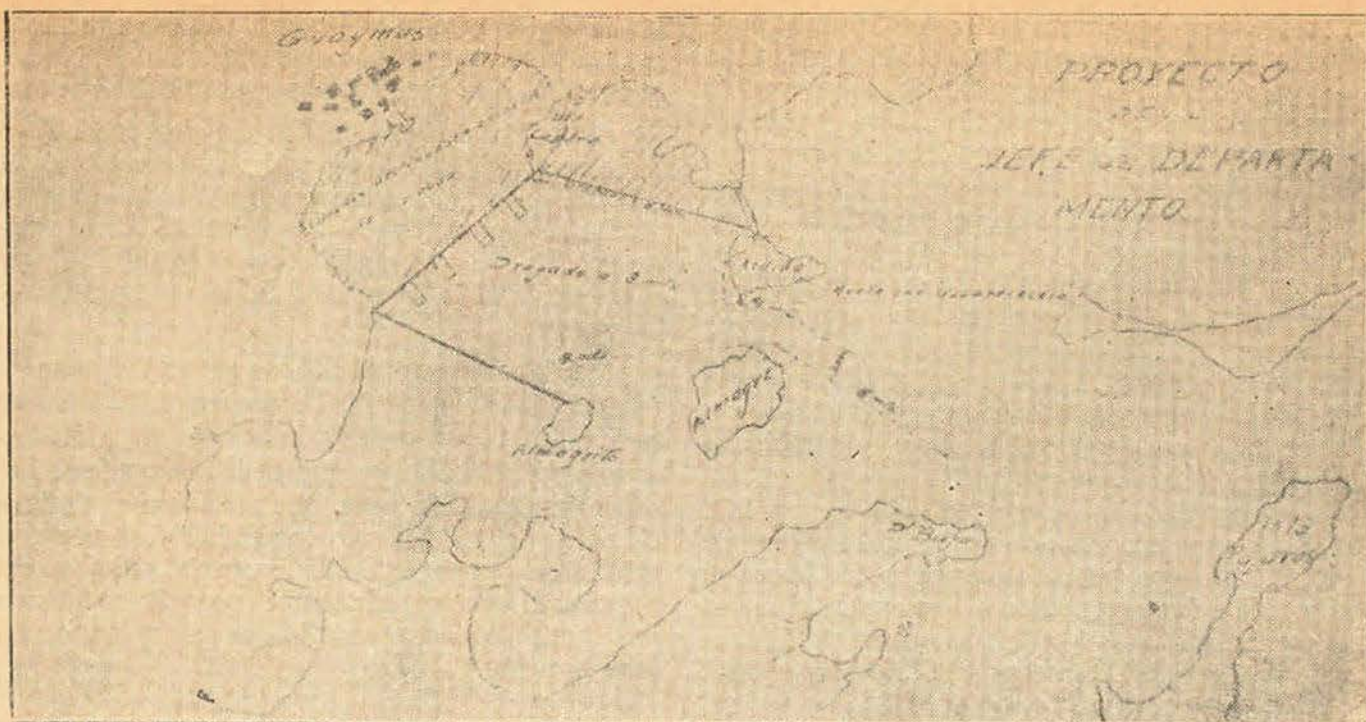
Con el primer malecón se limita el barrio de "La Cantera" que es la parte de la bahía en que se descubre en las bajas mareas una gran parte de playa fangosa, lo que es causa de que sea tan insalubre esta parte de la población. Con el relleno que se haría hasta el alineamiento citado, se evitaría este foco de insalubridad, se conseguiría una gran superficie para el ensanche de la ciudad y se utilizaría este malecón con muelle para el servicio marítimo. Los otros dos malecones en la dirección en que se proyectan regularizarían la forma del Puerto, daría amplitud a la población y se utilizarían como el anterior, como muelles, donde podrían atracar las embarcaciones que hacen el tráfico en este puerto.

Los espacios ganados al mar, pueden llenarse con el producto del dragado inmediato a los malecones, depositándose el fango hasta el nivel de las aguas en las mareas bajas, terminando el relleno de estas zonas con detritus de roca u otros terraplenes diversos que no lleven sustancias orgánicas que al entrar en putrefacción dañarían la higiene y salubridad del puerto.

Para formar el muelle principal, se utilizaría la pequeña península de "Punta de Lastre" en el centro de la bahía y susceptible de poderse alcanzar así a su frente y costados con la remoción del fango del fondo, la profundidad suficiente para que atraquen los vapores de mayor calado que tocan este lugar.

El muelle se formará de muros verticales en la longitud y forma que indican los planos, utilizando en su construcción la roca misma de esta montaña, que a la vez servirá para las demás obras proyectadas.





El segundo proyecto, presentado a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas por los señores ingenieros Luis Vélez Arriaga y Alfredo Acosta, fué firmado en México, el 7 de agosto de 1913.

Como puede verse, los malecones situados en el fondo de los espacios laterales colocados al lado del muelle central, se han avanzado hasta el extremo de "Punta Lastra", formándose un solo malecón 8. E. en el fondo de la bahía. En el extremo Oriental, el malecón se enlaza por una curva de 100 metros de radio con el malecón que le es perpendicular. El fin que se persiguió con esto, fué cimentar la superficie de los terrenos ganados al mar.

Para la construcción de este muro, los citados señores ingenieros inspirándose, en parte, en el procedimiento seguido en Burdeos, para la construcción de los muros de muelles en terrenos fangosos, pusieron la formación de una serie de monolitos huecos de 4.00 m. x 3.50 m. de sección transversal 7.50 m. de altura, colocados a 9.00 m. de centro a centro.

DICHOS MONOLITOS SE CONSTRUIRAN EN SUS SITIOS SOBRE ZAPATAS DE FUNDICION Y SE HUNDIRIAN HASTA QUE PENETRARAN EN EL FONDO RESISTENTE A UNA PROFUNDIDAD DE 1.00 m.

Sobre los monolitos, perfectamente nivelados y alineados se colocarían las trabes de concreto armado que sostendrían el piso del malecón, y sobre la trabe que queda al paño del muro que limita el paramento del malecón, se colocaría un muro de concreto con coronamiento de bloques de granito le 1.00 m. por 0.80 m. por 0.50 m.

Los dragados se ejecutarían a 5.00 m. abajo de la marea más baja, en una zona de 20.00 m. de anchura paralelamente al malecón y a 9.00 m. abajo de la marea más baja.

El volumen del dragado es aproximadamente de 4.610,000.00 metros cúbicos.

La superficie de los terrenos ganados al mar y destinados al ensanche de la ciudad es de 844,980 metros cuadrados que con una altura media de 5.00 m. de volumen de 4.224,900.00 metros cúbicos.

Sobre el relleno hecho con los productos del dragado se extendería una capa de pedacera de piedra de los detritus que quedan en la explotación de las canteras, esta capa de 0.50 m. de espesor, daría un volumen de 422,490.00 metros cúbicos.

En el plano figura un muelle de 180.00 m. x 45.00 m. en "Punta de Lastra" pero al hacer el presupuesto no se tuvo en cuenta.

Este mismo proyecto sirvió de base para la convocatoria que hizo la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el 1º de marzo de 1938, para contratar las obras necesarias para la formación de un puerto artificial en Guaymas, y a la cual no se presentó más que la propuesta del Gral. Mérito.

El tercer proyecto, formado por el Departamento de Puertos y Faros de la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante de esta Secretaría fué presentado el 13 de julio de 1920.

Como puede verse, la idea que se persigue, es aumentar la superficie de los terrenos ganados al mar, extendiéndose de preferencia hacia el Este que es donde se encuentra la estación del Ferrocarril.

El proyecto consiste en construir dos muros que se desprenden de "Punta de Lastre" dirigiéndose, uno al cerro de "La Cantera" y otro al W de la isla de "La Ardilla". El desarrollo de cada uno de estos malecones es de 975.00 m. Sobre el primero se dispondría el peine de los muelles; pero por ahora bastará con uno de 180.00 m., y más tarde, cuando el tráfico se desarrolle, se podrían construir los demás..

Para limitar la bahía y convertirla en una verdadera dársena, se propone construir un enrocamiento que, partiendo del cerro de "La Cantera" termine en "Almagre Chico", el cual impediría que se propagaran las corrientes de fango procedentes del estero de "Los Mestizos" y enzolvaran la bahía.

Al pie de los malecones se dejaría una faja de 40.00 m. de ancho con una profundidad de 5.00 m. para que las embarcaciones que hacen el tráfico de cabotaje, pudieran descargar sobre los malecones, y el dragado de una superficie aproximada de 1.135,937.00 metros cuadrados, a 8.00 m.

de profundidad en la bahía, frente al puerto, dará un fondo que permita llegar hasta los muelles a las embarcaciones cuyo calado no pase de 8.00 m. que son los que frecuentan los puertos del Pacífico.

El mantenimiento de dos canales de entrada al puerto, uno para las grandes embarcaciones de 8.00 m. de calado, entre las islas de "Ardilla" y "Almagre Grande" y el otro sólo de 5.00 m. entre los dos "Almagres", pudiéndose en lo futuro llegar a 8 metros si la necesidad de la navegación así lo exige.

Con las obras indicadas, se ganaría al mar alrededor de 1.000,000.00 de metros cuadrados de terreno en muy buenas condiciones para el desarrollo de la población que podría extenderse hacia la bahía y el puerto, que sería con el tiempo, el centro del movimiento comercial, y si este desarrollo se quiere extender hasta la estación del Ferrocarril bastará arrancar el pequeño montículo de "Punta de Lastre" con lo que se obtendría una gran estación.

ALEJANDRO IBERRI

AGENTE DE LA LOTERIA NACIONAL

REPRESENTACIONES - COMISIONES

SEGUROS

Apartado 10 Serdán 284 Tel. Eric. 73

GUAYMAS, SON., MEX.

A. P. MURILLO

CALLE 20 Y AV. SERDAN

APARTADO 22

TEL. ERIC. 62

Equipos para pesca deportiva

Artículos para pesca comercial

Botes especiales de Pesca, XXX, Pex Espada, Vela,
Neila, Rio Rita

EXCURSIONES MARITIMAS DE PLACER

GUAYMAS, SON., MEX.

"GUAYMEX"

HECTOR FERREIRA

Empacadora de frutas, legumbres y mariscos

Especialidad: ostiones en escabeche y

pescado rosado estilo Salmón

Av. XIII y Calle 23 Tel. Ericsson 68

GUAYMAS, SON., MEX.

Mitla! Mitla! Mitla!

El Restaurante de los

Turistas y Viajeros

**El Preferido de la Sociedad
Guaymense**

Av. Serdán y Calle 20 - Teléfono Ericsson 2-40

DE LA PESCA COMERCIAL, INDUSTRIAL Y DEPORTIVA EN SONORA

Por el Cap. de Altura

M. G. CAMIRO

Al litoral sonorense corresponden las aguas del Mar de Cortés desde el paralelo 26-13 al 31-58, señalándose en sus límites la desembocadura del Río Colorado al norte y el estero de Agiabampo al sur.

Desde el descubrimiento del extenso Golfo de California, llamó la atención de los conquistadores la riqueza marítima que guardaba, y acorde con las costumbres y ambiciones de los mismos, sólo se dedicaron al buceo de las conchas madreperla y nácar, cuyos productos alcanzaban precios fabulosos y eran fácilmente transportables al viejo mundo.

Pasados los años de la conquista y otros más de la República, las actividades de la pesca fueron iniciándose lentamente, debiéndose en parte a los pescadores extranjeros, que con los conocimientos de la época, venían en seguimiento de las ballenas, quienes en su migración austral viven en nuestras aguas transitoriamente. Esos hombres de mar al internarse en el Golfo, tomaron en cuenta la importancia comercial de la explotación de las diversas especies marinas, cuyas noticias, propaladas en la vecina República y relacionadas después con los centros de consumo de los productos piscícolas en la California norteamericana, donde ya existía una gran demanda de materia prima para el empaque, hacía necesario el aprovechamiento de esa riqueza que ópima y pronto a entregarse, vivía en las aguas aledañas del Mar Bermejo, resolviéndose en esta forma una parte del problema de esas plantas empacadoras.

Es desde entonces, en el segundo decenio del presente siglo, que la importancia de las pesquerías mexicanas en el Pacífico, fue reconocida como potencial bajo el punto de vista comercial e industrial.

Oficialmente, nunca se han efectuado en México, en el ramo de pesca, estudios de carácter científico, ya sean oceanográficos, climatológicos, ecológicos, etc., limitándose las dependencias que han tenido a su cargo esos recursos naturales a recabar informes locales de los pescadores y de los concesionarios. También se han aceptado las investigaciones hechas por un gobierno extranjero en aguas del Pacífico y las de un permisionario mexicano utilizando barcos de matrícula extranjera en ambos litorales.

Los empleados de pesca han hecho recopilación de datos, formando numerosos expedientes que han encontrado fácil acomodo en los archi-

vos, en los cuales la preparación y conocimientos técnicos han brillado por su ausencia en la mayoría de los casos. Naturalmente que este esfuerzo es loable, máxime si se tiene en cuenta que el Estado ha considerado siempre en un plano secundario todo lo relativo a la riqueza e industria marítimas. Y sólo como inicial de la pesca y sus sistemas modernos, se cuentan en el haber oficial, las investigaciones y estudios que hicieron en un período de tiempo relativamente corto dos Técnicos de Pesca japoneses, al servicio oficial del Departamento Forestal, que no contaron ni con elementos, ni facilidades para el buen desempeño de su cometido, por haber hecho siempre acto de presencia en la dependencia hacendaria, ese fantasma que se llama: "falta de partida en el presupuesto".

Es por ello, que en vista de lo anterior sólo "sabemos", que existen en las aguas del litoral sonorense diversas especies de alto valor comercial y otras de mediano, tomando en cuenta la explotación y la demanda.

Entre las primeras debemos de considerar el camarón, la totoaba, el atún, el ostión, la cabrilla, la curbina, la macarela, la tortuga, el tiburón, etc., de las segundas mencionaremos la mojarra, la lisa, el calamar, la almeja, el pulpo, el lobo marino, la sardina, la anchoveta, etc. Además se encuentran pargos, jureles, tobalos, meros, huachinangos, lenguados, langostas y delfines.

