

LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA

MARZO de 1958

EL NUEVO CANAL DEL RIO SAN LORENZO

Los Puertos del Oeste Medio de los EE. UU. Comienzan a Obtener Ventajas con su Utilización

A bordo el S.S. "PRINS WILLEM II".

Si usted hace un viaje en un buque de carga oceánico, desde Montreal a Chicago obtendrá una visión perfecta de lo que significa el nuevo Canal que se construye, utilizando el cauce del río San Lorenzo, y lo que dicho medio de comunicación representa para todas las ciudades afectadas durante sus 1,400 millas de longitud.

Hace justamente tres años que esta nueva vía se abrió, en principio, al tránsito internacional. La parte situada entre Montreal y la región de las "Mil Islas". Se terminó prácticamente en el segundo año de trabajo.

Nuestro viaje a bordo del "Prins William II", un pequeño buque carguero de la Línea "Holland Orange" nos lleva por todos los canales que actualmente forman canales todavía no alcanzan la anchura prevista y por parte del sistema central. En la actualidad todos estos lo tanto originan algunos embotellamientos en la navegación. Solamente buques pequeños como el nuestro, que lleva, comparativamente, una reducida cantidad de carga, pueden navegar libremente. Para el resto de los grandes buques de carga y pasaje que navegan por los océanos del mundo, deben terminar aún, sus viajes en el puerto de Montreal.

La apertura oficial del nuevo Canal se efectuará en 1959 y para entonces no habrá más embotellamientos en la navegación y realmente se iniciará una nueva época en la navegación comercial del mundo. En lugar de los estrechos actuales, habrá una nueva y amplia vía que llegará a Cleveland, Chicago y demás puertos del oeste medio norteamericano.

Toda clase de carga, desde encajes y listones hasta locomotoras, será transportada entre las ciudades situadas cerca de la región de los Grandes Lagos, hasta cualquier país del mundo. Se podrán mover millones de toneladas de mineral de hierro podrán ser transportadas por el Canal del río San Lorenzo, desde el Labrador hasta las grandes instalaciones siderúrgicas del oeste medio norteamericano. En sentido opuesto, grandes cantidades de diversos granos podrán salir de EE. UU. y Canadá hacia mercados extranjeros.

Con la perspectiva anterior, las ciudades que se encuentran en las cercanías de los Grandes Lagos ya tienen programado la erogación de millones de dólares para desarrollar y mejorar sus facilidades portuarias.

Tanto el comercio en general como las industrias obtendrán un beneficio substancial con la apertura del nuevo Canal, puesto que significa un menor costo en el porte de materias primas y de productos manufacturados. Algunas importantes firmas serán beneficiadas a medida que entren en servicio las nuevas plantas hidroeléctricas productoras de energía eléctrica y que forman parte del Sistema total.

Las personas bien enteradas manifiestan que en una u otra forma, el nuevo Canal hará un potente impacto en la economía de los EE. UU., y de Canadá, y agregan que tan poderoso será tal impacto que su influencia comenzará en las próximas décadas y se prolongará cuando menos en los dos siglos venideros.

El "Prins Willem" llegó a Montreal procedente de Rotterdam y recibió aviso de que ya podría entrar a la primera esclusa situada en Lachine. En este sitio se forma el primero de los canales, con 15 pies de profundidad, que se establecieron para evitar las caídas de agua (rápidos), que existen entre Montreal y la zona tranquila de las "Mil Islas", en una extensión de unas 120 millas. A lo largo de estos canales se han construido 22 esclusas, y el "Prins Willem" después de haber pasado por ellas se encontró navegando a un nivel 225 pies superior al que tiene el río en Montreal.

Las esclusas actuales son de dimensiones reducidas, pues una vez que el buque estuvo dentro de ellas, se notó que las paredes quedaban a solamente 12 pulgadas de los costados de la embarcación, en la inteligencia de que su manga es de 42 pies, y la separación entre las paredes de las esclusas es de 44 pies. La eslora de nuestro buque es de 258 pies, es decir 6 pies más largo que la longitud de la esclusa, así es que la proa sobresalía sobre el final de la esclusa. El Capitán de nuestro buque exclamó: "Ud. no puede cruzar por estos canales sin dañar en alguna forma su buque, y esto sucederá más o menos un año, pero ya verá lo que se adelantará para el próximo".

Por todos lados pueden verse verdaderas enjambres de palas mecánicas, bulldozers, etc., trabajando intensamente. Tan solo Canadá, en esta región, está construyendo cinco nuevas esclusas, dos canales y dragando 39 millas de río; lo anterior con un costo de 215.000.000 de Dlls. En la sección norteamericana de esta zona, se están construyendo dos esclusas, (una de ellas bautizada con el nombre del Presidente Eisenhower), se está dragando un canal de 12 millas de longitud y la erogación será de 105.000.000 de Dlls.

Cuando todo el nuevo Canal esté terminado, podrá ser utilizado por el 75% de los buques actualmente a flote, y en vez de tener los actuales 14 pies de profundidad esta será de 27 pies. Las esclusas tendrán 768 pies de longitud por 80 de ancho. Serán siete esclusas de este tipo, las cuales vendrán a sustituir las 22 actuales, con lo cual se obtendrá una mayor fluidez en el tránsito de buques. Solamente los grandes transatlánticos modernos no podrán utilizar el nuevo canal.

Una vez que el "Prins Willem" pasó por las dos primeras esclusas en Lachine, siguió por el canal del mismo nombre hacia la esclusa No. 3, que se encuentra justamente en un sitio en el que el canal atraviesa la región industrial más próspera del Condado de Montreal, y en las riberas se encuentran grandes sectores de almacenes, así como importantes instalaciones de elevadores para granos, y por ello es que los industriales de Montreal esperan recibir grandes beneficios en su comercio aprovechando el nuevo Canal.

Por varios años, los habitantes de Montreal han visto con recelo la construcción del nuevo Canal, pues como su puerto era indispensable para efectuar transbordos para el tráfico hacia el interior, y esto lo había hecho

Autorización en trámite como Artículo de 2º Clase en la Dirección General de Correos de México, D. F.

OFICINAS PROV. Av. Unidad Modelo No. 17-F. México (13), D. F.
 APARTADO POSTAL No. 7962. México (1), D. F.

No. 1

M A R Z O

1958

S U M A R I O



	Pág.
EDITORIAL	2
LA MARINA MERCANTE	3
UD. DEBE SABER QUE	4
QUE ES Y COMO ES, LA ARMADA DE MEXICO.— <i>Por el Cap. de Navío, Humberto Uribe E.</i>	5
SECCION DE TURISMO.— <i>La Ruta del Grijalva.—Por Carlos Delorme</i>	8
LA REFRIGERACION DEL PESCADO.— <i>Por el Ing. M. Peyrot G.</i> ..	10
PERDIDAS SUFRIDAS POR EL JAPON EN LAS BATALLAS DE GUADALCANAL.— <i>Pr el Vicealmirante Raizo Tanaka.—Trad. del Cap. de Fragata C. G. Salvador González Lazcano</i>	12
JANET.— <i>Por José E. Moreno Avila</i>	15
EL NUEVO CANAL DEL RIO SAN LORENZO	17
ADQUIERA SU BOTE.— <i>Por Alberto Calcés</i>	19
NUESTRA PESCA.— <i>Por Juan Pescador</i>	21
ESTAMPA DE UN BUQUE.— <i>Por Alberto Calcés</i>	22
LOS VIAJES ILUSTRAN.— <i>Por Gustavo Rueda Medina</i>	23
SECCION FEMENINA.— <i>Por Vesta</i>	24
MAR INFIEL.— <i>Poema</i>	25
SECCION DE INTERCAMBIOS	26
SUCESOS E INFORMACION	27
CRUCIGRAMA	28
PROYECTO DE ESTATUTOS DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA	30

NUESTRA PORTADA.—Proyecto del acondicionamiento de un Puerto para la navegación deportiva. El establecimiento de un Puerto de esta índole traería consigo el desarrollo de la afición marítima, creando asimismo los atractivos turísticos necesarios. La afición al MAR abre indudablemente nuevos horizontes de trabajo, asegurándonos el bienestar futuro y conduciéndonos además a la valorización justa de las oportunidades que el MAR ofrece en su explotación. La Revista "LITORALES" pugnará por el establecimiento de PUERTOS DEPORTIVOS que contribuirán al desenvolvimiento marítimo de México.

Impresa en los Talleres de Editorial "Luz", por Editorial "LITORALES" S. de R. L.

LITORALES
 REVISTA MENSUAL



En pos de la conciencia marítima de México.

*

Director General:

Contralmirante

Gustavo Rueda Medina.

Gerente Administrador:

Ing. Manuel Peyrot Girard.

Jefe de Redacción:

Cap. de Navío

Rubén Montejo Sierra.

Jefe de Publicidad:

Xavier Villegas Mora.

Fotografía:

Carlos Gutiérrez.

Asesor Jurídico:

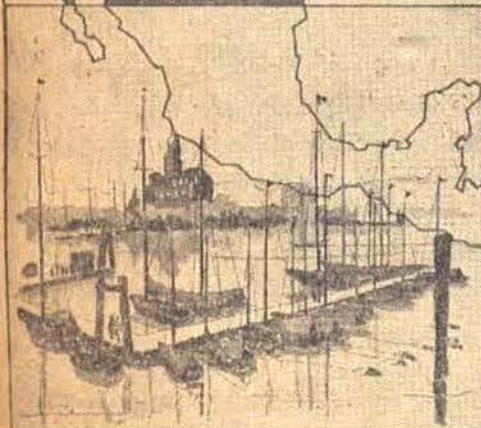
Lic. Carlos Sastré Villacorta.

Corresponsales en el interior de la República y en el extranjero.

Valor del ejemplar \$ 2.00

Suscripción anual \$ 24.00

LITORALES
 REVISTA MENSUAL



Año 1 PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA MARZO de 1958 1

EDITORIAL

Acaba de nacer la Liga Marítima Mexicana; Asociación Civil, extraoficial, independiente económica e ideológicamente, cuya finalidad es crear y desarrollar una conciencia marítima en el pueblo mexicano, y cuyos estatutos se publican por primera vez al final de este número de "Litorales".

La Liga Marítima no viene a estorbar ni a duplicar actividades confiadas a organismos ya establecidos. Contamos en México con las siguientes agrupaciones de hombres de mar: Ligas de Oficiales Navales, Uniones de Marineros y Fogoneros y Colegio de Marineros. Las dos primeras atienden específicamente a las cuestiones laborales de sus agremiados ante los armadores u otros representantes de la clase patronal. El Colegio de Marineros protege los intereses profesionales de los marinos técnicos ante los demás sectores de la sociedad, con sujeción a un reglamento preciso. Para pertenecer a cualquiera de ellas se requiere ser trabajador o profesional del mar.

La Liga Marítima está planeada de manera muy diferente. Aspira a agrupar bajo sus banderines no sólo a los marinos, sino a gentes de ambos sexos, de los más variados oficios y profesiones, que no tendrán en común otra cosa que su simpatía por alguna de las ramas de la actividad marítima: la naval, la de transportes, la pesquera, la deportiva, la de modelismo naval, la de ingeniería portuaria, la recreativa, etc., etc.

Los profesionales en ellas, que pertenezcan a la Liga, difundirán sus conocimientos entre los socios mediante artículos, conferencias, películas y otros medios a su alcance.

Una sociedad con tamañas aspiraciones necesita algunos órganos publicitarios. "Litorales" es el primero de ellos. Su propósito es interpretar con toda fidelidad el ideario de la Liga. Tratará de presentar en forma amena y despojados de picos técnicos, los temas que de otra manera resultarían demasiado áridos.

Iba a decir que "Litorales" no hará política, pero rectifico: lo que no hará será politiquería. Nos mantendremos en el plano de alta política que más convenga a los intereses de la Patria, y de la Liga.

Apurando un poco el deseo de que el infante naciera con voz propia, sale "Litorales" acaso un poco adelantadillo y exhibiendo una fisonomía aún imprecisa. Es arcilla fresca en la que las manos y los pensamientos de muchos hombres de buena voluntad, van a plasmar todavía sus inquietudes y sus aspiraciones para imprimir en esa cara inexpresiva de recién nacido, los rasgos de sagacidad y entereza que habrán de caracterizarla en su madurez.

"Litorales" desea a su patrocinadora, la Liga Marítima Mexicana, una vida fecunda y dilatada, que cuente entre sus éxitos el de conseguir por fin que México descifre la clave de su destino, se enamore del mar y en él aventure sus banderas y sus naves, que desparramen, detrás de los horizontes, los frutos de su laboriosidad y de su pensamiento, anunciando al mundo que ha surgido una nacionalidad nueva, emprendedora, astuta y vigorosa.

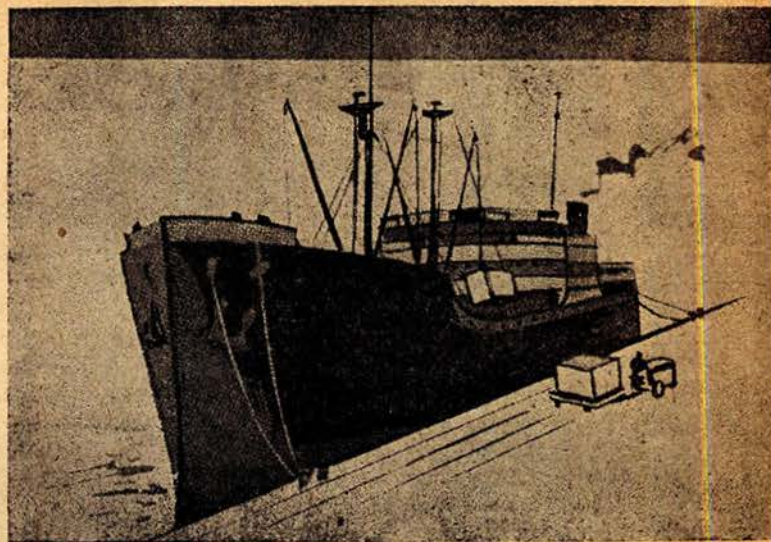
LA MARINA MERCANTE

La adquisición de buques mercantes se ha convertido en un tema de actualidad. En la prensa, por medio de conferencias, en boletines, Gobierno, Asociaciones y particulares plantean y demuestran la necesidad de que México modernice y amplíe su flota mercante.

El ciudadano medio acepta tal necesidad, sobre todo cuando compara nuestros pequeños buques de cabotaje, antiguos y lentos, algunos de ellos de madera y otros adquiridos ya con muy respetable edad, con los poderosos y modernos buques extranjeros que maniobran con toda clase de facilidades en nuestros puertos recién rehabilitados. Es más, cada vez que una tragedia marítima sacude la opinión pública con el hundimiento de uno de nuestros anticuados buques, se hace oír el clamor que exige embarcaciones seguras que garanticen las vidas y mercancías que transportan.

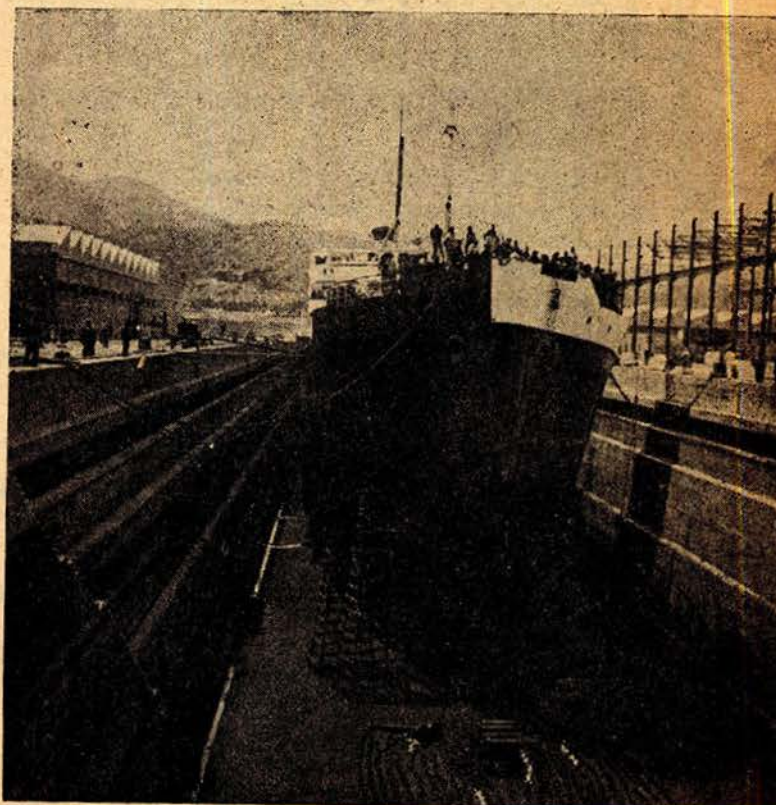
El tema es sumamente complejo y con toda seguridad escapa a un análisis completo, pero nuestra Revista no puede evitar tema de tal actualidad e importancia. Así pues nos concretaremos a resumir las opiniones tomadas de diversos sectores. Desde luego se reconoce que la existencia y sostenimiento de una marina exige, como lo diría Perogrullo, la existencia de fletes. Si no hay fletes no hay marina. Un buque es una estructura sumamente costosa sobrecargado de gastos de operación y mantenimiento. Entre ellos se cuentan los de combustible, nómina, reparaciones, practicaaje, remolques, comisiones de agentes, seguros y algunos otros que el armador solo puede cubrir a cambio de que se le suministren fletes bien pagados y en tonelaje suficiente, tanto de ida como de regreso, es decir de exportación e importación. Que tales fletes abundan parece demostrarlo la actividad que desarrollan en nuestros puertos los buques extranjeros. Sin embargo tales buques tienen rutas internacionales muy extendidas, analizadas cuidadosamente a efecto de que el tonelaje total transportado deje buen rendimiento. Se reconoce que para tales buques les es productivo tocar un puerto cuando se le garantiza la carga o descarga mayor de 100 toneladas. Tal tonelaje no es difícil de obtener en nuestros puertos y así, en promedio, el rendimiento es alto. En cambio, sería improductivo para un buque nacional zarpar con tal tonelaje o esperar a completar su cupo. Algunos países eliminan esta situación dando preferencia de carga a sus buques nacionales, y otros recargan con impuestos el flete transportado por buques extranjeros. En opinión de algunos conocedores, podría asegurarse el flete a los buques mexicanos mediante tratados de Navegación con los países con que México guarda relaciones comerciales, garantizando una cuota del flete de importación y exportación. El volumen total de estos fletes para cada uno de los países amigos puede consultarse en las estadísticas del Banco de Comercio Exterior.

La existencia de fletes y el derecho de nuestros buques a transportarlos, constituye la base para desarrollar la Marina Mercante. Se requiere además estudiar cuidadosamente la organización y técnica de otras marinas, que como la Noruega, tiene siglos de experiencia en el mar, que le han permitido mantenerse sin subsidios. Es necesario además analizar el tipo de buque más adecuado a nuestras necesidades, tanto en tonelaje como en calado. Cuando un buque transporta la carga má-



Uno de tantos barcos necesarios para el desarrollo de nuestra Marina Mercante.

xima su rendimiento es alto, y cuando el calado es tal que le permite entrar a todos los puertos sus posibilidades de transporte son mayores. El tipo de producto a transportar define la clase de buque, pues nuestras frutas tropicales exigen refrigeración, y los metales cascos más robustos. El costo de un buque nuevo, es según datos de astilleros, próximo a los 500 dólares por tonelada, lo que arroja para un buque de 2,000 toneladas un costo de 1 millón de dólares o aproximadamente 12.5 millones de pesos. Si se garantiza un interés



En los Astilleros de Salina Cruz, Oaxaca, se reparan ya barcos de gran calado.

igual o mayor que el que ofrecen otros negocios es de suponerse que no falte suscripción de capital, ni inversionistas en buques mercantes, como lo demuestra el gran volumen de capital aplicado a buques e instalaciones pesqueras, en los últimos 15 años. Pero precisamente los emprendedores en este ramo señalan dos obstáculos para la evolución de nuestra marina que son difíciles de vencer y que requieren para su solución la buena voluntad de gobierno y trabajadores:

Los altos costos de maniobra en algunos puertos debido a prerrogativas sindicales de trabajadores portuarios, y a mermas y destrucción indebida de mercancías por falta de cuidado en su carga y descarga. Algunas veces se recargan tales gastos por remolque obligatorio excesivo.

