

# RUMBO . . . . . al mar

POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO



\$ 1.00

*Para la Revista "Rumbo al Mar"*

**DIA DE LA MARINA NACIONAL  
1o. DE JUNIO DE 1955**

# CLARK Y MANCILLA, S. A.

Ing. José de J. Clark F.

Presidente y Director General.

Paseo de la Reforma 122.

México 6, D. F.

ENVIA POR CONDUCTO DE "RUMBO... al mar, la más cordial felicitación a todos los miembros de la Marina de Guerra y Mercante Mexicanas, con motivo de la celebración de su aniversario.

JUNIO 1o. de 1955.

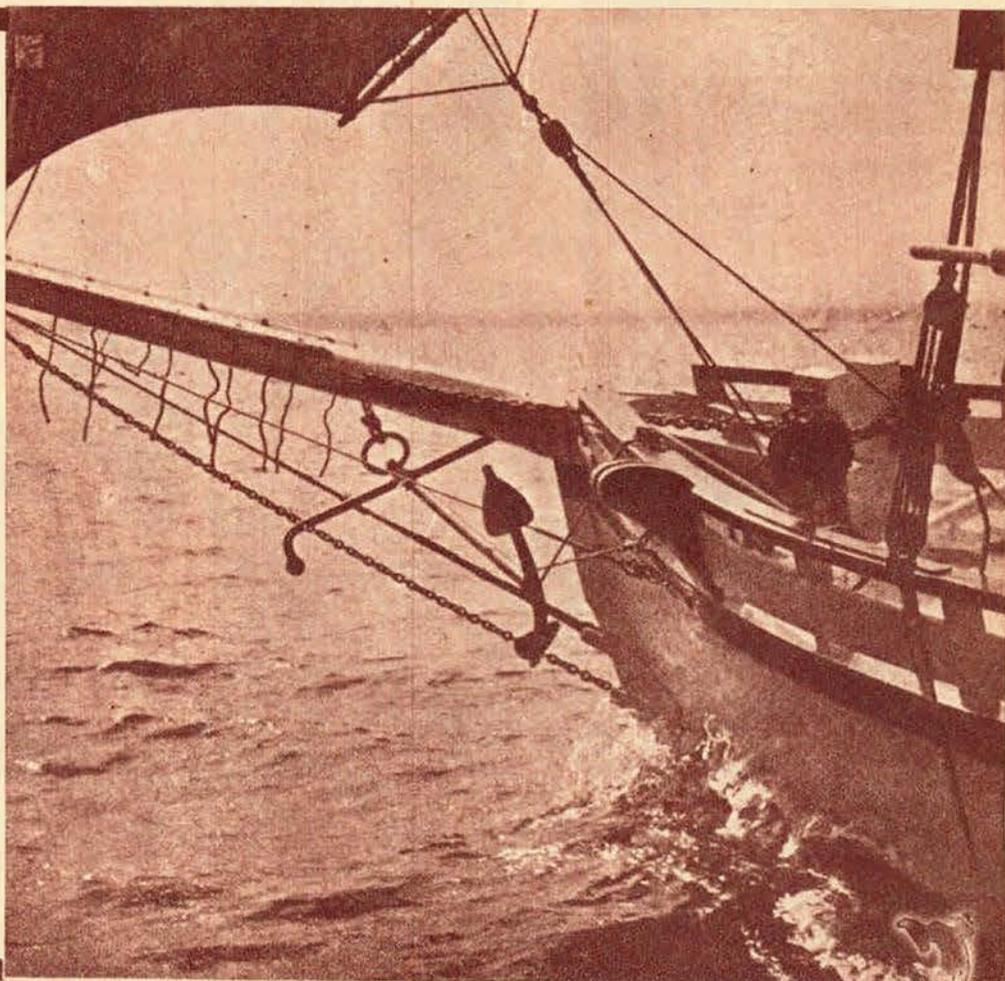
## RUMBO ..... al mar

POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO

se complace en felicitar cordialmente a todos los componentes de la Marina de Guerra y Mercante de México, uniendo su regocijo y esperanzas para que nuestra Patria cuente en un futuro con una Marina adecuada a las necesidades y prolongación de los Litorales Mexicanos en bien de la Patria y de su Pueblo.