Dentro del programa de protección del Gobierno para los pescadores en general y en particular para los sonorenses, está la socialización que se ha hecho a su favor de las especies siguientes: camarón, totoaba, curbina, cabrilla, ostión, pulpo, calamar y langosta, por lo que la explotación de estos productos en aguas de Sonora, sólo se efectúa por los pescadores organizados en Cooperativas que son integrantes de la "Federación de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera del Golfo de California", que en conjunto suman 11 y a continuación se expresan: Coop. de Punta Peñasco, Coop. de Puerto Lobos, Coop. Tribu Seri, Coop. Lázaro Cárdenas, (Bahía Kino), Coop. Pescadores del Yaqui, Coop. R. E. Calles, Coop. Pescadores Tribu Yaqui, Coop. Ostioneros de Guaymas, Coop. Pescadores del Mar de Cortés, Coop. del Pareón Colorado y Coop. de Yavaros, haciendo un total de más de mil pescadores.

Las principales actividades de pesca que desarrollan son: las de camarón, totoaba, curibina y cabrilla, cuyos mercados más importantes son el Japón y los Estados Unidos, dedicándose a la explotación del primero cuatro Cooperativas utilizando los equipos de dos compañías japonesas, a quienes venden por conducto de la Federación, el camarón verde descabezado, mediante contratos aprobados por la Secretaría de Economía. La temporada de 1938-1939 que por diversas causas se vió reducida a sólo cuatro meses y medio de explotación se capturaron 3,200 toneladas de camarón verde, usando el sistema trawl en dos barcos plantas, doce barcos menores trawl, otro barco planta y un transporte, percibiendo esas cuatro cooperativas, libres de todo gasto la cantidad de \$800,000. A esto hay que agregar los conocimientos y prácticas en el uso de las redes, manejo de los productos y hábito del mar, que debido a la falta de escuelas oficiales de pescadores, se suple de esta manera y con creces, esa deficiencia del organismo gubernamental.

Los pescadores de las otras Cooperativas que por falta de equipo moderno, no pudieran embarcar en los buques plantas o trawl, se dedicaron a la captura del camarón en los esteros y bahías, utilizando canoas y piraguas, surtiendo con sus productos el mercado nacional, en forma de apastillado, pelón y verde descabezado.

Hace gestiones la Federación de Cooperativas de pescadores para que en la próxima temporada se aumente el número de embarcaciones a fin de que los socios puedan desarrollar sus actividades en grande escala, atendiendo al buen rendimiento que obtiene trabajando con sistemas y métodos modernos. Estas explotaciones, tal vez por desconocimiento de las mismas o por competencias comerciales, han sido objeto de ataques tanto para las Cooperativas de Pescadores como para las compañías y para el propio Departamento Forestal, y por lo tanto es conveniente dar una explicación somera del caso, para hacer ver la necesidad que actualmente tienen los pescadores mexicanos de contratar con las compañías extranjeras.

I.—Nuestras cooperativas carecen de los medios económicos indispensables para adquirir los equipos modernos de pesca. El valor mínimo de éstos para las actividades de la Federación, en lo que se refiere a las cooperativas de Sonora, sería de 10 millones de pesos, importe de 5 barcos plantas, 2 transportes y 25 barcos menores sistema trawl. Si además se tomaran en cuenta las demás cooperativas que controla la Federación en Baja California y Sinaloa que en total suman 20, sería necesario duplicar el número de embarcaciones y por consiguiente la cantidad de pesos mexicanos.

II.—Contratar un numeroso personal técnico para dirigir la navegación, maniobras de pesca,

manejo, congelación y refrigeración de los productos, contándose entre ellos, Capitanes, Pilotos, Ingenieros de máquinas, radiotelegrafistas, tripulantes pescadores, etc.

III.—Asegurar los mercados extranjeros estables como Japón, Manchukuo, China y Estados Unidos (oeste).

IV.—Poseer capital o crédito bancario no menor de 2 a 3 millones de pesos para desarrollar las operaciones de pesca, sostenimiento de las flotas, conservación de los barcos durante las temporadas de vedas y... preparación de nuestros marinos y tripulantes pescadores que integrarán las dotaciones de los barcos pesqueros de la Federación de Sociedades cooperativas de la Industria Pesquera del Golfo de California. Es decir que el factor tiempo y el factor dinero resolverán el problema de la captura del camarón.....

Lo relacionado con la denominada destrucción de la riqueza marítima mexicana, es objeto de preocupación de la dependencia oficial que carecerá de personal técnico actualmente y sólo pretende ayudarse con una estadística deficiente. Debe seguirse el ejemplo de las naciones que tienen en la pesca uno de sus fuertes ingresos, que han hecho estudios científicos, que han legislado para la protección de sus recursos naturales acuáticos: que han aceptado y aceptan el sistema trawl y no han dictado taxativas en las aguas que se llaman de altar mar, tratándose de la explotación del camarón. (Estados Unidos, Japón, China).

Las Coops. de Punta Peñasco, Puerto Lobos, Lázaro Cárdenas, R. E. Calles, Yaqui y Tribu Yaqui, del norte del Estado y del puerto de Guaymas respectivamente, desarrollan sus actividades durante la temporada de totoaba con gran intensidad, empleando sus elementos propios que consisten en cuatro embarcaciones de motor, lanchas gasolineras y piraguas, exportando la carne en camiones acondicionados con hielo triturado, desde Guaymas, Bahía Kino, Punta Peñasco, el Golfo, etc., por Nogales, Son., hasta los Angeles, Calif., que es el centro distribuidor de este producto, muy apreciado por los norteamericanos, al que nombran White See Bas, Lobina mexicana y Lobina del mar, cuya carne blanca y consistente es de un sabor exquisito, cualidades que en nuestro país y particularmente en el Distrito Federal, no se han sabido estimar, tal vez por la costumbre de comer las especies del Golfo de México y los antojos capitalinos a base de carnes rojas y picantes.

Aprovechan también el buche (vejiga natatoria) que tiene gran demanda en Oriente y el hígado que en estado fresco se exporta a los Estados Unidos, donde es muy solicitado para la extracción de aceite que se emplea en la medicina. La explotación de la totoaba por los pescadores sonorenses ha alcanzado mil toneladas

en la temporada, vendiéndose generalmente al precio de 18 centavos de dólar el kilo. Igualmente se exportan cabrila, curbina, mero, etc.

El mercado nacional se provee de estos productos en cantidades limitadas y nunca por carro entero, siendo el principal consumidor la capital de la República en quince toneladas mensuales. Como dato curioso debe mencionarse que en el mercado de Guaymas, centro pesquero de gran importancia, que cuenta con 9,000 habitantes, los expendios de carne de res, de puerco y de carnero son en número de 18, y en cambio los expendios de pescados y mariscos, son pares y no llegan a cuatro. Si eso sucede en un puerto donde la principal actividad marítima es la pesca, ¿qué podrá pensarse del resto del país?

El buceo, mejor dicho aquí, la explotación del ostión, es la más importante de la República; ésta se efectúa por los pescadores de las Coops. federadas, Ostioneros de Guaymas y Tribu Yaqui, que tienen sus pailebots-motor y canoas en las cuales transportan el molusco que explotan en los doce criaderos que se encuentran al sur del puerto, siendo los más importantes las Cruces, los Algodones, Santo Domingo, las Tortugas y Lobos. La explotación razonable y metódica puede calcularse durante la temporada en siete millones de ostras, cuyo principal mercado es el Distrito Federal y el regional, exportándose en corta cantidad a los Estados Unidos, en donde podría tener una buena demanda, si el manejo del producto estuviera ajustado a las exigencias de las leyes sanitarias de ese país. La tortuga, la mojarra, el calamar, el pulgo y la almeja, esta última de muy buen gusto, tienen demanda local y en el D. F.

Posiblemente, como centro industrial de pesca, Guaymas, es el lugar mejor indicado, pues además de las vías de comunicación, ferrocarril, carreteras y avión (Hermosillo), cuenta con sus bahías seguras y abrigadas con suficiente profundidad para los barcos pesqueros, estación de aprovisionamiento de combustibles, muelles, fábricas de hielo, aguada, reparaciones de barcos, trabajadores marítimos y pescadores.

La materia prima se encuentra en las aguas del litoral sin necesidad de recorrer grandes distancias, siendo esto una ventaja para que la instalación de plantas empacadoras fuera una realidad, pero debido a la vecindad de los Estados Unidos, se ha encontrado más fácil y rápido el comercio de productos en estado fresco. También influye la poca confianza de nuestros nacionales para esta clase de empresas. Dos compañías extranjeras, concesionarias de pesca, pretendieron establecer esas industrias en el puerto, pero de ensayos no pasaron, y actualmente la industrialización se reduce a la extracción de aceite de tortuga, de tiburón y de lobo marino, empleando procedimientos anticuados; la salazón de carne de cahuama, totoaba, curbina, cabrilla,

mero, etc., para el consumo local éstos y aquéllos para el interior del país. Además se cocina el camarón, secándolo en forma de apastillado y pelón para los mercados nacionales y algo para el extranjero. También se secan los buches de totoaba y las aletas del tiburón destinándoseles a la exportación.

Se encuentran establecidas en este puerto dos empacadoras de producción limitada, siendo una la que se dedica al empaque de ostión, pulpo, calamar, tortuga y almeja, cuyos productos, especialmente el ostión en escabeche, tienen gran demanda en el norte del país, y la otra que aprovecha la macarela y el barrilete, presentando aquélla al estilo salmón, distribuyéndose ambos productores en los mercados del interior y del Distrito Federal. Debe estimularse el esfuerzo de estos industriales mexicanos por la Dependencia Federal correspondiente, pues debe considerárseles como los iniciadores del empaque en el puerto guaymense.

De una vez por todas es necesario abandonar el señuelo de las concesiones de pesca, que sólo constituyen un cúmulo de dificultades para el desarrollo de la industria pesquera, pues prácticamente no dan ningún beneficio al concesionario, si consideramos que la exención del impuesto de un centavo por kilo al producto que se industrializa directamente, no compensa los depósitos muertos, fianzas y restricción de las explotaciones, sin contar con las obligaciones que últimamente se les exigen por las dependencias federales. Para que la industria pesquera prospere deben ser independientes las empacadoras y los pescadores, sin olvidar las buenas relaciones que deben existir entre ambos para el mejor éxito del negocio.

Por razón natural de las migraciones de las especies marítimas como el atún, barriles, etc., éstas buscan en nuestras aguas territoriales y en las extraterritoriales, temperaturas templadas y alimentación abundante, abandonando en ciertas épocas del año, el litoral occidental de las Californias, por lo que las flotas pesqueras de San Pedro y San Diego, se internan en el Golfo, donde al amparo de los permisos de pesca otorgados por el Gobierno de México, desarrollan sus actividades, ya sea usando el sistema bait-boats o el purse-seine. Grandes cardúmenes encuentran las embarcaciones, llenando sus bodegas con los atunes frescos que son descargados en los muelles de las empacadoras norteamericanas, constituyendo el 50% de la materia prima que se industrializa en esas plantas.

Es necesario aclarar que el sistema bait-boats utiliza la sardina y la anchoveta que abundan en las aguas sonorenses, para que sirvan de cebo a los atunes, conservándose viva en tanques especiales llamados de carnada, y en ese estado se arroja al mar para que pique el pescado. Es-

ta sardina tiene la particularidad de soportar altas temperaturas de las aguas de Centroamérica, a donde acuden los barcos pesqueros cuando no encuentran el atún en nuestros mares.

Anteriormente obtenían en este puerto sus permisos de pesca numerosos barcos atuneros, cuyo arribo favorecía económicamente al comercio local, pues se aprovisionaban de combustible, hielo, víveres, ect., y debe esperarse con motivo de la creación del Departamento de Marina, que tendrá a su cargo oficialmente las actividades de la pesca, que el Puerto de Guaymas, vuelva a recibir los beneficios de la visita de esos barcos atuneros, al darse cumplimiento a la no obedecida disposición del C. Presidente de la República, en el sentido de que los permisos de pesca para los barcos extranjeros, sean expedidos únicamente en territorio nacional.

La pesca ha adquirido en los últimos años bastante importancia, en las aguas del Golfo de California, siendo Guaymas, Bocochoibampo, Bahía Kino y Puerto Libertad, los lugares a donde afluyen los turistas de Arizona, California, Nuevo México, Colorado y otras ciudades

de los Estados Unidos, que vienen a practicar el deporte de la pesca, que es abundante y cuenta entre sus principales atracciones la captura del pez-vela, pez-espada, el jurel de Castilla, el dorado, el pez-gallo, el pez-toro, además de los atunes, totoaba, pargos, etc.

Contribuye mucho a hacer agradables las expediciones de pesca, la temperatura en invierno y otoño, el buen servicio de las 27 embarcaciones especiales para el deporte que salen del Puerto de Guaymas y de Bocochoibampo; el buen trato y conocimientos especiales de los tripulantes para con los turistas. En todos los centros de reunión como el Playa de Cortés, el Mítla, el Gambrinus, Miramar y tiendas de curiosidades, etc., se encuentra la misma cordialidad y buen deseo de atender a los paseantes, lo que ha contribuido para que el turismo aumente cada año.