La legislación del trabajo a bordo exige el pago de horas extras a la tripulación, lo que según algunos armadores equivale de hecho a pagar doble tripulación y algunas veces más. Sin embargo en este aspecto es

de justicia señalar que los salarios a bordo de los buques mexicanos son de los más bajos que existen, en comparación con otras marinas. La solución podría ser la de aumento de sueldos y obligación de trabajo siempre que el servicio lo requiera, como sucede en otras marinas.

A pesar de todas estas dificultades y de la forma y tiempo que se lleve el resolverlas, hay buenas perspectivas de que la Marina Mercante Mexicana aumente la presencia de su bandera en los océanos. La Secretaría de Marina inició el año pasado la construcción de buques mercantes en la rada de San Juan de Ulúa, y se dice que el primer buque será botado a mediados de año. El Banco de Comercio Exterior ha realizado pláticas con la embajada de Inglaterra acerca de la posibilidad de adquisición de buques. La Compañía Terminales Marítimas de Tehuantepec gestiona la adquisición de tres buques de altura, y el mismo interés por nuestra flota mercante demuestran otras compañías.

Usted Debe Saber que...

1.—El bloqueo tiene por objeto impedir todo comercio con el enemigo a través de ciertas áreas o puntos, a fin de controlar sus abastecimientos.

2.—Conforme con la declaración de París de 1856, el bloqueo para ser obligatorio, debe ser efectivo, es decir, mantenido por una fuerza suficiente para impedir en realidad el acceso al litoral enemigo; y la declaración del bloqueo debe ser notificada por la potencia bloqueadora o por las autoridades competentes que actúen en su nombre, debiendo fijar:

a).—La fecha del comienzo del bloqueo.

b).—Los límites geográficos del litoral bloqueado.

c).—La tregua de salida que se concede a los buques neutrales.

3.—La facultad de capturar un buque neutral por violación de bloqueo, estará subordinada al conocimiento real o presunto que el buque tenga del bloqueo. Se presume que un buque tenga conocimiento del bloqueo, salvo prueba en contrario, cuando ha salido de un punto

neutral después de la notificación, en tiempo oportuno, a la potencia de la cual depende ese punto.

4.—La captura de buques neutrales, por violación de bloqueo no puede efectuarse más que en el radio de acción de los buques de guerra encargados de hacer efectivo el bloqueo; tampoco deben impedir el acceso a los puertos y costas neutrales.

5.—El buque, que violando un bloqueo haya salido del punto bloqueado o haya intentado entrar en él, será susceptible de captura mientras sea perseguido por un buque de la fuerza bloqueadora. Si la caza o el bloqueo se levanta no puede ya realizarse la captura.

6.—Se confiscará todo buque reconocido culpable de la violación del bloqueo. Se confiscará también el cargamento a no ser que pruebe que, al embarcar la mercancía, el cargador no conocía ni podía conocer la intención de violar el bloqueo.

7.—Cuando por cualquier circunstancia las fuerzas bloqueadoras levanten el bloqueo tienen la obligación de comunicarlo a los países neutrales.

MARCOS Y MOLDURAS "SANCHEZ"

Permítanos Realzar la Belleza de su Cromo, Utilizando para
el mismo nuestros MARCOS Y MOLDURAS

Rayón No. 26-D

Toluca, Mex.

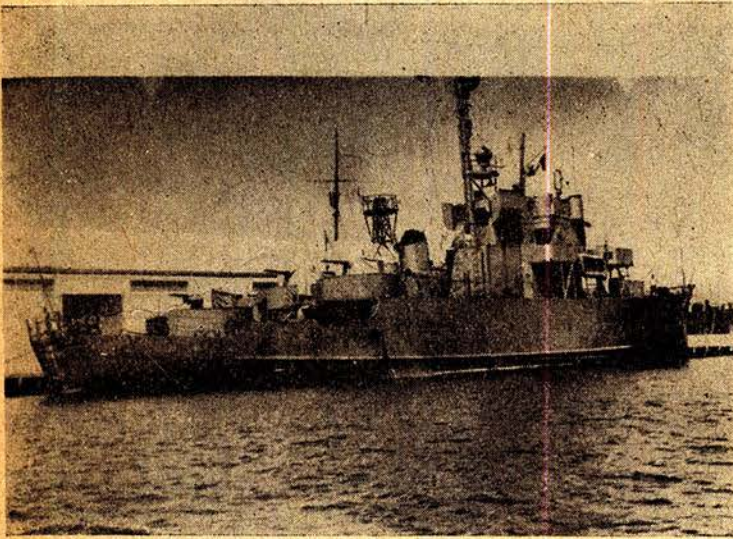
Qué es y cómo es, la Armada de México

Capitán de Navío Humberto Uribe E.

I

EL AYER DE LA ARMADA

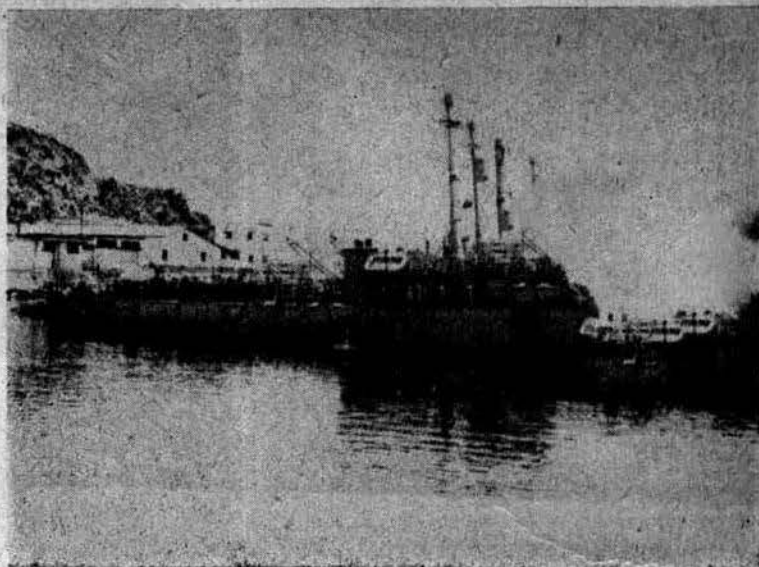
¿Cuándo nació la Armada de México? ... difícil pregunta es, porque, fue en las piraguas guerreras que dieron la batalla al conquistador en la epopeya sombría de la Noche Triste? Fué con los bergantines hechos con la entraña de los bosques mexicanos y transportados a hombros de indígenas, empleados por el Conquistador, para quebrantar la indómita fiereza de los mexicas en el sitio de Tenochtitlán? ... o ¿fue tal vez en la corbeta "Iguala", cuando el pabellón orgulloso del águila azteca abrió por primera vez su esplendor tricolor a las brisas del Golfo Patrio? ... no lo sé, pues cada una de estas entidades dió su parte al espíritu de la Armada de México, como el vigor de la raza indígena, el valor y nobleza del español de la conquista y el fanatismo patriótico del insurgente hicieron nacer esta nacionalidad nuestra tan llena de contraste y tan rica en particularidades. Es indudable que no fuimos, ni somos actualmente y probablemente no lo seremos nunca, un pueblo mariner, pues el altiplano, con la exhuberancia de sus fuentes naturales de sustento y protección hizo que los primitivos pobladores de nuestro territorio se asentaran firme y preferentemente en él. Los escasos núcleos costeros no tuvieron jamás una gran significación en la vida precortesiana, pues en su mayoría fueron tributarios de los grandes imperios del interior. La riqueza de los pueblos indígenas fue siempre basada en la minería y en la agricultura, y las riquezas marinas, principalmente las provenientes de la fauna del mar, no tuvieron nunca una importancia significativa en la economía de aquellos. Las leyendas aztecas cuentan que los Caciques nahuatlacas incluían en el lujo de sus manjares el pescado que se capturaba en Veracruz y era llevado por estafetas hasta la Gran Tenochtitlán, y el sólo hecho de haber sido considerado como un dispendio real, indica que el pueblo, el verdadero y laborioso pueblo, que crea los poderíos de las naciones, nunca fue alimentado con los productos del mar, en escala considerable, y el atavismo es Ley inexorable, pues sus descendientes, a lo largo de las centurias, tampoco han comprendido al mar, tampoco han sentido su atracción, pues al no tener que luchar con él para arrancarle su sustento, casi lo ignoraron, y en las mitologías indígenas casi no se encuentra referencia a divinidades y mitos marinos, ni en la geografía prehispánica se encuentran nombres indígenas para golfos, bahías, cabos, etc., y solamente los ríos tienen significado en la historia antigua, pero más como vías de comunicación entre regiones ribereñas que como salidas al mar. La vida colonial tampoco dió un decidido impulso a las artes e industrias náuticas, quizá porque los conquistadores, que sí procedían de un pueblo marino encontraron más fácil la explotación de las minas y el agro novohispánico que la de las costas y mares de la Colonia, y solamente para fines de conquistas hicieron



En los Guardacostas tiene valioso apoyo la Fuerza Naval de la Armada de México.

Nuestra intención, al dar a la prensa estos renglones, es la de llevar, aunque sea en forma deshilvanada y necer. Llevar a ustedes, lectores que han nacido y viven titución a la que nos cabe el singular honor de pertenecer. Llevar a ustedes lectores que han nacido y viven en otro medio, una sencilla semblanza del ayer, el hoy y el posible mañana de ese conjunto de cosas y seres que cruzan las azules llanuras líquidas de nuestros mares, que llenan sus pupilas de la radiante luz de sol mexicano allá, donde no hay montañas que la intercepten, ni grandes edificios que retrasen el orto. A ustedes, compatriotas nuestros que no saben del silencio plateado de luna y esmaltado de estrellas de las noches marinas, de la inquietante tensión de los presagiantes atardeceres cargados de brumas y surcados de lívidos relámpagos, de las auroras maravillosas de las regiones del Mar Caribe, barnizadas del indefinible color que resulta de las aguas azul verde y el esplendor de la amanecida lujuriosa del trópico, de las grises y turbulentas aguas de los mares de la California, y en fin, del indescriptible encanto de los caseríos blancos avizorados desde la lejanía de la recalada a puerto, cuando no se define si son tales o bandadas de gaviotas posadas en la monotonía grisácea de las dunas arenosas. A ustedes, que forman la otra Patria, van estas pocas palabras, y ojalá logremos despertar el interés por ese pequeño mundo nuestro, donde hay personalidades animadas e inanimadas, glorias ignoradas y sublimes, pequeñas y grandes tragedias y todo un lenguaje, una esperanza y un sentido de patria tan fuerte como el que alienta en todo corazón mexicano. Y parodiando al poema inmortal del Tabaré, diremos... Dadme la lira y vamos.

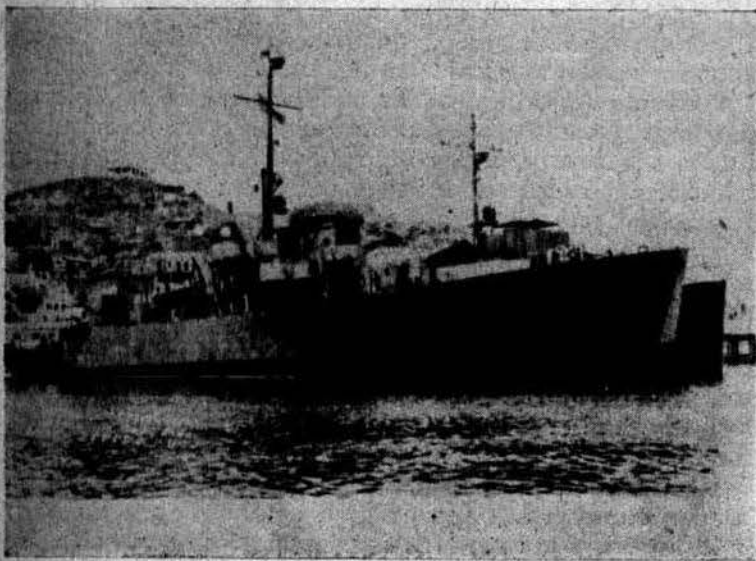
intentos de construcción naval, en diversos puntos del país, pues si bien es cierto que las naves que sirvieron a Cortés para descubrir las tierras de la California fueron construídas con materiales mexicanos, y que las naos que llevaron a Legazpi a la conquista de las Islas Filipinas partieron de puertos mexicanos, también lo es que estos intentos no formaron parte de un programa definido de arraigar y desarrollar las artes maríneas en el país. El turista, cuando va a Acapulco, detiene su camino presuroso frente al monumento que dice a las generaciones presentes y futuras que la Nao de la China traía sus perfumes, sus sederías y el misterio del Oriente hasta esas playas, pero... la Nao de la China era primordialmente un enlace de las remotas colonias españolas en el Pacífico con la Madre Patria con México como gran hito en el larguísimo camino, y nuestro hermoso puerto guerrerense no era una terminal, ni un emporio de comercio, sino solamente una estación de relevo, y la mayoría de los géneros que arribaban eran para los españoles, ya sea residentes en la Nueva España, o en la Vieja España. No era, en manera alguna, una manifestación de prosperidad nacional, ni tampoco cimiento de un comercio mexicano con Oriente, y efectivamente, al consumarse la Independencia, cesó el tráfico marítimo y la Nao de la China, en lugar de



Guardacostas C-35

haber cedido su puesto a buques evolucionados, cayó en la leyenda, dejándonos solamente a los mexicanos de hoy la historia encantadora de la China Poblana y el monumento de Acapulco.

Así pues, la Armada de México no nació con la raza, pues hasta donde mis escasas luces alcanzan, no puedo encontrar la definición de una Marina criolla, o mestiza, y al sonar en Dolores el grito sublime de la libertad del Pueblo, si bien brotó como arte de magia un ejército genuinamente mexicano, el glorioso acento del Padre de la Patria, no tuvo, no pudo tener eco en los mares de Anáhuac, porque no había naves ni marinos mexicanos en número suficiente para secundar el movimiento libertario. Como se ve, no pretendo hacer historia, sino analizar las causas por las cuales nuestra Marina no tuvo un ayer remoto, pues tampoco nació con la nacionalidad, ya que no hay un solo insurgente connotado que haya ganado su ejecutoria en la mar, y en el altar de la Patria falta un ancla. Cabe pensar, sin entrar en grandes y sesudas consideraciones, que si al par que el Ejército Insurgente se hubiese creado una Marina, que hubiera disputado al enemigo el dominio del mar patrio, la Guerra de Independencia hubiese sido menos cruenta y más breve, pero en las mentes prodigiosas de los hombres que nos dieron Patria no nació, o si lo hizo no prosperó, la idea del mar como campo de batalla por la Independencia, y en realidad es natural que no lo fuese, pues eran como nosotros, gente de altiplano, y en las grandes concepciones estratégicas del héroe de Cuautla, caudillo nato indiscutible, no germinó con fuerza suficiente la concepción de la escuadra insurgente, que tal vez hubiera cambiado el curso de las campañas admirables que legó a la Historia Patria. Los nombres luminosos que jalonan la historia y la leyenda de nuestra guerra emancipadora son todos de lugares de tierra adentro, y sin embargo, la Independencia no pudo ser consumada sino hasta 15 años después de iniciada porque en la entonces Isla y Fuerte de San Juan de Ulúa ondeó todavía la bandera española y sólo cuando una escuadra mexicana, compuesta por los buques: Libertad, Victoria, Bravo, Tampico, Orizaba, Pedernal y la ba-



Guardianes de nuestras aguas Territoriales, eso son los Guardacostas de la Armada de México.

Ing. Miguel Rebolledo Sucesores, S. A.

Especialistas en Cimentaciones, Estructuras de Concreto, Pilotes y Concreto Ligero, felicita a la Revista "Litorales" por resolver un problema de difusión marítima.

México, D. F. Marzo 1° de 1958.

landra Chalcoy mandada por el primer Marino Mexicano que se alinea en la Historia, el Capitán de Fragata Don Pedro Sáinz de Baranda, inició el bloqueo de la última fortaleza española en México, cortando sus comunicaciones con la Isla de Cuba y haciendo capitular al general español que la mandaba, fue cuando la bandera querida del México libre y soberano ondeó de uno a otro confín del territorio nacional, y he aquí el detalle que corona nuestro criterio: el nombre de Sáinz de Baranda es casi ignorado en el país, y en la Capital, donde hasta los nombres de insurgentes y prohombres de relativa obscuridad han dado sus nombres gloriosos a calles metropolitanas, no hay ninguna que lleve el nombre de este marino mexicano, que mandó la fuerza nacional que produjo la Independencia total del país. Claro que la actuación de la primera escuadra de guerra abanderada con el pabellón nacional fué poco espectacular y casi no entabló combate, pero esto pone de realce la importancia estratégica de la Marina, pues la sola presencia de ella bastó para obligar a capitular el último baluarte español en México, hecho que, sin ella se hubiese retrasado quien sabe cuanto tiempo más.

Corren vertiginosos los años de la construcción del país, y asoma en Veracruz el poderío aplastante de la primera invasión americana. ¿Pudo detenerse?... No, porque no teníamos elementos a flote para salirle al paso, y los marinos mexicanos vieron caer el Castillo de San Juan de Ulúa con su saldo de vidas para la Historia, y el puerto heroico de la Veracruz, que disputó al invasor cada paso en sus calles y cada palmo en sus playas, pero el lado del mar permaneció mudo, porque no tenía voz de cañones para contestar al enemigo, y la guerra se perdió; quizá fuera cosa de los Hados y de tener buques de guerra también se hubiera perdido, pero tal vez no, porque si bien las fuerzas atacantes eran poderosas, la Armada de México hubiese por lo menos, como el espartano legendario, "mellado la espada del enemigo" y el ejército y el pueblo hubieran tenido un respiro previo para afrontar la defensa, con lo cual tal vez hubiese cambiado el signo de la guerra. Había, es cierto, un germen de Marina guerrera nacional, pero carente de apoyo popular y escasa, hasta lo precario, de elementos de combate.

La Intervención Francesa. El sueño imperial de Maximiliano de Hapsburgo, propiciado por el emperador de los franceses. Detalle curioso, es un buque el que saluda por primera vez la bandera efímera del águila coronada, la histórica fragata "Novara". La guerra sangrienta que precedió al imperio, fué también eminentemente terrestre, pues aunque Veracruz ganó su segundo título de Heroica oponiendo los pechos de sus hijos a las balas invasoras, el embate no pudo ser resistido, y la Escuadra Francesa entró al puerto casi sin oposición, con sus cañones intactos, y nuevamente pensamos que si hubiese encontrado resistencia, no ya en el Puerto, sino en la mar, presentada por la escuadra mexicana, por lo menos hubieran sido menos las granadas que hubiesen bombardeado Veracruz y aún es posible que hubieran vuelto las tornas al orgulloso Almirante Francés, pues en realidad la escuadra expedicionaria no era extraordinariamente fuerte, y de hombre a hombre, "no cedo a ninguno". Tampoco en esta encrucijada de la Historia tuvo pues, la Armada de México oportunidad de morir útilmente por la Patria, ya que si bien es cierto que entre los defensores de Veracruz había marinos de guerra, no fué sobre las aguas patrias, con la bandera al pico y la rugiente banda atronando el aire mexicano como cayeron estos

héroes anónimos y gloriosos. ¿Es el destino?... es otra razón menos fácil de explicar la que privó a la Armada de tener también su Loreto y Guadalupe?, lo ignoro, pero el hecho es innegable, y la descarga del cerro de las Campanas tiene otra vez acentos puramente terrestres, sin ecos en la mar.

