

EDITORIALES

REVISTA MENSUAL

AÑO DEL
PRESIDENTE
CARRANZA.



1º JUNIO

**DIA de la
MARINA**



Año 2

PUBLICACION DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA
MAYO Y JUNIO DE 1959

14 Y 15

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 2

MAYO Y JUNIO DE 1959

No. 14 y 15

LITORALES Sale el Día 16 de Cada Mes.

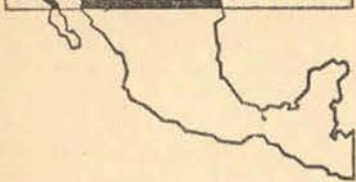
SUMARIO

	Pág.
Nuestro Editorial	6
En el DIA DE LA MARINA	7
Construya su Bote	10
Proyecto de Estatutos de la Liga Marítima Mexicana	14
JOHN PAUL JONES — Fundador de la Armada Americana	19
Grandes Navegantes Versión de Luz Muñoz Sandiel	20
Hundimiento del Portaviones "GLOURIOUS"	22
Tecnificación	27
Los Espíritus de Tamiahua — Por Alberto Calcés	29
Aprenda a Navegar	34
SALVAMENTO	38
Mi Inolvidable Demonio Por Carlos Delorme	40
El Pequeño Gran Problema — Mario Ponce Moutte	44
DE LA MAR CRUEL — Por Gustavo Rueda Medina	45
Nuestro Crucigrama	49
Página Fotográfica	50

NUESTRA PORTADA
APUNTE DEL ING. JULIO ADEATH GOMEZ.

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

LITORALES
REVISTA MENSUAL



EN POS DE LA CONCIENCIA
MARITIMA DE MEXICO.

Fundador:

Contralmirante

Gustavo Rueda Medina

Director General:

Contralmirante Ing. Naval
Oliverio F. Orozco Vela

Gerente Administrador:

Ing. Manuel Peyrot Girard

Jefe de Redacción:

Capitán de Navío
Rubén Montejo Sierra

Publicidad

Mario Ponce Moutte,
Gabriel Ramírez,
Xavier Villegas Mora

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



Editorial

Al festejar el Día de la Marina, enviamos cordial saludo y sincera felicitación a los Marineros de México.

Nada más natural que, en ocasión de tal conmemoración, hagamos una revisión del estado actual y de las posibilidades de evolución de nuestra Marina.

Prácticamente no hay puerto de la República a donde no pueda llegarse por carretera o ferrocarril, y aun cuando esta red de comunicaciones, determina un duro golpe a las actividades de cabotaje, ha significado, en cambio, una corriente continua de aficionados a los deportes marítimos. Miles de propietarios de embarcaciones de placer se mueven hacia los puertos llevando a remolque sus lanchas y veleros. En cada uno de estos "yachtman" alienta un simpatizador de la Marina. Anhelan que nuestro país posea la Marina que resuelva sus necesidades.

Las actividades pesqueras muestran un continuo desarrollo. En todos los puertos se construyen febrilmente botes de pesca y la flota se aproxima a las tres mil unidades. Esto es significativo. Nuestros hombres de empresa han empezado a valorizar los vastos recursos de nuestros litorales y se han lanzado a su explotación. A su vez el mar prodiga sus especies, y en los mercados interiores puede observarse un importante comercio de pescados y mariscos, que tiende a resolver el problema de alimentación popular.

El desarrollo de la flota pesquera tiene importancia Nacional. Exige instalaciones adecuadas en los puertos. Sugiere la necesidad de protección por parte de la Marina de Guerra. Constituye una importante fuente de trabajo y de adquisición de divisas. No hay duda que este desarrollo de la Pesca significa el avance más sólido de nuestro País en sus actividades Marítimas.

La Marina Mercante, por el contrario, lucha denodadamente por resolver sus problemas. Ha sufrido la competencia de carreteras y ferrocarriles, y con fletes escasos se ha enfrentado a un reciente aumento en el precio de los combustibles. En cambio, el aumento de la potencialidad industrial y del crecimiento de ciudades, apunta hacia un aumento en el transporte de mercancías. El problema principal a resolver es la disminución de gastos de embarque, reducción en las tarifas de carga y estiba, exactitud en los itinerarios y rapidez de transporte a fin de que logren satisfacer las demandas de los usuarios, que dudan en decidir el transporte de sus mercancías, por mar o tierra.

La Marina de Altura no ha pasado de la etapa de los buenos deseos. Se ha demostrado la existencia de fletes y el éxito financiero que espera a una empresa con buques y rutas adecuadas. El señuelo no es lo suficientemente tentador. Para reforzar su seducción se requiere garantizar fletes de ida y vuelta, bien mediante tratados de navegación, o protegiendo la bandera mercante con exención de impuestos, o con subvenciones de navegación.

Cualquiera que sea el futuro de nuestra Marina estamos seguros de poseer el factor fundamental, el personal de oficiales y marineros, con que se tripulen los futuros buques.

En el "Día de la Marina"

"Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos y primeros maquinistas de los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla además los que compongan las dos terceras partes de la tripulación".

Tal es el texto original del segundo párrafo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos elaborada por el Congreso Constituyente de 1917, cuyo autor e incansable defensor de dicho artículo, fué el Gral. Cándido Aguilar, secundado eficientemente por el señor Gral. Heriberto Jara, ambos miembros de la Diputación Veracruzana al Congreso Constituyente.

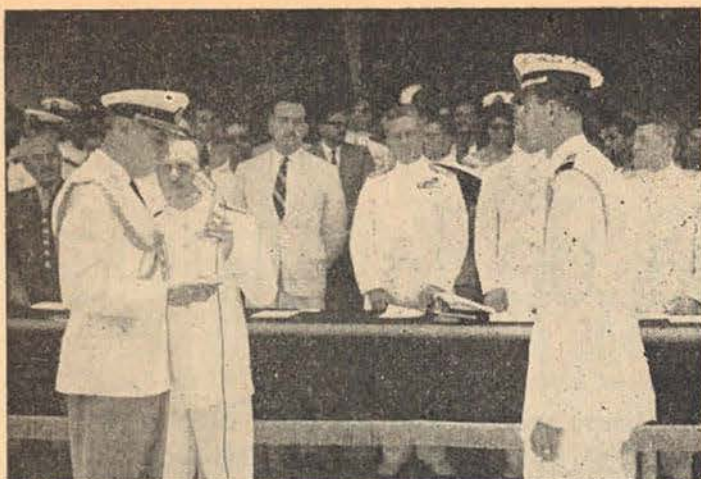
Con tal mandamiento se sentaron las bases para la nacionalización de la marina mexicana, habiéndose puesto en ejecución tal ordenamiento en el puerto de Veracruz, y siendo los primeros buques nacionales tripulados por marinos mexicanos, "El Tabasco", al mando del Cap. Rafael Izaguirre y el vapor "Coahuila" a las órdenes del Cap. Armando F. Ascorve, miembros retirados de la Armada. El día 4 de junio de 1917 se hizo a la mar el vapor "Tabasco", por lo que fué el primer barco mexicano tripulado íntegramente por marinos mexicanos en el que se ponía en marcha la nacionalización de la Marina Mercante.

En el año de 1942, la Secretaría de Marina, al frente de la cual se encontraba el señor Gral. Heriberto Jara, a quien correspondió la honra de ser el primer Secretario de Marina en nuestra Historia, creo el "Día de la Marina", a iniciativa de un grupo de marinos nacionales, fijándose el día 10 de junio para tal objeto, en conmemoración del hecho antes mencionado.

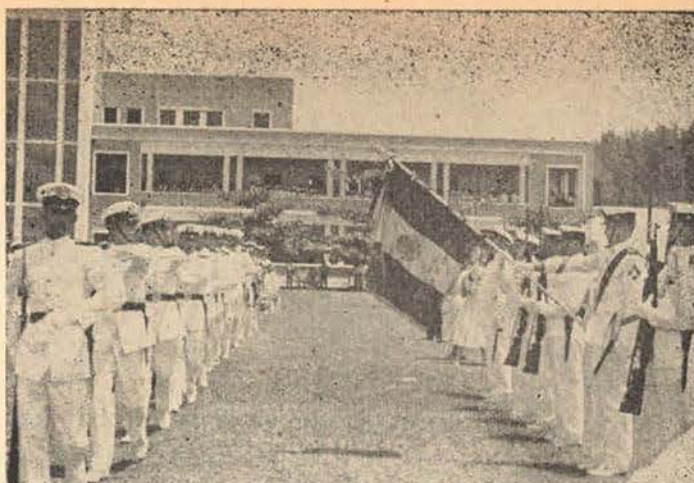
Desde tal fecha tradicionalmente se ha venido festejando en esta Capital y en la mayoría de los puertos de la República, el "Día de la Marina", con diversos actos, pero creemos que la mejor celebración que puede dedicarse a la Marina Nacional, es la realización de hechos positivos; hechos constructivos, en beneficio de ella y de México.

Todos los que formamos parte de la Marina Nacional, los mercantes, los de guerra, los pescadores, los ingenieros y obreros dedicados a la construcción de embarcaciones, los ingenieros y trabajadores encargados de la construcción de las obras marítimas, las empacadoras, los alijadores, estibadores y demás trabajadores portuarios y en general, todas las personas dedicadas a las actividades marítimas, y aquellos que en alguna forma emplean su energía en trabajos relacionados con el mar, debemos hacer un balance cada año, en el Día de la Marina, para determinar ¿Qué hemos hecho durante el año en favor de la Marina?

"LITORALES", se complace en enviar un saludo fraternal y su felicitación más calurosa, a todos los trabajadores marítimos y a todos los profesionistas del mar en este día de la Marina Nacional.



El Sr. Agregado Naval de la República Argentina en la entrega de la Medalla de Oro, que su país obsequia al Cadete más distinguido de los alumnos de la H. Escuela Naval.



Jura de la Bandera en la H. Escuela Naval el 21 de abril.

Standard Machinery and Supply Co.

Atenas No. 31 - México, D. F.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS DE LOS
FAMOSOS MOTORES MARINOS



Allis-Chalmers

(DIVISION BUDA)

Con motivo del DIA DE LA MARINA

Felicita calurosamente a todos los miembros
de la H. Armada de México, y la Marina

Nacional.



El Sr. Contralmirante Ingeniero Naval Oliverio F. Orozco Vela, Sub-Secretario de Marina, en la ceremonia del 21 de abril en esta ciudad.



El Sr. Oficial Mayor Vicealmirante Rigoberto Otal Briseño en la Guardería Infantil de la Secretaría de Marina, festejando el Día del Niño.



El Sr. Almirante Manuel Zermeno Araico, montando guardia en la cripta del finado Secretario de Marina, Gral. Rodolfo Sánchez Taboada, en el cuarto aniversario de su fallecimiento.

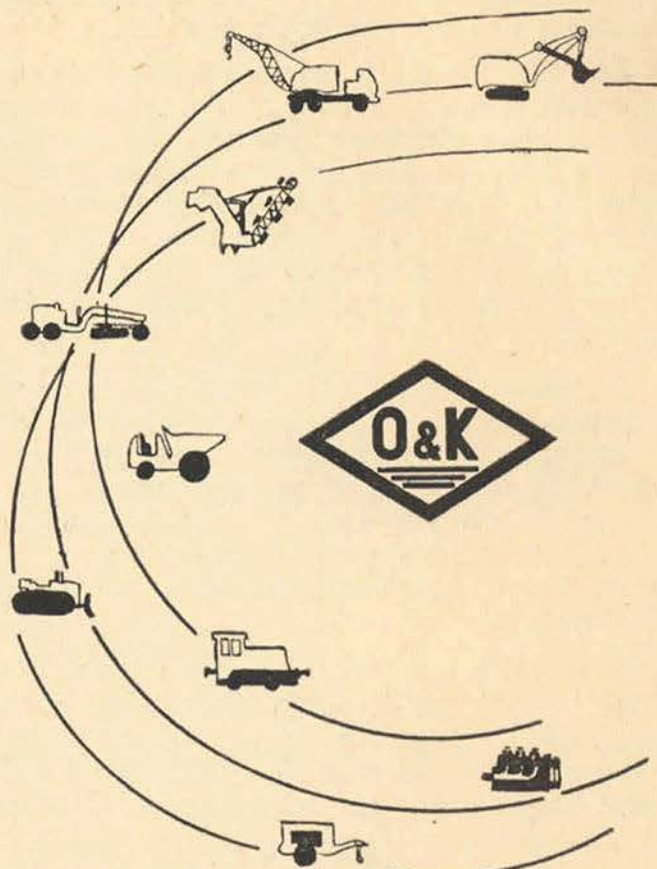


Sr. Vicealmirante David Coello Ochoa, fallecido el 27 de abril de 1959

Drenstein - Koppel S. A.

Berlín-Bochum-Dortmund-Hattingen-

Lübeck (Alemania)



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

"MYASA"

MAQUINARIA Y ACCESORIOS, S. A.

JUANACATLAN N° 15

Te's.: 15-44-11 - 15-46-20 - 15-49-23

Además



suministra

- DRAGAS FLOTANTES
- BOMBAS
- CALDERAS
- INSTALACIONES DE REFRIGERACION
- EQUIPO ELECTRICO
- INSTRUMENTOS DE MEDICION Y CONTROL
- MAQUINARIA HERRAMIENTA

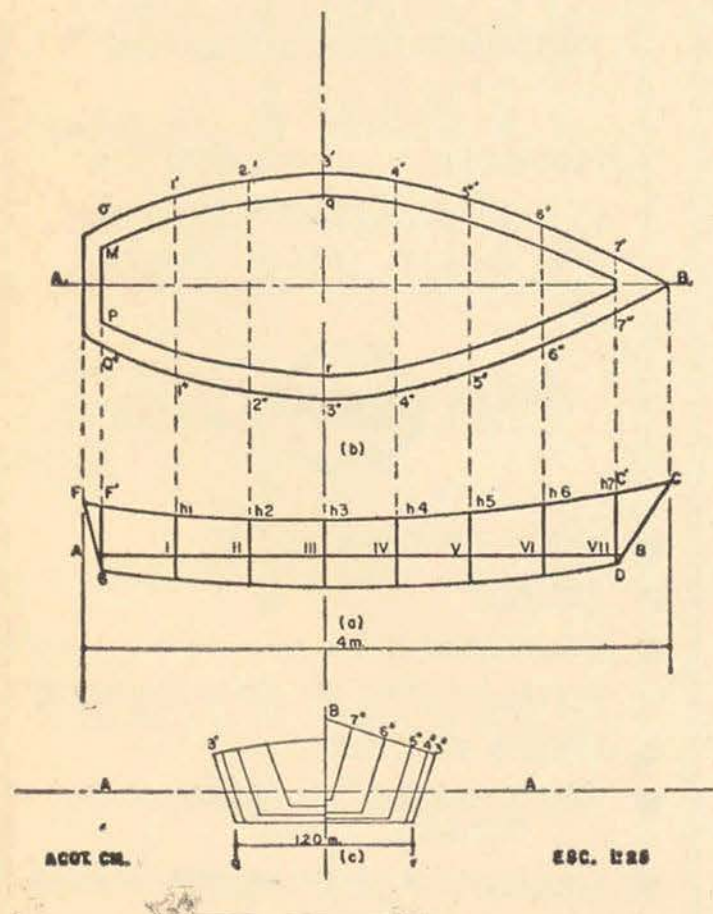
CONSTRUYA SU BOTE

Está por demás señalar los placeres, individuales y familiares, que reporta un pequeño bote. Se disfruta de paseos al aire libre y en aguas interiores, de prometedora alegría. Se hace ejercicio con los remos y se vigoriza el organismo con el sol y la brisa cargada de sales.

Existe el criterio de que la construcción de un bote está limitada a los carpinteros de ribera, o sea a los especialistas en construcciones navales. Esto es cierto respecto a las embarcaciones mayores pero un pequeño bote de 3 a 4 mts. de longitud, de fondo plano, cuaderanas en V, es de construcción accesible para todo aquel que tenga una sierra, un cepillo, y el deseo de poseer un bote.

Se pueden adquirir los planos o se pueden dibujar. Algunas revistas, entre ellas "Boating" "Yachting"—, etc, incluyen en cada número los planos de uno o varios esquifes, pangas, o canoas, las cuales es necesario trazarlas con gis, en un piso de cemento disponible. Para aquellos que deseen trazar su propio bote, indicaremos el procedimiento.

Se elige la longitud. Digamos 4 mts., que a la escala de 4 cm. - 1 m. da 16 cm. Se traza una línea recta A B, que es la línea de flotación de la embarcación. La roda C D y el codaste F G se trazan con una inclinación a gusto del diseñador.



El fondo G D se dibuja con una curvatura placentera y lo mismo la regala F C. - A G se traza de aproximadamente 10 cmts. y B D de 5 cm; Esto determina el fondo.

F'G de 40 cmts. y C'D de 60 cmts. Las dimensiones pueden variar a gusto del diseñador.

A B se divide a cada 50 cms. (2 cm. de escala). Estas son las trazas de las cuaderanas, que se prolongan hacia arriba a las puntas O', 1, — 7'. En el dibujo superior que es una planta de la embarcación, (tal como la vería un observador desde arriba), se traza A, B, línea media, y se le da forma a la embarcación (siempre a criterio del diseñador, pero conservando las dimensiones acostumbradas en este tipo de pangas). El contorno A. O', — 7' B, 7" 6" — O' es la regala. A. m n P, la forma del fondo. La manga máxima 3'3", puede tomarse igual a 1.5 mts. y el ancho de fondo gr — 1.2 mts. Con los datos de estos dos planos se traza el de forma de las cuaderanas.—Se dibuja L A, que es la línea de flotación, y la vertical central plano (c). La cuaderna 3'3" se dibuja, llevando III 3 del plano (a), al (c), abajo de la flotación L A. Se tira la línea q3r, paralela a L A, y de longitud qr del plano (b).—Se prolonga hacia arriba 3 III, hasta h3 (c). El valor h3 III se toma del plano (A). Por este punto se tira otra paralela a L A, 3'3" (c) de extensión igual a 3'3" (b).—Las cuaderanas a proa de la central, se dibujan por mitad a la derecha de 3h3 (c), y las situadas a popa, en la misma forma a la izquierda. Si se unen los puntos de regala 3", 4", 5", 6" — 7" B, debe obtenerse una curva continua sin saltos ni jorobas. Cualquier salto indicara imperfección o errores en el dibujo, que evidentemente deben corregirse. No es posible que el primer plano de un aficionado sea perfecto. Hay que ejercitarse y manejar con precisión los útiles de dibujo. Desde luego que ayuda mucho un buen restirador, escuadra y regla T de regular precisión. Por otra parte, el entrenamiento que produce el diseño es absorbente, superior a la solución del crucigrama más complejo, y equivalente a un buen partido de ajedrez que termina con un brillante mate cuidadosamente planeado. El plano terminado es hecho por uno. El bote es propio. Nació en la imaginación, y una vez dibujado deja la satisfacción de toda obra creada.

Naturalmente que queda la duda si la embarcación dibujada navegará, si será estable y lo suficientemente robusta para llevar sin sobresaltos a la familia. Analizar la estabilidad mediante los planos exige conocimientos un poco más difíciles de adquirir; pero los planos se pueden llevar a un experto, o bien compararlos con los de los botes de los amigos. Una vez con la seguridad de que para su tamaño, formas y

dimensiones son normales, se procede a preparar la construcción.

En este tipo de embarcaciones de fondo plano, el elemento resistente es el casco, a tal grado, que la armazón de cuadernas, puede desaparecer por completo; pero, para las personas desconfiadas, la resistencia aumentará si se establece un buen esqueleto formado por la quilla, roda y codaste, (espiná longitudinal) y un buen número de cuadernas (costillas).—El forro de los costados y el fondo puede ser de $\frac{1}{2}$ " de cedro, o de pino americano que aunque menos resistente al ataque de la humedad, ofrece suficiente duración para un bote de recreo, que será pintado periódicamente.—Las cuadernas pueden ser de $1\frac{1}{2}$ " x $\frac{1}{2}$ " de pino, la quilla de 4" x 1", la roda de 3 x 3", los palmejares de $\frac{1}{2}$ " x 1". Los planos de formas pueden considerarse como indicadores del contorno exterior, para lo cual habrá que deducir el espesor del fondo, o bien del contorno interior, tal como están, con lo que el bote tendrá dimensiones ligeramente mayores.

La construcción del bote se realiza con plantillas transversales, cuya forma se toma de los planos. La plantilla debe llevar las ranuras para el encastre de las palmejares, que por este procedimiento siguen la curvatura del fondo y de la regala y ofrecen apoyo al forro de los costados y del fondo.