Junio 1o. de 1955.

DIA DE LA MARINA NACIONAL



## DIRECTORIO

### RUMBO . . . . . al mar

POR EL PROGRESO MARITIMO DE MEXICO

PUBLICACION MENSUAL.

NUMERO 2.

1ª época. tomo 1o.  
1o. de Junio de 1955.

DIA DE LA MARINA NACIONAL

REGISTROS EN TRAMITE.

Director-Gerente:  
DOMINGO MUÑOZ DE LA  
GUARDIA.

Administrador:  
Mayor: FERNANDO GARCIA  
VARGAS.

Jefe de Redacción:  
Cap. de Altura:  
RAFAEL MORENO PORRAS.

Jefe de Publicidad:  
JESUS M. RAMIREZ.

Oficinas Generales:  
TURMALINA 53-B.  
Colonia Estrella México 14, D. F.

Precio del ejemplar . . . . \$ 1.00  
Atrasado . . . . . " 2.00  
Suscripción anual . . . . "12.00  
" extranjero Dls. 2.00

Toda correspondencia y fondos dirijase al Director-Gerente.

NOTA: No se devuelven originales aunque no se publiquen.

Impreso en los Talleres de  
ROTOGRAFICA MEXICANA, S. A.  
Arteaga, 33. México (3), D. F.

## LOS MARINOS DENTRO DEL ACTUAL REGIMEN

Los que conocemos íntimamente los anhelos y vehementes deseos que animan a los marinos en primer término, y a los que, de una u otra forma están conectados con el Mar, por significarle éste su medio de vida, no pueden dejar de reconocer el que se vislumbra un nuevo horizonte más prometedor, para la solución de muchos problemas marítimos Nacionales, que por años han quedado pendientes, no siempre por falta de voluntad e interés de los Gobiernos que ha tenido nuestro país, sino más bien por su desconocimiento íntimo y completo; además por carecer de hombres, que situados en lugares representativos, en donde sus opiniones y criterio bien cimentados sobre los complejos problemas marítimos se oyeran con respeto e interés, lo que sólo se logrará cuando estos representantes sean marinos profesionales, doctrinados en una Escuela que los haya dotado de una bien arraigada conciencia marítima y un bien entendido patriotismo, asimismo que hayan vivido y constatado por años, cada uno de los múltiples factores negativos que hasta la fecha han frenado el tan deseado y necesario progreso marítimo de un país que como México, cuenta con extensos litorales, los que como ya es sabido encierran grandes riquezas.

Nuestro actual Presidente de la República, estimando como un complemento de su política conocida por "MARCHA HACIA EL MAR", y como un medio de asegurar la continuación, al terminar su período, del progreso así iniciado, verá sin duda alguna con agrado y satisfacción, el despertar a la vida cívica del hombre de mar, quien como ha sido notorio y por razones de índole psicológicas, que bien merecería un comentario aparte, se había mantenido indiferente o poco interesado en la política Nacional, podría decirse "alejado de tierra" sin intervenir en los problemas Nacionales, y tan sólo en actitud espectante, unas veces aprobando, pero la mayoría de ellas, criticando y lamentando con honda tristeza, que hombres con menos preparación y por consiguiente menos facultados, asumieran cargos en que tuvieran que dictaminar sobre temas tan importantes para la vida marinera cuando en su totalidad lo desconocían.

Al actual régimen debemos reconocerle, entre otras virtudes, el acierto de que, como consecuencia de su política marítima, haya logrado que el "hombre del mar" marchase a tierra a exponer sus amplios conocimientos adquiridos, y que a la vez el "hombre de tierra", que siempre se había encontrado distante del mar, tienda acercarse a él, lo conozca, y así aprenda a quererlo y a obtener de él, el provecho que tan celoso guarda; y para lo cual se precisa de conocimientos técnicos, como en cualquier otra actividad humana, en que se quiera asegurar el más completo éxito.