El pueblo se vuelve Ejército. El grito anhelante del desheredado llena los ámbitos asombrados de la Patria. Aparecen grandes nombres en el escenario de la Historia Patria. Es la Revolución que avanza. ¿Guerra, guerra... en el monte, en el valle... y en la mar?... guerra también, pero guerra pequeña y callada. Acciones bélicas de pequeño calibre. Enorme entusiasmo en los pechos, pero pocas bocas de fuego para servir a la noble libertaria causa. Ahora si la Armada de México toma parte útil en la guerra del pueblo, pero sus elementos siguen siendo escasos; las Armadas no pueden crecer como los ejércitos, al conjuro mágico de la voz del caudillo; no pueden constituirse con campesinos ni armarse con hoces y machetes; desgraciadamente necesitan buques, cañones, hombres de mar, y esto no se improvisa, no es posible obtenerlo de la entraña del pueblo, y aunque en los pocos marinos de entonces latiera el mismo afán sagrado que en los hombres de tierra, el combustible, las municiones de grueso calibre, los elementos marinos no pueden quitarse al enemigo, porque este tampoco los tiene, y la actuación de la Armada en la gesta revolucionaria es nuevamente obscura, con solamente llamaradas ocasionales de bravura y sacrificio por la causa, y naturalmente, a la hora del triunfo, ningún general de la Armada se sienta a la mesa de los vencedores, y la Institución continúa su vida callada y precaria.

En forma breve, y tal vez desordenada hemos revisado las vicisitudes de la Armada de ayer. Tal vez se considere un tanto amargo el tono de esta exposición pero no ha sido esa la intención, sino exponer descarnadamente las realidades históricas que no pueden negarse. ¿Alguien es responsable?... posiblemente no, pues repetimos, ni el pueblo mexicano, ni sus grandes hombres tuvieron, y apenas empiezan a tenerla, lo que podríamos llamar conciencia marinera, y naturalmente en un país como el nuestro, cuya soberanía emana y radica en el pueblo, si este desconoce, en su gran mayoría, la presencia del gigante líquido que abraza al país y la incalculable riqueza que guarda en su seno, no es sino perfectamente lógico que todo ese mundo que vive y muere en él, sea ignorado por la gran masa de la población. Y creemos que de las verdades históricas debe nacer la verdad del futuro, y si en los mal pergeñados renglones escritos puede adivinarse un reproche, diremos que es cierto, que nosotros los hombres de mar tenemos un gran reproche en el corazón, pero con un destinatario indefinido, pues tal vez este se dirige a Huitzilopochtli, que no tuvo un hijo que rigiera los mares, y aunque Tezcatlipoca tenía jurisdicción sobre los mortales, olvidó entre sus agentes al monstruo rugiente que azota los flancos del Anáhuac cuando Boreas lucha con él, o quizá al león español, que no supo engendrar cachorros marinos en la tierra conquistada, o finalmente a Tlaloc, que celoso del tremendo poder del Océano, que desafió su reinado y lo constriñó al de la pacífica lluvia y las cantarinas corrientes fluviales, adormeció la conciencia del azteca y del mexicano de ayer, haciéndolo olvidar que más allá de donde las playas lucen, hay todavía corazones mexicanos.

SECCION DE TURISMO

La Ruta del Grijalva

Escribe: **CARLOS DELORME**

Patrocinado por Autobuses de Oriente "ADO". Una línea a la altura de las mejores del mundo.

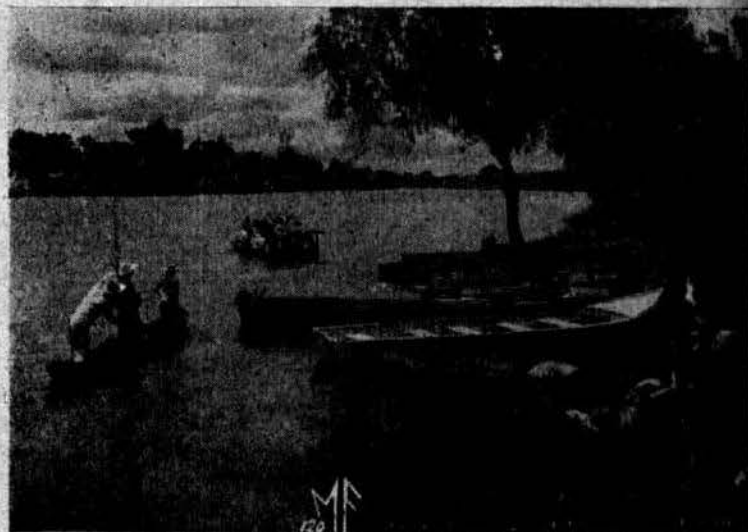
A fin de año contaba con algunos días libres y deseoso de conocer otra de las atractivas regiones de nuestro País, hice mis proyectos. Anteriormente había visitado las costas del Golfo de México y del Pacífico. Las rutas del norte y los hermosos lagos michoacanos. Todas ellas plenas de evocación y con los máximos atractivos para una vagancia organizada: la simple y agradable diversión de deambular sin rumbo y sin objeto por pueblos rebosantes de tradición, plenos de historia y belleza. Asomarse sin prejuicios a las más variadas costumbres y admirar la ingenuidad del folklore y el encanto del paisaje salpicado de deslumbrantes joyas arquitectónicas coloniales y religiosas, o la pasmosa grandeza de las reliquias arqueológicas. Y al caer el día sentarse en el fresco parque de ambiente provincial, sin prisas ni ansiedades, a admirar el juicioso garbo de las niñas de pueblo y el colorido de sus trajes regionales. Matamoros, Laredo, Monterrey, Ciudad Victoria y Tampico en la ruta del noroeste. Tamiahua, Tuxpan, Nautla, Tecolutla, Papantla y Martínez de la Torre en la zona costera de las huastecas. Veracruz, Alvarado, San Andrés, Minatitlán y Coatzacoalcos, y la sorpresa estética de la presencia del lago de Catemaco entre las montañas. Todas estas regiones mantienen imborrables sus recuerdos en la memoria y garantizan el deleite de una nueva visita. Lo mismo sucede con Campeche, Yucatán y Quintana Roo en la zona del Sureste, con Oaxaca, Tehuantepec y Salina Cruz en la región del Istmo, o con Acapulco, Puerto Marquez y Zihuatanejo en la parte de Guerrero. Pero las posibilidades serían interminables y habría que citar a Guadalajara, Chapala, Colima, Barra de Navidad y Manzanillo, o bien el inolvidable salto de Guadalajara a Vallarta, puerto de inigualable belleza, o la ruta del Sudpacífico con Tepic, Mazatlán, Los Mochis y Topolobampo, o para finalizar la región agreste, cruda, seca y quemante de Guaymas y la Baja California, pero cuando un amigo me recomendó con grandes elogios la visita a Villahermosa, las dudas se disiparon y me decidí por la ruta del Grijalva.

La carretera México-Veracruz la he recorrido tantas veces que preferí envolverme en mis pensamientos a la contemplación del paisaje. Adormecido por el muelle movimiento del autobús dejé vagar la mente y los recuerdos y esto me mantuvo distraído. Somerset Maugham ha dicho que sus obras más famosas las ha creado al sumergirse en un baño caliente, o cuando lo adormece el movimiento y el ritmo del ferrocarril. No me explico por qué ignora al autobús cuyas capacidades de inspiración son tan prometedoras como las del tren. En fin, el tiempo pasó con brevedad y de improviso nos encontramos en Alvarado donde el paso del Papaloapam se hace en un poderoso y bien diseñado chalán de la Secretaría de Marina. Transcurre la noche en el paso de la región montañosa de San Andrés Tuxtla y al amanecer se llega a Coatzacoalcos, donde se inicia la nueva carretera a Villahermosa.

Esta carretera cuyo tránsito se abrió a principios de 1957 todavía se encuentra en construcción. El paso del Coatzacoalcos se hace en Nanchital, terminal de bombeo de Petróleos Mexicanos, a bordo de un buen ferry. De Nanchital al río Tonalá límite entre los Estados de Veracruz y Tabasco hay una distancia aproximada de 100 kilómetros. En este tramo la carretera está prácticamente asfaltada, si bien hundimientos y consolidaciones locales mantienen un numeroso equipo de máquinas de construcción, que se ocupan en aumentar el espesor de la base, con materiales de adecuada dosificación.

En este tramo veracruzano de la carretera a Villahermosa lo sacude la abrumadora grandeza de Natura. Al borde de la carretera se despliega la selva, ubérrima, de intrincado follaje, donde parece imposible introducir un objeto. La arboleda se pierde en las alturas en un laberinto de ramaje en el que se entrecruzan las más diversas especies: caoba, cedro, primavera, jabí, guayacán, ébano, zapote, o bien la ceiba magnífica de amplio tronco y potente ramaje que proyecta sobre las copas vecinas en gesto de protección. Y por debajo de los grandes árboles se aprieta y lucha por medrar el monte bajo, engalanándose con una esplendorosa tonalidad de verdes. Sobresale el verde aterciopelado de los quequestes y helechos gigantes, el negruzco de los aguacates silvestres, el jade de los lirios entrelazándose con las lanzas enhiestas del pasto gigante, el alimonado de los sauces y ese otro verde, que recuerda los maizales, del platanar montaraz y sobresaliendo, los penachos indómitos de toda clase de palmeras. Verde en infinitas tonalidades y avance agresivo que trata de recuperar la delgada cinta de asfalto que el instrumento del ingeniero y la herramienta del peón han arrancado a la selva.

Y sin que los sentidos se cansen de admirar el brioso



Atractivos de ensueño y bellos lugares tropicales se encuentran a lo largo de la Ruta del Grijalva.

paisajes se llega al río Tonalá que se cruza en barcaza. Se entra a Tabasco y empieza la vega que rezume agua. Hay ríos y afluentes, lagunas y esteros, charcos y fangales, sábanas cubiertas de lirios y pastizales en los que espejea el agua. Todo hirviendo de vida y vegetación. "Un mundo vegetal que trabaja 100 horas diarias", como ha dicho Carlos Pellicer. Donde el terreno es adecuado los plataneros se pierden de vista, o se percibe el cuidadoso arreglo de las plantaciones de cacao que succionan la sabia concentrada de esta tierra para ofrecer al mundo el mejor chocolate. Se intuye que estas vastas florestas podrían ser el granero de la República cuando se controlen las inundaciones de sus caudalosos ríos. La fauna no cede en importancia a la flora. Garzas y faisanes tienden el vuelo al paso del autobús. Venado, tapir, puercoespín, jabalí, armadillo, tejón, mapache, gato montés, nutria y otros animales convierten la posibilidad de la cacería en sugestiva certeza. La abundancia de ganado permite a Tabasco exportar anualmente 30,000 cabezas. Sin embargo la población es relativamente escasa: aproximadamente 420,000 habitantes distribuidos en 25,337 kilómetros cuadrados, lo que da 17 habitantes por kilómetro cuadrado. El tabasqueño es indomable y se apega con decisión al terreno arrancado a la selva. A ambos lados de la carretera aparecen de tramo en tramo pequeños ranchos y es indudable que con la ayuda de esta utilísima vía de comunicación los ranchos se convertirán en congregaciones y posteriormente en pueblos que se extiendan sin solución de continuidad a todo lo largo del camino; porque esta tierra bondadosa y feraz, nada niega a quien se acerca en demanda de sustento.

De Tonalá se llega a Cárdenas, uno de los 16 municipios del Estado, después de un recorrido de 60 kilómetros. Al salir de Cárdenas se pasan en chalán los ríos de Samaria y Carrizal, brazos del Mezcalapa y se alcanza Villahermosa situada a 150 kilómetros de Tonalá, en un viaje lento porque la carretera ofrece al tránsito la sub-base de terracería, sobre la que ha de construirse la base que finalmente se recubra de asfalto.

La ciudad de Villahermosa, Capital del Estado de Tabasco, con población de 55,000 habitantes tiene un sello personalísimo. Se respira la esencia colonial de sus casonas, iglesias y parques. Comunicada durante siglos por vía fluvial pudo desarrollar costumbres independientes y estructurar su vida económica a base de sus recursos lo que le permite dar más de lo que recibe. El esfuerzo cultural es de importancia, lo que



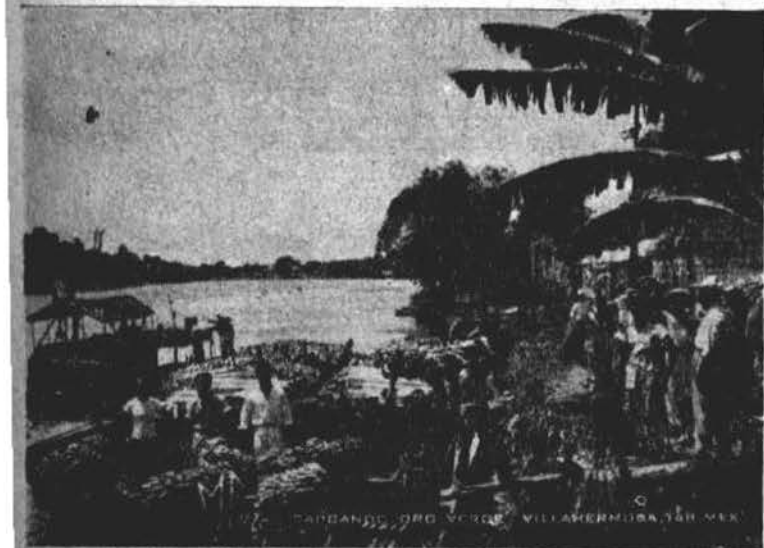
CABEZA COLOSAL DE LA VENTA
PESA 4 TONELADAS

hace honor a las notables ruinas de la venta que atestiguan el genio artístico y alta civilización de su antepasados olmecas y mayas. El Instituto Juárez se fundó en 1879. La Universidad empieza a desarrollarse. El Museo de Tabasco guarda joyas arqueológicas de gran valor, y cuenta con numerosas escuelas secundarias y una Escuela Normal Rural. La biblioteca pública José Martí tiene 14,000 volúmenes. Se encuentra en construcción el parque de la Venta bajo la dirección del poeta Carlos Pellicer y que será uno de los mejores en su género.

Al pie de la Capital se desliza majestuoso el Grijalva. En ocasiones manso y sereno, de aguas bajas. A veces rugiente y tumultuoso, de profundas aguas arrastrando gigantescos troncos y lamiendo amenazador la ribera de la ciudad, pero cediendo siempre sus dones de fertilidad. Atruenan el ambiente los silbatos de los remolcadores al arrastrar pangas cargadas de oro verde cuando llegan buques a Frontera en demanda del producto.

Villahermosa puede tomarse como centro de operaciones en paseos de singular atractivo. En la ciudad hay que visitar el Parque Tabasco construido al borde de la Laguna de la Ilusión, cuyo nombre sugiere su delicada belleza. El Parque de la Venta con sus joyas arqueológicas, el monumento de La Ceiba construido

(Pasa a la Pág. 29)



PARQUE DE LA VENTA VILLAHERMOSA, TAB. MEX.

La Refrigeración del Pescado

Por el Ingeniero M. Peyrot G.

No hay persona que no haya sentido los efectos del frío. En invierno, cualquiera que sea la localidad, la temperatura es menor que en verano, y a medida que aumenta la latitud del lugar, es decir, en cuanto sea mayor su proximidad a los polos, la temperatura disminuye y en ciertas épocas son frecuentes las nevadas helándose lagos y ríos. Lo mismo sucede al aumentar la altura del lugar sobre el nivel del mar, y al ver los picos nevados se comprende que existe una altura, arriba de la cual las nieves son perpetuas.

Cuando se pone un vaso con agua a la acción de una llama, ésta le transmite calor, la temperatura del agua aumenta, y se dice que se calienta. La cantidad de calor suministrada al agua se puede medir en unidades de calor llamadas calorías, definiéndose la caloría gramo como la cantidad de calor que debe aplicarse a un gramo de agua (aproximadamente un cm^3 .) para elevar su temperatura un grado centígrado. Si por cualquier procedimiento se elimina calor del agua, por ejemplo, poniendo en contacto el vaso que la contiene con un cuerpo frío: aire, hielo, etc., disminuye la temperatura del agua, y si el cuerpo en contacto es suficientemente frío, la temperatura llega a bajar a cero grados centígrados, presentándose en este punto (llamado punto de congelación) un cambio en las propiedades del agua, pues se observa que pasa al estado sólido diciéndose que se congela. El paso del estado líquido al sólido no es instantáneo y depende de la cantidad de agua y de la rapidez con que se elimine calor. Se observa que en tanto exista una mezcla de agua y hielo la temperatura se mantiene constante en cero grados centígrados. Una vez que toda el agua contenida en el vaso ha pasado al estado sólido, puede seguir disminuyendo la temperatura si continúa quitándose calor, y así se puede tener hielo a 5°C , o hielo a 40°C .

El hielo y sus propiedades enfriadores fueron conocidas por el hombre desde los albores de su historia. Ya los chinos, mil años antes de Cristo, habían encontrado la forma de trozar y almacenar el hielo de los ríos, para disponer en el verano de fuentes de enfriamiento. Judíos, griegos y romanos usaban con el mismo objeto la nieve invernal y la almacenaban en grandes depósitos cubiertos de material aislante. Enfriaban bebidas poniendo en el líquido la nieve o el agua obtenida de su fusión. Se dice que Nerón descubrió que los líquidos podían enfriarse enterrando las vasijas en la nieve, con lo que las bebidas preservaban su cuerpo y bouquet. En Egipto enfriaban el agua introduciéndola en delgadas jarras de barro cocido y humedeciendo la superficie exterior, la cual bajo la acción del aire se secaba por evaporación enfriando el contenido de la jarra. (Un líquido se evapora sólo cuando se le suministra calor, en este caso el calor lo toma del agua de la jarra y por tanto ésta se enfría). Este método probablemente conocido por muchos pueblos de la antigüedad, se usaba en la India para producir hielo. Existen también indicios de que estos pueblos conocieran al-

gunas soluciones que al mezclarse producen efectos de enfriamiento.

En Europa era poco usual en el Siglo XVI el uso de hielo para enfriar licores excepto en los países cálidos como Italia y España. Ya en 1600 tal costumbre tenía sus devotos en la corte de Francia. Pero en estos países el hielo o la nieve no era fácilmente adquirible y como sustituto se enfriaban los vinos haciendo girar las botellas en agua en la que se había disuelto salitre. En el Siglo XVII se descubrió que una mezcla de hielo y sal podía usarse para producir muy bajas temperaturas. (La solución de sal en hielo baja el punto de congelación de la mezcla aproximadamente a 20°C ; tomando el calor necesario de una porción del hielo). Fue este procedimiento el que hizo posible la manufactura de helados.

El uso de bajas temperaturas, o refrigeración, para la preservación de alimentos no fue de significación sino hasta el Siglo XIX. Hasta entonces los principales métodos de conservación eran las salazón, el escabeche, el ahumado y la deshidratación obtenida por pecado al sol. Sin embargo algunos de los efectos preservadores del frío, se conocían desde muy antiguo. Los alimentos se conservaban más tiempo en invierno que en verano, y los animales enterrados en la nieve invernal aparecían sin descomposición durante el deshielo. Pero no fue sino a fines del Siglo XIX que la ciencia dió una explicación de las causas de esta conservación. Se demostró que la putrefacción de alimentos era un fenómeno muy complicado producido, en parte, por la acción de microorganismos bacterias, levaduras, hongos —y en parte por la autodigestión, acelerada por sustancias orgánicas complejas llamadas enzimas, que se desarrollan en los tejidos animales después de la muerte y en los tejidos vegetales una vez que se han separado del organismo a que pertenecían. Experimentalmente se descubrió que las bajas temperaturas, al constituir un ambiente desfavorable para éstas causas de descomposición, retardaban su actividad y que a temperaturas suficientemente bajas, si bien los microorganismos no mueren, su acción se paraliza.