El número de plantillas transversales puede

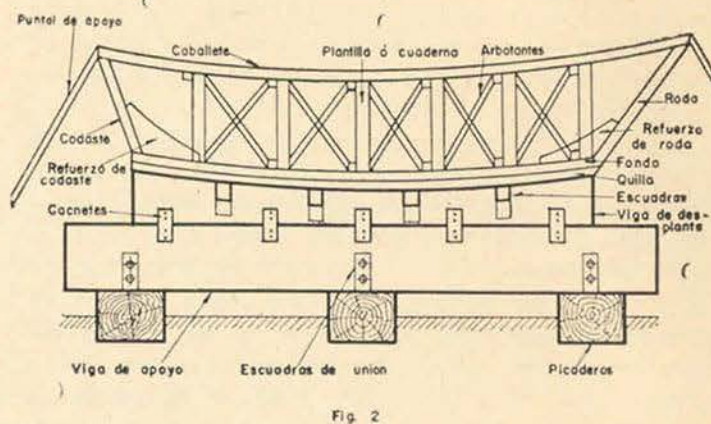
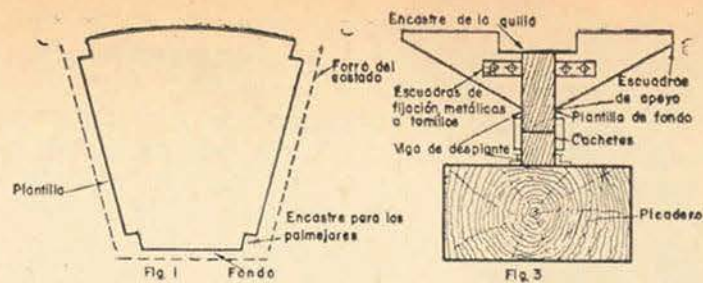


Fig. 2

DIBUJO:
Bulmaro Reyes Amador

Obras de México, S. A.,

Felicita con todo respeto al Sr. Presidente de la República

LIC. DON ADOLFO LOPEZ MATEOS;

al C. Secretario de Marina,

SR. ALMIRANTE MANUEL ZERMEÑO ARAICO

y a toda la Marina de México

con motivo del DIA DE LA MARINA

México, D. F., Junio 1° de 1959.

Reforma N° 95-726

de 4 a 6, los cuales se preparan a las dimensiones exactas, dejándolas ligeramente mayores y luego rebajándolas a cepillo.

En un patio, de preferencia con piso de cemento y cercano a la sala donde se encuentran dibujados al tamaño natural los planos del bote se principia por enterrar, o fijar, tres robustos maderos de 10" x 10" (picaderos) que constituirán la base de la construcción, y espaciados entre 1.5 y 2 mts.

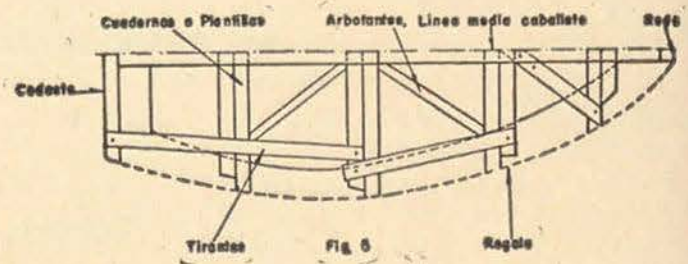
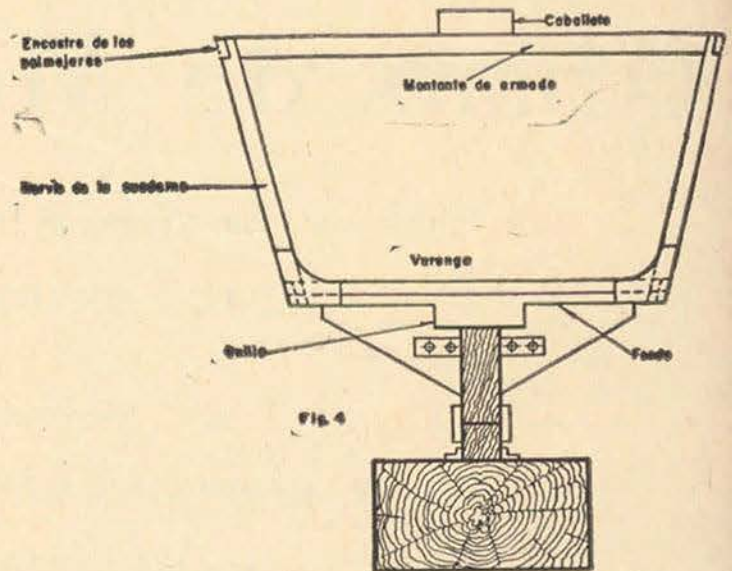
Sobre los picaderos se monta la viga de desplante, de 6" x 4", cuidadosamente nivelada, y fija a los picaderos con escuadras de acero y tornillos. Esta viga debe quedar completamente inmóvil, y no sufrir desplazamientos debido al martilleo. De su fijeza depende la exactitud de la construcción.

La viga de desplante recibe la plantilla de fondo construida con la forma de la curvatura del fondo de la embarcación en su parte superior, y de dimensiones iguales o menores a la viga de desplante (6 x 4" para pangas grandes, 4" x 2", para pequeñas).—La forma del fondo se traza en la plantilla y se recorta con sierra de cinta, sierra de mano, hachazuela, o cepillo, y debe quedar bien lisa.—La plantilla de fondo se fija a la viga de desplante con taquetes clavados por ambos lados.—Esta plantilla de fondo lleva las escuadras de apoyo del casco, con su encastre para la quilla, fig. 3. Estas escuadras deben quedar perpendiculares a la plantilla de fondo, y su posición se rectifica con un cuadrante antes de fijarse a tornillo.

Terminado este sistema de apoyo, se inicia el montaje de la embarcación. Primero se introduce la quilla en el encastre de las escuadras, sobre ella van las tracas de fondo, que pueden ser transversales o longitudinales. Las longitudinales son preferibles, puesto que dan mayor resistencia en el sentido proa-popa. Estas tracas se trazan en el plano de fondo (b), tirando paralelas a la línea media A, B, al ancho de la madera disponible, y dejándolas ligeramente más grandes para prever la curvatura de fondo. Pueden llevar cubrejuntas interiores o exteriores. En el primer caso sirven de palmejares de fondo, y en el 2o. de refuerzos al varar la panga. Si se

dispone de máquina de ranurado, o se compra madera machi — hembra, se acomodarán las tracas, bien adosadas, fijándolas sobre las escuadras de fondo con clavillos sin enterrar la cabeza, preferible sobre un taquete que permita retirarlas posteriormente.

Establecido el fondo se monta el espejo (montado sobre un marco perimetral de 1" x 1/2") con la inclinación tomada del plano (a) y verificada con una falsa escuadra. Se asegura a la quilla y al fondo con el refuerzo de codaste, cuidando de que asiente perfectamente, rebajando las imperfecciones a cepillo. Se fija con tornillos de bronce o clavos galvanizados, enterrando la cabeza para después cubrir con macilla. Si la panga es pequeña y no va a llevar cuadernas completas, se recortan las plantillas transversales. Si se refuerza con cuadernas, éstas substituyen a las plantillas. La Fig. 4 indica como se construye la cuaderna. El marco está formado por la verenga horizontal y los nervios inclinados, cerrados por un montante de armado sobre el que se apoya el caballete que los fija en posición. Para conservarlas inmóviles se ligan con arbotantes o puntales. Cada cuaderna o plantilla debe quedar exactamente perpendicular a la quilla y vertical. Esto se puede comprobar trazando la línea media de los picaderos y levantando rectas perpendiculares sobre el piso en la posición de cada cuaderna. Colocado un listón sobre el montante de cada cuaderna, la plomada en los extremos debe caer exactamente sobre la línea. La horizontalidad del montante se



DIBUJO:
Balmere Reyes Amador

Astillero "JARAMILLO"

Calzada Niños Héroes N° 614

Manzanillo Col.

Felicita cordialmente a los miembros de la Marina
Nacional en ocasión de su día conmemorativo.

1° de Junio de 1959

comprueba con nivel. Una vez comprobada su posición, se fija con tirantes horizontales clavados sobre los montantes como se indica en la Fig. 5. Y se clavan al fondo por debajo, con clavo galvanizado o tornillo de bronce.

A continuación, se montan los palmejares en los encastres de las cuadernas, adaptando su forma, que inicialmente será de sección rectangular, a cada una de las ranuras, y fijándolas con clavo galvanizado o tornillo de bronce.— Pero antes de introducir los tornillos hay que asegurarse de que la curva que forman los palmejares es continua sin saltos ni jorobas, lo que indicaría un error de construcción, todavía a tiempo de remediar. Hay que cuidar de que los palmejares entren adecuadamente en la roda de sección trapecial.

Una vez armados los palmejares, la panga ya debe ofrecer su forma, y resta poner los costados. El nervio de cada traca se divide en 3 o 4 partes equidistantes. Se toma un listón flexible y se coloca sobre la regala, cuidando de que ajuste exactamente y se marca la posición de cada cuaderna. Este listón se coloca sobre la arista de una tabla y en cada marca de cuaderna se señala el ancho a la siguiente división marcada en cada cuaderna.

Tirando una línea que una todos los puntos se tendrá la 1ª traca, la cual se lleva sobre la regala y se fija a los cuadernos y al palmejar superior.

Se procede en la misma forma con las tracas inferiores, hasta llegar a la de fondo. La unión con la roda debe ajustar perfectamente, y para tapar el frente puede usarse un falso codaste en forma de V.

Una vez terminado el forro se pone la cinta de regala con los dados para los damás.—Se fija la posición de las bancadas y se montan sobre falsos palmejares, trazados de cuaderna a cuaderna, con un pequeño pie al centro.

Terminado el trabajo de carpintería, se quita el caballete, los tirantes y arbotantes, se separan los clavillos, que fijaban el fondo a los escuadras, y se saca la panga de la plantilla de fondo, volteándola para calafatear. Se introduce en las ranuras hilaza de coco y se recubre con macilla, tapando los agujeritos de los clavillos. Se lija el casco y se pinta a dos o más colores, uno para el fondo de pintura antifouling señalando cuidadosamente la línea de flotación. El forro con esmalte, y el interior a barniz. Entonces se piensa en el nombre, se invita a los amigos y el patio de trabajo se convierte en lugar de fiesta. Todos están ansiosos de saber si la panga que usted construyó flotará. Los amigos se prestan a empujar y allá va rodando sobre la playa, hasta que entra en el agua y se balancea graciosamente. ¿Y ahora, quien es el valiente que la boga por primera vez? ¡Pues usted! o acaso desconfió de su construcción?

Servicios Marítimos de México, S. A.

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

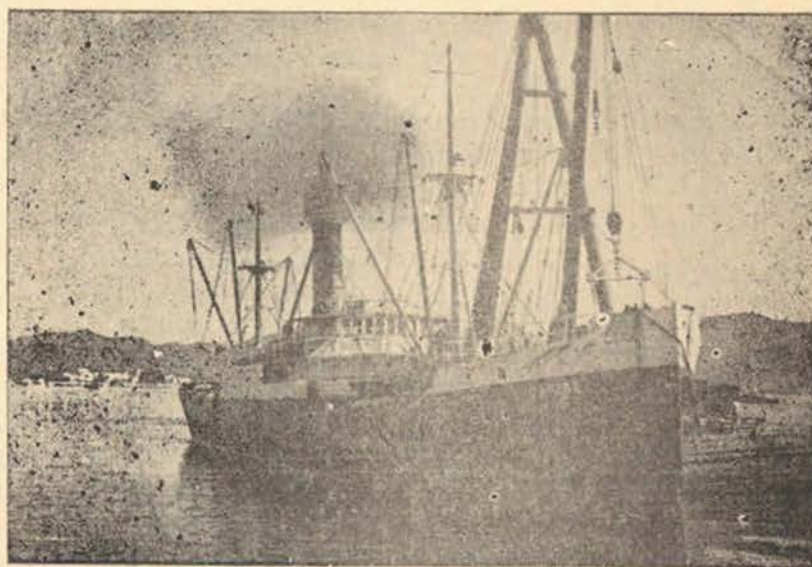
EMBARCACIONES:

"SINALOA"-"CAR EE"

"TRITON"-"ANITA"

"MARIA DOLORES"

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



SUCURSALES:

OFICINAS Y BODEGAS,
TEL. 211 APARTADO 253
CALLE SEGUNDA 363
ENSENADA, B. C.

CALLE MORELOS No. 9
APARTADO 95
TEL. 44
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
San Juan de Letrán N° 21-8° piso 83-34 y 46-70-08. - México I, D. F.

PROYECTO DE ESTATUTOS DE LA LIGA MARITIMA MEXICANA

TITULO I

GENERALIDADES

OBJETO

- Art. 1º La Liga Marítima Mexicana es una Asociación Civil que no persigue fines de lucro, apolítica, económicamente independiente cuyo objeto es el de desarrollar la conciencia Marítima del pueblo de México, respecto a:
- I. Marina de Guerra.
 - II. Marina Mercante.
 - III. Marina de Pesca.
 - IV. Construcciones Navales.
 - V. Obras de Puerto.
 - VI. Navegación de Placer.
 - VII. Turismo Costero.
 - VIII. Deportes Acuáticos.
 - IX. Todas aquellas otras actividades que vayan de acuerdo con el fin principal.
- Art. 2º La Liga contará con un medio de expresión, la Revista y Editora de La Liga Marítima Mexicana, que será una publicación periódica, dependiente a través de su Director, del Presidente Ejecutivo de La Liga.
- Art. 3º Para desarrollar su programa, La Liga actuará en las siguientes ramas:
- I. Acción Infantil.
 - II. Acción Juvenil.
 - III. Acción Femenil.
 - IV. Acción Ciudadana.
 - V. Acción Universitaria.
 - VI. Y cualquier otra rama que sea señalada por el Consejo.
- Art. 4º La Acción Infantil tendrá por objeto desarrollar en los niños el cariño hacia las actividades del mar, el conocimiento de la Geografía e Historia Marítima Mexicana y el entrenamiento en Prácticas Maríneas. El Programa de Acción Infantil será redactado por el Director en el mes de Enero de cada año aprobado por el Secretario General de La Liga y visado por el Presidente Ejecutivo.
- Art. 5º La Acción Juvenil se encargará de desarrollar en los jóvenes mexicanos la aptitud y simpatía hacia todas las actividades ligadas directa o indirectamente con la Marina. Se procurará crear cuerpos de simpatizadores con

el nombre de Brigadas Navales a cuyos componentes se les entrenará en las diversas técnicas maríneas. El Director de Acción Juvenil, propondrá un programa anual de trabajo, aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo, que comprenda:

- I. Creación de cursos juveniles como:
 - Constructor de botes de madera y acero.
 - Navegantes de Yates.
 - Técnico en pesca deportiva y comercial.
 - Técnico en motores fuera de borda.
 - Técnico en motores marinos Diesel.
 - Técnico en motores marinos de gasolina.
 - II. Entrenamiento anual en estaciones navales, puertos, buques, dragas, etc., utilizando el período de vacaciones.
 - III. Turismo Costero.
 - IV. Artes y Ciencias Marítimas.
- Art. 6º La Acción Femenil tendrá por objeto desarrollar en la mujer mexicana, la simpatía por los productos marinos. La Directora de Acción Femenil, propondrá en el mes de enero de cada año el programa de trabajo, que será aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo. Dicho programa incluirá:
- I. Cursos de cocina de pescados y mariscos.
 - II. Cursos de corte para ropa de playa y trajes de baño.
 - III. Geografía e Historia Marítima de México.
 - IV. Secretaria especializada en Industrias Navales.
- Art. 7º La Acción Ciudadana tendrá por objeto interesar a empleados obreros, campesinos, etc., en los problemas marítimos del país, a través de pláticas de divulgación, conferencias, proyecciones cinematográficas, etc. El Director de Acción Ciudadana, propondrá en el mes de enero de cada año el programa de trabajo que será aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo. Dicho programa incluirá:
- Ciclo de Conferencias sobre:

Funcionamiento de Cooperativas pesqueras.

Salarios de trabajadores marítimos.

Condiciones de trabajo marítimo.

Colonización costera.

Industrias marítimas.

Funcionamiento de la Marina Mercante.

Y todos aquellos aprobados por el Consejo.

Art. 8º La Acción Universitaria tendrá por objeto dar impulso y promover la investigación técnica y económica de los problemas marítimos del país, su difusión por medio de conferencias en Colegios y Universidades y pugnará por la creación en las Casas de Estudio de Carreras y Especialidades necesarias al desarrollo de la Marina, tales como:

- I. Arquitectura Naval.
- II. Ingeniería Naval.
- III. Ingeniería de Puertos y Canales,
- IV. Ingeniería de Administración de las Industrias Navales.
- V. Economía Marítima.
- VI. Economía de Transporte Marítimo.
- VII. Economía Pesquera.
- VIII. Tecnología Pesquera.
- IX. Oceanografía.

Y todas aquellas que vayan exigiendo el desarrollo marino del país.

Art. 9º El Director de Acción Universitaria, propondrá su programa de trabajo en el mes de enero, el cual será aprobado por el Secretario General y visado por el Presidente Ejecutivo.

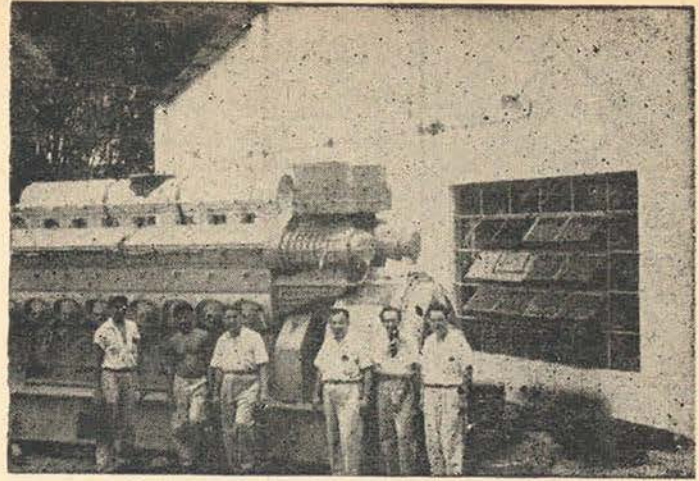
TITULO II

DEL PATRIMONIO DE LA LIGA

Art. 10º Con objeto de que La Liga sea económicamente independiente tendrá ingresos por concepto de:

- I. Cuotas Vitalicias.
- II. Cuotas Mensuales Voluntarias.
- III. Donaciones.
- IV. Subvenciones.
- V. Cooperación Comercial e Industrial.
- VI. Rifas.
- VII. Todas aquellas fuentes de ingreso que apruebe la Asamblea y que vayan de acuerdo con la finalidad de La Liga.

Art. 11º El desarrollo y ejecución de los planes de adquisición de fondos, quedará a cargo del Tesorero y Director del Comité de Finanzas, quien propondrá su programa de trabajo en el mes de enero al Secretario General y será visado por el Presidente Ejecutivo.



Motor Diesel GM., de 1500 H. P., en proceso de montaje en Tapachula, Chiapas.

Enrique Robledo Landázuri

Ingeniero 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 Núm. 20

Tel. 23-68-91

México, D. F.

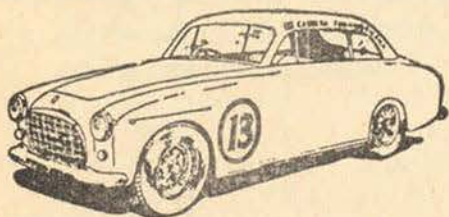
Art. 12º La Revista y Editora de La Liga tendrá su caja propia, supervisada por el Tesorero. Los ingresos por concepto de:
 Suscripciones.
 Venta Mensual.
 Anuncios.
 Ediciones Especiales.
 Y por cualquier otra causa, se destinarán una vez cubiertos los gastos de edición y administración, a la adquisición del equipo y maquinaria para la creación de la Editora de La Liga, Las actividades administrativas y financieras de la Revista, serán supervisadas por el Comité de Vigilancia, cada seis meses o cuando lo estime conveniente.

TITULO III

DEL COMITE DIRECTIVO

Art. 13º La ejecución de los trabajos de La Liga Marítima Mexicana quedará a cargo del Comité Directivo, que estará formado por:
 Presidentes Honorarios.
 Presidente Ejecutivo.
 Secretario General.
 Tesorero y Director de Finanzas.
 Director de la Revista y Editora de La Liga.
 Director de Acción Infantil.
 Director de Acción Juvenil.
 Director de Acción Femenil.
 Director de Acción Ciudadana.
 Director de Acción Universitaria.
 Comité de Vigilancia.