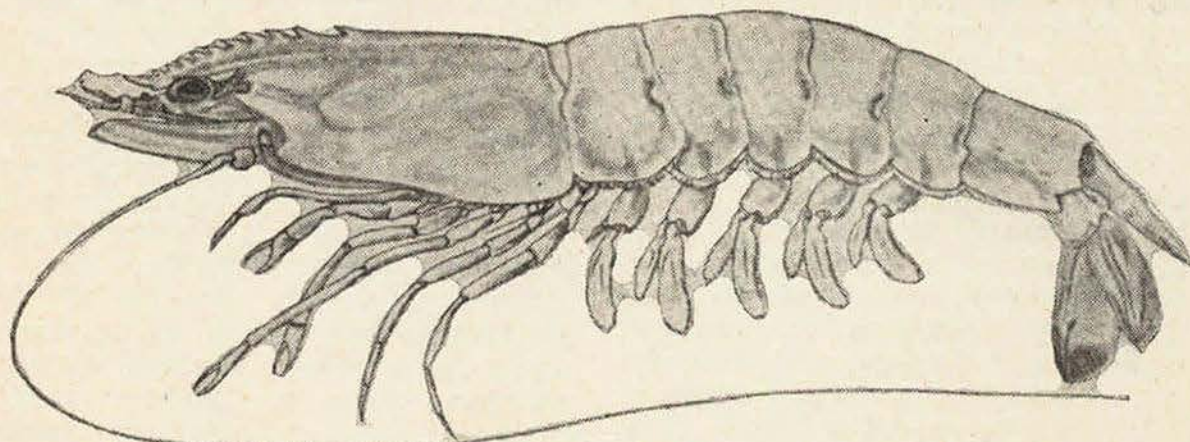
También arriban al puerto yates extranjeros con personajes del dólar y cinelandia cuyo principal incentivo es la pesca deportiva. Los magnates del Este, llegan a estas playas con sus botes especiales desde Miami para sentir las emociones que produce particularmente en su captura el pez-vela y el pez-espada sonorenses.

LUCAS K. YEDA

Representante de Hayashikane Shoten, Ltd.

Calle García Morales s/n.

Teléfono Ericsson 83



Sociedad Cooperativa de Pescadores de Yavares, S. C. L.
Permisoria de Pesca general y especial de camarón

Utiliza en sus explotaciones los buques siguientes: *Banshu Maru No 15, Choyo Maru No. 1, Choyo Maru No. 2, Choyo Maru No. 3, Choyo Maru No. 5, Choyo Maru No. 6, Choyo Maru No. 7.*

Federación de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera del Golfo de California

CONTROL DE FLETES Y PASAJES

Por el **NOSTRAMO**.

El funcionamiento actual del Control de Fletes y Pasajes aplicable únicamente a las rutas de cabotaje de nuestras pequeñas embarcaciones del Golfo de México, después de una experiencia de varios años nos ha demostrado que si bien ha evitado la competencia de fletes desleal en cambio nada absolutamente ha hecho por el mejoramiento de nuestra pequeña flota de cabotaje sino al contrario en determinados casos hasta se ha opuesto al desarrollo de esta industria.

El Control de Fletes y Pasajes vela porque ninguna embarcación viole las tarifas de carga aprobadas por la dependencia oficial correspondiente, pero uno de sus principales defectos es el de que: Almacena la carga en determinado lugar y ésta la proporciona por riguroso turno a las embarcaciones según vayan llegando a Puerto, en lo cual se OBLIGA al embarcador y Pasajero a tomar el BUQUE EN TURNO; esto es oponerse al desenvolvimiento de nuestra Marina Mercante Nacional y para demostrarlo pongo el siguiente ejemplo:

“Si en los sitios de automóviles de alquiler estos estuvieran en TURNO y se negara al cliente escoger su *carro*, ningún dueño de sitio o automóvil se preocuparía por estar relevando constantemente sus *carros* ya que el cliente antes de hacer uso de este servicio, si es conocedor procura tomar el automóvil que le dé mejor servicio, y si es neófito, se guía por lo que oye o simplemente por lo que su vista le indica lujo y confort; es decir, esto de permitir al cliente escoger su *carro* produce una constante competencia entre los dueños de éstos para presentar lo mejor que se construye dando por tal, auge a la industria automovilista—y esto sin que la tarifa por motivos de competencia sean unas inferiores a otras—y para evitar extendernos en el ejemplo, hagamos caso omiso de los beneficios que recibe también el trabajador del volante”.

Contrario completamente a lo que sucede en la industria marítima sea cualesquiera que sea la clase de barco, ya sea incómodo para el pasajero, inadecuado para el embarcador, lento en su andar, menores condiciones maríneas que otros, etc., etc., tiene forzosamente que entrar en turno y si el pasajero le urge llegar a su destino o al embarcador le es indispensable que su carga continúe al lugar destinado se ve OBLIGADO a utilizar el buque que se halle en turno. Es natural entonces que mientras a fortiori el naviero tenga carga y pasaje poco se preocupe de mejorar su servicio ya que sea como quiera su embarcación mientras exista carga y pasaje le rendirá sus ganancias.

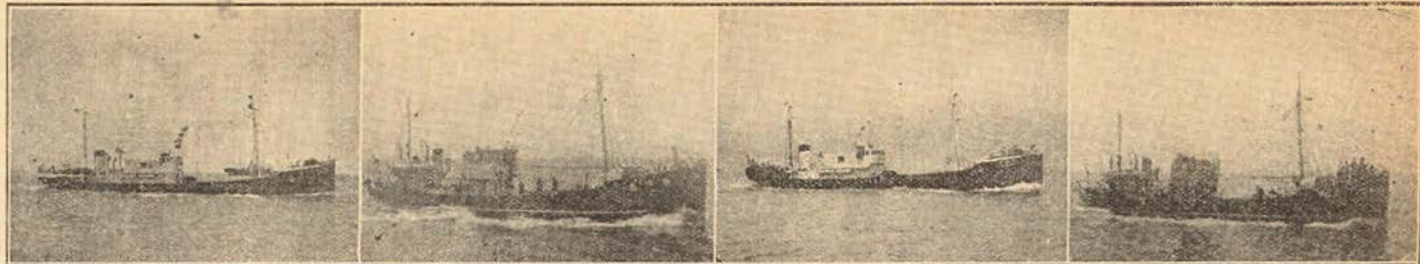
Otro de los defectos capitales del Control de Fletes y Pasajes es el de que sus Directores desde su fundación han sido a la vez que dueños de embarcaciones, emba:adores también y a pesar de la vigilancia oficial y de cuantas precauciones sean tomadas—no quiero culpar—pero sí quiero hacer resaltar cuando menos la sospecha de que siendo dueño de buque al servicio de cabotaje y embarcador también, factible es que mi carga la retenga cuando sea de las calificadas en la Tarifa de Fletes como de primera para cuando mi buque esté en el turno correspondiente, la manifieste al Control de Fletes y Pasajes con su respectiva recomendación de ser necesario su pronto embarque.

Ahora bien expuestos algunos de los defectos—que repito según el criterio el autor de este escrito—adolece tal Asociación, expondré también las finalidades que debía llenar este organismo con el apoyo oficial para que permitiese el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

1o.—Velar únicamente porque las Tarifas de Fletes y Pasajes no fuesen alteradas en forma de competencia desleal y a la vez el constante estudio para la reforma a las Tarifas según las necesidades de las rutas a cubrir.

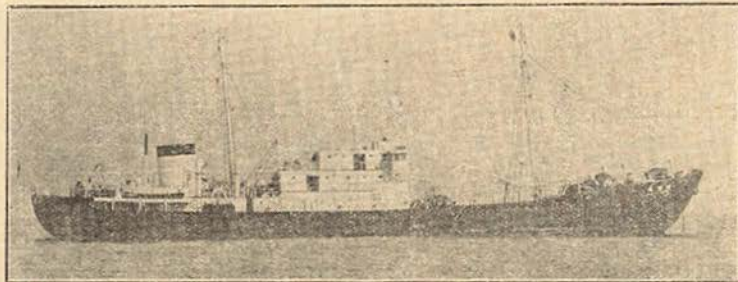
2o.—Importantísimo objeto que hasta ahora nadie se ha preocupado y es de aplicación en otras rutas de transporte. El estudio de la potencia económica de las rutas marítimas—y defino esto como el estudio de la carga y pasaje que se transporta por cada ruta de nuestros puertos para establecer entonces el número de embarcaciones a rutas fijas que a la vez que se ponga especial atención en la comunicación con tales regiones permita desahogadamente el dedicarse a esta ruta evitando los descalabros comerciales. Decía anteriormente que este estudio es aplicado en otras rutas de transporte terrestre pues tengo entendido que en las carreteras una dependencia oficial tiene encomendado este estudio que en su aplicación evita competencias comerciales desleales que se traduce en desarrollo de la industria a la vez que resuelve perfectamente el importantísimo problema de las comunicaciones de los pueblos.

Y para terminar creo de necesaria importancia el debido estudio de este problema ahora que se habla del desarrollo de nuestra marina mercante nacional con la creación del Departamento autónomo de Marina en pro del desenvolvimiento de esta incipiente y olvidada industria que en otros países con menor litoral es la vida de ellos.



Federación de Sociedades Cooperativas de la Industria Pesquera del Golfo de California.
 AVE. OBREGON 120. NOGALES, SON.

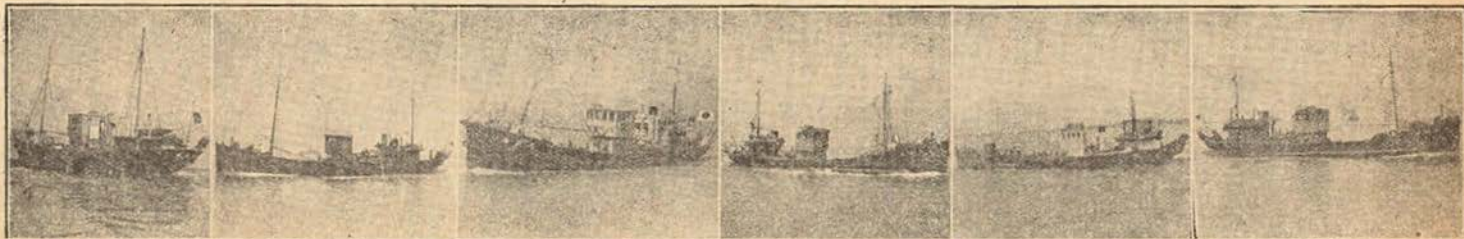
Nuestras explotaciones de pesca en grande escala, utilizando equipos modernos, nos colocan en situación de cooperar con el Comité Regulador de Subsistencia Pública para que sea una realidad el abaratamiento de los productos marítimos, poniéndolos al alcance de todos los habitantes del país.



Flota de la Nippon Suisan Kabushiki Keisha.

Agrupaciones integrantes de la Federación que actualmente operan a bordo de estos buques.

- Soc. Coop. de Pescadores del Yaqui.
- Soc. Coop. de Pescadores "R. E. Calles".
- Soc. Coop. de Pescadores de Paredón Colorado.
- Soc. Coop. de Pescadores "Unión de la Reforma".
- Soc. Coop. de Pescadores de Mazatlán.



Una Riqueza Actualmente Abandonada: Los Depósitos Guaneros en el Litoral del Pacífico

Por

ARTURO A. LELEVIÉ

Breve información sobre una riqueza actualmente abandonada cuya explotación rinde al Erario Nacional peruano millones de pesos anualmente, desde hace unos treinta años, y que desde 1841 a 1880 produjo a la compañía inglesa que explotó las islas guaneras del citado país, la fabulosa suma de varios millones de libras esterlinas. Actualmente dicho país tiene una reglamentación y vigilancia adecuada que les permite la conservación de dicha riqueza indefinidamente.

La explotación del "guano" (derivada de la palabra peruana huano, que significa estiércol, boñiga, etc., y que se usa generalmente para referirse a la materia fecal de las aves que se alimentan únicamente de peces) en nuestro litoral del Golfo de California y Occidental de la Baja California, se ha efectuado en años atrás; desde 1888 a 1893 por una compañía inglesa se explotaron las islas "San Pedro Mártir" y "Rosa", situadas en la medianía del Golfo entre los paralelos 28° y 29°, produciendo la primera mencionada unas 25,000 toneladas de dicho producto y la segunda, unas 4,500 toneladas durante el período citado.

En los años de 1895 a 1907, una compañía americana de San Diego, California, trabajó los depósitos guaneros de Isla de "Patos" a seis millas de la costa Norte de la Isla de Tiburón y frente a Punta Tepopa, en la costa de Sonora e Islotes "San Jorge", frente a la bahía del mismo nombre en la costa Norte de Sonora, alcanzando el tonelaje total de dicha explotación a más de 3,000 toneladas. En esos mismos años dicha compañía explotó los depósitos guaneros en la costa Occidental de la Baja California, desde la Isla de la Concepción y San Roque (frente a la bahía del mismo nombre, (latitud 27°11', longitud 114°15') hacia el Norte Natividad, San Gerónimo, San Martín y otros pequeños islotes que se encuentran cercanos al mismo litoral, produciendo en junto, unas 4,500 toneladas de dicho fertilizante, exportándose en su totalidad.

La explotación de todos los depósitos mencionados nunca se llevó a cabo metódica y moderadamente, pues los interesados sólo se con-

formaban en embarcar los cargamentos que les producían buenas ganancias, sin tener en consideración la época de anidación ni crianza de los polluelos de las aves guaneras útiles ni mucho menos preocuparse por la protección de las mismas. En las dos épocas mencionadas, si bien es cierto, nuestro Gobierno Federal no tenía reglamentación adecuada para la explotación del guano ni para la protección del ave avifauna guanera, ni mucho menos vigilancia eficiente de las aguas cercanas a los depósitos, con el resultado que, además de la explotación inmoderada no faltaba la piratería constante.

Por fortuna actualmente nuestro Gobierno Federal se ha preocupado por la conservación de las aves guaneras útiles dictando los decretos necesarios a ese fin, pero por razón de encontrarse los depósitos tan diseminados, tanto en el Golfo de California, como el de la costa Occidental de la Baja California, la vigilancia eficiente constante por medio de "guardacostas" (barcos) sería muy costosa, siendo más práctico y económico el establecimiento de "guardianías" por zonas, con personal adecuado.

Es indudable que existen ciertos puntos de similitud entre la zona peruana y la nuestra del Golfo de California y la Occidental de la Baja California, pero siendo imposible abarcar todos los puntos y factores que existen entre las regiones guaneras, en una breve información como la presente, sólo nos resta decir que si bien nuestras aguas litorales no están bañadas por la maravillosa corriente de Humboldt con sus aguas frescas casi todo el año, como lo son las peruanas, con su inmensa fauna marina, las nuestras tienen aun más especies y más variadas si contamos a las de las migratorias que nos visitan regularmente cada temporada, y en vista de esa ventaja, sólo nos queda trabajar un poco para aumentar nuestra avifauna guanera y en pocos años poder estar orgullosos como los peruanos, de haber organizado nuestras aves para auxiliar a nuestra agricultura en decadencia.