Aproximadamente en 1840 los buques pesqueros empezaron a utilizar el hielo para preservar los productos pescados. Inicialmente el hielo se depositaba en la bodega conservándose separado del pescado; pero cuando se descubrió que el producto no se dañaba al quedar en contacto con el hielo, los buques salían de puerto abastecidos con hielo en escamas, y preservaban la pesca en capas alternadas de hielo y pescado. Sin embargo el pescado empacado en hielo retarda pero no elimina la descomposición. Adquiere mal gusto y pierde su buen aspecto. En las mejores circunstancias puede conservarse durante dos o tres semanas.

En cambio si inmediatamente después de pescado se congela, (aproximadamente a -20°C) su duración es mucho mayor, y almacenado en las debidas condiciones su duración es ilimitada, haciéndose posible su control durante las épocas de abundancia y escasez. En 1861

se descubrió la manera de congelar pescado y de almacenarlo. El procedimiento consistía en introducir tanques llenos de una mezcla de hielo y sal, en pequeñas cámaras aisladas térmicamente en donde se había extendido el pescado sobre paneles. Una vez congelado se cubría el pescado con una capa de material protector como gutapercha, o bien se sumergía varias veces en agua fría para que se le formara una capa de hielo en la superficie. Entonces se almacenaba en bodegas refrigeradas por aire frío, el cual bajaba su temperatura al pasar por tuberías en las que circulaba salmuera a muy baja temperatura. En 1869 el procedimiento aumentó en rapidez y volumen al introducir el pescado en cajas metálicas muy planas y sumergir éstas en la mezcla de hielo y sal.

Tal procedimiento, con ligeras variantes, continuó hasta 1892, año en que aparecieron las primeras máquinas refrigeradoras en los puertos, y en 1920 se instalaron equipos congeladores en los buques pesqueros. En estas máquinas, el enfriamiento al punto de congelación del producto se produce mediante la evaporación de líquidos especiales cuyo punto de evaporación es muy bajo (temperatura en la que el líquido pasa al estado de vapor). Para evaporarse el líquido requiere que se le suministre calor y lo toma de los productos contenidos en la cámara de congelación, hasta que estos bajan su temperatura al mismo nivel que la del refrigerante y se congelan, pasando después a almacenarse en bodegas refrigeradas.

Entre más rápida sea la congelación, mayores son sus efectos preservadores. He aquí la razón: los tejidos de plantas y animales están compuestos por un gran número de pequeñas células rodeadas por soluciones de muchas sales químicas complejas. Si la temperatura disminuye ligeramente, primero se congela el contenido de agua (a 0°C) dejando a medida que se desarrolla el proceso, líquidos de mayor concentración, que no se congelan sino a temperaturas mucho más bajas. Entre más lento sea el proceso de congelación de mayor tamaño serán los cristales de hielo, los cuales penetran y dañan los tejidos, con el resultado de que aparecen decolorados, y hasta oxidación, evaporación y pérdida de elementos volátiles asociados al sabor del producto. La congelación rápida, por el contrario, impide la formación de grandes cristales, puesto que la temperatura es tan baja (-40°C) que sobrepasa el punto de congelación de las soluciones químicas, como consecuencia no hay deterioro de los tejidos, y en general a mayor rapidez de congelación se obtienen productos de mayor calidad, siendo el efecto más pronunciado en los tejidos animales que en los vegetales. Ventajas adicionales de la congelación rápida es que los alimentos no requieren descongelación previa, debido a la pequeñez microscópica de los cristales de hielo, y el producto puede cocinarse directamente de su condición congelada. Se dice que los productos preservados mediante congelación rápida tienen el mismo valor nutritivo y conservan el sabor del artículo fresco. En general el intervalo de temperaturas correspondiente a la zona de formación de máximos cristales está comprendida entre 0°C y -3°C, pero la congelación paulatina continúa hasta -17°C, o en algunos casos a temperaturas más bajas, y el objeto de la congelación rápida es pasar por la zona de formación de máximos cristales tan rápidamente como sea posible.

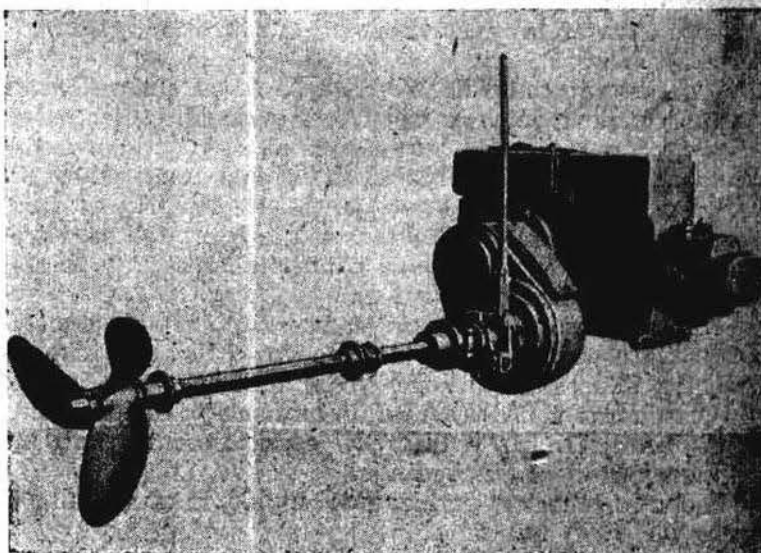
En la actualidad los métodos más comunes de congelación rápida son:

I.—Inmersión directa en salmuera a baja temperatura. Este sistema probablemente daña los envases, y si el producto se inmerge directamente, se decolora, toma formas irregulares, y necesita lavarse antes de empaquetarlo en hielo.

II.—Congelación indirecta introduciendo el producto en grandes envases metálicos, los cuales se sumergen en salmuera muy fría.

III.—Mediante el empleo de bandas de doble placa o de paneles estacionarios sujetos a un rocío de salmuera, y de tal modo que se asegure el contacto del pescado con las placas metálicas.

ALYMEX DIESEL, S. A.



Motores Diesel Marinos Alemanes

Bauscher y Kamper
de 5 a 180 H. P.

Motores inimitables en
resistencia y efectividad

Pida amplios informes a

ALYMEX DIESEL, S. A.

San Jerónimo Núm. 55-A

Teléfono 21-06-09

México 1, D. F.

Para este fin, la Octava Flota fué organizada el 14 de julio de 1942, esta flota debía operar en el área SE., al mando del Vicealmirante CUNICHI MIKAWA, quien arboló su insignia en el crucero pesado "CHOKAI".

La Octava Flota, la componían los buques siguientes:

División de Cruceros 6: "AOBA", "KINAGASA", "KAKO" y "FURUKATA".

División de Cruceros 18: "TENRYU" y "TATSUTA".

Esta Flota avanzó a Rabaul a fines de julio, donde quedó en el área al mando de la Cuarta Flota. A estas fuerzas de superficie fué agregada la 25/a. Flotilla Aérea, la cual se le mandó a Rabaul para llevar a cabo operaciones aéreas bajo el mando de la Onceava Flota Aérea.

En mayo de 1942 unas fracciones de las fuerzas navales Especiales de Desembarco y de la Unidad de Construcción de Aeropuertos, que habían sido mandadas a la parte SE. de las Islas de Nueva Guinea y Salomón, habían tenido éxito en la construcción de una base de aviones anfibios en Tulagi a fines de julio e hicieron pequeños progresos en el aeropuerto de Guadalcanal. Se programó que esta base fuera ocupada por aviones con base en tierra, pertenecientes a la 25/a. Flotilla Aérea de Rabaul, pero para entonces ya el enemigo tenía reconocida la parte Sur de las Islas Salomón y estaba sobre aviso con anticipación de nuestra intención del establecimiento de estas nuevas bases aéreas. Por consiguiente las Fuerzas de los Estados Unidos de Norteamérica, cuya moral había sido levantada por su victoria obtenida en Midway, llevaron a cabo venturosamente por primera vez en esa guerra una invasión a gran escala en Guadalcanal efectuada por la 1/a. División de Infantería de Marina, transportada en cuarenta buques transportes y escoltada por una poderosa fuerza naval de los Estados Unidos y Australia, desembarcando sin contratiempos 11,000 Infantes de Marina el 7 de agosto en Guadalcanal y Tulagi, donde coparon y derrotaron numerosas guarniciones japonesas, logrando tomar posición de la base de aviones anfibios y del aeropuerto el cual estaba parcialmente terminado.

Varios días antes del desembarco Norteamericano, las condiciones meteorológicas impidieron las actividades de reconocimiento aéreo de nuestros botes voladores con base en Tulagi, y por este motivo el desembarco fué completamente sorpresivo.

Abrumado por este nuevo éxito del enemigo, el Almirante MIKAWA reunió apresuradamente siete cruceros y un destructor y los mandó al Sur para que a toda velocidad atacaran al enemigo por sorpresa en Guadalcanal, lo cual se efectuó en las primeras horas del día 9 de agosto, librándose la que fué la primera famosa batalla de las Islas Salomón (conocida también por la Batalla de la Isla Savo), y cuyos resultados fueron favorables a los japoneses, causando las bajas siguientes: hundidos, los cruceros norteamericanos "QUINCY", "VICENNES" y "ASTORIA"; averiados el crucero pesado de los Estados Unidos de Norteamérica "CHICAGO" y los destructores "RALPH TALBOT" y "PATTERSON", también fué hundido el crucero australiano "CAMBERRA". Los buques japoneses sufrieron averías de poca consideración.

A pesar de la derrota sufrida en los buques de guerra enemigos, sus transportes no fueron molestados y pudieron desembarcar con éxito todas las tropas y municiones estableciéndose su cabeza de playa, al Sur de las Islas Salomón.

Mientras estos importantes hechos se desarrollaban, el Escuadrón de destructores "DOS" continuaba sus operaciones antisubmarinas en el distrito naval de Yokosuka. EL "ARARE" fué hundido por el submarino norteamericano "GROWLER" el 5 de julio y el "KASUMI" y "SHIRANUHI" seriamente averiados en las Aleutianas, también por submarinos enemigos.

Varios destructores fueron transferidos de mi escuadrón a otras unidades y pocos de ellos reemplazados, así que a principios de agosto, el entonces poderoso Escuadrón de destructores "DOS" lo integraban solamente el crucero insignia "JINTSU" y los destructores "KAGERO", "UMIKAZE", "KAWAKAZE" y "SUZAAZE" (los tres últimos pertenecientes a la división 24).

Como resultado de la invasión enemiga en Guadalcanal, la Segunda Flota de Fuerza Avanzada y Tercera Flota de Transporte, se les ordenó dirigirse a Truk. Al mismo tiempo recibí órdenes también de ir a Truk y allí esperar instrucciones. Nosotros habíamos zarpado de Yosuka el 11 de agosto con mi buque insignia y el destructor "KAGERO" solamente.

La División de destructores 24 había sido llamada a la bahía de Hiroshima para aumentar la escolta de la Segunda Flota. Como anteriormente dije, antes de llegar a Truk, mis buques habían sido incorporados a la Octava Flota y yo había sido designado por órdenes del Cuartel General de la Flota Combinada para asumir el mando de la Fuerza de Refuerzos a Guadalcanal, asignándome otros buques.

La noche del día 15 de agosto, mientras mis buques estaban embarcando abastecimientos en Truk, recibí una orden importante y detallada del Comandante de la Octava Flota en Rabaul, el contenido de esta orden era el siguiente:

- a).—La División de destructores 4 (2 DD) más la División de destructores 17 (3 DD) y botes patrullas Nos. 1, 2, 34 y 35 (anteriormente eran destructores) serían asignados a la Fuerza de Refuerzos.
- b).—La Primera Fuerza de Desembarco consistía en 900 oficiales y tropa del Ejército del Destacamento de "Ichiki".
- c).—En las primeras horas del día 16 de agosto, seis destructores llevarían la fuerza de desembarco a Guadalcanal, adelantándose, las tropas deberían desembarcar en la noche del día 18 a inmediaciones del Cabo Taivu al Este del camino de Lunga. Cada soldado llevaría un paquete ligero con provisiones para 7 días.



LA OSTINERA DEL GOLFO
DISTRIBUIDORES DE MARISCOS EN GENERAL

DISTRIBUIDORES DE MARISCOS EN GENERAL
REMITIMOS A CUALQUIER PARTE DEL PAIS

TELEFONOS:

2-18-64 — 2-15-71 — 2-18-82

AV. CENTENARIO No. 124

TAMPICO, TAM.

d).—El "JINTSU" y los buques patrullas 14 y 35 escoltarían a dos transportes de poca velocidad (9 nudos) que transportarían el refuerzo a la tropa de desembarco y que consistía principalmente de unidades de servicio. Los transportes llevarían además municiones para las tropas que iniciarían el desembarco.

Los buques patrullas 1 y 2 escoltarían al transporte "KINYUMURU" de más velocidad (13 nudos) que transportaba a bordo procedente de Yokosuka la 5a. Fuerza Especial de Desembarco y que debería unirse al grupo anterior. Toda la descarga debería efectuarse a inmediaciones del Cabo Taivu en la noche del día 23.

Sin tener en cuenta mi opinión como Comandante de la Fuerza de Refuerzos, esta orden significaba la difícil operación de desembarco en la guerra y a la vista del enemigo, con unidades heterogéneas y sin oportunidad de un concienzudo estudio de la situación. Cualquiera que tenga conocimiento de operaciones militares, estará de acuerdo que dicha misión no tendría éxito.

La estrategia militar muchas veces subordina la prioridad a la prudencia, pero la orden anterior era totalmente irrazonable.

Con lo anterior pude ver que en el Cuartel General de la Octava Flota había gran confusión, pero ya la orden estaba dada y comenzada a ejecutar y no había tiempo para discutir acerca de ella.

Por lo tanto no había tiempo que perder, y durante la noche del 15 de agosto, los buques tenían que abastecerse, las tropas embarcarse en los destructores y prepararse las órdenes y planes de operaciones, y todas las fuerzas listas para zarpar a las primeras horas del día siguiente. Todos los miembros de mi Estado Mayor trabajaban toda la noche con objeto de terminar los complicados y numerosos detalles que preceden a la salida a cumplir una operación naval. Como se pudo a las 05.00 horas fue la designada para zarpar; seis destructores embarcaron el Destacamento ICHIKI, estos buques quedaron bajo el mando del Capitán de Navío YASUO SATO, zarpando a la hora ordenada. Enseguida zarparon los transportes del Ejército "BOSTOS MARU" y "DAIFUKU MARU", escoltados por los buques patrullas 34 y 35, yo embarqué a bordo del "JINTSU" y asumiendo el mando de todas las fuerzas ordené comenzar y navegar al Sur del canal hacia el Este.

Los seis destructores que formaban la avanzada de mis fuerzas no encontraron submarinos enemigos y navegaron hacia el Sur a una velocidad de 22 nudos. La otra fuerza les seguía navegando en zig-zag a 8 1/2 nudos.

Un mensaje por radio de la Octava Flota, recibido el 17 de agosto me comunicaba que la División de Cruceros 6 operaría como escolta independiente y que la División de Destructores 24 debía incorporarse a mi mando. De acuerdo con lo anterior y cerca del medio día del día siguiente, se reunieron tres destructores más al convoy.

Operando con los seis destructores de avanzada, evité que el enemigo descubriera el convoy y en esta forma se arribó a inmediaciones del Cabo Taivu a las 20.00 horas del día 18 de agosto, desembarcando 900 hombres del Destacamento ICHIKI en 4 horas. La División de Destructores 17 regresó directamente a Rabaul, mientras el destructor "KAGERO" y dos buques de la División de Destructores 4 (HAGIKAZE y YAMAKAZE) permanecieron de guardia en el área de desembarco.

En las primeras horas del día 19, y aunque todavía no había indicios de operaciones aéreas enemigas del aeropuerto de Guadalcanal, el "HAGIKAZE" recibió el impacto de una bomba de un B-17 (con base en la Isla de Espíritu Santo), y que fue averiado lo suficiente para que diera la orden que se retirara a Truk escoltado por el "YAMAKAZE", dejando al "KAGERO" solo en las proximidades del área de desembarco.

Como no había servicio de reconocimiento japonés al Sur de Guadalcanal, nosotros estábamos totalmente desamparados. Al comienzo del día 20 el "KAGERO" fue bombardeado por aviones enemigos con base en porta-aviones; no sufrió averías, pero este bombardeo dió claramente la evidencia que el enemigo tenía fuerza de ataque cercana a nosotros. Esto fué confirmado cuando nuestros botes voladores con base en la Isla de Shortland reportaron un porta-aviones, dos cruceros y 9 destructores enemigos al SE. de Guadalcanal y a 250 millas de nuestra fuerza aproximadamente.

La destrucción de la Fuerza del Destacamento ICHIKI, después de haber efectuado un sangriento desembarco en Guadalcanal, intentó un asalto nocturno a media noche del día 20, con objeto de recapturar el aeropuerto. Este temerario ataque por infantería sin apoyo de artillería, contra una división enemiga perfectamente fortificada, parecía el ataque de una mosca contra una tortuga gigante. Todos los factores estaban en contra nuestra.

La mayor parte de nuestra gente encontró una muerte violenta al asaltar las líneas enemigas. Solamente 20 supervivientes quedaron de la unidad que había permanecido cerca del punto de desembarco. Estos supervivientes dieron la información por radio del terrible desastre, y se internaron en la espesa selva con la esperanza de reunirse con la fuerza del ejército que desembarcara posteriormente. El Coronel KIYONAO ICHIKI se suicidó después de quemar su bandera. Así pues nuestra primera operación de desembarco había terminado en una trágica derrota.

Yo conocía al Coronel ICHIKI desde la operación de Midway y poseía un gran don de mando y un indomable espíritu combativo. Pero es innegable que este episodio de la infantería, armada solamente con rifles y bayoneta no tenía probabilidad de ganar en contra de un enemigo equipado con armamento pesado y moderno. Esta tragedia nos hizo pensar la táctica de "ataque sin esperanzas, lanza de bambú contra una coraza".

(Continuará en el próximo número)

Ferretería "LA FAMA"

FRANCISCO ZORRILLA CASTELLO

Muelle y Ribera No. 209 Ote.

Apartado Postal 13 — Tel. 2-27-48

Tampico, Tamps., México

JANET

José E. Moreno Avila

A mediados del mes de septiembre de 1955, los grandes rotativos de la Capital de la República, a grandes titulares, dan cuenta de los enormes daños causados al puerto petrolero de Tampico y las costas cercanas, por el ciclón Hilda y ya se anuncia la proximidad de otro, al que llaman Ione, el que pasa casi desapercibido, pues desde el día 22 de ese mes, los Observatorios de Miami en Florida y de la Secretaría de Agricultura y Ganadería en México dan cuenta de la destrucción completa de la Isla Barbados por un violento huracán al que llaman Janet, que casi inmediatamente ataca la isla de Jamaica y se desvía hacia las Indias Holandesas; amaga la costa Venezolana, pero cambia de ruta constantemente, lo que se hace saber a todas las poblaciones de la costa de Centro América y del Caribe.

El día 25 se reciben despachos de Jamaica y Puerto Rico dando cuenta de los estragos causados por el ciclón en esas islas.

Las Compañías de Aviación Mexicana y Pan American, siguen atentas por medio de los ojos electrónicos de sus estaciones meteorológicas del Caribe y del Golf, o el curso del huracán.

De San Juan de Puerto Rico informan que un piloto, en el avión Neptuno de la Marina Norteamericana que ha explorado los huracanes Brenda, Conie, Diana e Ione, calcula al Janet vientos de 160 a 200 kilómetros con rumbo variable. Este avión dejó de comunicar sus observaciones el día 26 y se cree haya sido envuelto en el vórtice del fenómeno, llevando consigo trece personas entre pilotos, observadores y periodistas.