Art. 14º El Presidente Honorario lo será el Sr. Presidente Constitucional de la República Mexicana. Se le comunicarán los programas anuales de trabajo de La Liga, así como todos los asuntos ad-



MECANICA AUTOMOTRIZ
 MECANICA, HOJALATERIA
 Y PINTURA

NINO PERDIDO 618

COL. ALAMOS

SU CREDITO ES BUENO
 Descuentos especiales a empleados de la
 Secretaría de Marina y socios de la Liga
 Marítima.

ministrativos, de personal, ejecución y financieros que a juicio del Presidente Ejecutivo le sean de interés. Las directivas que se sirva señalar el Sr. Presidente Honorario serán obedecidas por el Comité Directivo.

Art. 15º El Vicepresidente Honorario, lo será el Sr. Secretario de la Marina Nacional. Se le comunicarán los programas anuales de trabajo de La Liga, así como todos los asuntos administrativos, de personal, ejecución y financieros que a juicio del Presidente Ejecutivo le sean de interés. Será el conducto entre el Comité Directivo y el Sr. Presidente Honorario.

Art. 16º El Presidente Ejecutivo será nombrado en Asamblea General mediante libre votación de los socios con voz y voto. Deberá ser mexicano por nacimiento y tendrá a su cargo la organización y ejecución general de todos los trabajos de La Liga Marítima Mexicana. Será el Jefe del Comité Directivo y de la Revista y Editora de La Liga. Disfrutará del sueldo que le fije la Asamblea General de acuerdo con el estado financiero de La Liga.

Art. 17º El período de duración de su cargo será de seis años y no podrá ser reelegido por ningún motivo. Podrá ausentarse de sus actividades por un período máximo de 60 días. Si el período de ausencia es mayor, deberá renunciar a su cargo, siendo sustituido en sus faltas temporales o por renuncia, por el Secretario General, en tanto se reúne la Asamblea General, que elija nuevo Presidente.

Art. 18º El Secretario General será el ayudante inmediato del Presidente Ejecutivo. Tendrá a su cargo el control de personal y administración y la revisión de todos los asuntos de La Liga, así como la atención de relaciones públicas. Tendrá una duración en su cargo de seis años y no podrá ser reelegido. Podrá ausentarse de sus actividades por un período máximo de 30 días y en sus ausencias será sustituido por uno de los miembros del Comité de Vigilancia. En caso de renuncia se seguirá el mismo procedimiento en tanto se reúne la Asamblea General que elija nuevo Secretario General. Disfrutará del sueldo que le fije la Asamblea General a propuesta del Presidente Ejecutivo, de acuerdo con el estado financiero de La Liga.

Art. 19º El Tesorero y Director de Finanzas tendrá a su cargo la redacción, organización y ejecución de los planes de adquisición de fondos de La Liga, así

como el control y distribución de los bienes de La Liga. Tendrá una duración en su cargo de seis años.

Art. 20º Las actividades del Tesorero serán supervisadas cada seis meses por el Comité de Vigilancia, quienes practicarán una auditoría en este período o cuando lo juzguen conveniente. Cualquier anomalía encontrada será comunicada a la Asamblea General, teniendo el Comité de Vigilancia la facultad de citarla. Disfrutará del sueldo que le fije la Asamblea General a propuesta del Presidente Ejecutivo y a efecto de estimular su trabajo podrá tener derecho a un porcentaje de los fondos adquiridos, que en ningún caso pasará del uno por ciento, cuando dichos fondos adquiridos sean por concepto de Rifas, Bonos o Aportaciones particulares. El Tesorero podrá ausentarse de sus actividades por un período máximo de 15 días, siendo sustituido en sus ausencias temporales por el miembro más antiguo del Comité de Finanzas.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 27º El Director de Acción Universitaria tendrá a su cargo la redacción y ejecución

del Programa Anual de Trabajo de esta rama.

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

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

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

TITULO IV

DE LOS SOCIOS

Art. 31º Los Socios serán de 5 clases: Morales, Vitalicios, de Cuota Voluntaria Mensual y Sin Cuota. Los primeros serán las Instituciones Comerciales o Asociaciones Civiles, representadas por su Presidente, tendrán una sola cuota, la de Admisión, que será voluntaria pero no menor de \$ 1,500.00 M.N. Los segundos serán las personas que paguen su cuota de ingreso voluntario pero no menor de:

- a) \$ 1,000.00 para persona civil.
- b) \$ 500.00 para persona militar y naval.

La Unión de Estibadores y Jornaleros del Pacífico C.R.O.M.

en el Puerto de Manzanillo, Col.

Se complace en felicitar a la Marina Nacional en su "DIA"

1º de Junio de 1959

Y al Sr. Capitán de Altura

RAFAEL CORDERO PAREDES

Por su designación como Director General de Marina Mercante y no dudamos sea de beneficio para la Marina Nacional, y para este Puerto en particular.

ALFONSO AVILA LUNA

Secretario General

Estas cuotas podrán ser pagadas en un año.

Los Socios Vitalicios serán los que tengan voz y voto y su conjunto constituye la Asamblea General. Los socios que radiquen fuera de la ciudad de México, sólo tendrán voto por escrito en los asuntos de Asamblea General, los cuales se les comunicarán por carta. Si antes de la fecha de Asamblea no envían su voto, se considerará nulo.

Los Socios Vitalicios tendrán derecho a un descuento del 50% en la suscripción de la Revista de la Liga, y en todas las publicaciones de la editora.

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

Los Socios sin Cuota serán:

- I. Niños sin recursos.
- II. Marineros y Pescadores.
- III. Soldados.
- IV. Cualquier persona que justifique su falta de recursos.

Tendrán preferencia en las actividades de La Liga y a un descuento del 15% en la suscripción de la Revista. No

tendrán voz ni voto en los asuntos de La Liga.

TITULO V DE LA ASAMBLEA GENERAL

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

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

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

TITULO VI TRANSITORIOS

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

Remolcadores del Golfo

**Felicitan cordialmente a la
Marina Nacional, con motivo del
"DIA DE LA MARINA"**

Junio 1º de 1959

JOHN PAUL JONES

Fundador de la Armada Americana

Hijo de un jardinero, John Paul nació en Escocia. Desde niño simpatizó con el mar, se embarcó muy joven, hizo su carrera a bordo y a los 20 años recibió su despacho de Capitán. Era un joven apuesto, audaz y decidido.

Poco antes de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, Paul se estableció en Virginia. Al estallar la Guerra ofreció sus servicios de Capitán al Gobierno de los Estados Unidos y se le confió el mando del "Alfred". Ingresó a la Armada con el nombre de John Paul Jones. Se le ordenó proteger el comercio americano de los buques ingleses. Entonces las Colonias carecían de bandera y John Paul izó en el "Alfred" su hermosa insignia con una serpiente enredada en el tronco de un árbol, lista para morder, y al pie la frase: "No me provoque".

El 14 de junio de 1777 Jones tomó el mando del buque de Guerra "Ranger". Ese día el Congreso adoptó la bandera de las barras y las estrellas, que fue izada por primera vez en un buque de Guerra, el "Ranger" el 4 de julio. Ostentando orgullosamente esta bandera que anunciaba al mundo el nacimiento de una gran Nación, determinada a ser libre y dueña de su destino, John Paul se dirigió a Francia. Al entrar a Puerto los buques franceses saludaron al "Ranger". Esto significaba que reconocían oficialmente a los Estados Unidos de América, como país libre y poseedor de una armada.

En esa época era Ministro Americano ante la Corte de Francia, Benjamín Franklin. Recibió a Paul Jones afablemente y le recomendó navegar por las costas de Inglaterra y Escocia y atacar al comercio Inglés, en la misma forma como los británicos perseguían, capturaban y hundían a los buques americanos. Los franceses dieron a John Paul Jones un nuevo buque de guerra, al que puso el nombre de "Bon Homme Richard" en honor del entonces popular "Poor Richard's Almanac".

Al "Bon Homme Richard" se le unieron rápidamente otros buques. Ahora el joven Capitán tenía una reluciente flota. Inició la persecución

de buques ingleses navegando por el mar del Norte, cerca de las costas de Inglaterra.

La presencia de la flota inglesa no se hizo esperar. El "Bon Homme Richard" se enfrentó al insignia británico, el "Serapis". Los dos buques se enfrascaron en una lucha a muerte. El "Bon Homme Richard" se acercó a tiro de pistola y descargó sus andanadas sobre el "Serapis". A su vez recibió la metralla del inglés. Los dos buques se acercaron tanto que si uno se hundía el otro corría peligro de seguirlo. John Paul Jones lanzó los ganchos de abordaje, y cuando su buque se incendiaba y parecía que la batalla se había perdido, el Comandante Inglés lo conminó a rendirse. "Aún no he empezado a combatir" contestó Paul Jones.

El combate prosiguió. Las llamas envolvían el aparejo del "Bon Homme Richard" y los marineros americanos caían en cubierta víctimas del incendio y de la metralla inglesa. Entonces Paul Jones ordenó el abordaje. Saltó sobre la cubierta del "Serapis" con la pistola en una mano y la espada en la otra. Su audacia enardeció a los valientes marineros americanos, y lo siguieron decididos al ataque del buque inglés. Poco a poco fueron reduciendo la resistencia inglesa, hasta que obligaron al Capitán a rendirse. John Paul recibió su espada y fue el primer americano que apresó un buque inglés. Cortó las amarras de su querido "Bon Homme Richard" y presenció cómo se hundía entre el crepitar de las llamas. Entonces se dirigió con el "Serapis" y el resto de sus buques hacia Holanda.

Los británicos hubieran dado la mitad de su flota para vengar esta afrenta. Buscaron a los americanos por todo el mar del Norte, pero Jones, con su estrella en el zenit, los burló y logró escapar a Francia. Pronto estaba listo para continuar su persecución del comercio Inglés.

Su acción decidida y su dominio de la táctica de los buques de la época. Constituyeron un importante factor para la victoria de los Americanos en la Guerra de Independencia.

LA MARITIMA, S. A.

Empacadora de Productos Marinos

Felicita con todo respeto al C. Secretario de Marina,

Sr. Almirante MANUEL ZERMEÑO ARAICO

con motivo del DIA DE LA MARINA Junio 1° de 1959

San Juan de Letrán 21-8° piso

México, D. F.

GRANDES NAVEGANTES URDANETA

Versión: Luz Muñoz Sandiel.

Después de haber dado cuenta a las Autoridades y repuesto un poco de tan grandes fatigas, el P. Urdaneta embarcó en un navío especial que llevaba como fin especial conducir a España al ilustre navegante. En este viaje fué también de Legazpi, hijo del conquistador de Filipinas y Concejal del Ayuntamiento de México; quien al enterarse de la salida del navío suplicó le fuera concedida licencia para ir personalmente al Monarca.

El viaje de tres meses de la Veracruz a San Lúcar de Barrameda ya sin mayores responsabilidades, debió resultar al P. Urdaneta una verdadera vacación. Durante el mismo preparó lo que hoy diríamos su informe, y puso en blanco sus documentos. De San Lúcar pasaría a la Casa de Contratación cuya empresa ya tenía noticias del mérito de su hazaña. Después Fray Andrés acompañado siempre de Fray Andrés de Aguirre, pasó a dar cuenta de su misión en la Corte.

No se ha encontrado ningún documento o crónica que acredite sobre si el P. Urdaneta vió personalmente a Felipe II, pero lo único cierto es que Fray Andrés asistió a la junta ordenada por el Monarca el 8 de octubre de 1566, y siempre fiel a sí mismo y a sus propias convicciones, sostuvo con gran valor y sabiduría su antigua opinión, de que las islas Filipinas y el Moluco sí estaban dentro del empeño concertado por el Emperador Carlos V, y el Rey de Portugal en 1529.

Los conceptos del P. Urdaneta no causaron buena impresión en la Corte que imaginaban todo lo contrario y desde aquel momento no insistieron en retener al Fraile. Decimos desde aquel momento, porque según los Cronistas de la Orden, los señores del Consejo habían pedido al Fraile se quedara augurándose premios y dig-

nidades. Es posible y pudo haber sido, pero Fray Andrés era un hombre excepcional, no tenía empeño en Mitras, tampoco en quedarse en la Península; añoraba a México, pues esta tierra de sus glorias formaba parte de él.

Respecto a que deseó regresar a las Filipinas y sólo se lo impidieron órdenes superiores; se cree que no fué así, pues él, sabía que la evangelización establecida por los agustinos en estos lugares estaba asegurada. Sus servicios a todas vistas eran más útiles estando aquí al lado del Virrey donde era respetado por todas las fuerzas vivas y además desde la Nueva España se proveía y gobernaba aquella isla.

Para la cuaresma de 1567 tenemos a Urdaneta instalado en su viejo Convento de San Agustín de esta ciudad de México.

La vida del egregio Agustino toca a su fin. Sobre este su último año de vida no hay datos concretos, pero es casi seguro que pasó esos días en el retiro espiritual que tanto anhelaba.

Hombre justo y de sabia opinión toda su vida, érale más ahora lleno de canas y de méritos. Seguramente que ni el Virrey ni los señores de la Real Audiencia, prescindían de sus sabios consejos antes de enviar cualquier orden respecto a las Filipinas.

A la edad de 60 años y 16 de haber tomado los hábitos, murió en el Convento de San Agustín, el día 3 de junio de 1568 en esta noble y leal Ciudad de México. Fué sepultado en el propio Convento y casi seguro se le sepultó en la cripta, debajo del presbiterio, pues era la costumbre tratándose de religiosos distinguidos. Teniendo en cuenta que este Monasterio sufrió un voraz incendio el 11 de diciembre de 1676 y que fue reconstruido en el siglo XVII, el presbiterio del Templo de San Agustín de 1568 debe haber resistido cambios radicales.

Fábrica de Calzado RAMIRO MARQUEZ, S. A.

Felicita a la Marina Nacional con motivo del

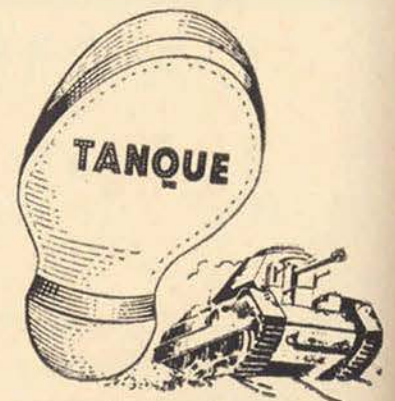
DIA DE LA MARINA

SALAZAR No. 12

Tel. 26-47

TOLUCA, MEX.

Provedores de la Secretaría de Marina



En el año de 1642 una gran inundación arrasó gran parte de la Ciudad de México, quedando los sótanos del Convento amegados y los restos que guardaban aquellas criptas quedaron revueltos y flotando.

La vida como religioso de Fray Andrés fue corta pero intensa, acrecentando sus virtudes en el claustro. Recien ordenado en el año de 1557, fue nombrado por los Superiores de la Orden, Maestro de Novicios en el Convento Grande de San Agustín en esta Ciudad. Estos cargos en toda Orden religiosa, se le confían únicamente a personas sobresalientes y dignas en todo sentido para la formación espiritual de sus novicios.

Resultaba una muy difícil tarea la preparación de aquellas juventudes criollas, llenas de bríos y por cuya sangre corría sangre de conquistadores. A esto agréguese la falta de los más elementales conocimientos por la carencia de escuelas, establecidas en México 20 años después.

No obstante el P. Urdaneta supo cumplir su difícil misión, preparando aquellos jóvenes y saludables postulantes de 1557 adecuadamente, como buenos religiosos y para el trabajo que iban a desempeñar, según las exigencias del lugar a donde serían enviados.

Mucho habría que hablar sobre los maravillosos escenarios de la Orden Agustiniiana en México, evocando aquellos monasterios en los cuales vivió Urdaneta. La mayor parte de estos edi-

ficios fueron de gran esplendidez y sólida arquitectura traída a nuestra patria por los españoles. Otra de las cosas importantes eran las bibliotecas de la Comunidad que resultaban verdaderos tesoros.

Como se ha dicho antes, el templo principal de la Orden, es decir el de San Agustín en esta Ciudad de México, fué destruído por el incendio de 1676, y no podría describirse en su original construcción. Sólo el Convento pudo salvarse en esta conflagación y permaneció casi sin ningún cambio hasta la época Juarista.

Durante aquel lamentable accidente, ocurrió algo singular y digno de relatarse. Su techumbre forrado de plomo y alcanzado por el fuego, empezó a derretirse, vomitando una lluvia hirviente y mortífera. A pesar de ello un arrojado Capitán de nombre Juan Echeverría, atravesó todo lo largo del templo, espada en mano y rescató del fuego la Custodia con el Santísimo Sacramento. En la entonces calle de Monte Alegre (hoy Justo Sierra) en su vieja casa puede verse aún como un emblema, labrado en la piedra un brazo armado sosteniendo una custodia.

En esta versión hemos seguido la secuela y datos históricos del valioso libro "MONJE Y MARINO" La Vida y los Tiempos de Fray Andrés de Urdaneta. P. Mariano Cuevas, S. J.

Constructora OMSA, S.A.

felicita respetuosamente a los Señores

Almirante
MANUEL ZERMEÑO ARAICO,
Secretario de Marina;

Contra-Almirante Ing. Naval
OLIVERIO F. OROZCO VELA
Subsecretario de Marina

y Vice-Almirante
RIGOBERTO OTAL BRISEÑO
Oficial Mayor de la Sría. de Marina,
y a toda la Marina de México con motivo
del DIA DE LA MARINA

México, D. F., Junio 1º de 1959

Hundimiento del Portaviones "Glorious"

En mayo de 1940 Alemania había ocupado casi completamente a Noruega. Las bases aéreas fueron rápidamente rehabilitadas y ampliadas, y la "Luftwaffe" se apoderó de la iniciativa aérea, presentando ruda oposición a las actividades marítimas de los aliados.

Aún cuando los ingleses poseían el dominio del mar y había logrado establecer sólidas cabezas de playa en Narvik, Namsos y Andalsnes, el aprovisionamiento y refuerzo de las tropas se realizaba a costa de penosos sacrificios de buques, equipo y personal, debido a los ataques continuos de la aviación germana. Por otra parte, en el continente los ejércitos del Reich obtenían sorprendentes victorias. Habían conquistado Holanda y gran parte de Bélgica. El cuerpo Expedicionario Británico se debatía impotente en Dunquerque. La rendición de Francia era solo cuestión de tiempo, y había que prever la posibilidad de que el incontenible avance germano saltara sobre el Canal de la Mancha, para invadir Inglaterra.

Ante esta situación que empeoraba cada hora transcurrida, Lord Cork, Comandante Supremo aliado en Noruega Septentional recibió el 25 de mayo la orden de preparar la retirada total de sus fuerzas en la Península Escandinava. "Las

tropas, buques, cañones, y material se requieren urgentemente para la defensa del Reino Unido". La retirada de Noruega debía realizarse con medios propios, sin que las fuerzas navales destacadas en esa zona pudieran ser reforzadas.

El aeródromo de Bardufoss en Noruega, ocupado por la R. A. F. proporcionó la cobertura necesaria durante la evacuación apoyado por las cazas estacionadas en Bodo, Flord de Vest. del "Ark Royal" y del "Glorious".

Terminada la evacuación se ordenó que el "Glorious" recogiera los aviones de la base de Bardufoss. La operación se realizó en la madrugada del 8 de junio. Primero tomaron cubierta los cazas, "Gladiátor" de la Aviación Naval. Después se ordenó a los "Hurricanes" el embarque. Estos aparatos de la R.A.F. eran de tierra y carecían de los elementos para tomar la cubierta con éxito. Los pilotos nunca habían realizado tal maniobra. Pero cuando la necesidad apremia se realiza lo imposible. Los pilotos oyeron atentamente las explicaciones para posarse en un portaviones, y observaron la maniobra de sus compañeros de la Aviación Naval. Entonces el "Glorious" navegó a su máxima velocidad, para reducir la velocidad relativa de aterrizaje al mínimo posible, ya que la de los "Hurricanes" era bastante mayor que la de los aparatos del Portaviones.

Se acercó el primer "Hurricane" a la popa del "Glorious". El piloto obedeció la señal del Jefe de Cubierta. Cortó el motor y con una brusca sacudida se posó en la bamboleante cubierta del buque. Como no tenía gancho de retención en la cola, resbaló y fue detenido por los cables de barrera de proa. Uno tras otro se posaron en cubierta todos los aviones. Algunos sufrieron averías al estrellarse velozmente contra los cables de barrera, pero los pilotos salieron bien librados, si bien con contusiones y

NORTEÑA DE CONSTRUCCIONES,

S. A.

Abraham Cepeda Flores,
Presidente.

Felicitan con todo respeto al Sr. Presidente de la República Lic. Don Adolfo López Mateos, al C. Secretario de Marina Sr. Almirante Manuel Zermeno Araico y a la H. Armada Nacional con motivo del
DIA DE LA MARINA

Junio 1º de 1959.

