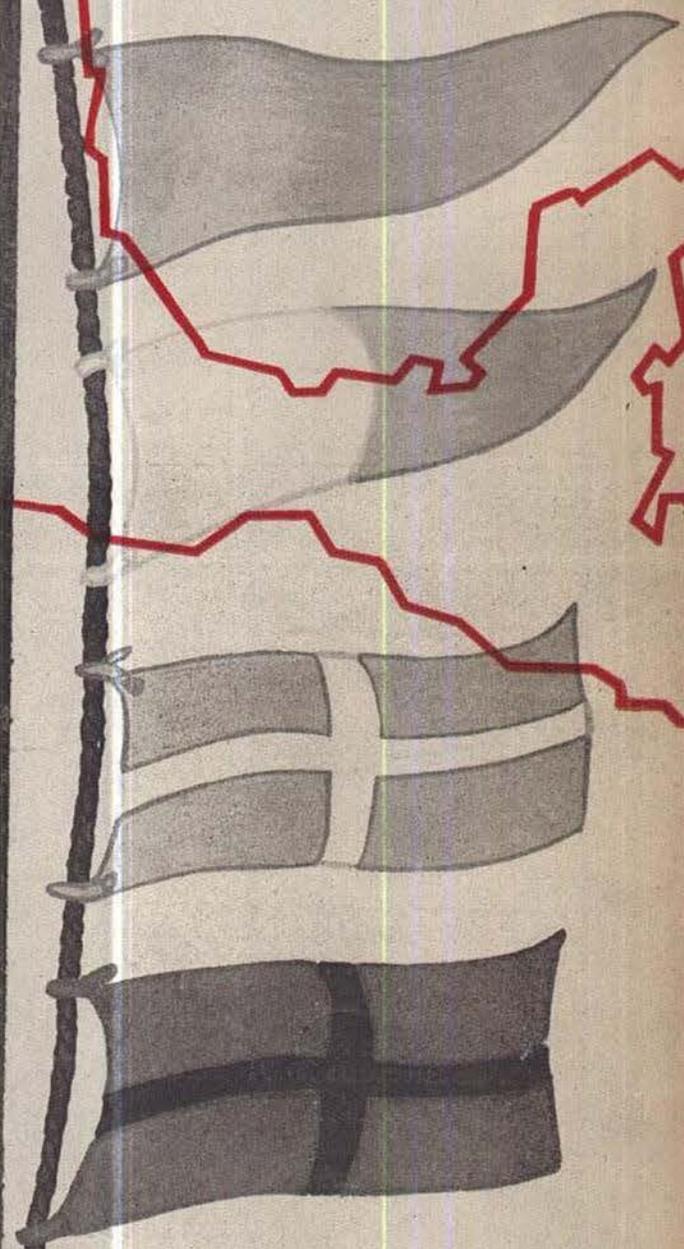


LITORALES

REVISTA MENSUAL



Año 1

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA

JULIO de 1958

5

PATROCINADORES

OSTIONERIA "VILLA DEL MAR"

Frente a Telégrafos México, D. F.

"LA MARITIMA", S. A.

Empacadora de Productos Marinos
Vallarta N° 21 Tel. 46-70-08
México, D. F.

PLASTICOS MOLDEADOS Y ACABADOS, S. A.

Fabricantes de LANCHAS ZENA
Sánchez Azcona 1723 Tel. 24-53-67
México, D. F.

ALYMEX DIESEL, S. A.

Motores Diesel Marinos Alemanes
San Jerónimo N° 55-A Tel 21-06-09
México 1, D. F.

AUTOMOTRIZ AVELEYRA, S. A.

Distribuidor de LANCHAS "HIGGINS"
Lafagua 15 Tels. 35-29-31 46-50-85
México, D. F.

ING. MIGUEL REBOLLEDO

Sucesores, S. A.
Concreto ligero - Cimentaciones Pilotes
Guerrero 2-306 Tel. 13-09-00 México, D. F.

ING. CIVIL JORGE L. TAMAYO

Manzanillo N° 1-502 Tel. 11-42-48
México, D. F.

EXPOSICION SKODA "BENJAMIN BALBOA"

Motores Marinos Estacionarios.
Plantas Eléctricas Diesel.
Puente de Alvarado N° 71 México, D. F.

DIESEL MEXICANA, S. A.

Representantes Exclusivos
Motores MAN.
Av. Juárez N° 135 Tels. 46-62-69 35-82-89
México, D. F.

VELEROS Y LANCHAS, S. A.

MARLIN
Av. UNIVERSIDAD Y PILARES
Tel. 23-42-11 México, D. F.

LOPEZ HERMANOS, S. A.

Agentes de Vapores
Gante 2-304 México 1, D. F.

SERVICIOS MARITIMOS DE MEXICO, S. A.

Vallarta 21 Primer Piso
Tels.: 46-83-34 y 46-70-08 México 1, D. F.

REPRESENTACIONES MARITIMAS, S. A.

Hamburg-Amerikan Line y
Agentes Generales de
Norddeutscher Lloyd
Balderas N° 31 Desp. 608 al 611
Tels.: 21-09-56, 21-09-76 y 46-65-97
México 1, D. F.

ING. CIVIL ROBERTO MEDELLIN

Camino y Obras Portuarias
Tennyson 97 Tel. 46-39-92 México, D. F.

COLINAS — DE BUEN

Ingenieros Civiles
Diseño de Estructuras
Av. México 99-B Tel. 14-47-51 México, D. F.

IMPERMEABILIZANTES "LOPERENA"

Técnico Pedro Loperena Vargas
Especialidad en impermeabilizaciones
5 de Febrero N° 112 Tel. 12-08-40
México 1, D. F.

ING. ARMANDO BERISTAIN REBOLLEDO

E. Castelar N° 9 Tel. 46-35-82
México, D. F.

Los Patrocinadores que figuran en esta Página, distribuyen la
Revista LITORALES entre sus Clientes y Amigos

Publicación de la Liga Marítima Mexicana

Registrada como Correspondencia de 2ª Clase el 28 de Mayo de 1958, en la Dirección General de Correos de México, D. F.

OFICINAS PROV. Av. Unidad Modelo N° 17-F. México 13, D. F.
APARTADO POSTAL N° 7962. México 1, D. F.

Año 1

JULIO DE 1958

N° 5

LITORALES Sale el Día 6 de Cada Mes.

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:

Gabriel Ramírez.

Fotografía:

Ing. Julio Adeath Gómez

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

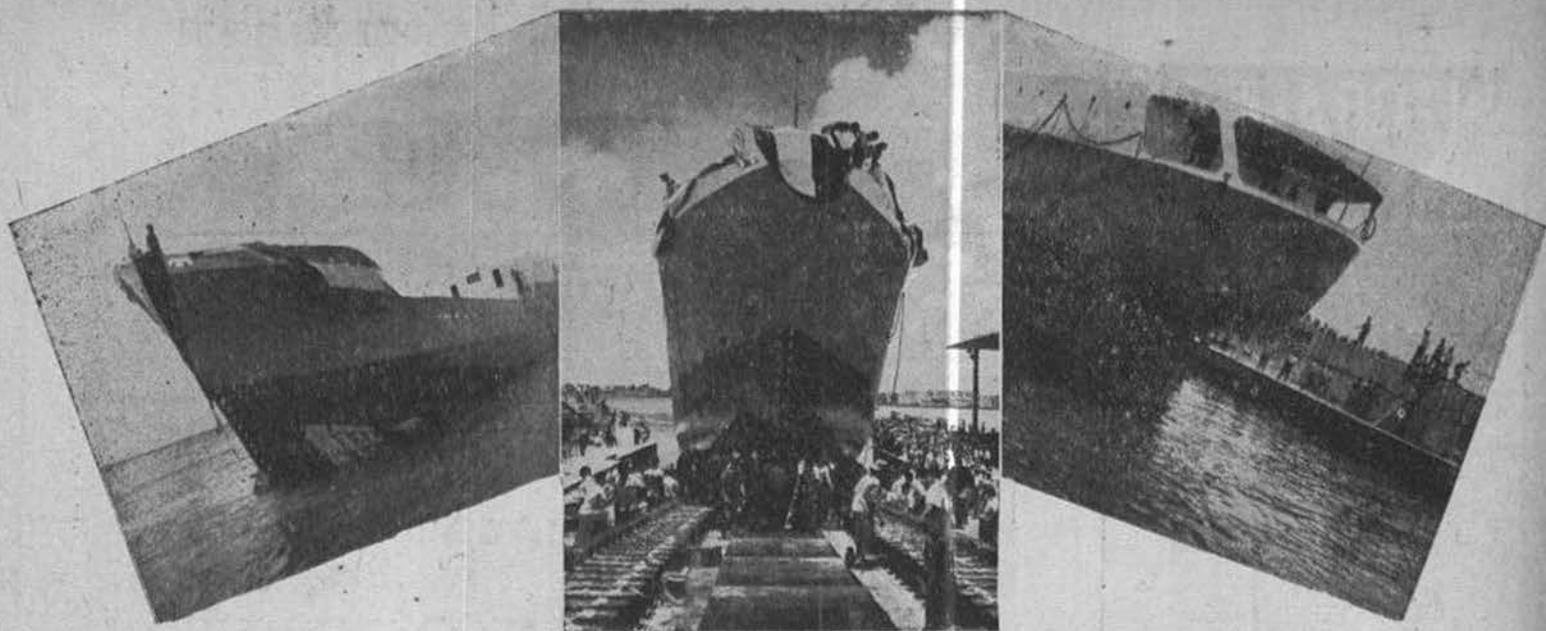


S U M A R I O

	Pág.
NUESTRO EDITORIAL	2
DISCURSO EN EL DIA DE LA MARINA	5
USTED DEBE SABER QUE... <i>Por el Cap. de Navío Rubén Montejo S.</i>	6
HABLA EL CAPITAN DEL "ANDREA DORIA"	7
EL CABALLERO DE LAS ZANAHORIAS.— <i>Gustavo Rueda Medina</i>	10
NUEVO SERVICIO NAVIERO EN EL PACIFICO	12
LA ISLA DE LAS CONCHITAS.— <i>Alberto Calcés</i>	14
LA EVOLUCION ECONOMICA DE MEXICO Y EL TRANSPORTE MARITIMO.— <i>Por Raymundo Cuervo</i>	16
DON PABLO BUSH R. NOS DIJO... <i>Mario de la Reguera</i>	18
MI PRIMER VIAJE POR MAR.— <i>Ing. Miguel Rebolledo</i>	23
NOTA BIBLIOGRAFICA.— <i>Por Q. Rioso</i>	24
PAGINA FEMENINA.— <i>Por Vesta</i>	26
CONTROL DE AVERIAS.— <i>Por el Cap. de Navío Humberto Uribe E.</i>	27
CRUCIGAMA Y SOLUCION AL ANTERIOR	30
RETRATO DE UN GUARDAFARO.— <i>Por Carlos Delorme</i>	31
ASTILLEROS. CONTINUACION.— <i>Ing. Jorge Padilla Irigoyen</i>	32
PROTECCION ANTICORROSIVA DEL HIERRO Y ACERO	36
LOS OJOS DE NUESTROS IDOLOS.— <i>Cap. Juan Avalos Guzmán</i>	39
VUELO SIN ALAS.— <i>E. Moreno Avila</i>	40

NUESTRA PORTADA.—Perrillo mestizo de maltés y pelo de alambre llamado GRUMETE. Nada especial puede decirse de él... pero... es del Director. La señal izada es la AC-38 del Código Nacional, que significa: "¿Puede usted ministrarme carne?"

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



EDITORIAL

Como lo anunciábamos en nuestro último editorial, el viernes 13 de junio próximo pasado, fué botado al agua en el Astillero de la Secretaría de Marina en Veracruz, el buque de acero "MEXICO", de setecientas cincuenta toneladas de desplazamiento, cuya fotografía ilustra esta plana.

El acto se produjo con la austeridad que practica y recomienda el Primer Mandatario de la Nación. Solamente los técnicos y obreros que tomaron parte en la construcción, y unos cuantos espectadores ocasionales, se abrazaron alborozados junto a la grada, mientras se deslizaba majestuosamente hacia su elemento el futuro surcador de los mares.

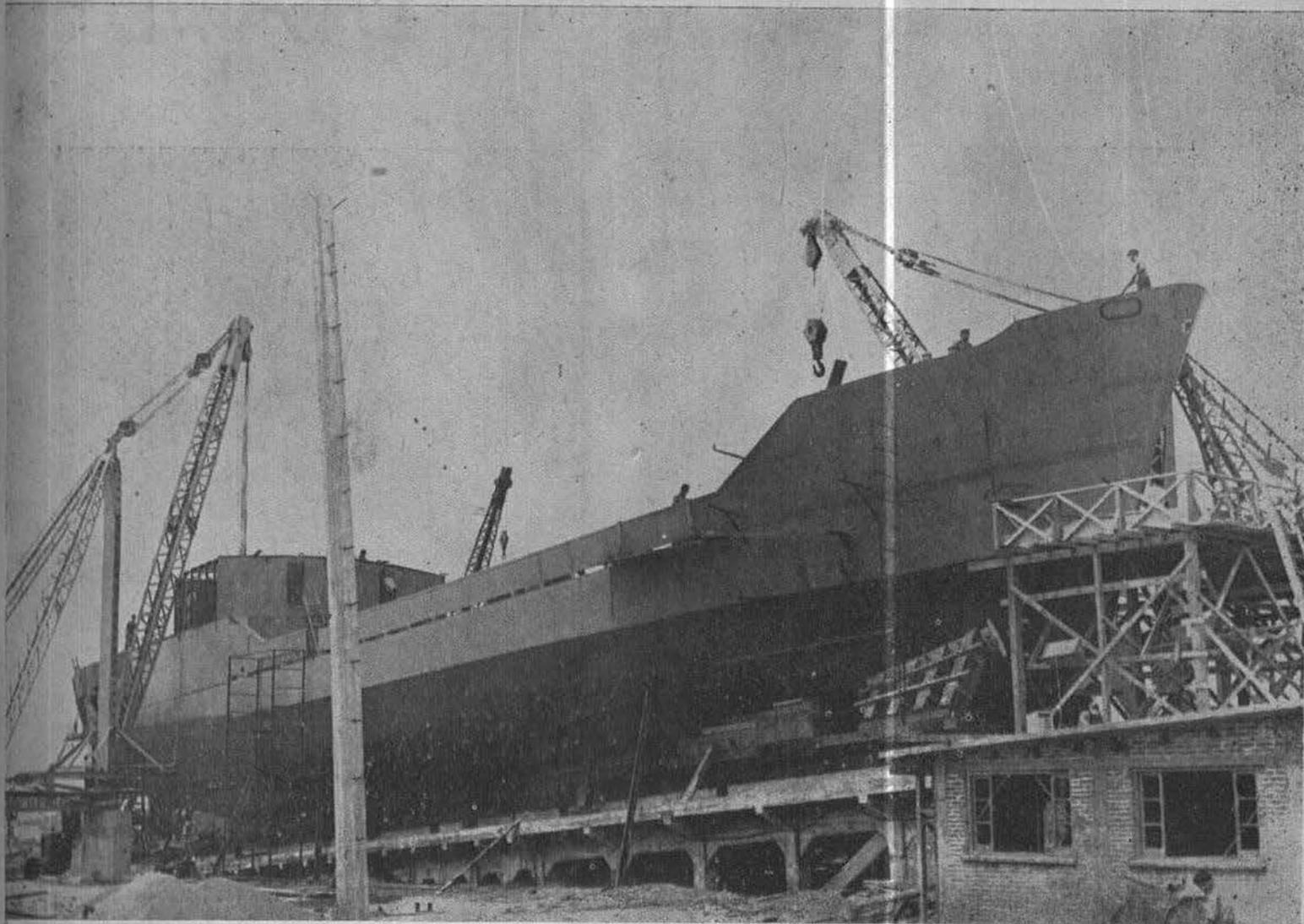
Con verdadera sencillez el Gobierno marcó el paso más significativo de cuantos se han dado dentro del Programa del Progreso Marítimo de México; porque si los puertos tienen una gran importancia, como terminales que son del tráfico marítimo, mayor aún la tiene el barco por ser el vehículo mismo de dicho tráfico.

Lo importante ahora es cubrir inmediatamente con una nueva quilla el espacio que dejó libre el "MEXICO",

Se dice que por razones presupuestales esto no será posible sino hasta el año próximo. Creemos que este compás de espera sería francamente anti-económico. Queda ociosa una grada que vale una fortuna. Se tiene que acudir a un aprovechamiento eventual y reducido de obreros especializados, que es necesario conservar y, en general, se pierde la estrepada, que también es prudente conservar.

Se dice asimismo, que ya hay comprador para el "MEXICO", pero, si así na fuera, el Gobierno mismo necesita con verdadera urgencia barcos para su patrulla costera, remolcadores y buques de salvamento y contra-incendio; para que no vuelva a verse el lamentable espectáculo de un trasatlántico sacado a remolque de Veracruz para que ardiera libremente en el mar, porque el Puerto no podía prestarle auxilio alguno en sus dificultades.

Nuestra naciente industria naval, pues, no puede permitirse el lujo de abrir compases de espera. Si no hay dinero oficial a mano, debe proporcionarlo alguna institución de crédito, pero lo que es indispensable es que esta actividad entre vigorosamente en función para recuperar tanto tiempo y dinero como por su falta hemos perdido...



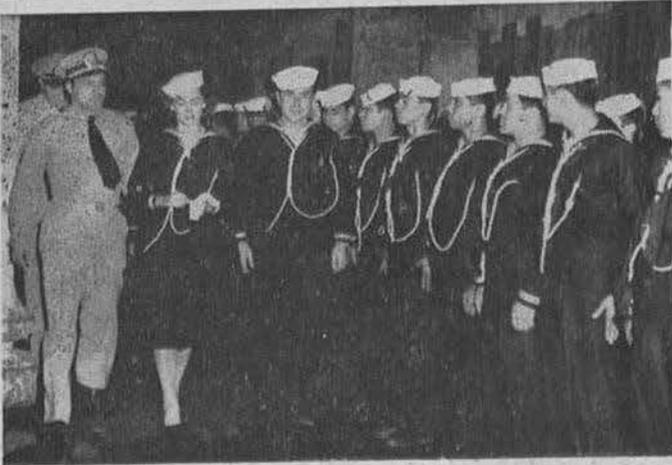
Unidad "MEXICO" días antes de su botadura en la Grada de San Juan de Ulúa, Veracruz.

MATOUK FILMS, S. A.

se une al entusiasmo nacional por la botadura de la

UNIDAD "MEXICO"

que abre nuevos horizontes a la MARINA NACIONAL



La linda estrella del Cine Nacional, Martha Valdés, presente en las "Mañaritas" de la marinería.



El Sr. Presidente de la República y su distinguida esposa, acompañados por altos jefes navales, a su llegada al Palacio de Bellas Artes.

Emotiva Ceremonia en el Palacio de las Bellas Artes, a la que asistieron las más altas Autoridades Mexicanas

Siendo las 10-00 hrs. del día primero de junio de 1958, fué recibido en el pórtico del Palacio de las Bellas Artes, el Primer Magistrado de la Nación acompañado de su señora esposa Doña MARIA IZAGUIRRE de RUIZ CORTINES, del Almirante C. G. HECTOR MEXUEIRO ALEXANDRES, Oficial Encargado del Despacho de la Secretaría de Marina; por la comisión de recepción integrada por los CC. Contralmirantes C. G. JOSE ABELARDO CERDAN MUÑOZ y ARMANDO CAÑIZARES SANCHES, Jefes y Oficiales de la Armada de México, quienes acompañaron al Primer Mandatario hasta el foro, donde instalado en la Mesa de Honor presidió los diferentes números programados con que se celebró el DIA DE LA MARINA.

Después de los honores hechos al Sr. Presidente de la República, el Capitán de Navío ESTANISLAO GARCIA ESPINOZA, conductor de la Banda Sinfónica de la Sría. de Marina, brindó al Auditorio "Mosaicos Veracruzanos", compuesto de una serie de sones de la región y acompañado por un conjunto bailable de artistas regionales veracruzanos, quienes se destacaron por su fiel interpretación de la música jarocho. Acto continuo el Segundo Maestre I. N. LORENZO BAEZ SANDOVAL, disertó en breves palabras, siendo cálidamente aplaudido.

Fue Valeriano Trejo con su huapango "Rogaciano", acompañado del trío "LOS AGUI-

LARES", quien puso la nota de colorido en la interpretación de la música potosina.

Seguidamente el Coro de Iniciación Artística del I.N.B.A., hábilmente dirigido por su preparador artístico, destacó en la interpretación de la música de Bach. A continuación el Sr. Presidente Don ADOLFO RUIZ CORTINES, exhortó al elemento de la Armada de México, a continuar por esa senda que se ha trazado en el cumplimiento del deber, que ha contraído con la Patria en la mar, y reiteró la velación continua e incesante del mejoramiento de la Marina en lo moral, material y económico de sus elementos integrantes. Fueron las palabras del C. Capitán de Altura A. LORENZO B. de la Marina Mercante, las que, reiteraron el encauzamiento de la Nación al mar.

El Himno de la H. Escuela Naval Militar "CADETES DE LA NAVAL", interpretado por la Banda Sinfónica de Marina, subrayó el acto que se celebraba, y con los honores hechos al Primer Mandatario de la Nación, se dió por concluído el acto, con que celebró su día la Marina Nacional.

—« □ »—

La H. Escuela Naval Militar se fundó el 1º de julio de 1897, por iniciativa presentada por el Brigadier de la Armada José M^a de la Vega; siendo su constructor y primer director el Cap. de Navío Manuel E. Izaguirre.

LA MARINA



Los señores D. Adolfo Ruiz Cortines, Presidente de la República, y Almirante Héctor Meixueiro Alexandres, Encargado del Despacho de Marina, presidiendo la ceremonia del 1º de Junio en Belkas Artes.



El Segundo Maestre I. N. Lorenzo Báez S., pronunciando su discurso en la ceremonia del Día de la Marina.

Discurso pronunciado por el Segundo Maestre I. N. Lorenzo Báez S., el Día de la Marina

Señor Presidente de la República.
Señor Almirante, Encargado del Despacho.
Señoras... Señores:

Venimos hoy, los marinos de la Armada de México a hacer a los hombres de la Revolución que hicieron precepto constitucional el derecho elemental de que los buques nacionales sean tripulados por los nacidos en el país, y que el privilegio de morir por la Patria sea de los que vieron la luz primera en este suelo sagrado de México.

Sin embargo, no basta con expresar este homenaje a los que hicieron que la Armada Nacional fuera verdaderamente la Armada de México. Esto se hace cada momento de nuestras vidas y no en un día determinado del año. Este día de la Marina si bien es aniversario de la declaración del citado precepto legal, es también el día en que el pueblo vuelve su interés a los hombres de mar. Y queremos que este pueblo nos oiga, que nuestros niños y nuestros jóvenes sepan que la Patria no termina en la línea que la arena señala en los mapas como límite de la República. Que en la faja ondulante que murmura con la resaca también hay corazones mexicanos y que la riqueza incontable que encierran los mares mexicanos es inagotable, y que ha esperado por milenios que se le aproveche.

Es inevitable que mis palabras, en este día, tengan ecos sentimentales, porque este día de la Marina, de 1958, tiene una particularidad

muy especial. Es el último que será presidido por el Sr. Don Adolfo Ruiz Cortines como Jefe Supremo de la Armada de México. Y cómo evitar el decirle lo que los hombres de mar sentimos con respecto a su obra? Cómo no expresar nuestra admiración entusiasta por el hombre que, con sorprendente valentía presentó a la Nación la idea de la Marcha al Mar. Creemos que ninguno de los sectores de la Nación puede sentir la gratitud que la gente de mar siente hacia el Sr. Presidente, pues su doctrina del Progreso Marítimo es singular, debemos tener en cuenta que fué el primer estadista mexicano que orientó la opinión pública hacia el Mar. Otros grandes hombres pugnarón por la Economía, por la Educación, por la Agricultura, por la Industria, pero casi ninguno recordó al gigante líquido que abraza a la Nación, y no es nada más que natural y justo que nosotros, los hijos del mar vengamos hoy, en la última oportunidad en que se nos escuchará preferentemente, a decir con nuestra franqueza de marinos, indiferentes a segundas intenciones, porque nuestro medio es infinito y soberano, ¡muchas gracias! Señor Presidente.