Creo firmemente, que se ha iniciado una nueva etapa en la vida marinera de México; y lo manifiestan así las grandes obras portuarias ya relizadas, y otras muchas que se encuentran en proceso de ejecución; ahora sólo precisan las Leyes que regulen el buen aprovechamiento de dichas obras, de lo cual deberán conocer los ciudadanos marinos que vayan a las Cámaras.

En la actualidad el sector marítimo cuenta tan solo con uno en la Cámara de Senadores y otro en la de Diputados, ambos bien preparados y con cariño por la causa marítima de México; y quienes han logrado sembrar la simiente de interés y comprensión entre sus colegas de Cámara.

En la actual justa electoral figuran también dos marinos como candidatos a diputados Federales, uno lo es el Contralmirante Gustavo Rueda Medina, por el Distrito de Acapulco, Estado de Guerrero, persona preparada y poseedora de una amplia cultura que le permitirá concatenar los diversos factores que constituyen los variados problemas marítimos; el otro lo es el C. Ing. Angel Arreola, quien a su vez conoce profundamente otros aspectos de los mismos problemas, y a quien hay que acreditarle un gran entusiasmo y tesón en beneficio de la Marina de México.

Haciéndonos portadores de los sentimientos de la gente de mar, abrigamos profundas esperanzas de que la actuación de estos marinos en la Cámara de Diputados, será de fructíferas realizaciones en apoyo y correcta interpretación del programa gubernamental de la "MARCHA HACIA EL MAR", que los mexicanos y en especial los marinos con euforia aplauden.

# LOS BARGOS MERCANTES MAS GRANDES DEL MUNDO

Nombre.	Tonelaje	Largo m.	Ancho m.
Queen Elizabeth, Británico	83.673	301.00	36.00
Queen Mary, Británico	81.237	297.20	36.00
United States, Estadounidense	53.329	279.50	31.00
Liberté, Francés	51.840	271.30	31.10
Ile de France, Francés	44.356	232.40	28.00
Nieuw Amsterdam, Holandés	36.667	217.40	26.90
Mauretania, Británico	35.667	225.30	27.20
Caronia, Británico	34.183	179.00	27.80
Pasteur, Francés	30.447	204.40	26.80
Cristóforo Colombo, Italiano	29.100	191.00	27.40
Andrea Doria, Italiano	29.083	200.10	27.50
Edinburgh Castle, Británico	28.705	218.80	25.30
Petoria Castle, Británico	28.705	218.80	25.30
Orcades, Británico	28.164	207.70	27.60
Arcadia, Británico	28.000	209.00	27.60
Himalaya, Británico	27.995	207.70	27.60
Giulio Cesare, Italiano	27.694	198.00	26.60
Britannic, Británico	27.666	208.60	25.10
Oronsay, Británico	27.632	207.70	27.60
Georgic, Británico	27.469	208.10	25.10
Augustus, Italiano	27.226	198.00	26.60
Capetown Castle, Británico	27.002	214.00	25.10
Dominion Monarch, Británico	26.463	200.40	25.80
América, Estadounidense	26.314	202.20	28.50
Empress of Scotland Británico	26.032	196.30	25.50
Andes, Británico	25.676	196.00	25.40
Athlone Castle, Británico	25.567	212.10	25.10
Stirling Castle, Británico	25.554	212.10	25.10
Juan Perón, Argentino	24.570	197.50	24.50
Vulcania, Italiano	24.497	192.40	24.30
Saturnia, Italiano	24.346	192.00	23.30
Chusan, Británico	24.215	197.00	26.00
Olimpia, Alemán	24.000	186.50	24.40

**GRACE LINE**

Servicio de buques  
entre Puertos de Aca-  
pulco y Manzanillo y  
Canadienses, Norteamer-  
icanos y Centroameri-  
canos en la Costa del  
Pacífico y del Caribe

AGENTES:

AGENCIAS MARITIMAS DEL  
PACIFICO, S. A.

Gante núm. 4. Despacho 306.  
Teléfonos: 12 99 44 y 35 50 71

MEXICO, D. F.

