

EDITORIALES

REVISTA MENSUAL

AZUETA



DE ABRIL DE 1914

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

ABRIL DE 1959

No. 14

LITORALES Sale el Día 16 de Cada Mes.

SUMARIO

	Pág.
Nuestro Editorial	4
El Servicio de Dragado recupera su categoría de Dirección General	6
Adiós, Don Gustavo Ing. Manuel Peyrot Girard	7
Apunte sobre Nelson	8
Carlos Pasa a segundo Por Pater Familiae	10
El triste fin del "Coco Liso" Por el Capitán de Navío C. G. Rubén Montejo Sierra	12
Enriquezca su dieta	14
Ustedes Deben Saber Que... Por el Capitán de Navío C. G. Rubén Montejo Sierra	15
Nuevo Domicilio del Club Náutico Mexicano	17
Destructor en acción	19
Ultimos Viajes de Américo Vespucio	20
Mi Inolvidable Demonio Por Carlos Delorme	25
Estudio del Azolvamiento en el Puerto de Salina Cruz, Oax. y Proyecto para reducir los Transportes. Por el Ing. Eugenio Urtusástegui G.	27
Invasores del Plenilunio Por Gustavo Rueda Medina	29
Grandes Navegantes Versión de Luz Muñoz Sandiel	34
Crucigrama	37
Reflexiones Espirituales Por Francisco Struck	39

NUESTRA PORTADA: TENIENTE JOSE AZUETA.
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.

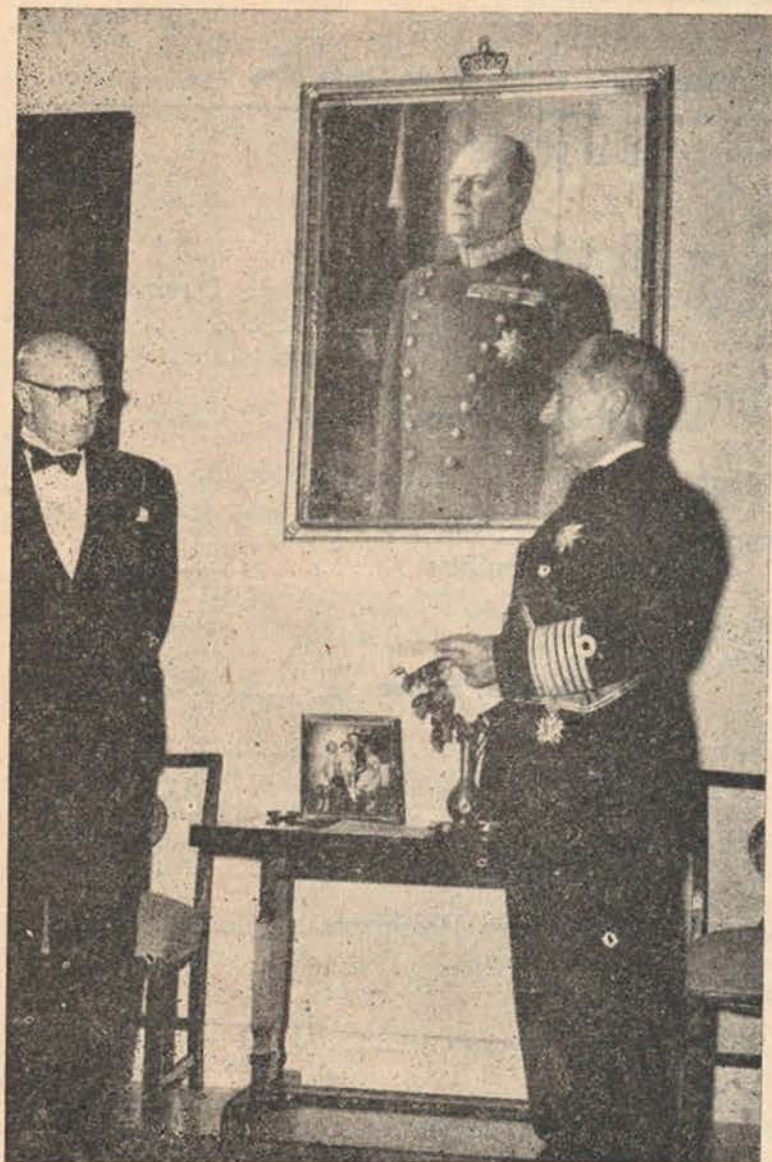
Corresponsales en el interior de la
República y en el extranjero

Valor del ejemplar: \$ 2.00

Suscripción anual: \$ 24.00



Editorial



El Sr. Almirante Manuel Zermeno Araico, es condecorado en la embajada de Noruega con la Orden de San Olav.

Un Secretario de Guerra asentaba en un informe oficial: "Es muy difícil que un país que no construye sus armas pueda conservar su libertad". Esto era a mediados del siglo diecinueve, pero creemos que continúa vigente.

La mayoría de nuestros compatriotas no concede importancia a la construcción de nuestras armas por considerar que no la tiene, en un país tan pacifista como el nuestro. Siento que tan desorbitado optimismo no me alcance. No puedo olvidar que vivimos en un mundo de sujetos armados y provocativos; que el evidente progreso de la Nación hará imposible el mantenerse fuera del forcejeo de mercados, del barajar de zonas de influencias y, en general, de todo lo que mantiene a los países en prevención y sobresalto.

Entonces no parece insensato que a medida que crece la potencialidad industrial y comercial de la Nación, nos fuéramos preocupando por preparar elementos para su defensa y protección. En lo que atañe a embarcaciones, necesitamos muchas que sin ser naves de combate deben figurar en las listas de la

Armada para los servicios de auxilio y salvamento que le están encomendados, tales como remolcadores de alta mar, planeros, buques contra incendio y muchos más cuya construcción cae dentro de nuestra capacidad técnica actual, y serviría para ir constituyendo nuestros cuadros de personal constructor de buques.

Tal vez nuestra industria naval no pueda aun ponerse al día por obvias limitaciones industriales, pero lo que sí es factible e imprescindible es mantener rigurosamente al día el conocimiento naval de nuestros oficiales poniéndolos en contacto con las marinas más evolucionadas, facilitándoles cursos de post-graduados en el país y en el extranjero para que, cuando la hora llegue, la Nación cuente con un conjunto técnico que no es posible improvisar.

(Pasa a la Pág. 35)

Personal de Dragado



Sr. Capitán de Fragata, Ingeniero M. N. Ricardo Cházaro Lara, Director General de Dragado.



Sr. Capitán de Alt. Ambrosio Yllades G. Jefe del Departamento de Operación y Control de Dragado.



Sr. Capitán Fausto Mancebo del C. Jefe del Departamento Administrativo.



Sr. Capitán de Navío Ing. M. N. Mario Lavalle Argudín. Jefe del Departamento de Material.



Sr. Ing. Civil, Ernesto Coloma Pastor. Jefe del Departamento de Planeación.



SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

El Servicio de Dragado recupera su categoría de Dirección General

En el Diario Oficial del 6 de febrero del presente año, se publica el siguiente:

DECRETO que modifica la fracción XIII del artículo 1o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, que se reformó el 31 de diciembre de 1943.

Al marge un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. Presidente de la República.

ADOLFO LOPEZ MATEOS, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, Sabed:

Que en uso de las facultades que me concede la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política del país, en relación con el artículo 28 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y

CONSIDERANDO.—Que el aumento de personal y equipo de los servicios de dragado de las vías generales de comunicación por agua, requiere una atención directa para el mayor rendimiento en los trabajos, funcionando autónomamente, dentro del régimen interior de la Secretaría de Marina, disponiendo de las mismas asignaciones presupuestales que se le han fijado, sólo que elevando la categoría del Servicio de Dragado, he tenido a bien expedir el siguiente.

DECRETO

ARTICULO UNICO.—Se modifica la fracción XIII del artículo 1o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, que se reformó el 31 de diciembre de 1943, para quedar como sigue:

"ARTICULO 1o.—La Secretaría de Marina, para su dirección, estudio, despacho y resolución de los asuntos de su incumbencia, señalados en la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, se integra con las Dependencias siguientes:

"XIII Dirección General de Dragado"

TRANSITORIO

UNICO.—El presente Decreto surtirá sus efectos en la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Dado en el Residencia del Poder Ejecutivo Federal, Palacio Nacional, en la Ciudad de México, D. F., a los trece días del mes de enero del año de mil novecientos cincuenta y nueve. Adolfo López Mateos. Rúbrica.

—oOo—

Este decreto cumplió un anhelo latente en el personal del Servicio de Dragado. Dicho Servicio había pasado por diversas categorías. Fué

oficina en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Al fundarse el Departamento Autónomo de Marina se constituyó en Dirección General de Dragado de 1942 a 1947. Después, en la Secretaría de Marina se convirtió en Departamento de Dragado de 1947 a 1949, en Dirección General de 1949 a 1953, Departamento de Dragado de 1954 a 1955 y de 1955 a 1958 en Oficina de Dragado dependiente del Departamento de Operación de la Dirección General de Obras Marítimas.

El Decreto del 6 de febrero le devuelve su categoría de Dirección General. Este es el reconocimiento oficial de la importancia del Servicio de Dragado, que en la actualidad cuenta con 5 dragas de autopropulsión que son buques dragadores con tonelaje comprendido entre 670 tons. y 3942 tons., 12 dragas estacionarios de succión, que pueden definirse como grandes embarcaciones sin movimiento propio, dotados de potente maquinaria para aspirar del fondo el material de dragado en suspensión de agua, y bombeado por tuberías hasta de 2500 mts. de longitud al lugar de descarga. Cuenta además, para el servicio de estas dragas, con 10 remolcadores para el movimiento de pontones y chalanes; la pontonería necesaria para el apoyo y fijación de la tubería de descarga, 13 chalanes para el transporte de material; y un personal especializado de dragado compuesto por 790 personas, que incluyen, capitanes, oficiales de cubierta y maquinistas, dragadores y marineros.

Se comprende que el manejo de este equipo y de su personal requiera una Dirección especializada. Su importancia en el buen funcionamiento de los puertos no puede, de ninguna manera, subestimarse. Si el servicio de Dragado se suspendiera durante algún tiempo empezaría por elevarse paulatinamente el fondo de los puertos. El tirante de agua aprovechable para el por rozar el fondo y tiempo después quedarían paso de buques disminuiría, éstos principiarían varados. Al final o el puerto ofrecería un calado de equilibrio mucho más pequeño, o terminaría por azolverse completamente.

La operación de Dragado puede ejemplizarse con el puerto de Salina Cruz. Durante los años de 1902 a 1908 se construyó este puerto como terminal de la vía Trans-ístmica, destinada a transportar mercancías en tránsito del Golfo de México al Océano Pacífico. Funcionaban 4 vías paralelas y corrían cientos de trenes a la semana entre Coatzacoalcos y Veracruz.

Al terminar la 1a. Guerra Mundial el canal de Panamá absorbió todo el tránsito y la vía Coatzacoalcos - Salina Cruz quedó inactiva. Esto sumado al desequilibrio portuario originado por

(Pasa a la Pág. 19)



Contraalmirante
Gustavo Rueda Medina

Fallecido el 25 de abril de 1959.

Adiós,

D. Gustavo...

M. Peyrot Girard

Cuando era cadete se presentó, un 21 de abril, un Guardiamarina a decir su discurso. El joven abordó el estrado en un impecable uniforme blanco que realzaba su presencia. Tenía una voz sonora y bien templada y dominaba la técnica de apoderarse de la atención de los oyentes. Lo que dijo ha escapado a mi memoria, pero recuerdo los estremecimientos de la emoción con que su discurso nos sacudió. Fue la primera vez que me encontré con don Gustavo Rueda Medina. Después fue a España comisionado para estudiar un curso de Submarinos. Al regreso traía un tremendo porrazo en la cabeza. En un accidente automovilístico los cristales del parabrisas se le incrustaron en la frente y guardó de recuerdo un costurón, que para nada afectó sus actividades mentales. En Acapulco trabajamos juntos en un intento de Comisión Hidrográfica de la Armada. Recorrimos los umbrosos montes espantando el cansancio con su plática sabrosa. Gestaba entonces su primer libro ¿Quién Tiene un Sacacorchos?, y a poco lo imprimió.

Volví a encontrarlo en Isla Mujeres que entonces había sido designada Estación Naval, y él su primer Comandante. Aún recuerdan en la Isla la bondad, caballerosidad y agudo ingenio del Comandante. La observación precisa, el entender los problemas humanos como si se sintieran en carne viva, servían de preparación para su segundo libro, Premio Lanz Duret 1945: "LAS ISLAS TAMBIEN SON NUESTRAS". En este libro, Rueda lleva al lector, como si fuera un invitado, a pasear por la Isla, le presenta a los habitantes, lo hace sentir hondamente sus problemas y tragedias y lo obliga a reír con el comentario ingenioso y la anécdota graciosa. Estrella, su heroína se pierde en la corriente del Gulf Stream, en uno de los finales más trágicos que puedan imaginarse.

La vida continuó su curso, y volví a encontrarlo como Director de la H. Escuela Naval, donde uno de mis chicos estudiaba. De ahí fue elegido Diputado al Congreso de la Unión por el distrito de Acapulco, y en el último año se interesó en promover y difundir nuestros asuntos marítimos. Fundamos la Liga Marítima Mexicana y se editó esta Revista. Participó activamente. No salió un número que no fuera cuidadosamente preparado, revisado y anotado de propia mano. En cada número escribía el editorial y un buen cuento. Los ratos perdidos, que entonces eran muchos, los pasábamos visitando amigos y clientes en una ininterrumpida charla plena de sugerencias. —Créame, —me dijo en cierta ocasión—. El viaje final no me preocupa lo más mínimo. He vivido intensamente y estoy listo para la entrega.

Yo sonreía. Lo veía tan macizo de cuerpo, tan sereno de espíritu que le auguraba largos años. Una cca le preocupaba. Una pertinaz ronquera, que había ido opacando aquella voz de trueno de sus años mozos. Consultó a cuanto especialista le recomendaron. Parecía mejorar. Y entonces vino el desenlace. Hace unos cuatro

(Pasa a la Pág. 35)

APUNTE SOBRE NELSON

En septiembre de 1782, poco antes de terminar la Guerra de Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica, se encontraba fondeado en la Bahía de Nueva York, un destacamento Inglés formado por doce buques de línea, al mando del Almirante Lord Hood. En el buque insignia prestaba sus servicios como Guardiamarina S. A. R. el Príncipe Guillermo Enrique, heredero de la corona de Inglaterra.

Entró a puerto una fragata inglesa procedente del Canadá, la "Albermarie", con todas sus velas desplegadas. Manióbró hábilmente entre la gran concentración de buques y fondeó a alguna distancia del buque almirante. Inmediatamente arrió su falúa y se embarcó un solo hombre: el Capitán, vestido con casaca de gala, sombrero montado y espada. De una sola bordada se acercó a la escala. De un tirón arrió la vela e hizo un atraque elegante y exacto, al "Barfleur" buque almirante. Mientras un marinero se encargaba del batel, el oficial subió la escala, con la destreza de avezado marino, y presentó sus respetos a Lord Hood. Inmediatamente se ganó la confianza del almirante quien lo presentó al Príncipe Heredero. Sus memorias nos dicen cómo ocurrió el encuentro.

"Era yo entonces guardiamarina a bordo del "Barfleur", atracado en el estrecho, cerca de Staton-Island. Estaba en el puente de vigilancia, cuando el Capitán Nelson, del "Albermarie" llegó con su falúa al costado del barco almirante. Su ropaje era digno de atención. Vestía un uniforme lleno de encajes; llevaba los cabellos lacios y sin polvos, recogidos por detrás en una trenza extraordinariamente larga; los faldones de su casaca, ya anticuada, aumentaban la singularidad de su figura y producían un efecto que me sorprendió mucho, por no haber visto yo jamás cosa semejante. No pude averiguar quien era, ni qué objeto perseguía con su visita. Pero mis dudas se desvanecieron cuando Lord Hood nos presentó. Había algo irresistiblemente agradable en su porte y en su conversación, sobre todo cuando hablaba de temas profesionales. Por esto y por su entusiasmo, se echaba de ver que no era una persona vulgar".

¿Vulgar? Irresistiblemente atractivo. Cuando después de Aboukir, tuerto y sin el brazo derecho que le habían amputado hasta el hombro en Santa Cruz de Tenerife, decide tomar un descanso en Nápoles en casa del Embajador Inglés Lord Hamilton y pide hospitalidad en forma heroica: "Ahora podré mostraros lo que queda de Horacio Nelson. Espero que las mutilaciones por él sufridas, no serán un obstáculo para que se le reciba con agrado. Son las marcas del honor". La seducción de esta carta desbordó el patriotismo de Lady Hamilton: "¿Cómo empezar? ¿Cómo explicaros? Me es imposible escribir,

porque deliro de alegría. Desde el lunes estoy con fiebre producida por la excitación y la felicidad. ¡Gran Dios! ¡Qué victoria! Me desmayé al enterarme de la feliz noticia. ¡Nunca jamás se ha dado un acontecimiento tan glorioso! Hubiera considerado como un favor divino el poder morir en aquel momento. Pero no; no quiero morir antes de haber visto de nuevo y abrazado al héroe del Nilo".

Aquí ya se apunta la devoción de esta hermosa dama, que fue considerada por Goethe, la más bella de Nápoles, por el ilustre marino. Su amor era una extraña mezcla de patriotismo y admiración pero cuando llega el "Vanguard" escoltado por 3 navíos a Nápoles, y la dama lo vé en el puente, inmóvil, grave, cubierto de condecoraciones, tuerto y sin brazo, y con una enorme cicatriz en la frente, que hacen más austera su palidez, la dama, no puede resistir la sorpresa y el espanto y murmura:

—¡Dios mío! ¿Es posible? y cae desmayada en cubierta.