Los afamados jerarcas de la economía, la banca y el comercio pensarán en los dividendos materiales que el Progreso Marítimo les producirá. Los hombres de empresa calcularán los beneficios que las imponentes obras marítimas pueden traer a sus industrias, los hombres de

(Pasa a la Pág. 29)

Usted Debe Saber que...

Por el Cap. de Navío C. G.
Rubén Montejo Sierra.

1.—Prescindiendo de las controversias de detalles y ateniéndose al derecho positivo moderno, y a los usos más generalmente admitidos, pueden fijarse las reglas del ASILO y de la EXTRADICION en la forma siguiente:

2.—Ningún Estado está obligado a permitir la extradición de los propios súbditos, por delitos que hayan cometido en el Territorio de otro Estado.

3.—Sin embargo, cuando se trata de crímenes extraordinariamente atroces, el interés general de la justicia exige que el Estado de origen castigue al criminal asilado, o, lo entregue por extradición al que lo reclama.

4.—El derecho a la extradición en general, no existe sino en virtud de un tratado ad hoc, con arreglo al cual deben resolverse los casos particulares.

5.—Cuando no existen Tratados de extradición, éste debe resolverse por las razones de conveniencia y utilidad recíproca, (comitas gentium)

6.—En este último caso, deben tomarse muy en cuenta como elementos capitales la naturaleza grave del crimen y la seguridad más o menos evidente de que el Estado que solicita la extradición ofrece suficientes garantías de imparcialidad y humanidad en la aplicación de la pena.

7.—Por regla general, se exceptúan de la extradición los reos de delitos políticos. Ningún Estado civilizado los entrega ni los expulsa, pero el Gobierno tiene el deber de impedir que abusen del asilo para conspirar contra el orden y la seguridad de los demás Estados, a cuyo efecto le es lícito adoptar las medidas que estime necesarias, incluso la de expulsar del territorio a los que dieren justo motivo para ello.

8.—Las peticiones de extradición deben formularse por la vía de COMISION SUPPLICATORIA, explicando los hechos y las razones en que se fundan. Su examen y resolución pertenece exclusivamente al Gobierno demandado, representante superior de los intereses y de la dignidad del País.

9.—Los gastos indispensables y necesarios de la extradición son por cuenta del Estado que la solicita, si por Tratados no se ha estipulado particular y explícitamente lo contrario.

10.—Todo Estado tiene el derecho de imponer ciertas condiciones a la extradición que se

le pide: por ejemplo: la de que no se castigará de muerte al culpable; que no será justiciable por delitos políticos, etc.

11.—Según la costumbre general, no se concede la extradición de un individuo que ha sido sentenciado en el País de su residencia, si no después de haber sufrido la pena.

12.—También es práctica común que el individuo cuya extradición se ha acordado, sólo puede ser perseguido y juzgado por el crimen en cuya virtud aquella se obtuvo.



Interesante fotografía de la popa del buque "México" durante su construcción. Atención del Sr. José Asperó del Castillo.

Habla el Capitán del "Andrea Doria"

Texto de la relación hecha por el Capitán Piero Calamai Comandante del "Andrea Doria" a la Compañía "Italia", presentada por él como deposición de pruebas de testigo a la Comisión Norteamericana de Investigación.

Estábamos navegando desde las 15 horas del día 25 de julio dentro de una espesa niebla interrumpida por breves esclarecimientos. Pasamos frente al faro de Nantucket a una distancia de una milla sobre Estribor, según la marcación del radar, y se escuchó una señal. La navegación continuaba con los compartimientos estancos cerrados. Las señales de niebla se emitían regularmente, las máquinas estaban listas para las maniobras y había un número de vigías superior al de costumbre.

Habíamos superado a varios barcos y después de haber doblado Nantucket un barco había sido revelado en las pantallas radar a una distancia de cerca de 17 millas con una marcación de 4° sobre Er. Nuestro rumbo era de 268°. Mientras nos estábamos acercando, notamos en el cuadrante radar que el barco se mantenía decididamente sobre Er., y a la misma distancia de la señal luminosa.

Pregunté al oficial de guardia, Capitán Franchini, mientras estaba observando la pantalla radar, cómo seguía la marcación. El contestó que la distancia entre los dos barcos disminuía continuamente hasta cerca de 5 millas. Deseando no pasar demasiado cerca del barco, mandé al timonel virar 4° a Br. (Babor)

La vigilancia fué intensificada después que el radar había indicado que el barco se encontraba a una distancia de cerca de dos millas con una marcación aproximada de 34° sobre Er. Inmediatamente después vimos luces en aquella dirección y teníamos la certidumbre de que el barco habría pasado sin novedad sobre nuestro Er. De repente nos dimos cuenta, que el barco viraba a Er., avanzando hacia nuestra dirección. Viendo que el barco estaba precisamente maniobrando sobre su Er. Toda maniobra por nuestra parte en aquella dirección habría sido inútil, y además peligrosa. Considerada la corta distancia y el inmediato peligro, como última tentativa para evitar la colisión o por lo menos reducir los daños al mínimo posible, mandé dar toda la barra a Br., al mismo tiempo emití las señales de maniobra con dos silbatazos breves".

"Hay que hacer notar que ese barco no había dado ni antes, ni durante, ni después de su maniobra ninguna señal acústica audible. A pesar de haber dado nosotros toda la barra a

Br., el barco nos golpeó violentamente con su proa chocando en nuestra caseta de Er., (horas 23 10) inmediatamente después de la colisión el "Doria" empezó a inclinarse sobre Er".

"Paré las máquinas y mandé encender las luces exteriores. Mandé determinar la posición del barco, invitando a los pasajeros a tener calma y serenidad, ordené sondear las sentinas y examinar que las compuertas estuvieran bien cerradas y no perdieran agua. Solicité informes sobre la situación en el cuarto de máquinas y me contestaron que el agua entraba en los locales del generador Diessel y que solamente las máquinas de Br., estaban útiles todavía. Inmediatamente ordené usar las bombas de achique en la tentativa de enderezar el barco con cualquier medio posible".

"Me enteraron que estas operaciones se estaban ya ejecutando, que se estaba vaciando el doble fondo y que se estaba traspasando el agua del tanque 45 de Er., al tanque 45 de Br. Ordené poner en movimiento el motor de Er., con la esperanza de poder dirigir el barco hacia aguas menos profundas. Inmediatamente después mandé parar las máquinas. Se ejecutó inmediatamente una inspección de los daños sufridos y se comprobó que nos habían chocado en el costado de Er., en una sección del puente superior a nivel del agua".

Se cerraron los portales porque la planta de aire acondicionado estaba funcionando. El puente "B" estaba acorazado a Br. El puente "A" estaba acorazado a Br., hasta la estación de bomberos. Di la orden con los altavoces que la tripulación designada a los medios de salvamento fuera inmediatamente a sus puestos; ordenando que los pasajeros se pusieran inmediatamente los salvavidas y que con calma se fueran a sus respectivos puntos de reunión; esta orden fué repetida en inglés. Al mismo tiempo mandé que se lanzara la señal de socorro puntualizando la posición exacta".

"Se izaron las luces rojas y se dieron a intervalos regulares dos breves silbatazos porque la niebla persistía y se ponía más espesa. Mientras tanto el barco continuaba inclinándose rápidamente. Ordené preparar y poner en el agua los botes salvavidas de Br., con la esperanza de que esto fuese posible a pesar de la fuerte inclinación. Pero no obstante la prontitud y rapidez con que la tripulación ejecutó esta operación y los grandes esfuerzos para echar las embarcaciones, estas no se movieron. Entonces ordené bajar al agua las embarcaciones de Er., que mientras tanto habían sido preparadas".

"Modificando parcialmente las disposiciones que reglamentan el abandono de los barcos, vista la situación, ordené a los oficiales disponerse como sigue: Segundo Comandante Ma-

gagnini, con el cargo de la dirección general de las operaciones de salvamento bajo mi mando directo; Primer Oficial Oneto en el puente de mando; Primer Oficial Kirne a las órdenes del Segundo Capitán; Segundo Oficial Franchini a las embarcaciones de salvamento; Segundo Oficial Bodano en el puente de mando; Tercer Oficial Donato con Kirne; Tercer Oficial Gannini con el Segundo Capitán; los dos cadetes Maracci y Conde en el puente de mando".

Considerando que solamente las embarcaciones de Salvamento de Er., estaban listas y que según nuestras consideraciones no había peligro inmediato de hundimiento, la orden de abandonar el barco no fue dada por medio de la sirena para no crear confusión y pánico entre los pasajeros. Esta orden se dió, repetidas veces con los altavoces. Los pasajeros se reunieron disciplinadamente en los respectivos puntos de reunión como se indica: pasajeros de primera clase en el salón de primera clase en el puente de paseo; pasajeros de clase turística en el puente de paseo y en la varanda de la piscina de popa; pasajeros de segunda clase en el salón de baile de segunda clase. Casi todos los pasajeros se reunieron así. Se distribuyeron salvavidas de reserva a esos pasajeros que se encontraban cerca de los puntos de reunión para evitar que tuviesen que bajar a sus camarotes para cogerlos.

Nos informaron del cuarto de máquinas de que a pesar de funcionar las bombas, el agua entraba en el cuarto del generador Diesel. Las balsas de salvataje de Er., (en total 8) que llevaban números impares del 1 al 15 se pusieron en la mar porque, una vez puestas sobre el puente de paseo, resultó imposible, debido a la inclinación del barco, embarcar a los pasajeros. La embarcación No. 3, fué la única en la cual pudieron embarcarse 50 pasajeros directamente, porque su chicote de popa había quedado prendido en el costado del barco".

"Con excepción de estos pasajeros y otros pocos que habían sido embarcados en las embarcaciones de salvataje desde el puente, antes que éstas fuesen puestas al agua, todos los demás fueron embarcados con escala de gato, con cabos, con mangueras y redes según mis indicaciones".

"Además de los tripulantes normales, otras personas fueron mandadas a las embarcaciones de salvataje con el fin de tener más hombres, una vez que estuviesen en la mar para prepararlas, para embarcar a los pasajeros y aguantar las cuerdas y los cabos. A nuestras señales de socorro contestaron las estaciones costeras. El barco "Stockholm" nos aseguró que enviaría sus lanchas de salvataje dentro de 40 minutos. El "Ile de France" nos aseguró que se estaba dirigiendo hacia nosotros preparando sus embarcaciones. El "Cape Ann" también estaba dirigiéndose a nuestra dirección y preparando sus lanchas. La guardia costera (Coast Guard) nos aseguró que el Cutter "Evergreen"

había salido y estaría en nuestra posición dentro de 4 o 5 horas".

"Para no crear pánico alarmando a los pasajeros, di órdenes por medio del micrófono de popa y con voz fuerte para que pudiera oírse desde todos los puntos de reunión; ordené que se iniciara el embarque en los botos en el segundo puente; niños, viejos e inválidos, mujeres.

Esta orden fué respetada en forma absoluta.

Para dirigir a los barcos que estaban acercándose hice lanzar cohetes rojos y encender los reflectores de 3 Kw. Además de las señales por radio, los contactos con los otros barcos fueron mantenidos por medio de luces especiales.

Balsas atadas unas con otras y sujetadas firmes con cabos, además de los salvavidas, fueron bajados al agua.

Nos informaron que la inclinación del barco no permitía el efectuar sondeos. Del cuarto de máquinas nos enteraron que todos los motores generados estaban apagados y el cuarto del generador Diesel había tenido que ser abandonado debido a la rápida inundación. Los turbodinamos estaban por pararse. Otra vez se comprobó nuestra posición. La inclinación había subido a 28°".

"Nuestras lanchas, apenas estuvieron listas para la maniobra, fueron dirigidas hacia los puntos que resultaban los más convenientes para embarcar a los pasajeros, es decir al centro y a la parte de popa. Estos resultaron los puntos mejores. Nuestras primeras lanchas se dirigieron hacia el "Stockholm", el único barco que estaba en las cercanías y más tarde hacia el "Cape Ann", que estaba llegando. Los dos barcos enviaron lanchas de salvataje. Los enfermos, los inválidos y algunos heridos fueron desembarcados lo más pronto posible. En el primer momento los heridos fueron llevados al puente de paseo y más tarde hechos desembarcar en las lanchas, estando siempre presente el personal médico. Sucesivamente llegaron los barcos de la Marina Americana "Thomas" y "Kelly" y enviaron algunas lanchas. Nuestro barco pudo así evacuar más rápidamente".

"Algunos pasajeros y miembros de la tripulación que se encontraban en el puente superior de popa fueron enviados hacia el centro y luego se les hizo bajar. Los pasajeros se habían agolpado en los puntos de reunión de segunda clase y fueron dirigidos hacia el puente del carbretante del ancla de popa, en donde formaron una cadena a lo largo del puente de paseo".

"El Jefe de Máquinas, llegando por segunda vez al puente de mando relataba que la situación en el cuarto de máquinas era la siguiente: las dos turbodinamos no funcionaban. En el cuarto de máquinas el agua había alcanzado un nivel que había dejado inoperante, debido a un corto circuito, la bomba principal de Br., usada para achicar grandes cantidades de agua.

Además dentro del cuarto de máquinas de los tanques 49 y 50 bajaba agua directamente sobre el generador. Debido a esto se dió la orden de apagar las calderas y de abandonar los locales".

"A las 2-45 horas A.M. nuestra inclinación había alcanzado los 33°. Los salones fueron desalojados después de haberse cerciorado de que nadie se encontraba en los mismos, y todas las puertas de seguridad fueron cerradas, incluyendo las puertas guarnecidas. El Jefe de Máquinas se dirigió entonces hacia el motor dinamo de emergencia, en donde se encontraban ya los otros oficiales de máquinas según las instrucciones recibidas anteriormente".

"Mientras las operaciones de salvamento estaban desarrollándose fué pedido socorro desde otras varias localidades, y fué ofrecido con la máxima rapidez posible.

Desafortunadamente en el camarote 58 la señora Peterson, pasajera de primera clase, quedaba incrustada y seriamente herida, de manera que toda tentativa para liberarla, aún repetida varias veces, resultó vana y la misma sucumbía poco después".

"En la sección de los camarotes 423-431 en el puente "B", tres pasajeros pudieron ser salvados, después de largos esfuerzos para sacarlos del aceite en donde estaban ahogándose. Habiendo recibido una llamada de socorro del camarote 230 una escuadrilla fué enviada inmediatamente pero se descubrió que en realidad se trataba del camarote 236 en donde una niña, cuyos brazos estaban prendidos entre el mamparo y la litera, fué salvada, entregada a su madre y enviada a las lanchas de salvamento".

"Mientras se enviaban los últimos pasajeros a los botes salvavidas, desde los puntos de reunión se hicieron inspecciones por parte del personal asignado (jefes de cámara, camareros etc.) en todos los cuartos accesibles de las tres clases. El Jefe Comisario y el Segundo Capitán informaron que ningún pasajero quedaba a bordo. El salvamento de los pasajeros se había concluido aproximadamente a las cuatro".

"Mientras tanto la niebla otra vez estaba levantándose. La inclinación del barco aumentaba lenta pero gradualmente y había alcanzado los 35°. Habiendo sido completado el embarque de los pasajeros di la orden de que una parte de los miembros de la tripulación, que todavía se encontraba a bordo, se embarcara en las lanchas de salvamento, reteniendo aproximadamente 40 hombres con la esperanza de poder salvar el barco, porque después de haber lanzado la señal S.O.S., había pedido la ayuda de dos remolcadores de la guardia costera".

"La inclinación aumentaba y a bordo era prácticamente imposible moverse, a pesar de haberse tendido cuerdas de donde agarrarse. Visto que la situación resultaba cada vez más crítica, mandé a la mitad de los hombres que se habían quedado a bordo, dirigirse hacia la úl-

tima embarcación de salvamento, que había y dispuesto se quedara en las proximidades, y detuve a bordo a los oficiales y a algunos voluntarios".

"Cuando la inclinación alcanzó los 40° y quedarse a bordo hubiera significado una pérdida inútil de vidas humanas (el Jefe de Máquinas ya me había confirmado que no había ya nada más que hacer, pues el generador y la bomba de emergencia eran los únicos que todavía funcionaban consulté con el segundo Capitán y los otros oficiales y, en la absoluta certidumbre de que ya ningún pasajero quedaba a bordo, mandé que todos se embarcaran en la última lancha".

"El embarque se efectuó según el grado. Cuando el último oficial (el Segundo Comandante) había descendido a la lancha, bajé yo también. Nos quedamos con la lancha en las inmediatas cercanías del barco y esperamos los remolcadores de la guardia costera. El primero llegó aproximadamente a los nueve. Traté con el Capitán la posibilidad de remolcar el barco, pero tal posibilidad fué inmediatamente abandonada".

"El barco se hundía a las 10-10. Nos embarcamos entonces a bordo del buque escolta "Allen" y nos dirigimos hacia Nueva York. Es mi deber hacer constar el alto sentido de responsabilidad y el espíritu de sacrificio demostrado en estas trágicas circunstancias por la dotación que hasta el último extremo luchó para salvar a los pasajeros y al barco. Numerosos han sido también los actos de valor y de abnegación por parte de algunos miembros de la tripulación de todas las categorías. El salvamento de los pasajeros, ejecutado en circunstancias particularmente difíciles, fué llevado a cabo completamente, y si hubo que lamentar pérdidas de vidas humanas, éstas fueron provocadas por la violencia del choque que tuvo lugar en una sección de nuestro barco en donde se encontraban los camarotes de pasajeros de primera clase y de clase turística.

Representaciones Aduanales de México, S. A.

BALDERAS 31 - DESP. 604
Teléfonos 18-24-68 y 21-61-09
México 1, D. F.

TAMPICO, TAMPS., Edificio "Luz" Desp. 212

VERACRUZ, VER., Lerdo No. 6

GUAYMAS, SON., Av. Abelardo
Rodríguez No. 1-11

CORRESPONSALES EN TODOS LOS
PUERTOS Y FRONTERAS.

El Caballero de las Zanahorias

Por Gustavo Rueda Medina.

Era evidente que estábamos muy orgullosos de nuestro conejo. Los niños le llamaban Blas. Los transeúntes se detenían ante nuestra reja para divertirse con el incesante corretear de aquel brioso animal en el jardín y en el garage.

No tenía el débil y silencioso salto de sus congéneres; Blas galopaba como caballo; a veces dejaba que su peso completo de bicho robusto y bien comido cayera, al brincar, sobre sus cuatro patas simultáneamente, con lo que conseguía hacer un ruido audible a mediana distancia. Después de esos alardes, miraba con altivez y nada extraño hubiera sido que se golpeará el pecho con las manos como los atletas en la regadera. ¡Era un animalazo!

Roía su zanahoria con ruidoso y eficiente zumbido de sierra circular... ¡Era un tñazo con toda la barba!

Un día tuvimos la visita de una vecina. En cuanto pudieron deshacerse de mí, ella y mi mujer, lo hicieron, dejándome a distancia que apenas me permitía enterarme de las cosas. Trataban asuntos sentimentales... La vecina venía a pedir la mano de nuestro Blas para una conejita suya que estaba necesitadísima de las galanterías de nuestro animalito. Ella lo había visto repetidas veces y le encantaba por vivo y vigoroso. Ella pensaba que... En fin, mi mujer llamó al mayor de los sobrinos, le dió ordenes en voz baja y como consecuencia compareció Blas.

Se soltó deleitando a la concurrencia con lo mejor de su repertorio: galopes al rededor de mi mujer, al rededor de la vecina, que se enterneció con la atención casi hasta el llanto; saltos a través del aro y mil monerías más. La visitante creyó que era llegado el momento de echarle mano y de cargar con él. Cuando lo tuvo entre sus brazos, Blas se irguió con verdadera majestad, las manos en alto, las orejas derechas en alerta, el robusto pecho saliente y la cabeza moviéndose con calma en semicírculo, como si pretendiera que ninguno de nosotros escapara a la mirada desdeñosa y superior de sus ojos colorados.

Ambas mujeres, que ya se sentían consuegras, charlaron aún largamente en la puerta. La mía hizo mil recomendaciones sobre el régimen alimenticio de Blas, sobre sus hábitos de limpieza que era prudente conservar; sobre sus horas de reposo... y nuestro conejo salió espectacularmente en hombros, como boxeador o como torero; consciente de su importancia y de su fuerza física que le brotaba a raudales, como corriente eléctrica, por cada pelo de su piel lustrosa e inmaculada.

Tres días después me pareció prudente preguntar por qué no había vuelto Blas.

-¡Ah!- Exclamó mi mujer -Se me había pasado decirte- que Marianita me dijo que otra señora se lo pidió prestado para cruzarlo con su conejita. Que no nos pudo avisar, pero que pensó que no te ibas a oponer.

-No apruebo el porceder de Marianita- repuse con acritud...-

-Pero si no tiene importancia...-

-Si la tiene... Pero no se hable más de esto...- corté definitivamente.

Varios días después reparé en que efectivamente no se había vuelto a hablar de aquello y decidí hacerlo. Entonces supe que nuestro conejazo había sido ya huesped en varias casas, cada vez más alejadas hacia el norte.

Ahora se hallaba en una granja, adelante de la Villa, ya casi en la carretera de Pachuca. Temeroso de que nuestro Casanova fuera a llegar al Polo, decidí actuar enérgica y prontamente. Tomé el teléfono y me comuniqué con Marianita.

-¡Quiero mi conejo inmediatamente!- grité en cuanto pudo oírme.

-¡Ay, si hasta parece que estas enojado...!- me contestó en tono amistoso.

-No parece- bramé Lo estoy efectivamente, y mucho...

-Pero si ha estado solamente en casas buenas... Donde lo han tratado muy bien...

-¡Quiero mi conejo inmediatamente- repetí con voz ronca de furor. -Estoy perplejo ante tamaña desaprensión y ruego que se me haga caso esta vez- rematé en tono siniestro.

-Bueno... Bueno- farfullaba confusa -Si yo hubiera sabido que te iba a molestar tanto... Yo misma voy a ver que te lo lleven hoy mismo...-

-Hoy mismo...- repetí como un eco sombrío, rechinando los dientes. Y quedé pendiente de comprobar qué entiende una mujer por "hoy mismo".

Afortunadamente no tuve que esperar mucho tiempo. Como a las dos horas de mi ultimátum telefónico, se detuvo un carro frente a nuestra puerta; de él descendió Marianita y, tras ella un tipo alto, desconocido para mí, que traía su impermeable al brazo...

Enfurecido otra vez iba yo a preguntar por Blas, cuando noté que aquella rara cosa que el hombre traía al brazo y que a primera vista tomé por un impermeable era ¡oh dolor! precisamente Blas. A través de la piel opaca y delgada se manifestaban vértebras y costillas; las orejas colgantes golpeaban las rodillas del que lo llevaba y apenas un débil y ronco estorotor indicaba que aquella lamentable cosa vivía...

No hubo saludos ni palabras. Eran absolutamente inútiles y así lo comprendimos todos. Aquellas gentes dejaron en el suelo su doliente carga y huyeron como malhechores.

Blas parecía avergonzado; levantó la cabeza para mirarnos tristemente pero el sol candente pareció molestarlo. Miró con avidez la sombra fresca y acogedora del garage y a ella se encaminó dando traspies. Una vez adentro lo recorrió todo con la mirada, que había perdido toda su rojiza fiereza y era ahora de un color de rosa paliducho y cursilón. Se desplomó panza abajo con las extremidades extendidas en X y el cachete tercamente adherido a la frescura del mosaico. Ahí quedó tendido, aplanado, casi sin relieve, como un viejo tapete tirado al descuido. Ya fueron inútiles nuestros cariñosos llamados y nuestros mimos. Blas tenía un ansia infinita de descanso.

Al día siguiente lo sepultamos en el jardín. Vinieron al sepelio todos los niños vecinos. El gran conejo Blas no era ya otra cosa que un cachito de tierra removida con unas modestas ofrendas florales encima.