EL PRIMER COMBATE NAVAL

EN LA ACTUAL GUERRA EUROPEA

Por efejotadé.

Exactamente un cuarto de siglo y cinco días después de que la escuadra del Almirante Conde von Spee fué destruída en aguas sudamericanas, el acorazado germano que llevara el nombre de aquel ilustre Almirante sostuvo su primer encuentro con buques de Su Majestad británica, encuentro naval que fué también el primero en ésta, por demás extraña, guerra europea.

El referirnos a este combate que, por razón de su proximidad a Punta del Este, en Uruguay, creemos debe llamarse desde ahora "el combate naval de Punta del Este", no podemos dejar de rememorar al Almirante alemán que dió su nombre al acorazado, verdadero caballero del mar, que murió gloriosamente a bordo de su buque insignia, el crucero acorazado *Scharnhorst*, acribillado por las granadas inglesas.

Y entre los magníficos gestos que tuvo el Almirante Conde Spee en su breve pero heroica campaña, queremos recordar ahora uno de los que mejor lo pintan como hombre cabal y como militar pundonoroso: el día seis de diciembre, después de haber carbonado su escuadra en una de las bahías de la Tierra del Fuego, poco antes de zarpar reunió a los principales jefes y les expuso su proyecto de atacar la base naval de Port Stanley, en las Islas Falkland, a la que suponía débilmente guarnecida; después pidió su opinión a los diferentes jefes, quienes se manifestaron enteramente de acuerdo con el Almirante, excepto el Capitán de Navío Maerker, comandante del *Gneisenau*, gemelo del buque insignia. Este comandante hizo ver los peligros que corría la pequeña escuadra en una aventura de tal magnitud, pero a pesar de sus esfuerzos no logró convencer a Von Spee. El resultado de todos es conocido, pero en medio del fragor de la batalla, cuando su escuadra estaba ya irremisiblemente perdida, el Almirante, por medio de banderas reconoció la razón del voto de Maerker, en contra del ataque a Port Stanley. Para quienes desconozcan la disciplina heroica con que se forja una institución armada, el gesto parecerá de tardío arrepentimiento, pero quienes sepan lo que representa la "decisión" del mando y la responsabilidad que lleva consigo, comprenderán la gallardía del Almirante, reclamando íntegramente para sí la responsabilidad total de los hechos y brindando a su subordinado, en momentos en que sólo campea la muerte, la más íntima satisfacción a que puede aspirar un inferior: el reconocimiento de su razón por parte del Comandante en Jefe.

Hemos recordado este hecho significativo, y podríamos recordar otros más aún, para hacer comprender el compromiso moral que representaba

para la tripulación del acorazado de bolsillo, el que su buque ostentara el nombre de quien por primera vez puso en todo lo alto el pabellón alemán en el mar. Dentro de la tradición romántica, más o menos trágica, de la guerra en el mar, jamás podríamos imaginar a un *Nelson*, a un *Jean Bart* o a un *De Ruyter*, hundidos por sus tripulantes sin combatir. Lo mismo teníamos que esperar de un *Graf von Spee*. No es que nos guste la tragedia, pero la verdad ruda es que los laureles se arrancan con la victoria o con la muerte. Así se ganó la gloria el Almirante Von Spee: con la victoria en Coronel y con la muerte en las Falklands. En cambio, el comandante Langsdorff la perdió dos veces, pues pudo haber vencido en Punta del Este y después haber muerto frente al enemigo superior y no de un pistoletazo cuarenta horas después de hundir su nave, o en último término haber muerto a bordo de ella, ya que su Almirantazgo le prohibía combatir para salvar a la tripulación. No podemos dudar del valor personal del Comandante Langsdorff; antes bien, apurando los términos, tenemos que reconocer que necesitaba menos valor para matarse, como al fin lo hizo, que para soportar durante cuarenta horas la atención mundial que se concentró en él como personaje principalísimo de un drama que a todos parecía inconcluso.

Pero si bien no podemos dudar del valor del Comandante Langsdorff, sí tenemos motivos suficientes para estar seguros de su falta de visión, diríamos mejor, de su carencia de inspiración, comparable, guardando las distancias, a la del mariscal Grouchy en "El minuto mundial de Waterloo", tan magistralmente descrito por Stefan Zweig, cuando perdió la gloria por aferrarse rígidamente a una orden, a pesar de haber escuchado el cañoneo de Waterloo y a pesar del principio nelsoniano: "Todo el que está en el fuego está en su puesto", pues sólo cumplió con su "deber". De la misma manera, el Comandante Langsdorff, si recibió órdenes del Almirantazgo germano en el sentido de no atentar contra su vida, le faltó la inspiración para protestar de la única manera posible en el momento oportuno y ni el más riguroso ordenancista le habría censurado el que no cumpliera con su "deber".

*
* *

Antes de seguir adelante, conviene indicar las características de los buques que tomaron parte

en la acción, concretándose exclusivamente a los tres elementos tácticos que cuentan en el combate naval: armamento, protección y velocidad.

El tercer factor era de indiscutible ventaja británica, pues frente a los 26.5 nudos del *Graf von Spee*, el *Ajax*, y el *Achilles* y el *Exeter* pueden desarrollar treinta y dos y medio.

En lo que respecta a protección la ventaja estaba de parte del acorazado alemán, cuyos costados estaban protegidos por una coraza de cinco pulgadas de espesor en el centro (máquinas, calderas) y tres en los extremos. La coraza de las torres era de cuatro y siete pulgadas. La protección del *Exeter* en sus costados se reduce a una coraza en el centro, de dos pulgadas y tres en las torres. La del *Ajax* (que es la misma del *Achilles*, ya que ambos forman parte de la clase *Leander*) es una coraza de dos y tres pulgadas en el centro y de sólo una pulgada en las torres.

Aun más notable era la superioridad artillera del buque alemán, pues contaba con seis piezas de once pulgadas y seis piezas de seis pulgadas. El *Exeter* monta seis piezas de ocho pulgadas y el *Ajax*, al igual que el *Achilles* monta ocho piezas de seis pulgadas. La contradicción entre el mayor número de cañones ingleses y la superioridad que antes decíamos de la capacidad artillera alemana, es sólo aparente, pues lo que realmente define la superioridad en artillería son el alcance, y el peso total de los proyectiles que puedan ser lanzados y la penetración de éstos, que es función del peso y de la distancia, así como del ángulo de impacto. Los alcances de las piezas de once, ocho y seis pulgadas son, respectivamente, de treinta mil, veinticuatro mil y veinte mil yardas. En lo que respecta al peso de las granadas, las alemanas de once y seis pulgadas, pesan 670 y 101,4 libras, lo que da para la andanada del *Graf von Spee* un peso total de 4, 628,4 libras. Las granadas inglesas de ocho y seis pulgadas pesan, respectivamente, 256 y 100 libras, por lo que la andanada de los tres buques, pesa en total, 3336 libras, o sean 1292,4 libras menos que la andanada del acorazado alemán. En cuanto a la penetración de las granadas, se indica en la tabla siguiente, considerándose sobre coraza "K.C." (Krupp cementada) que es la de uso más generalizado en la Marina:

Penetración a las siguientes distancias:

Calibre	12,000 yds.	9,000 yds.	6,000 yds.	3,000 yds.
	p u l g a d a s			
Once pulgadas	7.0	9.3	12	12
Ocho pulgadas	2.5	4.0	5.3	7.5
Seis pulgadas	...	2.3	3.2	5.2

De los datos anteriores obtenemos las siguientes conclusiones:

a).—El *Ajax* y el *Achilles* sólo podían averiar seriamente al *Graf von Spee* a una distancia de no más de seis mil yardas, a cuya distancia los cañones de seis pulgadas del crucero alemán resultaban más eficaces contra ellos, por razón de la pequeñez de su blindaje;

b).—El *Exeter* tenía que acercarse a unas nueve mil yardas para poder averiar al acorazado alemán, pero también a esa distancia las granadas de seis pulgadas del *Spee* eran suficientes para perforar las dos pulgadas de coraza del crucero inglés;

c).—A doce mil yardas y más los cañones de once pulgadas alemanes eran suficientes para destruir impunemente a los tres cruceros ingleses.

*
* *

De los objetivos principales que se asignan a una flota: la destrucción del enemigo y el ataque a sus comunicaciones, la escuadra alemana se ve constreñida exclusivamente al segundo, en razón de su notable inferioridad con respecto a la flota inglesa. De la misma manera que ocurre hoy, ocurrió hace veinticinco años, con la ventaja, entonces, de que la diferencia era menor que actualmente.

En la guerra anterior, la estrategia alemana se orientó, aparte del ataque al comercio inglés, a obtener, por medio de operaciones secundarias, una gradual disminución de la ventaja inglesa que permitiera llegar a un choque táctico con todas las fuerzas, en las condiciones más favorables, lo que nunca pudo efectuarse. En las condiciones actuales, sería más difícil de conseguir una determinada nivelación de las fuerzas navales y a esto tiene que deberse la gran actividad desplegada por los alemanes contra el comercio británico.

A esta actividad germánica se debía la presencia del *Graf von Spee* en aguas del Atlántico meridional. Asegúrase, y es perfectamente factible, que el acorazado alemán iba a operar principalmente contra los buques que hacen el transporte de las lanas australianas a la Gran Bretaña, pero que debido a un retraso en la época de la traspquila, decidióse a cruzar el Atlántico para atacar el tráfico de granos y carnes entre la América del Sur e Inglaterra.

De todos modos, es indiscutible que apenas existieron señales evidentes de que alguno o algunos de los acorazados de bolsillo se hallaba en aguas del sur, el Almirantazgo inglés tuvo que destacar fuerzas suficientes capaces de aniquilarlos.

Por lo menos, las unidades destacadas para batir al *Spee*, fueron: el crucero de batalla *Renown*, el porta-aviones *Ark Royal* (a quien la propaganda alemana hundió hace varias semanas) y los cruceros *Exeter*, *Cumberland*, *Ajax* y *Achilles*.

Sin que tengamos ninguna noticia sobre el particular, creemos que una fuerza de cruceros semejantes a los antes indicados se hallaba y aun debe hallarse en las proximidades de la costa africana.

Manteniéndonos dentro del terreno de las hipótesis, es de creerse que los cruceros ligeros tenían que ser utilizados como "ganchos" con el objeto de lograr la localización del acorazado alemán y mantener el contacto con éste hasta la llegada del *Renown*, aun sacrificando una unidad, que suponemos era el precio mínimo que Inglaterra pensaba pagar por el *Spee*. Para asegurar mejor aún el contacto, una vez que éste hubiese sido logrado por los cruceros ligeros, el *Renown* contaba con la magnífica ayuda de los sesenta aviones que ordinariamente lleva el *Ark Royal*.

A la anterior hipótesis nos han llevado los siguientes hechos:

1º—Cuatro horas después de iniciado el combate entre un crucero inglés y el acorazado alemán llegaron al lugar de los acontecimientos otros dos cruceros británicos.

2º—Habiendo sido puesto fuera de combate el más potente de los cruceros ingleses, los dos pequeños mantuvieron el contacto hasta que el *Spee* entró en Montevideo.

3º—Al día siguiente el *Cumberland* ocupó el puesto del *Exeter*, junto con los dos antes mencionados.

4º—El día 16 de diciembre ya se sabía en Río Janeiro que el *Renown* y el *Ark Royal* irían a abastecerse a la capital brasileña.

En resumen, se destacaron fuerzas suficientes para aniquilar totalmente al acorazado alemán, fuerzas cuya efectividad aumenta considerablemente si se piensa en la magnífica red de bases navales que poseen los ingleses. En realidad, el único problema en la caza era la localización del buque germano; una vez lograda ésta, lo demás era su consecuencia natural.

No cabe duda que los ingleses aprendieron bien la enseñanza de Coronel, que si bien posteriormente fué borrada con la destrucción de la escuadra de Von Spee en las Falkland, produjo un rudo quebranto al prestigio naval británico así como la pérdida de dos unidades y numerosas vidas. El desastre de Coronel se debió, entre otras varias causas, a la inferior velocidad de los buques de Cradock. En esta ocasión, ninguno de los buques que hemos mencionado como perseguidores del *Graf von Spee*, es de menor velocidad que éste, lo que les aseguraba de antemano una, hasta cierto límite, absoluta impunidad.

La maniobra estratégica británica, debe reconocerse, ha sido llevada a cabo de una manera perfecta, sin dejar un escape posible al acorazado alemán y con el máximo de seguridad para las fuerzas inglesas.

*
* * *

Describir las incidencias del combate naval de Punta del Este sólo será posible hasta que los protagonistas aporten sus datos y se conozcan los partes oficiales de ambos bandos. Actualmente, atendiendo a las informaciones periodísticas, únicas posibles, ni siquiera se puede determinar cuál de los cruceros ingleses convoyaba al mercante francés *Formosa* y fué, por tanto el que resistió solo la primera parte de la acción. Según ciertas informaciones, el crucero de que se trata fué el *Exeter* y según otras lo fué el *Ajax*. De cualquier modo que sea, la primera parte de la acción, unas tres horas, aproximadamente, se libró entre un crucero inglés y el *Graf von Spee*, con el *Formosa* como testigo.

Como es indudable que la misión del crucero inglés consistía en:

- a).—Salvar a su buque convoyado;
- b).—Mantener el contacto con el enemigo para asegurar la llegada de refuerzos.

Y, por su parte, el acorazado alemán tenía como misión:

- a).—Destruir al crucero inglés;
- b).—Hundir al buque mercante francés;

los hechos nos llevan a la conclusión de que el crucero inglés se apuntó una primera victoria.