—oOo—

Nelson principió a ganar fama en la batalla del Cabo San Vicente. A principios de 1793 Inglaterra que había declarado la guerra a Francia, concede a Nelson el mando del "Agamemnon", navío de 64 cañones, y se incorpora a la Escuadra del Mediterráneo de Lord Hood. Participa en la conquista de Cerdeña. En el ataque a Bastia una bala de cañón rompe el parapeto que resguardaba la batería de Nelson, y recibe en la cara una profunda herida que le hace perder la visión del ojo derecho. Después de esta acción Nelson es ascendido a Comodoro y recibe el mando del "Captain". España entra a la Guerra. Se rompe el equilibrio del Mediterráneo y los ingleses se ven obligados a abandonar Córcega. Se requiere en el Mediterráneo mayor acción. Lord Hood es relevado por Lord Jervis, almirante cuyo carácter explosivo requiere continua acción. El "Agamemnon" se incorporó a la flota, precisamente cuando navegaba a la altura del cabo de San Vicente. Al amanecer se ovisaron los buques españoles. Había llegado el momento de que los Ingleses midieran sus fuerzas con los mejores marinos de la época. La escuadra española aparécía, a la incierta luz del amanecer, formidable. Navegaba en dos grupos separados por una distancia de ocho millas. Los dos grupos sumaban 27 buques, algunos muy grandes, y sobresaliendo, el gigantesco "Santísima Trinidad" de cuatro puentes y orgullo de la flota española. Los ingleses eran quince, pero Jervis redujo la ventaja numérica con su genio estratégico. Dispuso meterse entre los dos grupos, envolver al delantero formado por 8 navíos

y destruirlo antes de que el grupo posterior tuviera tiempo de intervenir. El tiempo brumoso favorecía sus planes. Adoptó una formación en V y durante cuatro horas maniobró hábilmente hasta, que al filo de las 12, los quince barcos ingleses con la punta de la V por delante, penetraron por el espacio que dejaban las dos divisiones enemigas. Los españoles no habían logrado evitar esta maniobra. El "Captain" con la insignia de Nelson iba el tercero de la retaguardia, en el brazo oeste. Tan pronto como los buques estuvieron a tiro de cañón se inició el combate. Los disparos se cruzaban en todas direcciones. Los buques desaparecían en la densa humareda, atravesada por largas llamaradas. La maniobra era caótica; pero los ingleses cumpliendo rigurosamente el plan de Jervis presentaban unidad de acción mientras que los españoles, sin poder descifrar las señales de su almirante, actuaban bajo la iniciativa personal de cada capitán. La división delantera, optó por escabullirse de los ingleses y abandonándose al viento se replegó hacia el oeste en demanda de sus puertos. Jervis decidió abandonarlos para concentrar todas sus fuerzas sobre el grueso español.

Nelson dió muestras de su poderosa intuición naval. Tan pronto como percibió que el grupo delantero se escabullía, previó la maniobra de su Almirante, y antes de que ordenara las señales ya había abandonado la formación, lanzándose contra los buques españoles de la retaguardia que hacían inauditos esfuerzos para sacar el mejor partido del viento y auxiliar a sus compañeros. El "Captain" hacía fuego con todos sus cañones a babor y estribor. El primero en contestar su ataque fue el "Santísima Trinidad" de 126 cañones, que enarbolaba la insignia de almirante. Milagrosamente el "Captain" resistió las andanadas de este gigante y pronto se vio auxiliado por el "Excellent", el "Culloden" y el "Blenheim". Esto desconcertó al mando español. Se confundieron las señales, hubo errores de maniobra y las naves españolas se abordaron unas a otras. Las andanadas de 120 libras se cambiaban a la distancia de tiro de pistola. Nelson, paseándose en el puente ordenaba la acción sin preocuparse de la desproporción de fuerzas. Su buque sufría, uno tras otros, considerables destrozos. El trinquete se derrumbó arrastrando el velamen, e inutilizando una buena parte de la artillería. Los cañones restantes, al rojo, disparaban sin interrupción, y eran cambiados por los artilleros que se movían como demonios en aquel infierno, desnudos de la cintura para arriba, bañados en sangre y en sudor, y ennegrecidos por los fogonazos. Nelson había sostenido durante dos horas un duelo a muerte con dos gigantes de los mares, el San José y el San Nicolás, consumiendo 164 barriles de pólvora. Lo salvó la intervención del "Excellent" que metiéndose audazmente entre el "Captain" y sus contrarios, disparó a boca de

jarro toda su artillería sobre el "San Nicolás" y lo puso fuera de combate.

Nelson sin timón, sin velas, ni obenques había quedado inmóvil. Entonces decidió el abordaje. Los marineros lanzaron los ganchos sobre el San Nicolás, que había quedado desmantelado después de la intervención del "Excellent", y se lanzaron desde las vergas sobre cubierta, conducidas por el Capitán Jerry. Nelson seguido por otro grupo se lanzó sobre toldilla. Los españoles disparaban sus pistolas a quema ropa. La resistencia fue vencida y el "San Nicolás" apresado.

Bordo a bordo con el "San Nicolás" se encontraba el "San José", de tres puentes, cuya marinería aprovechando su ventajosa posición hacía mortífero fuego sobre Nelson y su gente. Nelson no dudó. Ordenó asaltar el otro buque y lo apresó.

Esta extraordinaria fortuna dejó pasmados de admiración a los ingleses y derrumbó la moral de los españoles. En la actualidad, analizando la batalla fríamente no se sabe cómo explicar el que un puñado de marineros ingleses, agotados por 2 horas de combate en un navío a punto de hundirse, hayan apresado dos poderosos buques, uno de ellos prácticamente intacto. La explicación es genio. El deslumbrante genio naval de Nelson.

El Capitán del "San José" se presentó a Nelson para entregarle su espada: "Y así fue como en un buque de primera línea, aunque el hecho pueda parecer inverosímil, recibí dos espadas de los españoles vencidos, las cuales hube de pasar a William Fearnley, uno de los marineros, quien según las recogía se las iba poniendo debajo del brazo con mucha calma y serenidad". La flema inglesa aparecía después de la batalla.

A las tres de la tarde, ganada la batalla y en fuga el enemigo, Nelson, en el puente del "Captain" contusionado, la ropa en jirones y la mirada ardiente, era saludado con tres estentóreas vítores por la tripulación del "Victory" buque insignia de Jervis. El mismo almirante se inclinaba ante el indomable valor del más grande marino inglés.

Poco después en el ataque a Sta. Cruz de Tenerife, recibe una bala en el codo derecho y al regresar a su buque llama al cirujano y dice mordiendo los labios:

—Tengo el brazo inútil. ¡Cortadlo en seguida!

Sin anestésicos, con un cuchillo de carnicero y una sierra de ocho pulgadas se hace la amputación en la cámara sobre la mesa de oficiales. El valor estoico del pequeño contralmirante mantiene en penoso asombro a los asistentes. Se retuerce de dolor sin proferir una queja.

Meses después desembarca en Londres envuelto en el delirio popular. Este hombrecillo insignificante por su figura, que ha perdido en la guerra el brazo derecho y el ojo del mismo lado, que se lanza decididamente al abordaje
(Pasa a la Pág. 13)

CARLOS PASA A SEGUNDO

Por Pater Familiae.

Las vacaciones de Carlos pasaron rápidamente. Su mamá cuidaba que no se levantara antes de la 10. Ella en cambio estaba en la cocina desde las siete. "Pobrecito Carlos, hace años que no desayuna tamalitos de elote", o bien "Ayer en la posada ha de haber tomado sus jaiboles, le prepararé unos callos a la andaluza". Y si no fueran callos, batía hot cakes, huevos al plato, fresas con crema, pasteles de cuatro pisos, y cuanto recordaba de sus cursos de alta cocina. Carlos apenas cabía en la cama que un año antes había dejado. Hubo que comprar otra, mucho más grande para que no durmiera encogido, y nuestro cadete la ocupó conmovido.

—¡Para qué gastas, papá, sólo estaré unos días!

Recibía las cariñosas atenciones de su mamá con agradecida sonrisa. No estiraba la mano, su mamá cuidaba de que en su cartera apareciera todas las mañanas un billetito de veinte pesos. Por las noches durante las posadas, otro refuerzo para pagar los carros. Carlos sonreía y para agradecer estas demostraciones de afecto se ponía a las órdenes de su mamá incondicionalmente.

—Hoy invité a la hija de la Sra. Joaquina a merendar. Verás qué muchacha tan modosita y educada.

Carlos asentía sonriendo, pero sabía escurrirse con delicadeza de los apaches casamenteros con que trataba de envolverlo su madre para el futuro.

Desde las 2 de la tarde el teléfono era para Carlos. Los Cadetes distribuidos metódicamente por todos los rumbos de la Ciudad, le informaban de bailes y pachangas y tenía dos o tres para seleccionar. A las 8 de la noche pasaban por él. Su mamá los invitaba a cenar y a las 9 salían los muchachos, esmeradamente vestidos, oliendo discretamente a loción inglesa, y envueltos en el riente bullicio juvenil.

Noche Buena y Año Nuevo para la familia. Carlos cenó con nosotros. Estuvo agradable, pero ya se le notaba en la mirada un tenue brillo de nostalgia. Rememoraba su querida Escuela y estaba impaciente por regresar. La mañana de año nuevo la dedicó a empacar sus uniformes, y su mamá a planchar toda su ropa que había llenado dos lavadoras. Al día siguiente lo acompañamos al "A.D.O." Los dos carros de las 22 horas iban ocupados por cadetes.

—Bueno —le pregunté—. Y no te dan pasaje?

—Sí, pero hay que recogerlos— y aquí va pura palomilla. No sabes lo que nos divertimos...

Feliz edad en que el dinero de mamá no preocupa.

A mediados de enero recibimos su primera carta:

"La Escuela está llena de cadetes de nuevo ingreso. Andan tan atolondrados como yo hace un año. Se los reparten los de 4o. y 5o. años. A nosotros sólo nos está permitido hacerles una que otra broma. Un sargento, mandó a uno de ellos a que le trajera una coca. Nos pusimos de acuerdo. Apenas había hechado la ficha en la cocacolera, cuando se apareció uno de mis compañeros y se la pidió:

—Es para un sargento.

—¿Y usted no sabe quien soy?

El novelón dudó y se la entregó. Fue por otra y apareció otro de segundo.

—Es para un sargento.

—Bueno... yo soy teniente.

Vuelta por otra. El muchacho estaba desesperado. Después de 10 vueltas, el dinero se le terminó, consiguió otra ficha, se dió maña en esconderse la Coca y buscó al Sargento. Lo encontró en la guardia. A cambio de la espera le dió un fusil y le enseñó a tenerlo al frente, con los brazos estirados, durante diez minutos. Después le dió un sabio consejo.

—Cuando un sargento le pida algo no lo dé ni al mismo director".

En otra carta:

"Han llegado profesores nuevos. Son oficiales que mandaban buques. Algunos añoran el mar. En particular el Comandante de Compañía, parece traer el olor del océano. Sus galones tienen el tinte verduzco del óxido marino. Se paró frente a la compañía, cuando lo dieron a conocer, con la misma seguridad con que se paseaba en el puente de la Corbeta. Llevaba pistola, espada y polainas. Había una cierta exageración de marcialidad en su porte que de inmediato le ganó el sobrenombre de "Napoleón". Los sargentos primeros decidieron ponerlo a prueba. Así que en la instrucción de la tarde, inexplicablemente la Compañía perdió el paso y se mostraba desganada. El Sargento propuso:

—Si los hace usted correr unos quince metros, perderán la apatía".

El Comandante aceptó, ordenó al corneta de órdenes paso veloz y la compañía la emprendió al paso largo de la 1ª sección, que son muchachos de 1.85 de alto.

El Comandante corrió al centro de la Compañía:

—¡No se retrasen!— gritó a los sargentos de la tercera sección. Luego a un tranco picado, alcanzó a la 1ª sección y corrió a su altura. Ordenó salir por la carretera y pasamos por el pueblo, distante 1 kilómetro de la Escuela.

—Yo creo que es suficiente—. Dijo el Sargento—. Esto les servirá de lección.

—Seguiremos corriendo. Diga a los sargentos de pelotón que separen a los cadetes que no puedan seguir.

Llegamos al puente a 3 kilómetros de distancia. La primera sección había aflojado el paso. Con el sol sudábamos a mares, y estábamos colorados como cangrejos.

¿Hasta cuándo seguiremos corriendo?— Le pregunté a mi compañero.

—Hasta que Napoleón se canse. Pero no te preocupes. Aguantamos más que él. A mí ningún oficial me cansa.

Dos kilómetros adelante, el compañero se fue retrasando, salió a la cuneta y se desmayó. La compañía siguió a paso veloz. Pasamos por Mandinga. Arrastrábamos los pies. El Comandante vió su reloj y decidió que tomáramos los 10 minutos de descanso reglamentarios cada hora de marcha, pero antes caminamos a paso redoblado un kilómetro para enfriarnos. Nos echamos sobre los médanos de arena a reposar. A los 10 minutos formamos. Nuevamente a correr de regreso a la Escuela. A medida que nos acercábamos se nos incorporaban los cadetes que habían abandonado la formación.

En el pueblo cambiamos el paso de camino. El Comandante, de un rojo apoplético, aun tuvo fuerzas para ordenar.

—No pierda el paso.— ¡Componga su arma! Un, dos, un, dos.

Y con gallarda marcialidad, marchó al frente de la compañía y entramos a la Escuela asentando con fibra los tacones en el pavimento del patio. Formamos en línea frente al astabandera.

—¡Firmes! —Gritó con voz estentórea—. Había un silencio que amplificaba las agitadas respiraciones.

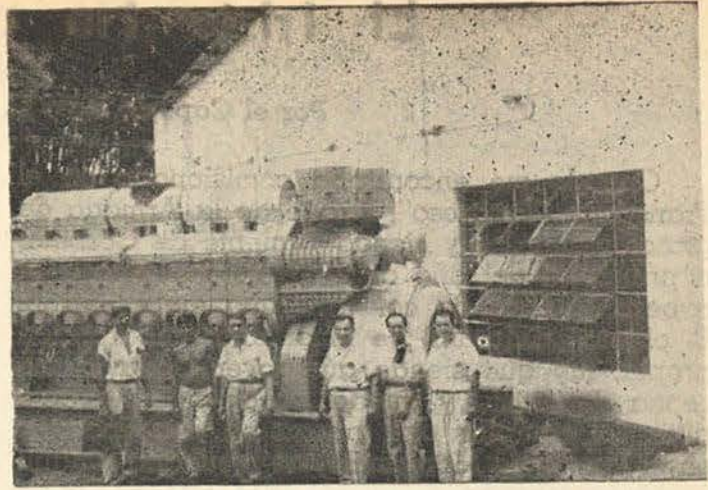
Pidió novedades a los sargentos. De doscientos cadetes doce habían abandonado las filas por agotamiento. Rompimos la formación y nos dirigimos al baño arrastrando las armas. "Napoleón" había calado a la Compañía, y había demostrado que podía mandarla con la misma facilidad con que gobernaba su Corbeta en los pasos difíciles".

Vaya con Carlos, había evolucionado hasta poder juzgar a sus jefes. Sus cartas no eran muy frecuentes. Roto el cascarón se asomaba al mundo con inextinguible curiosidad. A mí me escribía para exponerme sus necesidades, sus avances en la ciencia náutica y en la técnica marinera. A su mamá en asuntos sentimentales. Tenía natación y deportes todos los días y boga dos veces por semana. Sus impresiones traían la frescura de la brisa:

"El sábado después de desayunar salimos a bote a vela. Nos dieron nuestras raciones. El Oficial condujo al grupo al muelle. Un marinero echó al agua la panga que estaba en la playa y la atracó a la escala. Pedí permiso para ir nadando.

—No dijo el oficial—. Por aquí hay muchos tiburones.

(Pasa a la Pág. 18)



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.

El Triste Fin del "Coco Liso"

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

Cuando me encontraba comisionado en el Transporte "Progreso", buque de la Armada de gratos recuerdos y siendo Teniente de Corbeta, a principios del año de 1941, se me vino a la cabeza la idea de construir una embarcación. El objeto primordial de tener una embarcación propia, fué que siendo aún joven, todavía me sentía deportista y quería bogar en mi propio bote. El comprar una panga en esa época y en el Puerto de Manzanillo, no resultaba ningún problema económico puesto que con cincuenta pesos era suficiente para resolverlo, pero construyendo uno su propio bote, aunque podría resultar un poco más caro, en cambio la satisfacción de embarcarse en una panga hecha por uno, no se paga con ningún dinero del mundo.

Pues bien, antes de comprar la madera hice los planos aplicando los conocimientos adquiridos tanto en la Heroica Escuela Naval como en la práctica y después de comprar madera de

"primavera" empecé a trabajar los domingos. Los compañeros que me visitaban movían la cabeza de un lado para otro como diciendo: "Pobre loco", o "éste se cree que son enchiladas" y varios sí me decían "lo interesante no es, empezar, sino terminar" y yo contestaba "Lo interesante es empezar pues nada se puede terminar si no se empieza".

Después de 4 domingos de constante trabajo, un 20 de Noviembre en la mañana, botábamos al agua una hermosa embarcación de 7.5 pies de eslora, 3 de manga y 1.5 de puntal con capacidad para 3 personas, una a popa, una en el centro y una más en el castillo; pintada de blanco, con la obra viva de rojo y ostentando en las amuras el nombre de "Coco liso".

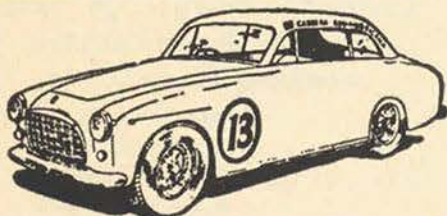
Cabe aclarar que el nombre de "Coco liso" surgió porque a mi primogénito así le decían por no tener un sólo pelo de tonto, ni tampoco de talento, posiblemente, ni de esos que aristocráticamente se llaman cabellos, en la cabeza; pero el pueblo lo llamaba el Chato por la forma aplanada de su proa.

En esa época mi embarcación me fué de más utilidad en el marino puerto de Manzanillo que si hubiese tenido un automóvil. En ella me iba todas las mañanas a bordo y luego quedaba sujeta del tangón. Como algunos barcos de la Armada carecían de embarcaciones menores suficientes, el "Progreso" solamente tenía un bote de remos, entonces el "Coco Liso" entraba en acción; y era natural, para hacer un viaje de ir por las tortillas, si iba el bote de a bordo, al embarcarlo, se embarcaba también el patrón, 4 bogas y el camarero; en cambio, en el "Coco Liso" solo iba un boga, en el muelle amarraba la embarcación, iba por las tortillas, regresaba, se embarcaba a bordo y quien dice tortillas, dice cualquier otro mandado.—Y no solamente era el "Progreso", los otros barcos constantemente solicitaban sus servicios; que ir a dejar al cartero, que regresar por él, que el Comandante iba a dar parte, que se le olvidó al despensero la cebolla, etc., etc.—Pero mi satisfacción más grande era cuando se acercaba el Cabo de cuarto (entonces) y me decía: —Que de parte de fulano de tal que si no tiene inconveniente en prestarle el "Coco Liso".— Y yo lo prestaba con mucho gusto porque sabía que estaba haciendo un gran favor. Esto era lo que sucedía entre semana, pero los domingos y días festivos eran los días en que de verdad disfrutaba de mi embarcación. Desde antes del alba nos hacíamos a la mar el niño, mi señora y yo, saliendo de la bahía nos dirigíamos a los lugares que conocíamos como buenos para la pesca. Y cobrábamos gran cantidad de magníficos ejemplares de huachinango, bonito, cocineras, barriletes, etc., y al

Pida en las buenas Librerías
las Obras del

Ing. JORGE L. TAMAYO

Geografía Moderna de México
Historia de la Escuela Nacional
de Ingenieros



MECANICA AUTOMOTRIZ
MECANICA, HOJALATERIA
Y PINTURA

NINGO PERDIDO 618

COL. ALAMOS

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

lo del medio día regresábamos y solamente nos quedábamos con lo indispensable, regalando lo demás. Y en la tarde, con su albo toldo, paseábamos a largo del malecón de la bahía.