Sin embargo, me puse a considerar que en su vida y en su muerte hubo circunstancias que lo hermanaban espiritualmente con Margarita Gouthier. Por lo menos, los dos entregaron el equipo prendidos del mismo con afán. Por tanto tuve a bien disponer que, así como en la tumba de Margarita jamás falta una camelia, en la de Blas no debe faltar nunca una zanchoria.



Planta Diesel M. A. N. de 500 KW., 300 R.P.M., instalada primeramente en Culiacán, Sin., y en la actualidad en proceso de montaje en la planta Termoeléctrica de la Comisión Federal de Electricidad en Puerto Vallarta, Jal. Contratista Ing. Enrique Robledo L.

Enrique Robledo Landázuri

Ing. Mecánico Naval

Montaje e Instalación de Plantas Termoeléctricas, de Vapor y Diesel

Instalaciones de torres de enfriamiento, tanques de almacenamiento de combustible, y montajes mecánicos en general.

3a. Privada de Amores No. 20
Tel. 23-69-91
México, D. F.



KIRTEN Y PURVIS,

S. A. de C. V.

Equipos Finos
para Caza y Pesca

Centro de Deportistas
Londres 87, Primer Piso.
MEXICO 6, D. F.

Nuevo Servicio Naviero en el Oceano Pacífico

En los últimos días del mes de mayo pasado entró en servicio, después de pasar una revisión total de casco y máquinas, el vapor "SANTO TOMAS" de 1500 toneladas de porte. El barco tiene también acomodación para 20 pasajeros que podrán viajar cómodamente en camarotes equipados con el esmero correspondiente a un hotel de categoría.

La COMPAÑIA NAVIERA DE OCCIDENTE, S. de R. L., armadora de este buque inicia en esta forma sus operaciones que a no dudarlo serán de gran beneficio para el comercio entre México y los puertos del Pacífico en los Estados Unidos y en Centroamérica los cuales están comprendidos dentro del itinerario de la nave con el propósito de ofrecer a los embarcadores un servicio regular y altamente eficiente para lo cual se cuenta además, con la experiencia de los directores y empleados de la compañía armadora. Particular cuidado se ha puesto en seleccionar el personal de a bordo y de tierra de tal manera que pueda asegurarse un movimiento de cargo eficiente y a la vez económico y un transporte de pasajeros seguro y cómodo.

Al frente de la nueva compañía naviera está el señor Faustino Cevallos Marcor, con el carácter de Administrador General. El señor Cevallos Marcor se ha dedicado, "de por vida" como ahora se acostumbra decir, al negocio naviero habiendo prestado sus servicios con las más importantes líneas que tocan nuestros puertos tanto en las oficinas de tierra como a bordo en la oficina de sobrecargo. Fue uno de los socios fundadores de "Servicios Marítimos del Pacífico, S. de R. L.", junto con el Capitán Oscar Schindler. De esta empresa que ahora se llama "Servicios Marítimos de México" se separó para formar una nueva empresa en la que él, usando sus propias palabras: "Tengo la oportunidad de dar el servicio que mis muchos años de experiencia me han enseñado como factor esencial para que el productor o el importador no tengan que recargar sus costos porque les demoran sus embarques o se los manejan mal. En nuestra compañía los embarcadores son los dueños del barco y a nosotros nos toca tan solo cuidar sus intereses".

Los otros socios de la empresa armadora del "SANTO TOMAS" son el Capitán Alfonso Berthier, los hermanos Ricardo y Luis Careaga López Portillo y el Capitán de Altura José Berzunza Zapata. El Capitán Berthier tiene más de treinta años de experiencia en el manejo de barcos habiendo hecho sus estudios en la Escuela Naval Militar de Veracruz. Después de varios años de

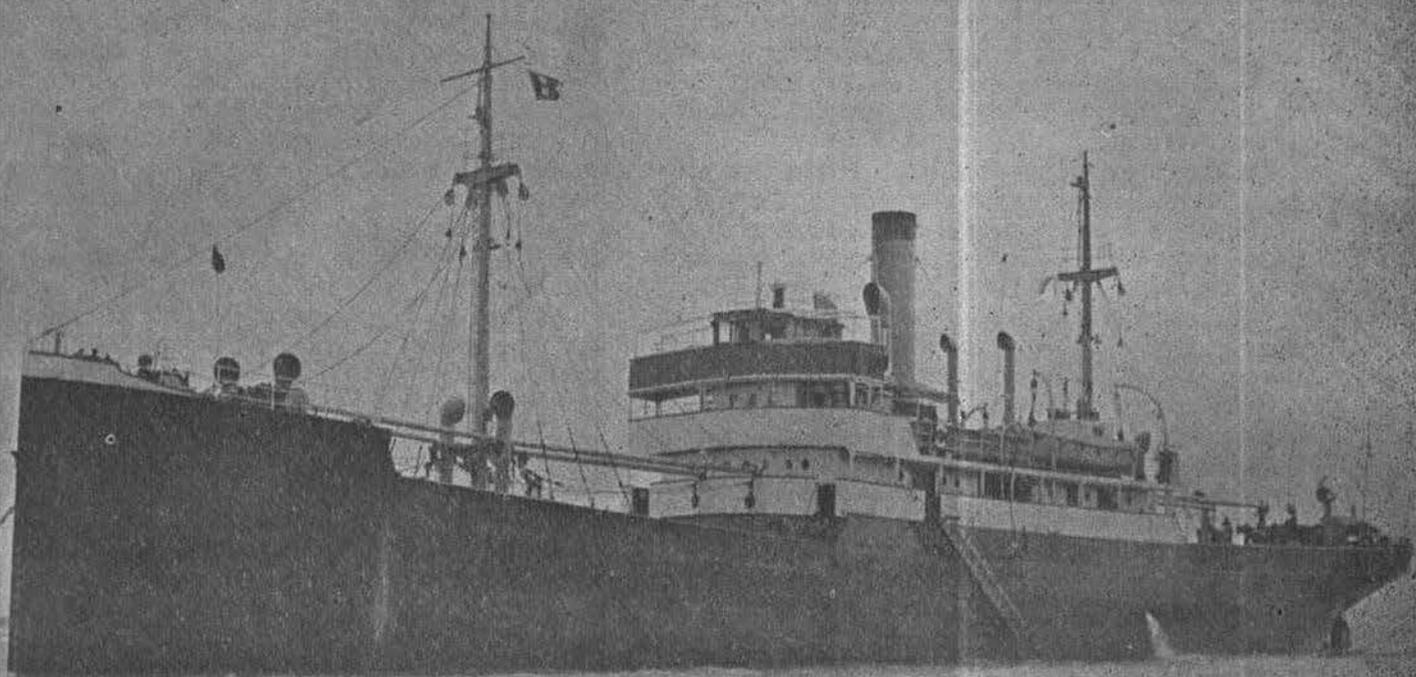
servicios a la Armada Nacional, incluyendo entre ellos el de transportes estratégicos en tiempo de la segunda guerra mundial, se separó pasando a la marina mercante. Actualmente desempeña el puesto de Inspector Naval de la Secretaría de Marina aunque frecuentemente deja en forma temporal este puesto para tomar el mando de buques cuando sus servicios son requeridos por armadores para viajes especiales. Su participación directa en la COMPAÑIA NAVIERA DE OCCIDENTE, es una garantía para el embarcador pues solamente la experiencia ganada en servicio a bordo puede mantener en condiciones adecuadas al equipo de mar de una compañía de transportes marítimos.

El nombre de Careaga no necesita presentación para los usuarios de servicios de transporte en el litoral del Pacífico: de abolengo en el comercio del mar, los hermanos Careaga López Portillo son hijos de don Ricardo Careaga cuyas actividades como naviero y agente de buques en Mazatlán y Manzanillo son parte de la más positiva tradición mercantil. Ellos, invirtiendo dinero propio en la COMPAÑIA NAVIERA DE OCCIDENTE, quieren ofrecer a los embarcadores y a los pasajeros de sus buques, una garantía directa de buen manejo y eficiente despacho que se traduce en economía en los costos finales de los productos y mayor satisfacción de los clientes por la más pronta atención de sus órdenes.

El Capitán Berzunza que hizo sus estudios en la Escuela Náutica de Mazatlán hace unos veinte años, habiendo navegado a bordo de buques en el litoral del Pacífico y Golfo de México, de abolengo marino del insigne y tradicional Estado de Campeche. Actualmente el Capitán Berzunza desempeña el cargo de Inspector Naval de Petróleos Mexicanos y desde luego que sus conocimientos y experiencia en el mar, son una garantía más para la nueva Empresa Naviera.

Ha sido nombrado Capitán del "SANTO TOMAS", don Abel Fernández C. joven marino mercante, graduado en la Escuela Náutica "Fernando Siliceo" de Veracruz. El Capitán Fernández es marino por limpia tradición de familia, su padre, antiguo Comandante de la Armada Nacional y Capitán mercante, es actualmente Subjefe del Departamento de Marina Mercante de la Secretaría de Marina. Puede asegurarse que la presencia física del Capitán Fernández al mando del "SANTO TOMAS", será un motivo más para ganar la confianza de los que encomienden sus afectos familiares y sus intereses comerciales a la COMPAÑIA NAVIERA DE OCCIDENTE. Igual

(Pasa a la Pág. 25)



Cía Naviera de Occidente, S. de R. L.

Vapor Nacional "SANTO TOMAS"
1120 Toneladas Brutas - Casco de Hierro

Servicio de Carga y Pasajeros entre Puertos Mexicanos
del Litoral del Pacifico.

CON GUSTO AYUDAREMOS A RESOLVER SUS PROBLEMAS
DE TRANSPORTE MARITIMO
Insurgentes Sur No. 114 Despacho 303 (Antes Ramón Guzmán)

México, D. F.

Faustino Cevallos Marcor
Administrador General.

"La Isla de las Conchitas"

Alberto Calcés.

En un pueblito de la costa que baña el Océano Pacífico, llamado Manzanillo, no se sabe por qué, vivía una familia muy feliz. El papá, a quien los niños llamaban Papichi, era un señor muy alegre, que usaba lentes, tenía una gran barriga, y llenaba la casa de libros que a toda hora leía. Esto desesperaba mucho a la Mamá, que se llamaba Babi, lo cual quiere decir muñequita, y era una idea de lo graciosa, bonita y buena que era.

En este matrimonio tan feliz, había tres chiquitines, traviosos como verdaderos diablillos, que desde que salía el sol, hasta bien entrada la noche, atronaban la casa con sus gritos, juego y carreras, y daban bastante disgusto a su mamá pegando a sus amiguitos o tirándoles los barquillos a los niños que los iban a comprar. Fuera de eso, eran muy buenos niños, tenían un gran corazón, y lo demostraban adorando a su mamá y estudiando mucho en la escuela.

Como en este mundo no hay vida completamente feliz, pronto entró la tristeza en la casa de Betito, que así se llamaba el más grande de los tres diablillos de que se ha hablado. Su papá, que trabajaba en un gran buque, se ausentó de casa, pues el buque salió de puerto, para ir a una islita y recoger muchas conchitas. Mamá lloró mucho y los niños no lloraron, pues aunque querían mucho a Papichi, estaban acostumbrados a sus ausencias, y esperaban además con mucho gusto, una bicicleta que les había prometido.

Pasaron los días y papá no regresaba, pues había tantas conchitas en las Islas, que no podían recogerlas todas y el buque nunca se llenaba. Babi estaba triste, y se consolaba cuidando a los niños, haciéndoles sabrosas comidas, y llorando en las noches, cuando nadie la veía y más chiquito sentía el corazón.

Así las cosas, el más pequeño de los hermanos de Betito enfermó. Las calenturas se le metieron por los oídos, y lloraba mucho sin dejar la cama. Mamá lloraba también, pues sentía la enfermedad de Toñito en su hermoso corazón, y decía a cada momento: "Oh, si al menos estuviera aquí tu papá!"

Una noche, Mamá no pudo dormir cuidando a Toñito, y Betito tampoco conciliaba el sueño viendo cómo sufría su mamá. Así pues, y para aliviar tanto dolor, cerró los ojos y se dijo que al otro día, bien temprano, iría a la Islita donde el buque hacía su cargamento de conchitas, a traer a Papá.

Una vez pensado esto, se durmió muy tranquilo. A la mañana siguiente, cuando el pandero tocó la puerta, Betito ya se había levantado, y estaba impaciente para poner en práctica su viaje a la Islita. Una vez que se desayunó besó a su mamá, cogió su cartilla y su lápiz que no tenía punta, pues se la rompía en cuanto

la señorita de la escuela se la sacaba, y se fue a la escuela jalando de la mano a su hermano Manolo, quien estaba tan gordo que parecía una bola y apenas si podía correr.

Apenas salió de la casa, soltó la mano de su hermano para que no le estorbara y corrió al parque, pues como no sabía donde estaba la Islita, pensaba preguntárselo a una flor, para que le dijera el camino. Se sentó en una banca y quedó pensando qué podría hacer. La mañana estaba muy bonita, las flores parecían acabadas de pintar y por el cielo corría alegremente una blanca nubecilla que jugueteaba alargando y encogiendo su vaporoso vestido de tul blanco. La nubecita vio a Betín pensativo, y como no le gustaban los niños serios, bajó hasta quedar a la altura de su cabecita, lo acarició, y le dijo:

—¿Dime, bonito niño, por qué estás tan triste?

Betito levantó la cabeza, vio a la alegre nubecilla, y le sonrió:

—Oh, querida nubecita, estoy triste, porque Toñito, el hermanito más pequeño está enfermo, y mamá llora mucho. Quiero ir a la Islita donde hay tantas conchitas que nunca acaban de recogerlas y ver a papá, para decirle que se venga, pues todos estamos muy tristes. ¿Dime, tú sabes dónde está esa Islita?

La nube, que tenía muy buen corazón, lloró al oír a Betito, y le contestó:

—Sí, he estado muchas veces por ahí. Pero no sé cómo podrías ir.

—Nubecita querida, si tú me quisieras llevar, —pidió Betito, juntando las manos en actitud suplicante.

La nube se quedó pensativa y luego rió con una risa muy ligerita, que la hacía muy graciosa, y contestó:

—Bueno, te llevaré. Me gusta hacer favores a los niños, y quiero que venga tu papá, para que tu madre esté tranquila y se alivie tu hermanito.

Dicho esto bajó un poco más, y Betito sintió cómo lo envolvía un suave vaporcito caliente, como el que sale de una olla de agua puesta a la lumbre. Betito estaba un poco asustado, pero la nubecita era muy buena persona, y para tranquilizarlo, le hizo una sillita con sus gasas. Sentó en ella al niño, y haciendo un ligero vientecillo se elevó por los aires para llevar a Betín con su papá.

Betito estaba muy contento viendo desde la nube cómo corrían por abajo los pueblitos. Una vaca que comía en el campo se veía pequeña, pequeña, como un juguete al lado de una casita como la que ponen en los Nacimientos. El niño reía alborozado, aplaudiendo con sus manitas cada cambio en el paisaje que de tan bonito le parecía más un sueño que realidad.

Volando por los aires, pronto dejaron la tie-

rra, y se introdujeron en el mar. Betito tuvo mucho miedo al ver la inmensa extensión de agua azul; pero observando el alegre comportamiento de la nube, que corría cuanto podía por el cielo acariciando a las estrellas y saludando a la luna y al sol; se calmó y se puso muy contento al pensar que ya pronto estaría al lado de su papá. Betito no sabía que un viaje por los aires es siempre peligroso. De pronto la nube se puso a llorar y se detuvo:

—Oh, niño querido, como tengo muy mala memoria se me olvidó decirte que al medio día tengo que convertirme en lluvia para regar las flores, de modo que no puedo llevarte hasta la Isla pues me queda el justo tiempo para regresar al jardín y dejar caer mis lágrimas sobre las margaritas pintadas de blanco y sobre las mustias violetas de color morado. Pero no te preocupes, tengo una gaviota que me quiere mucho, pues nos hemos hecho mutuos favores, y a ella pediré te lleve en su vuelo con tu padre.

Y como la nubecilla era muy voluble, sin decir más, gritó a una gaviota que volaba por debajo "Coge a este niño con tu pico y llévalo a la Isla de las Conchas". Sacudió su vestido y Betín salió volando por los aires dando terribles chillidos, pues jamás se había caído desde una nube.

Felizmente la gaviota había oído lo dicho por la nube, y antes de que Betín cayera al agua, lo cogió al vuelo con su pico y tomándolo por los pantalones, mientras Betín se sacudía y pateaba, pues estaba muy molesto en tan incómoda posición, lo llevó en raudo vuelo hacia la Isla.

Las gaviotas son chiquitas y no aguantan mucho tiempo a un niño que cuelga de su pico. Así pues, sin decir agua va, abrió el pico y otra vez dió Betín un agudo grito mientras caía al mar. Pero estaba claro que Betín tenía muy buena suerte, pues cuando iba a llegar a la primera olita salió una gran tonina, de narices muy chatas, y creyendo que lo que caía era una pelotita que le habían mandado para que jugara, le dió un trompazo y volvió a mandar volando hacia arriba al buen Betín que no entendía juego tan brusco. La tonina se dió un chapuzón y cuando salió nuevamente, ya Beto venía bajando, de modo que le dió otro trompazo y así siguió hasta que la gaviota, ya bastante descansada de su pico, tornó a tomarlo por los pantalones para continuar su vuelo.

Betín veía para todos lados tratando de descubrir la Isla de las conchitas, pero no veía más que agua y pura agua. Entonces se puso a llorar y le dijo a la gaviota "Quiero a mi mamá; llévame a casa". Pero la gaviota no entendía el lenguaje de los niños, y vuela que te vuela, corrió tanto que se cansó y pensó en deshacerse de su carga. Entonces llamó a una sardina que era su amiga y le dijo:

—Sardinita, sardinita, ¿quieres llevar a este niño con su papá? Y sin decir "agárrate que te caes", soltó a Betín, quien ya no se asustó tanto, pues vió en el agua una bonita sardina que le sonreía. Cayó montado sobre la sardina

y ésta nadó rápidamente chapoteando el agua y jugando con las grandes olas. Beto se rió mucho, pues le encantaba el agua y gozaba sintiendo cómo la espuma de las olas lo bañaba.

Así navegaron largo tiempo hasta que la sardina vió una Isla llena de árboles, y donde había muchas casitas blancas. "Mira niño, —le dijo— Esta es la Isla de las conchas. Y aquél barco es el de tu padre".

Entonces se acercó al buque, y como tenía mucha hambre y andaba por ahí un pescadito colgado de un hilo, se lo comió y dió un grito. El pescado estaba prendido de un anzuelo, y la sardina al comérselo se lo había clavado en la garganta. Rápidamente cobraron el hilo desde abordo, y el marinero que pescaba dió un grito y salió corriendo:

—¡He pescado un niño!— gritaba despavorido —¡He pescado un niño!— Sucedió que se había asustado al ver a Betín que subía montado en la sardina.

A los gritos acudió corriendo todo el mundo y se asomó por la borda. Ahí estaba también el papá de Betín quien al verlo se rió y dijo muy contento mientras cogía a Betín y le daba un abrazote:

—¡Es Betito que ha venido montado en una sardina!

De esta manera Beto fue a ver a su papá, le platicó lo mucho que lloraba mamá, pensando en él, y le describió las calenturas de Toño. Papá, escribió enseguida a mamá, le mandó tres caricias y dos besitos para que no estuviera tan triste, y envió a Toño un jugo de conchitas para aliviarlo de las calenturas. Como Beto no podía estar en el buque, pues no se permite la estancia de los niños en los barcos, y como además tenía que asistir a las clases de la escuela, lo metió en la carta. La cerró, le pegó dos timbres y la echó al correo.

Mamá, que estaba muy triste, ya había llorado mucho pues creía que Betito se había perdido, recibió la gran sorpresa de su vida al abrir la carta y ver a Beto que riendo muy contento se le abrazó al cuello y le dió muchos besitos.

Toño tomó el jugo de conchitas y se alivió. Ya venía el buque de papá y todos lo fueron a esperar. Papá trajo la bicicletota y colorín colorado, este cuento se ha acabado..

ING. MIGUEL REBOLLEDO

Sucesores, S. A.

Especialista en Cimentaciones

Estructuras de Concreto

Pilotes y Concreto Ligero

Guerrero 2-306 Tel. 13-09-00 Méx. D.F.

La Evolución Económica de México y el Transporte Marítimo

CONFERENCIA DICTADA EN EL CLUB NAUTICO MEXICANO POR DON RAYMUNDO CUERVO S., DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA

(Primera Parte)

"La Marcha al Mar", más que un lema ha sido un verdadero programa de acción administrativa y que en su desarrollo hayan podido anotarse fallas, cosa natural en toda empresa humana y además de humana inusitada en nuestro medio, no resta calidad positiva a lo realizado. Vaya pues como prólogo a esta charla, nuestro reconocimiento al mérito de un gobierno que ha sabido volver los distraídos ojos de un México de tierra adentro, hacia el ilimitado horizonte de las cosas del mar.

Como resultado directo de esa marcha al mar, hemos venido oyendo en los últimos cinco años, pero con mayor énfasis de dos y medio a la fecha: "que México va a formar su marina mercante". El hambre de linotipos y rotativas ha cobrado sus primicias en estas cosechas y la prensa nacional nos ha servido noticias que a no dudarlo dictó la mejor intención pero que no siempre han contribuido a la justa comprensión de lo que significa "formar una marina mercante".

Intentamos contribuir a esclarecer conceptos y a desarrollar ideas sobre lo que necesariamente es condición de efectividad para la marcha al mar ya que de no lograr poner nuestra bandera en los puertos del mundo cobijando nuestro comercio internacional, la marcha al mar se quedará cuando mucho, en la marcha al muelle, al malecón y a la escollera, sin lograr que nuestra anémica economía reciba los tonificantes baños de las aguas salobres.

Ante todo queremos dejar asentado que al hablar de "marina mercante" nos referimos a la de tráfico oceánico, de la cual carecemos y al hacer esta necesaria aclaración, rendimos merecido homenaje a los hombres de empresa y marinos que con plausible devoción vienen sosteniendo una marina mercante doméstica que ayuda airoosamente a resolver un problema económico de México.

Siguiendo viciosas tradiciones muchos hay, que cuando se habla de "hacer una marina mercante", vuelven sus esperanzados ojos hacia los ministerios donde se formulan las mágicas "Ordenas de Pago" A o B, que a ello lo mismo da, pero que tendrán el mágico poder de poner un barco junto al muelle con la escala arriada en gesto de bienvenida, para que ellos puedan subir a bordo a tomar posesión de la nave e iniciar un negocio al cual contribuyeron entusiastas, aportando, como con gracejo costero alguien comentó en los puertos: el mar y su fuerza de influyentes. Pero no...

La marina mercante, doméstica o de altura, al menos en el estado actual de las cosas y dentro de la estructura económica de países de normas liberales, es una empresa de lucro, es decir, un negocio y como tal debe ser contemplado por el Estado y por los particulares. Como todos los negocios requiere a veces protección que solo puede proporcionar el Gobierno pero ello no quiere decir que el mismo Gobierno tiene que ser creador y menos aún operador, de ese negocio por demás complejo que es una marina mercante.

Puede ocurrir también que condiciones especiales obliguen al Estado a fomentar por medio de intervención directa, la industria del transporte marítimo pero en estos casos y con base en experiencias múltiples y elocuentes, el mismo Estado tiene que operar los barcos a través de la empresa privada de tal manera que la acción oficial se resume en un apoyo administrativo y financiero para una rama de la actividad humana que exige grandes capitales pero al mismo tiempo, organización de tipo altamente especializado.

El interés que el Estado tiene en fomentar la industria de transportes marítimos resulta de lo que ella significa para las naciones. Oigamos por ejemplo lo que dice al respecto Cari E. McDowell en su tratado sobre transporte oceánico:

"Debido a qué su función es proporcionar un servicio, la industria del transporte marítimo es un elemento clave en la política comercial de un país... Como si fuera una tubería por la cual pasara el tremendo volumen del comercio mundial, la marina mercante es el medio por el cual una nación o un pueblo influye en el movimiento de los artículos producidos o requeridos por su economía".