La que hemos considerado anteriormente como segunda misión del crucero inglés, pero que militarmente tiene que haber sido el objetivo principal, puesto que en realidad no tenía medio para evitar la destrucción de su convoy (sólo doce nudos de velocidad) nos recuerda la misión del Almirante Hipper en la primera parte de la batalla de Jutlandia, misión que podemos resumir diciendo que debía establecer contacto con los cruceros de batalla de Beatty y arrastrarlo hasta tomar contacto con el grueso de la flota alemana de combate.

En la primera parte del combate de Punta del Este sólo caben dos hipótesis:

1a.—El crucero inglés escapó a una distancia en que no pudiera sufrir daño alguno y observara al enemigo. En este caso, resultaba inútil la persecución, mejor aún, perseguir al inglés era acercarse a otras fuerzas enemigas; por ello resulta inexplicable que el Comandante alemán no llevara a cabo lo único que era factible y además, era su misión principal en el Atlántico: hundir al mercante.

(Signe en la pág. 33)

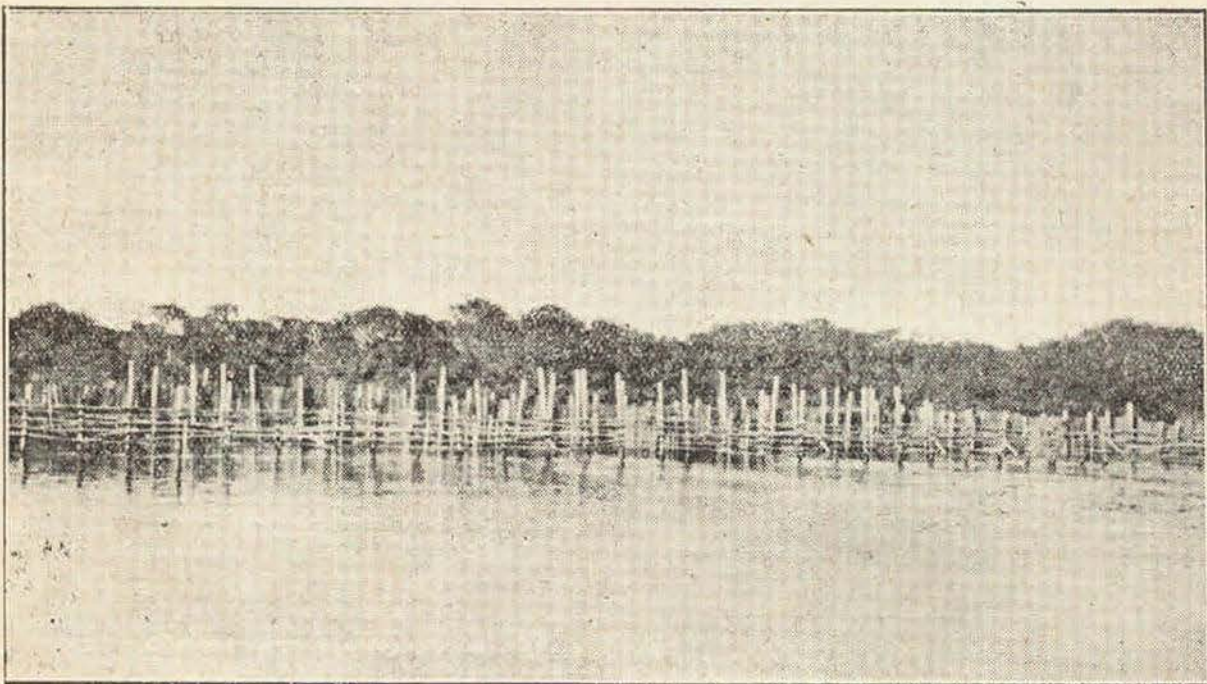
LA PESCA DEL CAMARON EN LA COSTA DEL PACIFICO

Por ANTONIO G. GARCIA

Por medio de un ingenioso sistema, el cual dícese que fué introducido en nuestro país por pescadores chinos, se consigue aprovechar casi totalmente las enormes cantidades de camarón que en estado de larva penetra del mar a la inmensa red de esteros, lagunas y marismas que forman las ricas pesquerías de la costa del Pacífico. Me ocuparé ahora en mostrar cómo se mueven y organizan en el sur de Sinaloa y norte de Nayarit, los trabajos de pesca; datos curiosos e interesantes, generalmente desconocidos, sobre el funcionamiento de las "cierras", nombre con el que son conocidas en la región las pesquerías.

Cómo es una cierra.—Dase el nombre de "cierra" a una empalizada colocada de través en la parte más estrecha de los esteros y en toda la anchura de los mismos; y contiene la empalizada, los chiqueros, el tapexte y la o las orejeras. Los materiales empleados en su construcción son principalmente los troncos de palmera para pilotes y la palapa, que es la hoja de la palmera, para las mangas y los chiqueros y el guanacastle para los tapextes (las ilustraciones explican mejor estos detalles). Las cierras son de dos tipos: cimentadas y sin cimentar. Las primeras se construyen generalmente, en los esteros de fuerte corriente (en la región los llaman corrientosos); y las segundas en los esteros de corriente suave. La cierra cimentada recibe los pilotes sobre macizos

de piedra y conchas muertas, en tanto que en la tierra sin cimentar los pilotes son introducidos a golpes de mazo en el lecho del estero. La cierra cimentada representa un valor más alto que la que no lo es, por razón del material empleado en su construcción y por los gastos de mantenimiento en buen estado durante la época de la cosecha, ya que la fuerza de la corriente frecuentemente origina "fugas" entre el cimientado y los pilotes por donde escaparía todo el camarón de no atender rápidamente a corregir el mal. Cada cierra, según su longitud, tiene dos o más chiqueros equidistantes uno del otro unos tres metros, encontrándose colocados en la parte exterior de la cierra lo mismo que el tapexte. El chiquero afecta la forma de un riñón y está conectado a la manga de la cierra por una abertura de unos setenta centímetros de ancho y sirve para dar paso al camarón de donde es extraído por un pescador que de pie sobre el tapexte y provisto de una red de cuchara llamada en la región "cañalete" y cañalero al que la maneja, va depositando en una canoa el camarón que contiene la red, y cuando la canoa está llena es llevada a los sitios de cocimiento depositándose el contenido en las "batangas". Se da el nombre de batanga a una tina de madera de forma cuadrangular con fondo de lámina de hierro galvanizado, de un metro ochenta centímetros de largo



Cierra de la Pesquería "Agua Dulce", en Rosario, Sin.

y unos treinta y cinco de altura, sentada en un hornillo o brasero alimentado por leña. En estas bateas o batangas se cuece el camarón en agua a la que se ha puesto cierta cantidad de sal, durante 45 a 60 minutos. Después de la cocción es llevado el camarón a los patios de asoleo donde se le extiende hasta su completa deshidratación que se realiza en tres o cuatro días, y posteriormente llevado a las bodegas y empacado en sacos de jarcia o de yute y finalmente, transportado a otras bodegas en donde es empacado en barcinas o cajas de cartón corrugado, quedando así listo para su distribución y venta en los centros de consumo. La mayor parte de estas manipulaciones de acarreo se efectúa en canoas y unas pocas en carros y camiones.

Cómo viven los pescadores en los campos de pesca.—Al iniciarse los trabajos preparatorios para la pesca, de que más adelante hablaré, juntamente con los pescadores se trasladan a los campos de pesca, varias mujeres que tienen la misión de prepararles a aquéllos sus alimentos. Estas mujeres son miembros activos de las sociedades cooperativas de pescadores, y como tales participan de los beneficios que se obtengan. Además de preparar los alimentos lavan y planchan la ropa de los trabajadores. Estos duermen sobre camas hechas con otates y otros materiales y su alimentación se compone de lo siguiente: por la mañana café negro, pan, frijoles, tortillas de harina o de maíz; al mediodía arroz con pescado o camarón, carne seca, frijoles, café, pan y tortillas y por la tarde, camarones o pescado guisado, frijoles, pan, tortillas y café. Por agua de uso toman café, pues sería peligroso para su salud beber el agua de los esteros por las muchas impurezas que contiene.

Pesquerías notables.—Según datos por mí recogidos en diversas épocas, antes de la expropiación de las pesquerías por el Gobierno Federal, fueron notables por su producción, las siguientes; Acajala y El Chahuín, en Nayarit; y El Caimanero, en Sinaloa. Me consta, por haber tenido en mis manos un informe rendido por los señores León León y socios, concesionarios que fueron de la Pesquería El Caimanero, que ésta llegó a producir mil cargas de camarón de 138 kilogramos por temporada, dejándoles una utilidad líquida de \$60,000.00. En la actualidad esta pesquería no produce casi nada debido a la enorme cantidad de azolve que contiene, que hace que la lámina de agua sea de muy poca profundidad, calentándose a tal extremo que hace imposible la vida del camarón.

La decadencia de esta pesquería débese a la absoluta falta de conocimientos de quienes la manejan. En su época de auge, estuvo siempre operada por pescadores expertos que fueron desplazados por sus actuales poseedores que no lo son. Alguna vez traté de poner gente capaz de manejar dicha pesquería y estuve a punto de

ser asesinado por los indígenas de la localidad, que creyeron que trataba yo de despojarlos de lo que el Gobierno puso en sus manos como medio de obtener lo necesario para su subsistencia. La mente del Gobierno al distribuir entre los pescadores las pesquerías, fué que éstos las usufructuaran, pero en modo alguno dárseles en propiedad; y aunque soy de parecer que como en el caso de la tierra, ésta es de quien la trabaja, igualmente el agua debe ser de quien la trabaja; pero si no es bien trabajada debe darse a quien la haga producir.

El Sr. José María López, ex concesionario de la pesca El Chahuín, se sirvió proporcionarme los siguientes datos sobre su producción: 800 cargas de camarón por temporada.

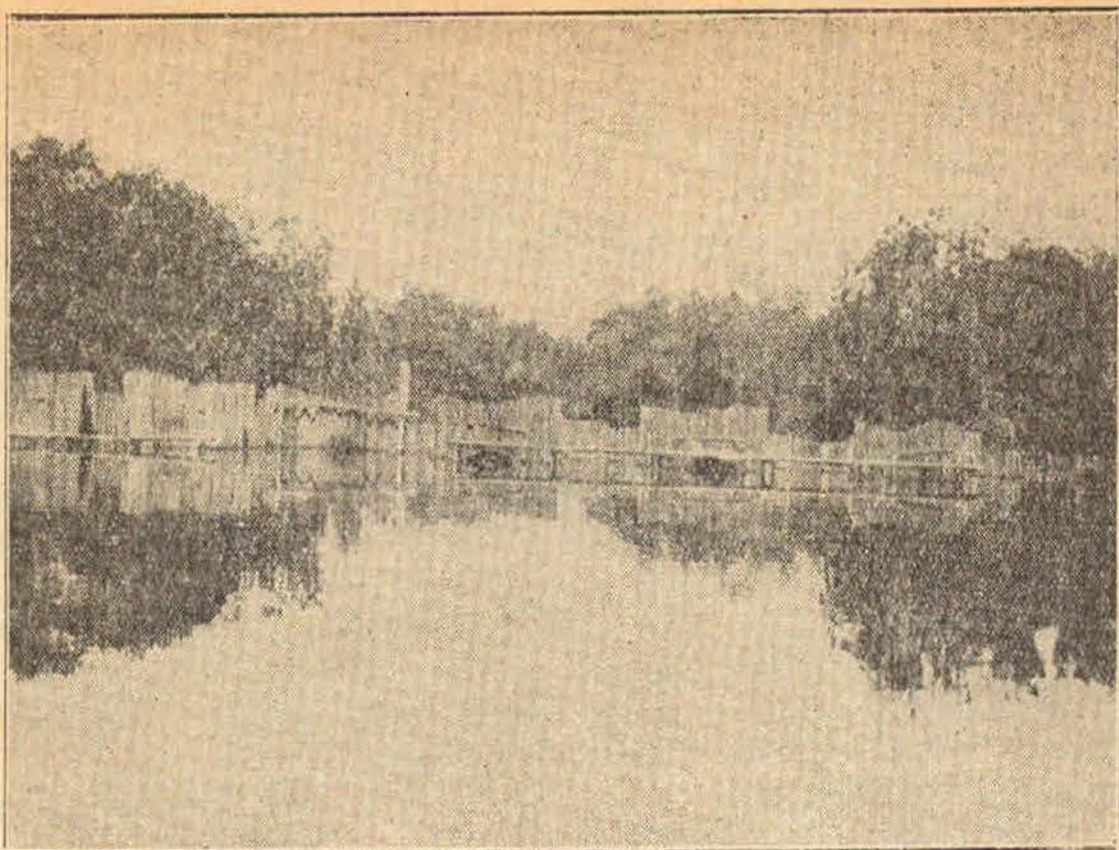
La pesquería Acajala es de rendimiento igual a la que acabo de mencionar.

Antes de cerrar este capítulo, deseo hacer mención de la pesquería El Maíz, ubicada en el estero del mismo nombre, concesionada al Sr. Federico Zayas, vecino de Mazatlán, Sin.; su rendimiento no es de la importancia de las pesquerías que he mencionado; la cito, para hacer del conocimiento de ustedes que su actual propietario el señor Zavas, sin egoísmos de ningún género ha prodigado y sigue prodigando su experiencia adquirida en largos años de trabajo de dicha pesquería, entre los pescadores, para el mejor aprovechamiento del camarón.

La cierra que nos ocupa es una de las más costosas en la región, de tipo cimentado y su costo excede de \$60,000.00. Su rendimiento medio por temporada 80,000 kilogramos.

Entrada de la cosecha.—Según observaciones realizadas por mí en el lapso de 1930-1935, la entrada del camarón del mar a los esteros, marismas y lagunas, tiene lugar durante el curso de los meses de marzo a mayo inclusive, por las bocas El Camichín, Nay., Teacapán y Chametla, Sin., en estado de larva, continuando su desarrollo en el interior de los esteros y lagunas. La cosecha se inicia, generalmente, en la segunda quincena del mes de septiembre.