Insurgentes No. 453 Desp. 235-236
México, D. F.

Ing. ROBERTO MEDELLIN

Caminos y Obras
Portuarias

Presente en el Desarrollo
de la Marina

Tennyson 97

Tel. 45-14-34

MEXICO, D. F.

rasguños sin importancia. Pisaban la cubierta satisfechos. Habían escapado de la trampa de Noruega y salvado su avión. Sin embargo, los inescrutables decretos del destino había dictado el hundimiento del buque.

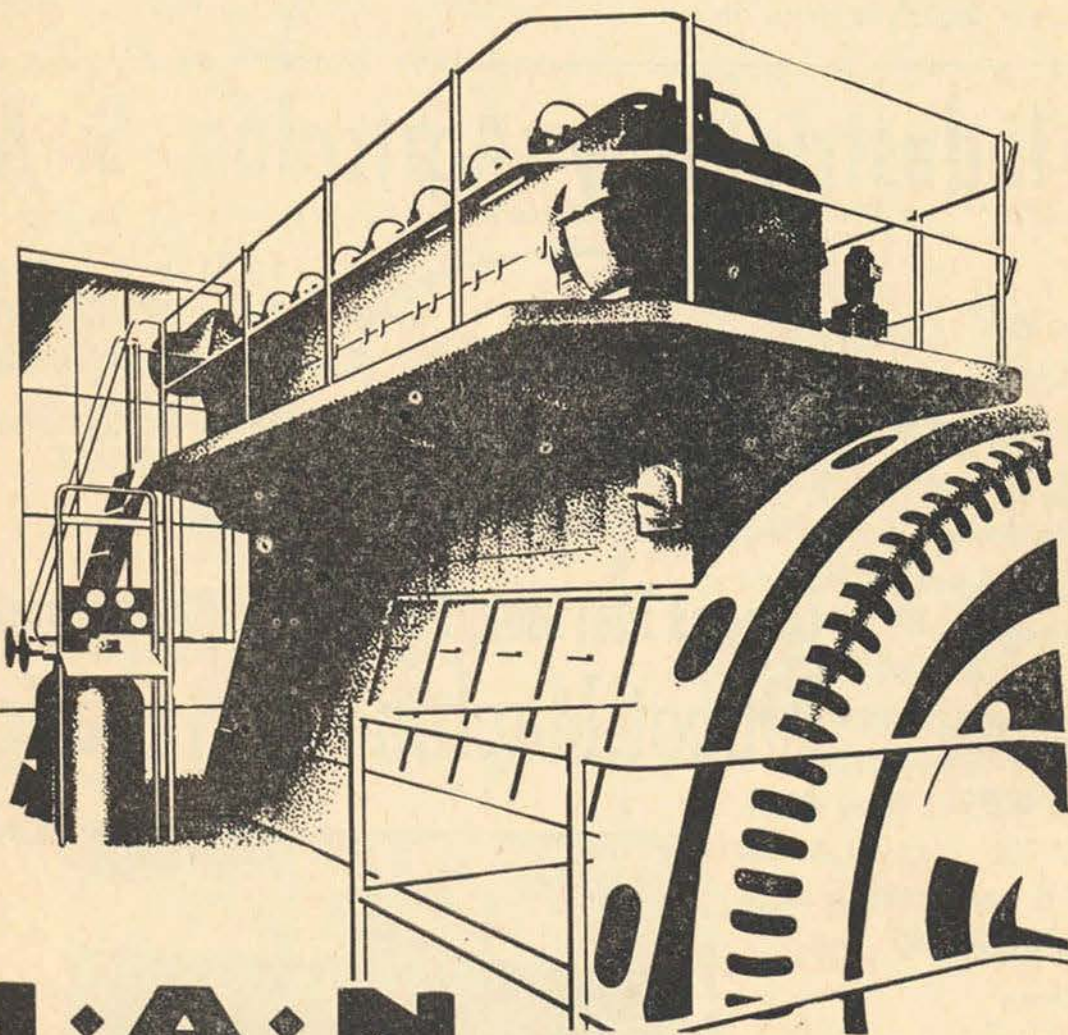
A las cuatro de la madrugada del 8 de junio el "Glourious" que se encontraba escaso de combustible se separó del "Ark Royal" y escoltado por los destructores "Acasta" y "Ardent" marchó a cumplir, camino de Inglaterra, su cita con la fatalidad.

El Comandante iba confiado. Sabía que fuera del radio de acción de la Luftwaffe, pululaban por el océano buques ingleses. De haber conocido que el Servicio de Información Alemán había dado la alerta al Almirante Raeder de los planes de evacuación aliados, y que éste había ordenado la "Operación Juno" destinado a entorpecer el reembarque anglo-francés, hubiera tomado sus precauciones.

La Marina Alemana cumplimentando dicha operación ordenó la salida de Kiel, el 4 de junio, de los cruceros de batalla "Scharnhorst"; y "Gneisenau", el crucero pesado "Hiper" y cuatro destructores al mando del Almirante Marschal. En la madrugada del 6 de junio la fuerza alemana pasó por Bergen y se dirigió al Norte para encontrarse con un petrolero previamente citado, a unas docientas millas al oeste de Narvik. En la tarde del 7, el almirante Marschall, con sus buques repostados, reunió a sus Comandantes y organizó su compañía. En la madrugada del 8 la fuerza se dirigió al Sudoeste y a las 6.15 hs. el "Hiper" que navegaba en vanguardia avistó nubes de humo hacia el Sur. Era el petrolero inglés "Oil Pioneer" de 8000 Tons. escoltado por el "Juniper" patrullero, quien creyendo que se trataba de buques ingleses continuó a su rumbo y velocidad. Pronto la primera andanada de 105 m m de los cañones antia-

M·A·N

Y SUS REPRESENTANTES EN MEXICO
DIESEL MEXICANA, S. A.



Ave. Juárez N° 135

Tels. 35-82-19 - 46-62-69

México I, D. F.

SE COMPLACEN

EN FELICITAR

CALUROSAMENTE

A LA MARINA

DE MEXICO

CON MOTIVO

DEL

DIA DE LA MARINA

M·A·N

SERVICIO GARANTIZADO POR NUESTROS TALLERES ESPECIALIZADOS EN LA MANUFACTURA DE REPUESTOS PARA CUALQUIER MOTOR DIESEL.

TALLERES: SANTA CLARA, Km. 17.5 de la carretera México-Laredo. Teléfono: 18-85-00 No. 35.

reos del "Hiper" lo sacaron de su error. Antes de que tuviera tiempo de prepararse a la defensa, uno de los proyectiles lo alcanzó. Hizo explosión y se hundió. Entretanto el petrolero había sido tocado y se incendió. Lo abandonó su tripulación y uno de los destructores recibió órdenes de torpedearlo. Se acercó; lanzó un torpedo y el buque se partió a la mitad, para hundirse en unos cuantos minutos. De los dos buques ingleses solo quedaba una mancha de petróleo.

El "Hiper" aumentó su velocidad para reincorporarse a su fuerza. El destructor se detuvo a recoger supervivientes. Pronto se avistaron nuevas columnas de humo: el transporte "Orama" y el buque hospital "Atlantis" pintado de blanco, con la franja verde y cruces rojas prescritas por la Junta de Ginebra. Nuevamente el "Hiper" se encargó de hundir al "Orama". Le disparó una salva de aviso. A los ingleses no los arredra el reino de Neptuno. Continuaron navegando con la bandera ondeando orgullosamente en el pico. Comenzaron a caer granadas de 20 cm. en el enorme transporte, que era un antiguo trasatlántico de 20 000 Tons. Una de las granadas averió la máquina y el "Orama" quedó al algarate escorando paulatinamente. Se echaron los botes al agua y en ellos embarcó la dotación y

unos cuantos soldados. El buque regresaba a Inglaterra casi vacío. El "Orama" elevó la proa, quedó vertical durante breves momentos y se fue a fondo de popa. Los alemanes recogieron 260 supervivientes.

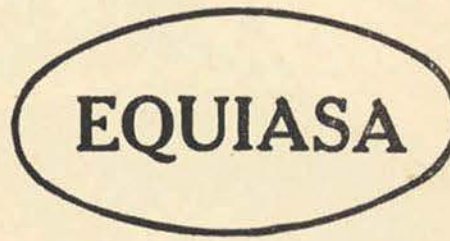
El buque hospital radió el primer mensaje que puso alerta al mando inglés. Esto sucedió a las 12.00 del 8 de junio, cuando el "Glourious" y sus dos destructores de escolta, llevaban 8 horas de navegar a baja velocidad para ahorrar combustible. Si el Comandante del "Glourious" hubiera interpretado el mensaje del "Atlantis", habría puesto inmediatamente sobre cubierta bombarderos en picada y torpederos de superficie. El Almirante Marschall decidió dirigirse al Norte para probar fortuna.

Transcurrieron varias horas sin novedad, y a las 17.00 el vigía reportó nubes de humo por la proa: tres buques de guerra. Era el "Glourious" y su escolta. La visibilidad era excelente y el avistamiento se había realizado a 40 kilómetros. Los buques alemanes aumentaron su velocidad al máximo. Los ingleses también los habían descubierto, pero no teniendo noticias de buques alemanes en la cercanía, continuaron confiadamente a su lenta velocidad.

Los alemanes abrieron el fuego a las 17.25

Equipos Industriales y Agrícolas, S. A.

Con motivo del
Día de la Marina,
Cordialmente felicitamos al
C. Secretario Almirante
Manuel Zermeño Araico
al C. Sub-secretario
Contralmirante
Ing. Naval
Oliverio F. Orozco Vela
al C. Oficial Mayor
Vicealmirante
Rigoberto Otal Briseño
y a todo el personal
de mar y tierra
de la
Marina Nacional.



Ave. Juárez 145 - - México 1, D. F.

Teléfonos:

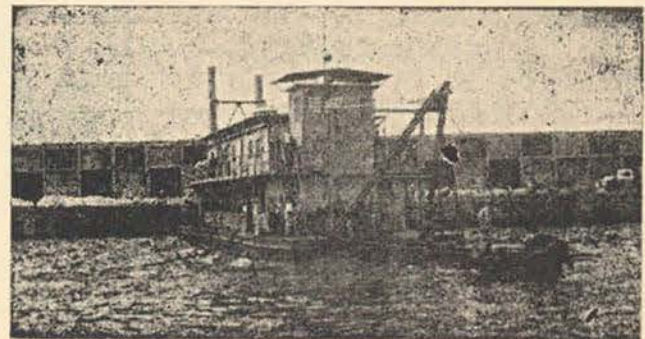
12-01-45 y 35-45-61

12-82-99 - 12-65-36

Apartado Postal 1190

Dirección Cablegráfica:
"EQUIASAMEX"

Dragas Marinas, fluviales y para canales Ellicot Machine Corporation



hs. a 26 000 mts. de distancia. El Comandante del "Glourious" ordenó la máxima velocidad, pero esto requería tiempo pues exigía prender las calderas fuera de servicio. Al mismo tiempo empezó una febril carrera para subir aviones a la cubierta de vuelo y preparar su despegue. Los destructores al primer pique maniobraron hábilmente. Se situaron a barlovento y emitieron barreras de humo, para ocultar al portaviones de los artilleros alemanes.

La velocidad del portaviones fue paulatinamente en aumento. Habían empezado a subir aviones torpederos a la cubierta de vuelo. La gasolina era bombeada por las tuberías de aprovisionamiento. Algunos aviones empezaban a calentar sus máquinas. La distancia de combate se había reducido a 20 000 mts. y con la continua intervención de los destructores que se cruzaban velozmente entre la derrota de los alemanes tendiendo sus cortinas de humo el encuadramiento no se había podido realizar. Un impacto de fortuna de los alemanes y la balanza se inclinó a su favor. A las 17.56 hs. una hora después de iniciada la cacería el "Glourious" fue alcanzado en la popa. La granada hizo explosión en la cubierta de vuelo en medio de los aviones que calentaban sus motores listos para el despegue, ocasionando un voraz incendio que en pocos minutos, transformó la cubierta en un terrífico crepitar de llamas. Con espantosa rapidez el fuego se propagó por las tuberías de

gasolina de alto poder, comunicándose al interior del buque. Los tanques de los aviones volaban, y el personal caía achicharrado, o se lanzaba al agua con las ropas ardiendo. Sin embargo, la máquina no había sido dañada y el portaviones continuó su escapada a toda velocidad.

Los destructores ingleses se lanzaron a torpedear a la fuerza enemiga en un sacrificio heroico. La fuerza alemana estableció una barrera de fuego. El "Acosta" fue alcanzado por un proyectil de 150 m. m. quedando algarete incendiado. El "Scharnhorst" lo remató y se hundió. El "Ardent" continuó acercándose a toda velocidad hasta alcanzar una posición de lanzamiento. Disparó sus torpedos, obligó a maniobrar a los buques alemanes y averió al "Scharnhorst". Entonces se retiró tras de una cortina de humo protegiendo al portaviones que continuaba luchando contra el fuego.

A las 18.12 hs. el "Glourious" volvió a ser avistado por los artilleros alemanes, a una distancia de 24 000 mts. Una granada que entró hasta la cámara de máquinas atravesando las cubiertas redujo su velocidad. Entonces fue batido por una serie de andanadas en rápida sucesión. Quedó al garete envuelto en llamas y con una gran escora a estribor. A las 18.42 hs. los buques alemanes suspendieron el fuego y el portaviones se fue a pique entre continuas explosiones y una gran nube de vapor.

De Interés para:

**Compañías Contratistas,
Contadores,
Estudiantes,
etc.**

Se encuentra en impresión el Libro denominado
**"METODO PRACTICO PARA LA CONTABILIDAD DE
COSTOS DE CONSTRUCCION".**

CAMINOS, OBRAS PORTARIAS, EDIFICIOS, ETC.

Magníficamente presentado, sencillo y hábil.
De positiva enseñanza en la materia,
con costo módico de \$ 60.00 Ejemplar.

Su primera Edición será limitada.
Haga su pedido con tiempo directamente
a su Autor:

C. P. Sr. Xavier Villegas Mora
Apartado Postal No. 7962
México I. D. F.

Gabriel Millán Ramírez

Contratista

Felicita con todo respeto al Sr. Presidente de la República LIC. DON ADOLFO LOPEZ MATEOS; al C. Secretario de Marina Sr. ALMIRANTE MANUEL ZERMEÑO ARAICO; al C. Subsecretario de Marina Sr. Contralmirante ING. NAVAL OLIVERIO F. OROZCO VELA; al C. Director General de Obras Marítimas Sr. ING. FIDEL LUNA HERRERA y a la H. ARMADA NACIONAL con motivo del
DIA DE LA MARINA

Junio 10. de 1959

Medellín No. 298

México, D. F.

Representaciones Aduanales de México, S. A.

Av. Juárez 42.—11° piso

Teléfonos 18-24-68 y 21-61-09
México 1, D. F.

Felicita a la Marina Nacional con motivo
del Día de la Marina.

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.**

Los alemanes concentraron su fuego sobre el "Ardent". El destructor luchó desesperada y valientemente contra los colosos germanos. Coronado por su penacho de humo, hendiendo las olas a su máxima velocidad, se acercaba y alejaba disparando a ritmo de ametralladoras sus cañones de 105 m m cuyas granadas rebotaban sobre la coraza de los cruceros de batalla. Una y otra vez, se puso en posición de lanzamiento y lanzó sus torpedos sin hacer blanco. Fue to-

El Director, Personal Administrativo y Obreros del Astillero de Marina en Coatzacoalcos, Ver., felicitan al Sr. Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos y al C. Srio. de Marina, Almirante C. G. Manuel Zerméño Araico, protestando con todo respeto su decidida y amplia colaboración en el desarrollo del Programa Marítimo planeado por el Régimen.

1° de Junio de 1959.

Contral. I.M.N. Ramón Uhart Fernández.

Director Astillero.

M-244327

TOMAS DE RUEDA JR., S. A.
ASTILLEROS

Felicita muy cordialmente
a la
MARINA NACIONAL
con motivo del
DIA DE LA MARINA

Junio 1° de 1959

Estero del Infiernillo S/n.
MAZATLAN, SIN.

cado en la proa por una granada de 150 m m y se inició el final. La proa quedó envuelta en llamas. La bandera ondeaba orgullosamente en el pico. El castillo fue hundiéndose y las helices salieron fuera del agua. El cañón de popa continuó disparando, hasta que el buque se fué por ojo, llevándose al fondo del mar a su valiente dotación.

Flotaban entre las olas miles de náufragos. Los alemanes no los recogieron ante el temor de que submarinos británicos los atacaran. Radiaron la posición del desastre y a las pocas horas hidroaviones germanos recogieron algunos náufragos. A la mañana siguiente vieron pasar un convoy inglés protegido por aviones del "Ark Royal". El 10 de junio fueron descubiertos por un vapor Noruego. Para entonces sólo 35 quedaban con vida. El resto, 1515 hombres habían muerto de frío e inanición. Enorme deuda pagada por la imprevisión del Comandante del "Glourious" al no protegerse con sus propios aviones.

Ing. Naval Miguel Rebolledo

Constructor de la Grada de San Juan de Ulúa,
felicita a las Autoridades de Marina por la terminación de la Sub-Grada y su utilización en la construcción de Buques.

México D. F., 1° de Junio.



Día de la Marina Nacional

TECNIFICACION

Cuando hace muchos años —tantos, que hemos perdido la cuenta— ingresamos a la H. Escuela Naval de Veracruz, Ver., y correteábamos con la desaprensión propia de la adolescencia, recordamos la impresión admirativa que nos causaban los antiguos Jefes de la Armada, pues su atuendo y hábitos hacían de ellos, verdaderos personajes salidos de las páginas fabulosas de Verne y de Salgari.

Eran los tiempos aquellos en que, la navegación marítima, tenía mucho de aventura y de leyenda; cuando se hermanaban, solidarios, la destreza y habilidad física y la imaginación hecha ciencia; cuando cada hombre y su "barco", eran motivos que ornaban bellos cuellos femeninos, en descomunales y artísticos medallones.

Porque entonces, se hablaba de la Geografía Marítima en voz baja, como si se cometiera un grave delito o cuando menos, una gran profanación al descorrer los velos del misterio que ocultaban, a los ojos ignorantes, los secretos del Espacio Marino.

Y a tono con ambiente tan extraño, eran también extravagantes los hombres que cometían o cometieron el desacato de violar las fronteras oceánicas.

De manera que, cuando oíamos las cátedras de tales personajes legendarios, más que prestar

atención a sus disertaciones, más gráficas que teóricas, nuestra perplejidad indiscreta se manifestaba al conjuro de aquel artístico bastón labrado a base de paciencia y punta de navaja como siglos antes lo hicieran los marinos de Delos.

Pero ¿qué duda cabe? La Vieja Escuela fue maravillosa, la que hizo del hombre un semidiós, de la Geografía una aventura y del barco el signo inequívoco de la prosperidad o decadencia de las incipientes y un tanto primitivas sociedades.

¡Oh! tiempos idos, como dijera el melancólico poeta, tiempos que no volverán jamás; porque el reloj de arena, símbolo de Cronos, ha cedido el paso a la máquina casi perfecta, al ajuste inverosímil de materiales raros arrancados a las entrañas de la Tierra.

Dos piquetas gigantescas, personificadas por otras tantas demolidoras Guerras Mundiales, dieron al traste con el mundo bucólico y de ensueño forjado por la Poesía Contemplativa, y el hombre cayendo en lo prosaico del Rendimiento y lo Utilitario apresuró su vida y la Velocidad, de vértigo, acabó con las musas marinas y los cuernos de la luna.

Cuando Fred Sahneickes, soldado de Segunda Clase de la 44a. División de Infantería del

“ T R E B O L ”

CIA. CONSTRUCTORA S. A.

OBRAS PORTUARIAS - CAMINOS - EDIFICIOS

Con todo respeto felicitamos al Sr. Presidente de la República Lic. ADOLFO LOPEZ MATEOS; al Sr. Secretario de Marina Almirante MANUEL ZERMEÑO ARAICO; al Sr. Sub-Secretario de Marina Contralmirante Ing. Naval, OLIVERIO F. OROZCO VELA; al Sr. Director de Obras Marítimas Ing. FIDEL LUNA HERRERA y a la H. Armada Nacional con motivo del DIA DE LA MARINA.

Ing. Francisco Rodríguez Cano
(Gerente)

Junio 1º de 1959

Av. Patriotismo N° 97
Frac. Ampliación Ciudad Deportes
México 19, D. F.

**NOS ES GRATO FELICITAR
AL C. SECRETARIO DE MARINA,
ASI COMO A JEFES Y OFICIALES
DE LA H. ARMADA DE MEXICO,
CON MOTIVO DEL
DIA DE LA MARINA**

LOPEZ HERMANOS, S. A.

Agentes de Vapores

Independencia N° 42

Veracruz, Ver.