FELICITAN A LA MARINA  
NACIONAL EN SU DIA DE  
ANIVERSARIO.

JUNIO 10, 1955.

## LA INVENCIBLE O LA FELICISIMA ARMADA

Fué el nombre dado a la flota Española enviada por Felipe II contra Inglaterra (1588) y, por extensión, a la expedición misma. El plan formado por el marqués de Santa Cruz, lo aceptó el Rey, quien dió las órdenes para la concentración de las naves y la formación de un ejército de desembarco en Flandes, a las órdenes del gobernador Alejandro Farnesio, duque de Parma. Declarada la guerra el 15 de Mayo de 1588, zarpó del Tajo el grueso de la Flota, al mando del duque de Medina Sidonia, hombre inexperto en la guerra naval. El marqués de Santa Cruz que debía de haber sido jefe de la expedición y auténtico marino, había muerto en Febrero.

La Armada, completada y pertrechada, se hizo a la vela en la Coruña el 12 de Julio de 1588. Estaba integrada por 130 embarcaciones de diferentes tonelajes: galeones, galeras, naos, urcas, corabellas, pataches y pinazas, con 19,295 soldados de desembarco, 8,252 marineros y 2,088 remeros. Los ingle-

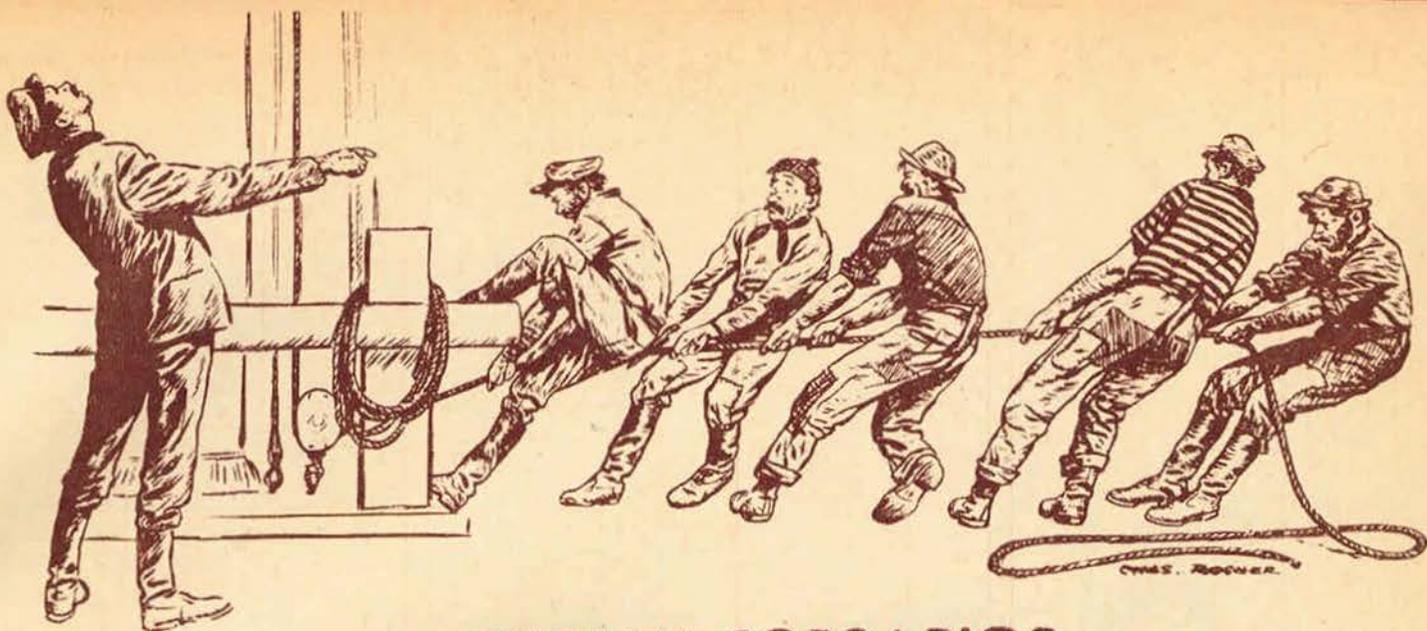
ses no pudieron reunir más que 100 embarcaciones, la mayoría pequeñas, de las cuales sólo 28 eran de combate, al mando del almirante Lord Howard de Effingham, quien tenía a sus órdenes a los más valerosos y hábiles marineros, como Drake, Hawkins, Seymour, Howard y otros con 9,000 hombres en total. La Invencible Armada, navegó sin obstáculo hasta llegar a las aguas de Bretaña, donde un violento temporal la desbandó. Formada nuevamente, se acercó a los buques enemigos, reconcentrados en Plymouth. Se avistaron el 20 de julio, y el 21 hicieron contacto. Los combates prosiguieron, con breves intermitencias, los días 22 y 23. El 25 se libró un encarnizado combate frente a la isla de Wight, sin resultados decisivos, lo mismo que los anteriores. El buque de Medina Sidonia, llevó en seguida sus buques a la costa francesa, para acercarse a Flandes y embarcar a las tropas que allí esperaban su traslado para la ocupación de Inglaterra. El 27 fondeó la Armada en la rada