Un día llegó lo que tanto me temía; me mandaron a una comisión en el extranjero y tuve que dejar al "Coco Liso". Muchos me lo querían comprar, pero como ya lo tenía tan adentro, como si fuese algún familiar mío, se me hacía cargo de conciencia venderlo y por eso fué que se lo dejé encargado a un compañero con miles de recomendaciones: que lo cuidara, que lo pintara cada mes, que recorriera el calafate, que cambiara el dado de las damas, etc... en fin, reconocí que me estaba viendo ridículo con tantas recomendaciones.

Cuando regresé del extranjero, tres meses después, fui comisionado en el Puerto de Salina Cruz como instructor de Artillería de Costa y hacia ese lugar se dirigió mi familia.

Llevaba en el puerto antes mencionado unos 4 meses, cuando un día aproximadamente como a las 18.00 horas, escuché un silbatazo, después otro y por último el tercero, era un barco que saludaba al puerto y por su inconfundible sonido me di cuenta inmediatamente que el "Progreso" estaba entrando al Puerto. Cuando me dirigí al muelle de Petróleos y llegué, el "Pro-

greso" ya se encontraba atracado. Al pié de uno de los pescantes estaba el "Coco Liso" muy sucio por cierto; me hicieron el favor de bajarlo al muelle y al día siguiente le recorrí las costuras y lo pinté volviendo a lucir hermoso, limpio y bonito.

Desde entonces todas las tardes, en unión de la familia, bogábamos en el antepuerto haciendo un saludable ejercicio.

Pero un domingo muy temprano, en unión de mi hijo me dirigí al muelle con objeto de abordar al "Coco Liso" para ir de pesca. Cuando llegamos al muro donde siempre dejábamos trincada la boza del bote, un triste espectáculo se presentó a nuestra vista: al otro extremo de la boza estaba el argollón y un pedazo de la roda; el resto del bote había desaparecido. Un desagradable presentimiento me invadió, presentimiento que fué confirmado poco después por un velador: Anoche entró un barco americano a hacer combustible, al atracarse al muelle no se fijó en su bote y al recargarse lo hizo astillas. Al terminar de hacer combustible, como a media noche, zarpó.

Al retirarse el velador, no dije nada, mil ideas revolotearon por mi cabeza, como un sonámbulo me quedé viendo el mar en el lugar donde por última vez ví a mi "Coco Liso", hasta que unas gotas líquidas cayeron sobre ese mar: volteé la cara y vi que mi hijo lloraba en silencio; no lo interrumpí pero disimuladamente saqué mi pañuelo y lo froté sobre sus párpados.

Apunte Sobre Ne'son

(Viene de la Pág. 9)

de los gigantes del mar y los captura con un puñado de hombres, se ha ganado la devoción de las gentes sencillas, tan sencillas y de humilde una como él. Bristol y Londres le conceden honores. El rey le fija una pensión de 1,000 libras y lo recibe públicamente en palacio.

Le conceden el mando de la escuadra del Mediterráneo, destruye en Aboukir la flota de Napoleón, y su gloria llega al máximo. En Trafalgar presiente su próximo fin. A uno de sus capitanes que le desea éxito en la batalla, contesta:

—Que Dios os proteja, Blockwood. No esperaré oír nunca más el timbre de mi voz.

Llama a su ayudante y le ordena un mensaje en banderas "Nelson confía en que todos cumplirán con su deber". El ayudante sugiere "Inglaterra" en lugar de "Nelson". Se cambia también "confía" por "espera". Instantes después se izan en el mesana las señales que expresan una de las frases más célebres de la Historia: "England expects that every man will do his duty".

Había empezado la acción. De un navío francés, el "Redoubtable", un marinero desde la cofa, disparó su mosquete sobre el Almirante. Nelson vaciló, se dobló lentamente y cayó de costado. Era la una y cuarto de la tarde del 21 de octubre de 1805. Antes de morir dijo "Gracias a Dios, he cumplido con mi deber".

En señal de duelo, los marinos de todo el mundo llevan la corbata negra, desde entonces.

Alimentos Frescos y Congelados, S. A.

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

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

Sucursal: Aranda 12-G

Tel. 21-65-40

Sucursal: López N° 103

Tel. 21-27-09

mayoreo y menudeo

de pescados y mariscos

México, D. F.

ENRIQUEZCA SU DIETA

Hay una contradicción económica que atañe directamente a nuestro pueblo: pescado contra carne.—La Sierra, un buen pescado, que en esta época arriba en grandes cantidades a las costas del Golfo, se ofrece a tres pesos kilo. Pocos la compran. En cambio la carne de res, cuyo precio oficial es de ocho pesos kilo, pero que no se consigue debido a la demanda, a menos de doce pesos kilo es solicitada hasta agotarse en unas pocas horas.

Sabido es el poder alimenticio del pescado. Los expertos le señalan mayor contenido de proteínas, fósforo y vitaminas que a la carne de res. Su precio, en el caso de la sierra, conduciría a pensar, que siendo un cuarto del valor de la carne de res, tendría preferencia por la clase económica de menor poder adquisitivo. Todo lo contrario, su demanda es tan escasa que bodegas y congeladoras se encuentran repletas en espera del consumo. Este llega con las vigili-
lias, que es cuando nuestras amas de casa, piensan en el pescado.

Tal situación tiene una sola causa. La gente cree tener repugnancia por el pescado. Lo come en vigilia, bajo la idea de ayuno y sacrificio, pasándolo rápidamente, sin gustarlo, como se traga una medicina, o una purga. Culpa de éllo la tienen las amas de casa que ignoran su preparación y guiso, y desde luego, la costumbre de siglos, de no consumir pescado, aunque se ofrezca de obsequio.

La Sierra tiene buen sabor. En las pescaderías la entregan preparada para diferentes platillos. Supongamos que se pide en postas para freir. Basta pasarlos por agua de sal, secarlos cuidadosamente y freirlos en aceite bien caliente. Saliendo del sartén son tan buenos como el mejor chicharrón. Si estas postas fritas se ponen en escabeche, para lo cual basta freir cebollas en rodajas, con ajo, laurel y orégano, y a continuación poner capas de pescado y cebollas al-

ternadas y después cubrir con vinagre, el sabor mejora y no desmerece al del mejor pescado enlatado europeo.

El guiso del pescado no es un secreto, prácticamente puede substituirse en cualquiera de nuestros populares molitos por la carne, y se encontrara que el sabor es delicado. Y si a esto se agrega una economía del 75%, la selección no es dudosa. Hay que pedir a nuestro pueblo, que al referirse al pescado no diga "No me gusta" como hacen los niños cuando se les ofrece algo desconocido; sino que lo pruebe, y después haga la afirmación. Hay que convencerlo de que el pescado, además de reforzar su economía, le ofrece adecuada alimentación y el buscado deleite de mesa. Y no se crea que esto sucede únicamente respecto a la Sierra.

Pueden verse en las pescaderías grandes cantidades de lenguado, pescado de gran demanda en Europa por su delicado sabor, al precio de 4 a 6 pesos kilo. Pargo del Pacífico, de la misma calidad del Huachinango a un precio similar. Pulpos y calamares, que harían la delicia de un gastrónomo a 6 pesos kilo y así sucesivamente.

Por otra parte, el consumir pescado tiene importancia Nacional. A mayor demanda, mayor número de pescadores. Exigencia de mejores buques, evolución de astilleros y en último análisis desarrollo de la marina, pues la flota pesquera exigirá para su protección la necesaria flota de guerra, y el auge de los puertos el desarrollo del cabotaje. De modo que por el simple hecho de comer pescado se impulsa la Marina.

No está al alcance de todos influir en la construcción de buques, puertos, o en la formación de la flota Mercante o de guerra; pero al consumir pescado, además de hacer un ahorro, y gustar de una buena mesa, se siembra una modesta semilla para el futuro desarrollo de la Marina.

Es pues una necesidad consumir pescado. Instituyamos un plato de mariscos a la semana.

Cía. Naviera de Occidente, S. de R. L.

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

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

CON GUSTO AYUDAREMOS A RESOLVER SUS PROBLEMAS
DE TRANSPORTE MARITIMO

Insurgentes Sur. No. 114 Despacho 303 (Antes Ramón Guzmán)

Tel. 46-79-47 México, D. F.

Faustino Cevallos Marcor Administrador General.

Ustedes Deben Saber que...

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

1.—Se llama Corso Marítimo, o simplemente Corso, la guerra naval hecha al enemigo por buques particulares, con autorización del Soberano y sujeción a sus Leyes.

2.—El Corso es de Derecho natural y emana del que tiene el hombre y transmite a la sociedad política de que forma parte, para atacar a su enemigo en legítima defensa, como uno de los medios directos de hostilizarle paralizándolo o destruyendo sus fuerzas y las fuentes comerciales donde toman vida.

3.—Las condiciones impuestas por el Derecho Secundario y por la práctica de las naciones civilizadas a la legitimidad del Corso, son tres:

a).—La patente de Corso.—b).—La Fianza previa. c).—La sentencia de tribunal competente para la adjudicación de las presas.

4.—La patente de Corso es un documento cuya expedición corresponde al Jefe del Estado, por el cual se autoriza al individuo particular que lo solicita para tomar parte activa en las operaciones de la guerra, y hostilizar al enemigo en los parajes y por el tiempo que en la misma patente se señalan.

5.—Todo acto de agresión cometido por un particular, sin esta autorización previa, se reputa como verdadera piratería, porque al abrogarse un individuo el derecho de hacer la guerra, que sólo compete al Soberano, se revela contra la sociedad y se coloca de inmediato fuera de la Ley de las naciones, especialmente de aquella de quien es súbdito.

6.—Debe exceptuarse el caso en que un buque mercante no armado en Corso, se defiende del adversario que lo ataca.—Entonces no hace más que ejercer el derecho natural de defensa y no puede ser considerado como pirata; pero si este buque lograra una presa, ésta se adjudica al estado y no al apresador, porque éste carecía de autorización espiritual o patente, de donde emana su derecho de propiedad a la cosa capturada.

7.—Las patentes de Corso deben concederse a los súbditos nacionales con excepción de ciertos funcionarios públicos que intervienen en los armamentos o que juzgan la validez de las presas.—Tampoco deben expedirse a los extranje-

ros aunque se han dado caso sobre todo, tratándose de países débiles que otorguen esta patente a súbditos de otros países.

8.—La facultad del Corsario expira con el plazo señalado en su patente para ejercerla, cuando al hacer las presas no se ajustan a las leyes del país que representan o el día en que se firman los tratados de paz.

9.—Para que un armador pueda obtener la patente de corso, ha de prestar fianza o caución previa según el porte y fuerza del buque, como garantía de las indemnizaciones a que diere lugar por infracción de los reglamentos o violación de las leyes de la guerra. El importe de la fianza varía según la legislación de los distintos países.

10.—Con respecto a la propiedad de la presa, el derecho positivo ha sancionado como ley internacional, que no se transfiere al apresador ni en todo ni en parte, hasta que el tribunal competente haya declarado la validez de la captura y el porcentaje a repartir.

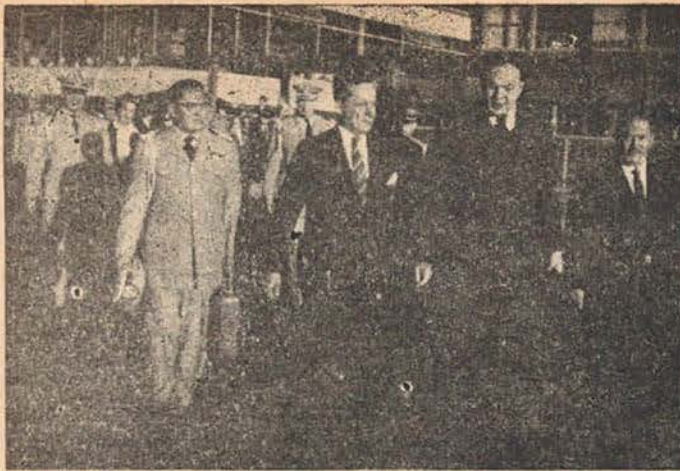
11.—Existen muchos autores, y hasta el acta adicional del Congreso de París, que condenan la práctica del Corso; pero a pesar de todo esto el Corso subsiste y subsistirá como medio legítimo y directo de ofender al enemigo a pesar de cuantos argumentos se aduzcan en su contra. No cabe duda de que un pacto recíproco podrá abolirlo entre dos o más naciones, pero este pacto desaparecerá como el humo a la ruptura de las hostilidades, si la salvación y la salud de uno de los beligerantes le obliga a recurrir a ese medio natural y preexistente de legítima defensa.

12.—México, que fué uno de los países signatarios del Acta del Congreso de París de 1856 en la cual queda abolido el Corso, todavía concede, contradictoriamente, en su constitución la facultad del señor Presidente de la República para expedir patentes de Corso.

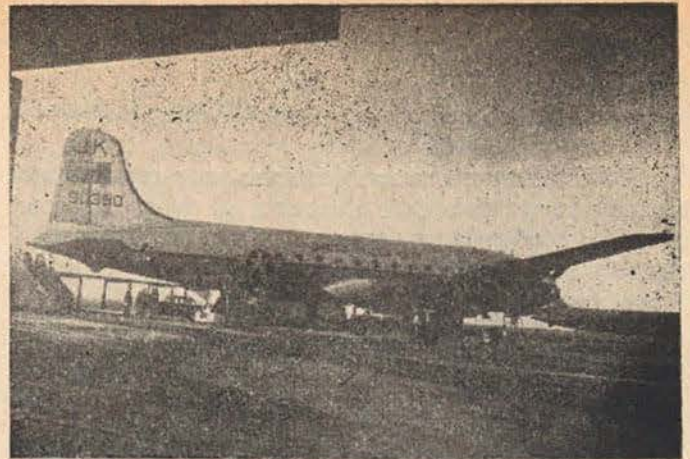
Procure que los Artículos que envíe por Correo vayan bien Empacados.

 Restaurante Particular de
"Pedrin"
Especialista en
Mariscos

Calzada de Ticomán, parada la Carrera
México, D. F.



El Sr. Secretario de Marina, acompañado del Sr. Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, al abordar el avión para visitar las Estaciones Navales Norteamericanas.



Avión de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica enviado por el Gobierno, para la visita a las Instalaciones Navales de dicho país, hecha por el Secretario de Marina.

¡Sensacional Oferta!

Revista "LITORALES"

Suscripción Anual\$ 24.00

LIBROS

Las Islas También son Nuestras .. 12.00

¿Quién Tiene un Sacacorchos? ... 10.00

Logaritmos y Regla de Cálculo ... 10.00

Ajedrez de viaje 12.00

\$ 68.00

Adquiera todo esto por sólo

\$40.00

Envíe Giro Postal o Bancario a

"EDITORIAL LITORALES"

Ave. Unidad Modelo No. 17-F

México 13, D. F.



El Embajador del Japón visita al Secretario de Marina con motivo de la llegada a Acapulco del buque "Exposición Japonesa"



Visita al Sr. Almirante Manuel Zermeño Araico, del Sr. General Randolph Mc. Call Pate Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina de los E. U. A.

Nuevo Domicilio del "Club Náutico Mexicano"

El Club Náutico Mexicano, Asociación Civil que pugna por el desarrollo de los deportes Náuticos en México, ofrece a sus amigos su Nuevo Domicilio: Avenida General Anaya 15 Bis.

Es una mansión Señorial. Al frente hermosos jardines con su alberca de agua tibia y purificada. Al fondo una amplia construcción de dos pisos. En la planta baja la sala de conferencias, Biblioteca, Bar, sala de juegos y el salón de Señoras. Cuenta con una buena cocina y el indispensable servicio de mayordomo y camareros para atender a los socios. La planta alta aloja la administración, salas de reunión discoteca, salón de proyecciones y gabinetes de lectura.

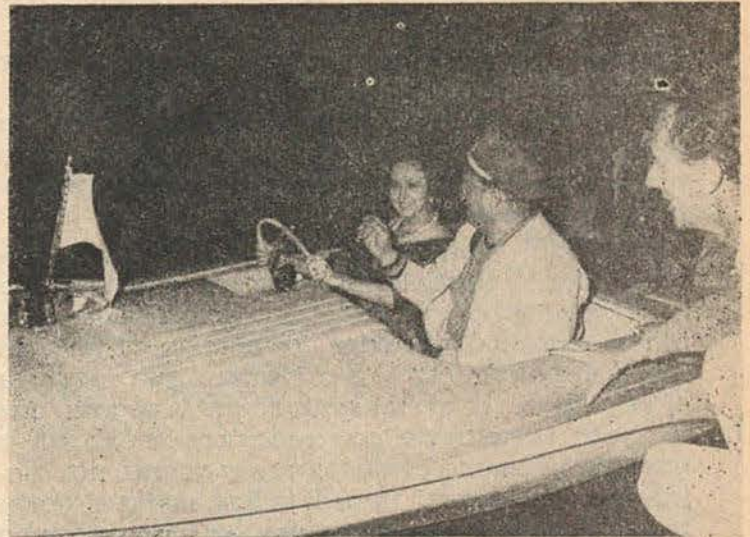
En este Club se planean regatas de lanchas rápidas, cruceros por nuestros litorales, y visitas a bahías y puertos. Los socios remolcan sus lanchas hasta el puerto de salida, y se dirigen en bien organizada flotilla al puerto de destino. Algunos de ellos son marinos experimentados que ostentan el título de Capitanes de Yate.

El Club Náutico Mexicano pone a disposición al público toda clase de información respecto a éste fascinante deporte marítimo de navegación en lanchas con motor fuera de borda, o en cruceros de máquina interior o a vela.

En su domicilio oficial se ofrecen reuniones a los socios y sus familiares donde campea la sana camaradería y el buen humor. Se desarrollan programas de conferencias sobre temas marítimos dirigidos a capacitar a los aficionados al

yachting, y a velar por su seguridad personal, la de sus familiares y la de sus embarcaciones.

Con tales servicios no dudamos de que el Club Náutico irá aumentando paulatinamente el número de socios y sus actividades en beneficio del desarrollo de los deportes náuticos.



Lancha "YUMCHAK" presentada por "PLASTICOS MOLDEADOS Y ACABADOS, S. A.", en la competencia del primer Maratón Presidencial, en Avándaro, quedando afinada en los primeros lugares. Lancha cien por ciento mexicana, nombre, fabricantes, materiales, pintura, etc., etc.
Motor fuera de borda 36 a 70 H. P. con velocidad de 34 a 46 M.P.H.

CAFETERAS

MOKA EXPRESS

- Duración ilimitada debido a sus refacciones.
- Se pagan con el ahorro de café.
- Café express al vapor en cuatro minutos.
- Precios económicos: 3 tazas \$ 90.00, 6 tazas \$ 125.00.
- En cada pedido obsequiamos un libro de la Editorial "LITORALES".

Pídalas a:
Fibra Comercial Mexicana,
Alabama 24, o en la Av.
Unidad Modelo 17-F
México, D. F.