Es indudable entonces que México hasta ahora, ha carecido del medio que le permita "influir en el movimiento de los artículos producidos o requeridos por su economía" y parece evidente también, que corresponde al Estado respaldar a la iniciativa privada para que esta aporte una marina mercante de altura, de acuerdo con nuestra evolución económica. Por su parte y como se trata de un negocio de lucro, la iniciativa privada debe analizar las perspectivas que ofrece una promoción de esta clase.

El Estado, como resultado del espíritu que ha creado "la marcha al mar" y por qué no decirlo, como resultado también y más directo, del cariño y comprensión que para esas cosas tiene nuestro actual Presidente de la República,

hombre de puerto que nació junto al mar, el Estado, repetimos, ha ofrecido apoyo a la iniciativa privada y aunque por razones de dinámica propia de los mecanismos que en esta acción intervienen aún no se materializa ese apoyo, si podemos asegurar que la acción está en marcha y que muy pronto se podrá anunciar al país que la conjugación de grupos privados y organismos oficiales dará como fruto el que México empiece a contar con ese medio que le permita influir en el movimiento de los artículos producidos o requeridos por nuestra economía.

¿Acaso no hace apenas unos días el señor Licenciado don Antonio Carrillo Flores, Secretario de Hacienda, dijo al país por conducto de los hombres de la banca reunidos en Convención:

"SEGUIREMOS FOMENTANDO CON TODAS LAS MEDIDAS A NUESTRO ALCANCE, EL CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES..."?

No le escuchamos también declarar que:
"NO PODEMOS NI DEBEMOS OBSTACULIZAR LAS IMPORTACIONES INDISPENSABLES, NOS ESFORZAMOS SIMPLEMENTE PORQUE LA CAPACIDAD DE COMPRA QUE MEXICO TIENE EN EL EXTRANJERO Y QUE NO ES ILIMITADA, SE ORIENTE A TRAER LO QUE NECESITAMOS PERO NO PRODUCIMOS, Y DE NINGUNA MANERA LO QUE EN MEXICO SOMOS YA CAPACES DE FABRICAR".

Pues bien, entre las cosas que somos ya capaces de 'fabricar' están los servicios de transporte marítimo. No quiero con esto decir con juguetón optimismo o enternecedora inocencia, que ya somos capaces de construir nuestros barcos de gran tonelaje, único medio económico para el tráfico oceánico, no, lo que quiero decir es que somos más que suficientemente capaces para operar nuestros propios barcos, manejarlos con nuestras propias gentes, asegurarlos en las compañías nuestras, abastecer sus paños con cabullerías y pinturas y grasas nuestras y sus despensas con productos de nuestras tierras y derivar de todo ello el beneficio económico que ahora se escapa porque estamos importando indebidamente, el 100% de los servicios de transporte marítimo, producto de trabajo humano que se paga en contante moneda como se pagan las cosas materiales: las máquinas, las telas, los alimentos, en fin, como se paga todo lo que el hombre tiene como satisfactor de sus necesidades cuando no es capaz de producirlo él mismo.

En otra parte de esta charla ofreceré a ustedes prueba numérica de que, lo que México paga anualmente por concepto de fletes de artículos importados por vía marítima, alcanza a cubrir el costo de operación, con la amortización correspondiente incluida, de más de catorce barcos de 10,000 a 13,000 toneladas de porte, con

base en los precios actuales y que todavía quedaría de esa operación, una utilidad de más de 140 MILLONES DE PESOS anuales.

Y respecto a las exportaciones de las que con precisión de funcionario responsable y con percepción acorde con su talento reconocido, dijo don Antonio Carrillo Flores, que se seguirán fomentando por todos los medios a su alcance, solo queremos señalar que un país sin marina mercante **NO PUEDE FOMENTAR EN FORMA EFECTIVA SUS EXPORTACIONES** y que siempre estará en estado de manumisión ante los países que controlen el tráfico del mar.

En el año de 1939, se reunió en Washington, la capital de los Estados Unidos, la II Conferencia Marítima Americana a la cual tuve el honor de concurrir como delegado de México. Fué motivo de preocupación, durante esta reunión, para todos los delegados de los países exportadores de café, el tratamiento que recibían en materia de fletes, por parte de las empresas navieras, miembros de las llamadas "conferencias" y esta preocupación fué aún mayor cuando pudimos darnos cuenta de que el apoyo de la delegación norteamericana al régimen de conferencias, era evidente y absoluto.

Las conferencias en la industria del transporte marítimo, son, en realidad, grupos cerrados de transportadores que establecen tarifas y normas a las cuales sométense todos los miembros de la conferencia, los que a su vez constituyen de los únicos medios que tienen los exportadores de sacar sus productos a los mercados de ultramar. En esta forma y como es fácil comprender, los embarcadores están a merced de los navieros, pues ninguna fuerza tienen sus puntos de vista en el seno de las conferencias.

Por razones de geografía física y económica, Colombia resultaba particularmente perjudicada en sus intereses de país exportador de café. Yo había residido en ese país sudamericano desempeñando un cargo diplomático de México, unos tres o cuatro años antes de la fecha en que se reunió la Conferencia Marítima de Washington y pude comprobar que Colombia estaba entonces en materia de marina mercante, acaso tan mal como lo estamos nosotros actualmente.

El fracaso de todo intento de lograr que las "conferencias" fueran más benignas para el exportador hizo que Colombia, junto con Venezuela y participación también del Ecuador, procediera a formar la flota Gran Colombiana dando así nacimiento a una empresa marítima que es digno galardón para los pueblos y los gobiernos de esos países. Diversas razones hicieron que posteriormente se separara Venezuela de la empresa, pero ésta ha seguido adelante como compañía colombiana, añadiendo a los méritos de ese país con el que tantos lazos de afinidad nos unen, el de haber sabido tener el sentido de dignidad nacional que no acepta imposiciones de intereses extraños y el espíritu de empresa necesario para crear su marina mer-

(Pasa a la Pág. 26)

Don Pablo Bush R., nos Dijo...

Por Mario De La Reguera.

Veracruz, Ver. (Exclusivo).—Aunque no es precisamente la cacería un deporte que me apasiona, es honrado confesar que fue amena e interesante la larga charla que tuve el sábado con don Pablo Bush Romero, allá en la capital.

Esa linda mañana don Pablo hablaba pausadamente y comenzó por decirme la fecha de su contagio con el deporte de las escopetas: — "la verdad es que desde niño soy un amante de la naturaleza y desde los ocho años, mientras estudiaba en los Estados Unidos, jamás me perdí de las excursiones que organizaba mi escuela. Sin embargo, no fue hasta el mes de abril de 1954 en que, por mera casualidad, me convertí en cazador:— me fuí a la India con el deseo de fotografiar una cacería de tigres de Bengala y como la cuota era igual para fotógrafos que para cazadores pensé en lo bonito que sería regresar a México con un buen trofeo... ¡Y vaya suerte!, mi primera presa fue un enorme tigre de Bengala para que, incidentalmente, me convirtiera en el primer cazador mexicano que lograra tal hazaña, de ahí en adelante he sido siempre un cazador afortunado".

Y realmente Don Pablo Bush R., ha sido un hombre afortunado en ese deporte del cual ha hecho una religión, y una "volteadita" por su salón de trofeos convence al más escéptico. Sencillamente, aquello es un enorme museo zoológico donde se encuentra de todo y precisamente a mi derecha está una piel, que en vida debe haber pertenecido a un saludable oso del tamaño de un ropero. Es entonces cuando se me ocurre que mi mejor oportunidad de superar todos los récords de velocidad llegará el día en que, Dios me libre, se me aparezca un oso de ese tamaño... Ya de ver esa piel se me estaba enchinando (el cuerpo).

Y así don Pablo, haciendo de todo eso un momento de sana diversión, ha sido la primera escopeta mexicana que llega a la tierra de los pigmeos y también es el único mexicano que alegremente le mete una bala en la nuca a un elefante, allá en el África... Y como para que el elefante se enterara, esa vez don Pablo iba vestido de charro. Este ha sido uno de los mejores momentos de nuestro máximo cazador y de ello se ocupó ampliamente la revista "Outdoor Life" que solamente hace dos millones de ejemplares cada vez que sale.

Quedo a la escucha y, mientras don Pablo habla de sus 40,000 kilómetros recorridos (en abril, mayo y junio de este año) por las Rodesias Sur y Norte, Mozambique, Tanganyika, Kenya, Uganda, Roanda Urindi, Congo Belga, Africa Francesa Ecuatorial, Africa Francesa del Oeste, Senegal e Isla Zanzíbar, pongo el cerebro en marcha recordando todas aquellas películas de la niñez, con acción en África, que me

hacían saltar del asiento. Hubo una pequeña pausa y don Pablo inmediatamente me empezó a conversar de cómo, en un año, pudo cubrir todas las selvas mexicanas en todas sus principales especies y fue entonces cuando se me ocurrió preguntarle en qué lugar, África o México, la cacería encerraba mayores peligros.

"Pues verá usted —repuso— aunque muchos se asombren, en México hay piezas tan interesantes como las pueda haber en cualquier parte del mundo, siendo algunas de ellas más difíciles de lograr que las del África y la India".

"Y respecto a los peligros —siguió PBR— le aseguro que, aunque existen en las dos partes, en las selvas mexicanas se multiplican debido a las dificultades que existen para llegar a los lugares, pues mientras en el África y la India se ha hecho una industria de la cacería y usted puede encontrar guías competentísimos pertenecientes a organizaciones especializadas, aquí en nuestro país, por no haberse (aún) industrializado la cacería, usted no encuentra a nadie que conozca el terreno y lo guíe... Para mí, además de los inherentes al encuentro con la presa misma, hay otros peligros que nada de secundarios tienen. Por ejemplo, los que hay que dominar para llegar a los objetivos: terrenos pantanosos, montañosos, boscosos, la enorme cantidad de insectos que acechan, víboras venenosas, alacranes, escorpiones, una escopeta que se dispara, etcétera"... (Ahora don PBR habla de las piezas cobradas por él aquí en México): "Borrego Cimarrón de Baja California y Sonora, Cévulo o Búfalo Americano hasta de 700 kgs., puma de 80 kgs., Berrendo o antílope americano, Oso negro y café, y Oso gris con estatura de dos metros y 600 kgs., todo lo anterior en Chihuahua... También ha matado jaguares (el más grande de la familia de los leopardos en todo el mundo) como de 70 kgs., cerca de la playa de San Blas en Nayarit, Cola Blanca, Guajolote silvestre, Anteburro (tapir) y jabalíes... En fin, que nuestra fauna también es muy rica".

Acaba de aparecer la
3a. Edición de la

Geografía Moderna de México
de JORGE L. TAMAYO.

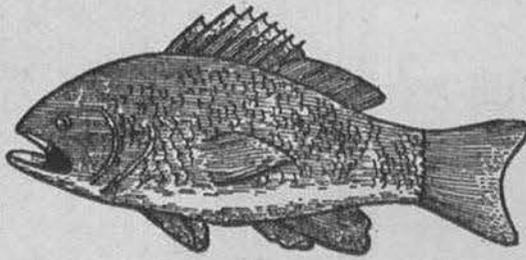
Adquirla en las buenas Librerías

LITORALES
REVISTA MENSUAL



En pos de la conciencia
marítima de México.

- *.—Precio económico
- **.—Rico en proteínas
- ***.—Alto contenido ali-
menticio de sabor delica-
do
- ****.—Al introducir un
plátano de pescado en su
dieta se alimenta mejor y
ayuda al desarrollo de la
Industria Pesquera.



CAMPAÑA PARA UNA ALIMENTACION POPULAR

Pescado Fresco a Precios
increíbles en todos
los Expendios
¡Consuma Pescado!

Bajo el Patrocinio de la
LIGA MARITIMA MEXICANA, A. C.,
en su Campaña para lograr una más completa
alimentación de nuestro Pueblo.

REVISTA
LITORALES



Apdo. Postal 7962 — México, D. F.

SERVICIOS MARITIMOS DE MEXICO, S. A.

DIRECCION CABLEGRAFICA "SERMAR"
SERVICIO DE CABOTAJE Y ALTURA ENTRE
PUERTOS DEL PACIFICO
NAVIEROS * AGENTES DE BIQUES
REEXPEDIDORES DE CARGA

EMBARCACIONES:
"SINALOA" - "CARIBE"
"TRITON" - "ANITA"
"MARIA DOLORES"

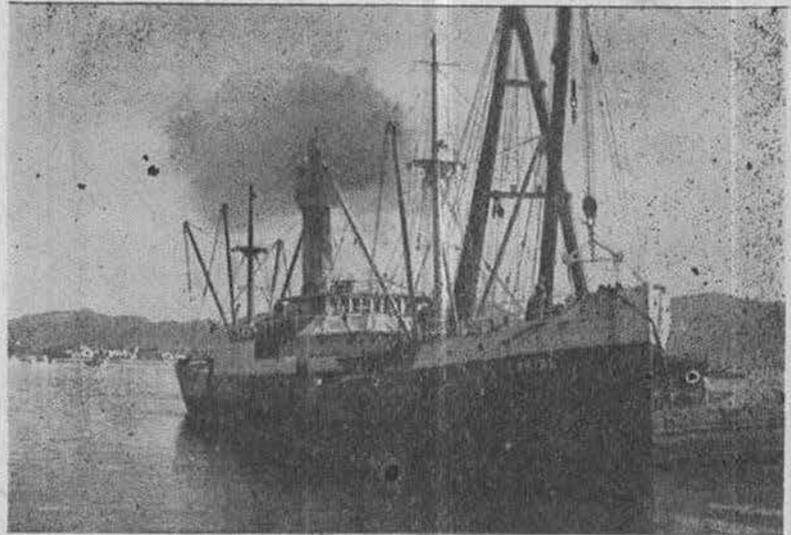
Desde el corazón de México, hasta
Ensenada, B. C. VIA ACAPULCO

S U C U R S A L E S :

OFICINAS Y BODEGAS: CALLE MORELOS NO. 9
TEL. 211 APARTADO 253 APARTADO 95
CALLE SEGUNDA 363 TEL. 44
ENSENADA, B. C. MANZANILLO, COL.

AVENIDA MIGUEL ALEMAN
MALECON FISCAL
TEL. 9-60
ACAPULCO, GRO.

LERDO Y COMERCIO
APARTADO 211
LA PAZ, B. C.



Para amplios informes dirigirse a Oficina Matriz

Vallarta 21 - Primer piso. - Tel. 46-83-34 y 46-70-08. - México I, D. F.

Pida a nuestra

Editorial LITORALES

en Avenida U. Modelo 17-F

México 13, D. F., el libro

¿Quién tiene un Sacacorchos?

de Gustavo Rueda Medina.

Precio: \$ 6.00 incluyendo portes.

Alimentos Frescos y Congelados, S. A.

Toda clase de pescados y
mariscos del País
e importados
pavos—pollos

Distribuidores Exclusivos de
la Granga Mezquital
del Oro, Hermosillo, Son.

Sucursal: Aranda 12-G Tel. 21-65-40

Sucursal: López N° 103 Tel. 21-27-09

mayoreo y menudeo
de pescados y mariscos

México, D. F.

SOPA DE PESCADO

Se pide un robalo entero de 1 kilo (para seis personas.. Se parte en trozos y se lava. Se cuece con bastante agua, sal, 4 pimientos enteros, el jugo de un limón, laurel y tomillo. Una vez cocido se saca de la cazuela, se desuesa y pela.

Aparte se muele jitomate asado y sin cáscara con un diente de ajo. En una cacerola se frien dos cebollas en rebanadas. Al acitronarse se agrega el jitomate molido sazonado con sal, pimienta, perejil o apio. Cuando la salsa está bien frita, se agrega el caldo donde se coció el pescado, previamente colado. Se remoja medio bolillo en leche, y se cuece y se aumenta al caldo. Se echan también 3 chiles anchos en rajitas, 4 papas partidas en cuadritos y el conjunto se deja sazonar a fuego lento, con un buen chorro de aceite de oliva. Se procura que las papas no se desbaraten y al servir se agrega al caldo el pescado desmenuzado y un poco de perejil picado.

—OoO—

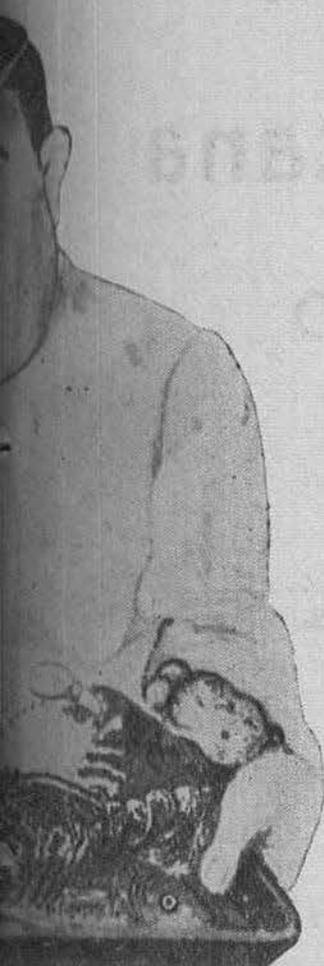
CHILPACHOLE

Se asan unos jitomates y se muelen con un diente de ajo, un trozo de cebolla y 3 o 4 chilitos. Se fríe todo en poca manteca y se le agrega agua, pimienta, sal y una ramita de epazote. Se deja hervir hasta sazonar y se agrega las jaibas (dos por persona) limpias y quebradas. Puede aumentarse con papas cocidas, alcachofas, y se deja a fuego lento a que no quede el caldillo muy aguado. En lugar de jaibas pueden ponerse camarones, o pescado fresco.

APULCO"

46-02-15

MEXICO, D. F.



Specialities
EN MARISCOS

SIERRA

ni espinas, partida en pe-
te de cristal se cubre la
pués de 4 horas de reposo,
cebolla y tomate al gusto,
sarras, aceite de oliva y
do.

COCKTAIL DE ABULON

Se toma el cayo conte-
nido en una lata de abu-
lón y se pica finamente
en una fuente de vidrio
o barro. Se pican tam-
bién 2 jitomates grandes
pelados, 1 cebolla, chiles
jalapeños en vinagre al
gusto, y aceitunas. Se re-
vuelve el contenido y se
agrega la mitad del jugo
de la lata, la mitar del
jugo de un limón. Se sa-
zona con aceite de oliva,
vino blanco, orégano des-
menuzado, sal y pimienta.
Se deja reposar media
hora y se sirve.

—OoO—

ESCABECHE DE PESCADO

Se fríe el pescado en
buen aceite, previamente
enharinado en trozos me-
dianos, a que no quede
muy dorado. Aparte se
fríe mucha cebolla en re-
bandas con dos dientes
de ajo, un poco de pi-
mienton rojo, yerbas de
olor, sal y pimienta, acei-
te de oliva y se deja sazo-
nar a fuego lento.

En una cazuela se po-
nen capas de pescado y
de la salsa, y se cubre
el conjunto con aceite y
vinagre para ensalada. El
producto dura varios días.

—OoO—

CHILES RELLENOS CON SARDINA

Se asan los chiles, se
vaporizan en un trapo y
se pelan y desvenan. El
contenido de una lata de
sardinias económicas se
sazona con limón. Se re-
llenan los chiles, se enha-
rinan, capean en huevo
batido y se fríen. Al ser-
virlos se les dá un hervor
en caldillo de jitomate.

MEXICO TIENE EN ESTUFAS LO MEJOR



NINGUNA ESTUFA IMPORTADA TIENE TODOS LOS ADELANTOS

DE LA ESTUFA *Delher* AUTOMATICA

Además en la compra de estufas *Delher*
tiene derecho a participar en el sorteo
"VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO".



Delher, S.A.

CASA MATRIZ: Esq. Bucareli y Gral. Prim. Tels.: 10-47-90, 35-00-18
y 35-23-59

SUCURSALES: Artículo 123 en Artículo 123 No. 62. Tel. 21-00-06
Insurgentes en Av. Insurgentes No. 207. Tel. 11-38-32
Tacubaya en Av. Revolución No. 41. Tel. 15-60-74

**AHORA PUEDE UD. ESTACIONAR SU AUTO-
MOVIL GRATIS EN GRAL. PRIM 12 MIENTRAS
NOS VISITA.**

HAGA PATRIA

SUBSCRIBIENDOSE

A LA

Liga Marítima Mexicana

IMPULSANDO EL DESARROLLO
DE NUESTRA MARINA

**Socio vitalicio, \$1,000.00. (En cuotas mensuales
de \$25.00 a \$50.00)**

**Voluntario, usted fija su cuota, Mayor de \$2.00 mensuales
incluye la subscripción de esta Revista**

Nombre

Firma

Nacionalidad

Dirección

Tipo de Socio

Forma de Pago

Remita estos datos a:

Liga Marítima Mexicana

Apartado Postal No, 7962— México, D. F.

Mi Primer Viaje por Mar

Por el Ing. Naval Miguel Rebolledo.

A principios de 1887 salí yo del colegio Militar, donde se hacían los estudio teóricos de Marina. Yo con otros compañeros optamos por la carrera de Marina en vez de la de Ingeniería, obediendo al deseo de viajar por el extranjero. En esa época los Guardiamarinas o Aspirantes de Marino al terminar sus estudios teóricos en Chapultepec marchaban a España para ingresar a la Marina de Guerra Española con el objeto de hacer allí la práctica necesaria.

Debo advertir que en esa época (primer período del General Díaz y período presidencial del Gral. González), había ingresado a la Marina de Guerra Nacional el oficial hijo de españoles y mexicano por nacimiento, Don Angel Ortiz Monasterio, quien comisionado para organizar nuestra marina, creó el Departamento Central de ese ramo dependiente de la Secretaría de Guerra. En tiempos anteriores nuestra marina era manejada por dos departamentos independientes entre sí, uno en Veracruz para el Golfo de México y otro en Mazatlán para el Pacífico.

Por sus buenas relaciones con la Marina Española, el Sr. Ortiz Monasterio consiguió que nuestros aspirantes a Guardiamarinas que hacían sus estudios teóricos en el Colegio Militar, pasaran a la Marina Española de Guerra a hacer en ella su práctica, pero esta costumbre no duró largo tiempo, ignorando yo el motivo.

Lo que puedo afirmar es que al terminar el período presidencial del Gral. González, diciembre de 1883, volvió a la presidencia el Gral. Díaz dejando el Sr. Ortiz Monasterio el Departamento Central de Marina para dedicarse al manejo de la Cía. Mexicana Transatlántica, fundada por él y que llegó a funcionar con cuatro hermosos barcos trasatlánticos de más de 5,000 toneladas, los que hacían viajes a Europa compitiendo con los buques semejantes de otras Compañías Francesas y Españolas, siendo preferidos por el público por ser nuevos y construidos en Inglaterra.

A la entrada al poder, del Gral. Díaz, nombró jefe del Departamento Central de Marina al Capitán de Navío José Ma. de La Vega, por haber renunciado el Sr. Ortiz Monasterio.

El tal Departamento Central de Marina se instaló en dos piezas de la Secretaría de Guerra, y cuando terminé mis estudios en el Colegio pasé a depender de él. Todo el personal de dicho Departamento no pasaba de veinticinco empleados, quienes manejaban la Armada de Guerra, que contaba con cinco cañoneros y uno que otro barco auxiliar. También manejaba a la Marina Mercante, que llegó a contar con 3 o

4 barcos hasta de 3,000 toneladas dedicados al cabotaje.