Edificio Luz 2° Piso.

Tampico, Tamps.

Gante 4 Desp. 302

México, D. F.

CONSTRUCTORA MALTA, S. A.

Felicita con todo respeto al Sr. Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos; al Sr. Secretario de Marina, Almirante Manuel Zermeño Araico y a toda la Marina nacional,

**con motivo del
DIA DE LA MARINA**

1° de Junio de 1959.

Lic. José Luis Mitchell

(Gerente)

Circunvalación No. 3

Mazatlán, Sin.

Ejército Norteamericano, participó en la rendición de ciento veinticinco sabios alemanes, a principios de Enero de 1945, días después de la firma del Armisticio de la II Guerra Mundial —investigadores encabezados por Werner Von Braun y que integraban el primer equipo "cohete" del Mundo— no se imaginó que ese hecho fortuito lo convertiría en personaje importante de la historia nuclear del Mundo.

Porque la actitud comprensiva de Schneicker —que fué el primer paso para que el equipo de científicos alemanes de Peenemunde, Alemania, prestara sus servicios, por cinco años, al Gobierno de los Estados Unidos— posibilitó la competencia cósmica entre Norteamérica y la Unión Soviética, ya que al mismo tiempo, un batallón del 2° Ejército de Rusia Blanca comandado por el Mariscal Rokossovky, hallaba en el claro de un bosquecillo en la isla de Peenemunde un cohete intacto de doce toneladas.

Desde entonces, el hombre de no importa qué latitud fué presa fácil de la psicosis cósmica; mientras Von Braun se daba prisa en transportar a bordo de dos Liberty Ships, y con rumbo a los Estados Unidos, innumerables cajas conteniendo tres mil toneladas de piezas de V2 descubiertas intactas en las fábricas de Niedersachewerfen, así como cuarenta toneladas de documentos secretos.

Por su lado, los soviéticos, ni tardos ni perezosos, se entregaron con ardor, a experimentar, cuatro meses después, contados a partir de su valioso hallazgo, con las mismas V2 que fechas antes explotaran en el cielo del Oder y que ellos, ahora, hacían estallar arriba del Volga.

En consecuencia, pronto la Cosmografía dejó de ser una Ciencia Especulativa, las investigaciones siderales fueron una realidad y el hombre, con ayuda de la Electrónica y el desarrollo aventajadísimo de la Tecnología en general, concibió, el muy atrevido, el Planetarium popularizado.

De forma que la Navegación Marítima también ha salido beneficiada en tan brutal forcejeo científico, pues hoy en día no se concibe la práctica de ella si no hay un conocimiento y una aplicación previa de la ciencia Eléctrica.

Así pues, urge la preparación en este capítulo de nuestros futuros Oficiales de Marina, Ingenieros Militares y Aviadores; es necesaria la revisión a fondo de nuestros Métodos de Formación Profesional tanto en el H. Colegio Militar como en la H. Escuela Naval, pues es imprescindible la tecnificación de marinos y de elementos militares especializados; no obstante, cuando hablamos de nuestra tecnificación no pretendemos hacer valedero un término absoluto ya que sería tanto como olvidar aquellas, magníficas lecciones en las que nuestros maestros insistían, machacones: "no hay valores absolutos, el cero abno existe, los valores son relativos". Aforismo que ahora aplicamos, sin darnos "lija" de soció-

(Pasa a la Pág. 36)

LOS ESPIRITUS DE TAMIAHUA

Por Alberto Calcés.

Entre Tampico y Tuxpan se extiende la Laguna de Tamiahua. La separa del mar una estrecha faja litoral poblada por colonos que pescan, cultivan piña y huyen despavoridos a tierra firme en cuanto el barrunte hace inminente el ciclón. El viento se calma dejando la angustiada sensación de que el tiempo no corre. El calor aumenta calcinando la yerba. El bochorno hace difícil la respiración.

Poco a poco el cielo se va cubriendo de un espeso manto grisáceo. Al atardecer principia una llovizna fina que dura hasta el día siguiente. Los animales nerviosos abandonan sus madrigueras y otean desde la orilla de la laguna la costa opuesta, como queriendo salvar los veinte kilómetros de agua que los pondría a salvo en el continente. La lluvia aumenta en intensidad, hasta que las turbonadas cubren de agua el horizonte. De pronto agua y viento se calman.

Hay un momentáneo respiro, y se oye por el mar el siniestro rumor del oleaje que se abate sobre la laguna. Llega el viento con irresistible violencia. Tumba los arbustos y los lleva en volandas sobre la laguna. Dobla las grandes majaguas, parte los zapotes, desgaja los ébanos y abate las ceibas. Las grandes olas em-

piezan a romper sobre la playa, una tras otra en un interminable ataque de creciente furia. El horizonte grisáceo se oscurece con los torrentes de agua, que unen las nubes con la espuma de las olas. La playa desaparece en el mar. Bajo la presión del viento cada ola que llega excede en altura a la anterior, y pronto la espuma de las rompientes salta sobre el beril del altozano, corre sobre la meseta de la cinta de arena que separa el mar de la albufera, y se vuelca sobre la laguna arrasando cuando encuentra a su paso.

El ganado se ahoga y rueda entre la espuma. Las chozas arrancadas de sus cimientos dan la voltereta y flotan sobre el techo de huano. El viento gira en círculo, y cuando al fin sopla de tierra, el mar regresa a su vaso, y la faja litoral inundada, cubierta de algas y moluscos muestra la destrucción del huracán. Al día siguiente, regresan los colonos. Con los palos derribados construyen una nueva choza. Retoña el zacate, la sal es absorbida por aquella tierra porosa y lavada por las lluvias. Los moluscos y las algas al pudrirse la abonan, y las piñas en la siguiente temporada son grandes, jugosas y dulces.

SERVICIOS UNIDOS DE PRIMERA CLASE A. D. O.

Autobuses de Oriente

Una Línea a la Altura de las Mejores del Mundo

Felicita a la Marina Nacional con motivo del
DIA DE LA MARINA

SERVICIOS ENTRE:

- MEXICO-VERACRUZ VIA PUEBLA
- MEXICO-VERACRUZ VIA TEXCOCO
- MEXICO-NAUTLA
- MEXICO-COATZACOALCOS
- MEXICO-VILLAHERMOSA

TERMINALES EN TODAS LAS CIUDADES

VIRGINIA C. AZCARATE

Contratista de Obras

Felicita respetuosamente al Sr. Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos y al Sr. Secretario de Marina, Almirante C. G. Manuel Zermeno Araico, con motivo del

DIA DE LA MARINA

Aprovechando patentizar con todo respeto, su decidida y amplia colaboración en el desarrollo del Programa Marítimo actualmente planeado.

1º de Junio de 1959.

Gabriel Mancera No. 943

Col. del Valle.

México, D. F.

ING. GONZALO GUAL H.

CONTRATISTA DE OBRAS EN
GENERAL

con motivo del DIA DE LA MARINA hace presente su leal colaboración al actual Régimen; felicitando con todo respeto al Sr. Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos y al C. Secretario de Marina, Sr. Almirante Manuel Zermeno Araico y a la H. Armada Nacional.

1º de Junio de 1959.

Gabriel Mancera No. 943

Col. del Valle.

México, D. F.

Desde el bajareque, simple enramada, donde salaba lisa el pescador descubrió el remolcador desde que apareció por el horizonte. Pronto avisó que llevaba a remolque un pesado chalán. Desde luego no era de los que petróleos usaba para el transporte de tubería, porque en cubierta se veía una gran pirámide blanca. Podría ser madera... pero no. Sin despegar los ojos del remolque.

El pescador estaba que se mordía las uñas por adivinar lo que el chalán portaba. Sus manos extendían la sal sobre el pescado abierto sin necesidad la ayuda de los ojos. Ya bastante cerca descubrió que la pirámide era una tienda la lona, y el pescador se preguntó adonde iría aquel campamento. Ahí cerca la costa se prolongaba en punta pedrosa donde medraban los ostiones. Para su sorpresa el remolcador se acercó lentamente. Fondeó el pango. Dos marineros saltaron a tierra, tiraron cabos y dejaron al pango tan cerca de la costa que bastó una tabla para improvisar comunicación.

El pescador continuó la salazón y se dijo que pronto aquellos hombres vendrían a saludarlo y a tomar su café. El remolcador se fué. La cuadrilla desembarcó y preparó en la punta madera y materiales. Señalaron el lugar, e iniciaron la construcción de una torre. Al medio día sonó una campanilla en el chalán y la cuadrilla regresó a comer. El pescador los vio tumbarse en cubierta a descansar. A ninguno se le ocurrió curiosear por la playa y visitar el saladero del pescador. La tarde transcurrió en la misma forma y al anochecer la base de la torre estaba terminada.

El pescador encendió su lámpara de petróleo y coló su mejor café, pero esto de nada sirvió. La cuadrilla solo estaba interesada en trabajar, comer y descansar en su chalán. Y como el más curioso es el primero en husmear, el pescador echó al agua su panga y se acercó.

—Hola—, Gritó desde lejos.

Los trabajadores salieron de la tienda y observaron curiosamente al pescador.

—¿Qué hay por aquí?— dijo mientras se acercaba a la regala.

—Trabajando, abuelo.— Contestó el que llamaban ingeniero, dándole la mano para ayudarlo a subir a la cubierta del chalán.

—Pos quien lo diría?— y ¿qué clase de trabajo?

—No ha oído del balizamiento del canal?—

—Así que es eso. Yo creiba que haría algún hotel para turistas. Ya ve en la Isla de Pájaros hasta campo de aterrizaje tienen.

—No, abuelo, solamente una baliza. ¿Quiere café...?

—Cuénteme de algún pescador que lo desprecie.

Y sentándose sobre un tarugo señaló la luz mortecina de su enramada.

—Hay stoy. Es temporada de lisa. La hueva

se asolea y el pescado se sala. Si quieren un poco na más se acercan.

—Gracias, abuelo. Cuando se necesite iremos por él.

—Pos qué van a necesitar... si nada más echan una cubeta con desperdicios y se les llena de jaiba. Tirán el cordel y tienen pescado fresco. Por necesitar nada. Se dá por amistad.

—Pues igual de gracias... Y diga... qué tal es el lugar... ¿Tranquilo?

—Como toda selva. De día el zumbido de los mosquitos, la alharaca de las chachalacas, el grito del pavo y el rumor de la brisa sobre la floresta. De noche, pues ya es diferente. A veces el viento aúlla. Y si se recoge en sí mismo para oír otras cosas hasta se queda tembloroso.

—Pero por qué, abuelo?

—Pues porque oye como el tigre se acerca quebrando ramitas. Lo siente pararse sobre la ventana, y nada más espera'ste que salte y lo rasguñe. Pero carne de viejo no le atraí, y el tigre se aleja, y usted percibe como suerbe el agua de la ciénaga.

—Así que hay mucho tigre?

El viejo se quedó mirando al ingeniero para investigar si la pregunta llevaba su cola, y no notando la incredulidad.

—Que yo sepa, andarán dos o tres. Por la mañana puede ver sus huellas, ansí de grandotas y bien enterradas en el lodo.

Los trabajadores se habían ido acercando, sentándose al rededor del viejo.

—¿Y usted se asusta?— Preguntó alguien.

—La verdá es que termina uno por costumbrarse. Pero lo que sí pone la carne de gallina son los lamentos de los espíritus.

—¿Y eso qué es?

—Pos las almas en pena. ¿No las han oído?

—Acabamos de llegar. En otros lados dicen que se oyen. Aquí cómo se manifiestan?

—Pos de muy diversas maneras. Esta usted tranquilo, no hay viento, y le parece que una ala le roza. Se vuelve usted tembloroso, y nada. Dicen que es la americana que se la tragó el mar.

—¿Cuál americana?... a ver cuenta.

—Llegaron... si, irá para dos años... una pareja de turistas. Traiban su buena lancha y su equipo muy completo. Hasta herramientas de carpintería y construcción. Les gustó aquel altozano que ven por donde va saliendo la luna. Es una colinilla como de un metro de alto, donde hay un macizo de caobas. El lugar es pa decir verdad, bonito. Pues el varón, un muchacho bien hecho y fuerte, acarreó su madera y construyó una cabaña. Había que verla, igualita a las que salen en las películas. Grande y limpia. En su lancha trajeron muebles y la casa quedó hecha un primor con telas de alambre, una plantita eléctrica para la luz y el radio, y por las noches su refrigerador. Vivían felices, paseando por la mañana, cazando palomas o uno que otro venado. Cuando les apetecía se quedaban leyendo o iban a Tamiahua de compras. Usted se relamía de ver su felicidad. Pero por necios se los cargó el del costal... Cuando el barrunto ya no dejaba dudas de que el ciclón venía, me acerqué a avisarles. ¿usted se



Ponciano Roldán

Pionero de la rama de
Mariscos en general y
el creador original de
los Expendios de
Ostiones, etc.

Ostionería
'Villa del Mar'

Frente a Telégrafos.
México, D. F.

LOBNITZ & CO. LTD. RENFREW, SCOTLAND

y

VARADEROS de la GRANDALL ENGINEERING CO. BOSTON, MASS

Felicita al C. Secretario de Marina

Sr. Almirante MANUEL ZERMEÑO ARAICO

Y a toda la Marina de México con motivo del DIA DE LA MARINA

Representantes: MEXICO EUROPA, S. A.

Insurgentes N° 1605

México, D. F.

preocupó?... Pues ellos menos. Hablaban poco español y se me quedaron viendo atentamente, como queriendo adivinar lo que quería decirles, miraban el mar que les señalaba. Observaron atentamente las nubes cuando levanté la mano para indicarles que a los gruesos estrases, seguirían las turbonadas y asintieron como diciendo. "Sí, buen hombre, no se preocupe". Se encerraron en su cabaña y al irme los oí hablar algo entre ellos. El viento ya soplaba fresco.

En mi panga atravesé la Laguna, con el viento de popa en media hora. Nadie volvió a verlos, la mañana siguiente había desaparecido cabaña y americanos... De ella queda la voz quejumbrosa que a veces trae el viento: "Toomiio", tan lúgubre, que si está acostado nomás se hace bolita, porque le parece que los nahuales la persiguen y entrará por la ventana... ya después...

—¿Y después que...?

—Pos se oyen unas campanas, como de templo lejano, medio ahogadas por el agua, pero tan claridasas y tintineantes, que da la sensación, de que ahí afuera el templo se levanta... y entonces sí... el calosfrío hace temblar y un sudor pegajoso y helado parece que le detiene el corazón, que late tan fuerte como despertador, y asté lo oye claramente, como si estuviera al lado de su cama.

—Vaya abuelo... que buenos cuentos se trae.—Dijo el Ingeniero riendo.

—Cuentos... cuentos... Namás vaya en la panga por el bajaseque ya verá si no es cierto.

Pero ya el abuelo, se había mosqueado con la intervención. Y como no le ofrecieron más café, se levantó cortésmente dando las buenas noches y se retiró bogando pausadamente en su canoa.

Al terminar la faena por la tarde, algunos días después, a Pepón el sobresaliente, se le antojó comer pescado fresco. Pidió el bote prestado e invitó a uno de sus compañeros a pescar. Se embarcaron en la pequeña embarcación. Uno se sentó a popa con el canaleta en la mano para impulsar el bote. El otro se paró en proa con una linterna de petróleo encendida en una mano y la fisga en la otra listo a arponear un catán, o un tambor que curioseara la luz. Se alejaron hacia el centro de la laguna.

—¿Oyes, mano?—preguntó asustado el de popa.

Guardaron un dramático silencio, volteando nerviosamente a todos lados. Al impulsar la lancha... "Tilín... Tilín". Podría adivinarse su palidez en la obscuridad.

—O'ste.—preguntó alterado el de popa. Denunciaba su nerviosidad el golpeteo de los dientes.

—Sí.—contestó el de proa... son las campanas del templo lejano.

Y nuevamente al meter el canaleta e impulsar el bote... "Tilín... Tilín".

Cortesía de

**LA VICTORIA Y
ASOCIADOS, S. A.**

Compañía Constructora

Avenida Juárez Núm 76

México 1, D. F.

Representaciones Marítimas, S. A.

Agentes Generales

HAMBURG-AMERIKA

Y

NORDDEUSCHER LLOYD

Ave. Juárez 42 11° piso Edif. D.

Tel. 18-51-92 con 5 líneas Directas

México 1, D. F.

Felicita a la Marina Nacional

con motivo del

DIA DE LA MARINA

Junio 1° de 1959

—¿Nos vamos...?

—¡Qué esperas!

Subieron mustios, con el alma en el estómago.

—¿Qué trajeron? Preguntó el cocinero.

—Nada... Con la noche tan oscura no hay pesca.

—Bueno, lávense las manos para cenar.

Se inclinaron sobre la regala. Al restregarse las manos en el agua resbaló en gotas luminosas, como un chorro de minúsculas centellas. Retiraron las manos violentamente como si las luces los quemaran. Intensamente pálidos se miraron entre sí.

—El viejo tenía razón... La laguna está embrujada.

—No digas nada... creerán que estamos locos.

Comieron en silencio, y se metieron en la tienda. A las diez apagaron las luces y el silencio invadió el campamento. Pepón tenía los nervios a flor de piel. Lo que había oído y visto lo mantenía despierto. Afuera el viento soplaba y al rodear los cabos se llenaba de rumores. Aquel silbido tenue parecía... sí... interpretando la modulación... el llamado de la americana: "Toommiio". La nerviosidad iba en aumento. Ahora oía crugidos y apagadas pisadas... y por fin el inconfundible chirrido del serrote que parte madera shrrrra shrrrra. Se levantó de un salto, cogió el machete que tenía bajo su catre y gritó:

—¿Quién anda ahí?... ¿Quién Anda Ahí?

—¡Qué le pasa!— Gritó sobresaltado el ingeniero.

—Oiga... ¡Nos asaltan!

La cuadrilla se había levantado y temORIZADOS oían atentamente. El ruido se oía claramente. Alguien aserruchaba shrrrrn... shrrra. Se armaron de picos y barretas.

—Calma... No sean brutos... ¿No saben lo que es?— Gritó autoritario el ingeniero.

—Nos asaltan!

—Qué nos asaltan... ni que ocho cuartos. Venza.—Y el ingeniero salió a la cubierta del chalán.

—Mire.—dijo señalando la tabla que servía de pasarela para saltar a tierra.

La tabla fija en tierra, se deslizaba sobre la cubierta de ida y venida unos diez centímetros. La arena y gravilla que se había metido bajo ella producía el chirrido.— ¡Esos son los asaltantes!

—No se burle, jefe.— Si usted hubiera oído las campanas, no estaría tan campante.

—¿Cuáles campanas?

—Cuando fuimos a pescar las oímos.

El ingeniero examinó el bote, observó las damas de bronce, colgando de los estribos sobre el costado.

—Ahí tienen sus campanas.— Señaló riendo.— Al impulsar el bote en el canaleta las da-

mas chocan contra el costado y tintinean. A ver... súbete y da una palada, fuerte.

Pepón a regañadientes se embarcó y al dar la palada, el sonido de una campanada ahogada se oyó claramente.

Los dos trabajadores estaban avergonzados. Uno de ellos se atrevió a rezongar.

—¿Y la brujería de las luces?

—¿Cuáles luces?

—Las que saltaron del agua al lavarnos las manos.

El ingeniero soltó la carcajada.

—Si serás ignorante. No has oído hablar de la fosforescencia? Pues es un fenómeno que se presenta en verano. Debido al desove de los peces flotan en la superficie millones de copúsculos cuya composición química es tal que al agitarse brillan, debido al fósforo que poseen. Eso es lo que tu viste. La fosforescencia. Y el ingeniero agitó el agua con un palo y aparecieron las luces.

—Y ahora a dormir, y dejen de pensar en locuras.

Locuras... quién lo sabe? Puede alguien saber si el espíritu de los americanos anda rondando por la laguna? Pepón se guardó sus reflexiones, y por las dudas durmió con el machete al alcance de la mano.

Distribuidora

"GOMEZ SANCHEZ"

Ave. Gral. Benjamín Hill N° 243

Tel. 15-48-60 y 15-39-27

México, D. F.

Lo mejor y más moderno en,

● Artículos Marinos

● Toda clase de Equipos
contra incendio

Felicita a la

Marina Nacional

con motivo del

DIA DE LA MARINA

Junio 1° de 1959

APRENDA A NAVEGAR

Una tarde, navegando de Cedros a los Benitos, se fue abatiendo un banco de niebla. No habían transcurrido cinco minutos, cuando la brillante luz del sol en aquel día de verano, fue oscurecida por la impalpable nube que todo lo permeaba. Desaparecieron los contornos del horizonte. La cumbre montañosa de isla Cedros, que poco antes semejaba la espina erizada de un gigantesco dinosaurio recostado en la lejanía, se fue diluyendo en el ambar flotante y terminó por desaparecer. El vaho se fue haciendo cada vez más espeso. El celaje se amansó. Se veía el agua parduzca a unos cuantos metros del costado. Más allá solo silencio y oscuridad.