Carlos Pasa...

(Viene de la Pág. 11)

Aun no acababa de decirlo, cuando un lomo verdoso apareció a unos cuantos metros de la escala, y la aleta, cortando el agua con limpieza describió una amplia curva.

—¿Qué tal si se echa? Me dijo el oficial riendo. Nos hubiera echado a perder el paseo.

En el bote izamos el anclote y a remo nos alejamos de la playa. Metimos los remos y colocamos el palo. Lleva una vela guayra que es triangular con la botavara en el lado inferior. Del extremo de la botavara sale un cabo, la escota, con la que se maneja la vela. A proa va otra vela más pequeña, el foque, que se asegura a la regala.

—¡plan!— Gritó el oficial, y nos sentamos sobre el fondo. Durante los balances la espuma de las olas entraba por la borda. Achicábamos por turnos y nos mareábamos. La sentina de un bote tiene un penetrante olor a marisco que revuelve el estómago. El oficial sentado en la regala, con el timón firmemente agarrado nos enseñaba a navegar. Tomaba el viento por la amura, nos alejábamos de la costa unas 2 millas, metía el timón a pasar la proa por el viento. La lona quedaba muerta, cogía el viento por la banda contraria, y pasaba silbando a la banda opuesta.

A la tercera bordada salimos a altamar. Las olas eran más altas, tendidas y sin espuma. El

bote se balanceaba pesadamente y volvimos a marearnos.

—Coman, ordenó el oficial.

A pesar del mareo agotamos las provisiones. Algunos dormían en el fondo del bote. Yo me paré sobre la bancada, apoyado en el mástil y observé el horizonte. Contemplaba la belleza del mar cuando el oficial ordenó que me sentara.

—Al pararse eleva el centro de gravedad de la embarcación. En el próximo bandazo, su peso se suma a la acción de viento y podemos dar la vuelta—. Tóme el timón un rato.

Fuí a popa y tomé el timón. El bote navegaba velozmente al impulso del viento. La vela henchida de aire parecía un ala blanca sobre las olas. El color del mar, la luz, la costa cercana, me prendieron en su encanto, y los recordé a ustedes. A madre moviéndose en la cocina, con sus hermosos ojos empañados por una lágrima, siempre que me mira, a ti indiferente, amable, como si así fueras a una curiosa escena de algo que no te roza pero tan cariñoso con ella y tan seguro de velar por su felicidad, que pareces indiferente. Vino una racha de viento contraria. La vela dió un gualdrapazo y si no me prendo al timón con todas mis fuerzas, me lanza al agua".

¡Carlos está feliz! En su segundo año empieza a sentir el encanto del mar, y su aprendizaje aún le deja tiempo para filosofar.

Servicios Marítimos de México, S. A.

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

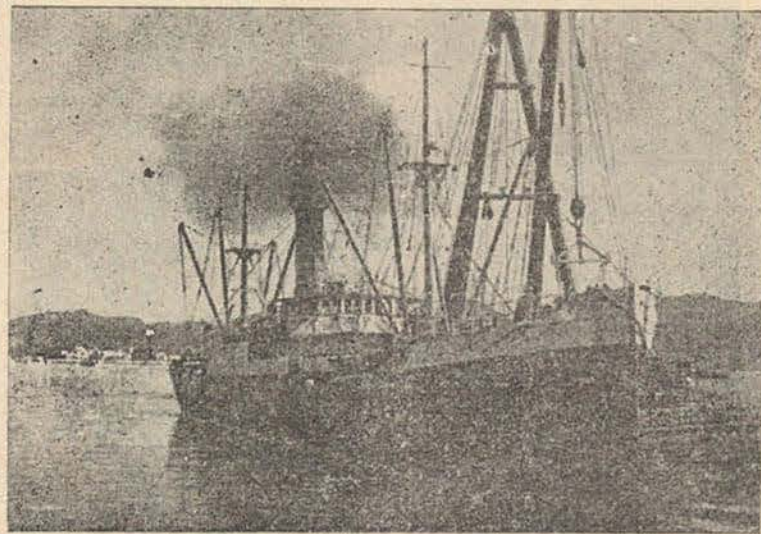
EMBARCACIONES:

"SINALOA"-"CARIBE"

"TRITON"-"ANITA"

"MARIA DOLORES"

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



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.

DESTRUCTORES EN ACCION

La Destrucción de los Buques Alemanes en Narvik

III

A las 8.30 hs. de la mañana del 31 de abril de 1940 entraba al fiord de Vest, una potente fuerza inglesa con la misión de acabar con la resistencia naval alemana. Componían la fuerza el acorazado "Warspite" y nueve destructores: "Bedouin", "Cossack", "Eskimo", "Punjabi", "Hero", "Icarus", "Kimberley", "Forester" y "Foxhound" al mando del Vicealmirante Withworth.

La fuerza navegó sin dificultades hasta introducirse en el Fiord de Ofot en cuyo fondo se encuentra Narvik. El "Warspite" catapultó un aparato de reconocimiento, cuyo piloto maniobró con pericia, haciendo, que Withworth informara: "Dudo que un avión de a bordo haya sido empleado jamás con tan buenos resultados". Efectivamente, minutos después de estar en el aire avistó un destructor alemán patrullando el paso de Hamnes —Ramnes, a proa de la fuerza inglesa. Poco después descubrió a otro buque alemán que se mantenía parado frente a la costa sur del fiord. Era el "Koellner", que averiado fue remolcado y puesto en acecho para atacar por sorpresa con sus torpedos a los buques ingleses antes de que éstos lo descubrieran.

A las 13.15 hs., los ingleses avistaron al primer destructor alemán el "Kuenne" que combatió con los cinco destructores ingleses de vanguardia a 11,000 mts., límite de visibilidad, a tiempo que comunicaba por radio la presencia de los británicos. Recibió un impacto y se retiró.

Mientras tanto el "Koellner", con una máquina, se había metido en una pequeña caleta con la esperanza de poder disparar sus torpedos. El avión lo había reportado. Continuó volando hasta el fondo del fiord de Herjangs, donde avistó un submarino alemán. Lo atacó y lo hundió. El submarino con su fuego antiaéreo le averió

el timón; pero el piloto decidió continuar el reconocimiento. Al volver a aproximarse a los suyos observó al "Koellner" en posición de lanzamiento y lo comunicó por radio. Los ingleses orientaron toda su artillería y tubos de lanzar a estribor. El "Koellner" abrió el fuego a las 14.07 i.s., sobre el primer buque inglés que desembocó en el estrecho. "El Icarus" contestó el fuego, ya sobre aviso, e inmediatamente después los buques que seguían la formación: "Bedouin", "Punjabi" y "Eskimo". El alemán disparó todos sus torpedos; pero ninguno de ellos hizo blanco. El "Bedouin" lo torpedeó, después el "Eskimo" y ocho minutos después ardía de proa a popa. Apareció el "Warspite" y lo remató con una cananada de 381 mm.

Al recibir la alarma del "Kuenne" los alemanes salieron de Narvik. El "Arnim", "Zenker" y "Luedemann" que se hallaban indemnes desafiaron a la fuerza inglesa. Se les unió el "Kuenne". Se abrió el fuego por ambas partes navegando los alemanes de través para poder utilizar toda su artillería. Los alemanes lanzaron sus torpedos, el avión de reconocimiento observó la maniobra y dió la alarma. Los ingleses los esquivaron y ninguno hizo blanco.

Los alemanes retrocedieron. A las 15 horas el "Giesse" que había logrado salir de Narvik a poca velocidad fue tocado e incendiado y se fue a pique a corta distancia del puerto. El "Thiele" se incorporó a los cuatro destructores que ahora se encontraban a la altura del fiord de Herjangs. Entraron en dicho fiord y escaparon momentáneamente del grupo inglés. El "Kuenne" fue tocado y obligado a varar. Ya inmóvil lo torpedeó el "Eskimo".

(Pasa a la Pág. 24)

EL SERVICIO DE . . .

(Viene de la Pág. 6)

nuestra Revolución, determinó el descuido del puerto en materia de dragado. El Puerto de Salina Cruz se fue azolvando paulatinamente, hasta quedar completamente lleno de arena. En 1930 se jugaba Beisbol en el Antepuerto. Sin embargo, providencialmente había quedado amarrada en los muelles una vieja draga de succión la "Minesota". En parte por interés de la Compañía propietaria, parcialmente por la actividad del capitán y principalmente por el cariño de los habitantes hacia el puerto, y porque ya se prevía la necesidad gubernamental de reha-

bilitar el puerto que serviría de estación petrolera, aquella vieja draga se puso en servicio, tendió sus tuberías por encima de los rompeolas e inició el dragado desde la dársena interior. Transcurrieron los años y un buen día, sólo la separaba del mar un delgado tabique de arena. Se rompió este último obstáculo y en 1936 el agua volvió a llenar el puerto. Entraron los primeros buques y el puerto reanudó sus operaciones; sin embargo, la situación hidrográfica del puerto sigue siendo la misma. Las corrientes depositan dentro de él la misma cantidad de arena y las dragas de servicio necesitan evacuar 2,000 mt.3 de arena diariamente para mantener el puerto en operación con el calado que

(Pasa a la Pág. 36)

Ultimos Viajes de Américo Vespucio

(Continúa)

FIN DEL SEGUNDO VIAJE.—COMIENZA EL TERCERO

Hallándome después en Sevilla reposando de tantos trabajos que habíamos pasado en estos dos viajes, y con voluntad de volver a la tierra de las perlas, quiso la fortuna, no satisfecha de mis fatigas, que le viniese al pensamiento del serenísimo rey don Manuel de Portugal el volver a servirse de mí. Estando yo en Sevilla, muy ajeno de venir a Portugal, llegó un mensajero con una carta de la Real Corona, en la que me rogaba viniese a Lisboa a hablar con Su Alteza, prometiendo hacerme mercedes. Me aconsejaron que no viniese, por lo que despaché al menjero diciendo que estaba enfermo y que, cuando estuviese bueno, si aun Su Alteza quería servirse de mí, haría cuanto me mandase; visto que no podía atraerme, acordó mandar por mí a Giuliano de Bartolomeo del Giocondo, que estaba en Lisboa con una comisión, para que de cualquier modo me trajese. Llegó el dicho Giuliano a Sevilla, y por su arribo y sus súplicas, me vi forzado a venir, cosa que tomaron a mal cuantos me conocían, porque me iba de Castilla, donde me hacían honores, y el rey me tenía en buena consideración; y lo peor fue que partí sin despedirme de nadie.

Me presenté al rey, el cual mostró placer con mi venida y me rogó que fuese con tres barcos, que estaban prestos para ir a descubrir nuevas tierras; y como el ruego de un rey es un mandato, hube de consentir en todo aquello que él deseaba de mí. Partimos de este puerto de Lisboa con tres naves en conserva el día 10 de mayo de 1501, tomando nuestro derrotero en derecha a la isla de la Gran Canaria; pasamos a vista de ella sin detenernos y fuimos bordeando la costa de África por la parte occidental; en cuya costa pescamos una especie de pez que se

llama parchi. Nos detuvimos tres días y de allí nos dirigimos a la costa de Etiopía, a un puerto que se llama Besequiche (18), que está dentro de la zona tórrida, sobre el cual el polo del septentrión se halla a una elevación de 14 y medio grados, situado en el primer clima, donde estuvimos 11 días, tomando provisión de agua y de leña, porque mi intención era navegar hacia el austro por el golfo atlántico. Partimos de ese puerto de Etiopía y navegamos por el libeccio, tomando una cuarta al mediodía, de manera que en 67 días llegamos a una tierra que estaba a 700 leguas de dicho puerto, hacia el libeccio; y en aquellos 67 días tuvimos el peor tiempo que jamás tuvo navegante alguno, por los muchos aguaceros, tifones y tormentas que se desataron, pues estábamos en un período muy adverso, ya que la mayor parte de nuestra navegación la hicimos continuamente junto a la línea equinoccial, donde en el mes de junio es invierno, y encontramos que el día y la noche eran iguales, encontrando la sombra continuamente hacia el mediodía. Plugo a Dios mostrarnos nueva tierra y, fue el día 17 de agosto cuando anclamos a media legua y bajamos nuestras lanchas y fuimos a examinar si la tierra estaba habitada por gentes y cómo eran. La encontramos habitada por gentes que eran peor que animales; sin embargo, V. M. entenderá que, al principio, no la vimos; pero bien conocimos que estaba poblada, por las muchas señales que en ella vimos. Tomamos posesión de ella por el serenísimo rey, y encontramos que la tierra era muy verde y amena, y de buena apariencia. Estaba 5 grados fuera de la línea equinoccial, hacia el austro. Este mismo día volvimos a las naves y, como teníamos gran necesidad de agua y de leña, acordamos, al día siguiente, volver a la tierra para proveernos de lo necesario. Estando en ella, vimos unas gentes en la cumbre de un monte, que nos miraban sin atreverse a descender. Estaban desnudas y eran del mismo

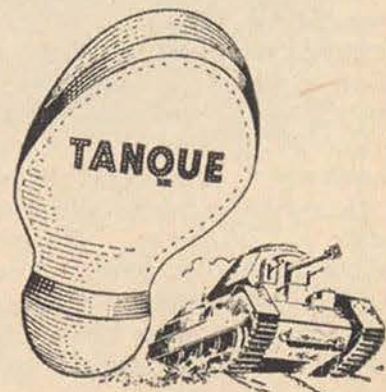
Fábrica de Calzado RAMIRO MARQUEZ, S. A.

SALAZAR No. 12

Tel. 26-47

TOLUCA, MEX.

Proveedores de la Secretaría de Marina



color y apariencia que tenían las anteriores (19), y, aunque estuvimos tratando de que vinieran a hablar con nosotros, jamás pudimos darles confianza. Vista su obstinación, y que ya era tarde, volvimos a las naves, dejando en tierra, a su alcance, muchas sonajas, espejos y otras cosas. Cuando nos alejamos en el mar, bajaron del monte y vinieron por las cosas que les habíamos dejado, de las cuales se admiraron mucho; por este día solamente nos proveímos de agua; a la mañana siguiente vimos desde las naves que las gentes de tierra hacían muchas humaredas, por lo que, pensando que nos llamaban, fuimos a tierra, donde encontramos que había venido gran multitud y aunque estaban lejos de nosotros, nos hacían señar de que fuésemos con ellos tierra adentro. Dos de nuestros cristianos fueron a pedir al capitán que diesen su licencia, pues deseaban arriesgarse a ello, para ver qué gentes eran y si tenían riquezas, especias y medicamentos. Tanto suplicaron al capitán, que accedió, y se prepararon con muchos objetos de rescate y se fueron con orden de no estarse más de 5 días y regresar, porque ese tiempo los esperaríamos. Tomaron el camino a través de la tierra y nosotros los esperamos en las naves.

Casi todos los días venían gentes a la playa, pero nunca nos quisieron hablar. El séptimo día fuimos con las lanchas y encontramos que habían traído con ellos a sus mujeres, y como saltásemos a tierra, los hombres mandaron a muchas de sus mujeres a hablar con nosotros; pero viendo que no se acercaban, acordamos mandarles a uno de nuestros hombres, que era muy esforzado, y nosotros, para tranquilizarlas, entramos a las lanchas mientras él se iba hacia las mujeres. Cuando llegó junto a ellas, formaron un gran círculo a su alrededor; y tocándolo y mirándolo, se asombraban. Estando en esto, vimos venir una mujer del monte, que traía un gran palo en la mano; se acerco por detrás de nuestro cristiano, y cuando llegó a donde estaba, alzando el bastón le dió tan gran golpe, que lo tendió muerto en tierra; en un instante las otras mujeres lo tomaron por los pies y lo arrastraron hacia el monte; los hombres corrieron a la playa y con sus arcos y sus flechas empezaron a tirarnos, metiendo tanto miedo a nuestra gente, pues las lanchas estaban ancladas en la arena, que a pesar de tantas flechas como caían en ellas, ninguno acertaba a echar mano a sus armas. Sin embargo, les disparamos cuatro tiros de bombardas que no tuvieron efecto, salvo que, al oír el estampido, todos huyeron hacia el monte, donde estaban ya las mujeres haciendo pedazos al cristiano y en una gran hoguera que habían hecho lo asaban a nuestra vista, mostrándonos los pedzos y comiéndoselos. Los hombres, con sus gestos, nos daban a entender que así habían matado a los otros dos cristianos, comiéndoselos, lo cual nos apenó mucho, y más viendo con nuestros ojos la crueldad que tenían para con el muerto, lo que fue para todos una ofensa intolerable. Más de cuarenta de nosotros

tuvimos el propósito de saltar a tierra y vengar tan cruel muerte y acto bestial e inhumano. El capitán mayor no quiso consentirlo, quedándose ellos ufanos de tanta afrenta.

Nos alejamos de mala gana y con mucha vergüenza por causa del capitán. Partimos de este lugar y comenzamos nuestra navegación hacia el este-sudeste, en cuya dirección corría la costa, e hicimos muchas escalas, encontrando muchas gentes que no quisieron tratar con nosotros. Así navegamos tanto, que encontramos que la costa daba vuelta hacia el libeccio; doblamos un cabo al cual le pusimos por nombre Cabo de San Agustín, y comenzamos a navegar hacia el sudeste.

Diste este cabo de la tierra donde vimos que mataron al cristiano, 150 leguas hacia el este, y está 8 grados fuera de la línea equinoccial, hacia el austro. Mientras navegábamos, vimos un día mucha gente que estaba en la playa observando la maravilla de nuestras naves y cómo navegábamos. Fuimos hacia ellos y anclamos en un buen lugar, yendo a tierra en las lanchas; encontramos que eran de mejor condición que los anteriores, aunque nos costó trabajo domesticarlos; logramos hacerlos nuestros amigos y tratamos con ellos. Estuvimos en este lugar cinco días, encontrando cañafístulas muy grandes, verdes y secas, en la cima de los árboles. Decidimos llevar de allí un par de hombres para que nos enseñasen el idioma y se ofrecieron tres, por su voluntad, para venir a Portugal. Y con esto, ya cansado de tanto escribir, sabrá Vuestra Magnificencia que partimos de este puerto, navegando siempre hacia el sudoeste; costeando y haciendo continuamente muchas escalas, hablando con infinitas gentes. Tanto corrimos hacia el sur que ya estábamos fuera del trópico de Capricornio, en donde el polo sur se alzaba sobre el horizonte 32 grados, y ya habíamos perdido completamente la Osa Menor,

Se Encuentra en Impresión el Libro del

CAPITAN DE NAVIO I. M.

JOSE F. NEGRETE ROSILLO

“TREINTA AÑOS JUNTO AL MAR”

Relatos Marineros de Intensa Emoción

Pídalos a la

EDITORIAL “LITORALES”

PRECIO \$ 8.00

y la Mayor estaba muy baja, casi en la línea del horizonte; nos dirigimos por las estrellas del otro polo, el del sur, que son mucho más grandes y más brillantes que las de nuestro polo. De la mayor parte de ellas traje dibujos, y especialmente de las que eran de mayor magnitud, con la descripción de sus órbitas, que hacen alrededor del polo sur, y con la declaración de sus diámetros y semidiámetros, como se podrá ver en mis **Cuatro jornadas**.