Organización de los pescadores.—Al triunfo de la Revolución Constitucionalista, por acuerdo de su Primer Jefe, se expropiaron todas las pesquerías de camarón del sur de Sinaloa y norte de Nayarit, que hasta esa fecha habían venido siendo explotadas por particulares, que se consideraban dueños de las aguas, quedando por ese solo hecho bajo el control del Gobierno. Vuelto el país al orden constitucional, anualmente, en tiempo oportuno, la Secretaría de Agricultura y Fomento, enviaba a Sinaloa comisiones integradas por empleados del Servicio de Pesca que se encargaban, mediante sorteos entre los pescadores, de la distribución de las pesquerías. Este sistema continuó hasta 1923 ó 1924 en que empezó a perfilarse el movimiento cooperativista en nuestro medio, correspondiendo a los pescadores



Cierra de la pesquería "Los Sábalos", en Escuinapa, Sin.

de los primeros en la República en acudir al llamado que se les hizo para organizarlos en cooperativas. La absoluta falta de preparación en estos asuntos, por los comisionados para esta labor, hizo que este primer intento fracasara. Dos años después efectuóse una reorganización de los pescadores, incurriéndose en esta vez en el error de organizar en cada lugar dos o más cooperativas, lo que originaba frecuentes pugnas intergremiales.

En julio de 1929, cúpome el honor de ser designado para realizar una segunda reorganización que llevé a cabo después de ardua labor de convencimiento de los pescadores, que rehusábanse abiertamente a refundir en uno solo los diversos grupos; logré al fin, mi propósito procediendo incontinenti a distribuir las pesquerías de conformidad con lo dispuesto por Decreto de 2 de agosto de 1928, que señalaba la zona de acción en que deben de operar los diferentes grupos de pescadores, quedando como sigue:

Sociedad cooperativa "José Ma. Morelos", en Mexcaltitán, Nay.

Sociedad cooperativa "Benito Juárez", en Acajoneta, Nay.

Sociedad cooperativa "Francisco I. Madero", en Chametla, Sin.

Sociedad cooperativa "Alvaro Obregón", en Agua Verde, Sin.

Pescadores Unidos de Escuinapa "Gral. Filiberto C. Villarreal", Escuinapa, Sin.

Esta última organización, posteriormente tomó el nombre de Gabriel Leyva, y en la actualidad lleva el de Gral. Lázaro Cárdenas. La Benito Juárez, se refundió en la P. E. Calles y en de los dos Estados mencionados, el honor de ser

la actualidad lleva el nombre de Cooperativa de Pescadores del Norte de Nayarit.

Financiamiento de las cooperativas.—No obstante que la ley relativa establece que cada organismo cooperativo cree un fondo de reserva, tomando al final de cada ejercicio un 20% de los beneficios obtenidos, para tal objeto, no ha sido posible hasta hoy por circunstancias que es fácil suponer, que las cooperativas tengan su fondo de reserva como lo manda la ley; por lo que se hace indispensable recurrir al capital privado para su financiamiento; y si bien es cierto que éste proporciona en tiempo oportuno los elementos económicos bastantes para el desarrollo de los trabajos también lo es que un 80% de los beneficios obtenidos corresponde a los financiadores que no exponen absolutamente nada, en tanto que los pescadores sufren las inclemencias del tiempo, la multitud de plagas propias de los trópicos y el alejamiento de sus hogares por todo el tiempo de la cosecha, para después de terminada ésta recibir unos cuantos pesos que en la generalidad de los casos, les son insuficientes para vivir el tiempo transcurrido entre una cosecha y la próxima.

Trabajos preparatorios para la cosecha.—Los trabajos preparatorios para la cosecha se inician generalmente en junio y terminan en agosto. Consisten en el desazolve y limpia de los esteros, de las venas de agua que alimentan las pesquerías; en la reconstrucción o reforzamiento de las cierras que lo demanden, en la construcción de orejeras, reparación de los campamentos para los pescadores, patios de asoleo, sitios de cocimiento, etc., etc. Concluidos los trabajos que he mencionado, se está en posibilidad de aguardar el mo-

mento oportuno de *cerrar* todas las pesquerías. Este momento lo indica la primera marea viva del mes de septiembre; y el cierre de las pesquerías consiste en acondicionar éstas de tal manera que el camarón encuentre en su movimiento de retorno hacia el mar, obstruidos todos los pasos o salidas; tales movimientos de retorno tienen lugar en cada efecto lunar.

La cosecha.—Normalmente comienza a cosecharse camarón inmediatamente después de cerradas las pescas, llegando a su plenitud en el mes de octubre inmediato en que se obtiene casi la totalidad de la cosecha, dándose por terminada ésta en noviembre, excepto cuando la frecuencia de fenómenos meteorológicos en la región la retarda, en cuyo caso se prolonga hasta el mes de diciembre, y en ocasiones, pocas por cierto, hasta enero del siguiente año en que definitivamente se “sueltan” las pescas. Dase el nombre de soltar las pescas, al acto de retirar las mangas y chiqueros, dejando únicamente los pilotes.

Producción.—Las cooperativas de pescadores del sur de Sinaloa y norte de Nayarit, elaboran tres tipos de camarón: APASTILLADO, PELÓN, VERDE. Se da el nombre de camarón apastillado al que todos conocemos en el comercio; este tipo conserva su cáscara o carapacho; el pelón, carece de él y de aquí su nombre; camarón verde es aquel que no ha sufrido ninguna transformación después de haber sido extraído del agua. La Tabla siguiente indica las cantidades medias de camarón que cada cooperativa produce por temporada:

Nombre de la Cooperativa	Apastillado	Pelón Toneladas	Verde
“José Ma. Morelos”	100,000	50,000	—
“Norte de Nayarit”	150,000	50,000	—
“Gral. L. Cárdenas”	350,000	—	200,000
“Francisco I. Madero”	50,000	—	—
“Alvaro Obregón”	50,000	—	—
Totales: 700,000 100,000 200,000			

Esta producción deja a las cooperativas una utilidad líquida por temporada de unos ciento cincuenta mil pesos; y el número total de pescadores que las integran es alrededor de setecientos cincuenta.

Algunos datos sobre la hidrobiología de la región.—El nivel de la costa es de unos cuantos metros sobre el nivel del mar; en la costa el suelo consiste principalmente de arena, mientras que más al interior está formado por toda clase de minerales, tierra y elementos vegetales que los arroyos y ríos han acarreado desde los montes. Tanto los ríos y arroyos por un lado como las altas mareas del Océano por el otro, han sido la causa de que se hayan formado innumerables esteros, bahías y lagunas en toda esa región. Además, durante la temporada de lluvias se inundan anualmente grandes extensiones de tierra. Una parte de estas extensiones llamadas marismas es importantísimo para la pesca del camarón. El litoral comprendido del puerto del Mazatlán a la Boca de Teacapán, Sin., y de ésta a la margen derecha del Río de Santiago, Nay., consiste en innumerables esteros de todas dimensiones alternadas con lagunas; la mayor parte de las islas for-



Fig. 3.—Secadero de Camarón en “Los Sábalos”, Escuinapa.

madras por esas aguas, está cubierta en sus orillas por impenetrables manglares; entre sus raíces existe abundantísima vida animal.

El fondo de las lagunas está cubierto frecuentemente con una espesa capa de plantas acuáticas pertenecientes principalmente a los géneros *Potamogetón* y *Chara*; entre las enormes cantidades de estas plantas se desarrolla abundante plancton. El suelo de las marismas, cubierto de agua únicamente durante el tiempo de lluvias, está desprovisto de vegetación.

La mayor parte de las aguas en la mencionada región, tiene poca profundidad, frecuentemente menos de un metro; el ancho de los esteros es muy variable; unos son tan estrechos que apenas permiten el paso de dos pequeñas canoas, mientras que otros llegan a considerable anchura, más de mil metros; en algunos, además del mangle, se encuentran árboles, y en otros sólo pasto y unos pocos, cuyas orillas están desprovistas de vegetación. El suelo de estos últimos está compuesto de arena mezclada con salitre.

El color, la transparencia y la composición química del agua dependen del lugar, de la esta-

ción, etc., etc. En el tiempo seco (de enero a junio), el agua es salada y muy clara por efecto de las mareas, cuya influencia alcanza a más de cincuenta kilómetros de las desembocaduras.

Al principiar la estación de lluvias (a mediados de junio), éstas desalan el agua de los esteros. De julio hasta fines del año, los esteros y marismas contienen pura agua dulce. Junto con esas aguas dulces llegan elementos orgánicos que influyen mucho en el desarrollo de fito y zooplankton. Por este motivo creo que el crecimiento de la mayoría de los animales acuáticos tiene lugar en este tiempo.

Cuando ya no llegan las inmensas cantidades de agua dulce a los esteros, el agua salada se mezcla poco a poco con el agua dulce. Tal aumento en la salinidad del agua hace que animales y plantas mueran por no poder adaptarse al medio.

La temperatura varía sensiblemente. Durante la temporada de lluvias las aguas profundas tienen de 26 a 28° C. en la mañana, subiendo de 30 a 32° C. por la tarde. En los esteros y lagunas de poca profundidad la temperatura sube hasta 36°. A fines del estiaje (abril-mayo), la temperatura es generalmente, dos grados más alta.

EL PRIMER COMBATE NAVAL...

(Vlene de la pág. 28)

2a.—Si el crucero inglés decididamente le hizo frente a fin de distraer su atención del mercante, entonces tenemos que aceptar, irremisiblemente, que la artillería de los alemanes (en este caso particular) se halló muy lejos de la eficiencia que tuvo en la pasada guerra.

Una vez que los otros dos cruceros ingleses hicieron acto de presencia, es natural que aumentaron las dificultades para el comandante alemán, pero de todos modos resulta altamente significativo que no haya podido hundir por lo menos uno de los tres cruceros. Es cierto que el *Exeter* resultó muy averiado, pero esto en realidad, no significa más que un retiro del servicio por treinta o cuarenta días, es decir unos quince o veinticinco días más de los que según el comandante alemán necesitaba su buque para salir a la mar en buenas condiciones.

Teniendo en cuenta los datos indicados anteriormente relativos a la coraza y al alcance y penetración de las granadas, es indudable que los ingleses forzaron la acción hasta una distancia en que siendo eficaces sus disparos, resultaban

poco menos que barcos de papel ante la potencia de los cañones alemanes de once pulgadas, lo cual nos hace dudar más aún de la eficiencia de los artilleros del *Graf von Spee*.

Una vez averiado el acorazado alemán, no quedaba a su comandante otro camino que llegar a puerto a repararse o bien quedarse en la mar, donde tendría que haber hecho frente a un ataque nocturno, de torpedos por parte de los cruceros ingleses y si de este ataque se libraba, no pasaría mucho tiempo sin que se encontrara con fuerzas que lo hubieran hundido. La entrada a puerto no hacía más que retardar el fin, porque cualquiera que hubiera sido el plazo que le concediera el Gobierno uruguayo, al término de aquél, los ingleses habrían tenido fuerzas de combate suficientes para destruir los refuerzos germanos. En realidad, no fué el Comandante Langsdorff quien hundió al *Graf von Spee* ni el Canciller alemán quien ordenó su destrucción; su final quedó sellado desde que el crucero inglés, *Exeter* o *Ajax*, convoyando al *Formosa*, tomó contacto con él, frente a las costas sudamericanas.

¿POR QUE SE MIDE EL MAGNETISMO TERRESTRE?

El regreso del explorador alemán Dr. Filchner ha hecho que de nuevo llamara la atención pública la cuestión de las mediciones del magnetismo terrestre, pues las propiedades magnéticas de nuestro globo no solamente tienen importancia para la ciencia, sino también, y de una manera especial, para la vida cotidiana. Todos los pilotos, que dirijan una embarcación o un avión, y que busquen el rumbo valiéndose de la brújula, han de tener conocimientos del magnetismo terrestre, en cuyo sentido se ajusta la aguja imantada, pues aun cuando en Europa señala con bastante exactitud hacia el norte, no ocurre así en todas las partes de la tierra; en los viajes a Nueva York, por ejemplo, se presentan "declinaciones de la aguja" hasta de 30° , a América del Sur hasta de 20° y alrededor de África hasta de 25° . Se llama declinación magnética a la diferencia del ángulo entre la dirección de la aguja de la brújula y la real norte que se reconoce en las estrellas. Si las decli-

naciones de los distintos lugares se registran en una carta y se unen los puntos de igual declinación, se obtienen las cartas (fig. 1) indispensables para la navegación marítima y aérea. Para la descripción completa del magnetismo terrestre hay que considerar la inclinación y la intensidad, de las que nos ocuparemos más adelante, las cuales se registran también en cartas.

De casi todas las partes de la superficie terrestre se dispone de cartas magnéticas, a excepción, hasta hace muy poco, del interior de Asia, en donde ha hecho sus exploraciones Filchner, fomentando así el estudio del magnetismo terrestre. La cuestión de hasta qué punto serán aprovechables sus resultados para otras regiones, se apreciará por completo una vez que hayan sido integradas numéricamente sus mediciones; de todos modos se pueden ya abrigar fundadas esperanzas, considerando detalladamente los fenómenos magnéticos.