Cuando yo terminé mis estudios pasé como he dicho, al Departamento de Marina y como no había lugar en los barcos para los Oficiales salientes, se nos ordenó que siguiéramos en la Capital dos cursos de nuevas especialidades creadas. Llegó el fin de año, presentamos examen de esas nuevas materias, teniendo esperanzas de poder salir a práctica en nuestros barcos; pero recibimos la orden de esperar más tiempo en México, entretanto se contrataba la construcción de un barco escuela para todos los aspirantes que ya formábamos un grupo como de diez. Otro año se pasó en espera y hasta fines de éste se contrató la construcción de la Corbeta "Zaragoza" que se debía construir en Francia. Otro año más de tiempo perdido. A fines de 1888 ordenó el Departamento que hiciéramos un viaje de prueba a bordo del Cañonero "Libertad" que era un pequeño barco de 500 toneladas, con casco de madera, armado de dos cañones, uno a popa y otro a proa. Este barco tenía un camarote y cámara pequeña para el Comandante y un pequeño comedor para seis personas, el comedor de oficiales. A uno y a otro lado de este local habían 6 camarotes para éstos últimos.

¿Cómo nos alojábamos? Eramos 8 Guardiamarinas y ya se comprende que era tarea bien difícil alojarnos en tan pequeño espacio.

Comíamos después de los oficiales y después de la cena nos instalábamos en el comedor, cuatro dormían sentados en las sillas alrededor de la mesa, dos dormíamos en hamacas de lona colgadas arriba de la mesa a mayor altura, uno dormía abajo de la mesa sobre el piso del comedor, y dos hacían su guardia en el puente del barco, recibiendo la lluvia y golpes del mar.

Para nuestro aseo personal contábamos con el agua dulce que caía del cielo, y a falta de ella con agua salada; pero no teníamos ningún lavamanos y mucho menos una tina.

Salimos de Veracruz en diciembre de 1889 para caminar hacia el Norte y llegar a Bagdad. Tres días estuvimos fundados en Veracruz, esperando que amainara el viento fuerte que desde hacía tres días soplaba en el golfo. Como el mal tiempo continuaba sin esperanzas de que mejorara un poco, dispuso el Comandante Basó que saliéramos de Veracruz, y así lo hicimos navegando hacia el Norte, como ya dije antes, hacia Bagdad, pequeño puertecillo cercano a Matamoros. Inútil decir lo que sufrimos en esa travesía, capeando el norte que con mu-

cha fuerza soplaban, sin tener donde refugiarnos para descansar. Sobre cubierta no podíamos permanecer, porque además de la lluvia que caía sobre ella, a cada momento descargaban fuertes golpes de mar que nos obligaban a buscar refugio en el comedor de oficiales, único sitio accesible para nosotros, no teniendo manera de asearnos ni siquiera la cara y las manos. Formábamos un grupo repulsivo, todos más o menos mojados o sucios. ¡Bonito manera de inspirarnos amor y gusto por la carrera de marina! Uno de los compañeros se mareo desde que estábamos anclados en Veracruz y cuando salimos al mar aumentó a tal grado su mal que se tiró en el suelo debajo de la mesa del comedor y allí permaneció unos 15 días hasta que pasó el temporal.

A los 15 días de haber salido de Veracruz nos llamó el comandante Basó para que fuéramos todos sobre cubierta y nos dijo: "Ya llegamos frente a Bagdad". Vean Uds. allá a lo lejos en tierra un pequeño caserío. Confieso que yo y otros compañeros no vimos nada, pero por cortesía tuvimos que decir que sí se veía. Entonces el Comandante ordenó que viráramos por redondo y tomáramos rumbo a Campeche. Pasadas algunas horas comenzó a amainar el tiempo, que se compuso del todo al entrar a la sonda. Fondeamos junto al puerto y desembarcamos con el Comandante Basó, quien por ser Campechano fué muy bien recibido por sus paisanos y festejado con algunos de nosotros. Al día siguiente salimos para Veracruz y con nuestra llegada a este puerto se dió por terminado este crucero que fué para la mayor parte de los aspirantes de marina una novedad, pues nunca nos habíamos embarcado.

El viaje duró en total unos 25 días aproximadamente. Regresamos a Veracruz con el desaliento en el alma porque ignorábamos cual sería nuestro porvenir. En este puerto recibimos órdenes de regresar a la ciudad de México, a esperar que se decidiera la construcción de un barco escuela para que en él hiciéramos nuestra práctica; la espera fué larga, pues hasta fines de 1889, se firmó el contrato con la casa francesa "Forges et Chantiers de la Méditerranée" en Francia, y entonces formamos parte de la Comisión inspectora. Acabábamos de salir de la escuela e íbamos a ser inspectores de la construcción del nuevo barco. En realidad fuimos a hacer algo de práctica personal en construcción naval.

Personal que hizo el confortable viaje con nosotros.

(a).—Comandante Adolfo Bassó, a quien el Presidente Madero nombró Intendente del Palacio Nacional.—Cuando triunfó el levantamiento contra Madero en la Ciudadela en febrero de 1913, cayó Bassó prisionero y fué fusilado, creo que juntamente con Don Gustavo Madero.

(b).—2º Comandante-Capitán de Corbeta, Zenderos.

(c).—Primer Teniente Manuel Azueta, encarga-

do directamente de nuestra práctica, acababa de regresar de España, donde hizo su práctica.

(d).—Segundo Teniente, Fernando Siliceo.

(e).—Subteniente, X. Ochoa.

(f).—Primer maquinista, Celerino Freiré, Español.

México, Mayo 10 de 1958

Ingeniero Naval

Miguel Rebolledo

P. S.—NOTA TRISTE

El compañero Guardiamarina de quien he dicho que estuvo mareado durante 15 días en este viaje, comprendió bien que nunca podría ser oficial de marina, y después de que yo terminé mis estudios de Ingeniero Naval en Francia, hice gestiones para que lo mandaran también a él a Francia y allí hizo su carrera de Ingeniero Naval. Vuelto al País, tuvo que ir a Nueva York y un buen día se le encontró ahogado en la tina de baño del hotel donde se alojaba, ignóro cuál fué la causa de esta desgracia

— oOo —

Nota Bibliográfica

Por Q. Rioso

La Revista LITORALES, hace público su agradecimiento al Capitán de Navío (R) Francisco Mancisidor, por la gentil donación de su última obra literaria, **Los Tapados**.

Aprovechamos la oportunidad que nos brinda nuestro compañero y amigo para comentar su libro, al que nos hemos referido.

No es necesario hacer la presentación de Francisco Mancisidor, ya que su variada y nutrida producción lo ha puesto en contacto con el lector mexicano y en algunos casos, con el bibliógrafo de otros países.

Los Tapados es un pequeño volumen de una muy cuidada presentación, pulcra, sencilla y atractiva. En su portada, de bonito color crema, después del título se lee una dedicatoria particular de la obra al vigésimo aniversario de la expropiación del petróleo. Y aunque el contenido del libro no hace referencia aparente a este acontecimiento nacional, entendemos que si una actitud patriótica y mexicanista fué la expropiación del petróleo veinte años atrás, ahora el autor de **Los Tapados**, guardando toda proporción, rememora el vigésimo aniversario de tal hecho trascendente, con una actuación igualmente patriótica y mexicanista, al salir al rescate del término, tan traído y llevado en nuestro ambiente político nacional. **Los Tapados**, es el tercero de los cinco relatos que forman la obra y el que da a ésta su título, en este ensayo se aclaran dudas y pone de manifiesto el verdadero significado que debe dársele al vocablo, y que tiene en realidad, como sinónimo de discreción y de secreto, y no como una expresión denigrante y menospreciativa; en este relato se estimula la extraversion colectiva de nuestro pueblo y como nación, en el consorcio del mun-

do, estimulando su espíritu para las grandes empresas y más arduas aventuras.

Como hemos dicho anteriormente, el libro **Los Tapados** es un pequeño volumen que comprende cinco relatos, a cual más interesante y valioso, poseyendo cada uno de ellos dentro de su contenido particular, conceptos muy vigorosos, de una gran fuerza y profundidad, y todos de gran calidad.

El primero se titula **Negrerías**; es un relato vibrante, de un hondo sentido humano, que aborda un agudo problema social, no circunscrito a las limitaciones geográficas de un territorio determinado, sino a las fronteras del mundo, puesto que es un problema universal y que compete a la conciencia de la humanidad; tratado por Mancisidor con un sentimiento, un vigor y una fuerza inigualables.

El segundo, titulado **De Abajo se Mira al Cielo**, es un relato tomado de la vida real, lo que hace que adquiera una potencia extraordinaria, el que absorbe la atención y el interés del lector en tal forma, que éste se adentra, por decirlo así, en la narración y forma parte de ella.

El tercer relato, **Los Tapados**, es la médula, la esencia de la obra, y al que ya nos hemos referido anteriormente, con toda amplitud.

El cuarto, dedicado al creador del mundo musical fantástico de los niños, al cantor del mar, Cri-Cri, es un recorrido maravilloso, por los dominios de la fantasía, en el que se destaca nuevamente el estilo propio y la personalidad literaria de Francisco Mancisidor, quien aprovecha este ensayo para hablar del sentido social de la Revolución Mexicana.

Olores y Colores, es el último, en donde se pone de manifiesto la familiaridad del autor con los temas marítimos, y quien no pierde ocasión para adentrar al lector en los vericuetos de los mismos, lo que despierta una gran curiosidad y mantiene vivo el interés, hasta el último momento, de la cuestión.

Francisco Mancisidor, con **Los Tapados**, ofrece nuevas perspectivas a la literatura mexicana, por su condición de marino profesional, habla con conocimiento de causa, de un tema no muy tratado hasta hoy, así pues, esperamos que en el transcurrir del tiempo, llevará adelante, sin desmayar, las obras que nos anuncia y que mantendrá vivas, de constante actualidad, las cuestiones maríneas.

Armando Beristáin Rebolledo

Ing. Civil

Estructuras, Concreto Ligero,
Cimentaciones y Pilotes.

Guerrero 2-306 Tels. 13-09-00 - 47-35-56

Nuevo Servicio...

(Viene de la Pág. 12)

experiencia de mar y comprobada capacidad profesional tiene el ingeniero don Raúl Vázquez que con el cargo de Jefe de máquinas embarca con el Capitán Fernández.

La Naviera de Occidente ha celebrado ya los arreglos necesarios para que sus clientes cuenten con los servicios de agencia que les facilitarán todo lo relativo al manejo de sus embarques. En Ensenada, Baja California, será la Cía Marítima Industrial la que actúe como consignataria del "SANTO TOMAS"; en Mazatlán la Mercantil del Pacífico de la que es Gerente don Víctor Manuel Cevallos. En Acapulco y Manzanillo las agencias aduanales y navieras de los señores Careaga López Portillo.

Las oficinas de la COMPAÑIA NAVIERA DE OCCIDENTE en la Ciudad de México, D. F., han quedado instaladas en la Avenida Insurgentes Sur No. 114 donde hace unos días se celebró una junta de industriales mexicanos que discutieron con el señor Cevallos Marcor, Administrador General de la NAVIERA DE OCCIDENTE, todo lo relativo al despacho de carga con conocimiento directo a puertos del Pacífico de Centroamérica, con el objeto de fomentar las exportaciones de productos mexicanos aprovechando las facilidades que el Gobierno de nuestro País ha ofrecido por boca de nuestro Secretario de Hacienda, don Antonio Carrillo Flores. Por nuestro conducto la Naviera de Occidente desea expresar sus agradecimientos a la Secretaría de Marina por las facilidades que les ha brindado tanto en lo administrativo como en lo concedido para llevar a cabo las reparaciones del vapor "SANTO TOMAS" en el Dique de Salina Cruz, Oax., perteneciente a dicha Secretaría.

Es de esperarse que el Gobierno que preside el señor Presidente de la República, don Adolfo Ruiz Cortinez, así como su sucesor que esperamos será el señor Lic. don Adolfo López Mateos, siga con el propósito de fomentar la Marina Mercante Nacional, prestando su apoyo a esta Empresa para su completo desarrollo. Así sea!

Y don Faustino Cevallos Marcor nos despide con estas palabras: "Ya está listo el "SANTO TOMAS", atrás de él, y muy pronto, irán otros barcos para responder a la demanda de nuestros clientes, los que, como ya dije a ustedes, son los verdaderos dueños de las naves, en ellas ellos mandan, nosotros nos concretamos a cuidar sus intereses poniendo en ello nuestra experiencia que ya va siendo larga". Buenas mares encuentre siempre el "SANTO TOMAS".

Por Vesta.

CONSEJO

En esta ocasión voy a dirigirme a las madres que tienen hijos en la Heroica Escuela Naval.—He oído decir a algunas de ellas, que prefieren tener a sus hijos estudiando en ese Plantel, que verlos terminar sus estudios y que salgan al mundo exterior a enfrentarse con la vida. Las razones que exponen son las siguientes: que estando estudiando en el Plantel, se encuentran seguros bajo un régimen de disciplina; que en cualquier momento saben donde se encuentran sus hijos; que permanecerán solteros mientras sean Cadetes; que sus compañías serán los mismos Cadetes, personas perfectamente seleccionadas; en cambio, al salir Guardiamarinas, sucederá todo lo contrario.—Yo les aconsejo a todas las mamás que piensan así, que tomen las cosas con calma, (que me perdone Clavillazo) y que procuren moderar sus nervios, para poder razonar. No podemos cambiar el destino de nuestros hijos por ser una cosa natural.—La naturaleza es tan sabia, que oponerse a ella, sería tanto como renegar de los designios divinos. El amor de madre, con todo y lo sublime que es, ciega a muchas, o les induce a padecer una enfermedad de los ojos, especie de Daltonismo, viendo a sus hijos malos como buenos, a los feos como bonitos, a los mal educados como un dechado de virtudes, etc.

LOGICA

Por razón natural y por lógica absoluta el consentimiento para que un hijo nuestro ingrese a la Heroica Escuela Naval, lo damos persiguiendo un fin, una meta: que egresen de ese Plantel con la frente muy alta y con la gran satisfacción de ser buenos Oficiales que honren en primer lugar, a la Patria y en segundo lugar a su familia; porque han de saber ustedes que en la Heroica Escuela Naval se imparten los conocimientos más completos en lo relativo a una profesión, que en cualquiera otra Escuela profesional de la República; por otro lado, la educación de nuestros hijos, al salir del Plantel, no será más que el complemento de la que les dimos en nuestro hogar; no olvidar que la educación se adquiere en la cuna, y un muchacho bien educado, no tiene por qué temerle a la vida.

EGOISMO

En lo que respecta a que el muchacho, una vez que ha egresado de la Heroica Escuela Naval corre el peligro (?) de casarse, creo sin-

ramente que son imaginaciones y nada más; el muchacho se casa en cuanto le llega la hora y guiado por nuestros buenos consejos. ¿O no será un egoísmo de madre el oponerse a que sus hijos se casen? ¿Y qué me dicen de los mandamientos de la Ley de Dios?

HOLLEJO

Sería muy mala suerte, que un muchacho, al salir Guardiamarina, llegase a un barco y se encontrase con un superior jerárquico que lo empujase por el mal camino, aunque esto no es imposible, pues como me ha sucedido muchas veces, cuando cuélo los frijoles, a pesar de que mi coladera es nueva y de muy buena calidad, no deja de escaparse uno que otro hollejo.—Pero estas cosas suceden las menos de las veces.

CONCLUSIONES

Aconsejo a las madres que no se aflijan ni traten de tapar el sol con un dedo; que se acuerden de aquella ley natural: las cosas nacen, crecen, se reproducen y mueren; que si los muchachos son de buena cuna y no les negamos nuestros consejos, sus pasos serán hacia el buen camino y que Dios los proteja.

PROMESA

Como ya me he extendido demasiado, pido a mis lectoras mil perdones por no asentar la receta con que finalizo mis pláticas; pero les prometo que para la próxima se las daré.

—oOo—

La Evolución Económica..

(Viene de la Pág. 17)

cante, orgullo de nuestros países americanos de habla española. Ahora la Gran Colombiana forma parte de las "conferencias" y su voz pesa grandemente en las decisiones que se toman en el seno de ellas; y así los exportadores de Colombia están representados ya, dentro de los grupos navieros, al amparo de su orgulloso pabellón mercante.

LAS TARJETAS DE IDENTIDAD POSTAL LE FACILITAN EL COBRO DE SUS DOCUMENTOS Y VALORES, ASI COMO LA ENTREGA DE SUS CORRESPONDENCIAS EN TODAS LAS OFICINAS DEL PAIS.

REVISTA "LITORALES", JULIO DE 1958

El Control de Averías en Embarcaciones de Recreo

Conferencia sustentada por el C. Capitán de Navío Humberto Uribe E., en el Club Náutico Mexicano.

GENERALIDADES

EL CONTROL DE AVERIAS, un nuevo Arte en la gama de actividades maríneas, nació de la necesidad, del instinto tal vez, de conservar a flote los buques y por ende salvar las vidas de sus tripulantes, cuando el dedo brutal de la catástrofe señala minutos trágicos en la vida del mar. Púedese definir, a grandes rasgos como el Arte de conservar la estanqueidad y flotabilidad de un buque, así como su integridad física y sus condiciones de navegabilidad. Estos fines exigen, para ser cumplidos, una serie de actividades y procedimientos, que se desarrollan cada día más y en la actualidad, el Arte del Control de Averías, con el Arte de Navegar y el de Maniobrar forman la trilogía inseparable que debe dominar el hombre que quiera ostentar el título de Hombre de Mar. La navegación de recreo, efectuada principalmente en ese tipo de embarcación que en genérico se denomina YATE, no excluye el conocimiento de ninguna de estas Artes, y me ha correspondido el honor de hablar a Uds., sobre los aspectos generales del Arte del Control de Averías. No podré indudablemente, hacer una exposición completa al respecto, pues sería necesario un verdadero Curso para ello, pero abrigo la esperanza, por lo menos, de introducirles en él, y sobre todo, despertar su inquietud para un futuro conocimiento más profundo de la materia ya que para todo hombre que tripula naves, cualquiera que sea su tamaño, es necesario conocer los medios y recursos para defenderlas de las averías que los azares de la navegación producen o pueden producir.

Para entrar en materia, haré tres grandes divisiones del tema: El Control de la estabilidad.—El Control de Incendios.—La reparación de Averías.

I

El Control de la Estabilidad

Un buque flota porque es un cuerpo sumergido, parcialmente, en el seno de un líquido, el agua, y en virtud del Principio de Arquímedes, recibe un empuje hacia arriba igual al peso del volumen de agua que desaloja. Sin embargo, si el peso del buque es aumentado desproporcionadamente, este empuje puede ser anulado y cuando esta anulación es tal que sobrepase al mencionado empuje, entonces se sumergirá totalmente. Además, las formas del buque le pro-

porcionan medios de flotar, pero también lo sujetarán a limitaciones, pues si el buque se inclina sobre una banda, más allá de cierto límite, dará la vuelta sobre sí mismo, a lo que en términos maríneos se llama dar el pantoque, y aunque no se hunda, este hecho será fatal para sus tripulantes, y desde luego anulará su navegabilidad. Por otra parte, si debido a causas exteriores se inclina hacia proa de una manera excesiva, al desplazarse en el agua tenderá a sumergirse de proa, o a irse por ojo, como decimos nosotros. Es decir, que para conservar la flotabilidad del buque necesitaremos hacer frente a estos aspectos peligrosos. La condición indispensable para que el buque no se sumerja verticalmente, es que no se sobrecargue, y esto debe tenerse muy en cuenta al alistar una nave para navegar. Hay un límite para la carga que un buque puede admitir, sin afectar su seguridad, y esta generalmente es establecido por el constructor, y cae por su peso que debe evitarse siempre el sobrecargar un buque.

El aspecto de evitar el que un buque se vuelque es conocido como ESTABILIDAD TRANSVERSAL. Veamos la figura 1. En ella se representa un corte de un buque. En todo cuerpo flotante hay dos fuerzas o empujes, iguales y de dirección contraria. Una, que representa la atracción de la gravedad, que es el peso del cuerpo. Otra, que representa el empuje del líquido; la primera se supone aplicada a un punto del cuerpo denominado CENTRO DE GRAVEDAD, la otra, se considera aplicada al centro de presión, que es el centro de gravedad de la masa líquida desalojada. Estas dos fuerzas forman lo que se llama un Par, y tienden a hacer girar el cuerpo. Si el Centro de Gravedad está MAS ALTO que el de Presión, el par producido hará que el cuerpo se vuelque; en caso contrario, el cuerpo tiende a permanecer vertical. Podemos decir entonces, que un buque será TRANSVERSALMENTE ESTABLE, cuando el par mencionado tienda a mantenerlo vertical, o sea cuando el CENTRO DE GRAVEDAD esté MAS ABAJO que el CENTRO DE PRESION. Sin embargo, en los buques con quilla y formas de carena, como el mostrado en la figura, no es esta una condición indispensable, ya que el centro de presiones puede estar a la misma altura que el de gravedad y aún más bajo, sin que se afecte grandemente la estabilidad. En este caso, es otro el punto determinante de la estabilidad, y es el que resulta de la intersección del eje del buque con la vertical

que pasa por el centro de presión cuando el buque escora ligeramente. Este punto, se llama METACENTRO y que DEBE ESTAR MAS ALTO QUE EL CENTRO DE GRAVEDAD. Para conservar esta situación de seguridad deben observarse estas reglas:

I.—Nunca deben colocarse grandes pesos en cubierta, porque esto eleva el Centro de Gravedad y podría hacerlo llegar a una posición más alta que el Metacentro lo que significa peligro de pantoque.

II.—La carga en cubierta debe ir repartida a ambas bandas y asegurada, pues su ladeo o desplazamiento lateral, alterará la posición del Centro de Gravedad respecto al Metacentro con el peligro consiguiente.

III.—Siempre debe procurarse que el buque esté ADRIZADO, o sea que en reposo, su eje sea vertical. Esto supone evitar aglomeraciones de pasaje en una sola banda, procurar consumir combustible de los tanques de ambas bandas, cuando los haya, y en caso de inundación, procurar igualar la carga en ambas bandas, achicando o sea sacando el gua, hasta donde sea posible, o en último caso, meter agua a la banda contraria, cuidando sin embargo de no sobrecargar el buque, para evitar el primer peligro, o sea el hundimiento por exceso de peso. Cuando sea indispensable admitir agua para adrizar, debe hacerse en las partes bajas del buque, pues no debe olvidarse que un peso alto es un peligro.

Para evitar que un buque se vaya por ojo, es necesario conservar la ESTABILIDAD LONGITUDINAL. Esto, generalmente es similar a lo expresado antes, y aunque es poco frecuente que los buques se vean afectados peligrosamente en este sentido; los yates, que por lo general tiene proas afiladas y finas, sí deben ser cuidadosamente observados a este respecto, y en general la regla para conjurar el peligro de irse por ojos, es:

Evitar que el buque esté encabuzado, es decir, que su proa esté más baja que su popa. Debe por lo tanto, procurarse que no se coloquen pesos excesivos en la proa, y si se produjese una avería en ella, que permita la entrada de agua, habrá que hacer un apuntalamiento de proa, si el buque no tiene mamparo estanco adecuado, para formar una especie de falsa proa.