Corrimos a lo largo de la costa cerca de 750 leguas; 150 hacia el oeste del cabo San Agustín y 600 hacia el **libeccio**, en donde me pasaron tantas cosas que, si me pusiera a escribirlas, no me bastarían otros tantos pliegos de papel. No hallamos en esta costa cosa de provecho, excepto innumerables árboles de madera de tinte, de casia y de los que producen mirra, y otras maravillas de la naturaleza que no es posible referir. Habiendo ya estado en el viaje diez meses y viendo que en esta tierra no encontrábamos mineral alguno, decidimos irnos de allí y hacernos a la mar hacia otra parte; hicimos consejo y se resolvió que se siguiese la ruta que me pareciera conveniente, encomendándoseme el mando de toda la flota. Entonces ordené que toda la gente y la flota se proveyese de agua y leña para 6 meses, pues ese tiempo estimaron los oficiales de las naves que podríamos navegar en ellas. Hecho nuestro aprovisionamiento en esta tierra, comenzamos nuestra navegación por el viento **scilocchio** el día 15 de febrero, cuando el sol estaba cerca del equinoccio y se volvía hacia nuestro hemisferio del septentrión; y tanto navegamos bajo este tiempo que nos encontramos tan altos (20) que el polo sur se elevaba fuera de nuestro horizonte 52 grados y ya no veíamos las estrellas de la Osa Menor ni de la Mayor, estando a unas 500 leguas hacia el sudeste del puerto de donde partimos. Este día fue el 3 de abril, en el que se levantó en el mar una tormenta de tal violencia que nos obligó a arriar todas las velas, deslizándonos vertiginosamente, a palo seco, en medio de un fuerte viento, el **libeccio**, con olas enormes y el cielo tormentoso.

Ing. ROBERTO MEDELLIN

Caminos y Obras
Portuarias

Presente en el Desarrollo
de la Marina

Tennyson 97

Tel. 46-39-32

MEXICO, D. F.

Era tal la tempestad, que toda la flota se llenó de miedo; las noches eran muy largas, tanto que la del 7 de abril fue de 15 horas; porque el sol se encontraba al final de Aries y en aquella región era invierno, como puede considerar V. M. Durante esta tempestad, el día 7 de abril, tuvimos a la vista una nueva tierra, la cual costeaendo **cerca** de 30 leguas, y encontramos que toda la costa era brava y no vimos en ella ni puerto ni gente, creo que a causa del frío tan intenso. Ninguno de nuestros hombres podía sobreponerse a él ni soportarlo, de modo que, encontrándonos en tanto peligro y mal tiempo, que apenas podía verse una nave desde la otra, por las grandes olas que se levantaban y por el tiempo tan cerrado, acordamos con el capitán mayor hacer señales para que la flota se reuniese y nos alejáramos de la tierra tomando el camino de Portugal. Fue una buena decisión, pues cierto es que, de habernos retardado aquella noche, nos hubiésemos perdido, porque, cuando regresábamos, esa noche y al día siguiente, la tempestad creció tanto que temimos perdernos e hicimos votos de peregrinaciones y otras ceremonias, como es uso de marineros en tales momentos. Navegamos 5 días, acercándonos cada vez más a la línea equinoccial, con el aire y las olas más en calma, y plugo a Dios que escapásemos de tanto peligro, llevando nuestra navegación bajo los vientos norte y noreste, porque nuestra intención era ir a reconocer las costas de Etiopía, de la que distábamos 300 leguas por el golfo del mar atlántico. Por gracia de Dios, llegamos el día 10 de mayo a una tierra, al sur, que se llama Sierra Leona, donde estuvimos quince días tomando descanso. De allí partimos en dirección a las islas Azores, que distan de ese lugar cerca de 750 leguas, a las que llegamos a fines de julio; estuvimos otros 15 días distrayéndonos, y partimos hacia Lisboa, de la cual estábamos a 300 leguas al oeste. Entramos a este puerto de Lisboa el día 7 de septiembre de 1502, en buenas condiciones, gracias a Dios, y con dos barcos solamente, porque el otro lo incendiaron en Sierra Leona, debido a que no podía navegar más. Estuvimos en este viaje cerca de 15 meses y durante 11 días navegamos sin ver la estrella polar u Osas Mayor y Menor, que se llaman el Cuerno, y nos guiamos por las estrellas del otro polo.

Esto es lo que vi en este viaje o jornada.

CUARTO VIAJE

Fáltanme decir las cosas que vi en el cuarto viaje o jornada. Por estar ya cansado y también porque este cuarto viaje no se llevó conforme era el propósito, debido a una desgracia que acaeció en el golfo del mar atlántico, como en el proceso de la presente verá V. M., me ingeniaré en ser breve. Partimos de este puerto de Lisboa con 6 naves de conserva, con el propósito de ir hacia el oriente a descubrir una

isla a la que llaman Malaca (21), de la cual se tiene noticia de que es muy rica y como almacén de todas las naves que vienen del mar Gángético y del mar Indico, así como es Cádiz la sala de espera de todas las naves que pasan del levante al poniente y del poniente al levante, por la vía de Calicut. Esta Malaca está más al occidente que Calicut y mucho más a la parte del mediodía, porque se sabe que está al nivel de 33 grados del polo antártico. Partimos el día 10 de mayo de 1503 y fuimos derechos a las islas del Cabo Verde, donde carenamos y descansamos durante 13 días, y de allí seguimos nuestro viaje, navegando por el viento scilochio; y como nuestro capitán mayor era hombre presuntuoso y muy obstinado, quiso ir a reconocer Sierra Leona, tierra de la Etiopía austral, sin tener necesidad alguna, sino por hacer ver que era capitán de seis naves y contra la voluntad de todos nosotros, los demás capitanes. Y así, cuando íbamos navegando a dicha tierra, fueron tantos los torbellinos que nos envolvieron y el tiempo tan contrario, que, estando a la vista de ella durante 4 días, el mal tiempo no nos dejó desembarcar, de modo que nos vimos obligados a seguir nuestro verdadero camino y dejar dicha Sierra Leona, navegando

hacia el sudeste, bajo el mediodía y el libeccio. Llevábamos 300 leguas en la inmensidad del mar, estando ya fuera de la línea equinoccial hacia el austro tres grados, cuando descubrimos una tierra de la cual podíamos distar 22 leguas, de lo cual nos admiramos, y encontramos que era una isla en medio del mar; era gran cosa, y su naturaleza muy admirable, aunque no tenía más de dos leguas de largo y una de ancho. No había sido jamás habitada por gente alguna, y fué La Mala Isla (22) para toda la flota; porque sabrá V. M. que, por el mal consejo y mando de nuestro capitán mayor, perdió allí su nave, pues dió con ella en un escollo, en la noche de San Lorenzo, que es el día 10 de agosto, y se fué a fondo, no salvándose de ella cosa alguna, sino la gente. Era una nave de 500 toneladas, en la cual iba lo más importante de la flota. Como todos trabajasen para remediarla, el capitán me mandó que fuese con mi nave a dicha isla, a buscar un buen surgidero donde pudiesen anclar todas las naves, no permitiéndome que llevase conmigo mi lancha, que estaba tripulada con nueve de mis marineros y ocupaba en el servicio y ayuda de las naves, sino

(Pasa a la Pág. 28)

Equipos Industriales y Agrícolas, S. A.

GENERAL MOTORS CORPORATION EUCLID DIVISION

Camiones de Volteo y Descarga
Inferior, Traillas, Mototraillas y
Tractores de Orugas.

HUBER-WACO COMPANY

Aplanadoras, Motoconformadoras
y Equipo de Mantenimiento.

MARION POWER SHOVEL COMPANY

Palas, Dragas y Gruas Mecánicas.

ROSCO MANUFACTURING, Co.

Petrolizadoras, Tanques de
Riego y Barredoras.

STARDRILL-KEYSTONE, Co.

Perforadoras para Pozo.

WORTHINGTON DE MEXICO S. A. DE C. V.

Mezcladoras para Concreto.

RODNEY HUNT MACHINE COMPANY

Compuertas Metálicas para Presas

R. H. SHEPARD Co. INC.

Tractores e Implementos Agrícolas,
Motores Diesel.

VIBER COMPANY

Vibradores para Concreto

STANDARD STEEL CORPORATION

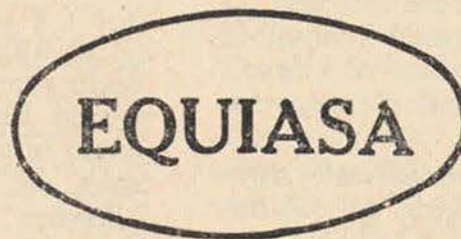
Plantas para Asfalto.

LIPPMANN ENGINEERING WORKS

Quebradoras, Pulverizadoras y
Molinos para Materiales Pétreos.

VULCAN IRON WORKS

Martinetes a Vapor



Teléfonos:

12-01-45 y 35-45-61

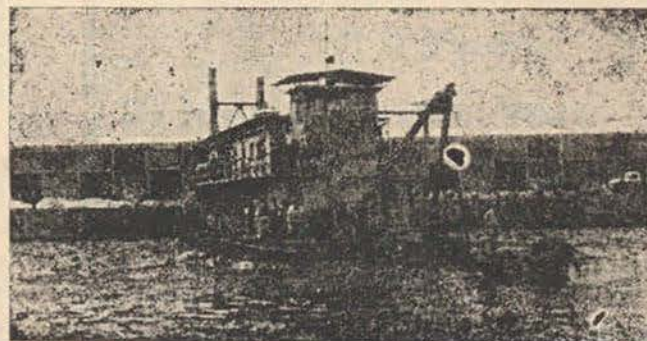
12-82-99 - 12-65-36

Apartado Postal 1190

Dirección Cablegráfica:
"EQUIASAMEX"

Ave. Juárez 145 - - México 1, D. F.

Dragas Marinas, fluviales y para canales Ellicot Machine Corporation



DESTRUCTORES EN ACCION

(Viene de la Pág. 19)

El "Punjabi" que continuaba la persecución de los alemanes recibió varios impactos que le inutilizaron la artillería y hubo de retirarse. Esto permitió a los alemanes, salir del fiord de Herjangs, y meterse en el de Rombåken, mucho más estrecho y largo. Habían agotado torpedos y granadas y buscaban varar en el fondo del fiord para salvar sus tripulaciones, y si era posible, los buques. Para lograrlo lanzaron en la entrada del fiord flotadores que al entrar en contacto con el agua desprendían espesa niebla, obstruyendo la visibilidad de los ingleses. El "Thiele" que aun disponía de algunos torpedos y granadas protegió a sus compañeros nuevos lanzó flotadores de niebla y esperó a los ingleses. El "Eskimo" que había logrado poner en servicio su artillería fue el primero en atravesar la niebla, navegando lentamente. Tras él venían tres destructores. El alemán abrió el fuego y los ingleses contestaron inmediatamente. Una granada alcanzó al "Thiele" en la popa e inutilizó el montaje, matando a la dotación. En proa el oficial alemán torpedista se mantenía en acecho con su único torpedo. Lo disparó contra el "Eskimo" e hizo blanco, cuando desapareció el humo de la explosión, había volado la proa del barco. El "Eskimo" se retiró, pero la proa del buque que colgaba se enganchó en las rocas del fondo y el buque quedó inmóvil. El "Forester" le presta ayuda mientras el "Hero", "Icarus" y "Kimberley" continuaban la persecución.

El "Thiele" continuó combatiendo hasta agotar sus municiones. Después lo varó su coman-

dante a toda máquina, incrustándolo contra las rocas. La tripulación saltó al agua bajo el fuego enemigo.

El sacrificio del "Thiele" permitió al "Zenker", "Luedeman" y "Armin" llegar hasta el fondo del fiord. Dos de ellos tenían leves averías, el tercero ileso. Sin embargo no era posible defenderlos por falta de municiones. Se prepararon cargas de profundidad para hundirlos, y mientras funcionaban las espoletas de tiempo, las tripulaciones desembarcaron. Cuando llegaron a la playa detonaron los explosivos. Los buques se hundían, mientras los hombres emprendían el regreso a Narvik para participar en su defensa.

Cuando los ingleses llegaron al fondo del fiord vieron al "Zenker" hundido en la margen del Sur. El "Luederman" se hallaba varado, con ligeros incendios, aparentemente indemne. El "Armin" a flote en medio del fiord. Al darse cuenta de que estaban abandonados, los británicos los abordaron. Al aproximarse el "Armin" comenzó lentamente a dar la vuelta y mostró la quilla antes de que pudieran abordarlo. El "Luederman" continuaba ardiendo. Los ingleses lo inspeccionaron minuciosamente, recogiendo una cámara con fotografías que indicaban las fuerzas alemanas en Narvik. Entonces lo torpedearon y el buque se hundió.

El último destructor alemán que había quedado amarrado en Narvik, el "Roeder", se defendió bravamente, utilizado por los artilleros como batería flotante. Fue atacado por el "Cossack", el cual alcanzado por las granadas del "Roeder" varó cerca de la entrada. Los otros destructores continuaron el duelo de artillería. Se acercó el "Warspite" y el "Roeder" bajo la enorme presión saltó por los aires víctima de tremenda explosión.

Así terminó la acción naval. Todos los destructores alemanes habían sido hundidos o varados. Sin embargo, habían cumplido su misión. El ejército alemán se había establecido sólidamente en Narvik. Los aliados no pudieron desalojarlo, debido principalmente a la poderosa fuerza aérea que pronto se movilizó hacia las bases noruegas. El 13 de junio de 1940 se daba por terminada la ocupación noruega con el siguiente comunicado.

"Con la mayor satisfacción, transmito la orgullosa admiración del pueblo alemán a los defensores de Narvik.

Doy las gracias, en nombre de todo el pueblo germano, al Teniente General Dietl por la honrosa hoja que ha añadido al libro de la historia Alemana.

ADOLFO HITLER.

Representaciones Aduanales de México, S. A.

Av. Juárez 42.—11° piso

Teléfonos 18-24-68 y 21-61-09

México 1, D. F.

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

VERACRUZ, VER., Lerdo No. 6

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

CORRESPONSALES EN TODOS LOS
PUERTOS Y FRONTERAS.

Mi Inolvidable Demonio

Por Carlos Delorme.

(CONTINUA)

Prácticas de Descenso y Rodadura.

El caballo concedido a un artillero es su compañero durante todo el año.

Esto parecía saberlo el 360, y lo demostró a su manera. Por lo pronto dejó de pisarme. Llegaba, le acariciaba el cuello, le daba unas palmadas en las ancas. Si había podido escamotear algunos terrones de azúcar del comedor, le metía uno en la boca, y cuando lo deglutía golosamente, le metía el pulgar en la boca, de un rápido movimiento le introducía el freno. El 360 me soportaba, pero considerando que nunca habría de ser un buen jinete, al que se sintiera orgulloso de llevar, perdía la paciencia y terminaba por ser indiferente, malévolo o violento. En cambio cuando vislumbraba un destello de arrojo en mí se comportaba noblemente.

Los recorridos de práctica se fueron simplificando. Las llagas terminaron por curarse a sí mismas, con las subsiguientes montadas, y no dejaban más rastro que una mancha oscura en los muslos. Pronto aprendí los rudimentos necesarios para guiar al animal. "Hágalo sentir que las riendas son su apoyo. Tómelas entre los cuatro dedos de la mano izquierda. Con una ligera presión sobre el cuello el animal se dirigirá a derecha o izquierda. Un leve tirón hacia atrás lo hará detenerse. Disminuya la tensión y oprima las piernas, esto lo hará lanzarse al galope. Siéntese a plomo, con las piernas pegadas al cuerpo del animal. Las rodillas a la altura de la silla. La punta de los pies apoyándose levemente en los estribos y el talón hacia abajo. Los estribos no son para cargar el cuerpo. Con las piernas debe asirse tan fuertemente que el caballo no pueda desmontarlo si repara o corcovea. No se siente como un saco de papas. Póngase erguido. Corrija su figura. ¿No ha visto montar a Mariles?. Pues fíjese e imítelo.

Esto era muy fácil. Mariles con el tiempo, habría de ser Campeón Mundial de Equitación. Yo por mucho que me dieran no pasaría de ser un mal jinete.

El Teniente instructor, había decidido sacar de nosotros verdaderos artilleros, y no le importaba que alguien se rompiera la cabeza, se quebrara una pierna o le cayera encima el caballo. Se decía que salía los domingos en busca de las barrancas más empinadas, y al lunes siguiente nos hacía seguirlo a todo galope. Tales barrancas, con sus bajadas, tenían nombres impresionantes: "La bajada de la muerte", "el suspiro", "el revolcadero" y así por el estilo. Las buscaba en las entonces desiertas lomas de Cha-

pultepec, y ahí nos dirigíamos con el alma en un hilo, seguros de bajar, pero sin saber si regresaríamos al Colegio en camilla.

Al llegar a la barranca, la Batería formaba frente a la bajada. El primero en bajar era el instructor, mostrando la técnica. El caballo apoyaba la cabeza en las riendas bien tirantes, que le levantaban el cuello. El jinete se echaba hacia atrás para obligar al caballo a doblar las patas traseras que lo detenían al bajar. Las piernas bien apretadas y en caso necesario tocando ligeramente con los acicates el vientre del animal, para obligarlo a cambiar en la dirección en que la bajada presentara menos dificultades. El teniente llegaba ileso al fondo de la barranca y hacía una señal.

Entonces se adelantaba nuestro sargento primero. Realizaba el descenso con Maestría, y a continuación iba bajando la primera sección, y se iniciaban los revolcones. Caballo o jinete inexplicablemente perdían el control. Cuando la caída era inminente, el jinete saltaba y el caballo rodaba por la cuesta. A veces arrastraba al jinete, y llegaban al fondo en una confusa masa de patas y cabezas. Ambos se levantaban entre una nube de polvo y se hacían a un lado para despejar el sitio.

Llegado mi turno, me encomendaba a todos los santos, y prácticamente me abandonaba al instinto del caballo. Las más de las veces conseguía el 360 depositarme ileso en el fondo de la barranca, y la vez que rodamos, me dió tan buen empujón con el testús, que me salvó de ser apachurrado por su robusto cuerpo. Esto sucedió en la "Bajada de la muerte", que presentaba a media altura un plano como de cincuenta centímetros de altura, que el caballo tenía que saltar a la vez que bajaba. Cuando me di cuenta que adelantaba las manos. Me asusté. Me eché hacia adelante y me abracé a su cuello. Esto le hizo perder el equilibrio, ya no pudo levantar la grupa. Resbaló una de las patas, y a punto de rodar, el animal bajó bruscamente el cuello y me lanzó hacia la izquierda mientras el resbalaba por la derecha. Rodando algunos metros. El caballo se levantó sacudiéndose el polvo y coceando al aire adolorido. Yo no tenía más que algunos raspones, de modo que me acerqué de frente, lo acaricié para calmarlo, y volví a montarlo.