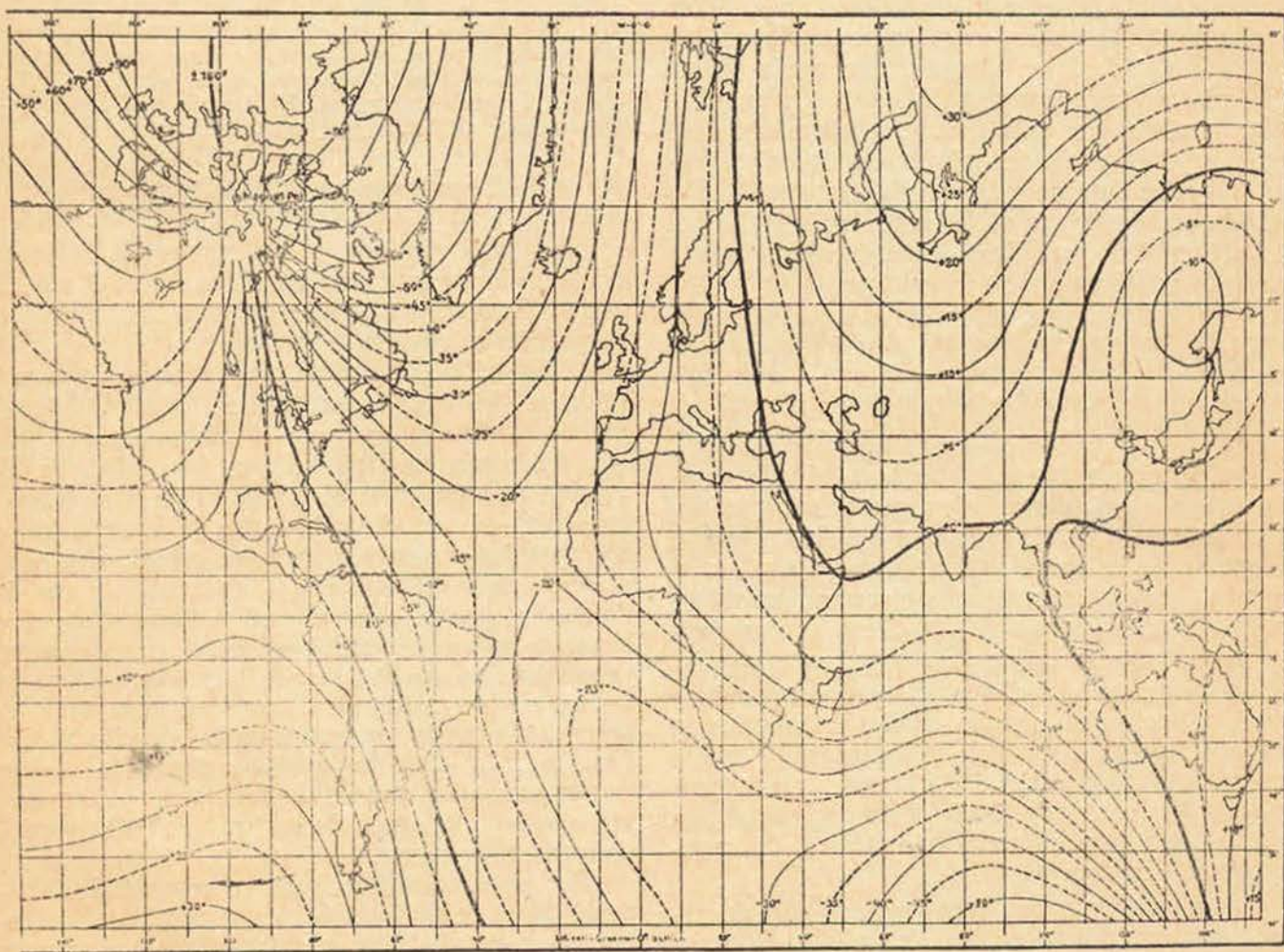


Fig. 1.—Líneas de igual declinación magnética.

¿Qué es lo que se entiende por campo magnético?

El ajuste de la aguja imantada tiene lugar como si en el interior de la tierra se hallara una barra magnética de grandes dimensiones. Para comprender mejor los fenómenos del magnetismo terrestre, vamos a exponer primeramente los ensayos llevados a cabo con algunos modelos.

Si sobre el tablero de una mesa se acerca una brújula de bolsillo con aguja de oscilación libre al polo sur de su imán grande, gira el polo norte de la aguja hacia el polo sur; a una distancia algo mayor, el polo sur de la aguja es también atraído por el norte del imán, que se halla ahora a una distancia menor, tomando la aguja una posición intermedia, en la que no señala ya hacia un polo del imán, no obstante indica un sentido determinado. Cualquiera otra aguja de brújula toma en este lugar la misma posición.

Si acercamos un trozo de hierro, se imantará por la influencia del imán y ejercerá a su vez influjo en la aguja de la brújula, tomando, en consecuencia, una posición de reposo nueva.

Si se quiere seguir estudiando la influencia del imán en el espacio por encima (o debajo) de él, después de haber hecho el ensayo sobre la mesa, no bastará la brújula de bolsillo, por la razón de que sólo puede moverse en su montura en el plano horizontal. Si tomamos en su lugar una barra pequeña imantada (por ejemplo, una aguja de coser) y la suspendemos de su centro por una hebra fina, de modo que pueda moverse libremente, veremos que en cualquier punto del espacio toma una posición determinada en relación con el imán grande, en la mayoría de las veces inclinada, o sea ni horizontal ni paralela al imán. Cualquiera otro imán de prueba tomará en este punto la misma posición. Se dice, que alrededor del imán grande existe un "campo magnético", que tiene en cada punto la dirección que toma una aguja imantada colocada en ese sitio. Por el sentido de la aguja de prueba se reconoce el del campo magnético.

Asimismo, la dirección de la aguja de ensayo variará en el momento en que coloquemos un trozo de hierro en las cercanías. Debido a que la dirección de la aguja indica la del campo existente en cada momento dado, el campo primitivo cambiará por la presencia del hierro (o será perturbado, como suele decirse).

Se desprende, pues, que un campo magnético puede tener en el espacio cualquier sentido; la aguja de una brújula, por su soportación, señala únicamente la dirección de la llamada componente horizontal, es decir, la dirección horizontal que se encuentra en el mismo plano vertical de la dirección del campo.

La rapidez con que toma su posición de reposo una aguja de ensayo o de brújula, es tanto mayor (las oscilaciones son tanto más rápidas) cuanto más fuerte sea el efecto del imán sobre

ella, o, como se expresa el profesional, cuanto mayor sea la intensidad del campo magnético en el lugar en que está la aguja.

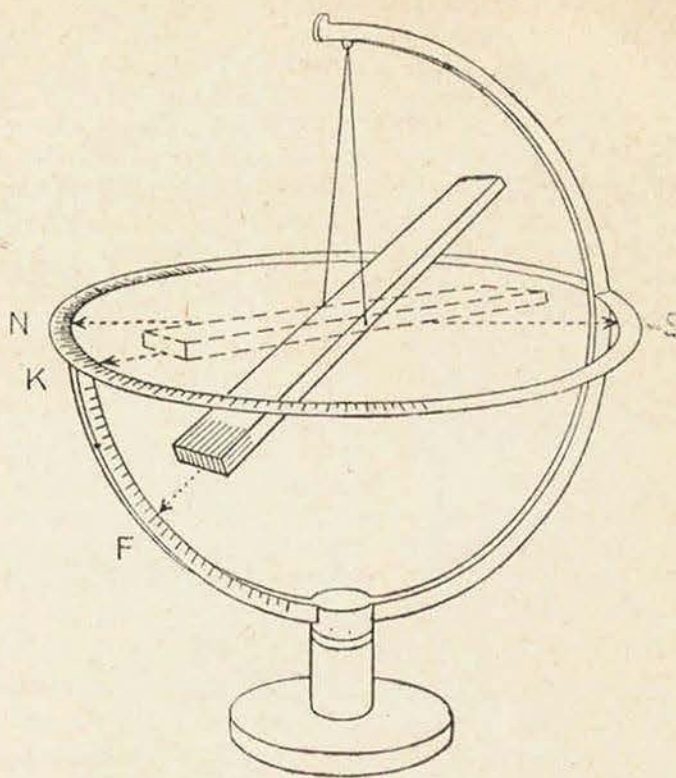


Fig. 2.—Un imán con movimiento libre toma su posición en el sentido del campo terrestre; un imán de brújula la tomaría en el sentido de K; N es el verdadero norte. El ángulo NK es la declinación y el KF la inclinación.

El campo magnético de la tierra

Si suponemos que en el interior de la tierra existe un imán muy grande, dispuesto en el sentido longitudinal de su eje, de modo que el polo sur magnético se encuentre en las cercanías del polo norte geográfico y el norte magnético en las proximidades del sur geográfico, se pueden deducir muchos de los fenómenos del magnetismo terrestre. La aguja de una brújula, por ejemplo, es atraída por un extremo hacia el norte y por el otro hacia el sur. Ahora bien, los polos magnéticos no coinciden exactamente con los geográficos, pues se encuentran en el norte del Canadá y sur de Australia, por lo que se explica claramente que la aguja no puede señalar en todas partes exactamente hacia el norte. A ello hay que agregar el influjo de las masas metalíferas de la corteza terrestre, que podemos comparar al ejército por el trozo de hierro en los ensayos descritos. Ambas causas producen la llamada declinación o sea discrepancia de la aguja de la brújula de la verdadera dirección norte.

Por estas consideraciones se comprende fácilmente, que la declinación, en general, será diferente en los distintos lugares. Como no puede calcular anticipadamente la influencia de las condiciones geológicas del suelo, no queda más re-

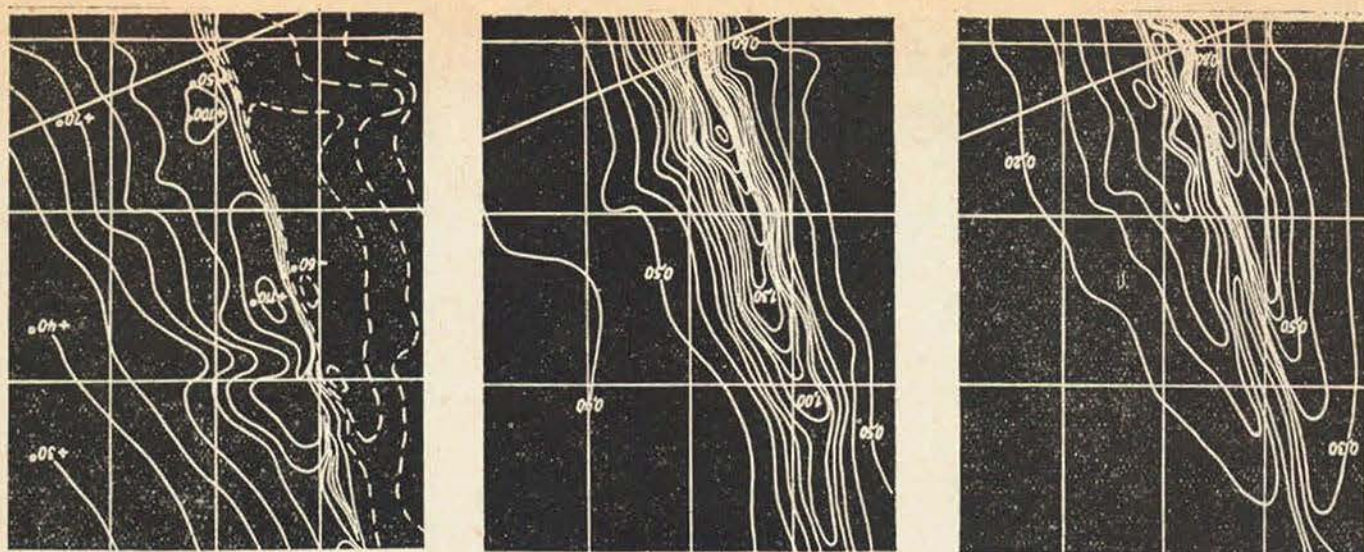


Fig. 3.—Ejemplos de una zona magnética causante de fuertes perturbaciones. A la izquierda, intensidad horizontal; en el centro, intensidad vertical; a la derecha, declinación. Se encontraron yacimientos de magnetita a 150 mts. de profundidad.

medio que medir toda la superficie de la tierra en lo referente al magnetismo.

Con la declinación no quedan agotadas todavía todas las propiedades del campo magnético terrestre. Lo mismo que en el ejemplo anterior, un imán de prueba suspendido con movimiento libre de una hebra, tiende, en general, a tomar en el espacio una posición inclinada por el influjo del magnetismo terrestre. El ángulo, que un imán de esta clase forma con la posición horizontal, se llama inclinación. Por último tiene mucha importancia el medir la intensidad del magnetismo terrestre. Por las tres magnitudes: declinación, inclinación e intensidad del campo se describe inequívocamente el sentido y valor del magnetismo terrestre en un lugar. Con frecuencia, se mide y da, en lugar de la intensidad del campo oblicuo en el espacio, la parte que corresponde al plano horizontal, la llamada intensidad horizontal. Estas mediciones exigen mucho cuidado, por ser muy pequeña la intensidad del campo terrestre en comparación con las usuales en la técnica, pues es muchos miles de veces más pequeña que la del campo entre los polos de un imán de altavoz.

El campo terrestre varía con el tiempo

Por las anteriores consideraciones se comprende fácilmente que el campo magnético terrestre varía según el lugar; sin embargo, el hecho de que varía también según el tiempo, obliga a la conclusión de que el magnetismo terrestre no tiene exclusivamente su causa en un imán escondido en la tierra, en un núcleo de hierro o cosa parecida. Las variaciones con relación al tiempo abarcan las oscilaciones lentas (seculares) que se extienden a muchos años, las periódicas, que se repiten diariamente casi de la misma forma, y las irregulares, que se presentan a veces como las llamadas tempestades magnéticas. Los valores son pequeños, en las intensidades del campo importan

siempre únicamente fracciones de su valor. Las fluctuaciones diarias de la declinación quedan por debajo de 1° , mientras que las tempestades magnéticas ocasionan cambios de más de 1° .

Estas últimas variaciones hacen indispensable que en las cartas magnéticas se exprese el año para el cual tienen validez.

Magnetismo terrestre y navegación

Las cartas sobre el magnetismo terrestre no solamente tienen uso para fines científicos, sino también para la navegación marítima y aérea, pues, como va se ha dicho, la lectura sin corrección de la brújula da una dirección norte muy poco exacta. Cuando se conoce la declinación en el lugar respectivo, se obtiene el ángulo real del rumbo referido a la dirección norte, agregando el valor de la declinación al del ángulo leído en la rosa de la brújula. Debido a ello, todos los capitanes de buques y pilotos de aviones deben poseer una carta o tabla de las declinaciones correspondientes a su ruta. En relación con esto hay que indicar, que para el manejo de la brújula en las naves marítimas y aéreas debe conocerse, además, la llamada desviación, cuyas causas son las siguientes: todas las piezas de acero y hierro empleadas en las naves, influyen la aguja de la misma manera que el trozo de hierro en el ensayo descrito al principio. Siempre que este influjo no pueda anularse por la llamada compensación, se tiene todavía un valor dependiente en cada lugar en esencia de la dirección de marcha, que debe considerarse como otra corrección de la lectura de la brújula. En atención a esto, se han construido para las mediciones del magnetismo terrestre en alta mar unos buques libres de desviación, es decir, embarcaciones en las que no se emplea el hierro en ninguna de sus partes; esta condición debe cumplirse también en todos los edificios y tiendas de campaña en que se ejecutan las mediciones magnéticas.