En el litoral mexicano en el mar Caribe está situada la Ciudad de Chetumal, pueblo de pescadores colonizado por un Jefe de la Armada con el apoyo de la Secretaría de Marina y actual sede del Gobierno del Territorio de Quintana Roo, en donde se reciben informes de que el huracán amenaza las costas de Nicaragua, pero se desvía hacia la costa mexicana con una velocidad de 32 kilómetros por hora y vientos hasta de 180 kilómetros. Estas noticias alarmantes, hacen que las personas con recursos económicos que no han salido de la ciudad en los aviones ordinarios, pidan con urgencia a Mérida, la salida de aviones extraordinarios y particulares, abandonando sus intereses.

Las embarcaciones del servicio costero son despachadas para resguardarse en las ensenadas, quedando solamente los cayucos de los pescadores y botes de motor de corto radio de acción.

En la mañana del día 27, un portaaviones de la marina norteamericana estacionado en Guantánamo, Cuba, comunica a las estaciones de radio del Caribe que el ciclón ha aumentado considerablemente su velocidad. En Chetumal, desde las 23.45 horas de ese día comenzó a soplar el huracán, aprestándose las autoridades civiles y militares a tomar las providencias de defensa que les permitían los escasos elementos de que disponían.

A las doce de la noche, el viento se hizo irrefrenable, comenzando su gira macabra. Aulla la tempestad si-



Después del furioso huracán, se precipitó la terrible inundación. Ciclón "Hilda" que azotó al Puerto de Tampico, Tamps. en Septiembre 19 de 1955.

niestra. La lluvia cae sin cesar, los relámpagos deslumbradores anteceden a los rayos que causan los primeros destrozos. Las embravecidas olas, por momentos se hacían más violentas, dañando las humildes casuchas de pescadores más próximas a la costa y los Almacenes Aduanales.

Minutos más tarde, el viento arrancaba de cuajo grandes árboles que caían con infernal estruendo, reventando algunos cables del alumbrado, sembrando el pánico en la población. Las gentes abandonan sus casas resguardándose del viento con las cercas y paredes, huyendo hacia la parte alta de la población, por lo que algunos murieron aplastados al caerles esas defensas; que en medio del desorden de la fuga, se distanciaban otros enloquecidos de terror, no atendían a sus hijos y sus gritos los opacaba la tempestad.

Las autoridades organizaron brigadas de salvamento con personas voluntarias, para ayudar a la policía y la federación, ordenando la protección de los habitantes que rápidamente se concentraban en el Hotel "Los Cojos", el Hospital Morelos, la Escuela "Belisario Domínguez", el Palacio de Gobierno, la Penitenciaría y algunos otros edificios de sólida construcción que ocupaban una eminencia.

A la una de la mañana, el huracán probablemente formó un círculo en la población, pues se sintió de la parte de tierra firme, fuertes ráfagas que cruzaron con violencia y se internaron en el mar, lo que pareció alejar la tempestad, despejando el cielo, pero minutos después, comenzó a escucharse como el retumbar de un trueno que iba aumentando su volumen conforme se acercaba y al llegar a la costa, hizo que las aguas se encresparan formando una enorme ola, cuya elevación y violencia nadie pudo calcular.

Todo quedó a oscuras por la destrucción de los cables eléctricos; se silenció la estación telegráfica y la de radio quedó inutilizada paralizando toda comunicación con el exterior.

Las casuchas de los suburbios no pudieron resistir

la avalancha y desaparecieron al primer contacto de las aguas que llegaron hasta la parte alta del centro de la ciudad. En una casita cercana al puerto, las paredes tronaron y se quebraron, destruyendo parte del techo que cayó sobre dos ancianos que murieron instantáneamente. Viendo que todo auxilio era inútil, la hija de ellos y su esposo tomaron en brazos a su hijo pequeño y se refugiaron en el cuarto de baño que aún podía protegerlos, pero no tardó en desprenderse una viga que mató al esposo lesionando a la señora, quien con el susto y el dolor, dejó caer a su pequeño que pereció ahogado.

Entre tanto, la gran ola comenzaba a retroceder formando grandes círculos vertiginosos que arrastraban árboles, maderas, láminas y objetos diversos y aún a muchas personas que no pudieron llegar oportunamente a un lugar seguro.

Las brigadas de auxilio arriesgaban sus vidas por salvar las de sus semejantes, pues guiándose por los gritos y alumbrándose con linternas, trataban de rescatar a los que arrastraban la marea, dando preferencia a señoras y niños.

Una lámina que flotaba desplazándose con velocidad, no pudo ser evitada por una persona que trataba de nadar hacia la parte alta y quedó decapitada como con una navaja de afeitar.

Los salvadores sorteaban hábilmente los objetos que arrastraban las aguas en su descenso, pero muchos de ellos sufrieron rudos golpes que los imposibilitaron para continuar su humanitaria obra.

Uno de los voluntarios más ágiles y decididos, recibió tan violento golpe de un depósito de combustible que flotaba, que le levantó la tapa del cráneo y su cadáver no pudo ser rescatado y su nombre y su heroísmo quedarán ignorados, pues para esa lucha espontánea no fue registrado su nombre.

Un joven soldado fue golpeado por una pieza de madera que le quebró un brazo y dos costillas. Un cabo de la policía enloqueció al perder a sus dos hijos pequeños y un sargento del mismo cuerpo, en el cumplimiento de su deber oficial, no pudo salvar a sus tres hijos.

Pausadamente, durante varias horas se fueron retirando las aguas que en un solo impulso invadieron la ciudad y con las primeras luces de un día nublado y lloroso, fueron emergiendo las ruinas de la aniquilada ciudad.

Con la angustia retratada en los rostros y los nervios destrozados por el terror, las autoridades no cesaban de atender a los supervivientes, ordenando la inmediata curación de los heridos y la identificación de los cadáveres, tarea que se dificultó por que en su mayoría estaban destrozados por los golpes recibidos. Este era un espectáculo macabro y repulsivo.

Durante las horas de mayor intensidad del fenómeno, nació una niña en el Hospital de la ciudad y las autoridades indujeron a la madre a llamarla Janet; bonito nombre femenino que señalará esas horas de muerte y desolación, de dolor y heroísmo que nunca podrán borrarse de la memoria de las personas que las sufrieron.

El huracán pasó por el sur de Yucatán y salió al Golfo entre Campeche y Champotón, golpeando a Lerma y en la costa veracruzana se desvió hacia tierra entrando por Nautla, para estrellarse y disolverse en la agreste Sierra Madre Oriental, en la región de los Tuxtlas.

Al día siguiente de la catástrofe, las autoridades de Quintana Roo, ordenaron enterrar sesenta cadáveres

en fosa común por no poder identificarlos y la incineración de otros muchos y de gran cantidad de animales, para evitar la propagación de alguna epidemia.

A las 6.30 horas del día 28, salió de Mérida un avión bimotor Cessna matrícula XA-LAH de Aerovías Lope, fletado por un industrial, conduciendo medicinas y víveres y el cual retornó a las 11.30 trayendo dos pasajeros que al encontrarse en presencia de sus familiares, lloraron de alegría y de emoción. A las siete del mismo día, bajo la supervisión de la 32ª Zona Militar, el Escuadrón 206 de la Fuerza Aérea Mexicana estableció un puente aéreo, saliendo en primer lugar el Beechcraft B.H.M. 1528 llevando medicamentos y sueros, retornando a la 12.37 conduciendo a los primeros cinco heridos graves. En un segundo vuelo del que retornó a las 19.30 condujo otras nueve personas heridas. El avión particular XBJ. O. V. a las 13 horas llevó víveres y medicinas y trajo a una pasajera con sus tres niños. La Compañía Mexicana de Aviación, destacó un avión D.C. 3 matrícula XA-H.i.Y para llevar mil kilos de artículos de primera necesidad, retornando con dos heridos de gravedad y cuatro niños ilesos, abandonados por sus deudos heridos, que habían sido trasladados a Mérida. La misma Compañía dispuso que dicho avión continuase ese servicio al día siguiente. La TAMSA también proporcionó servicio para transportar carga de auxilio.

Los primeros aviones tuvieron dificultad al aterrizar, pues las pistas estaban obstruidas con árboles y baches producidos por el paso de las aguas, lo que se trató de acondicionar rápidamente.

Aprovechando el puente aéreo, fueron enviados muchos mensajes para expedir en Mérida, lo que se encargó de efectuar la 32ª Zona.

Otro avión Cessna en el que iba un pasajero y un fotógrafo de prensa, sufrió un desperfecto en el motor durante el vuelo hacia Chetumal y cayó cerca de la Estación de Seyé, muriendo los ocupantes.

El día 29 salió el avión XA-LAH llevando 500 kilos de provisiones y medicamentos. En un avión particular salió para Zo-Laguna, un técnico civil de transmisiones para reparar el equipo de radio de Sacxán y se tuvo noticia de la completa destrucción de las poblaciones Xcalak y Bacalar en la costa mexicana y la de Corozal en Bécice, que también sufrió graves daños, a pesar de lo cual, las autoridades británicas proporcionaron inmediata ayuda a los damnificados de Chetumal, haciendo lo propio el gobierno norteamericano que con su doctrina de buen vecino, también envió su oportuna ayuda en helicópteros y destroyers al puerto de Tampico. Los auxilios inmediatos de México a Tampico y de Mérida a Chetumal, se recibieron íntegros.

Más adelante se formaron Comités de ayuda que en papeleo perdieron tiempo y con elevados gastos de comisiones y agasajos a los comisionados, mermaron los socorros.

Pocos días después de la catástrofe, en camiones de las líneas urbanas de transportes, recorrían la ciudad de Mérida algunas de las víctimas, solicitando ayuda de los habitantes de la ciudad, que les brindaban alimentos, ropas y dinero. Entre tanto, la Secretaría de Comunicaciones, envió desde México, personal experto para restablecer las comunicaciones con Chetumal.

Casi un mes después, un grupo de esos supervivientes, consiguió pasaje para Veracruz, con tan mala fortuna, que la motonave en que viajaban, sufrió una avería durante la travesía, pidiendo urgente auxilio que no se le pudo prestar por no haber localizado su situa-

próspero, temían que con la aceptación del nuevo Proyecto, decayera su movimiento comercial y su importancia correlativa. Muchas personas piensan que lo que se pierda al disminuir las actividades marítimas del puerto, será mayor que lo que se obtenga con el comercio de granos.

Sin embargo, cuando el Canal quede definitivamente en servicio, la actual flota de grandes buques transportes de granos que actualmente opera solamente dentro de los Grandes Lagos, podrá salir hasta el Océano, y necesariamente tocará Montreal. Esta flota podrá mover unas 25,000 toneladas de granos (o sea una cantidad tres veces mayor de la que pueden transportar los buques que utilicen el Canal), conduciendo los granos directamente desde los puertos canadienses sobre el Lago Superior hasta Montreal.

Como resultado de lo anterior, el costo del transporte de un bushel de grano, a Montreal, costará cinco centavos menos, ya que en la actualidad dicho transporte se efectúa utilizando tanto el ferrocarril como chalanes de poco calado, lo cual siempre se consideró como anti-económico.

Con tal ahorro, opinan los conocedores, Canadá estará en condiciones de competir en mejores condiciones, en los mercados mundiales de granos, y los exportadores indican que de acuerdo con tal mejoramiento, Montreal se convertirá en el puerto más importante en ese comercio, ya que sería utilizado para transbordar los granos de los buques de los Grandes Lagos a los de navegación oceánica. Por otra parte, la flota de dichos

Lagos, en su viaje de regreso podría transportar mineral de hierro del Labrador y de los EE. UU., hacia las grandes instalaciones siderúrgicas existentes en la región de los Grandes Lagos, en ambos países.

El nuevo Canal permitirá la utilización de la flota de los Grandes Lagos hasta el Golfo de San Lorenzo, pero no más allá, dado que en la construcción de esos buques, se sacrifican las condiciones de seguridad con el fin de obtener mayor capacidad de carga, por lo que no pueden arrostrar los malos tiempos en el Océano.

(Continuará en el próximo número)

Traducción de la Revista
"U. S. NEWS & WORLD REPORT"
Edición del 1º de junio de 1957.

JANET

(Viene de la Pág. 16)

ción. En el casco de la embarcación se abrió una vía de agua que amenazaba hacerla zozobrar, pero tirando al mar toda la carga y trabajando sin descanso durante varias horas toda la tripulación y los pasajeros, la nave desvió su ruta y encalló cerca de Coatzacoalcos, destrozándose, para agregar otro doloroso episodio en la vida de esos desdichados.

Por esas fechas la Secretaría de Marina hacía estudios para la reconstrucción de las instalaciones portuarias y el faro de Chetumal en un lugar más seguro y al abrigo de los ciclones, lo que obligará a cambiar de sitio a la ciudad.



REFRIGERACION Y PRODUCTOS INDUSTRIALES, S. A.

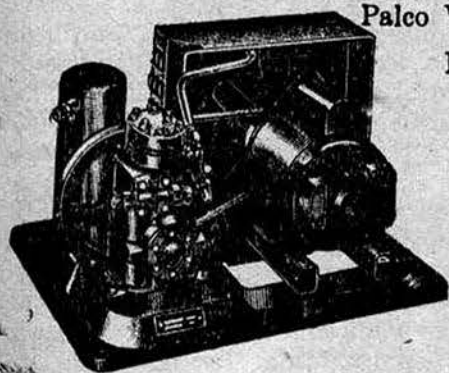
REFACCIONES PARA REFRIGERACION Y ACONDICIONAMIENTO DE AIRE
BALDERAS 140-A APDO. POSTAL No. 13310, TELS: 21-37-16 - 10-93-82

ADMINISTRACION DE CORREOS NUM. 31

MEXICO 1, D. F.



COMPRESORES - TECUMSEH - CONTROLES - RANCO, INC. - DIFUSORES - RECOLD



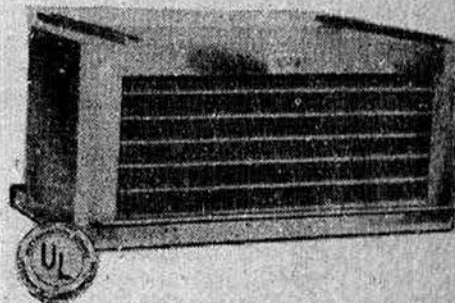
Palco Wool-Aislante para Cámaras Frigoríficas

Puertas para Cámaras Frigoríficas,

Gases para Refrigeración DuPont,

Conexiones Soldar y Flare, Etc.

Todo lo que Usted necesite para la
Instalación de Refrigeración Comercial
e Industrial, Nosotros lo tenemos.



Adquiera su Bote

Por Alberto Calcés

En la desembocadura del río Soto la Marina existe un pequeño poblado de pescadores: La Pesca. Llegar a él desde Ciudad Victoria o Tampico es una hazaña de automovilismo. Se abre la brecha entre huizaches y monte alto con la anchura indispensable para que pase el carro. Las ramas chicotean contra el parabrisa y pasan silbando por la cara del conductor. La molestia no está en los golpes ni en los pinchazos de las espinas, porque la maleza hierve en garrapatas y al sacudir la rama de un árbol se desprenden y vuelan los parásitos, cubren la ropa, la traspasan y se adhieren fuertemente a la piel. El quitarlos es un arte. Hay que enterrar las uñas atrapando la cabeza y desprenderlos. Si queda la cabeza aparece un grano, que madura y tarda meses en desaparecer. Aparte, las garrapatas y los baches está el fango. En cuanto llueve, el agua llena de charcos la brecha. La arcilla se reblandece y convierte grandes tramos del camino en peligrosos atascaderos. La técnica para pasarlos es simple, aunque nunca se sabe si resultará. Se dispara el carro en primera a la máxima velocidad. La nube de lodo impide saber por dónde se va. Se confía solamente en que siga la rodada existente, salta, cae, resbala, avanza patinando de lado a increíble velocidad, rebota contra los árboles, y cuando el chofer hace desesperados esfuerzos para controlar el automóvil, el charco se ha pasado y el carro se detiene jadeante, con el agua del radiador hirviendo y los pasajeros aterrorizados llenos de magulladuras. Hay que dejar que el motor enfríe para evitar que desbiele, y cuando todo está listo para continuar, el próximo charco se avista a la vuelta de la siguiente curva. A veces todos los recursos son inútiles y el automóvil queda atrapado por el lodo, hundido hasta los ejes. Los excursionistas empujan inutilmente chapoteando en el fango y el más entusiasta camina hasta la próxima ranchería en demanda de auxilio. Se presenta una cuadrilla capitaneada por un experto en brechas, sacan el carro, tumban el monte y en media hora abren otro camino que rodea al atascadero. Y así durante 20 o 30 kilómetros, y cuando parece imposible aguantar una nueva atascada, se oye el rumor del oleaje y aparecen las primeras cabañas del poblado.

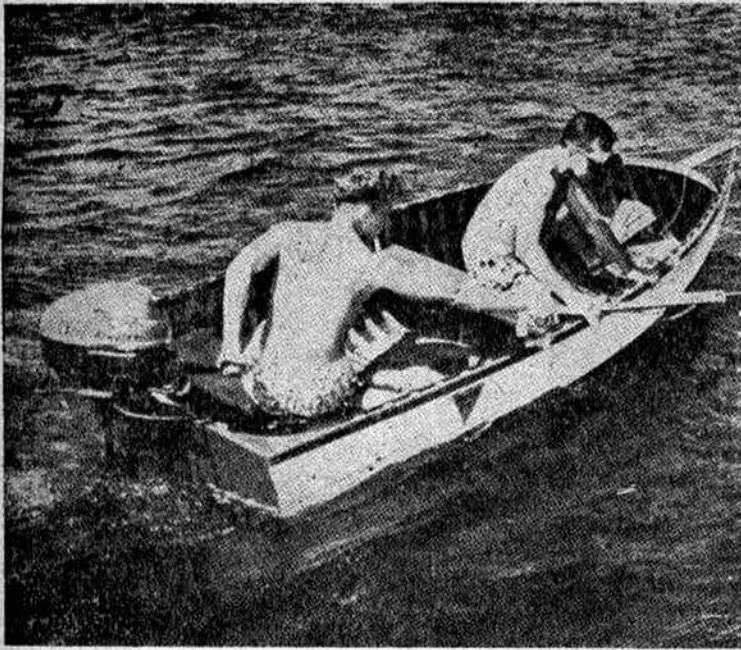
¿Qué hay en este pueblo que garantiza tales sacrificios? Es famosa su abundancia pesquera y los expertos lo consideran como el paraíso del pescador. La desembocadura del Soto la Marina se abre en un gran vaso de aguas tranquilas que se comunica al sur con la Laguna de Morales, de aproximadamente 60 kilómetros. En tiempo de lluvias se une por el norte con la Laguna Madre que llega hasta Matamoros con 160 kilómetros de longitud y aproximadamente la misma anchura de la anterior. Los mantos de ostión, casi inexplorados permiten llenar un bote con la rapidez con que el pescador sea capaz de inclinarse, tomar una piña de cuarenta o cincuenta conchas apelotonadas, echarlas al bote, volver a inclinarse y... hasta que se llena la embarcación. Lo mismo sucede con el camarón, el robalo, el tambor y otras especies. Tal es la razón de la corriente continua de turistas, principalmente americanos, que se desplazan desde Brownsville remolcando su lancha.



Ahí en la playa a su alcance, se abre un mundo de nuevas posibilidades y diversiones para usted. Adquiera su bote y tome posesión del mar.

Los amantes del "boating", o navegación en pequeñas embarcaciones, acercan el remolque a la playa, lo inclinan, y con un pequeño cabrestante montado en la lanza, deslizan la embarcación hasta quedar flotando alegre y airosa. El patrón salta, arma los remos para alejarse del borde de la playa y coloca en el espejo el motor fuera de borda. Tira del cordón de arranque y el rugido de la pequeña y potente máquina sacude el aire con sus estampidos, y llena de regocijo a los participantes que ya esperan impacientes en el pequeño atracadero, ataviados según sus aficiones. El contemplativo, amante de la observación, con su cámara fotográfica colgada del hombro, sombrero de petate y camisa playera; el pescador con caña y botas de hule; el nadador en pantalón de baño, visor y aletas para los pies; y ella, la que esquila, apoyada en los deslizadores, ofrece su tentadora belleza a la caricia del viento. La temperatura del agua es tibia, y cálida la del ambiente. Se embarcan refrescos, provisiones y un desconchador de ostiones. El guía señala la dirección y la lancha arranca dejando una estela espumosa que rompe el espejo del agua en calma de la laguna, con la misma facilidad que las risas de los turistas rompen el silencio del paraje.