El teniente me hizo una señal, y dando un rodeo por donde se subía sin dificultad, puse al 360 de nuevo frente a la bajada. Le di unas palmadas en el cuello. Sentí la vibración de sus nervios y manteniendo una ligera presión en las riendas, volvimos a bajar. Esta vez cuando el caballo saltó el plano conservé el equilibrio,

me mantuve con el cuerpo hacia atrás. Tesé las riendas, y el animal bajó sin dificultad las patas traseras. Entonces, con la grupa rozando el terreno, continuó resbalando hasta llegar al fondo. Volví a acariciarle el cuello. El animal volvió la cabeza, tascó el freno y me miró con su redondo ojo apacible. "Te lo dije.—parecía sugerir.—"Con miedo no se llega a ninguna parte".



Había algo que templaba los nervios de mi caballo: El tirar del material de artillería. El material de arrastre se componía del armón, a dos ruedas, con un asiento donde se alojaban los artilleros. Al centro, la lanza y a los lados los balancines donde se enganchaban las cadenas que iban a la pechera de los caballos de tronco, pegados al armón. Adelante iban los caballos que tiraban en la punta de la lanza, con sus cadenas enganchadas al tronco. En el caballo de la izquierda de cada par iba un artillero. El delantero, de punta de lanza era el encargado de la dirección, el de atrás, el comandante del arrastre y encargado de las frenadas. Llevaba por éllo los caballos más poderosos.

El ser enjaezado para tiro ponía de buen humor al 360. El Collar lo recibía con placer y el ruido de las cadenas le sonaban a fiesta. Levantaba la cola gallardamente, y se dejaba tesar el baticol. Un vez enganchado al tiro pisaba de impaciencia, y apenas dada la orden de marcha tiraba potentemente con los músculos en tensión.

En las prácticas de tiro, en que hay que poner en batería los cañones, el 360 conocía la

maniobra y cambiaba de dirección en el momento preciso dejando el cañón bien alineado en la fila de la batería y a su distancia correcta. Entonces los astilleros desenganchaban el cañón y conducíamos el tiro bastante lejos, donde los caballos no pudieran asustarse por los disparos. El 360 paraba las orejas, esperando el tronar de los cañones. A cada tiro se encabritaba, y golpeaba el suelo con los cascos. Volvía a parar las orejas, volteando la cabeza hacia el lugar donde estaba la batería, y le sacudían la piel, temblores nerviosos, que viajaban del cuello a la grupa.

Terminando el ejercicio, mostraba su impaciencia por regresar a los cañones, y si alguna rueda se atascaba en un bache, había que admirar la magnífica estampa del animal, con el cuerpo hacia adelante, apoyado firmemente en las patas, en las que se dibujaba la potente nervadura, a punto de estallar por el tremendo esfuerzo. Nunca en tales dificultades nos vimos en la necesidad de solicitar más ayuda que la que podían ofrecer los artilleros, haciendo palanca con ambos brazos sobre las rayas de las enormes ruedas. El ejemplo de mi caballo era seguido por los otros, y al fin las ruedas se desprendían del lodo, y salíamos del bache.

El animal llegaba bañado en sudor al Colegio. Al desengancharlo quedaba lacio, baja la cabeza, y una sombra de tristeza en los ojos. Comprendía que tales placeres se presentaban muy de tarde en tarde. Había dos o tres prácticas de tiro al año.

Prácticos de salto.

A mediados del año, después de que terminaron las prácticas de equitación en recorridos, recibimos orden de presentarnos en el picadero para una selección de los jinetes que debían formar el equipo de equitación y salto del Colegio.

En Artillería los jinetes no son malos; pero desde luego no se puede comparar su práctica y dominio de la equitación con los de Caballería. Estos reciben dos horas diarias de equitación a la alta escuela, durante dos años, y del Colegio Militar, han salido los jinetes para nuestros equipos internacionales. Es posible que consideraran que en Artillería podrían haber algún valor en potencia, y el instructor decidió juzgar por sí mismo.

El picadero es un gran patio bajo techado con el piso cubierto por treinta centímetros de aserrín. Se levantan a cierta distancia fuertes postes de acero de 1.50 mts. de altura, bien para fijar el tirante de los caballos, o también para establecer obstáculos. Me presente junto con cuatro compañeros a la selección, llevaba de la brida al 360, que marchaba con el cuello bajo, sin ningún interés.

El instructor se encontraba en el centro del picadero. Usaba botas inglesas, de apretado (Pasa la Pág. 33)

Ing. Miguel Rebolledo,

Sucesores, S. A

Especialistas en Cimentaciones

Estructuras de Concreto

Pilotes y Concreto Ligero

Guerrero 2-305 - Tel. 13-09-00

México, D. F.

Estudio del Azolvamiento en el Puerto de Salina Cruz, Oax y Proyecto para Reducir los Transportes

Por el Ing. Eugenio Urtusástegui G.

Antecedentes.

Las playas frente a Salina Cruz son de pendiente muy fuerte por tener las aguas profundas muy cerca de la costa. Además con la construcción de los rompeolas se agravó el problema de los torbellinos que produce el oleaje al romper. Los morros quedaron donde había una profundidad de (-15 M.). A pesar de que hay una corriente constante de azolves, la playa se ha conservado muy descompensada y el oleaje sube hasta la costa sin perder energía.

ESTUDIO

Cuando las playas son de mucha pendiente y el oleaje dominante es pequeño, la costa se erosiona, el material desciende y aminora el talud, pero cuando dominan los oleajes fuertes como en Salina Cruz, la pendiente se hace mayor y la costa crece en altura y la vaciante o resaca, desciende con mucha velocidad erosionando el talud y poniendo en suspensión gran cantidad de arena; y aunque el vector de transporte sea pequeño, el volumen acarreado es grande, pues es proporcional a la energía del oleaje.

La Bocana agrava el volumen de azolvamiento.

La Bocana rompe la continuidad del talud de la playa. Está dragada a (-9 M). Se forma alrededor del morro un talud que llega a tener una inclinación mayor de 1 a 10, por allí se descuelga con gran velocidad la resaca del oleaje que revienta junto al morro, erosionándolo, al extremo, de que ha roto en tres ocasiones, el grueso espesor de concreto del coronamiento. Esto hace que el vector de acarreo cumiente y que la playa no pueda tomar una dirección normal a la dirección del oleaje.

OLAS EN SALINA CRUZ

Las mayores olas son de 2.50 m. de altura y cuando llegan a profundidades de (-3 M); toda su energía se cambia a translación, y sube hasta (+ 3 M). No se forman alfaques, ni rompientes, pues los trenes de oleaje todo lo arrastran. La inclinación del oleaje forma un ángulo de 10° respecto a la dirección de la playa.

Volumen de azolvamiento.

Está resultando un promedio de 2,100 m³ por día y para conservar abierta la bocana a la profundidad de (-9 M), la Secretaría tiene dos dragas de propulsión con bombas centrífugas y con tolvas: una de 800 m³ y la otra de 2,000 m³ de capacidad.

El azolve, es transportado a 1,250 m. al Sureste del **Morro Este**, donde es arrojado y se ha formado un bajo en forma de una península. El costo de este dragado está resultando aproximadamente, de 2 millones de pesos al año, que es una cantidad considerable teniendo en cuenta el relativo poco tráfico de carga que tiene el puerto.

Pendiente en la playa W.

La distancia a la costa, de la curva (120 M) es aproximadamente de 500 m., y la curva (-10 m.), está a 150 m., resultando una pendiente de 1 a 15, que es muy fuerte para playas de arena.

Las olas de 2 m., comienzan a deformarse al entrar en profundidades de (-17 m) y revientan francamente cuando el fondo está a (-3 m.), y sube gran masa de agua con gran poder de translación.

Experimentalmente se sabe que una playa de arena se conserva estable, cuando la pendiente no es mayor de 1 a 25. Desde abajo se comienza a frenar el oleaje en forma uniforme y llega con altura pequeña a la costa.

COMO REDUCIR EL ARRASTRE DE ARENA

Para reducir el arrastre de arena transportada, se necesitará formar una playa con pendiente suave con un talud que no exceda de 1 a 25 y evitar que la resaca se desvíe hacia la bocana, es decir, debe regresar en la misma dirección que sube. Esto se podría corregir construyendo un espolón sumergido de 250 M. de largo con perfil longitudinal de 1 a 25 y con la misma dirección "promedia" del oleaje; N. 10° 0' E magnético o sea aproximadamente en el meridiano astronómico. Pero al llegar al nivel (-2.5)), el perfil subiría un escalón de 2 Mts., y se prolongaría hasta (-4 M.), para evitar que

(Pasa a la Pág. 31)

Vespucio...

(Viene de la Pág. 23)

que me fuese sin ella. Me separé de la flota, como se me ordenó, y encontré un magnífico puerto donde podían, con seguridad, anclar todas las naves: allí esperé al capitán y a la flota durante ocho días, y, como no venían, estábamos inquebrantados, y los hombres que habían quedado en el tranquilizarlos. Estando así, el octavo día vimos venir una nave en el mar, a cuyo encuentro salimos, por temor de que no nos viese, pensando que traía mi lancha y mis hombres. Cuando aparecieron con ella, después de saludarnos, nos dijeron que la capitana se había ido al fondo y que la gente se había salvado, quedando mi lancha y hombres en la flota, la cual se hizo a la mar, cosa que para nosotros fué gran contrariedad, como puede imaginar Vuestra Magnificencia, pues estábamos a mil leguas de Lisboa, en medio del océano y con poca gente: sin embargo, afrontamos al destino, y seguimos adelante. Volvimos a la isla, y nos proveímos de agua y leña con la lancha de la nave, que había venido, encontrando que estaba deshabitada y que tenía mucha agua dulce y fresca, muchos árboles y estaba llena de tantos pájaros de mar y de tierra, que eran innumerables. Eran tan mansos, que se dejaban tomar con la mano, y tantos tomamos, que llenamos con ellos la lancha. No vimos otros animales, salvo topes, lagartos con dos colas y algunas serpientes. Hecha nuestra provisión, partimos por los vientos mediodía y libecció, porque teníamos orden del rey de que, cualquiera de las naves que se separase de la flota o de su capitán, se fuese a la tierra que habíamos descubierto en el viaje anterior.

Descubrimos un puerto al que pusimos por nombre Bahía de Todos los Santos y plugo a Dios darnos tan buen tiempo que, en 17 días, llegamos a él, aunque distaba de la isla 300 leguas. No encontramos ni al capitán ni a ninguna de las otras naves de la flota, y allí esperamos dos meses y cuatro días. Viendo que no venían, acordamos el capitán y yo recorrer la costa, y navegamos más de 260 leguas, llegando a un puerto en donde decidimos hacer una fortaleza; la hicimos, y dejamos en ella veinticuatro cristianos que traía la nave compañera de la capitana que se había hundido. En este puerto estuvimos 5 meses fabricando la fortaleza y cargando nuestras naves con árboles de madera de tinte, porque no podíamos seguir adelante por la poca gente que tenía y la falta de aparejos. Hechos todo esto, decidimos volver a Portugal, que estaba hacia los vientos greco y tramontano (23), dejando a los veinticuatro hombres en la fortaleza con mantenimiento para seis meses y doce bombardas y muchas otras armas, y pacificamos toda la gente de tierra, de la cual no he hecho mención en este viaje,

no porque no viésemos y traficásemos con infinito número de gentes, pues fuimos tierra adentro 40 leguas treinta de nosotros, sino porque eso y las muchas cosas que vi, lo dejo para **Las cuatro jornadas**. Esta tierra está fuera de la línea equinoccial, hacia el austro, 18 grados, y fuera de la longitud de Lisboa 37 grados más al occidente, según mostraban nuestros instrumentos. Hecho todo esto, nos despedimos de los cristianos y de la tierra, y comenzamos nuestra navegación hacia el nor-noreste, que son los vientos infratramontano y greco, con propósito de venir en derechura a esta ciudad de Lisboa. Después de 77 días y de tantos trabajos y peligros, entramos a este puerto el 18 de junio de 1504, a Dios gracias, donde fuimos tan bien recibidos que parece increíble, pues la ciudad nos creía perdidos, ya que las demás naves se perdieron por la soberbia y locura de nuestro capitán, que así castiga Dios la soberbia.

Al presente estoy aquí, en Lisboa, y no sé qué es lo que el rey quiera de mí, que ya deseo reposar. El presente portador, que es Benvenuto di Domenico Benvenutti, dirá a V. M. cómo estoy y de las cosas que dejo de decir por no ser prolijo, porque él las ha visto y sentido. Dios... (24). He hecho cuanto he podido para ser breve, y he dejado de contar muchas cosas naturales para no alargarme. V. M. me perdone, suplicándoos me tengáis en el número de vuestros servidores; os recomiendo a mi hermano Antonio Vespucci y toda mi casa. Quedo rogando a Dios que os aumente los días de vuestra vida y que haga prosperar el estado de esa excelsa república y el honor de V. M.

Dada en Lisboa, el día 4 de septiembre de 1504.

Vuestro servidor Américo Vespucio, en Lisboa.

"Pedrin" Restaurante particular
especialista en Mariscos.



Callejón viejo de Cuernavaca. K. 59 1/2...
Fraccionamiento "Tierra Encantada".
También tome Ud. Nota:
En la Calzada de Ticomán, parada la Carva, D.F.

Invasores del Plenilunio

Por Gustavo Rueda Medina.

La isla era preciosa. En su frente acantilado rompían bravamente las olas, cubriendo las rocas de hermosa espuma. En la parte opuesta, y en contraste con esa mar fragorosa, la bahía era azul y tranquila como un lago. Las palmeras y las casitas ribereñas de "chites" se reflejaban en ella como en un cristal. Todo ahí, incluso los cayucos de los pescadores, era fragil y fino.

A pocos pasos de su playa nos habíamos establecido con una barraca y un cobertizo provisional, bajo el cual nos disponíamos a colar las bases para un motor y una dínamo, que proporcionaría fuerza eléctrica a nuestra estación y quizá también al pequeño poblado de pescadores que se levantaba junto a un cocal fresco y rumoroso.

La mañana de aquel sábado estábamos aplicados a dicho trabajo cuando junto a mis pies se tendió en el suelo una sombra que luego se quebró hacia arriba al tropezar con una viga. Al volverme rápidamente para ver al intruso me encontré con unos ojos azules húmedos y ardientes. Su dueño era un viejo sorprendente. Llevaba los cabellos rubios y las barbas muy crecidos; sus pantalones apenas conseguían cubrirle los tobillos y sus zapatos eran dos bolas de lodo reseco con grietas y cuarteaduras. Tan exactamente reproducían el color de la seca arena de la playa, que el hombre parecía firmemente sembrado en ella hasta los huesitos. Su rostro rojizo perlado de sudor, su mirada turbia y, sobre todo, la sonrisa inefable que le jugueteaba continuamente en los labios húmedos, hacía difícil esclarecer si estaba ebrio o solamente excitado. Acaso fuera de esos vagos que a toda hora andan "a medios chiles".

Mirándonos alternativamente a las máquinas, sentadas en sus polines, y a mí, exclamó casi rechinando los dientes: Aunque llevo aquí años, aun reconozco a los monstruos... Planta eléctrica... ¿No?

—¡Claro!— Respondí con desabrimiento— ¿Que quería usted que fuera?

—¿Que qué querría yo?— Repuso con rapidos— Yo querría que fuera una planta frutal... Eso enmarcaría maravillosamente aquí. En cambio ese monstruo de acero que has traído... ¡Insensato!

—Que se trae usted amigo...— Inquirí.

Se me encaró abiertamente y con palabras atropelladas me endilgó parrafada tras parrafada, una larga historia que muy pocas veces me atreví a interrumpir. Me enteró de que era Bachiller de la Preparatoria de Mérida; que había recorrido casi toda la República hasta detenerse en aquel islote donde por fin, inviolada e im-

perturbable, había hallado la paz: —Y ahora llegas tú con eso como un malhechor!— remató furioso. Luego pareció sosearse y se me acercó para hablarme en tono amigable y confidencial: A mí me da igual comer en una que en otra parte. Si me invitas a comer aquí, aun tengo esperanzas de convencerte de que echémos la máquina al agua.

El tipo me resultaba divertido y recordando que no trabajaríamos en la tarde, decidí invitarlo como él proponía. Aceptó muy contento me advirtió que iba a darse un chapuzón en el mar pero que volvería en seguida.

Cuando lo hizo, y estuvo sentado frente a mí a la fresca sombra de la barraca, pude observarlo a mi gusto. Sus melenas caían sobre sus hombros y su cara tenía un gesto grave y reposado. Comía mi monótona comida de campamento con placer, pero era evidente que su interés era mayor por las bebidas. Alternaba los ardientes licores con la cerveza refrescada en el pozo, obligándome a hacer lo mismo.

He de confesar que cuando, ya bien tarde, terminó la comida, los dos estábamos ébrios. La luz del atardecer doraba las barbas de aquel hombre prestándole un aspecto impresionante de Santo. Sin parecer reparar en lo imponente de su aspecto, el tío eructó estrepitosamente y me previno: Ya podemos hablar de nuestro asunto.

—Compadre— Le pregunté con familiaridad —¿Qué se trae usted con mi planta? —Su semblante se tornó inusualmente serio:— Con tu planta y con todas las plantas del Mundo, y con los coches, y con los ventiladores y con todo lo que saque a la naturaleza de su primitiva sencillez. Y esa planta viene a robarse nuestra calma y nuestra paz; robo del que serás principal responsable.

—Yo... Yo...— Traté de defenderme.

En esto apareció frente a la barraca un isleño. Estaba hundido en el mar hasta la cintura; la luz del poniente enrojecía el magnífico torso de bronce; el brazo se flexionaba junto a la cabeza, mientras la mano mantenía alto y horizontal el arpón y las pupilas recorrían el agua buscando la presa.

Mi huésped lo señaló con la mano y declaró lentamente: Ve uno de los crímenes que preparan tu y tu maldita máquina. Van a borrar esa magnífica estampa evocadora de la aurora de la estirpe.

—No veo— Repliqué malhumorado —qué tiene que ver ese pescador con mi inofensiva máquina.

—Si tiene que ver porque...

En ese momento entró un obrero con un papel en la mano que, según dijo, era una orden

de entrega de medicinas que el Médico me enviaba para firma.

—¡También Médicos!— Rugió el hombre barbado —¡Eso es ya demasiado...!— Y cuando el obrero hubo salido, se apresuró a completar su pensamiento. Dáte una vuelta por el cementerio de esta isla. No estan enterrados ahí mas que niños hasta de doce años y ancianos de setenta para arriba. El que sobrevive a la selección natural será salvo hasta que lo venza la senectud. Nunca hubo aquí Médicos. Si pudiéramos abrir todas esas tumbas encontraríamos calaveras apacibles, acaso sonrientes, de hombres que alcanzaron la merced de morir por sus propios medios...