NOTICIERO INTERNACIONAL

MARINA MERCANTE

PERDIDAS DE LA MARINA MERCANTE MUNDIAL A CONSECUENCIA DE LA GUERRA

Nombre del buque	Tonelaje	Nombre del buque	Tonelaje	Nombre del buque	Tonelaje
a).—ALEMANIA		g).—GRECIA		Cormona	4,708
Parana	6,038	Nicolaos M. Embricos	5,395	Newton Beech	4,651
Mecklemburg	7,892	Georgios	2,216	Sneaton	3,677
Emmy Friedrich	4,327	Elena R.	4,576	Drandon	6,655
Borkum	3,670	Delphine	3,816	San Alberto	7,397
A. Woerman	8,577	Paralos	3,435	Ashlea	4,222
Columbus	32,565	Garoufalia	4,708	Trevanion	5,299
A. Leonhardt	2,989			Willowpool	4,815
Antiochia	3,106			Fire King	758
Bolheim	3,334			Corea	751
Watussi	9,521			Thomas Walton	4,460
Bertha Fisser	4,110			Washington	209
b).—BELGICA		h).—HOLANDA		Chancellor	4,607
Kabinda	5,182	Simón Bolívar	7,906	Orsa	1,478
Rosa	1,146	Spaardam	8,857	Stanbrook	1,383
c).—DINAMARCA		Slidrecht	5,133	Deptford	4,034
Canada	11,108	Tajandoen	8,159	Marwick Head	496
Scotia	2,400	Algenib	5,483	Ionian	3,130
Magnus	1,339	Immingham	398	Uskmouth	2,483
Grete Kure	223			Wigmore	345
Jytte	1,877			Torchbearer	1,267
Bogo	1,214			Geraldus	2,494
d).—ESTONIA		i).—INGLATERRA		Pensilva	4,258
Auseklis	1,309	Royston Grange	5,144	Hookwood	1,537
e).—FRANCIA		Heronspool	5,202	Carmartren Coast	961
Baoulé	5,874	Sta. Ola	321	Afr'ca Shell	4,837
Florida	9,331	Malabar	8,374	Sussex	11,063
Racule	4,312	Ponzano	1,346	Navasota	8,795
Dinard	526	Cresswell	275	Merel	1,088
St. Claire B	922	Matra	8,003	Whintown	734
Bayles II	289	Dryburgh	1,289	King Egbert	4,535
f).—FINLANDIA		Woodtown	794	Stanwood	4,158
Mercator	4,260	Black Hill	2,492	Bilton	746
Juno	1,241	Darino	1,349	Etruria	373
		Lowland	974	Active	185
		Sulby	287	City of Kobe	4,373
		Mangalore	8,886	Zealous	324
		Sheaf Crest	2,730	Dalryan	4,558
		Rawalpindi	16,697		
		Kent	8,694	j).—ITALIA	
		Eskdene	3,829	Grazia	5,857
		San Calixto	8,010	Fianona	6,660
		Cripple Creeck	6,320		
		Lairdsqten	1,276	k).—JAPON	
		Hamsterly	2,160	Terukini Maru	11,930
		Findhorn	11,121		
		Doric Star	10,086		
		Huntsman	8,196		
		Arlington	1,870		
		Sirhdana	7,745		

Nombre del buque	Tonelaje	Nombre del buque	Tonelaje	Nación	Núm. de Buques	Tonelaje
l).—LITUANIA		o).—SUECIA		Dinamarca	10	21,563
Kaunas	1,586	B. O. Borjesson	1,586	Estonia	1	1,309
Panevezys	2,173	Rudolf	2,159	Finlandia	6	14,730
Nida	1,900	Vinga	1,974	Grecia	9	39,041
m).—NORUEGA		Torö	1,467	Holanda	7	42,809
Kjöede	10,980	Algol	978	Italia	2	12,517
Realf	8,083	Ursus	1,499	Japón	1	11,930
Primula	1,024	Mars	1,475	Lituania	3	5,659
Gimle	1,271	Lister	1,366	Noruega	22	65,877
Arcturus	1,277	Gustaf E. Reuter	6,336	Polonia	1	14,294
Jotun	524	p).—YUGOESLAVIA		Rumania	1	6,394
Ragne	1,264	Carica Milica	6,371	Rusia	2	1,935
H. C. Flood	1,907	TOTAL POR NACIONES		Suecia	15	32,453
Glitrefjell	1,568	Nación	Núm. de Buques	Yugoeslavia	1	6,371
Föina	1,674	Gran Breaña	110	Total	219	924,007
Stridheim	321	Francia	12			
Britta	6,214	Alemania	14			
Sig	1,342	Bélgica	3			
Hansen	1,326					
Varangmalm	3,618					
n).—POLONIA						
Pilsudski	14,294					

NOTA.—Los totales anteriores comprenden además de las cifras de la lista publicada en el número anterior de *LITORAL*, las correspondientes hasta el 31 de diciembre de 1939.

LA FLOTA POLACA

Desde que se tuvieron noticias de que estallaría el conflicto, trató Polonia con una gran empresa sobre la venta de su flota mercante que había huído ya a aguas neutrales. Todo parece indicar que las unidades modernas de la antigua Polonia serán compradas para servicio mercante en América. La flota de barcos para carbón se encuentra ya en el puerto de Gdingen.

La flota mercante de Polonia incluía barcos con no más de 100,000 toneladas en total y se formaba en gran parte de buques viejos que se habían comprado en el extranjero. Las unidades modernas son los barcos para pasajeros "Pilsudski" y "Bahory" que se hallaban cargando carbón en Monflacone. Polonia trató repetidas veces de formar una empresa con buques de matrícula escandinava. Las empresas polacas más grandes eran la "Pani" y la "Polrob". Se ha tratado de vender los barcos principalmente por conducto de agentes.

SE CONSTRUYEN MAS BARCOS PARA LA FLOTA MERCANTE DE ESPAÑA

Hace algunas semanas que España habla de "extender su reinado y su poderío sobre los mares del mundo" y ha mandado aumentar en grande

escala el crédito para construcción de barcos. Por esto se procede a la construcción de nuevos buques y a modernizar los ya existentes para el comercio y la pesca, mediante un crédito de 750 millones de pesetas que se ha autorizado. También se procede a intensificar los trabajos en la industria constructora de embarcaciones y se está ya trabajando primeramente en numerosos vapores que durante la guerra civil estuvieron internados en puertos extranjeros. En los astilleros del Ferrol, se han probado algunos buques de guerra y también están próximos a salir de los astilleros, dos cañoneros para la marina de guerra. En Valencia una compañía ha construído otro cañonero nuevo y también se trabaja en la construcción de ocho vapores para la flota pesquera. Los primeros dos vapores, con un tonelaje de unas 2,500 toneladas, se hallan en los astilleros de Santander.

No solamente este proyecto del Ministerio de Industria se refiere a tomar medidas para construcción de buques, sino que sirve también de base para construcción y reparación de barcos así como restauración del material de socorro para los naufragos; incluye además el grupo de nuevas industrias que se ha seleccionado: se propone llevar a cabo trabajos colectivos de orientación y coordinación, tanto en cuanto a los trabajos en sí, como por lo que se refiere a los fondos que

en éstos se inviertan, basándose dichos trabajos en estudios y estadísticas extranjeras, así como investigaciones sobre materiales para construcción de embarcaciones; todo lo cual servirá para impulsar esa industria tanto de barcos para España como para los gobiernos extranjeros, y también para tomar medidas a fin de nacionalizar la industria de astilleros, estableciendo premios y fijando plazos para construcción de las embarcaciones a los astilleros sobre bases similares y mediante trabajo cooperativo, así como para la unificación y reforma del tipo de buques; también se tratará de modificar su técnica organizando viajes de estudio a fin de impulsar y desarrollar nuevas industrias. En fin, el citado proyecto incluye todos los aspectos que pudieran estar relacionados con el desarrollo de las construcciones para las flotas mercantes y pesqueras tanto de España como del extranjero.

Se trata además, de tomar medidas para desarrollar e intensificar la industria pesquera en todos los mares del mundo, por lo que la producción española se mejorará también en cuanto a productos agrícolas y mineros, ya que en gran parte los barcos españoles contribuirán a su mayor exportación. Igualmente se pretende establecer superservicios para Latinoamérica y Asia Oriental, habiéndose formado una empresa española que hará servicio naviero a los países del Plata.

CREACION DE UNA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

El Gobierno de Argentina estudia la creación de una flota mercante para remediar la situación creada por los acontecimientos y que es un obstáculo para la venta de los productos argentinos en los mercados de ultramar.

Para hacer frente a esta necesidad de tener una marina mercante destinada a desarrollar el comer-

cio interamericano, el gobierno ha hecho consultas y la impresión recibida ha sido favorable al proyecto.

LA SITUACION DEL MERCADO DE NAVIOS MERCANTES

Un ejemplo de la tendencia al alza, existente ahora en el mercado de venta y compra de navíos lo proporciona un reciente negocio hecho en Noruega. Dos petroleros de motor de 15,000 toneladas, cuyos contratos de construcción habían sido hechos en noviembre de 1938, fueron vendidos recientemente en 290,000 libras cada uno, siendo que los barcos eran construídos al precio de 232 500 lbs. Beneficio neto para el armador: 25%.

Ahora los medios marítimos de Londres estiman que no existe ninguna justificación para el alza en tal magnitud. Se añade que los barcos que se han pagado a tales precios, prestan muy mal servicio a la armada en general, creando precedentes que no dejarán de tener influencia en los precios de construcciones nuevas.

EL TRAFICO MARITIMO DE PORTUGAL

En el curso del mes de septiembre último, cerca de 160 navíos entraron al puerto de Lisboa; a la salida se registraron 115 barcos, de suerte que en conjunto el movimiento marítimo ha disminuído en cerca de 100 navíos por relación al tráfico en tiempos normales.

La industria tiene serias dificultades en cuanto a su aprovisionamiento de materias primas y principalmente de carbón. Los países no pueden importar carbón inglés sino por navíos haciendo el transporte de productos portugueses al Reino Unido. Ahora, la flota mercante portuguesa no es lo suficientemente grande para asegurar en estas condiciones, el abastecimiento de hulla.

FERRETERIA ALMADA

La proveedora de pinturas
especiales para los barcos

Skolina y Sherwin Williams

Av. Serdán No. 347 Tel. Ericsson 197
GUAYMAS, SON., MEX.

ARTEFACTOS GALVANIZADOS

S. A.

SE FABRICAN CUBETAS, TINAS, TUBOS
PARA ESTUFA, CARAMAYOLAS,
TANQUES DE FIERRO, ETC.

VENTA DE LAMINA LISA Y PARA TECHOS
YAÑEZ 73 GUAYMAS, SON., MEX. TEL. ERIC. 1-43

BACH Y DORSCH, SUCS.

CONTRATISTAS E IMPORTADORES DE MAQUINARIA

MEXICO, D. F. — APARTADO No. 412

Edificio Banco Mexicano
Motolinía 20 507 a 510
Eric. 2-98-70
Mex. J-33-90

Dirección Cablegráfica:
BADOR MEXICO
Claves A. B. C. Code 6th.
RUOLF MOSSE
ALPHA

Maquinaria de:

J. M. VOITH

HEIDENHEIM A/BREZ
Turbinas Hidráulicas
Instalaciones para Fábricas
de Papel

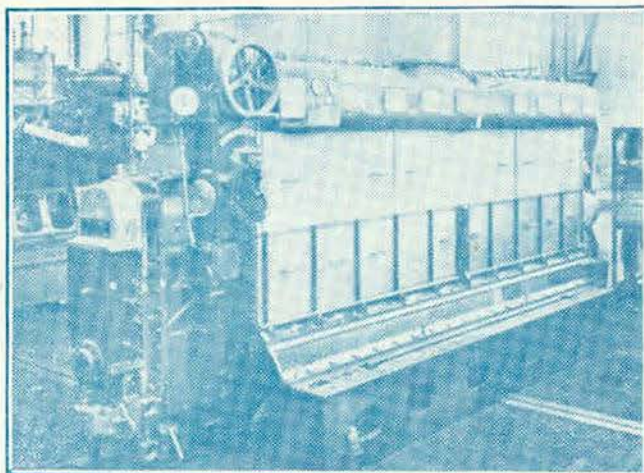
M. A. N.

MASCHINENFABRIK
AUGSBURG - NUERNBERG
A. G.

Motores Diesel M. A. N.
Turbinas de Vapor
Gruas y Puentes, Etc.

G. H. H.

GUTEHOFFNUNGSHUETTE
OBERHAUSEN-RHEINLAND:
Instalaciones Completas
y Materiales para Todas
las Industrias



Motor M. A. N. Montado en los Guardacostas de la Marina
de Guerra Mexicana

Maquinaria de:

SCHLOEMANN A. G.

DUESSELDORF:

(Prensas Hidráulicas
y Laminadoras

HANIEL & LUEG

DUESSELDORF:

Instalaciones para
Perforaciones de
Petróleo

DEUTSCHE
EISENWERKE A. G.

SCHALKER VEREIN
GELSENKIRCHEN

Tubería


R. Ricay & Cía.
MATERIALES DE HIERRO EN GENERAL
TEL. ERIC. 2-43-90 CALLE DEL ARTICULO 125, Nº 63 MEX. L. 23-40
MEXICO, D. F.

FERRETERIA

TLAPALERIA

PINTURAS EN GENERAL

ARTICULOS SANITARIOS
Y ARTICULOS DE ASEO