de Calais.

Lord Howard de Effingham, que tenía ya todos sus barcos en el Canal de la Mancha, y cruzaba constantemente en contacto con los buques españoles, destacó a algunos "brulotes" o barcos incendiarios, que practicaron en medio de la "Invencible", durante la noche del 28. La sorpresa, el mal tiempo reinante y la impericia del duque de Medina Sidonia, desordenaron ya irremediablemente las formaciones de la Armada que era hostilizada constantemente por los pequeños, pero veloces y marineros veleros de Lord Howard. El 29, en aguas de Grave-lines, la desbandada se acrecentó, deshaciéndose rápidamente la fuerza naval española.— Los temporales se sucedían furiosos. Un grupo de barcos españoles, se corrió hacia el Norte, dándole caza el enemigo en aguas de New-Castle-on-Tyne. El núcleo mayor siguió hasta el extremo Norte, pasando las más horribles penalida-

(Pasa a la página 11)

RUMBO... AL MAR



## BUQUES CORSARIOS

El corso es la facultad única de perseguir y capturar a los buques enemigos, y sólo a éstos, sin poder abordar a los neutrales más que para cerciorarse de la legitimidad del pabellón que enarbolan, y en modo alguno de la naturaleza del cargamento. El armamento en corso es la autorización que otorga, en tiempo de guerra, el Gobierno a los buques mercantes para apresar o destruir los buques enemigos; constituye por lo mismo, la defensa del débil en la guerra que se hace a los intereses del más fuerte. De ahí que las naciones de riquísimo comercio, hayan tenido tan marcado interés en su abolición.

Todas las naciones están de acuerdo en sujetar el ejercicio del corso marítimo a las tres condiciones siguientes: 1o. Necesidad in-

dispensable en el armador, de obtener permiso para hacer la guerra, o sea obtener la llamada "patente de corso", 2o. Derecho del corsario, debidamente autorizado, para reclamar la adjudicación a su favor de los presos que, con arreglo a la legislación vigente, verifique. 3o. Prohibición de reputar como suya la presa y de disponer de ella ni en parte ni en el todo hasta que sea declarada válida y legítima y adjudicada en consecuencia por el tribunal competente. El "armamento en guerra y mercancía", es una autorización concedida a los buques mercantes para artillarlos con algunas piezas con un fin puramente defensivo. Se puede conceder en tiempo de guerra, y aun de paz, a los que han de navegar en las proximidades de algunas costas habi-

estas por pueblos medio civilizados o completamente salvajes, por más que hoy día, en tiempo de paz, es absoluta la seguridad de los buques en alta mar.

Si volviera a ejercerse la piratería, (lo cual es poco probable) pasaría muy corto tiempo entre el conocimiento de la primera depredación, y la captura del buque pirata y sus tripulantes.