—¡Protesto!— Grité con energía. Admiro al Médico que ha enfrenado casi todas las enfermedades; que ha reducido la mortalidad infantil y aumentado la duración media de la vida... Admiro...

—¡Pamplinas!— Expelió mi oponente. ¡Pamplinas! Tu ves las cosas con una miopía lamentable, como si el mundo se fuera acabar dentro de 100 años... ¡No! Pongamos mil. ¿Que son mil años junto a los 14 millones de años que tiene la humanidad? Apenas un parpadeo del tiempo. Y sin embargo, gracias a esos heroes de la medicina que alejando la muerte, han logrado un aumento de 50,000 seres diarios en la población mundial, resulta que dentro de mil años ésta habrá crecido 18,250.000.000 que sumados a los 2,000.000.000 que ya tenemos dan 20,250.000.000. ¡Pobre humanidad! Nunca estar fuera de las miradas de los congéneres: dormir y ser sepultado en cuchillas; oír de día y de noche el zumbido de millones de metros de intestinos vacíos... ¡Que horror! Leer las viejas crónicas añorando las grandes pestes reguladoras, las benéficas epidemias, en fin...

—¡Basta!— Grité sin poderme contener. Pero ya él se encaminaba a la puerta. Creí que iba a marcharse, pero nó; se asomó para ver mejor algo fuera de la barraca, lanzó en voz alta —¡Caray! ¡Solo eso nos faltaba!— Se cruzó de brazos y quedó en actitud de esperarme.

Cuando a mi vez me asomé no vi mas que un grupo de obreros que enseñaban a los nativos a jugar rayuela y volados con monedas de cobre.

—¿Ves?— Me dijo acusador el hombre de las barbas— Ahí están ya esos ridículos diablos de guardarropía sembrando la codicia en los corazones hasta hoy generosos...

—No tanto— No tanto— Objeté Son modestos volados...

—Así se empieza— Replicó... Con modestos vicios de merengüero... Luego vienen los albures y más tarde, con los turistas, la ruleta y el bacará, y la muerte estalla en la sien del tahir como una centella.

—Voy... Voy— Emití por todo comentario Y agregué: Yo creo que...

—No creas— Me atajó Dentro de diez minutos habrá obscurecido y entonces apreciarás en todo su horror la monstruosidad que vas a cometer mecanizando este islote paradisiaco.

Nos sentamos silenciosos ante el ventanal abierto a la bahía mientras en el cielo se iban encendiendo los luceros.

Cuando fue noche cerrada, el de las barbas levantó la mano y me dijo: Mira, como quería Nervo: "Jard'n azul de margaritas de oro..." Míralas. Recréate en ellas por última vez; porque cuando enciendas las luces de la tierra, se alejarán las del cielo y ya nadie las verá. ¿Y la luna? Te la robarás también y ostentarás el poco envidiable título de invasor del imperio cel plenilunio. Estás a tiempo. Suspende tus maldades y goza de la naturaleza en su maravillosa simplicidad...

Algo en ese momento me traicionó, el cuarto me dió vueltas y súbitamente me sentí inclinado a compartir las extravagantes ideas de mi nuevo amigo, que me parecieron poéticas y edificantes.

—Ese aparato no se instalará— Declaré con firmeza.

—¡Gracias, hermanazo!— Exclamó el de las barbas, estrechándome convulsivamente entre sus brazos.

—¡Vamos!— Ordené con una decisión casi sombría. Nos encaminamos al cuarto donde teníamos el aparato de Radiotelefonía operado por un motorcito de bolsillo, hice llamar al encargado, le exigí comunicarme inmediatamente con el jefe en México. Juró el hombre que ya no tenía entradas esa noche, pero lo obligué a darme un esqueleto de mensaje, puse las señas de mi Superior y agregué el texto siguiente:

"Respetuosa pero enérgica e irrevocablemente renuncio cargo desempeño negandome terminantemente borrar estampas evocadoras aurora estirpe y continuar invasión imperio plenilunio. Diga a quien entrego antes reintegrarme sencillez virginal naturaleza".

—Así se hace mi hermano— Me dijo el de las barbas dándome grandes palmadas en la espalda. La emoción nos derrumbó, nos despedimos y con la conciencia tranquila caí en mi cama como una piedra.

Al día siguiente, ajado y hecho bola, apareció el telegrama debajo de mi cama. No supe si yo lo tiré o si alguien lo lanzó por la ventana, pero sé que su lectura me quitó un peso de encima.

**No envíe dinero en
su correspondencia
Utilice Giros Postales**

Estudio del Azolvamiento de Salina Cruz

(Sigue de la Pág. 27)

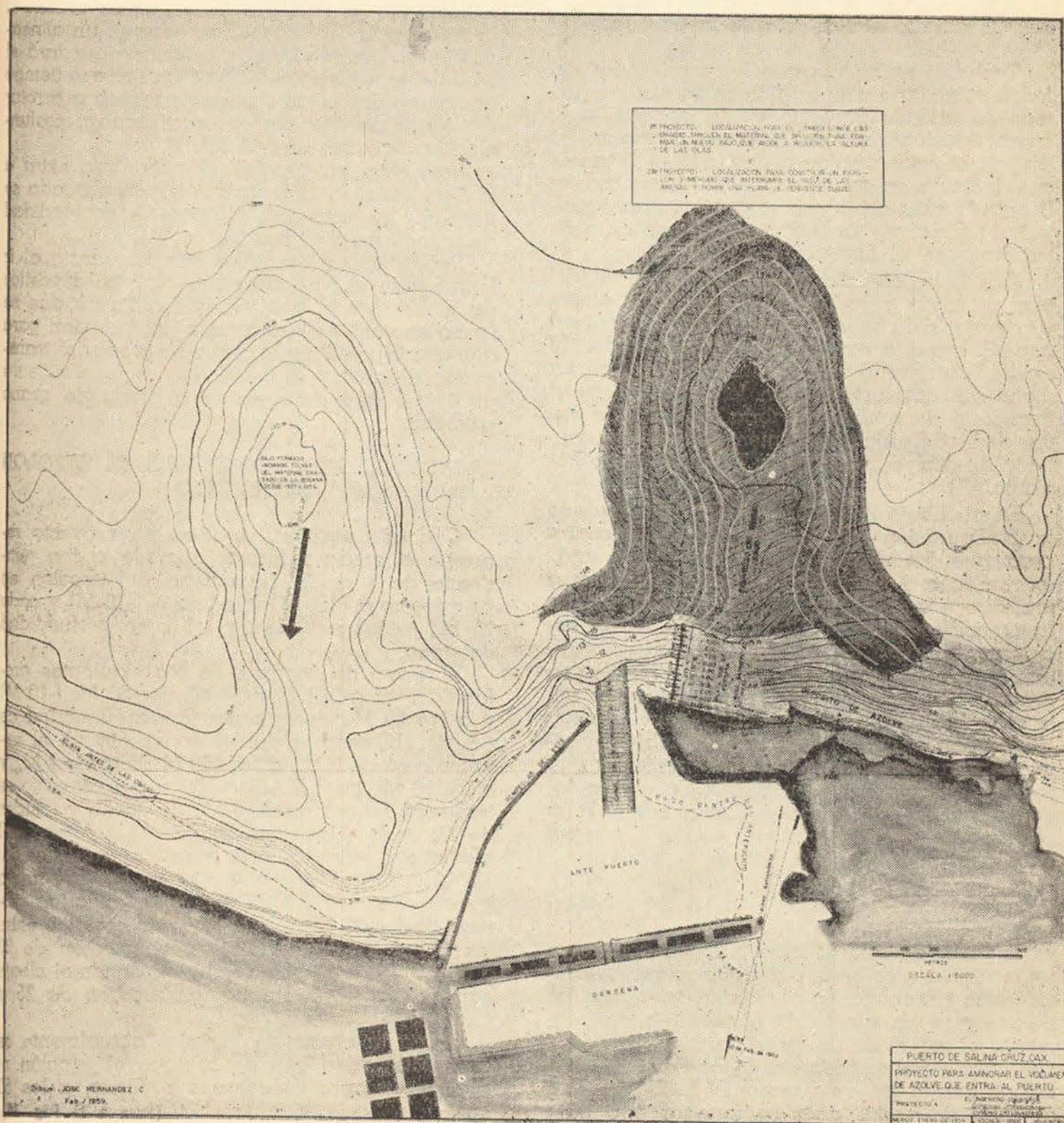
las olas lo brinquen, hacia la bocana. Como la dirección del espolón coincide con la dirección del olaje, se forma un talud por el lado exterior aproximadamente de 1 a 10, para que este talud no invada la bocana, el espolón deberá quedar localizado a 100 m., al Poniente del morro.

Estudio del bajo formado con los azolves arrojados por las Dragas.

Examinando el plano de los sondeos hechos

en 1956 por la Comisión para los estudios del Puerto de Salina Cruz, se nota que al S.E. de la bocana, un bajo en forma de Península enfilada de Sur a Norte, ha sido formado por los azolves que desde 1934 han estado arrojando las dragas en el mismo lugar, al extremo Sur del bajo.

En ese bajo se ha formado una meseta a (-10; de dirección Sur a Norte. La han formado los trenes de olas constantes del Sur, rasurando



como un gran rodillo todo el material que las dragas depositan encima de la curva (-10) y lo transportan hacia el Norte. Por los lados Oriente y Poniente, se forma un talud aproximadamente de 1 a 10.

Comparando los sondeos de ese plano con los tomados en el plano de 1935, resulta que la curva (-15 M), se ha desalojado hasta 1,500 m., hacia el Sur y en donde había profundidades de (-18 M) actualmente se ha rellenado a (-10 M). Los efectos de este bajo es amortiguar el oleaje que rompe en su costa y mi opinión es que el acarreo de arena no progresa hacia adelante.

Proposición para formar otro bajo similar, localizado al Poniente de la bocana.

Teniendo en cuenta que las condiciones del fondo submarino y su configuración son las mismas en el lado Poniente de la bocana, para formar un duplicado del bajo que formaron las dragas, si estas arrojan a ese lado el producto del dragado, se conseguirá formar una nueva Península submarina con resultados para resolver el problema y aminorar el volumen de azolvamiento en el Puerto.

Este bajo, alejaría las curvas del nivel del mar profundo y reduciría la altura del oleaje y aseguraría un buen funcionamiento en la playa que se formaría con el espolón sumergido. El espolón sumergido y la Península formarían un dique que interrumpiría en forma completa el transporte de azolve y habría un vaso de capacidad indefinida para contener cualquiera cantidad de azolve que pudiera llegar del lado Poniente.

En el dibujo de la hoja No. 1, he dibujado la configuración que espero tome; y el centro para que las dragas vacíen las tolvas está localizado a 1000 Mts., del morro del W y a una dirección Sur $10^{\circ} 00' W$. Si el bajo toma la forma indicada en el plano, lo que es de esperarse, abrigará la bocana del oleaje y resultará un antepuerto tranquilo que convendría sea dragado en su totalidad para poder tener allí la zona petrolera construyendo los muelles para los barcos tanques. Allí podría también construirse una dársena para la zona pesquera que se hace indispensable en Salina Cruz para independizar las actividades pesqueras de la zona comercial. Además el puerto contaría con un amplio fondeadero para barcos de altura.

Debe someterse este estudio a un Especialista.

A pesar de que el bajo formado constituye un modelo a escala natural y que ya puede considerarse terminado, en él pueden estudiarse los efectos que ha producido el oleaje para acomodar el azolve en un lapso de muchos años y eso hace estar convencido de que si comenzamos a arrojar los azolves por el lado Poniente, al cabo de varios años se formará otro bajo

similar. Si este estudio es aprobado por el Consejo Consultivo, para mayor seguridad de la Secretaría, convendría que la Dirección lo someta a consulta del especialista en oleajes Sr. Ing. Ramón Iribarren Cabanillas.

El cambio para arrojar los azolves del lado Poniente puede ordenarse desde luego.

Como los azolves se arrojarán en profundidades entre (-15 M) y (-18 M), tardará mucho tiempo para que el relleno alcance el nivel de (-15 M) que es cuando la altura del oleaje en Salina Cruz arrastra azolves y estimando que no resulte algún perjuicio al puerto, por arrastre de estos rellenos me permito proponer que se ordene a la Residencia de Salina Cruz marque un alineamiento con varias balizas en donde quedará el veril del lado Oriente del bajo y al mismo tiempo que se ordene a las dragas principien a arrojar sus tolvas en ese alineamiento pero en profundidades mayores de (-15 M).

Esta obra no causará ningún gasto extra a la Secretaría, pues la operación de dragado se tiene que ejecutar para conservar la profundidad de la entarada al puerto.

Deben hacerse sondeos con frecuencia al ir formándose el bajo para controlar los depósitos de azolve por el lado Oriente a fin de que se forme un veril en la dirección del temporal para que quede estable y el oleaje no producirá transportes de arena. El talud que se formará será de 1 a 5 que corresponde a arena de grano mediano.

PROYECTOS PARA CONSTRUIR EL ESPOLON SUMERGIDO

Con este espolón, se tiene en proyecto regresar la arena y formar una playa con pendiente de 1 a 25. La corona del espolón en su extremo a (250 M) quedará a (-10 M) y cada 25 M., se irá reduciendo 1 M., en profundidad de agua.

El plano de sondeos da las siguientes profundidades: a 250 M. (-16 M); a 150 M. (-10 M) y a los 50 M., de la orilla una profundidad de (-5 M). El espesor del enrocamiento en el extremo será de 6 M., a los 150 M., será de 4 M., y a los 50 M., de 3 M. La sección del proyecto es trapecial: La corona de 5 M., de ancho y taludes de $1\frac{1}{2} \times 1$. Aproximadamente el volumen del piedra que se necesitaría para construirlo es de 10.000 m.³ Tamaño de la piedra: Para el tramo exterior entre 150 a 250 M., se emplearían piedras de 6 a 25 Kls. En el tramo intermedio entre los 100 y los 150 M., las piedras serán de 20 a 50 Kls. Y en el tramo superior, donde el oleaje es más fuerte se emplearían piedras de 25 a 100 Kls.

Como la altura de las olas actualmente es de 2 Mts.; para que no brinque el espolón ni los flancos por su extremo superior, a los 50

(Pasa a la Pág. 36)

Mi Inolvidable Demonio

(Viene de la Pág. 26)

corte y reluciente. Elegante pantalón de montar y una chaquetilla distinguida que identificaba sus conocimientos de alta escuela. Manejaba con destreza en la mano derecha, un látigo largo y flexible, con mango de ambar, caña de cuero y una pequeña punta de driza de algodón que al restallar sonoramente dejaba una nube de peluza. Montamos y marchamos por la pista del picadero. El instructor observaba nuestra postura al montar y con una señal corregía la posición. Cambiamos a todos los aires bajo su mirada de experto. Ordenó variaciones de dirección, y para terminar dispuso que los caballerangos pusieran los obstáculos. Eran travesaños de madera atravesados de las paredes del picadero a los postes. Su altura sería de 120 m. suficientemente pequeña para que pudieran saltarla los pesados caballos de Artillería.

Se arranca al galope y un buen caballo toma el obstáculo con las manos dobladas y las patas estiradas hacia atrás, cae sin perder el ritmo del galope y sigue avanzando. Esto parecía no entenderlo, y mucho menos yo que era la primera vez que saltaba a caballo.

El instructor hizo tronar el látigo y arranqué. Aflojé las riendas, y el 360 se acercó al obstáculo a buen paso. Frente a la barra se detuvo intempestivamente, y yo salí volando, pasé sobre su cabeza, di dos vueltas en el aire y caí en el aserrín. Me levanté, el instructor inclinó la fusta en una inconfundible orden de "vuelva a montar", y nuevamente quedé sobre la silla de mi caballo. Volví a darle impulso. Se acercó al siguiente obstáculo, se paró de manos, y entonces saltó de la manera más ridícula que pueda imaginarse, tirando la barra con las patas delanteras, y coceando al ponerlas en el suelo. Volví a abandonar la silla y me encontré en el piso sin saber como había caído.

El instructor, imperturbable, volvió a ordenar que tomara la montura, y al obstáculo siguiente. Estavez el 360 se salió del obstáculo, bordeando el poste, pese a los fuertes tirones de rienda con que yo trataba de obligarlo a seguir en la lid. Esto lo enfureció. Reparó, y otra vez salí por los aires. El picadero daba vueltas. Oí resoplar al animal y lo ví frente a mí, parado de manos, agitando los cascos amenazadoramente. No me explico que lo detuvo para no abrirme la cabeza de una patada cuando me levanté. Lo tomé de las riendas y empezó una carrera por todo el picadero arrastrandome colgado del cuello.

Por fin se calmó y el instructor, haciendo la conocida señal con el látigo, me ordenó montar. No se que lo divertía más, si mi estupidez, o mi facilidad para caer en cuanto el caballo se lo propusiera. El 360 estaba enfurecido, así que

al tomar nuevamente el obstáculo y decidido a terminar de una vez, con ese juego que para él no tenía gracia alguna, volvió a zafarse del obstáculo, y pasó tan cerca del poste, que estrelló mi rodilla contra el fierro. El dolor fué tan intenso que perdí el conocimiento. Resbalé de la silla y caí al piso de aserrín.

Al recobrar me, el 360 estaba junto a mí inmóvil. La rodilla me dolía horriblemente. Sentía la garganta reseca y el cuerpo frío y tembloroso. Me incorporé mareado. Se elevó la fusta, y esta vez con inauditos estuertos, y la pierna tesa caí como fardo sobre el caballo. Tronó el látigo y el animal se mostró indeciso, sin comprender como lo obligaban todavía a hacer algo que no quería. Comprendiendo que su jinete estaba grogy y no podía ordenarle cosa alguna, arranco a un galope desganado, y salvó el pequeño obstáculo con la mayor facilidad. Conservé el equilibrio por arte de magia, y el instructor dió por terminado el examen, anotando algo en su libreta. Nunca había examinado a un jinete más torpe. Me reprobó, pero en honor a los porrazos, y a la capacidad de aguantar uno tras otro sin protesta, cambió la notación a aprobado con un modesto seis.

No volví a tener otra práctica de salto y aquella calificación pasó al expediente y fué causa de que perdiera el premio por estudios al finalizar el año.

(Continuará)

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 ALVARADO
12-46-94 35-19-66 46-37-44
UNA ORGANIZACION DE MEXICANOS

Grandes Navegantes

Fray Andrés de Urdaneta

Versión de Luz Muñoz Sandiel.

(Continuación)

A finales de aquella cuaresma, Legazpi tomó la resolución y lo hizo, de reunir a los Principales proponiendo y sometiendo a su consideración tres asuntos de gran importancia. Ellos eran, Primero: "Si será cosa acertada poblar en una de estas islas, o no. Segundo: "en caso afirmativo, cuál de ellas había de preferirse para poblar; y que puesto que habían de volver navíos a México, cuáles debían de ser ellos". Los Frailes se abstuvieron de dar su parecer, sobre si poblar aquellas islas. Se supone que bien pudo ser el antiguo escrúpulo del P. Urdaneta, tratándose del Convenio con Portugal, o bien que los religiosos no deseaban tomar parte en una conquista que quizá resultara sangrienta a pesar del espíritu paternal del Gral. Legazpi.