Naturalmente que no es necesario ir tan lejos para disfrutar las delicias de un día de mar a bordo de un pequeño bote. Si se pregunta el precio de estas embarcaciones, la respuesta tal vez nos sorprenda por su pequeñez. Construyen en Ensenada muy buenas pangas, destinadas a la pesca de langosta en alta mar, y con cupo para 6 personas a un precio aproximado de \$ 1,200.00 pesos; y otras más pequeñas y menos robustas por la mitad de esta cantidad. Sin embargo si el interesado construye su propio bote, el costo tal vez no exceda de unos \$ 300.00 a \$ 400.00 según la localidad. Un motor fuera de borda de 25 caballos cuesta alrededor de los \$ 5,000.00, pero uno de 12 caballos de medio uso se consigue hasta en \$ 1,500.00. Desde luego que el motor no es indispensable para disfrutar el paseo. El deporte de remo tiene sus adeptos, y con un poco de práctica es posible remar descansadamente 2 o 3



millas, y una pequeña vela montada en el lugar adecuado, ahorra esfuerzos y llena de satisfacción al navegante.

El paseo en bote ofrece múltiples satisfacciones. El aire puro, saturado de sal y de humedad; el hermoso espectáculo del mar rizado por el viento; la fresca caricia del aire; las nubes de todas formas que se deslizan tenuemente por el cielo profundamente azul, son maravillas cuya sola contemplación garantiza el paseo. Se respira profundamente, con agradable facilidad. El pecho se expande y con la inyección de oxígeno los músculos se aligeran y distienden; la mente se limpia de preocupaciones y el cuerpo todo entra en un estado indolente de abandono, de sencilla y primitiva tranquilidad a tono con el marco esplendoroso del océano. Los sentidos se afinan y se percibe con mayor nitidez el color y la belleza del ambiente; y ante el espectáculo majestuoso del horizonte cercado por la bóveda de clarísimo azul, en donde principia el arcano sin límites, nuestros vitales problemas que antes no permitían conciliar el sueño, se reducen a su justa y simple proporción, y de improviso se nos ofrece su solución con una claridad que nos hace reír complacidos de nuestra aguda penetración.

Los días de mar con su generosidad de aire, sol y tranquilidad han sido recomendados a quienes sufren depresión nerviosa. Los amantes de la soledad se encuentran a solas con su humanidad en el centro del horizonte y pueden dialogar con la vasta inmensidad mecidos por el oleaje con el sedal en la mano, la pipa encendida y la mirada perdida en la lejanía. El amante del buceo autónomo, con su pulmón neumático a la espalda, calado el visor y el arpón en la diestra puede obtener aventuras y adquisiciones de raras especies y trofeos a unos cuantos metros bajo la quilla de su bote. El esquiador y el nadador tendrán en su lancha el mejor aliado de un fin de semana de tentadoras posibilidades. El artista con su cuaderno de apuntes, o su cámara de cine, o de instantáneas, encuentra en el piélago motivos para su imaginación creadora. El devoto de los mariscos tiene al alcance de sus manos los más exquisitos bocados. Rascando las arenas bajo sus pies, puede estarlo

esperando un manto de almejas, o de cayos de hacha. Corretean a su alcance grandes jaibas que se atrapan con un guante de tela gruesa, o con una naza de alambre. Si aprende a lanzar la tarraya es posible que en cada intento atrape sardinas, macarela o manjúa, a los pesqueros le ofrecen huachinango, cabrilla, bonita, mero y cherna y la emoción de atrapar un pez de 20 kilos quedará impresa en su espíritu para siempre.

Pero además, un bote ofrece diversión sana y seductora para toda la familia. Mamá descansa del diario ajetreo y de la cocina. Lupita nada y se tuesta al sol, y Juanito aprende a bogar, a llevar el timón, a fondear y a levar el ancla; mientras papá ejerce su férrea dictadura para salvaguardar la seguridad de su bote y de su familia.

En todo río, estero, laguna, bahía o puerto cada quien puede adquirir su bote, y al poco tiempo sabrá usarlo y cuidarlo a la perfección. La satisfacción que representa no tiene precio, y la salud que se deriva de un día de mar, paga con creces la inversión realizada. Poco a poco la afición por el "yachting" hace evolucionar al interesado. Ahora ya no basta comprar la embarcación, pues su construcción es fascinante. Se adquiere práctica en carpintería y se bucea en la ciencia de la Construcción Naval. Para ganar velocidad en la navegación a vela hay que dar forma especial al balandro, dotado de santibor que equilibre el empuje del viento, y ello requiere estudiar mecánica y hasta coser lona. La pequeña rada familiar y tranquila ya no es suficiente para las crecientes ambiciones y al planear un viaje de Veracruz a Alvarado, o de Tampico a Isla Lobos, o a Tuxpan, es necesario aprender navegación Costera y rudimentos de Meteorología, indispensable para reconocer los signos de un cambio de tiempo, y ponerse a salvo de una tormenta con la debida previsión; y al final, el fanático maduro se lanza de Tampico a Progreso, atravesando el Golfo, perdida la costa, y tiene que recurrir a la Astronomía y a la Navegación de Altura. Se ha convertido en Capitán y figura entre los lobos de mar. Así seguramente se adquiere experiencia en la navegación deportiva.



Nuestra Pesca

Por Juan Escador

1.—LA CAHUAMA

En Guaymas, los domingos, a la salida de la función matutina de los cines, la gente se arremolina al derredor de los vendedores de tacos de cahuama. En grandes ollas de peltre, montadas sobre carritos con techo y paredes de vidrio, un olor apetitoso se desprende del guiso. El pecho de cahuama, finamente cortado, de un agradable color blanco, flota entre chicharos, papas, aceitunas y rebanadas de chile jalapeño, todo bañado en su jugo transparente y aceitoso que despide un vapor que al llegar al olfato estimula las glándulas salivales. El primer taco sirve de vanguardia. Despeja el camino y activa el deseo. Viene el segundo y el tercero y se desearía comer más, hasta quedar ahito, si no fuese por el temor de una congestión. El paladar se penetra del sabor para siempre, se espera ansiosamente la llegada del domingo para satisfacer este prurito gas-



Magnífica cahuama pescada en Puerto Alcatraz Isla Margarita, Territorio Sur de Baja California.

trónico, y lejos de Guaymas, queda el recuerdo de este rico antojo; el guiso de pecho de cahuama.

En Ensenada anuncian desde media semana la botana de cahuama. El domingo al medio día los bares se llenan y se sirve en pequeños platos una preparación que es la atracción de los conocedores. Carneada la cahuama, y separado el caparazón, se pone éste a fuego lento, y se van echando pequeños trozos de carne, y del hígado del animal. Se adereza la cocción con papas, tomate, cebollas, chile y aceitunas, y este conjunto se fríe en la grasa del animal que ha quedado adherido al caparazón. Se desprende del cocimiento un vapor de acre perfume, que según los expertos sería capaz de levantar a un muerto. Las partes blandas del caparazón se han tostado y hay quienes saborean un recorte de este chicharrón de concha, con la máxima delicia. Otros prefieren los trozos de hígado, bañados en su aceite

de un sabor penetrante a marisco que hostiga, pero que pasado con cerveza, llama al siguiente bocado. Y los aficionados a la botana de cahuama anotan en la memoria el bar en que ofrece, para el próximo domingo, su entremés favorito.

En los pueblos de la Baja California el machacado de cahuama rivaliza en demanda con los más atractivos platillos, y tiene fama de mayor seducción gastronómica que el famoso machacado de cecina de Nuevo León y Chihuahua. Este plato se prepara con trozos de carne salada de cahuama, secos y negros en forma de pedruscos. Se lavan para quitarles la sal y se machacan fuertemente hasta convertir la carne reseca y concentrada en una masa esponjada de finas fibras. Se fríe y se agregan los huevos necesarios, batiendo hasta que el conjunto adquiere la consistencia de tortilla. Acompañada de salsa de tomate bien picante constituye un manjar que para los bajacalifornianos no tiene rival.

En Manzanillo ofrecen en el mercado y a la salida del tren grandes trozos de carne de cahuama: aletas enteras, el pecho y el hígado. Un grueso bistec, bañado en limón, y untado con ajo, pimiento y sal, tierno y jugoso es comparable a la mejor chuleta o a un buen filete.

Es famosa la sopa de aleta. Separada la piel, se pica la aleta finalmente. Se sofríe con tomate, cebolla y especias. Se agregan el agua y se deja hervir a fuego lento. Una vez cocida se sirve con limón y picante. Es realmente una de las más deliciosas sopas de marisco.

En Salina Cruz la gente prefiere los huevos de cahuama, probablemente porque en las playas cercanas anidan en profusión las tortugas. De tamaño, son ligeramente mayores que una canica, de cascarón blando y correoso, con una gran yema desteñida y poca clara gelatinosa. Una vez cocidos se conservan durante largo tiempo. Los ofrecen en sartas de una o más docenas. Se rasga el cascarón con las uñas y se suelve el contenido. Tiene un sabor concentrado a marisco, que a primer gusto desagradable pero que después se convierte en sabroso paladeo. Las amas de casa no desdeñan unas cuantas docenas para ornamento y entremés de su mesa.

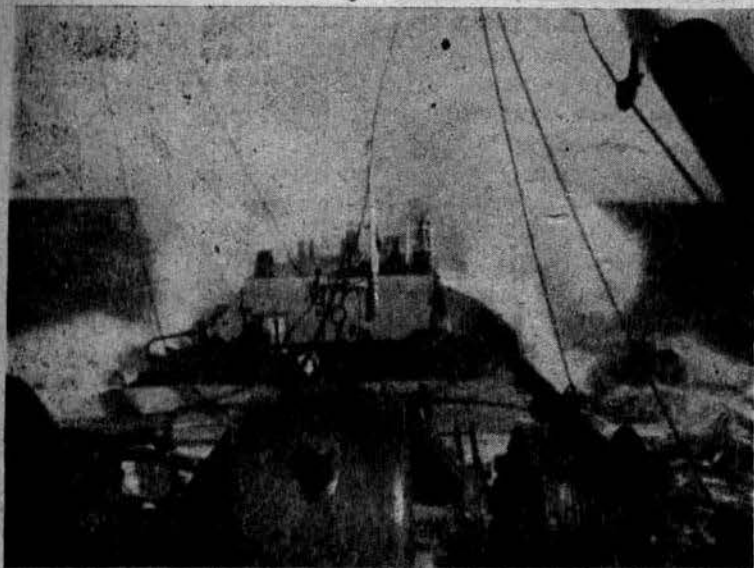
La cahuama abunda en el Pacífico. Es una tortuga negra, grande, cuyo caparazón tiene aproximadamente las dimensiones de 0.9 x 0.5 mts. Produce de 15 a 20 kgs. de carne. Se le encuentra, en nuestras costas, de Salina Cruz hasta Isla Margarita, donde probablemente queda limitada su migración al Norte por la baja temperatura de las aguas. Constituye un espectáculo común para el navegante de estas regiones, la presencia periódica de esos oscuros flotadores, a manera de boyas semihundidas, que presenta el caparazón de la cahuama a flor de agua, pues el animal gusta de tomar el sol aflorado a la superficie, donde queda inmóvil, dejándose mecer por el oleaje. Se dice que cuando la concha seca el galápago no puede sumergirse y a ello se debe que sea tan simple su captura. No hay tripulación que desdeñe pescar dos o más cahuamas por viaje. El timonel se desvía ligeramente del rumbo, a modo que el animal quede cerca del costado. Lo prenden con un gancho especial, montado en el extremo de una percha, que

(Pasa a la Pág. 29)

Estampa de un Buque

Por Alberto Calcés

La sala de espera de la Compañía Naviera invitaba a la brevedad. Era fría y austera, amueblada con dos sillones de madera y un sofá sin cojines. Sin embargo, Don Oswaldo, el Capitán retirado gustaba de sentarse y esperar pacientemente a que autorizaran su recibo, lo registraran, pasara a contaduría, y dos días después le entregasen el importe de su pensión. Porque ahí, frente



a él colgado de la pared, setaba al óleo su buque el "S.S. Washington" que había mandado durante largos años. No había sido el único buque de su mando; pero sí el más querido. A bordo había nacido uno de sus hijos y su memoria estaba llena de toda clase de aventuras, tiernas y terribles, trágicamente emocionantes. Había estado a punto de zozobrar en varias ocasiones, había varado arrastrado por los ciclones y algunas veces, quedado sin anclas.

La pintura representaba el buque navegando en mar rizada. Se veía en proa a un marinero avistando el horizonte, algunos pasajeros en cubierta y en el puente el Capitán. Don Oswaldo miraba fijamente la pintura, cada parte del buque despertaba sus recuerdos, y de pronto, bajo los efectos de la concentración, se encontró a bordo. Ese era el motivo de la espera sin fatigas en la fría sala. Siempre sucedía lo mismo. Entre el Capitán y su buque se tendía un hilo de vívida simpatía, y a la menor tensión emocional se desprendía una página rediviva de un pasado dichoso.

Navegaba hacia el norte. El tiempo había empeorado y para el atardecer el descenso del barómetro hacía inminente la tempestad. Durante la comida el comedor había estado desierto, y el Primer Oficial tomó las precauciones del caso. Se aseguró cuanto estuviera libre. Se tesaron las trincas de los botes y se apretaron las cuñas de los encerados que cubrían las escontillas.

Durante la noche el viento aumentó de intensidad y al colarse por ranuras y rebordes, al pasar rugiendo entre la maniobra, llenaba el buque de temerosos rumores. El oleaje acrescentó de volúmen. Las grandes olas se coronaban de espuma que el viento arrancaba hacien-

do volar densos rociones, que pasaban zumbando por encima del puente. El buque parecía hallarse en su elemento. Bajo el embate de las olas se cimbraba sin resentirse, como una arma fina. El poderoso empuje de su hélice lo llenaba de vida y de confianza. El oleaje no podía detenerlo. Montaba las cumbres con decisión, se embicaba en la cresta, se lanzaba como una saeta en el seno y salía cubierto de espuma, lanzando por el castillo tumultuosas cataratas.

El Capitán atento a los rumores de su buque y del exterior, sabía por lo que oía que todo iba bien, y tendido en el diván de la derrota fumaba su pipa. De pronto un tremendo latigazo entremeció el puente. Un obenque había roto el perno de sujeción y el grueso cable de acero chicoteaba furiosamente impulsado por el viento.

Cuando el Capitán salió a cubierta, ya estaba el Contramaestre con dos Marineros preparando la maniobra. Se tomó la mar por la amura para que el obenque quedara lo más a sotavento posible. Los balances aumentaron y a cada oscilación la borda se sumergía en el agua. El Contramaestre apresó el cable durante uno de sus instantes de reposo y rápidamente lo sujetaron con un nuevo perno. Al volver a tomar la mar por proa un golpe de mar entró por el pasillo y arrastró a los marineros. Uno de ellos no logró asirse de la regala y se vió como el agua espumante lo sacaba del barco.

—¡ Hombre al agua!

Alguien lanzó un salvavidas, otro una bengala. A la luz rojiza del cohete vieron al marinero atrapar el salvavidas.

—¡ No! —gritó el Capitán— ¡ No arrien el bote!

Pensaba que en lugar de un hombre se perderían cinco, puesto que el estado de la mar no permitiría arriarlo.

Maniobró para buscar al marinero. Se agotaron las bengalas sin que lograran descubrirlo. A veces parecía adivinarse entre la espuma el círculo del salvavidas, pero al acercarse no había nada. El Capitán disminuyó la marcha a la velocidad mínima para gobernar y llevó cuenta cuidadosa de la estima y del abatimiento por mar y viento, procurando mantenerse al derredor de la situación en que había caído el hombre.

Al amanecer se inició la búsqueda. Se navegó en zigzag y se apostaron serviolas en el tope de los palos. Nada. El horizonte solo ofrecía interminable sucesión de agua y espuma. Aquel mar sin fondo en el que se desplazaban vertiginosamente rugiente olas de seis metros de altura, bien podía haberse tragado para siempre al marinero. Oscureció, y vino con la noche un poco de calma. Continuó la búsqueda al amparo de reflectores improvisados. Al despuntar el segundo día, el desaliento cundía, parecía imposible que el mar devolviera su presa. El Capitán analizó cuidadosamente el efecto de la tempestad y decidió navegar en la dirección en que había soplado el viento peinando el mar en una extensión de cincuenta millas. La tripulación subida en los palos empezaba a impacientarse. Con el buen tiempo el pasaje subió a cubierta. Los señores para

(Pasa a la Pág. 29)

Los Viajes Ilustran

Gustavo Rueda Medina

Soy un viajero infatigable. Un destino errabundo me mantiene en perpetuo movimiento, forzándome a hacer cuatro viajes diarios cuando menos: dos de la Colonia del Valle al centro y dos en sentido inverso. Esta condición, y la de peatón irredento que me aflige desde niño, me obligan también al trato frecuente con choferes de taxi; personas más ilustradas que yo, por aventajarme, con mucho, en número de viajes.

Hoy discurro que acaso interese a nuestros lectores, especialmente a los sedentarios, saber de qué hablan entre sí las personas ilustradas por un vagar continuo e instructivo.

Un sábado a medio día, terminados ya mis asuntos habituales, me encontré dispuesto a abordar un coche de alquiler en la esquina que hacen las calles de Bolívar y 16 de Septiembre.

Empecé mi gestión a las 13 hs. rebosante de optimismo ante el panorama de un grato y descansado fin de semana. Con ademanes parcos y comedidos invitaba yo a detenerse a los carros que me parecían vacíos o a punto de serlo.

A las 13-30 hs., el continuado desfile de automóviles invariablemente ocupados, o vacíos que iban a rendir, había destemplado bastante mi ánimo; mis ademanes eran violentos y descompuestos. Con el rostro desencajado a decepciones y el brazo tembloroso apuntando al cielo, se me hubiera tomado por un banderillero citando o por un Profeta anunciando el fuego eterno...

A las 13.45 hs. se había apoderado de mí la más violenta desesperación, me invadía un desaliento demoler y solo de cuando en cuando las débiles explosiones de una flaca esperanza me impulsaban a emprender trocitos que llevaban mis exploraciones hasta las calles de Gante, 5 de Mayo y Motolinía.

Por fin a la 14 hs. mi mano consiguió caer furiosamente sobre la manija de la portezuela de un coche que apenas iba a desocuparse y cuyo pasajero, cartera en mano, se disponía a pagar el servicio.

—¡Es mío!— rugí, clavando en el Chofer una mirada sanguinolenta.

Mis pensamientos eran rojos. Por la acera se aproximaba una señora gorda seguida de cerca por un anciano casi centenario, muy pulcramente vestido. Se me ocurrió que ambos venían a despojarme de mi conquista y que tendría que defenderla a como diera lugar. Pensé que a la gorda tendría que empujarla brutalmente... Recuerdo que hasta corrí el suelo con la vista calculando cómo hacerlo para que en la caída su nuca no diera contra el filo de la banqueta; lo que según he visto en películas complica muchísimo las cosas.

Para descontar al anciano hallaba preferible una táctica más suave en atención a su ruinoso estado. Me pareció que sería suficiente con arrebatarse los lentes, pulverizárselos a taconazos y finalmente darle "Mala Canchoncha" hasta que le fuera imposible dar trece pasos en línea recta.