Aquel vapor impenetrable sumía al espíritu en angustiosa incertidumbre. ¿Y si de improviso apareciera un afilado escollo? ¿O si el buque se perdiera en aquella opacidad que como un silencioso manto, todo lo envolvía? Pero el buque seguía navegando a la misma velocidad, sin que al patrón le preocupaba lo más mínimo aquel banco tenebroso.

Caminé con precaución por la borda, sin soltar una mano hasta tener bien asegurada la otra. El patrón fumaba manejando con precisión la caña, llevando el buque a una u otra banda de acuerdo con las indicaciones de la aguja.

—Tenga calma, Inspector.—Dijo cortésmente.
—no hay ningún peligro.—

Y me explicó los rudimentos de la navegación.

—Estamos aquí—, Manifestó señalando un punto en un mapa.

"Esta es la carta náutica de la región. Representa con toda fidelidad la superficie de la tierra en la parte en que navegamos."

Examiné la carta. Efectivamente. Representaba la zona de la Baja California, en donde se encuentra Isla Cedros. Al Noroeste se veía la agrupación de arrecifes, que rodea a Isla Benitos a donde nos dirigíamos en un viaje de inspección. Del lado del Este la carta incluía la Bahía de San Sebastián Vizcaíno y se extendía por el Norte hasta San Diego.—Mostraba una amplia cuadrícula de meridianos y paralelos, aquellos en dirección Norte Sur éstos dirigidos hacia el este. En lugares adecuados se encontraban pequeños círculos graduados cuyo objeto era determinar la dirección que forma con el Norte una línea dada.

—Mire usted—, Continuó el patrón. Salimos de Cedros en este punto. Y mostró una situación.—Navegamos al sur rodeando la punta de la isla, y en esta posición trazamos el rumbo a Isla Benitos.

Con el lápiz marcó las dos posiciones y las unió con una regla especial, formada por dos partes unidas por barras paralelas de latón.

DEUTZ

MOTORES DIESEL
MARINOS

INDUSTRIALES

PLANTAS ELECTRICAS

Representante Exclusivo:

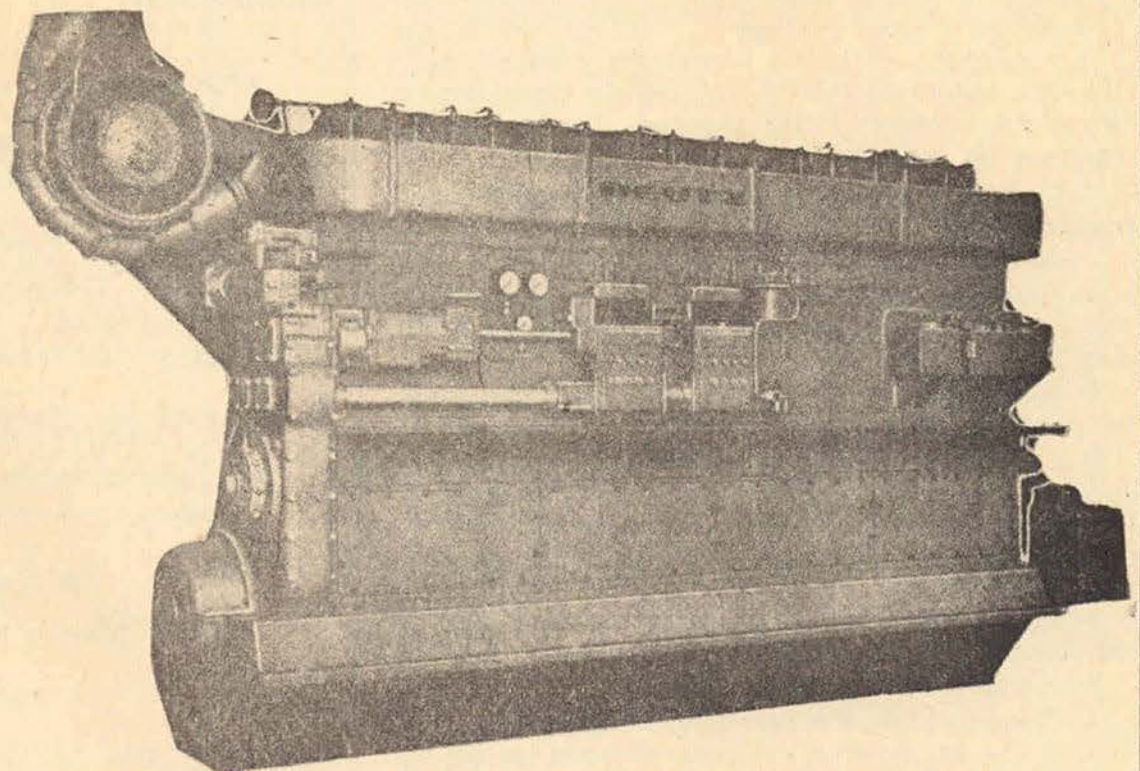
OTTO MOTORES,
S. A.

Apdo. Postal Núm. 21137

Calle Vallarta Núm. 9

Tel. 46-51-16

MEXICO, D. F.



MOTOR MARINO DIESEL DEUTZ
8 CILINDROS 1060 H. P. a 380 R.P.M.

Las barras pueden girar en goznes fijos a las reglas y les permiten abrirse e ir-avanzando paralelamente a la posición inicial, de tal modo, que unidos los puntos de salida y llegada, con la "Derrota", se traslada la regla al círculo próximo, se hace coincidir su arista con el centro, y el borde indica una graduación, de 0 a 360° de la circunferencia.

—Aquí puede usted leer el ángulo que la derrota forma con el Norte. Se le llama rumbo verdadero, y es el que debe seguir la embarcación para llegar al puerto de destino.

"Eso es muy claro. —pensé— pero una cosa es saber el ángulo que la línea forma con el Norte y otra seguirlo a bordo". Como si el patrón hubiera adivinado mis pensamientos, continuó

La derrota se materializa a bordo, con la línea media del buque. De modo que si la carta nos dá el rumbo verdadero, basta formar este ángulo con la proa y el Norte geográfico.

—¿Y ésto, cómo se realiza?

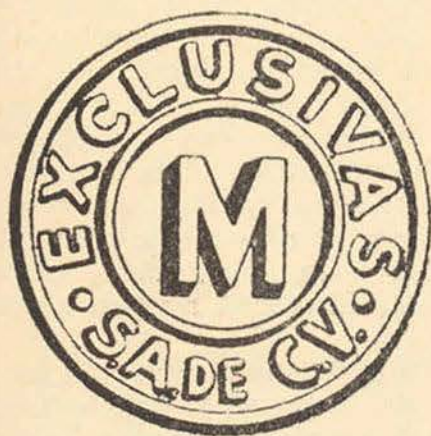
—Algunos buques, en la actualidad una buena mayoría, incluyen entre su equipo de navegación un aparato llamado girocompás. Su principio es sencillo, se basa en la tendencia que tiene un cuerpo que gira a mantener en el espacio su plano de rotación. Lo interesante de este aparato, es que marca la dirección del Norte

geográfico, usted mete al timón hasta que la proa marque en la rosa del girocompás, el ángulo de rumbo, y mientras siga usted esa dirección, puede usted tener la certeza de que al navegar la distancia correspondiente llegará usted al puerto de destino.

—¿Y los buques que no tienen girocompás?

—Este fue el caso de todos los navegantes desde unos cuantos años antes de Colón hasta el final de la 1ª Guerra Mundial. El problema del rumbo lo resolvió el compás magnético. Las propiedades de un imán son muy conocidas y ya en tiempos de Gengis Kan, las hordas asiáticas atravesaron el continente siguiendo las indicaciones de uno de estos imanes, en forma de aguja, suspendida libremente de un pivote.

Este compás, —dijo señalando un instrumento, montado en una fuente circular, y cubierto por una carátula graduada, en la que se veían las direcciones de la rosa de los vientos—, no es más que el mismo antiguo aparato, aunque bastante mejorado. Tiene una serie de agujas imanadas encerradas en flotadores. El cuesco se llena de líquido, y la rosa flotando libremente, se orienta en la dirección del Norte magnético. Esto no constituye sino un desplazamiento angular, respecto al norte verdadero, conocido en cada punto de la tierra. Toma el nombre de declinación magnética, y puede estar dirigida hacia el este o el oeste. Es decir, que el Norte



Exclusivas de México,

S. A. de C. V.

Insurgentes Sur No. 37-103 Esq. Hamburgo

Apartado Postal 21863

Tel. 25-62-60

Cable: EXMEX

MEXICO 6, D. F.

Representantes Exclusivos de:
RAYTHEON MANUFACTURING CO.

Fabricantes de:

- RADAR
- FATHOMETROS
(Eco-Sonda).
- RADIO - TELEFONIA
- RADIO - DIRECCIONAL
- COMUNICACIONES POR MICRO - ONDAS



Excellence in Electronics

CORTESIA
**COMERCIAL GUIBE,
S. A.**

CON SUS MEJORES DESEOS PARA
LA MARINA NACIONAL

J. BENITO GUITIAN LOPEZ

Gerente

Bahía de Sta. Bárbara 193 — Tel. 25-52-59
México, D. F.

magnético puede estar a la derecha o a la izquierda del norte geográfico.

—Mire usted, aquí en la carta está marcado el valor de la declinación magnética en el centro de la rosa, y su variación anual. De modo que si usted obtiene el rumbo verdadero de la derrota, y le aplica la declinación magnética corregida hasta la fecha, tiene usted el rumbo magnético que debe seguir el buque. Este ángulo lo dá directamente el compás magnético en buques de madera, como este pesquero. En los de hierro, el problema se complica ligeramente, debido a que el casco adquiere magnetismo permanente y este altera las indicaciones del compás. Se aplica otra corrección angular, llamada desvío, que es fácil de calcular, y que la puede usted ver aquí en esta tabla, que indica valores muy pequeños, puesto que el buque es de madera.

—En síntesis: señala usted en la carta la línea que une el punto de salida con el de llegada. Con las reglas paralelas la traslada a la rosa más próxima y obtienen el rumbo verdadero. Le aplica la declinación, magnética corregida y esto dá el rumbo magnético. Ahora corrige usted el desvío y ya tiene el rumbo del compás que hay que llevar con el timón con la mayor exactitud. Entonces el buque sigue en el mar, una trayec-

ABASTECEDORA DE CONSTRUCCIONES
DE TAMPICO

José Mandelbaum y Cía, S. en N. C. de C. V.

Materiales para construcción y de Hierro, Artículos de Electricidad, Sanitarios y Plomería.

Felicita cordialmente a la Marina Nacional con motivo del DIA DE LA MARINA

1º de Junio de 1959

Cap. E. Carranza y A. Serdán

Tampico, Tamps.

toria igual a la que usted trazó en la carta.

—¿Y cómo localiza usted el buque sobre esta línea?

—Con la distancia navegada. Algunos buques echan al agua, remolcada por la popa, una pequeña hélice conectada a un reloj. La hélice gira con velocidad proporcional a la rapidez con que es arrastrada, y marca en el reloj la distancia navegada. En otros buques, basta saber el número de revoluciones del motor, que se mantiene con mucha constancia y es igual al número de revoluciones de la hélice. Puesto que esta avanza una cierta distancia a cada revolución, con un simple cálculo se determina la velocidad por hora a diferentes revoluciones. Así, basta tomar la hora de un buen reloj al iniciar el rumbo. Posteriormente, cuando se requiere la situación tiene usted el intervalo de tiempo

TECNIFICACION

(Viene de la Pág. 28)

logos ni tampoco de tecnócratas, pero sí con vistas a combatir la decantada improvisación mexicana de la que se valen y aprovechan tantos demagogos que andan por ahí, sueltos, y que desventuradamente, le han hecho grandes daños a México.

Pues es indudable que el futuro del Mundo caerá en los términos que comprende la expresión CAPACIDAD, y que ésta, tomando por los polos otro principio técnico, "es función de la cantidad". De forma que si el futuro inmediato del Mundo habrá de fincarse ¿qué duda cabe? en la capacitación humana, es a las grandes masas, fieles a su destino histórico, a quienes habrá que llevar, en forma divulgada, la citada CAPACIDAD.

Porque si por desgracia —cosa no improbable— un III Conflicto mundial, más devastador que los anteriores, azota al Hombre, nuestra Patria no debe pagar el alto precio que cobra la irresponsabilidad y la imprevisión, factores negativos que siempre, en toda nuestra historia, nos han caracterizado.

También la Dignidad tiene mucho que ver en estas cuestiones, por lo que es indispensable la preparación del mexicano para eliminar la mentalidad corbatanera y de irredento tira-flechas.

Es inconcuso que formamos parte de un mundo del que no podemos dissociarnos y esto nos impone deberes ¿dolorosos? ¿y qué deberes no lo son? pero que por sobre todas las cosas DEBEMOS CUMPLIR, porque esa es la disyuntiva que la Evolución humana fija como tributo a TODOS LOS PUEBLOS.

No envíe dinero en
su correspondencia
Utilice Giros Postales

transcurrido, lo multiplica por la velocidad correspondiente al número de revoluciones a que se ha navegado, y deduce usted la distancia.

—¿Y cómo se marca la distancia en la carta?

—Las cartas náuticas, se construyen en tal forma, que además de mostrar ángulos verdaderos, marcan distancias, en función de la escala de latitud. Los paralelos están trazados a cada grado, y un grado tiene 60 minutos de arco. La unidad de distancia en navegación es la milla náutica, que equivale a un minuto de meridiano terrestre en la latitud de 45°. Asimismo, la velocidad del buque se mide en millas por hora, y la distancia recorrida que es velocidad por tiempo navegado, estará dada en millas, o también en minutos de latitud. Entonces toma usted con el compás de puntas, en la escala de latitud, y aproximadamente en el paralelo en que se navegue, un número de minutos igual al de millas navegadas y lo lleva usted, sobre la derrota en la carta, a partir de la posición inicial. En ese momento ahí está el buque.

Para demostrarlo el patrón sacó su reloj de bolsillo, anotó la hora, le restó la hora en que habíamos dado el rumbo, y el intervalo lo multiplicó por la velocidad deducida de las revoluciones de la hélice. El número de millas le sirvió para tomar un número igual de minutos de latitud, y esta extensión la llevó sobre la derrota

a partir de la posición marcada como origen del rumbo. Puso un pequeño círculo en el punto obtenido y anotó la hora.

—Aquí estamos. —Dijo sonriendo.

—¿Exactamente?

—Bueno, el viento, la corriente y las guiñadas habrán desviado el buque ligeramente. Pero como usted ve, nos faltan 20 millas para llegar a Isla Benitos, si la niebla levanta veremos la isla dentro de una hora y cualquier error se corrige a tiempo. Si no levanta habrá que parar el buque y esperar pacientemente a que aclare.

Efectivamente la niebla levantó con la misma rapidez con que había llegado. Aparecieron las estrellas y por la proa se percibió en la noche oscura la mole de Isla Benitos. El patrón conocía la costa como la palma de su mano. De modo que se desentendió de las indicaciones del compás y metió el buque a una pequeña ensenada, que servía de puerto y donde nos esperaba el Guardafaro.

No hay cosa más sencilla que navegar por estima, pero podemos imaginar la angustia de los primeros navegantes que careciendo de compás magnético se aventuraban como nuestros aborígenes, a través del océano y confiaban en el viento, o en el brillo fugaz de una estrella, para encontrar su camino en el horizonte ilimitado.

COMISIONES Y REPRESENTACIONES MEXICO

BETA NUM. 50
COL. R. DE TERREROS

RAFAEL ROMO

TEL. 24-97-86
MEXICO 21. D. F.

Representante para la República Mexicana, de

KORODY MARINE CORP.

Motores y Refacciones

DIESEL AMERICANAS

de todas Marcas

¡AL SERVICIO DE LA MARINA MUNDIAL!



Salvamento

En Ensenada un chubasco repentino varó algunos buques. Un guardacostas y tres pesqueros quedaron en la playa. No había en el puerto buques grandes que pudieran sacar a tirones a los varados. Los armadores de los pesqueros pidieron un remolcador a San Diego, para que les sacara de la playa. El Comandante del Guardacostas no podía proceder en la misma forma. Se presentó a la Comandancia de Servicios Navales.

El Jefe de Sector ya había recibido órdenes de realizar el salvamento. Los dos comandantes se acercaron a la playa. La proa del buque se podía tocar con el agua a la codilla. El buque había quedado paralelo a la playa, sumido en la arena. Una ancla se había perdido al romperse la cadena y la otra quedaba en el escobén del lado de tierra. La hélice fuera del agua, completamente inútil. La tripulación en cubierta esperaba ansiosa la oportunidad de intervenir. No hay nada más desesperante que estar a bordo de un buque varado. Es como si un grillete le cpresara a uno el tobillo.

El Jefe de Sector trazó su plan de maniobra. Mandó abrir una zanja a 50 metros de la playa bien profunda. Mientras los marineros trabajaban fue a su oficina y con los proveedores, talleres y astilleros consiguió alquiladas o prestados los siguientes elementos.

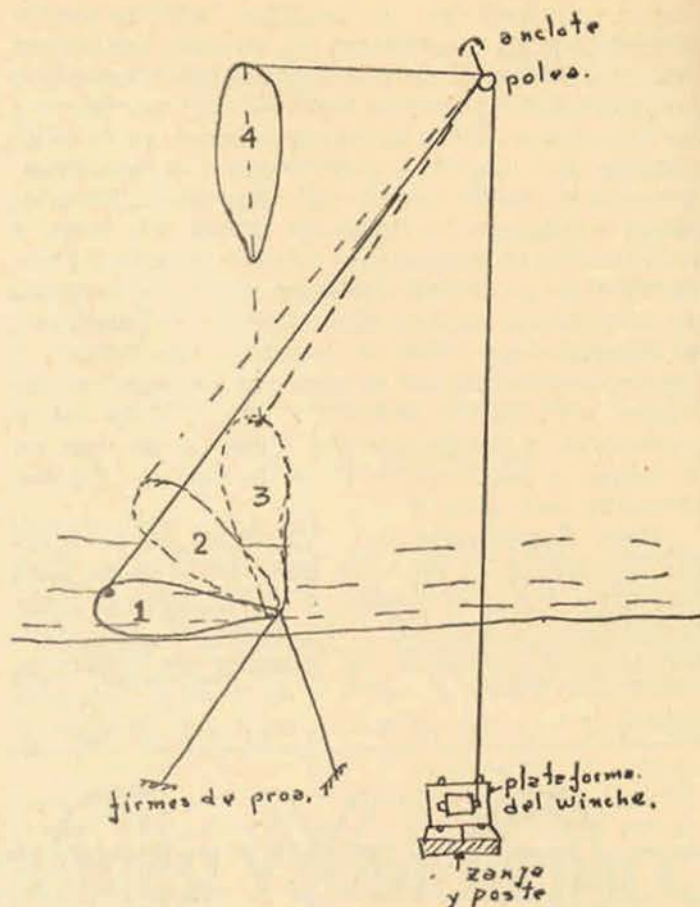
Un poste de madera creosotado.

Un viejo anclote de 1,500 kilos.

Un cabo de acero de 400 metros de una pulgada de diámetro, prestado por un varadero que lo usaba para mover la cuna.

Una polea de 0.5 mts y un winche de acero y de cadena.

Un buque pesquero se prestó a fondear el anclote. En el extremo de la cadena se fijó la polea. El anclote quedó fondeado como a 120 metros de la playa en dirección perpendicular al buque varado.



Entre tanto la zanja había sido terminada. Se depositó en el fondo el poste. Se le pusieron estrobes de alambre, suficientemente largos para que salieran a la superficie y se cubrió de tierra. Un camión trajo el winche, con su motor Diesel acoplado, lo depositaron sobre vigas para que no se enterrara en la arena y fijaron la base de acero a las puntas de los estrobes fijados al poste. Una vez establecido este poderoso firme, se fue dando el cabo de alambre, pasándolo por

K+E

horr y

CHOPERENA

suca. s. a.

Ave. F. I. Madero N° 40
Tel. 21-95-32 con 3 líneas
México 1, D. F.

Artículos para Ingenieros, Arquitectos y
Dibujantes Casa Mexicana

**Constructora Marítima
Continental, S. A.**

Felicita respetuosamente a la
MARINA DE MEXICO

con motivo del
DIA DE LA MARINA

Junio 1° de 1959

Bolívar N° 21-209

México 1, D. F.

la polea del anclote. El extremo libre se llevó al buque varado y se afirmó en la popa. El otro extremo se pasó por el cabezal del winche y quedó listo para virar. (Fig. 1.)