Mientras tanto los presentes a la junta acordaron unánimemente quedarse a poblar. Siendo ésta la respuesta al primer punto. En cuanto al segundo, acordaron fuera en Cabalian, Isla de Leite, pues siendo según lo que ellos habían visto, la más fértil, podrían proveerse. Y tocante a la nave que debía hacer el viaje de regreso a México, (fin principal que llevaba la Armada), acordaron fuese la nave Capitana, por ser la más ligera y que "mejor sufriría cualquier trabajo y mal". El prudente Legazpi hizo que todos aquellos que habían intervenido y aprobado firmaran un documento. Realmente este último punto no debió someterse a deliberación alguna, puesto que el General traía una instrucción de la Real Audiencia que interpretaba concretamente los deseos de Felipe II, en cuyo documento se leían estas expresas palabras: "y porque como sabeis el P. Fray Andrés de Urdaneta va en esta jornada por mandato de su Majestad, proveeris que, agora sea volviendo vos a esta Nueva España, o quedando os vos en la tierra (de Filipinas) que el dicho Fray Andrés de Urdaneta vuelva en uno de los navíos que despacháredes, para el descubrimiento de la vuelta, porque después de Dios se tiene confianza que por las experiencias y práctica que tiene de los tiempos de aquellas partes y otras cualidades que hay en él, será causa principal para que se acierte con la navegación de la vuelta para Nueva España... y será en el navío y con el Capitán que él os señalare y pidiere y en ello no halla otra cosa... y vos muy presto y socorrido con gente y todo lo demás necesario".

Para la víspera de la Pascua de Resurrección, hubo de reunirse nueva junta, pues las cosas habían cambiado de sesgo al regresar una cua-

drilla de exploradores del interior del archipiélago, con la buena nueva de la riqueza y seguridades de anclaje que había en la isla de Cebú y además el arribo de una fragata de la flota, perdida hacía dos meses. El General, puesto que ya se había tomado la decisión de poblar el archipiélago, parecióle la mejor isla, aquella que había prestado pleito homenaje a Carlos V, cuarenta años antes. Entonces habían sido bautizados aquellos indios, después apóstatas y rebeldes, de buen grado unos y otros por la fuerza, tenían que someterse "a los representantes del Rey de Castilla". Y aunque muy discutibles todas estas premisas en el terreno histórico y jurídico "con que se quiso legalizar la conquista de Cebú", por aquel entonces era la forma de pensar.

Después fueron despedidos con grandes atenciones los moros de Borneo y el 22 de abril de 1565 en la misma madrugada de pascua, la Armada partió de la isla de Bohol.

Las naves de Legazpi atracaron en la isla de Cebú el día 25 del mismo mes, y aunque solo hay 15 o 16 leguas de distancia de la isla de Bohol, el retraso se debió a los vientos poco favorables. El buen Legazpi llegó ofreciendo a los isleños el perdón y el olvido de aquellas matanzas cometidas en los compañeros de Magallanes, a cambio de que los perdonados se sometieran pacíficamente al Soberano de España. Seguramente los Cebuanos no entendieron esta lógica y fué necesario que Legazpi rogara al P. Prior que fuese con el Maestre de Campo a persuadirlos y así en un batel llegaron a la ribera. Vinieron algunos nativos a los cuales transmitieron aquel mensaje de paz, en lengua malaya, los indios respondieron con palabras frías alegando que Tupas, Señor de aquel lugar no venía hasta ellos por temor, pero el P. Urdaneta con sus dotes de persuasión pareció convencerlos, prometiéndoles éstos que iría su Jefe a la nave. Como esto no sucedió, fué necesario que regresara el P. Fray Andrés con un segundo recado. Esta vez salió de entre los indios uno que dijo ser Gobernador y Capitán por parte de Tupas, diciéndoles que él iría a la nave. El Maestre de Campo le hizo entender que la embajada que traía el Gral. Legazpi en nombre de su Majestad, solo la haría saber al propio Tupas.

Al final de estas idas y venidas, los Cebuanos entraron en tratos con los de la Armada. A los pactos de sangre, en los cuales un español y

un indio dejaban caer unas gotas de su sangre en el vino que después bebían ambos, siguieron los convites en los que, bajo los efectos del vino español se ablandaban los recelosos indios, y paso doblaban las rodillas. Esta vez, sucedió que al día siguiente, ya con la mente clara los Cebuanos atacaron a mansalva a los españoles, asesinando a un gentil hombre del Capitán en la forma más despiadada.

El Gral. Legazpi ocurrido esto, dijo a los Agustinos que ya que habían sido testigos de la rebeldía de los indios, así como de los medios usados para someterlos pacíficamente, que dijeran ellos que más podía hacerce. Los religiosos contestaron "que con los indios habían cumplido demasíadamente". Y aquí empezó la parte bélica de la conquista de Filipinas. El Capitán Legazpi se puso en pié de guerra, pero los nativos al sentir la artillería, huyeron con tal prisa, como la que habían demostrado de querer pelear. Los de la Armada salieron en sus bates rumbo a la costa, con el fin de perseguirlos, no logrando alcance, pues eran estos indios grandes corredores, y así fué que terminó la furibunda batalla de la isla de Cebú. No podría decirse que este triunfo se debió a la falta de valor de los indígenas, sino a la superioridad de las armas europeas así como el estado colectivo de los indios, que no tenían unidad política, que desconocían el concepto de la patria, no importándoles más que salvar su pellejo y un miserable hatillo; para ellos no significaba nada el ver flotar en la tienda del Capitán español un trapo de colores.

A fin de cuentas los filipinos se sometieron con resignación y por razonada conveniencia. Como razas inferiores y viviendo en el más grande obscurantismo, habían de ser sojuzgados: prefiriendo el yugo español suavizado y dulcificado

por el Evangelio y no la tiranía musulmana, incomparablemente más dura. Esto refiriéndonos a la conquista de todas las Filipinas.

Después de aquellas tantas expediciones que resultaron fracasos para la náutica y para la dominación española; en esta ocasión, consumada la conquista y puesta la bandera de España en las islas Filipinas; así como de haber asegurado lugar y punto de partida para evangelizar las islas del Pacífico, llegamos al punto más importante de todo este viaje: El cumplimiento y la palabra del Gran Urdaneta, mostrando y realizando el tan deseado tornaviaje.

Fray Andrés de Urdaneta había dirigido personalmente el calafateo y reajuste de la nave "Capitana" única para el viaje, habiéndole puesto por nombre "San Pedro". Encargose también del abastecimiento de provisiones, como pan, arróz, garbanzo, aceite, vinos etc., además de 200 pipas de agua, todo ello calculado para 8 meses de navegación. Después Fray Andrés procedió a convocar la elección para sucederle en el Priorato, resultando electo para Prior el P. Fray Diego de Herrera hubo la dificultad de encontrar quien le sucedería como intérprete. Los de la tripulación tenían un diccionario compuesto por 120 palabras, muy bueno para no morir de hambre, no obstante podía substituir a Urdaneta un indio mexicano, natural del barrio de Santiago Tlalotelco, que hacía 23 años llendo en la expedición de Ruy López de Villalobos, no se sabe como, quedó perdido en aquel archipiélago en la isla de Tandaya y había aprendido el lenguaje de los isleños. Pertrechados y listos, marineros y soldados para ir en esta expedición, sumaban 200 hombres. Como Capitán iba Don Felipe de Salcedo, nieto de Miguel López de Legazpi, que contaba por aquellos días 18 años.

(Continuará)

Adiós, D. Gustavo...

(Viene de la Pág. 7)

días regresó de Veracruz. El clima artificial del hotel le dañó. Atrapó una laringitis que le paralizó la garganta. Le pusieron suero y oxígeno.

—Mire usted. —me dijo guiñando los ojos—. Todo este aparato y no tengo nada. Me llevarán al Sanatorio para unos análisis.

Un día antes del deceso lo visité. Reposaba en la cama tranquilo. Leía en un atril. Cerró el libro al verme y sonrió:

—Igual que Eisenhower antes de No mandie: calmo los nervios con novelas policíacas.

Le habían recomendado que no hablara. Me senté y lo acompañé breves instantes.

Al día siguiente cuando volvía a visitarlo. La señora me recibió angustiada.

—Mi Gustavo, señor Peyrot... Mi Gustavo ha muerto.

Se me nublaron los ojos. El buen amigo, el inolvidable compañero, yacía amortajado en el centro de la cama.

Se ha dicho que nadie muere del todo mientras sea recordado por sus amigos. Don Gustavo anda entre nosotros. Se mueve en sus libros, palpita en sus cuentos, y nos observa sonriendo desde el más allá.

EL SERVICIO DE DRAGADO RECUPERA SU CATEGORIA DE DIRECCION GENERAL

(Viene de la Página 19).

exigen los grandes buques de Petróleos Mexicanos.

Al crearse la Dirección General de Dragado fue nombrado Director el Sr. Capitán de Fragata Ing. Mecánico Naval Ricardo Cházaro Lara, acaudalado jefe de la Armada de México con vasta experiencia, pues ha sido jefe de máquinas de diversas unidades de la Armada, profesor de la Heroica Escuela Naval de Antón Lizardo. Pos Graduado en Caza-Submarinos y Electrónica, y durante el pasado período gubernamental ayudante Naval del Sr. Presidente de la República Don Adolfo Ruiz Cortines.

Bajo su dirección se organizó rápidamente la Nueva Dependencia con sus Departamentos de Planeación (Ing. Ernesto Coloma) Material, (Ing. M. N. Mario Lavalle Argudín) Operación y Control de Dragado (Capitán de Altura Ambrosio Illades) y Administrativo (Sr. Fausto Mancebo del Castillo).

Las principales Dragas con que cuenta la Dirección son:

De auto-propulsión:

Presidente Alemán de 2,100 m3. de capacidad de tolva, 3,942 tons., construida en Inglaterra en 1948; destinada en Salina Cruz, Oax.

Campeche de 800 m3. de capacidad de tolva, 1,832 tons., construida en Inglaterra en 1949 destinada en Veracruz, Ver.

Coatzacoalcos de 800 m3. de capacidad de tolva, 1,768.5 tons., construida en Inglaterra en 1937, destinada en Salina Cruz, Oax.

Tuxpan de 800 m3. de capacidad de tolva, 1,747 tons., construida en Inglaterra en 1944, destinada en Tampico, Tamps.

Veracruz de 800 m3. de capacidad de tolva, 1,749.5 tons., construida en Inglaterra en 1930 destinada en Tampico, Tamps.

Presidente Juárez de 330 m3. 670 tons., construida en Italia en 1958, destinada en Frontera, Tabasco.

Las otras 12 dragas son estacionarias lo que quiere decir que carecen de medios propios de propulsión, trabajan apoyadas en un zanco, o pilote, que apoyan por el fondo una anclaje fija y mediante amarras dadas a anclotes transversales escarba el fondo succionando el material de dragado, que descargan por tuberías. Estas dragas (las mayores son La Alvarado y La Yucatán con succión de 24", construidas en Canadá en 1915, 1,286.5 tons., son aptas para dragar interiores y dársenas, así como para rellenar, con el material de dragado, pantanos y albuferas.

Estas 17 dragas se encuentran distribuidas en los Puertos del País; 4 dragas en el Pacífico, 10 dragas en el Golfo y 3 interiores (Canal de Tuxpan, Tampico y Lago de Patzcuaro).

Se mueven de uno a otro puerto según las necesidades de servicio. Puede decirse que

para las exigencias actuales son suficientes para las necesidades del Dragado, y se prevé la adquisición de nuevo material, según lo vaya pidiendo la construcción, ampliación o rehabilitación de nuestros Puertos. Existen además de estas dragas, otras particulares que operan bajo contrato con la Dirección General de Obras Marítimas.

El personal de servicio en las Dragas Nacionales se caracteriza por su estabilidad, pues son técnicos especializados que gustan de su trabajo, (abundan tripulantes con más de 30 años de servicio) y a quienes la nación procura retener mediante beneficios y compensaciones. Los ampara el Estatuto Jurídico de los Trabajadores al Servicio de la Federación y perciben pagos especiales por horas extras. En la actualidad se estudia una bonificación, que aumente sus salarios, en relación con el incremento de dragado. El personal técnico de Capitanes y Oficiales, tanto de cubierta como de máquinas, es también muy estable (hay capitanes con 27 años de servicio), y perciben sueldos equivalentes a los que rigen en la Marina Mercante (Capitanes y Jefes de Máquinas de \$ 1,160.00 a \$ 1,450.00. Oficiales de cubierta y de máquinas de \$ 820.00 a \$ 950.00 más un sobresueldo del 60% para compensar horas extras y costos regionales. A este personal, la Nación les suministra ropa de trabajo, y se pretende en el futuro, dotarlos de habitaciones cómodas e higiénicas. Parte de su estabilidad se debe a que cada Draga tiene su puerto de servicio, y aun cuando salga a otro servicio ocasional, siempre regresa a su base.

—oOo—

La Política de esta Nueva Dirección será en primer lugar mantener en perfecto estado de servicio a todo el material, y estudiar las futuras adquisiciones de dragas de acuerdo con las necesidades técnicas y condiciones presupuestales.

Se organizarán las necesarias Brigadas de Hidrografía para proyectar las operaciones de dragado sobre bases reales, las cuales estarán dotadas de los apartados y embarcaciones necesarios para el cumplimiento de su misión.

Esa Dirección se enfrenta a graves problemas de operación como por ejemplo el mantener un calado de 18 pies en el Grijalva (Entrada a Frontera y Villa Hermosa), azotado con frecuencia por malos tiempos y azolvado por los acarrees de las grandes avenidas. Salina Cruz que exige un Dragado continuo. Tampico que requiere el servicio continuo de dos dragas para mantener el calado de 31' indispensable a los grandes petroleros, y en menor escala Coatzacoalcos, Alvarado, Mazatlán, Tuxpan y otros puertos.

Se proyecta independizar el remolque de las dragas estacionarias, para lo cual se requieren como mínimo dos potentes remolcadores de alta mar, uno para el Golfo y otro para el Pacífico.

Es indudable que todos estos problemas se irán resolviendo y que la nueva Dirección General de Dragado, garantizará el calado que requiere el buen servicio de nuestros Puertos.

Mts., de la orilla se cambiaría el nivel de la corona elevándolo hasta (+1 M) y al cruzar la curva (0.0) tendrá una altura de (+2 Mts.). El espolón se prolongaría tierra adentro, 25 Mts., para terminar en una altura de (+ 2.5).

ESPOLONES LATERALES

Para evitar el posible daño que pudiera hacer el oleaje al propagarse por el talud del espolón, se han proyectado tres espolones laterales pequeños de 20Mts., de longitud y localizados a 25 Mts., de los extremos y uno al centro. Estos retirarán el oleaje y posiblemente se azolvará una faja inmediata al espolón.

PROCEDIMIENTO PARA CONSTRUIR EL ESPOLON

Deberá principiarse por el extremo exterior. Ahí el oleaje es moderado y habría seguridad en las maniobras. La piedra se transportará en chalanes que vaciarán directamente en el lugar. Después de haber avanzado los primeros 25 Mts., se principiará a respaldar el espolón con tolvas de arena hasta formar una faja de 20 Mts., de ancho y hasta el nivel del enrocamiento.

BALIZAS PARA LA LOCALIZACION DEL ESPOLON

Para vaciar la piedra exactamente en la enfilación, se instalarán 4 balizas flotantes hechas con tubos de 6 centímetros de diámetro y construidas con lámina galvanizada. Lastradas para que se conserven verticales. El alineamiento quedará: Sur 10°00'W y a 100 Mts., al W. del centro del morro.

EQUIPO Y OBRAS AUXILIARES

La obra debe hacerse a ritmo moderado pero en forma continua utilizando tres chalanes de

cubierta plana y para transportar 50 M³ de piedra y una lancha para remolcarlos. El patio se escogerá dentro del antepuerto en el rincón formado por el arranque del rompeolas del Este. Ahí se construirá el embarcadero en forma provisional y con pilotes de madera.

Estos proyectos sugiero los examine el Consejo Consultivo y si los aprueba y recomienda su construcción, formar un presupuesto a base de "Destajos" y para que la obra quede a cargo del Residente.

DRAGADO DEL MUELLE DEL ASTILLERO EN LA DARSENA DE SALINA CRUZ

La Secretaría hizo una fuerte inversión en el sexenio pasado para construir talleres, como complemento del magnífico Dique Seco que existe en Salina Cruz para tener una industria donde se reparen embarcaciones tanto del País como extranjeras; pero este negocio no está funcionando motivo a que no se han terminado algunas obras y me permito sugerir que del presupuesto del presente año se cree la Partida necesaria para terminarlas. Entre la terminación de las obras faltantes, está el muelle para reparaciones a flote, cuya obra principal es el dragado. Al funcionar con todos los elementos este Astillero, proporcionaría empleo a muchos obreros que actualmente los hay sobrantes en México. Si se organiza el negocio a base de tipo comercial como están los que funcionan en los Puertos de los Estados Unidos de Norteamérica, el Gobierno en pocos años se repondría de la inversión que hizo.

TERRENO POR DRAGAR

El bajo junto al muelle y en general el terreno que se necesita dragar para ampliar la dársena, es una arenisca blanda fácilmente atacable con zapapicos o con la cortadora de una draga de succión. La Secretaría va adquirió una draga pequeña de la Fábrica Ellicot y está lista para operar. El contratista de las obras del astillero desde hace dos años, dinamitó gran parte del bajo que está resquebrajado, pero con grandes trozos de piedra que podrían demorar la terminación de la obra del muelle.

DRAGA DE ALMEJA SOBRE CHALANES

Si la draga Ellicot tuviera dificultades en el dragado, se podría utilizar otra draga de cucharón de almeja sobre chalón y de una Yd3 tipo pesado y con dientes cambiabiles. Esta draga costaría poco hacerla. El chalón de fierro que sea de dimensiones, 25 Mts., eslora; manga 8 Mts., y puntal de 1.70 Mts., igual al que tiene la draga "Chiol". La Secretaría tiene en Veracruz dos grúas que no utiliza "Derricks" de esqueleto de fierro que están nuevas y muy apropiadas para esa draga. Con esa draga se podrían excavar 60 M³ por hora; el material se cargaría en chalanes para vaciarlos directamente al espolón y se tendría otro chalón igual para que la draga esté constantemente trabajando.

Matouk Films, S. A.,

SE COMPLACE EN ANUNCIAR QUE HA INICIADO LOS PRELIMINARES PARA

REALIZAR A TODO COLOR

LA GRAN OBRA MEXICANA

"Premio Lanz Duret 1946":

**"Las Islas También
son Nuestras"**

Del Contraalmirante

GUSTAVO RUEDA MEDINA.



Construcción del Muelle de Cabotaje
en Progreso, Yuc.

Dirección General de Obras Marítimas,
Secretaría de Marina.