Puede suceder que una vía de agua permita la entrada de ella en algún compartimiento del buque, produciendo un peso que afectará la estabilidad. Más adelante se indicará el procedimiento general para controlar estas averías, pero en lo que respecta a sus consecuencias sobre la estabilidad, deben recordarse las reglas expuestas y pensar que no es suficiente controlar la avería y cegar la vía de agua, sino que inmediatamente debe atenderse a controlar la estabilidad, achicando el agua admitida, o en todo caso, repartiéndola a ambas bandas, si la vía se

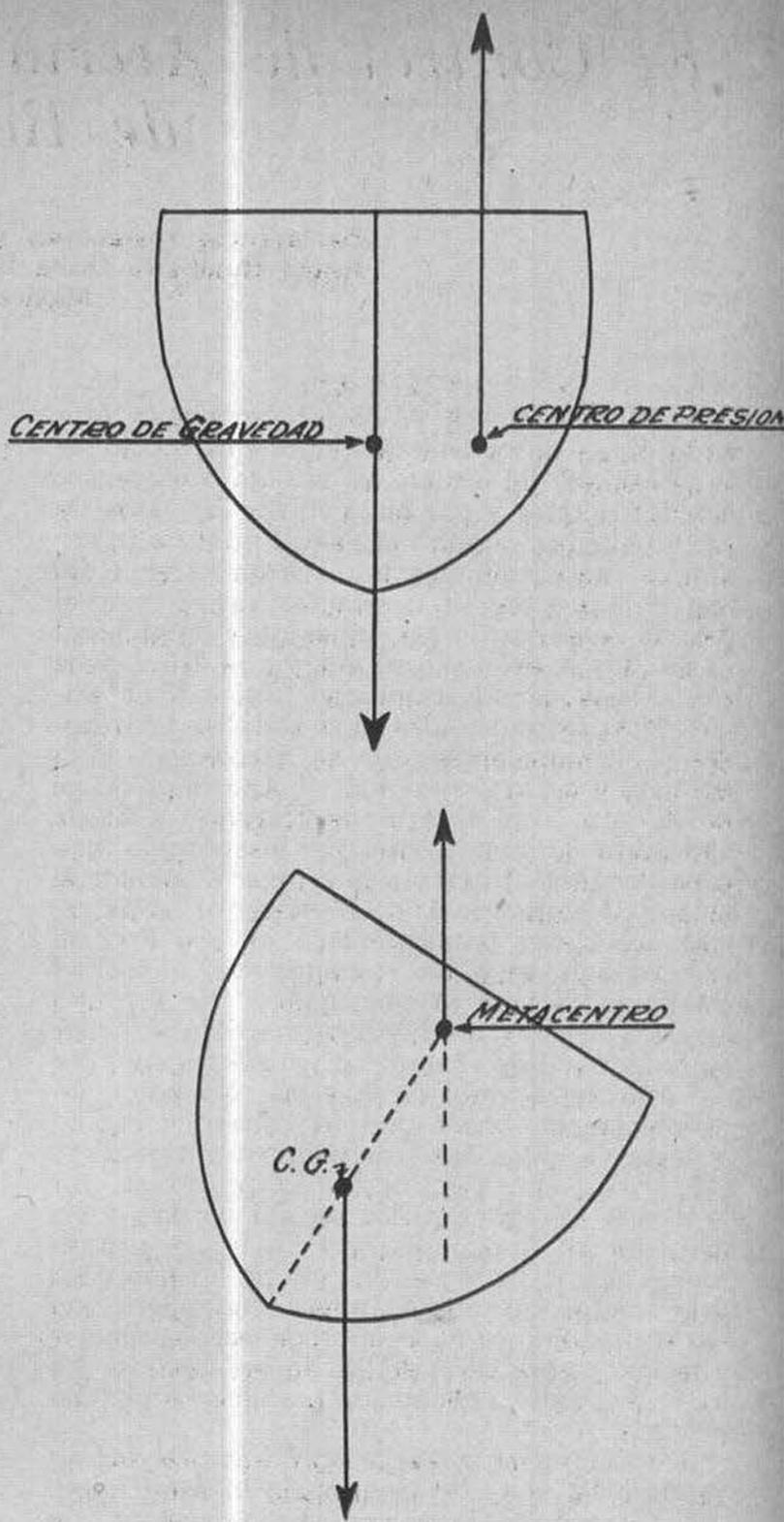


FIGURA N° 1

produjo en un costado, y desplazarla hacia popa, si se produjo en la proa.

Los buques de cierto tamaño, y los yates en muchas ocasiones, lo son, están contruidos de tal manera que presentan tabiques verticales a los que se denominan MAMPAROS, en la terminología marinera. Cuando estos tabiques per-

miten aislar efectivamente los espacios que limitan, llamados compartimientos, se dice que estos son MAMPAROS ESTANCOS. Estos constituyen una gran ayuda para el Control de Averías, pues lo primero que debe hacerse al producirse una vía de agua, es cerrar las puertas de estos mamparos, con lo cual se aislará la entrada de agua, en tanto se repara la avería, y confinando el agua en un espacio reducido, se tendrán más facilidades para evacuarla.

Para el Control de la Estabilidad hay dos operaciones o maniobras:

El Achique y la Contrainundación

Según se dijo arriba, el achique consiste en la evacuación del agua que ha penetrado al casco del buque. Esto se puede hacer por muchos medios, y todo yate, cualquiera que sea su desplazamiento debe contar con medios para ello, desde una cubeta o balde, hasta bombas de mano o de motor. Los yates de gran desplazamiento contarán indudablemente con elementos de achique más completos, pero también estos serán operados por marinos profesionales, y no considero pertinente hablar de estos medios. Por lo general, las embarcaciones pequeñas tienen bombas de mano fijas, cuyas tomas se prolongan hasta la sentina, y que desaguan sobre la borda. Ningún yatista debe salir a navegar sin contar con medios de achique, pues estos son tan necesarios como la brújula.

Lo Contrainundación consiste en admitir agua voluntariamente en el casco para contrarrestar la escora producida por una inundación, y en realidad este es un medio casi heroico para personas no profesionales, pues su empleo puede ser un arma de dos filos, y es recomendable que sea utilizado solamente en emergencia, cuando el achique sea lento o difícil y la escora producida por la inundación sea un peligro mayor que la inmersión producida por la contrainundación.

II

El Control de Incendios

Uno de los enemigos naturales del hombre, es el fuego, así como es la base de la civilización, y para luchar contra él hay que estudiar cómo puede producirse.

Para que exista fuego, en su acepción general, es necesario que el triángulo del Fuego esté cerrado. Este triángulo está formado por los elementos: TEMPERATURA, OXIGENO Y COMBUSTIBLE. Es decir, que cuando los tres elementos se conjugan en las necesarias cantidades, se producirá el fuego. Si alguna de ellos no existe o existe en cantidad insuficiente, se dice que el triángulo del fuego se abre, y este no se produce. En consecuencia, el Control de Incendios consistirá en esencia en anular uno de los elementos. Naturalmente que el anular el elemento combustible, se traducirá en la PREVENCIÓN DE INCENDIOS. Pero en muchas ocasiones, y sobre todo a bordo, es imposible eliminar este elemen-

to, ya que una gran parte de las materias de que los buques se hacen o contienen son combustibles. No trataremos por lo tanto de la Prevención del incendio, sino de su extinción. Si logramos eliminar el oxígeno en el foco del incendio, el fuego desaparecerá. Si hacemos que la temperatura descienda suficientemente, lograremos el mismo objeto. Estudiaremos brevemente las formas usuales de lograr estos fines.

De una manera general, los incendios se clasifican en tres grupos:

Incendios tipo A, producidos por materias combustibles no hidrocarbonadas como, madera, trazo, papel, hule, etc.

Incendios tipo B, producidos por materias hidrocarbonadas, como petróleo, gasolina, aceites, etcétera.

Incendios tipo C, producidos por elementos eléctricos.

(Continuará)

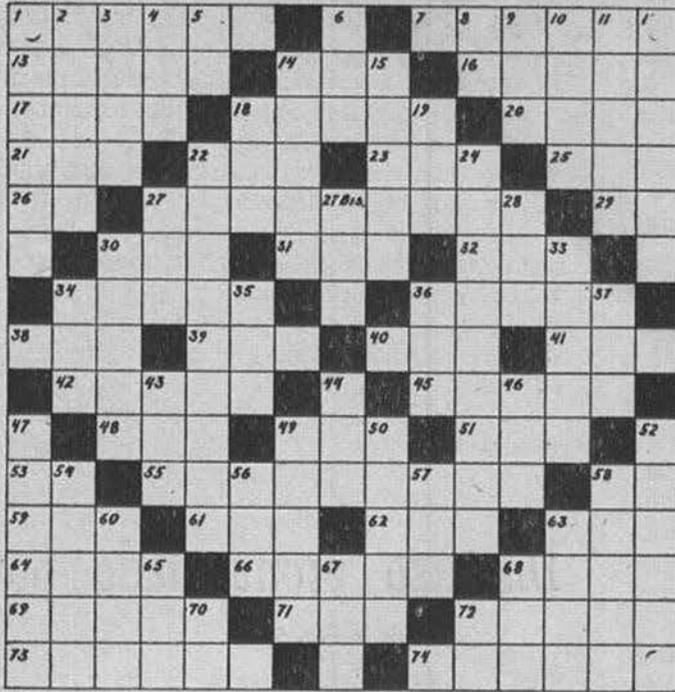
Discurso pronunciado por..

(Viene de la Pág. 5)

trabajo sentirán la satisfacción de ver que se abren nuevas fuentes de trabajo, pero nosotros... los marinos... además de comprender, como hijos, la Obra, la sentimos en el corazón, porque éramos los olvidados, porque en muchas regiones del país ni siquiera se sabía que tras las agrestes cimas de los montes se extendía una llanura azul sin fronteras visibles, y la idea revolucionaria y vidente, la mayor voluntad y la fé luminosa en el beneficio nacional de la Marcha al Mar, nos hizo revivir, nos dió a conocer a todos nuestros hermanos de tierra adentro, y por ello es que hoy venimos a proclamar a todos los vientos de la Rosa que la Marina Nacional, y la Armada de México como parte de ella, tenemos una deuda de agradecimiento con el hombre y el régimen que lo hizo posible, y que estamos seguros que la idea no morirá, y que el pueblo mexicano, los hombres y regímenes del futuro no cejarán en la labor, ya que no es posible imaginar que en el cortísimo plazo de seis años se pueda dar completa cima a una obra que tiene un atraso de miles de años.

Señor Presidente Ruiz Cortines, haciéndome eco de las voces humildes de mis compañeros, los que baldean las cubiertas de los buques mexicanos y disparan sus cañones, vengo hoy a dar a usted la expresión de nuestro agradecimiento más profundo, porque sabemos aquilatar el afán que Usted, con hondo sentimiento humano puso durante su gestión para mejorar nuestras condiciones de vida, y la forma en que, por medio de casas, tiendas a bajos precios, escuelas, y su bondadosa consideración a nuestras familias procuró usted llevar el beneficio de su administración serena y mesurada hasta los sollados de nuestros buques. Aseguramos a Usted que su gran idea de la Marcha al Mar, que como ciudadanos apreciamos, y la hombría

Crucigrama No. 4



HORIZONTALES

- 1.—Nombre de cierto Cabo.
- 7.—Agujero por donde pasa el eje de la propela.
- 13.—Mamífero cubierto de púas.
- 14.—Hombre fuerte y valiente.
- 15.—Instrumento de pesca.
- 17.—Tema.
- 18.—Colorante.
- 20.—Letras en desorden de tres.
- 21.—Con h inicial descendiente directo.
- 22.—Cantina.
- 23.—Alaba.
- 25.—Omar Torres Estúa.
- 26.—Interjección.
- 27.—Lugar contrario a donde viene el viento.
- 29.—Preposición.

- 30.—Personaje Bíblico.
- 31.—Hogar.
- 32.—Epoca.
- 34.—Regalías.
- 36.—Tiempo de verbo.
- 38.—Apócope.
- 39.—Verbo.
- 40.—Tiempo de verbo.
- 41.—Terminación.
- 42.—Nivelar.
- 45.—Nombre de una princesa actual.
- 48.—Sr. en Inglés.
- 49.—Embarcación.
- 51.—Juguete.
- 53.—Interjección.
- 55.—Tocar la campana.
- 58.—Antonio Torres.
- 59.—Onomatopeya.
- 61.—San en Portuguez.
- 62.—Igual al 61 horizontal.

- 63.—Terminación de diminutivo.
- 64.—Ave de caza.
- 66.—Del verbo rielar.
- 68.—Relativo a una parte del recto.
- 69.—Trabajo.
- 71.—Luis Ruiz Paez.
- 72.—Dirección que sigue una embarcación.
- 73.—Sedimentos en las playas.
- 74.—Percha de la embarcación.

VERTICALES

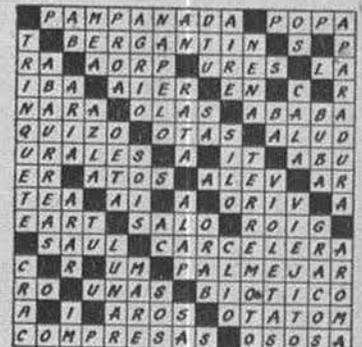
- 1.—Colonia Inglesa.
- 2.—Parte de la cabeza.
- 3.—Lodo.
- 4.—Sube.
- 5.—Negación.
- 6.—Número.
- 8.—Interjección.
- 9.—Está en masacre.
- 10.—Palabra Latina.
- 11.—Punto cardinal.
- 12.—Parte del radio.
- 14.—Nombre de un mar.
- 15.—Verbo intransitivo.
- 18.—Gato en Inglés.
- 19.—Bebida Alcohólica.
- 22.—Parte del aparejo (Pl.).
- 24.—Dinero guardado.
- 27.—Conjunto musical.
- 27 Bis.—Tiempo de verbo.
- 28.—Aléresis.
- 30.—Tela gruesa (Pl.).
- 33.—Aparato para enseñanza.
- 34.—Verbo.
- 35.—Ente.
- 36.—Tierra (Inv.).
- 37.—Animal.
- 43.—Sin incluir comentarios.
- 44.—Tres vocales iguales.
- 46.—Altar.
- 47.—Parte de la borda.
- 49.—Letras en desorden de polín.
- 50.—Sin obstáculos (Inv.).
- 52.—Islote.
- 54.—Llevar la proa a la dirección del viento.
- 56.—Extensión de agua salada.
- 57.—Igual que el 46 vertical.
- 58.—Termino.
- 60.—Despoje.
- 63.—Instituto Nacional Médico Geológico.
- 65.—Igual que el 19 vertical.
- 67.—Epoca.
- 68.—Adverbio.
- 70.—El sol entre los Egipcios.
- 72.—Igual que el anterior.



- **PRECIOS EXCEPCIONALES**
- **GRANDES FACILIDADES**
- **¡¡SENSACIONAL, 295 H. P.!!**

Distribuidora Automotriz, S. A. M. Escobedo 476. 28-98-01.
Automóviles Metropolitanos, S. A. Insurgentes Sur 724. 23-98-72.

Solución al Crucigrama anterior



Retrato de un Guardafaro

Por Carlos Delorme.



Uno de los entretenimientos que para mi tienen realismo atractivo es el de conocer gente. Ponerme en relación con una persona, observar su posición ante la vida, valorar sus ideas, perseguir sus anhelos, penetrar y entender su personalidad, constituye un atractivo no igualado por ninguna otra ocupación por divertida que sea. Además las personas conocidas van dejando en el espíritu una especie de tipos humanos, cuyos retratos depurados por el tiempo solo mantienen los rasgos esenciales.

Hay un estilo en literatura que no ha logrado desarrollarse lo suficiente, aquel de pintar con 2 o 3 trazos sólidos el retrato de un hombre. Claro que todo gran escritor logra crear personajes que constituyen un tipo de individuo. Pero estos personajes llegan a infiltrarse en el alma del lector a través de la acción de la obra. Aquí el personaje se caracteriza por sus acciones y sus dichas. La descripción es lo de menos. El lector se for-

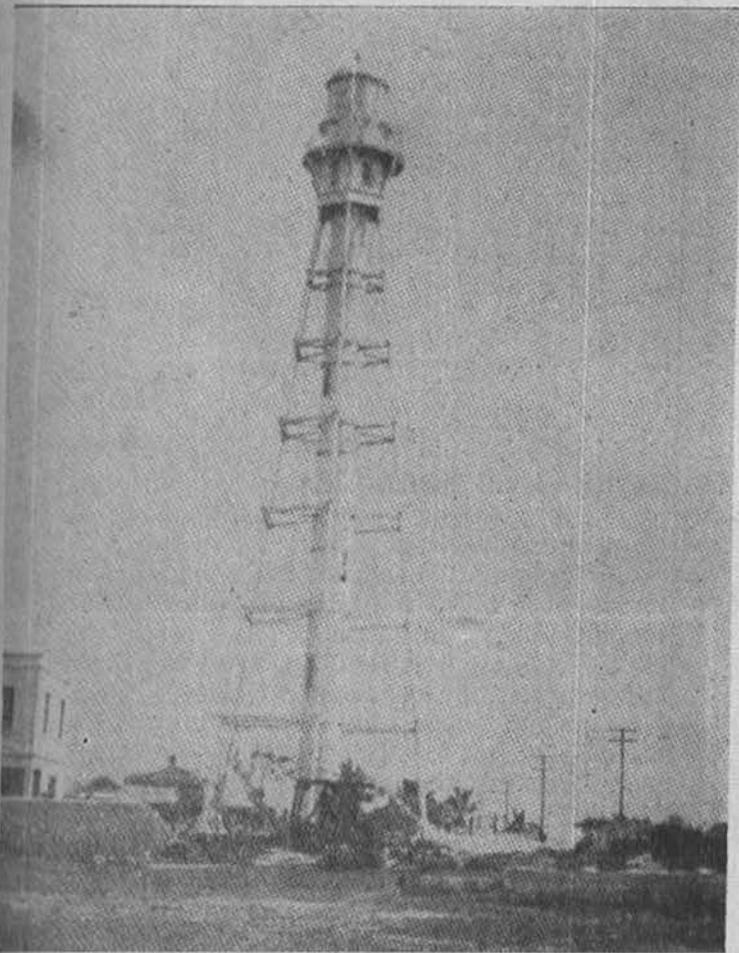
ma la imagen del personaje por una selección de sus hechos y su físico queda indefinido a no ser por algún defecto remarcado por el autor.

No se me escapan pues las dificultades que se presentan en este tipo de retratos escritos; sin embargo hay personalidades de una esencia humana tan concentrada de una personalidad tan llamativa, que sin duda, su conocimiento nos dejaría una impresión, no digamos útil o estética, sino simplemente humana. Podría decirse que se ha visto un hombre.

Yo como usted, y como toda la gente, he conocido hombres y mujeres cuyo recuerdo es imborrable. Quiero presentar a usted uno de ellos. Un tipo realmente sin ninguna importancia. El Guardafaro de una Isla del Pacífico.

Aquí lo tiene usted. Tiene 60 años y vive tranquilo, sin aspiraciones y sin sobresaltos. Tiene en el cuello la ahorta abultada y no hace caso de la amenaza de una muerte repentina. Su mujer lo cuida con cierta indiferencia y se soportan amablemente sin herirse ni reñir. Su sueldo es escaso y no bastaría a alimentarlos pero el mar, inagotable en riquezas y posibilidades le ofrece su seno y lo utiliza sin ambiciones. Tiene 8 trampas de langosta. Suena el despertador a las 4 de la mañana. Se levanta el Guardafaro y toma su café. Abajo el compañero espera en la panga. La echan al agua que penetra hasta los huesos. Levantan cada trampa y se alejan contra el viento que en invierno es tan frío y sacan de ésta 2, de aquellas 8, y de la de más allá 6 langostas. A las 8 regresa después de haber metido en la reciba las langostas que han de venderse y se aparta para casa 2 o 3 grandes para comer o para regalar. La señora atisba desde la ventana de la cocina el movimiento de la embarcación y cuando los ve acercarse cocina lo del día, siempre que hay carne con preferencia, y pone la mesa. El Guardafaro con la ahorta palpitando come con hambre. Sube a su faro lo limpia y a las 2 de la tarde después de comer duerme la siesta y sale, en su embarcación a pescar. Regresa a las 6 y prende la llama de acetileno del faro. A la luz de una lámpara se pasa la velada enseñando a leer a una sobrinita cuyos padres murieron. A las 9 se acuesta a dormir un sueño tal, que si el faro se apaga despierta y lo atiende. Y así un día tras otro, en verano y en invierno. Si llueve se queda en su cabaña y atisba el encrespado mar desde una ventana. Los días de fiesta camina entre los riscos, él adelante tomando a la niña de la mano. La mujer atrás más despacio.

Don Manuel el Guardafaro, limpio y pulcro, seguirá en su faro hasta que le reviente la ahorta, y no cambiaría su vida por ninguna otra.



ASTILLEROS

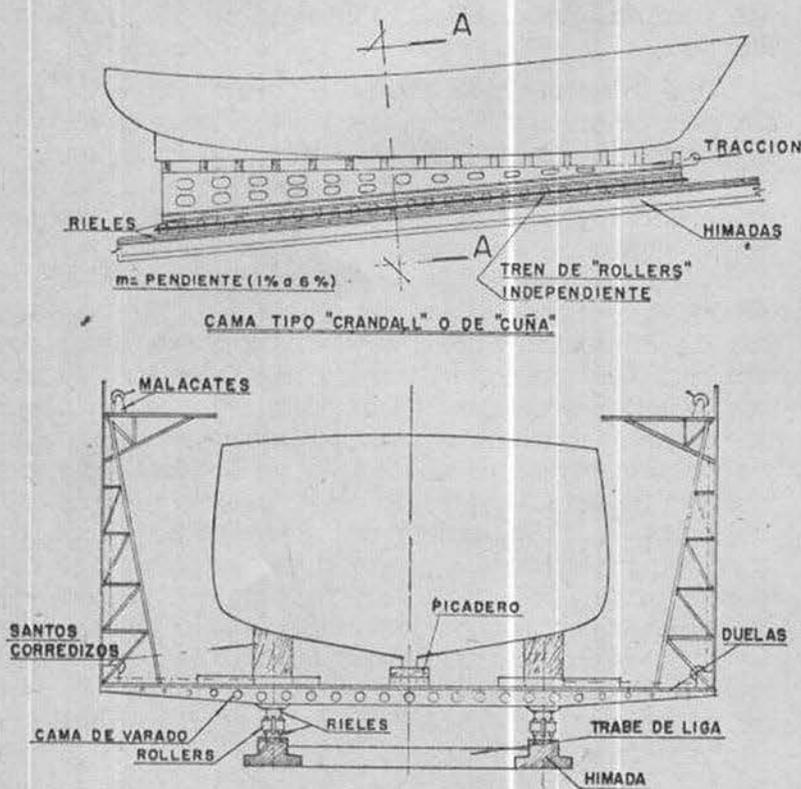
ARTICULO PRESENTADO POR EL SEÑOR ING.
JORGE PADILLA IRIGOYEN

Continuación...

SISTEMAS DE DESLIZAMIENTO

Los elementos por medio de los cuales desliza el conjunto integrado por la "Cama de Varado" y el Buque sobre la misma, son de diferentes tipos y características y se les denomina generalmente "Sistema de Deslizamiento". Los sistemas de deslizamiento varían en diseño y características de acuerdo con el proyecto del propio varadero ya que inclusive la pendiente de la Grada y Antegrada influye en forma decisiva en el sistema de deslizamiento apropiado. Los sistemas de deslizamiento podemos dividirlos en dos grupos, a saber, Sistemas de Fricción y Sistemas de Rodadura.

SISTEMA DE RODADURA

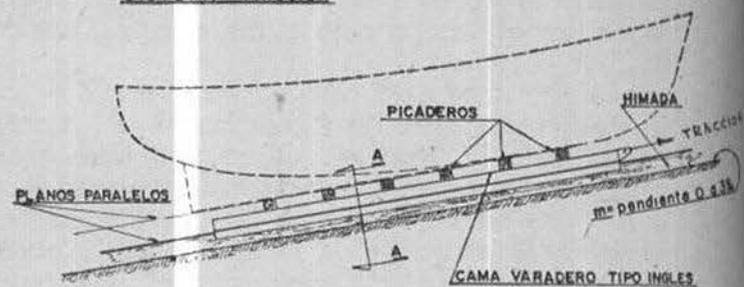


SECCION A-A

SISTEMAS DE FRICCIÓN.—Para dar una idea clara y sencilla de lo que es en esencia el diseño de estos sistemas, diremos que sobre las himadas revestidas de metal (generalmente llanta de solera) o de madera dura se deslizan directamente elementos invertidos y alineados a las mencionadas himadas y revestidos de material similar a los mencionados, teniéndose en esa forma fricción pura que se neutraliza en parte con antifriccionantes apropiados (siendo uno de ellos la cáscara de plátano que ha demostrado ser muy eficaz).

Se comprende por lo anterior que estos sistemas de fricción deben emplearse en Gradas y Antegradas de escasa pendiente en los Varaderos para reparaciones de navíos, más adelante veremos que estos sistemas son muy comunes en Gradas de Construcción o de lanzamiento como también se denominan, en las que al contrario de las anteriores se busca una gran pendiente para lanzar el buque construido hacia el agua, buscando que por esa mayor pendiente se rompa la inercia y la gravedad del mismo.