Al terminar esta fase de la maniobra, el lugar se había convertido en una romería, pescadores, marineros, obreros de astilleros, estibadores y paseantes observaban curiosamente el dispositivo. Los marineros del buque trabajaban sin descanso con el torso desnudo y el agua a la cintura.

Del buque se dieron a tierra cabos de la proa y se afirmaron, de modo que al tirar, la proa quedara fija y la popa fuera desplazándose a mayor calado hasta poder utilizar la máquina.

Al atardecer había quedado listo hasta el último detalle de la maniobra.

Soplaba un viento del oeste, que lanzaba sobre el costado del buque una marejadilla encontrada. Se habían montado sobre camiones dos reflectores y al ocultarse el sol, se encendieron, alumbrando alternativamente el winche, el puente del buque, donde el Comandante atendía las peripecias de la maniobra, y el lugar donde estaba fondeado el anclote.

Arrancó el motor Diesel. Engranaron el winche, y el contramaestre del buque, a cargo de graduar la tensión, empezó a cobrar. El alambre fue saliendo del agua. Poco a poco apareció en la superficie del mar, como una tenue línea que cortara las olas, y al fin quedó restirado como cuerda de guitarra. Se oyó el silbato del jefe de Sector y el winche dejó de girar.

Un ¡Ah! de desencanto salió de todos los pechos. La gente creía que el buque iba a salir al primer intento jalado por el poderoso winche. Pero el Comandante tomaba sus precauciones. El viejo cabo de acero, rechinaba y cruía, y al apurarlo un poco más hubiera reventado. El jefe prendió un cigarro y esperó pacientemente a que la marejadilla hiciera su efecto. Imperceptiblemente el cabo de acero fue cediendo y se aflojó. Cuando estuvo en el agua, otro silbatazo ordenó un nuevo tirón y el cabo tornó a ponerse tirante. La marejadilla removía la arena y la popa del buque, solicitada por la toderosa tensión, pugnaba por remover el lecho que lo tenía aprisionado. Volvió a aflojarse el

FRANCISCO PAREDES MEJIA,

INVESTIGACIONES GEOLOGICAS
SUPERFICIALES Y DE SUBSUELO

Felicita con todo respeto

al C. Secretario de Marina
Sr. Almirante MANUEL ZERMEÑO ARAICO

y a la gloriosa H. Armada Nacional
con motivo del DIA DE LA MARINA

México, D. F., Junio 1º de 1959.

Morelos No. 31-406

cabo, fue tensado de inmediato, y en este juego de estira y encoge, en que se cuidaba con esmero la minada resistencia de los viejos elementos que intervenían en la maniobra, el buque lentamente fue desplazando la popa a zonas de mayor tirante.

Entre tanto la marea iba subiendo y venía en ayuda del salvamento. A las doce de la noche el buque había sido jalado hasta quedar perpendicular a la playa, con la popa hacia fuera.

De a bordo largaron los cabos de proa. Se cercioraron de que había a popa agua suficiente para usar la máquina y al sonar el silbato del Jefe de Sector, winche y máquina arrancaron uniendo sus esfuerzos. El buque trepidaba. El viejo cable de acero chirriaba, daba un salto fuera del agua y caía azotando las olas con tremendo latigazo. La proa se inclinaba pesadamente a babor y a estribor y se oía el crugir de la arena bajo la quilla del buque. Imperceptiblemente iba hacia popa. De improviso el cabo se aflojó, el buque fue rápidamente hacia atrás y quedó flotando airosamente.

Los curiosos suspiraron llenos de alivio. Algunos se hicieron lenguas de la pericia de los marineros y otros se burlaban de los armadores.

—Mira tú, llamar a un remolcador americano pa' jalar esas bateítas y los de la armada con puro cabo viejo sacaron el Guardacostas... ¡Mira tú!

CASA "HIDEO KATO"

Felicita cordialmente a la Marina Nacional
con motivo del DIA DE LA MARINA

1º de Junio de 1959

Coatzacoalcos, Ver.

Constructora y Provedora, S. A.

Resolución inmediata de cualquier problema de
Radio Comunicación.

Ing. JOSE A. ASPURU

(Gerente)

Alfonso Herrera N° 33

México 4, D. F.

Mi Inolvidable Demonio

(Continuación)

COSACAS Y ROMANAS

Se preparaba para septiembre una gran fiesta militar en el Colegio. Habría desfile, tabla de tiempos perdidos, pirámides, carreras en carros romanos y exhibición de saltó.

Los elegidos se preparaban por las tardes, al terminar las clases, y nuestro sargento primero, molesto porque su Batería no presentaba más número que el de participar en el desfile, trató de entusiasmar a los más decididos.

—Artilería nunca se ha quedado atrás. Los que deseen entrenar en un número de cosacas y romanas... Un paso al frente... ¡Marchen!

Me adelanté con tres compañeros. Cuando el sargento me vió hizo una seña para que regresara a la fila, pero hice como si no lo viera. Entonces se acercó.

—Usted regrese a la fila. Terminaría por romperse la crisma.

Dí media vuelta y entonces me detuvo.

—Quédese. Me interesará observar hasta dónde llega su idiotéz.

Correr cosacas requiere equilibrio y reflejos. Los estribos se pasan sobre el albardón, de modo que el izquierdo queda a la derecha y casi encima de la montura, y lo mismo con el derecho. Se arranca el caballo a un galope desenfrenado, se suben los pies, se mete la puntera de la bota

en los estribos y con un impulso se eleva el cuerpo hasta quedar casi de pie sobre el caballo con las riendas a toda su extensión. Hay que darse maña para que el caballo no resienta el cambio de posición del jinete y siga galopando a la misma velocidad. Si el caballo tropieza, o se detiene, uno sale volando, o es arrastrado de un pie prendido al estribo que se enreda en los acicates. Al terminar la carrera hay que dejarse caer sentado, para parar al animal.

El 360 corría pesadamente y aunque obeso, tenía una hermosa estampa. Así que después de ensillarlo, me presenté en el campo con él. Lo hice correr. Zafé los pies de los estribos, los cruce sobre el albardón y sin dejar que disminuyera el ritmo, subí las piernas, tomé los estribos y me fuí elevando poco a poco. Primero casi hincado, después, encogido, y observando que el animal no se asustaba me paré sobre los estribos. Algo debe sentir el animal con el jinete en esta posición, porque intempestivamente se desboca a su máxima velocidad. El aire pasa rugiendo por las orejas, se oye el poderoso golpe de los cascos sobre la dura pista de grava, y la emoción lo hace a uno gritar al estilo cosaco. Pero las rejas se aproximaban peligrosamente, y antes de estrellarme, logré caer sentado y desviar al animal que pasó rozando la barda, fue disminuyendo el paso hasta que salió al trote, feliz de haberse prodigado en tan extraordinaria carrera.

Practiqué el ejercicio, durante una semana, y cuando participé en una preselección, me excluyeron. Los de Caballería no sólo corrían, parados. Sino que se dejaban colgar de un estribo y recogían un pañuelo del piso. Contra ellos no había competencia posible.

En cambio los de Caballería, no practicaban las romanas. Los consideraban tan simples como

CLISES EN TODOS LOS METALES, PLASTICO Y HULE
CALIBRADOS A CUALQUIER ESPESOR EN MILESIMAS
BICOLORES, TRICROMIAS, POLICROMIAS
ENTREGAMOS GRABADOS CON PRUEBAS

MATRICES DE VERDADERA CALIDAD HECHAS EN
PRENSAS HIDRAULICAS DE 70 Y 600 TONELADAS
DE PRESION

TIPOGRAFIAS PARA PUBLICISTAS Y DIBUJANTES
MAS DE 400 FUENTES DE TIPOS MODERNOS DEL
PAIS, AMERICANOS Y EUROPEOS

COPIAS FOTOGRAFICAS DE LINEA, TONO CON-
TINUO y PANTALLAS CON BLANCOS Y NEGROS
PUROS

EMPLEAMOS EN TODOS
NUESTROS TRABAJOS
EL EQUIPO MAS
MODERNO



JESUS TERAN No. 3
ESQ. CON PTE. DE ALVÁRADO
12-46-94 35-19-66 46-37-44
UNA ORGANIZACION DE MEXICANOS

FERRETERIA "GOMI Z"

(Provedora de Tornillos)

JOSE A. GOMEZ, Propietario.

Felicita respetuosamente al Sr. Presidente de la República; al Sr. Ministro de Marina y a la H. Armada de México con motivo del DIA DE LA MARINA

Junio 1º de 1959.

Juárez No. 36
Coatzacoalcos, Ver.

Ing. Miguel Rebolledo,

Sucesores, S. A.

Especialistas en Cimentaciones
Estructuras de Concreto
Pilotes y Concreto Ligero

Guerrero 2-303 - Tel. 13-09-00

México, D. F.

para no interesarles. Para esta carrera eran ideales los caballos de Artillería. Gruesos, abachones presentaban unas ancas tan amplias, que daba gusto pararse en ellas. En las romanas dos caballos similares se encadenan de las bridas, y se ligan de un cinturón que substituye la cincha. Ambos llevan riendas largas, y el jinete monta a pelo sobre el de la izquierda, los hace galopar, y cuando han adquirido un paso uniforme, se para sobre la grupa de su caballo, y después pasa un pie al otro caballo y galopa parado sobre los dos caballos. Una vez que los caballos se han acostumbrado a marchar juntos, se les desliga de la cincha, y hay que manejarlos a modo de que cambien de dirección unidos y siempre uniformemente. El ejercicio resultó más fácil que las cosacas, pero a juicio del instructor, los pesados caballos de Artillería restaban seriedad al espectáculo, puesto que tenían la misma gracia que un elefante bailando.

Descartada la participación en Cosacas y Romanas, el Sargento pensó en un espectáculo espeluznante. Pirámides móviles a caballo, arrastrando los arzones de Artillería. Dos arzones arrastrados por los troncos, se presentarían en la pista con cuatro artilleros, en cada arazón, y los dos conductores en el caballo de la izquierda de cada tiro. A una señal, los artilleros apoyándose en una tira de cuero que venía del

Plásticos Moldeados y Acabados, S. A.

Constructora de Lanchas

"ZENÁ"

Felicita a la Marina de México en ocasión
del DIA DE LA MARINA

collar, debían pasar por la lanza y montar uno sobre el caballo de la derecha y los otros en ancas. Y otra señal los de a ancas debían pararse con un pie en cada caballo e inclinarse apoyándose sobre los jinetes a modo de presentar la espalda horizontal. A la tercera indicación otros dos participantes se treparían sobre las espaldas, quedando de rodillas sobre los de abajo, y los conductores les pasarían una rienda falsa, para mantener el equilibrio. Al signo final el último hombre, que debía ser el más ligero, y por lo visto el más tonto, para arriesgarse al batacazo mayor, debía treparse sobre la pirámide, asegurarse de una de las riendas falsas, y quedar de pie sobre los hombros de los dos últimos. Entonces, aprovechando el momento oportuno debía soltar la rienda y desplegar con ambas manos unas banderitas tricolores, que sin duda llenarían de emoción a los espectadores. El Sargento decidió que las prácticas iniciales se hicieran en la calzada de la Verónica, y se dió maña para que el Comandante de la Batería le autorizara el uso del material.

Durante la primera tarde se practicó el galope al parejo. Los dos arzones al saltar sobre los baches, semejaban el retumbar del trueno en las montañas. Los participantes, nos guardábamos nuestro recelo, y nos prendíamos con ambas manos a la barra de seguridad del arazón, para no salir volando en cada salto. Una vez que se consiguió uniformidad en la marcha, se pasó a practicar la pirámide al paso. El Sargento que comandaba al grupo en un caballo separado dió el primer silbatazo. Los artilleros saltaron sobre



SECRETARÍA
DE
MARINA

Secretaría de Marina CONVOCATORIA

Esta Secretaría tiene el honor de convocar a los modelistas y al público en general al Concurso de Modelismo Naval que en ocasión del "DIA DE LA MARINA" deberá celebrarse el domingo 31 de mayo de 1959, a las 10.00 horas, en el Lago del Bosque de Chapultepec bajo las siguientes

BASES

- 1.- Se establecerán tres categorías de modelos:
 - A.- Modelos Técnicos y Proporcionados
 - B.- Modelos Náuticos Libres y
 - C.- Modelos Prefabricados.
- 2.- Los Modelos Técnicos y Proporcionados incluirán a todos aquellos que estén realizados, bien sea a escala o dentro de una adecuada proporción en sus partes. En esta categoría pueden inscribirse los modelos con los siguientes tipos de propulsión: a vela, a motor, a reacción o cualquier otro tipo de propulsión, incluyendo los de control por radio.
- 3.- Modelos Náuticos Libres son todos aquellos modelos o dispositivos cuyo fin principal sea el de navegar, pudiendo diferir en su diseño de cualquier tipo de embarcación convencional.
- 4.- Los modelos prefabricados englobarán a todos aquellos que estén constituidos con partes prefabricadas, en cualquier material.
- 5.- Los modelos que se presentan a concursar deberán tener una eslora de 50 a 100 centímetros.
- 6.- Los interesados deberán inscribirse precisamente en el DEPARTAMENTO DE INFORMACIÓN de la Secretaría de Marina (4º piso del edificio de esta Secretaría, en Azueta N° 9 Teléfonos 46-69-59 y 12-66-26) antes del 30 de abril del presente año, de las 17 a las 19.30 horas, todos los días de lunes a viernes.

Para los efectos de competencia en el agua será considerado básicamente el desplazamiento del casco, así como el área del velamen o potencialidad del motor o sistema de propulsión.

A los triunfadores se otorgarán premios y diplomas.

México, D. F., Abril de 1959.

**SOCIEDAD INDUSTRIAL DE
ELECTRICIDAD,
TELECOMUNICACIONES
Y ELECTRONICA, S. A.
(SIETE, S. A.)**

Ing. Mario G. Morales
(Gerente)

**Con todo respeto felicita al Sr. Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos; al Sr. Ministro de Marina, Almirante Manuel Zermeno Araico y a toda la Marina Nacional, con motivo del
DIA DE LA MARINA.**

Junio 1° de 1959.

**Rosas Moreno No. 46
México, D. F.**

la lanza, se afianzaron del baticol y ganaron las grupas de los caballos. Segundo silbatazo, tres hombres quedaron de pie sobre los caballos apoyados sobre los hombros de los conductores. Tercera señal. Otros dos compañeros treparon sobre las espaldas, tiraron de las riendas falsas, y cuando se sintieron bien asegurados asintieron para el último pitazo. Ahí voy yo hasta arriba apoyando un pie en el hombro del compañero que coronaba la pirámide. Este levanta el brazo, me da la mano y logro subir el otro pie. Ambos compañeros con los brazos estirados me aseguran del cinturón. Marchamos al paso y la pirámide se bambolea siguiendo el movimiento

ALBERTO EWALD, S. A.

**FERRETERIA AL POR MAYOR
IMPORTACIONES - EXPORTACIONES
REPRESENTACIONES**

**San Jerónimo No. 3 - Apartado Postal 12531
Teléfono 21-27-94
México, D. F.**

de los cuatro caballos.

—Ahora... ¡Las banderitas!

Despliego las banderas y el sargento aplaude. Perfecto. Bajamos. Descansamos y nos sentimos orgullosos. Pero, naturalmente una pirámide al paso no despertará la emoción de nadie. Hay que dominarla al galope.

Se ponen los arzones al galope, y los conductores procuran igualar el paso de los cuatro caballos. Cuando lo consiguen suena el primer silbatazo. Pasan por la lanza los artilleros y quedan montados. Segundo silbatazo, quedan de pie con la espalda horizontal, los tres hombres base de la pirámide. Tercer silbatazo. Trepan los dos siguientes. Conservan con bastante seguridad el equilibrio, con las cuerdas bien tirantes. Hacen una seña de que están listos y suena el cuarto silbatazo. Nuevamente llego a la cúspide, y cuando siento que los dos potentes brazos me afianzan del cinturón, orgullosamente despliego las banderitas y las hago tremolar.

Aparece en una curva un fordito que se acerca a toda velocidad. Ante el obstáculo inusitado de una pirámide de artillería, el conductor pierde la cabeza, pasa rozando los caballos, éstos se encabritan, la pirámide se derrumba, y cuando me doy cuenta estoy en el suelo. Pasé entre dos caballos, me salvé de que me pisaran y al volver la cabeza veo la enorme rueda que gira rápidamente para aplastarme el pescuezo. Me salva el instinto. Me vuelvo rápidamente hacia un lado, y la rueda pasa rebanándome los cabellos. Hay silencio en el ambiente. El sargento están intensamente pálido. Los tripulantes del fordito, a un lado de la carretera se deshacen en disculpas. El sargento desmonta, se acerca a palparme todos los huesos y por fin se encoge de hombros.

—Terminará usted por darnos un buen susto.

Vuelve a montar. Ha perdido el entusiasmo en el número de la pirámide y regresamos mustios al Colegio.

En realidad la Batería no necesitaba números especiales. Su entrada al galope en el patio de maniobras, y la puesta en Batería de los cañones, con precisión y elegancia, hizo delirar de entusiasmo a la multitud. El Sargento lucien-

FERRETERIA "LA FAMA"

(La más antigua en el ramo)

FRANCISCO ZORRILLA CASTELLO
(Gerente)

Felicita respetuosamente a la H. Armada Nacional con motivo del DIA DE LA MARINA

1° de Junio de 1959

Muelle y Ribera N° 209 Ote.

Apdo. 13

TAMPICO, TAMPS.

Tel. 2-27-48

do su poderosa espalda, terciada la carabina y con el sable desenvainado para las señales, lucía radiante, y al pasar a mi lado me hizo una seña amistosa. Seguramente iba perdiendo mi torpeza.

Un Paseo a Caballo

Mi compañero García Méndez, me dijo, el sábado por la tarde después de la última lista.

—Te invito a pasear a caballo mañana.

—¿Crees que nos concedan permiso?

—Sí. Después de lo bien que quedó la Batería, se los han concedido a algunos.

—Pues vamos.

Llenamos un esqueleto en la ayudantía solicitando permiso para salir el domingo por la tarde, montados. Dos horas después teníamos en nuestro poder la autorización.

Fuimos a los macheros, presentamos el permiso y mediante una propina al caballero, conseguimos que tuviera listos los caballos para el día siguiente.

El 360 lucía relumbrante. Lo habían avateado, cepillado, y ya con el pelo brillante, una pasada de grasa en la grupa que permitiera formarle cuadros entrelazados con un peine. Le habían enredado unas vendas blancas en las cañas, y pulido con cera los cascos. El albardón brillaba recién pulido, y al pecho llevaba el pretil de gala, con estrellas de latón. Tal despliegue de limpieza hacía piñar de impaciencia a mi caballo. Así que cuando me vió llevar con botas fedéricas, pantalón de paño, con franjas rojas, guerrera ceñida negra, con la fajilla de charol apretada a la cintura y la gorra echada hacia un lado, el caballo levantó la cabeza, olfateó el aire y relinchó de placer. Creía que íbamos a un desfile. Montamos. El 360 tascaba el freno, y en cuanto salimos de la puerta de campo empezó a hacer monerías, marchando con un alope corto, que le hacía levantar araciosamente las manos, asentar las patas un poco recoídas, y dejarlas caer elegantemente a pequeños saltos.

Así avanzamos, dando un rodeo por Chamultepec, y desembocamos en las afueras de la Colonia Roma.

—Ahora vamos a ver a mi novia.

García Méndez pretendía impresionar a la muchacha con tal aparato de fuerza. Entramos por una calle de tierra, en donde se encontraba la residencia de la elegida. Una reja, pintada de rojo, impedía que las flores de los apretados camellones se desbordaran por la acera. Pasamos dos o tres veces. La muchacha no salía.

—Toca el timbre. —Le dije.— No es justo que hayamos venido hasta aquí sin que te vea.

Desmontó y oprimió el timbre. La muchacha se asomó por la ventana e hizo una seña de que nos fuéramos. Salió un señor en mangas de camisa.

—Veníamos a saludar a la señorita.

REFACCIONARIA TAMPICO, S. A.

Importadores y Mayoristas de Refacciones para Autos y Camiones.

Con todo respeto felicita al Sr. Presidente de la República Lic. ADOLFO LOPEZ MATEOS; al Sr. Secretario de Marina Almirante MANUEL ZERMEÑO ARAICO y a la H. Armada Nacional con motivo del DIA DE LA MARINA.

1º de Junio de 1959

Altamira y Alfaro

Apdo. Postal 557

TAMPICO, TAMPS.

—¿A cuál de ellas?

—Dile cómo se llama.

—Rosita. —Murmuró por lo bajo García.

—¡Rosita! —Gritó el padre—. ¡Aquí te buscan estos centauros!

Abrió la reja de par en par y dijo, burlándose de nuestro encogimiento:

—¿Desean pasar con todo y caballo?