Afortunadamente ninguno de los dos quería mi coche; lo que me libró de poner en práctica mis negros designios, me permitió entrar sin más trámite en el ambiente tibio del vehículo y dar mi domicilio con voz ronca por la emoción. Entonces me pareció inevitable explotar y



exploté:

—¡Cómo va a prosperar la nación en la que los ciudadanos pierden una hora cada vez que necesitan trasladarse de un sitio a otro!

El Chofer, hombre de aspecto bonachón y hablar reposado, medio volteó la cabeza para mirarme de soslayo, sonrió con indulgencia y en tono doctoral emitió su dictamen: —Mire usted, señor; mientras se encargue la solución de los problemas a gentes que no los conocen, vamos a avanzar muy poco. Que me dejen a mí el de los ruleteros y... pasado mañana sobran carros... ¡Me canso de que sobran carros!

Sentí casi temor en presencia de aquel Genio y apenas acerté a murmurar: —¡Caramba! y cómo lograría usted esa maravilla...

—Mire, Señor; me dijo acentuando su indulgente sonrisa ¿Se ha fijado que ahora toman carro hasta los que no lo necesitan, nomás de puros visionudos? ¡Claro, porque son muy baratos! ¿Entonces? Se sube la tarifa al doble y hay carros para los que realmente los necesitan. ¿No cree?

—¡Hombre! —exclamé entusiasmado— ¡Qué idea acaba usted de darme! Yo soy del Comité encargado de combatir la escasez del maíz; que ya habrá notado usted que está escaseando...

—¡Cómo no! —Admitió el chofer— Hay unas colas inmensas en los expendios...

—¡Claro! —admití yo a mi vez— Pero eso va a acabarse definitivamente. Lo vamos a poner a dieciséis pesos el kilo. Los que realmente puedan lo comprarán y los visionudos que se mueran de hambre... ¡Magnífico! ¡Nos va a sobrar maíz!

—Como... Como... Como —repetía el chofer desconcertado.

—Pos como... como —repose evasivo.

—Quiubo... Quiubo...

¿Y usted qué? Quiubo... Quiubo.

Parecíamos luchadores en el ring midiéndonos de hito en hito con miradas preñadas de desconfianzas... Quiubo... Quiubo.

El viaje terminó en un ambiente de hosco y ominoso silencio; exactamente igual que las conferencias de los más ilustrados economistas, en las que cada cual arrima el ascua a su sardina, pero nadie saca el toro de la barranca.

Sección Femenina

Por Vesta

PRESENTACION.

Mi colaboración en esta revista no tiene más objeto que el dar algunos consejos a mis lectoras. Todo lo que escriba aquí será en forma de plática y de ninguna manera artículos de elevada literatura.

Si algo de lo que aquí escriba es de utilidad para usted, querida amiga, habré logrado lo que tanto he deseado.

ESPOSOS.

Desea conservar a su esposo eternamente enamorado de usted? Cuide su silueta; su arreglo personal y principalmente, satisfaga placenteramente el apetito del Rey del Hogar. Dicen que al corazón del hombre se llega "Vía Estómago" y yo añado: de la vista nace el amor. En consecuencia, una esposa esbelta y arreglada con cierta coquetería frente a una mesa servida con platillos vistosos y esquisitos, retendrán al amado con grillete de oro.

ANECDOTA.

¿No les parece bochornoso ciertos anuncios que ponen en algunos departamentos que se alquilan, que indican que no se admiten niños? Este es un caso tan inmoral que las autoridades no deben permitirlo.

Ahora les contaré un contratiempo que de violento se trocó en chusco. Al llegar mi esposo a esta Capital, alquiló un departamento. Pasado algún tiempo no se dejaron esperar las quejas por los gritos y travesuras de mis niños. Se dejó venir la dueña de la casa a reclamarme y yo le hice ver de buena manera que los chicos no pueden jugar en silencio ni portarse como los mayores lo debieran hacer. Ella me objetó que nos alquiló el departamento ya que le había visto a mi esposo cara de persona decente. Sintiéndome ofendida y tratando de amolarla le dije: ¿Y desde cuando los hombres decentes no tienen hijos? Excuso decirles la mohina que le dió al ver que trataba de chotearla.

TRAJES DE BAÑO 'MARSOL'

para damas, caballeros, niñas y niños.

De Primerísima Calidad.

Según los últimos dictados de la moda.

TIBURCIO MIKLOS

Calle de Buenavista No. 8 2o. piso

Teléfono: 12-82-15

México 3, D. F.

RECOMENDACION:

Si toma usted vacaciones en un balneario, o en las hermosas playas de nuestro país, le recomendamos la distinguida línea de trajes de baño "MARSOL", que por su atractivo la convertirá en la reina de la playa.

RECETAS.

De las tortillas que van quedando puede hacer un desayuno esquisito: fracciónelas en pedacitos y dórelos en manteca bien caliente. Con jitomate, cebolla y chiles asados haga una salsa zazonándola con sal y cilantro finamente picado. Vierta en ella la tortilla frita y deje que se suavize. Sirvala calentita adornada con queso rayado.

Si le quedó pescado frito presénteselo de esta manera: desmenúselo quitando las espinas; bata dos o tres huevos según la cantidad de pescado, como para capear. Incorpore el pescado al huevo de tal suerte que quede espeso. Ponga grasa en una sartén y fría en ella la mezcla en pequeñas porciones. Sirvala con una salsa o ensalada, según el gusto.

VOLCANES.

Ha visto usted en películas o en postales esos hermosos paisajes nevados de los Alpes o de cualquiera otra parte del mundo? nosotros, los que vivimos en la Capital no tenemos nada que envidiar a esas personas que viven cerca de lugares nevados. A una hora de la Capital podemos llegar a nuestros volcanes y contemplar la nieve a nuestros pies. Algo realmente bello es ver la blancura incomparable de nuestros colosos volcanes; nos hace pensar que aunque la vida sea a veces negra, existe algo tan blanco que nos obliga a reflexionar en la pureza de las almas que debían existir en todos nosotros. Se respira además de aire purísimo, un ambiente de tranquilidad que tonifica la cualidad curativa de este paseo que le recomiendo lo haga cuanto antes. No le intimide el frío, vaya bien abrigado y no habrá peligro.

ULTIMO CONSEJO.

Tenga especial cuidado de que no falte nunca en su botiquín las medicinas para proporcionar los primeros auxilios. Muchas veces una tardanza por falta de ellas, en curar, puede ser de graves consecuencias. Que nunca les falte alcohol, algodón, curitas, mercurio cromo, una jeringa para inyectar, una ampollita contra la hemorragia. Ein fin, todo lo más necesario. Hasta la próxima.

ANOTE LA ZONA POSTAL RESPECTIVA EN SUS CORRESPONDENCIAS DIRIGIDAS AL DISTRITO FEDERAL.

Mar Infiel

¡La Mar!
Amante de tez nacarina,
A todos seduce
Porque es femenina.

Amor concentrado
En su boca
Y que no lo frena
Porque está, por siempre,
Besando la arena.

La más inconstante
Coqueta
Con muchos amantes
Cual son los marinos,

Que día tras día
La van poseyendo
Cuando en sus bajeles
Flagelan su carne,
Su carne salada,
Y liban sus mieles
En cada alborada.

Yo la he poseído
En mil ocasiones
Y como potranca
La he cabalgado,
Y siempre, humilde,
Ella se ha dejado;
Y en dos de sus olas
Me enseña los senos;
Así se ha entregado
Sin mascar el freno.

Y si los marinos
No marcan el paso
De su amor,
Entonces sucumbe
De dolor.

Pero antes se enfada
Y grita
Y se desgañita
Cual perra maldita,
Y enseña, enojada,
Su carácter arisco
Golpeando al risco.

Y esconde su cara
A toda mirada
Con el gris del velo
Y vuelve sus ojos
Arriba, al cielo,
Mostrando, de hinojos
Su carnal ayuno,
Con una esperanza:
Que el cielo baje
En ténue celaje
El amor de Neptuno.

Pero el Dios Néptuno
Ya no la posee,
Porque lo ha engañado
Con todos los hombres
Y porque ha enfangado
Su celeste nombre.

Y al verse de nuevo
Por él despreciada,
Escudriña al cielo
Con triste mirada,
Y nace en su mente
La ferocidad;
Y lleva por siempre
Cual virus latente
La infidelidad.

Y entrega su cuerpo
Al primer tunante
Porque ella está ansiosa
De tener amante.

Por eso es que ahora
Si obra con dolo,
Y se entrega, entera,
Al malvado Eolo,
Que si es tierno a veces,
Ahora es distinto
Pues muestra, implacable
Su feroz instinto,
Cuando en estos casos
La Mar se le ofrece.

Como ella no quiere
Pecar de remisa,
Entonces se troca
La apacible brisa
En fieros ciclones,
En rayos candentes
Que a nuestras pasiones
Ya las opacaron,
Que matan a hombres
Que la desdennaron.

Y cuando la furia
Se encuentra amainada,
Entonces nos nace,
Cual nueva alborada,
Las ansias benditas
De volver amar
A la mujercita
Que se lama Mar.

Mi caso es distinto,
Tengo otra faceta,
A más de marino
También soy poeta.

Yo siempre la he amado,
Pues para nosotros
Un ser femenino
Es ser delicado.

Y no lastimamos
A nuestras mujeres,



SECRETARIA DE MARINA
CIUDAD DE MEXICO
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA GENERAL

Sección de Intercambios

Clasificación

- A.—Sociales.
- B.—Comercial e Industrial.
- C.—Varios, Solicitudes, Traspasos, etc.
- D.—Problemas.

Para que su anuncio sea publicado, deberá remitirnos el valor de su anuncio en timbres postales o bien en Vales Postales, a razón de \$ 0.20 por palabra, sujetándose a las siguientes instrucciones:

- 1o. Clasifique debidamente su anuncio anteponiendo la letra del grupo en que desea figure su anuncio.
- 2o. Redacte su anuncio lo más claro posible en máquina a doble espacio.

Nosotros le pondremos a su anuncio el número que le corresponda en la Sección ordenada y si le escribe algún anunciante, deberá poner el número y letra del anuncio que le interesa, remitiéndonos su carta para hacerla llegar a su destino, acompañando para este servicio \$ 1.00 en Timbres Postales.

Todas sus remesas deberá hacerlas a:
Gerencia de Revista Litorales Apartado Postal No. 7962 México (1) D. F.

A - Sociales

A-100.—Señorita decente, alta, buena presentación, edad 32 años desea relacionarse con caballero serio, honorable, objeto matrimonio.

A-102.—Viuda joven desea comunicarse con señor viudo edad entre 30 o 40 años, objeto matrimonio rápido.

A-101.—Caballero trabajador de buenas costumbres y sentimientos desea comunicarse con damita no mayor de 30 años, afecta al hogar y esté dispuesta a contraer matrimonio en breve tiempo.

A-103.—Me gustaría encontrar caballero de finas costumbres y buenos sentimientos, de 35 a 38 años, yo soy señorita de 27 años, educada y de buenas familias.

B. - Comercial e Industrial

B-100.—Ofrezco representación en México para corcho manufacturado.

B-101.—Necesito Representante en la Capital de México para bacalao en diversos tipos.

B-102.—Ofrezco Representaciones varias, escríbame al número que me asigne esta Revista.

B-103.—Representenme en su Estado, fabricantes de brochas planas, escríbanme.

C. - Varios

C-100.—Traspaso Ferretería en buen precio, magnífica oportunidad.

C-101.—Vendo saldo de impermeables de plástico, a precio bajísimo.—Escriba al número que me asigne esta Revista.

SUCESOS E INFORMACION



Mesa de honor al baile de graduación de la H. Escuela Naval. La Primera Dama esposa del Sr. Presidente Ruiz Cortines, acompañada por el Secretario de Marina y el Comandante general de la Armada y las distinguidas esposas de estos últimos.



Ceremonia de graduación en la H. Escuela Naval Militar el 3 de Enero de 1958.



En la última visita del Sr. Presidente Don Adolfo Ruiz Cortines al Puerto de Tampico, le fué ofrecida una recepción en los elegantes Salones del Casino Tampiqueño. Este homenaje fué organizado por el Sr. Gobernador de Tamaulipas Dr. Norberto Treviño Zapata con la representación de todas las fuerzas vivas del Estado. Tocó a la Srita. María del Carmen Castellanos Villegas representar a uno de los Municipios del Estado, obsequiando al Sr. Presidente un bello ramo de flores.



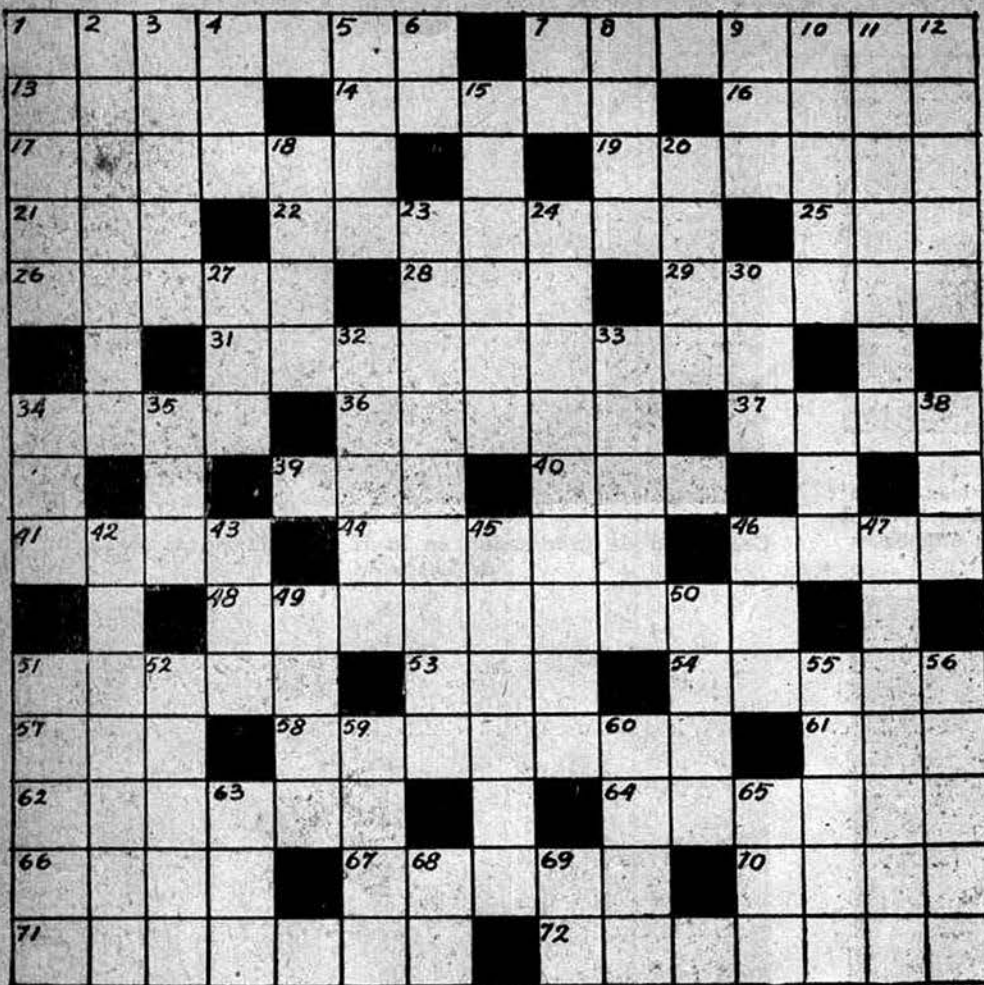
Para la realización del Programa de Progreso Marítimo, el Sr. Presidente de la República Don Adolfo Ruiz Cortines y el Sr. Ministro de Marina Don Roberto Gómez Maqueo, han llevado a cabo arduas giras de trabajo.



Equipo de Pesca formado por Ernesto Zaragoza, Oscar Ulloa y Manuel Núñez, que han conquistado un Record Mundial de pesca submarina sin acqualong, especialmente con arpón.—Vémoslos



La gentil Srita. Martha Eugenia Ruelas R., escoltada por una importante Fuerza Naval canadiense en el cocktail que la Secretaria de Marina ofreció a los Marineros visitantes en el Hotel



VERTICALES

- 1.—Del verbo tratar.
 - 2.—Competencias náuticas.
 - 3.—Nombre de mujer.
 - 4.—Narciso Espinosa Nieto.
 - 5.—Del verbo reir (invertido).
 - 6.—Rep. de Cuba.
 - 7.—Centroamérica.
 - 8.—Igual al 70 horizontal.
 - 9.—Letras en desorden de San.
 - 10.—Del verbor rielar.
 - 11.—Via láctea.
 - 12.—Sin brillo.
 - 15.—Columpio.
 - 18.—Municipio de las Filipinas en la Isla de Luzón.
 - 20.—Provincia de la India.
 - 23.—Persona que trabaja con maderas finas.
 - 24.—Propiedad de reflejar la luz descomponiéndola.
 - 27.—Del verbo reir.
 - 30.—Pronombre.
 - 32.—Amor Indio.
 - 33.—Nombre de varón.
 - 34.—Volcán de la isla de Mindanao.
 - 35.—Insignia de la orden de San Antonio Abad.
 - 38.—Mi.
 - 42.—Persona que desde su nacimiento fue dedicada a Jesús.
 - 43.—Nombre de mujer.
 - 45.—Conjunto de barcos de guerra de una nación.
 - 46.—Adverbio.
 - 47.—De Grecia.
 - 49.—Letras en desorden de Poma.
 - 50.—Condimento (Pl.).
 - 51.—Sombreros hongos de Bolivia.
 - 52.—Apellido (invertido).
 - 55.—Rehalá.
 - 56.—Nombre familiar de mujer.
 - 59.—Mundo.
 - 60.—Deidad.
 - 63.—Galo Bautista Bueno.
 - 65.—Enfermedad.
 - 68.—Letra griega.
 - 69.—Interjección.
- LA SOLUCION EN EL PROXIMO NUMERO.

HORIZONTALES

- 1.—Asegurar los pesos a bordo.
- 7.—Población del Estado de Chihuahua.
- 13.—Antiguo departamento en Chile.
- 14.—Paraje donde hay ichos.
- 16.—Región o territorio (Invertido).
- 17.—Representante.
- 19.—Especie.
- 21.—Adverbio.
- 22.—Acumulación de ácido urico.
- 25.—Oxido de calcio (invertido).
- 26.—Nombre de un famoso caballo (invertido).
- 28.—Cantina.
- 29.—Junto.
- 31.—Empleo frecuente de la letra i.
- 34.—Percha.
- 36.—Letras en desorden de Sinai.
- 37.—Tahilandia.
- 39.—Eleva (invertido).
- 40.—Dueño.
- 41.—Hago mal de ojo (invertido).
- 44.—Puesta de sol (invertido).
- 46.—Un gas.
- 48.—Enseñanza (Pl.).
- 51.—Sosegada, suave.
- 53.—Igual al 40 horizontal.
- 54.—Gualdrapa rica de caballo.
- 57.—Número non.
- 58.—Que está sirviendo de modelo.
- 61.—Yo.
- 62.—Recoger los paños de las velas.
- 64.—Rey de Persia.
- 66.—Poste para amarrar las naves (invertido).
- 67.—Miembro.
- 70.—Ave palmípeda.
- 71.—Doy sombra.
- 72.—Tome asilo.

- DE INTERES -

Acaba de aparecer el

EPISTOLARIO DE D. BENITO JUAREZ

La Introducción, Selección y Notas de Jorge L. Tamayo.

Pídalo en las Buenas Librerías.

México 1, D. F.

ING. ROBERTO MEDELLIN

Felicita a Editorial "Litorales" por la publicación del primer número de su Revista que viene a llenar una necesidad en el medio marítimo.

México, D. F., 1° de Marzo de 1958.

Nuestra Pesca

(Viene de la Pág. 20)

atravesada la concha y lo echan a bordo. Se destaza y el personal disfruta de una buena tanda de jugosos bistecitos para el desayuno.