SISTEMA FRICCIÓN



SECCION A-A

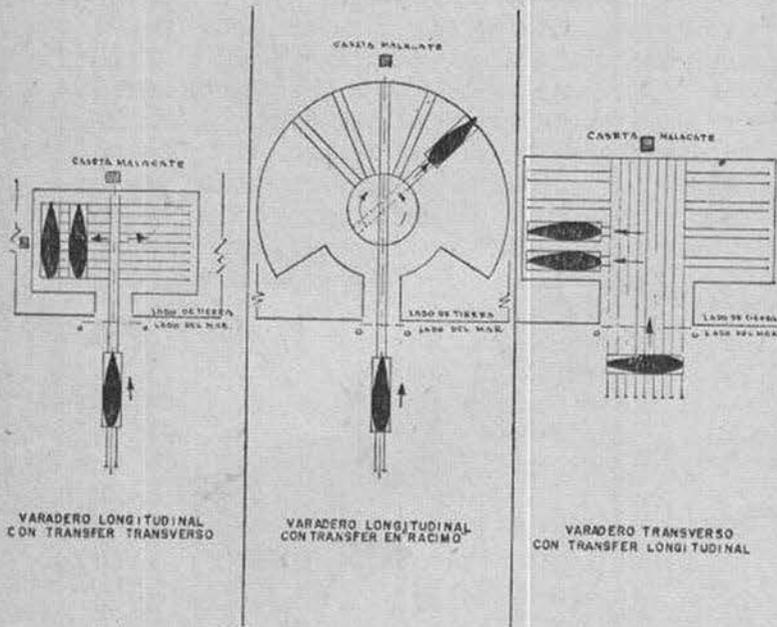
SISTEMAS DE RODADURA.—Estos Sistemas son los más comunes para el deslizamiento de los buques por reparar en un Varadero. Aunque el principio de estos sistemas es efectuar el deslizamiento sobre las himadas de la unidad "Cama-Varado" y buque sobre la misma, por medio de rodillos, la diferencia se establece en el diseño propio de los mismos rodillos. El empleo de rodillos reduce la fricción pura sobre las himadas y por lo tanto facilita la extracción o lanzamiento del buque por reparar o reparado según sea el caso, aunque en esa forma se reduce la fricción pura, aparecen otros tipos de fricción que obligan a diseñar diferentes tipos de rodillos, en consecuencia aparecen diferentes tipos de Sistemas de Rodadura.

En unos tipos se fijan los rodillos a la estruc-

tema de "Poleas" o "Pastecas" dentadas que van controlando la tracción, la mayor parte de las veces es necesario planear sensatamente la localización de las poleas o de las pastecas porque de ella depende que la tracción o lanzamiento del buque sea rápido y eficiente.

Generalmente el malacate o malacates se localizan en situación ventajosa con respecto al sentido en que se opera la Cama de Varado, procurando que cada malacate quede cubierto con techumbre liviana para comodidad en la operación y conservación del mismo.

En los Varaderos longitudinales, generalmente se emplea un solo malacate con tambor de "recobre" y tambor de "retorno", los cuales trabajan por medio de una transmisión mecánica acoplada al motor.



En los Varaderos transversos, generalmente se emplean de uno a dos malacates con las mismas características del anterior pero variando el sistema de poleas por la razón que anteriormente expusimos, de que es más frente de estructura por halar o lanzar.

Tanto en los varaderos longitudinales como en los transversos cuando se tiene como fin el de aumentar la capacidad de buques varados, se diseña un sistema auxiliar de tracción que se denomina "Sistema Transfer", que en nuestro idioma podríamos decir "de Transferencia", este sistema tiene como fin el de deslizar el buque si es varadero longitudinal en el sentido transversal y si es varadero transverso, en el sentido longitudinal. Lo anterior puede verse claramente en los croquis que acompañan el presente artículo.

El Sistema Transfer, se ejecuta con elementos similares de tracción, cimentación y mecánicos a los de la Grada. Finalmente podemos hacer mención de que para aumentar la capacidad de varado en un varadero, sobre todo en los longitudinales, existe el recurso de trasladar o deslizar la cama y buque varado a través de una "grada basculante" hacia dos, cuatro o seis "gradas ra-

diales" que se denominan "gradas en racimo", este tipo de "Transfer" puede observarse en el croquis correspondiente.

Desde un principio hemos tratado de describir en forma sencilla y en el sentido que generalmente se construye un Varadero, los diferentes elementos que lo integran, a continuación pasaremos a analizar también en forma sencilla y general las obras auxiliares que integran el aspecto Industrial del Varadero.

TALLERES.—El grupo de edificaciones que integran los talleres de un Varadero, deberá estar localizado en forma ventajosa y verdaderamente funcional, para que la reparación de un buque sea expedita y controlada, en esa forma vemos que el proceso de fabricación y reparación de las piezas que integran un buque sigue una línea de trabajo controlado.

Se procura que los talleres de Fundición, Mecánico, Herrajes y Gálipos, estén lo más cerca posible a las plataformas de la grada y de los transfers, si el varadero está equipado con estos últimos.

El taller de Fundición y el de Herrajes pueden estar en un mismo local y su función es proveer las piezas metálicas que el buque por reparar demanda en su estructura, vecinos a estos talleres, se encuentran los patios de perfiles laminados.

El Taller Mecánico desempeña los trabajos de reparación y ajuste de las máquinas y en general del sistema mecánico del buque, teniendo en su local equipo y personal aptos para ejecutar trabajos de precisión en ese aspecto.

El Taller o Sala de Gálipos tiene como fin el de trazar y definir de acuerdo con los planos del buque por reparar, las piezas de la estructura dañada del buque, es realmente este Taller el que define la reparación de un buque averiado en su casco.

Aparte de los Talleres mencionados, existen los talleres dedicados a la fabricación de piezas de madera que los buques traen en su estructura, sobre todo si se trata de buques de poco desplazamiento, estos talleres forman un conjunto integrado por el Taller de Carpintería, Aserradero y Almacén de maderas aserradas y por aserrar, este conjunto al igual que el anterior se procura localizarlo lo más próximo posible a las plataformas de reparación.

Las estructuras de todos estos talleres deben ser de carácter removible, para en cualquier momento poderlos desplazar a donde más convenga y de acuerdo con la creciente ampliación del Varadero, en consecuencia se procuran estructuras livianas pero firmes, esto se traduce en poco costo en las edificaciones y grandes inversiones en el equipo propio de los talleres (Tornos, Canteadoras, Sierras, Taladros, Herramienta neumática, etc.), debe procurarse una orientación satisfactoria en los talleres para neutralizar en parte las condiciones climatológicas que generalmente rigen en las costas.

tura de la "Cama de Varado", en esa forma se tienen grandes ventajas en la rápida operación y extracción o lanzamiento del buque, pero una desventaja importante es la de aparecer una estimable fricción en las chumaceras de los mencionados rodillos.

En otros tipos, el grupo de rodillos al que se le denomina "Tren de rodillos" o "Tren de Rollers", está completamente independiente de la "Cama de Varado" y de las mismas himadas, es decir, entre la parte inferior de la "Cama de Varado" y la parte superior de las himadas se coloca el Tren de Rodillos y a medida que la "Cama" avanza hacia la Grada, es decir, hacia la parte superior del Varadero, el grupo de rollers va quedando rezagado al grado de que en tiempos calculados la operación de extracción se detiene para colocar nuevos trenes de rodillos en la parte frontal o proa de la "Cama de Varado", esto tiene una indiscutible ventaja al neutralizarse prácticamente en un 80% la fricción a la rodadura, pero una desventaja al hacer más tardía la operación de extracción o lanzamiento del buque según sea el caso.

Además, en otros tipos, el grupo de rodillos está fijo a las himadas y la "Cama" desliza por decirlo así tangencialmente a una superficie cilíndrica que gira en un eje fijo.

Todos estos Sistemas de deslizamiento que hemos definido a grandes rasgos, son consecuencia de minuciosos análisis los cuales reportan ventajas y desventajas, pero sabiendo llevar un sensato proyecto y estudio sobre estos sistemas, se puede llegar a resultados satisfactorios. Hacemos incapié, en que el sistema de deslizamiento de un Varadero es de vital importancia en el funcionamiento del mismo, ya que de él depende el éxito o fracaso de la explotación y trabajo del Varadero.

CAMA DE VARADO

Por la estructuración misma de este artículo habíamos utilizado con anterioridad el término "Cama de Varado", sin haber definido lo que se entiende por Cama de Varado, pero a continuación y a grandes rasgos describiremos lo que es la "Cama de Varado", elemento sobre el cual se traslada el buque varado en un sentido y otro.

En general, la "Cama de Varado" es una plataforma estructurada en forma de bastidor cuyas dimensiones varían de acuerdo con las condiciones que se fijan en un principio al proyectar el Varadero. En la misma forma en que la longitud máxima de un barco se denomina "Eslora" y al ancho "Manga", las dimensiones de longitud y anchura de la "Cama de Varado" se denominan "Eslora" y "Manga" respectivamente.

Los materiales que se emplean generalmente para la estructuración de la Cama de Varado, son madera y acero laminado, combinándolos sensatamente, ya que cada uno tiene sus propias características y ventajas.

Por ser la "Cama" un elemento del Varadero que está sujeto a esfuerzos incontrolables en el cálculo estructural, se procura que su diseño sea conservador, pensando que su estructura debe ser eminentemente rígida y perfectamente elaborada.

El diseño de la "Cama de Varado" debe ser definido antes del diseño propio de la Grada y Antegrada, por haber la necesidad de que al proyectar el perfil de la Grada y Antegrada debe saberse que, tirantes de agua corresponden para el extremo de la antegrada y que peralte ocupa la estructura de la "Cama", ya que una distancia mínima que aumente el tirante de agua en el extremo de la antegrada, nos obliga a aumentar una distancia considerable el perfil de dicha antegrada.

Por las necesidades propias del Varadero, la Cama se diseña dentro de varios tipos, los más comunes con los denominados tipo "Inglés" y tipo "Crandall" o "de Cuna"; la característica de las Camas tipo Inglés es que el peralte de la misma es constante y el plano sobre el cual se asienta el buque es prácticamente paralelo al plano inclinado de las himadas, o sea al plano inclinado de la grada y antegrada. La cama tipo "Crandall" o "de Cuna", se distingue por tener su rasante de "picaderos" horizontales, y la pendiente, la absorbe con su propia estructura longitudinal en forma de cuña.

El buque al ser depositado sobre la Cama de Varado, asienta su quilla sobre una serie de piezas generalmente de madera, que están colocadas a lo largo del eje central longitudinal de simetría de la propia Cama, a estas piezas se les denomina "picaderos". Las partes laterales del buque son acuñadas y apoyadas en piezas generalmente de madera, denominadas "Santos", que tienen como fin evitar el vuelco del buque varado además de controlar un sinnúmero de esfuerzos rasantes que se presentan al extraer o lanzar el buque al agua.

Si el Varadero es longitudinal, la tracción de la Cama se aplica en su proa por sistemas especiales que se diseñan según las características del Varadero; si el Varadero es transversal, la tracción se aplica en el costado lateral y se impone el diseño de un sistema de tracción bien meditado, para tener como resultado una tracción uniforme ya que el frente por halar es mucho mayor en el transversal que en el longitudinal.

SISTEMA DE TRACCION

Como su nombre lo indica, este sistema es el que ejecuta la extracción del buque fuera del agua, a grandes rasgos lo describiremos. La tracción se ejecuta por medio de malacates movidos por motores generalmente de combustión interna. Para halar o controlar el lanzamiento de la Cama de Varado sobre la cual se encuentra el buque, se emplean cables de acero o cadenas según sea lo proyectado, tanto los cables como las cadenas trabajan a través de un sis-

La iluminación artificial aparte de la natural, debe ser estudiada ampliamente, porque de ello depende el buen trabajo que se ejecute.

Las obras auxiliares a este aspecto industrial deben ser meditadas con criterio constructivo y pensando en todo momento que el varadero como industria que es, es susceptible a ampliaciones.

Finalmente para terminar este bosquejo general de lo que constituye un Varadero, mencionaremos las siguientes obras y edificaciones, que deben estar erigidas dentro de la zona industrial del mismo, y que son las siguientes: Edificio de Oficinas, en donde se encuentra el Director o Superintendente del Varadero; Sanitarios y baños para el personal de la Industria; Pañoles de buzos en el varado de los buques; Plataforma de circulación para los vehículos y equipo rodante del propio varadero; Patios de estacionamiento y zonas verdes.

Todo lo anterior que hemos descrito sobre lo que es en esencia un Varadero, está elaborado lo más sencillo posible y representa solamente lo que es un elemento que integra una zona de reparación de buques, es decir, puede tener varios varaderos de diferentes tipos pero solamente para reparar determinados tipos de buques, esto lo habíamos aclarado en un principio, en consecuencia queda perfectamente definido que un Varadero es un elemento de los que constituyen una zona de reparación de Navíos, en un Puerto.

En el próximo número de esta revista describiremos otros elementos importantísimos de los que integran la zona de reparación de buques y se denominarán "Diques".

Discurso pronunciado por..

de bien y su inalterable respeto a nuestras libertades y derechos como seres humanos, que como hombres comprendemos, quedarán para siempre grabados en nuestros corazones y que dentro de muchos años, cuando los hombres de tierra, atropellados por el ritmo avasallador de la civilización ya no recuerden los hechos de hoy, en los alojamientos de marinería y fogoneros de los buques, en ese intervalo entre Zafarrancho de Coys y Apagafuegos, voces que hoy aún no nacen hablarán del hombre de la Marcha al Mar, y de la leyenda del patriota que hizo frente a siglos de inercia terriola con la bandera tremolante del Progreso Marítimo.

Sensible Fallecimiento

El 15 de junio próximo pasado dejó de existir el señor Ing. don José Sánchez Mejorada, inestimable amigo de "LITORALES" y Director de la Revista Técnica de Obras Marítimas.