Disimuladamente toqué los hijares del caballo con los acicates y lo hice dar un bote de lado. El señor dió un salto y se atrincheró tras la barda. El 360, apenas picado, mostró sus mañas. Se paró de manos. Camino unos cuantos pasos. Dió un córcovo, metiendo la cabeza entre las patas y por poco me hace aterrizar en el lodo. Lo liberé de los agujones y se calmó. Para entonces toda la familia se hallaba en las ventanas, y Rosita, roja como un clavel, se encontraba al lado de su padre.

Desmonté. García Méndez se había acercado a presentar sus respetos.

—Pasábamos por aquí. —Dijo un poco aturullado— y nos detuvimos a saludarla.

El señor viendo que acariciaba el cuello del 360 y que éste se dedicaba tranquilamente a

LO ESPERAMOS A USTED, SUS FAMILIARES
Y AMIGOS EN EL



Restaurante Particular de

"Pedrin"

Especialista en
Mariscos

Culzada de Teonam, parada la Curva.

México, D. F.

(Cerca de los ESTUDIOS TEPEYAC)

CONSTRUCCIONES NAVALES

"GUAYMAS" S. de R. L.

Con motivo del DIA DE LA MARINA, felicita con todo respeto al Sr. Presidente de la República Lic. Adolfo López Mateos; al Sr. Secretario de Marina, Almirante Manuel Zermeno Araico y a la H. Armada Nacional.

1º de Junio de 1959

Representante,

LIC. JOSE LUIS TEJA OLIVERA

Génova N° 70-403

México, D. F.

oler el lodo en busca de alguna yerbita, salió fuera del jardín a contemplar los caballos.

—Hermoso animal—. Me dijo.

—Sí señor. —Contesté.— Es un magnífico caballo, pero mañoso como el diablo.

—No diga...

—Ha llegado a tirarme seis veces seguidas.

—Carambas...

—En cambio, una vez que rodamos e iba a caer sobre mí, me lanzó de lado y evitó que me despanzurrara.

El 360, levantó la cabeza ágilmente y movió las orejas.

—¿Y es difícil de montar?

—Nada de eso. Sólo se amacha cuando no quiere hacer algo. Móntelo.

El señor dudó. Después se acercó, tomó las riendas, e iba a poner el pie en el estribo, cuando su mujer le gritó.

—¡Fernando!... ¡Ese caballo te va a matar!

Don Fernando desistió, y un poco avergonzado por lo gritos de su mujer, me entregó las riendas. Rosita, platicaba plácidamente con García. Habían salido los chiquillos de las casas vecinas, y nos rodeaban a respetuosa distancia.

(Continuará)

¿DE VISITA EN CUERNAVACA?

Coma con toda su familia y amigos
en el Restaurante

"Pedrin" Restaurante particular
especialista en Mariscos.



El Pequeño....

Gran Problema

MARIO PONCE MOUTTE.

Bajamos del avión que nos llevó al noreste de Brasil, y nos embarcamos en el Río Amazonas para tomar un afluente, única vía que había para llegar a nuestro destino.

Nuestra lancha se deslizaba lentamente. Su pequeño motor, ronroneando y tosiendo, la impulsaba al punto de nuestra primera escala, de las muchas que tendríamos que hacer en el futuro. El calor era sofocante y la ropa se nos pegaba al cuerpo bañado en sudor. Instintivamente estiré la mano para tomar agua del río y refrescarme un poco. Sentí que una mano fuerte me prensaba materialmente el brazo y lo regresaba hacia mí, impidiéndome siquiera que acariciara el agua. Oí una voz fuerte a mis espaldas. ¡No!...! Cuidado! Me volví rápidamente y ví a José, nuestro guía. En su rostro quemado por el sol había un gesto de enojo y asombro.

—¿Qué pasa?— pregunté.

—¡Los pirayas!— Contestó señalando el río.

—¡Los qué...? — Dije mirando hacia el lugar que me señalaba. Sólo ví unos peces pequeños que nos acompañaban en nuestro viaje.

—Pirayas... Esos que nadan cerca de la lancha. ¡Mucho cuidado con ellos!

No pude contener la risa y le dije en tono burión.— A esos pececillos les teme...? Cómo se nota que no ha viajado por otros ríos. Si usted hubiera pescado y visto tan enormes como yo, seguramente no les tendría tanto miedo a estos pececillos. Los he...

—Puede que no... — Me interrumpió adivinando seguramente la sarta de mentiras que pensaba decirle sobre mis dotes de pescador, y agregó.—Pero en ninguna parte existen unos demonios tan pequeños como estos.

—Demonios, mas bien parecen inofensivas mojarritas buenas para el sartén.

El hombre se me quedó mirando fijamente, en sus ojos advertí que lo que me decía era verdad. Tomó un pedazo grande de carne de una de las cajas. La amarró al extremo de un palo largo y, uniendo la acción a la palabra dijo:

—¡Mire!— Y sumió el palo con la carne en el río.

Tal parece que de pronto el agua entrará en ebullición. Hervía materialmente de tantos pececillos que acudían a devorar la carne. José

(Pasa a la Pág. 48)

DE LA MAR CRUEL

Por Gustavo Rueda Medina.

Mar hambrienta, mar sedienta, mar inquieta...
Se traga los hombres, se bebe los ríos...
Nunca satisfecha, siempre igual;
La misma, cruel y coqueta,
Que se enfermó en el diluvio
De un embarazo naval...

* * *

Olas de cobre fundido
En los hornos del ocaso...
Mares de la media noche,
En que la luna se astilla
Como espejo que se rompe...
Timonel de bronce vivo
En el timón de toldilla.
Cuatro campanadas dobles
Lo arrancaron de su sueño
Y le ensartaron los ojos
Al horizonte marino.

Tráeme café, camarero,
que en los ojos me lastiman
los picos de las espinas
de la Rosa de los vientos...!

La luna redonda riela,
Por caminos fugitivos
Como cristales pulidos
Donde los barcos patinan
Cuando la calma les pesa...

La luna curva se rompe
En olas alborotadas
Con las crestas desflecadas
Abiertas en abanico
Cuando las despeina el Norte.

Cuánta humedad en la ropa.
Qué fatiga en las rodillas!
Tráe más café, camarero;

Que en los ojos me lastiman
Los picos de las espinas
De la Rosa de los vientos...!

* * *

¡Golfo de los pailebotes,
Golfo de los petroleros
Que azota el flagelo
Implacable del Norte!
Las aguas se inclinan y
en la rampa corren
Los vientos, maligna
Manada de lobos...

Las rachas aúllan,
La nube plomiza
Cubre de ceniza
La lumbre solar...
Y la tarde amarga
De los marineros,
Es dura y salada,
Como agua de mar...

Va entrando al puerto un navío
Que llega sucio de mares.
Tiene girones de frío
En lo alto de las antenas,
En la cubierta el Estío
Y herrumbres en las cadenas.
Turba sedienta de vino
Pone color en la popa,
Y en el cuarto de derrota
Furibundo capitán,
Semeja gaviota vieja
Que no cesa de graznar.

¡Puertos de los marineros!
Fechinar de las amarras
Que sujetan los veleros,
Los vapores, los pesqueros,
A las bitas de los muelles,
Que la densa niebla apaga
O el sol tropical enciende.

Tabernas de las esquinas,
Donde convergen las rutas
De muchas tracas mariscas...
Lenguas remotas y ariscas,
Venidas por mil caminos
Que junta el azar del viaje...
En veinte idiomas, el vino
Es el mismo en las gargantas;
Como Esperanto que iguala
El acre olor de la cala,
Untado sobre la misma
Geometría de los tatuajes.



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA GENTIL

MADERERIA MARTINEZ, S. A.

J. GUADALUPE MARTINEZ

(Gerente)

Maderas y Materiales para Construcción

Felicita a la Marina Nacional con motivo del
DIA DE LA MARINA.

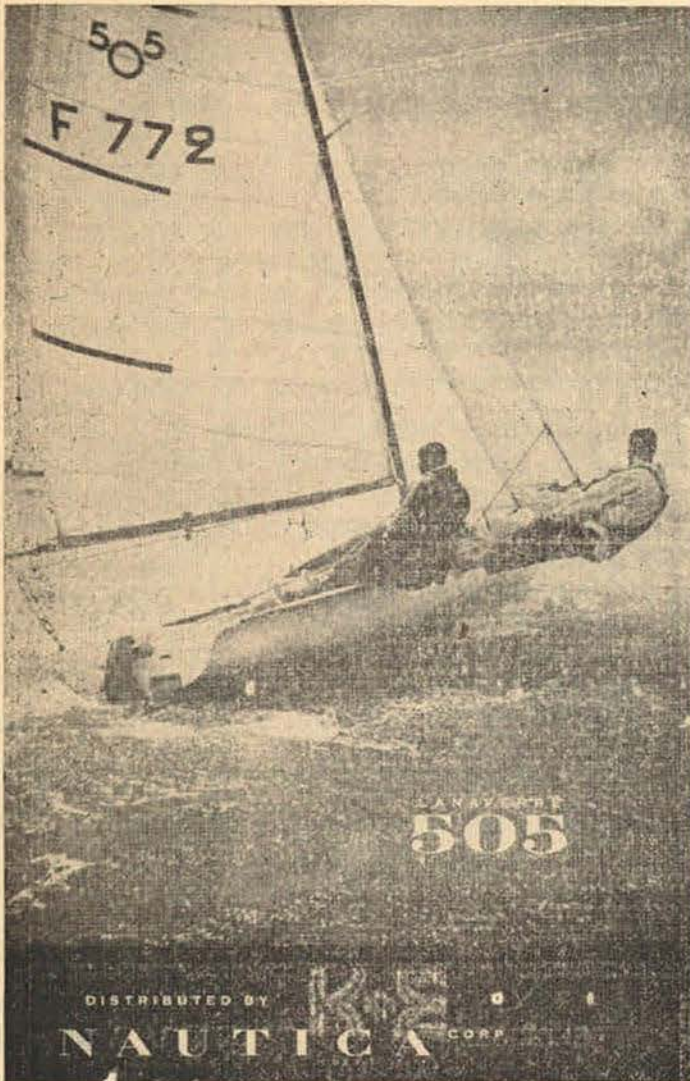
1° de Junio de 1959

C. Madero, Tamps.

Obregón y Sarabia

¡Tabernas de marineros!
 Mujerzuelas que se ofrecen
 Al beso internacional;
 Fumo en que se desvanecen:
 El marinero dormido
 En la mesa del rincón,
 Los idiomas, los tatuajes,
 Las botellas, los visajes
 Y el apetito sexual...

¡Noche de los marineros
 Que vuelven a su litera,
 Que aleja una borrachera
 Colosal...!
 No sabe si pisa Saigón o Ceilán,
 Ese marinero relleno de ron.



VELEROS Y LANCHAS
 "MARLIN", S. A.
 CONSTRUCTOR DE LOS VELEROS
 "NAUTICA"

Felicita cordialmente a los marinos mexicanos en ocasión del

DIA DE LA MARINA

Que va por el muelle buscando al azar
 Su barco en la sombra
 Que rompe el farol...
 En la frente lleva... paisajes noruegos,
 Y llevan los labios el gusto reciente
 Y el remordimiento de besos morenos.
 Traicionan su planta los mil agujeros
 De las tablazones de muelles costeros...
 ¡Noches movedizas de los marineros...!

*
 * *

¡Golfo de los pescadores
 En noche de temporal!
 Noche negra como tinta
 Que revuelve el vendaval.
 Noche que se viene encima
 Como tapa de ataúd...

Iba bien el marinero
 Caminando con cuidado.
 La mar le dió golpe bajo,
 Prohibido y a traición.
 La ola lo alzó en su cresta,
 De cerca las nubes vió,
 Y vió rodar sobre el agua,
 Como una cosa que sangra,
 La farola de babor...

¡Ay, Virgencita del Carmen,
 Patrona de los marinos,
 No me desoigas la queja...
 Que se me escapa la vida
 Con esa luz que se aleja...
 ¡Cómo se aleja esa luz!
 Y hay que nadar... Hay que nadar.
 ¡Cómo me duelen los brazos!
 ¡Cómo pesan los zapatos!
 ¡Hey! ¡Hey! No me vieron... Ya se van...

¡Ayúdame, virgencita,
 Ya no puedo nadar más...
 ¡Qué amarga es el agua amarga...
 Qué amarga el agua de mar...!

*
 * *

Mares de la amanecida
 Cuando amaina el temporal.
 Rubio sol que se levanta
 Como moneda en el mar.
 Hipocresía de colores,
 Oxígeno, yodo y sal;
 Paisaje recién lavado
 Tendido al sol a secar;
 Gaviotas de curvo vuelo
 Sobre la mar que dormita
 Untada de cielo y luz...
 ¡Negra pena en el pañuelo
 De la pobre viejecita
 Que solloza en Veracruz...

El Pequeño...Gran Problema

(Viene de la Pág. 44)

sacó el palo. No había estado en el agua ni diez segundos y salía ya hasta con partes de la madera hecha pedazos.

—¡Véa de lo que son capaces estos demonios!— Dijo mostrandome la punta del palo.

—Y no lo creo. Murmuré.

—No lo creerá, pero si por casualidad llegara a caerse uno de nosotros al agua, no habría fuerza humana que lo salvara. En menos de un minuto estaría devorado, solo quedaría su esqueleto. He visto a estos demonios devorar y dejar solo el esqueleto de una vaca en menos de dos minutos.

De estos pequeños demonios, como los llamó José, que viajan por cientos, me enteré después de lo que en realidad eran. Un problema nacional.

En el río Amazonas y sus afluentes, existen estos peces pequeños. No miden arriba de seis pulgadas. Se han vuelto una pesadilla para la nación y el gobierno está luchando para exterminarlos.

Se ha comisionado a varios expertos en esta operación que tardará tiempo en llegar a su fin. La meta pretendida, significa una labor titánica. Lo que se pretende es que desaparezcan los temibles pirayas, y una vez limpios los ríos, volverlos a poblar con peces de buena calidad,

para que los habitantes del interior, donde las comunicaciones son pésimas, puedan comer pescado fresco y bueno, tan indispensable en la dieta de los pueblos, por sus grandes poderes alimenticios, ya que no necesita tantos cuidados como otros animales que el hombre tiene para su alimentación.

Los expertos están aprovechando las sequías. Cuando los ríos tienen poco caudal y en muchos lugares solo hay lagunas, los matan por millones. Se está usando un veneno extraído de unas raíces que crecen en casi toda la orilla de los ríos llamados "Timbo". Este veneno lo usan los indios en la punta de sus flechas.

Cuando se tiene la seguridad de que el río está limpio de pirayas, y toma nuevamente su nivel, entonces lo vuelven a poblar con peces traídos expreso. Para ello se sirven de un acuario bastante grande, con el cual piensan poblar nuevamente los ríos conforme los van "limpiando" de pirayas. El problema que representan estos pequeños asesinos, que no sólo atacan al hombre y sus animales; sino que también acaban con otros peces, afectan la economía nacional.

Esta tarea titánica que ha emprendido el gobierno del Briscal y en la cual tiene trabajando a gran número de expertos, parece que no avanza; ya que lo extenso del Amazonas y su gran caudal, hace casi imposible acabar con los temibles pirayas.

Las sequías futuras, no representarán un problema que afecte el proyecto; porque, por medio de represas que se construirán, quedarán lagos en donde habrá peces magníficos para la alimentación de los agricultores del interior y sus familias.

Los funcionarios encargados de la Caza y Pesca, confían que en pocos años exterminarán a los pirayas. Entonces los ríos estarán poblados de peces que cubrirán la necesidad de pescado que tiene la gente del interior, pues no obstante que en el noreste existen excelentes bancos de pescado de magnífica calidad, la mayoría de las veces no les llega por las pésimas comunicaciones, y por lo incosteable del transporte.

Cuando esta gran empresa llegue a coronarse con el éxito, los primeros beneficiados serán todos los ganaderos del país, que tienen que transportar al ganado a través del río. Como norma, cuentan con perder un animal por lo menos, al cruzarlo. Siempre mandan por delante a un carnero para que sea atacado por los pirayas, y por otro lado, pasan rápidamente al ganado. Esta maniobra, la mayoría de las veces, les da el resultado esperado; pero hay ocasiones que en el río existe mayor cantidad de peces, y entonces pierden más animales del calculado.

Ojalá y los trabajos que se realizan tengan éxito. Ello significará una dieta mejor, ojalá también que una empresa que parece imposible, demuestre lo que es capaz de hacer un buen gobierno en beneficio de su pueblo.

CORTESIA DE

TRANSPORTES MARITIMOS
MEXICANOS, S. A.

Y

TRANSPORTACION MARITIMA
MEXICANA, S. A.

EMBARCACIONES NACIONALES:

● CONSTITUCION

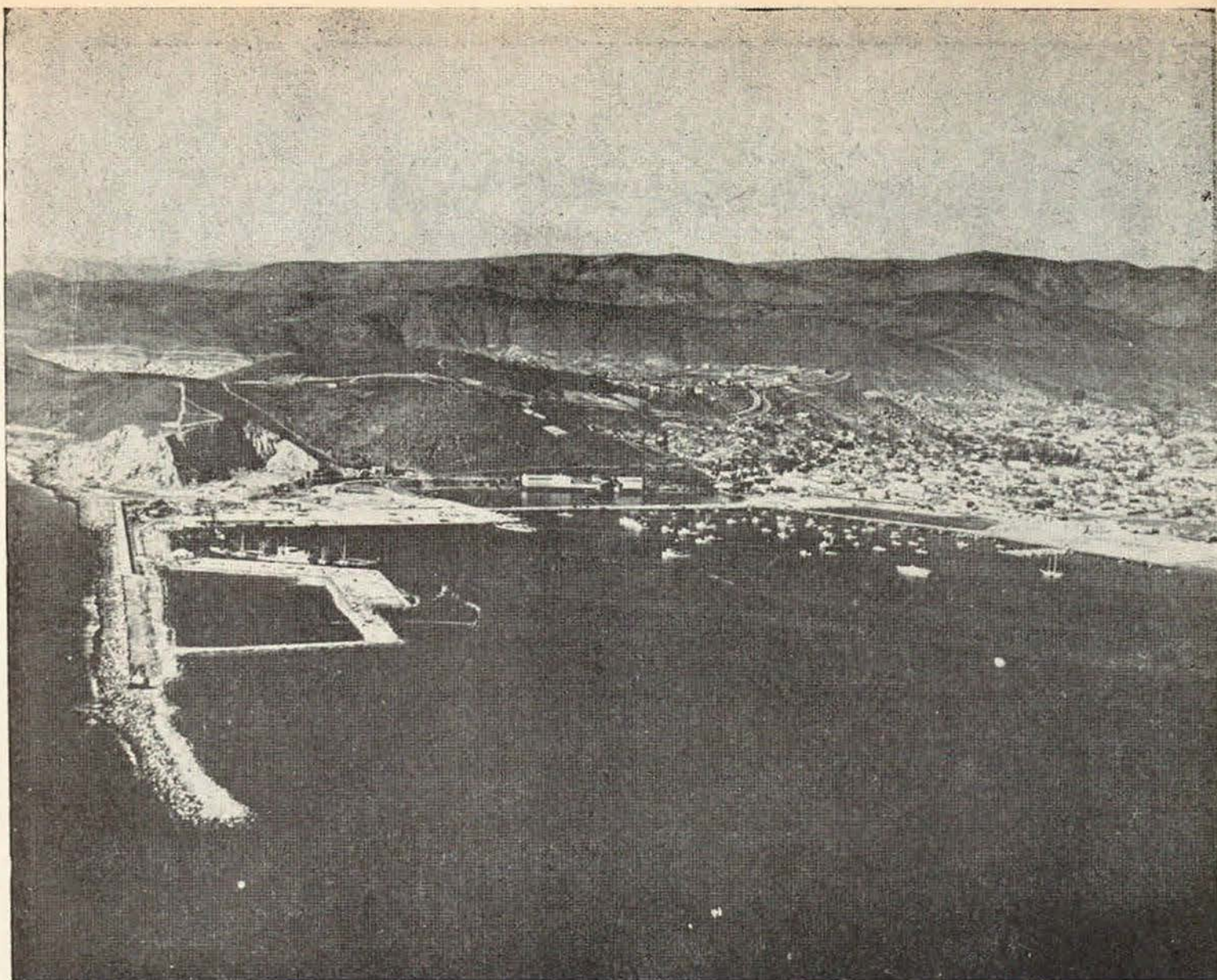
● ANAHUAC

● XALAPA

Insurgentes Sur 432-6o. Piso

México, D. F.

25-38-87 - 25-51-95



Construcción de las Obras Portuarias

en Ensenada, Baja California

Dirección General de Obras Marítimas,

Secretaría de Marina.