Cerca de Islas Marias es tal la abundancia de tortugas en el verano, que en la Colonia Penal nombran una fajina de pescadores, la que, durante la jornada de pesca de las 6 de la mañana a las 5 de la tarde, llena la lancha a su máxima capacidad, trayendo 40 o 50 animales, suficientes para aprovisionar de carne a la Colonia durante algunos días. No sólo es aprovechable la carne, la piel de las aletas, bien curtida es semejante en aspecto, aunque de dibujo diferente, a la de cocodrilo, y se utiliza en la manufactura de calzado. Del hígado se extrae un aceite de propiedades curativas y alto contenido de vitaminas.

En la Baja California en las playas situadas al Sur de Cabo San Lázaro, se presenta la arribazón de tortuga durante la época de las aguas tibias. Se acercan las hembras en demanda de los ponederos, y los machos rodean la mancha, que llega a tierra durante la noche, y se aleja durante el día. Los pescadores en pangas a remo, cuyas palas han sido envueltas en trapo para amortiguar los ruidos, se aproximan en silencio a los animales, los levantan de los rebordes del caparazón y los van estibando a bordo, hasta que la regala queda al nivel del agua y cualquier movimiento brusco puede darle vuelta. Varan la embarcación y al despuntar el alba se inicia el sacrificio de los animales y la salazón de la carne. Una vez saladas, se cuelgan las lonjas de cuerdas y quedan al sol, donde curan, secan y se contraen. Entonces aparecen los compradores de cecina, a bordo de destartados camioncitos, en los que embalan y transportan el producto hasta La Paz, Santa Rosalía y demás pueblos del interior de la península.

Siendo un marisco de tan alto rendimiento alimenticio, de sabor aceptable, por no decir delicado, y bajo costo de explotación, es de extrañar que no se utilice para aliviar la escasez de carne en las ciudades del interior.

La Ruta del Grijalva

(Viene de la Pág. 9)

alrededor de uno de los árboles más hermosos de la región, la casa y jardín del gobierno del Estado, el museo, la biblioteca y los parques y mercados. Por río se visita el Puerto de Frontera, y llegando al paraje llamado Tres Brazos en donde se unen los ríos Grijalva, Usumacinta y Palizada, se pueden visitar Jonuta, Emiliano Zapata, Balancán y Tenosique siguiendo el Usumacinta, y por el Palizada en un viaje de ensueño se llega a la inmensa Laguna de Términos en donde se asienta en la Isla del Carmen la ciudad del mismo nombre. Por carretera se llega a las ciudades de Comalcalco, Teapa, Paraíso, Puerto Ceiba y Chiltepec, cuyas amplias lagunas y esteros constituyen el paraíso del pescador. Por avión están a unos cuantos minutos las notables ruinas de Bonampak, Yaxchilán, Palenque, Chiniquijá y Piedras Negras.

La comodidad de los hoteles y la franca hospitalidad de los tabasqueños lo hacen sentirse en familia. Además puede asegurarse que el nivel de precios es de los

MAR INFIEL

(Viene de la Pág. 25)

Especie de pacto,
Ni con los quereres,
Ni con la mirada,
Ni aún con el tacto,
Ni en sus sentimientos,
Ni en el pensamiento.

Pues como estafetas
Llevamos al hombre
Al reino Divino;
Papel de Poetas
El saber amar,
Por eso es que amamos
Con celo a la Mar;
Es nuestro deber
Amarla, tan solo
Porque ella es mujer.

Estampa de un Buque

(Viene de la Pág. 22)

ofrecer su ayuda y las damas para rezar por el alma desaparecida.

Y por fin el estentóreo grito:

—¡Salvavidas por la amura de babor!

Se acercaron a poco máquinas y pronto se avistó el pequeño círculo rojo con un punto negro en el centro. Luego se elevó una mano angustiosamente. Al acercarse más percibieron las gesticulaciones del marinero.

Se arrió el bote y lo trajeron a bordo. Quedaba un soplo de vida en el cuerpo extenuado, despellejado por el agua salada. Los hombros en carne viva y la piel con profundas arrugas. Cuando lo llevaron a la enfermería reconoció al Capitán.

—Sabía que usted no abandona a sus marineros —dijo con dolorosa sonrisa.

—Si —contestó el Capitán— Dios ha querido que regresaras a tu buque.

Y ahora había que recuperar el tiempo perdido. Subió al puente, trazó el rumbo y forzando máquinas se dirigió a su destino.

—Don Oswaldo..... Despierte..... Aquí tiene su recibo autorizado. El viernes puede usted cobrarlo.

El Capitán se desprendió con pena de sus recuerdos. Asintió y se alejó despacio, renqueando, sin mirar el cuadro por que de hecho poseía una imagen nítida, clara, perfecta de su amado buque dentro de sí.

más bajas de la República. Para el gastrónomo, Tabasco ofrece sus delicados platillos y la fragancia de su chocolate y de su café.

Hagamos un voto por que pronto quede terminada la carretera a Villahermosa, y al mismo tiempo se finalice la construcción de los puentes que sustituyan el incómodo paso de los ríos mediante chalanos. Entonces no habrá motivo que le impida incluir en sus próximas vacaciones la Ruta del Grijalva, con centro en Villahermosa.

Proyecto de Estatutos de la "Liga Marítima Mexicana"

TÍTULO I:

GENERALIDADES

OBJETO

- Art. 1º La Liga Marítima Mexicana es una Asociación Civil que no persigue fines de lucro, apolítica, económica independiente cuyo objeto es el de desarrollar la conciencia Marítima del Pueblo de México, respecto a:
- I.—Marina Mercante.
 - II.—Marina de Pesca.
 - III.—Marina de Guerra.
 - IV.—Construcciones Navales.
 - V.—Obras de Puerto.
 - VI.—Navegación de Placer.
 - VII.—Turismo Costero.
 - VIII.—Deportes Acuáticos.
 - IX.—Todas aquellas otras actividades que vayan de acuerdo con el fin principal.
- Art. 2º La Liga contará con un medio de expresión, la Revista y Editora de La Liga Marítima Mexicana, que será una publicación periódica, dependiente a través de su Director, del Presidente Ejecutivo de La Liga.
- Art. 3º Para desarrollar su programa, La Liga actuará en las siguientes ramas:
- I.—Acción Infantil.
 - II.—Acción Juvenil.
 - III.—Acción Femenil.
 - IV.—Acción Ciudadana.
 - V.—Acción Universitaria.
 - VI.—Y cualquier otra rama que sea señalada por el Consejo.
- Art. 4º La Acción Infantil tendrá por objeto desarrollar en los niños el cariño hacia las actividades del mar, el conocimiento de la Geografía e Historia Marítima Mexicana y el entrenamiento en Prácticas Marineras. El Programa de Acción Infantil será redactado por el Director en el mes de enero de cada mes, aprobado por el Secretario General de La Liga y visado por el Presidente Ejecutivo.
- Art. 5º La Acción Juvenil se encargará de desarrollar en los jóvenes mexicanos la aptitud y simpatía hacia todas las actividades ligadas directa o indirectamente con la Marina. Se procurará crear cuerpos de simpatizadores con el nombre de Brigadas Navales a cuyos componentes se les entrenará en las diversas técnicas marineras. El Director de Acción Juvenil, propondrá un programa anual de trabajo, aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo, que comprenda:
- I.—Creación de cursos juveniles como:
 - Constructor de botes de madera y acero.
 - Navegantes de Yates.
 - Técnico en pesca deportiva y comercial.
 - Técnico en motores fuera de borda.
 - Técnico en motores marinos Diesel.
 - Técnico en motores marinos de gasolina.
- II.—Entrenamiento anual en estaciones navales, puertos, buques, dragas, etc., utilizando el período de vacaciones.
 - III.—Turismo Costero.
 - IV.—Artes y Ciencias Marítimas.
- Art. 6º La Acción Femenil tendrá por objeto desarrollar en la mujer mexicana, la simpatía por los productos marinos. La Directora de Acción Femenil, propondrá en el mes de enero de cada año el programa de trabajo, que será aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo. Dicho programa incluirá:
- I.—Cursos de cocina de pescados y mariscos.
 - II.—Cursos de corte para ropa de playa y trajes de baño.
 - III.—Geografía e Historia Marítima de México.
 - IV.—Secretaría especializada en Industrias Navales.
- Art. 7º La Acción Ciudadana tendrá por objeto interesar a empleados obreros, campesinos, etc., en los problemas marítimos del país, a través de pláticas de divulgación, conferencias, proyecciones cinematográficas, etc. El Director de Acción Ciudadana, propondrá en el mes de enero de cada año el programa de trabajo que será aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo. Dicho programa incluirá:
- Ciclo de Conferencias sobre:
- Funcionamiento de Cooperativas pesqueras.
 - Salarios de trabajadores marítimos.
 - Condiciones de trabajo marítimo.
 - Colonización costera.
 - Industrias marítimas.
 - Funcionamiento de la Marina Mercante.
- Y todos aquellos aprobados por el Consejo.
- Art. 8º La Acción Universitaria tendrá por objeto dar impulso y promover la investigación técnica y económica de los problemas marítimos del país, su difusión por medio de conferencias en Colegios y Universidades y pugnará por la creación en las Casas de Estudio de Carreras y Especialidades necesarias al desarrollo de la Marina, tales como:
- I.—Arquitectura Naval.
 - II.—Ingeniería Naval.
 - III.—Ingeniería de Puertos y Canales.
 - IV.—Ingeniería de Administración de las Industrias Navales.
 - V.—Economía Marítima.
 - VI.—Economía de Transporte Marítimo.
 - VII.—Economía Pesquera.
 - VIII.—Tecnología Pesquera.
 - IX.—Oceanografía.
- Y todas aquellas que vaya exigiendo el desarrollo marino del país.
- Art. 9º El Director de Acción Universitaria, propondrá su programa de trabajo en el mes de enero, el cual será aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo.

TITULO II

DEL PATRIMONIO DE LA LIGA

- Art. 10° Con objeto de que La Liga sea económicamente independiente tendrá ingresos por concepto de:
- I.—Cuotas Vitalicias.
 - II.—Cuotas Mensuales Voluntarias.
 - III.—Donaciones.
 - IV.—Subvenciones.
 - V.—Cooperación Comercial e Industrial.
 - VI.—Rifas.
 - VII.—Todas aquellas fuentes de ingreso que apruebe la Asamblea y que vayan de acuerdo con la finalidad de La Liga.
- Art. 11° El desarrollo y ejecución de los planes de adquisición de fondos, quedará a cargo del Tesorero y Director del Comité de Finanzas quien propondrá su programa de trabajo en el mes de enero al Secretario General y será visado por el Presidente Ejecutivo.
- Art. 12° La Revista y Editora de La Liga tendrá su caja propia, supervisada por el Tesorero. Los ingresos por concepto de:
- Suscripciones.
 - Venta Mensual.
 - Anuncios.
 - Ediciones Especiales.
- Y por cualquier otra causa, se destinarán una vez cubiertos los gastos de edición y administración, a la adquisición del equipo y maquinaria para la creación de la Editora de La Liga. Las actividades administrativas y financieras de la Revista, serán supervisadas por el Comité de Vigilancia, cada seis meses o cuando lo estime conveniente.

TITULO III

DEL COMITE DIRECTIVO

- Art. 13° La ejecución de los trabajos de La Liga Marítima Mexicana quedará a cargo del Comité Directivo, que estará formado por:
- Presidentes Honorarios.
 - Presidente Ejecutivo.
 - Secretario General.
 - Tesorero y Director de Finanzas.
 - Director de la Revista y Editora de La Liga.
 - Director de Acción Infantil.
 - Director de Acción Juvenil.
 - Director de Acción Femenil.
 - Director de Acción Ciudadana.
 - Director de Acción Universitaria.
 - Comité de Vigilancia.
- Art. 14° El Presidente Honorario lo será el Sr. Presidente Constitucional de la República Mexicana. Se le comunicarán los programas anuales de trabajo de La Liga, así como todos los asuntos administrativos, de personal, ejecución y financieros que a juicio del Presidente Ejecutivo le sean de interés. Las directivas que se sirva señalar el Sr. Presidente Honorario serán obedecidas por el Comité Directivo.
- Art. 15° El Vicepresidente Honorario, lo será el Sr. Secretario de la Marina Nacional. Se le co-

- municarán los programas anuales de trabajo de La Liga, así como todos los asuntos administrativos, de personal, ejecución y financiero que a juicio del Presidente Ejecutivo le sean de interés. Será el conducto entre el Comité Directivo y el Sr. Presidente Honorario.
- Art. 16° El Presidente Ejecutivo será nombrado en Asamblea General mediante libre votación de los socios con voz y voto. Deberá ser mexicano por nacimiento y tendrá a su cargo la organización y ejecución general de todos los trabajos de la Liga Marítima Mexicana. Será el Jefe del Comité Directivo y de la Revista y Editora de La Liga. Disfrutará del sueldo que le fije la Asamblea General de acuerdo con el estado financiero de La Liga.
- Art. 17° El período de duración de su cargo será de seis años y no podrá ser reelegido por ningún motivo. Podrá ausentarse de sus actividades por un período máximo de 60 días. Si el período de ausencia es mayor, deberá renunciar a su cargo, siendo sustituido en sus faltas temporales o por renuncia, por el Secretario General, en tanto se reúne la Asamblea General, que elija nuevo Presidente.
- Art. 18° El Secretario General será el ayudante inmediato del Presidente Ejecutivo. Tendrá a su cargo el control de personal y administración y la revisión de todos los asuntos de La Liga, así como la atención de relaciones públicas. Tendrá una duración en su cargo de seis años y no podrá ser reelegido. Podrá ausentarse de sus actividades por un período máximo de 30 días y en sus ausencias será sustituido por uno de los miembros del Comité de Vigilancia. En caso de renuncia se seguirá el mismo procedimiento en tanto se reúne la Asamblea General que elija nuevo Secretario General. Disfrutará del sueldo que le fije la Asamblea General a propuesta del Presidente Ejecutivo, de acuerdo con el estado financiero de La Liga.
- Art. 19° El Tesorero y Director de Finanzas tendrá a su cargo la redacción, organización y ejecución de los planes de adquisición de fondos de La Liga, así como el control y distribución de los bienes de La Liga. Tendrá una duración en su cargo de seis meses.
- Art. 20° Las actividades del Tesorero serán supervisadas cada seis meses por el Comité de Vigilancia, quienes practicarán una auditoría en este período o cuando lo juzguen conveniente. Cualquier anomalía encontrada será comunicada a la Asamblea General, teniendo el Comité de Vigilancia la facultad de citarla. Disfrutará del sueldo que le fije la Asamblea General a propuesta del Presidente Ejecutivo y a efecto de estimular su trabajo podrá tener derecho a un porcentaje de los fondos adquiridos, que en ningún caso pasará del uno por ciento, cuando dichos fondos adquiridos sean por concepto de Rifas, Bonos o Aportaciones particulares. El Tesorero podrá ausentarse de sus actividades por un período máximo de 15 días, siendo sustituido en sus ausencias temporales por el miembro más antiguo del Comité de Finanzas.

Art. 21° El Comité de Finanzas dependerá directamente del Tesorero y estará formado por tres personas que elegirá el Presidente Ejecutivo entre diez candidatos propuestos por el Tesorero. Sus funciones serán las de ejecución de los planes de adquisición de fondos del Sr. Tesorero, cumpliendo en todo sus directivas.

Estos miembros podrán ser destituidos por la Asamblea General, a propuesta del Tesorero, aprobada por el Secretario General y visada por el Presidente Ejecutivo.

Art. 22° El Director de la Revista y Editora de La Liga Marítima Mexicana tendrá a su cargo la organización, edición, distribución y venta de la Revista, así como de todas las publicaciones de la Editora de La Liga.

Art. 23° El Director de Acción Infantil tendrá a su cargo la redacción y ejecución del Programa Anual de Trabajo en esta rama.

Art. 24° El Director de Acción Juvenil tendrá a su cargo la redacción y ejecución del Programa Anual de Trabajo en esta rama.

Art. 25° El Director de Acción Femenil tendrá a su cargo la redacción y ejecución del Programa Anual de Trabajo en esta rama.

Art. 26° El Director de Acción Ciudadana, tendrá a su cargo la redacción y ejecución del Programa Anual de Trabajo en esta rama.

Art. 27° El Director de Acción Universitaria tendrá a su cargo la redacción y ejecución del Programa Anual de Trabajo de esta rama.

Art. 28° Los Directores del Comité Directivo, propondrán al Presidente Ejecutivo el personal necesario para el desarrollo de sus actividades y colaborarán con el Tesorero en el plan de adquisición de fondos destinados a sus actividades. La duración de su cargo será de seis años. Podrán ausentarse de sus actividades por un periodo de 15 días y en caso de incumplimiento del plan o desatención de sus actividades, serán sustituidos por el Presidente Ejecutivo. Disfrutarán los sueldos que fije la Asamblea General de acuerdo con el estado financiero de La Liga.

Art. 29° El Comité Directivo se reunirá cada vez que el Presidente Ejecutivo lo considere necesario, pero cuando menos una vez por mes. En sus reuniones se decidirá el programa de acción y los asuntos generales por votación.

Art. 30° El Comité de Vigilancia se compondrá de tres personas y tendrá por misión la supervisión de las actividades administrativas y financieras de La Liga. El cargo será honorífico y tendrá una duración de 6 años.

TITULO IV

DE LOS SOCIOS

Art. 31° Los Socios serán de 4 clases: Morales, Vitalicios, de Cuota Voluntaria Mensual y Sin Cuota. Los primeros serán las Instituciones Comerciales o Asociaciones Civiles, representadas por su Presidente, tendrán una sola cuota, la de Admisión, que será voluntaria

pero no menor de \$ 1,500.00 M. N. Los segundos serán las personas que paguen su cuota de ingreso voluntario pero no menor de:

a) \$ 1,000.00 para persona civil.

b) \$ 500.00 para personas militar y naval.

Estas cuotas podrán ser pagadas en un año. Los Socios Vitalicios serán los que tengan voz y voto y su conjunto fuera de la Ciudad de México, sólo tendrán voto por escrito en los asuntos de Asamblea General, los cuales les comunicarán por carta. Si antes de la fecha de Asamblea no envían su voto, se considerará nulo.

Los Socios Vitalicios tendrán derecho a un descuento del 50% en la suscripción de la Revista de La Liga.

Los Socios de Cuota Mensual Voluntaria, serán aquellos que soliciten su ingreso a La Liga, señalando la cuota que deseen pagar mensualmente, tendrán preferencia en las actividades de La Liga y descuento del 25% en la suscripción de la Revista. No tendrán voz ni voto en la Asamblea General.

Los Socios sin Cuota serán:

I.—Niños sin recursos.

II.—Marineros y Pescadores.

III.—Soldados.

IV.—Cualquier persona que justifique su falta de recursos.

Tendrán preferencia en las actividades de La Liga y a un descuento del 15% en la suscripción de la Revista. No tendrán voz ni voto en los asuntos de La Liga.

TITULO V

DE LA ASAMBLEA GENERAL

Art. 32° La Asamblea General estará formada por el conjunto de Socios Vitalicios radicados en el Distrito Federal y en el Territorio Nacional.

Art. 33° Será la que resuelva en última instancia los programas de La Liga y cambios de personal, mediante votación personal. El cambio de personal directivo será propuesto por el Presidente Ejecutivo. Y el de Presidente por uno de los miembros del Comité de Vigilancia.

Art. 34° Las reuniones se verificarán en el domicilio de La Liga y las decisiones tendrán validez, cuando el número de socios asistentes sea el 50% de los registrados. Si no se reúne este número, la Asamblea se citará para el día siguiente y los acuerdos tendrán validez cualquiera que sea el número de socios asistentes, pero siempre mayor del 15%.

TITULO VI

TRANSITORIOS

Art. 35° Estos estatutos podrán ser modificados, reducidos o ampliados por decisión de la Asamblea General, cada vez que se considere necesario.