El personal de nuestra redacción, se une al duelo y presenta a sus familiares y amigos sus más sentidas condolencias.

~~~~~  
**LAS TARJETAS DE IDENTIDAD POSTAL LE FACILITAN EL COBRO DE SUS DOCUMENTOS Y VALORES, ASI COMO LA ENTREGA DE SUS CORRESPONDENCIAS EN TODAS LAS OFICINAS DEL PAIS.**

La Revista LITORALES, felicita cordialmente al personal que construyó el buque MEXICO, bajo la dirección de los ingenieros de la Armada de México, señores Capitanes de Fragata FELIX ARRUTI ITURRIOZ y RAUL DE LA COLINA CERDAN

# Protección Anticorrosiva de las Estructuras de Fierro y Acero

(Continúa)

**CROMATO DE ZINC.**—Sigue al minio en utilidad. Es un pigmento inhibidor y su uso está indicado en pinturas para materiales ligeros, donde el plomo rojo no puede usarse. Modernamente ha tenido gran aceptación el wash de primera mano a base de este pigmento en vehículos de polivinil butiral. La combinación de 60% de cromato de zinc, 25% de asbesto y 15% de óxido de hierro en vehículos de aceite de linaza y alquid puro ha dado excelente protección al acero y a los metales ligeros.

En lo que respecta a pigmentos para pinturas exteriores, los más adecuados son:

**OXIDO DE HIERRO.**—Natural o sintético. El producto natural se obtiene de diferentes minerales de hierro.

De la enorme variedad de pigmentos usados en pinturas sólo un número muy reducido ha encontrado aplicación como inhibidores de corrosión en pinturas protectoras. Ellos son:

**PLOMO ROJO-MINIO.**—Es el pigmento de mejores características para evitar corrosión. Su uso se remonta a dos mil años y ha estado en aplicación constante desde hace un siglo. En todas las investigaciones de comportamiento de pinturas se ha revelado como uno de los pigmentos de mejores propiedades preservadoras. Se obtiene calentando litargirio ( $Pb_3O_4$ ) entre 600 y 700 F, obteniéndose  $Pb_3O_4$ .

La relación adecuada pigmento-vehículo para una buena pintura de primera mano no es crítica y en general la cantidad de plomo rojo debe ser la máxima consistente con la viscosidad de aplicación. Se acostumbra incorporar cierta cantidad de materiales inertes sin que disminuyan las características de preservación. Así en Alemania es práctica general el poner el 20 al 40% de baritas.

**CARBONATO DE PLOMO.**—Es uno de los pigmentos blancos de mayor uso en pinturas exteriores. El producto comercial consiste de la mezcla de  $4 PbCO_3$   $2Pb(OH)_2$ ,  $PbO$ ,  $2 Pb CO_3$ ,  $Pb(OH)_2$  y  $PbCO_3$ . Aún cuando el carbonato de plomo se ha usado en pinturas preservadoras de primera mano, su acción contra la corrosión es menor que la del minio.

**ACEITES SECANTES.**—Entre los principales figuran:

**ACEITE DE LINAZA.**—Se obtiene de la molienda de las semillas de linaza. Está constituido por glicerinas de ácidos grasos saturados y no saturados. Su rapidez de serado es relativamente lenta, y para incrementarla se

hierve y se le incorporan compuestos de plomo y magnesio.

**ACEITE DE SOYA.**—Se obtiene de frijol soya. Es un aceite semisecante de secado más lento que el de linaza. Su uso se destina principalmente a la fabricación de resinas sintéticas.

**ACEITE DE CHINA (CHINAWOOD).**—Se obtiene de las nueces del "Aleurites Cordata" que abunda en Japón y China. Es el de secado más rápido. Se mezcla a otros aceites secantes y se destina principalmente a la fabricación de barnices, debido a su alta resistencia a la humedad.

**ACEITE DE HICINO.**—Procede de la higuera. Posee excelentes propiedades secantes y se usa como sustituto del aceite de china.

**ACEITE DE PESCADO.**—Se ha usado durante muchos años en la preparación de pinturas baratas, mezcladas con otros aceites secantes.

Todos estos aceites pueden mejorar sus propiedades mediante el adecuado tratamiento químico. En la actualidad se dispone de una amplia variedad de aceites sintéticos de propiedades secantes similares a los naturales, que incorporados en diversas proporciones suministran una gran variedad en precio y calidad de pinturas para diferentes usos.

**PIGMENTOS.**—La pigmentación de las películas orgánicas es necesaria para desarrollar las cualidades de preservación de los metales. La adición de pigmentos aumenta la resistencia, dureza y durabilidad de la capa protectora. El efecto deletéreo de ciertos medios es retardado por los pigmentos, se reduce la velocidad de penetración de la humedad y se disminuye la acción de los rayos ultravioleta. En pintura de primera mano, ciertos pigmentos retardan el ataque de la corrosión. Los métodos que dependen de la naturaleza del mineral. Los productos sintéticos son de tres tipos; óxido rojo, amarillo y negro:  $Fe_2O_3$ ,  $Fe_3O_4$ ,  $H_2O$  y  $Fe_3O_4$ .

Los óxidos de hierro son opacos a la luz ultravioleta y producen películas duras, impermeables y de alta durabilidad; no impide la corrosión, pero usados en combinación de minio, cromatos y óxido de zinc mejoran sus propiedades preservadoras.

**OXIDO DE ZINC.**—Debido a su alto índice de refracción: 2.08 y a su opacidad a la luz ultravioleta ofrece muy buena protección contra reacciones fotoquímicas. Su carácter ligeramente alcalino neutraliza los ácidos en atmósferas industriales. Sus cualidades inhibitorias se deben a su índice básico.

**POLVO DE ZINC METALICO.**—Su uso como protector de corrosión se remonta a los últimos 25 años. La acción protectora se debe a su carácter anódico-electroquímico respecto al hierro. Las pinturas con alto contenido de polvo metálico de zinc han dado buena protección en el aire y agua de mar.

**POLVO DE ALUMINIO.**—Es uno de los pigmentos de mayor uso en pinturas. Su acabado reúne las ventajas de apariencia y protección. Las propiedades protectoras se deben a su impermeabilidad a la humedad y a la opacidad a la luz ultravioleta. Las partículas de aluminio se acomodan laminarmente en posición horizontal en la superficie de la película, alargando la trayectoria que debe recorrer la humedad para llegar al metal base.

En lo que respecta al índice de protección que ofrecen las diversas pinturas, The National Bureau of Standard Tests realizó un estudio exhaustivo con fórmulas de primera mano y superficiales. Los resultados se muestran en las tablas 3 y 4.

**T A B L A 3**

**COMPORTAMIENTO DE PINTURAS DE PRIMERA MANO**

| No. | Descripción de la pintura.                                                    | Acero            |                              |           |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|-----------|
|     |                                                                               | lavado en H. Cl. | Acero galvanizado No Tratado | Fosfatado |
| 1   | Minio en aceite crudo de linaza.                                              | 2                | 2                            | 1         |
| 2   | Plomo azul en aceite crudo de linaza.                                         | 3                | 3                            | 2         |
| 3   | Pintura naranja Internacional.                                                | 2                | 2                            | 1         |
| 4   | Plomo metálico 90, carbón 10 en aceite modificado por barniz fenol alkid.     | 3                | 2                            | 1         |
| 5   | Oxido de hierro-Cromato de Zinc-primer.                                       | 1                | 3                            | 1         |
| 6   | Aluminio en barniz.                                                           | 1                | 3                            | 1         |
| 7   | Minio en aceite de secado rápido.                                             | 2                | 2                            | 1         |
| 8   | Cromato de zinc.                                                              | 1                | 2                            | 1         |
| 9   | Zinc, Oxido de Zinc en Alkid                                                  | —                | 1                            | 1         |
| 11  | Barniz asfalto.                                                               | 4                | 3                            | 3         |
| 12  | Plomo, carbón en vehículo fenólico.                                           | 6                | 2                            | 1         |
| 13  | Plomo en vehículo resino-fenólico.                                            | —                | 3                            | 3         |
| 14  | Grafito en aceite de linaza.                                                  | 4                | 3                            | —         |
| 15  | Plomo metálico en vehículo resino-fenólico.                                   | 3                | 3                            | —         |
| 16  | Plomo metálico-Plomo azul en vehículo fenólico.                               | 3                | 3                            | —         |
| 21  | Zinc 60, óxido de zinc 26, materia silícea 10, plomo blanco 3 en barniz spar. | —                | 2                            | 2         |
| 23  | Zinc 35, Oxido de Zinc 65 en barniz spar.                                     | —                | 3                            | 2         |

| No. | Descripción de la pintura.                                                                  | Acero            |                              |           |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|-----------|
|     |                                                                                             | lavado en H. Cl. | Acero galvanizado No Tratado | Fosfatado |
| 27  | Aluminio en vehículo de hule natural.                                                       | 4                | 3                            | 2         |
| 29  | Oxido de Hierro 50, cromato de zinc 25, asbesto silíceo 10 en barniz fenólico.              | 1                | 3                            | —         |
| 31  | Cromato de Zinc 80, silicato de magnesio 20 en barniz-fenil-fenólico                        | 1                | 3                            | 1         |
| 32  | Igual al 31 sumando 1 libra de aluminio por galón.                                          | 1                | 3                            | 1         |
| 34  | Zinc-Oxido de Zinc en aceite de linaza.                                                     | 3                | 1                            | 1         |
| 36  | Zinc 50, Oxido de Zinc 20 en aceite fenólico.                                               | 2                | 2                            | 1         |
| 37  | Hule cloirnado, aluminio 27, cromato de zinc 41, Oxido de Hierro Negro 14, Negro carbón 18. | 2                | 3                            | 2         |
| 39  | Hule clorinado, 88 plomo, 7 cromato de zinc, 2 óxido de hierro negro, 3 negro carbón.       | 3                | 3                            | 2         |
| 54  | Cromato de plomo 32, Sulfato de plomo 10, Oxido de hierro 37, Sílice 21 en barniz spar.     | 2                | —                            | —         |
| 56  | Cromato de zinc, 41, Oxido de hierro 38, Sílice 21 en fenol modificado por alkid.           | 1                | —                            | —         |
| 60  | Oxido de hierro 77, Oxido de zinc 13, asbesto 11 en barniz spar con aceite.                 | 3                | 2                            | 2         |
| 61  | Zinc 78, Oxido de zinc 20, litargirio 2 en aceite de linaza.                                | 3                | 2                            | 2         |
| 68  | Aluminio 22, zinc 58, Oxido de zinc 8, materias inertes 12 en barniz alkid.                 | 3                | 1                            | —         |
| 74  | Plomo metálico en barniz alkid                                                              | 3                | 2                            | —         |
| 75  | Minio en barniz alkid.                                                                      | 3                | —                            | —         |
| 77  | Oxido de hierro 67, cromato de zinc 33 en alkid.                                            | 1                | —                            | —         |
| 82  | Plomo azul en fenol.                                                                        | 3                | —                            | —         |
| 83  | Plomo azul en ester goma alkid.                                                             | 3                | —                            | —         |
| 1   | <b>Es el mejor, 2 sigue en calidad, etc.</b>                                                |                  |                              |           |

**T A B L A 4**

**COMPORTAMIENTO DE PINTURAS EXTERIORES (MANOS SUPERFICIALES)**

| No. | Descripción de la pintura.                              | Indice |
|-----|---------------------------------------------------------|--------|
| 101 | 2 Lb. de polvo de aluminio en barniz.                   | 1      |
| 102 | Pintura negra de aceite.                                | 1      |
| 103 | Negro de humo 13 en 97 de aceite de linaza con secante. | 1      |

|     |                                                                                                                             |    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 104 | Oxido negro de hierro 94, minio 6 en aceite de linaza.                                                                      | 1  |
| 105 | Oxido de hierro en aceite y fenol-modificado por alkid.                                                                     | 1  |
| 106 | Barniz verde oliva.                                                                                                         | 1  |
| 107 | Oxido bario-titanio 50, Oxido de zinc 40, asbesto 10 en alkid.                                                              | 2  |
| 108 | Titanato de plomo 20, carbonato básico de plomo 25, óxido de zinc 26, silicato de magnesio 29 en aceite mejorado de linaza. | 2  |
| 109 | Cromato básico de plomo 90, silicato de magnesio 10 en aceite de linaza y barniz spar.                                      | 2  |
| 111 | Bióxido de titanio 80, Oxido de zinc 20 en alkid.                                                                           | 2  |
| 112 | Titanato de plomo 80, Oxido de zinc 20 en alkid.                                                                            | 2  |
| 113 | Bióxido de titanio 80, Oxido de zinc 20 en alkid.                                                                           | 3  |
| 114 | Pintura de aceite con plomo blanco y Oxido de zinc.                                                                         | 3. |
| 115 | Pintura de aceite con titanio-zinc-plomo.                                                                                   | 3  |
| 1   | <b>Es el mejor, 2 sigue, etc.</b>                                                                                           |    |

De estas tablas se deduce la evidente superioridad que en pinturas de primera mano tiene el cromato de zinc, o cromato de zinc mezclado con óxido de hierro en vehículo adherente, muy secante del tipo fenólico o alkid. Para manos exteriores cuya función es proteger las capas interiores preservadoras, la superioridad está de parte del polvo de aluminio y de los pigmentos oscuros en vehículos resinosos.

**GENERALIDADES SOBRE APLICACION.—El factor** más importante en la vida de una pintura protectora sobre estructuras de acero, es la adecuada preparación de la superficie del metal. En fábrica es posible limpiar completamente la superficie mediante lavado en ácidos, fosfatado, o a cepillo de alambre. En obra, la eliminación de grasas, óxidos y escamas, se logra mediante el piqueteado, rasqueteado y cepillado de alambre, o a chorro de arena.

Una vez limpia la superficie se aplica la primera mano de pintura preservadora y se la deja secar completamente. Las especificaciones americanas recomiendan que con pinturas de aceite, se deje la primera mano 8 días, luego se da otra capa de primera mano y una vez seca, dos manos exteriores.

The Port of New York Authority utiliza para pintar los puentes del puerto una primera mano compuesta con 100 lbs. de minio de 97% de calidad en 5 galones de barniz fenólico mezclado con aceite de linaza; con contenido mínimo de productos no volátiles del 50%. La mezcla produce 7 1/2 galones de pintura. Las capas exteriores se fabrican con dos libras de pasta de aluminio por galón de barniz. La renovación de la pintura de los puentes de sistema se verifica en ciclos de 10 años.

**PINTURAS PARA AMBIENTES MARINOS Y FONDOS DE BUQUES.—**Debido a la gran variedad, número y calidad de pinturas para buques se han realizado numerosas pruebas de exposición auspiciadas por gobiernos y fabricantes. Entre las pruebas más completas figuran las realizadas en Inglaterra por el Marine Corrosion Sub-

comitee of the British Iron and Steel Research Association. Se probaron 140 fórmulas de pinturas anticorrosivas para fondos de buque. El resultado de la calidad de pigmentos y vehículos se indica en las tablas 5 y 6.

**T A B L A 5**

**INDICE DE MERITO PARA PIGMENTOS DIVERSOS EN BARNIZ MODIFICADO FENOLICO-RESINOSO CON ACEITE STANDARD**

| Pigmento                | No. de manos | Indice |
|-------------------------|--------------|--------|
| Sulfato básico de plomo | 15           | 14.6   |
| Plomo blanco            | 3            | 9.7    |
| Negro Bideford          | 3            | 9.3    |
| Rojo Burtisland         | 17           | 9.3    |
| Oxido Rojo              | 8            | 9.1    |
| Grafito                 | 12           | 3.9    |
| Oxido de Zinc           | 3            | 3.7    |

**T A B L A 6**

**LISTA DE LOS MEJORES VEHICULOS PARA PINTURA ANTICORROSIVA**

| Indice de mérito. | Vehículo.                                           | Propiedades de Almacenamiento. |
|-------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------|
| 30                | Aceite Standard modificado con cresol-formaldehído. | Malas                          |
| 26                | Coumaron butánico 1 lt. de barniz.                  | Malas                          |
| 23                | Hule clorinado.                                     | Moderadas                      |
| 23                | Aceite Standard modificado con fenol-formaldehído.  | Moderado                       |
| 16                | Coumaron USA 1 lt. de barniz.                       | Moderadas                      |

Del resultado de estas pruebas, el Almirantazgo Británico ha adoptado como pintura Standard de fondo para nuevas construcciones la fórmula: dos partes de sulfato básico de plomo, una parte de plomo blanco, una parte de rojo Burtisland y una parte de baritas en vehículo de aceite modificado con fenol-formaldehído. La flota mercante británica utiliza para pintura de fondos una fórmula mercante británica utiliza para pintura de una fórmula similar substituyendo el plomo blanco por polvo de aluminio.

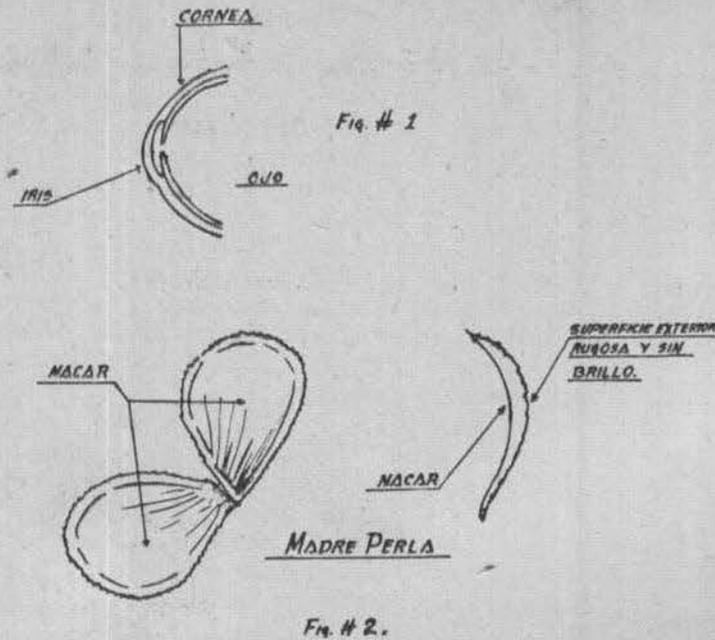
En Estados Unidos las pruebas de exposición han puesto de manifiesto la notable superioridad de las pinturas vinílicas anticorrosivas y antifouling y han sido reglamentadas para uso de la Armada y del Servicio de Guardacostas. El mejor sistema de pintura en fondo de buques es:

- una mano de Wash.
- Dos manos anticorrosivas.
- Dos manos antifouling.

El conjunto dura en buenas condiciones 7 1/2 meses y se destruye a los doce meses. El sistema Wash consiste en aplicar al metal limpio del fondo pintura de polivinil-butírol pigmentado en cromato de zinc. Su acción preservadora en aguas de mar se debe a la formación de una película de gran adherencia y resistencia en la superficie metálica. Pruebas de dos años en fondos de buque tratados con una mano de Wash han mostrado que el ataque corrosivo no perfora esta película.

# LOS OJOS DE NUESTROS IDOLOS

Cap. Juan Avalos Guzmán



En la "Historia Antigua de Yucatán" de Crescencio Carrillo y Ancona, ilustre escritor digno de todo crédito, se puede leer una nota, página 239, que dice así:

"(1) En cuanto a los ojos, fabricábanles no sólo de la manera más perfecta, sino también lujosa; porque les hacían imitando lo blanco con madre-perla o hueso fino y pulimentado como el marfil, y las pupilas con piedras preciosas. Nosotros hemos tenido en las manos unos ojos de éstos, hechos de concha y topacio, y que habían sido hallados por los esposos Le-Plongeon en Chichén, cuando hicieron el celebrado descubrimiento de la estatua que denominaron de Chacmool".

Con estos datos vamos a analizar:

A.—El material que se menciona es: hueso, madreperla, concha y topacio.

Desde luego, los tres primeros se usarían para la córnea y el último para el iris.

La fabricación de éste, no tiene dificultad alguna, pues cualquier "piedra preciosa" o simple cristal tallado, proporciona los resultados apetecidos.—La dificultad nace con la cornea, tanto por su color, como por su forma exterior.

B.—El hueso, aun cuando esté "pulimentado como el marfil", sufre los efectos del tiempo y la humedad, tomando al final un color amarillento.

C.—La concha, no obstante que se trate de la madre-perla, tiene su parte nacarada en el interior y su curvatura no coincide con la del ojo.—Figs 1 y 2.

¿Cómo los fabrican entonces?

Solución:

Tome un caracol marino de los que abundan

en las playas de aquella península y después de sacarle el molusco, quítele la primera envoltura.—Figs. 3 y 4.

Sobre la superficie de ese camote nacarado que le queda, trace el contorno de un ojo haciéndole antes de cortarlo, el orificio para recibir el iris. Fig. 4.

Recorra sus trazos con una segueta fina para desprenderlo, lijelo suavemente y en el lugar correspondiente, enchufe el cristal. (iris).—Fig. 5.

Al contemplar su trabajo terminado, podrá repetir la frase del Dr. Carrillo y Ancona: "... hemos tenido en las manos unos ojos de éstos, hechos de concha y topacio..."

Poca o ninguna importancia tendría la anterior exposición, si no encontrásemos al caracol de mar, entre los artefactos del rito religioso y sobre los muros de los Teocallis de la Meseta Central.

Si con toda paciencia y buena intención, nos proponemos seguirle los pasos desde las profundidades del oceano en donde vive, hasta llegar a su último destino, habremos recorrido forzosamente las rutas de los mercaderes que se dedicaban a este tráfico y que con seguridad, fueron: marítimas, fluviales y terrestres; a bordo de sus canoas y a lomo de indio.

Tema tan interesante, requiere un análisis por separado y un estudio más profundo.

Recuerdese que para llegar a descubrir las actuales ruinas arqueológicas, restos de la cul-

(Pasa a la Pág. 40)

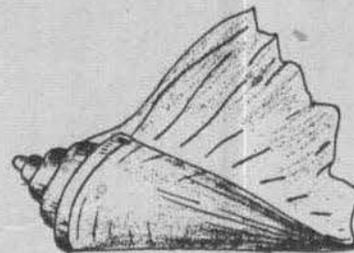


Fig. # 3

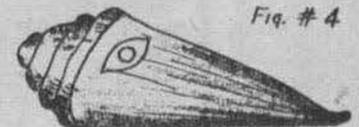


Fig. # 4

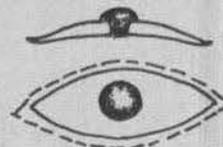


Fig. # 5

# Vuelo sin Alas

Por José E. Moreno Avila

A la memoria de Manuel J. Alvarado.

Le decíamos Many y volaba cuanto tuviera alas. Se había forjado volando carcachas aéreas, increíblemente desvencijadas supervivientes de uno y otro y muchos más aterrizajes forzosos y occidentes aéreos. Aviones de fumigación con fuselaje de una marca y motor de otras zonas voladores de la costa de Guerrero y de Zacatecas en la época en que cualquier cosa con alas era buena para el transporte de minerales. Camiones aéreos de Tabasco y Campeche obligados a aterrizar en un claro reducido de la floresta para adquirir a precio de regalo puercos, maíz y cacao cuya única salida era por aire. Y aquí en la vega regada por el Grijalva, el Usumacinta y el Palizada se convirtió en maestro de transporte a lado.

Le caracterizaban la intuición mecánica y la sensibilidad aérea. Una vez posesionado de los controles sentía en su sistema nervioso el esfuerzo de las alas, batidas por las rachas de viento o azotadas por la lluvia y presentía, por una curiosa opresión en el pecho cuando el motor estaba a punto de fallar. Esta intuición unida a sus reflejos precisos que en el momento oportuno actuaban instantáneamente ejecutando la maniobra exacta que producía la menor avería, le había permitido sobrevivir a múltiples accidentes. Había aterrizado en los pantanos y colgado el avión en las ramas de los gigantes de la selva. Había dejado un ala entre los troncos y perdido la hélice. Se había hundido al acuaticar y había escapado de su avión en llamas.

Tal era Many, piloto de carga aérea en la floresta tabasqueña. Joven, fuerte, enamorado de las alturas. La mirada serena reflejando la calma de los cielos en donde se había nutrido su espíritu con la paz de lo insondable. Le gustaba volar. Arriba se sentía en posesión de sí mismo y en comunión con los demás. Rompía sus cadenas terrestres, por breves instantes y flotaba en el espacio, ingravido y veloz, dominando a los elementos y con la sensación de que ahí a su alcance, de un momento a otro, podría revelársele el misterio de los mundos. Y mientras escapaba de este modo a sus miserias huía a sus pies el bosque apretado y en la cabina chillaban los puercos y la costalera de cacao y maíz rechinaba sus amarres.

Era un hombre satisfecho de su trabajo y de sus capacidades. Con el alma limpia de amarguras. Mostraba sus cicatrices sin orgullo ni vergüenza, cual precio inevitable del privilegio de volar. Estaba siempre alerta, vivo despierto a lo imprevisto.

Y lo imprevisto ocurrió. Su avión se había cansado sin que su intuición lo reconociera. La deficiencia en el sistema de alimentación era tan pequeña que escapó al oído atento y al examen minucioso del mecánico. Aquel domingo no había trabajo. Era un simple vuelo de placer en honor de un amigo. Tomaron asiento. Se

calentó el motor. El ritmo de las explosiones y la indicación de los instrumentos eran perfectas.

Quitó los frenos y oprimió el acelerador. Al rugido creciente del motor el avión se deslizó sobre la pista. Many lo sintió lento. Aumentó la gasolina. El aeroplano cobró velocidad. No era suficiente. Enfrente la barda límite del campo, se acercaba peligrosamente. Más gasolina. Todo el bastón atrás. El avión despegó del suelo. Volvió a caer. Se elevó. Con increíble torpeza, en aquel campo recorrido cientos de veces, tropezó una de las ruedas con la barda. Trastabilló. El ala izquierda tocó el suelo. Rebotó. El ala derecha saltó hecha astillas. Volvió a rebotar, dió vueltas y cayó de espaldas con la hélice desbocada rugiendo imponente. Un instante después el avión se incendiaba.

Sacaron a los tripulantes con vida. Many tenía las vértebras cervicales rotas. Lo tendieron a un lado del avión en espera de la ambulancia. Antes que lo condujeran al Hospital llegó su mujer con los niños. Atrajo hacia sí las caritas llorosas y limpió con una sonrisa la pena sin consuelo. Al oprimir la mano de la esposa sintió la desesperanza del que rompe un viejo lazo de afecto.

Extrañamente, al cerrar los ojos, se desprendió del cuerpo tendido, frío y rígido, rodeado por sus deudos. Nadie le veía. Besó a su mujer. Acarició a sus hijos y sondeó la profundidad de sus ojos infantiles. Leyó en ellos el destino de su vida y se llenó de conmiseración. Ya no podía hacer otra cosa que volver a su ocupación, emprender el vuelo. La llamada era urgente y sin escape. Vuelo sin alas y sin término. Adelante, el universo infinito, de millones de años de luz. Se despidió con una mirada profunda que lo abarcaba todo y voló para no regresar jamás.

## Los Ojos de Nuestros Idolos

(Viene de la Pág. 39)

tura superior americana, se comenzó por escarbar un basurero.—Un simple "tepalcate" dió la pista y con el tiempo y estudio de los especialistas, se ha podido reconstruir lo que en la actualidad es motivo de admiración entre porpios y extraños.

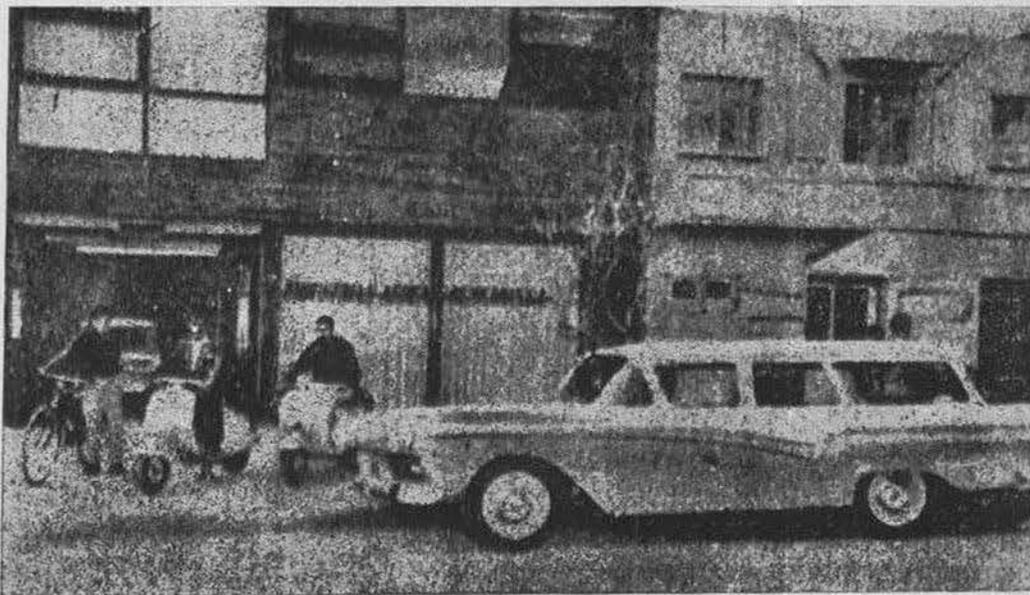
Es mi intención despertar el interés sobre esta clase de estudios, pues desde antes que llegara Colón a estas tierras y mares de América, no sólo existía un verdadero servicio de cabotaje, sino una comunicación marítimo comercial y cultural entre el Continente y todas las islas de nuestro Mediterráneo, a bordo de sus canoas.

Trataré de comprobarlo posteriormente.

# INDUSTRIAS AEREAS MEXICANAS, S. A.

Representantes de firmas Americanas y Nacionales, en Artículos  
en general para la aviación.

Aviones, motores, partes y accesorios en general.



Gerentes:

FAUSTO RIVERA - GUSTAVO CASTILLO P.



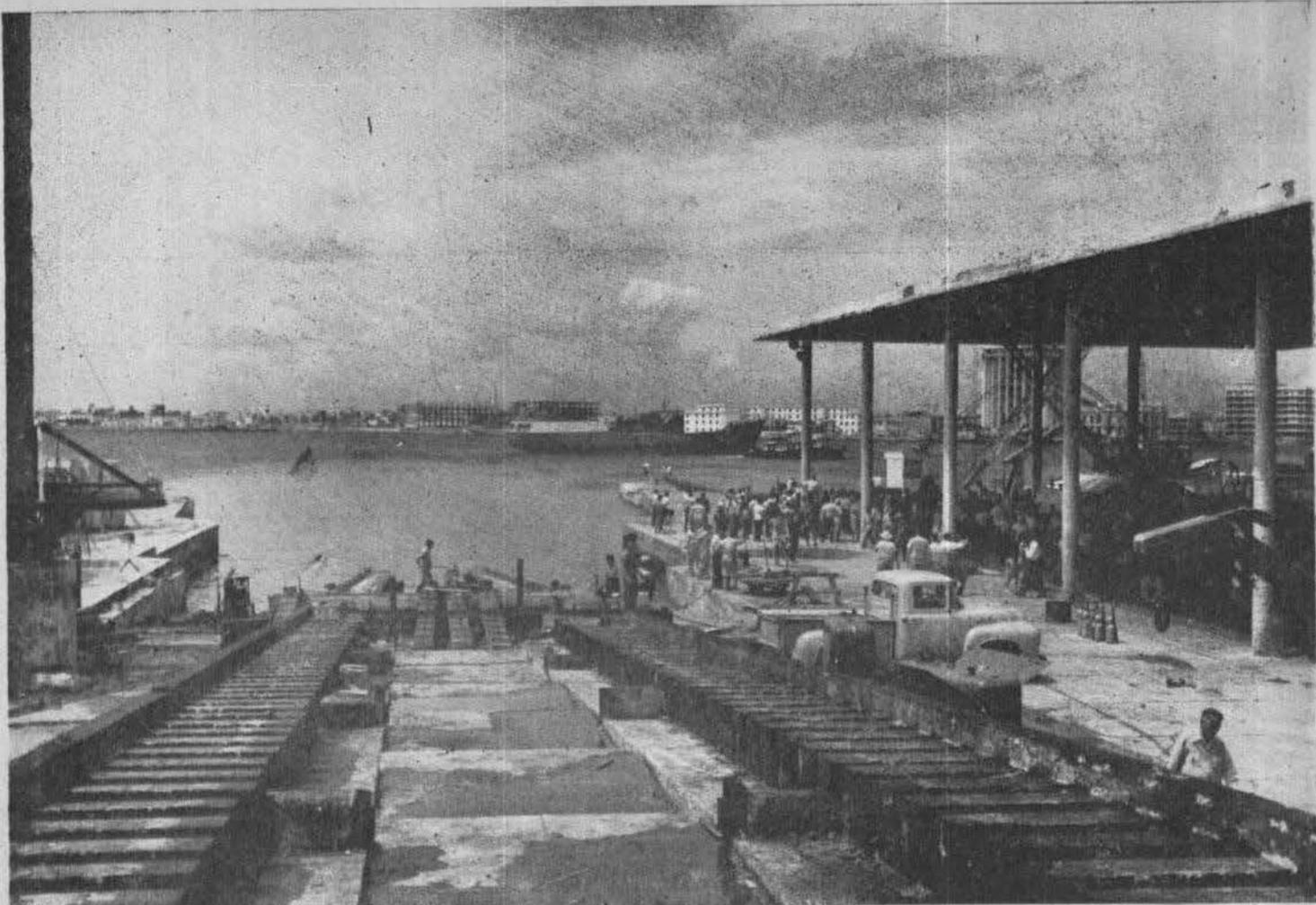
Proveedores de las Dependencias del Gobierno y Secretaría de Marina.

OFICINAS:

Boulevard Aeropuerto Central No. 362 - Tel. 22-45-47

Apartado Postal 23075 - México, D. F.

Despachamos pedidos C. O. D. y Correo Reembolso.



Vista del Astillero de Ulúa, en Veracruz, mostrando la Grada y la Antegrada construidas por la Dirección General de Obras Marítimas, de la Secretaría de Marina

La construcción de esta Antegrada estableció un récord de rapidez en obras submarinas

Al fondo el Buque "MEXICO", momentos después de su feliz botadura