Respecto a la seguridad de la marina mercante en parajes sospechosos, corre a cargo de la marina de guerra, con su sección de pequeños guarda costas, por más que esos restos de piratería, que apenas tienen ya importancia, concluirán para siempre el día en que las potencias marítimas, se propongan extirpar el mal radicalmente.

## ARMAMENTO...

Así se define el conjunto de efectos que sirven para armar uno o más buques. Armamento es también el total de las armas que lleva un buque.

Armamento en los buques de guerra. Así que un buque es botado al agua, sale del astillero y pasa al arsenal con objeto de proceder a su armamento. En los arsenales, existe un ramo que se llama de "Armamentos", cuyo Jefe es generalmente un Capitán de Navío (éste es el grado naval equivalente al de Coronel en el ejército) que tiene a sus órdenes un número conveniente de jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada, que le auxilian en el desempeño de las funciones que le están asignadas. Estas se refieren principalmente a los "cargos" o conjunto de efectos que llevan los buques, así como a las instalaciones que llevan a bordo para la propulsión, amarre y seguridad. Por lo que atañe a la primera, ha desaparecido su importancia desde el punto de vista del armamento, con la supresión de la arboladura, pues los veleros han caído en desuso y solamente algunos países conservan alguno para entrenar a sus futuros oficiales (Buques Escuela).

El amarre de un buque, exige tener a bordo, anclas, cadenas, molinetes, cabrestantes, calabrotos etc., y, por último, se relacionan con la seguridad del buque, y de sus tripulantes, las bombas de achique y contra-incendios, las embarcaciones menores y de salvamento, chalecos y anillos salvavidas, etc.

Entre los oficiales del buque, existen los "oficiales de cargo", que son: el primer contra maestre, el primer condestable, el primer practicante, el torpedista, el carpintero, el armero, etc., es decir, un individuo de cada una de las clases subalternas de la Armada, a quien se le entrega por el ramo de armamentos, todos los efectos de su cargo, relacionados naturalmente con su especialidad haciéndosele responsable de todos ellos y abonándosele mensualmente (en algunos países) por la responsabilidad que contrae, una pequeña gratificación. Así por ejemplo, correrá a cargo de un oficial de máquinas la conservación de las piezas de respeto que pertenezcan a la máquina, así como a la administración de los efectos de consumo, (combustibles, lubricantes etc.) Figurarán en el cargo del contra maestre, la motonería, los aparejos, estachas, lonas, calabrotos etc. Tendrán a su cargo las medicinas e instrumental quirúrgico, los médicos y practicantes, etc. El oficial de derrota

del buque tiene a su cargo las cartas de navegación, derroteros sextantes, cronómetros, tablas, y demás efectos de navegación. Para dotar a los buques de todos estos cargos existe en cada arsenal, un almacén general, provisto de los repuestos correspondientes a esta especialidad técnica, así como al almacén llamado de "recepciones" en que se guardan modelos tipos o muestras de materiales y efectos elaborados que convenga para facilitar los reconocimientos y solventar las dudas que se ofrecen a los contratistas y proveedores de la marina.

Al terminar el embarque y conveniente colocación de los cargos, termina también el período de armamento del buque y empieza el de pruebas para juzgar el estado de eficiencia de cada uno de los aparatos que constituyen la fortaleza flotante. Existe un Regimiento de situaciones para designar el conjunto de circunstancias en que se hallan los buques de la Armada por su estado de construcción, armamento, obras o reparaciones, dotación y percibo de haberes; tiene por objeto conseguir el mayor rendimiento militar de los buques con los menores sacrificios para el personal y dentro de los límites económicos a que es forzoso atenerse, así por exigencias

(Pasa a la página 11)

EL  
BANCO NACIONAL  
DE  
FOMENTO COOPERATIVO  
S. A.

INSTITUCION DE DEPOSITO, FINANCIERA,  
FIDUCIARIA, HIPOTECARIA Y DE AHORROS.  
MIEMBRO DE LA ASOCIACION DE BANQUEROS  
DE MEXICO

BALDERAS No. 32.

MEXICO, D. F.

Dirección Cablegráfica  
"BANFOCO"

Apartado Postal  
Núm. 10126.

SUCURSAL EN ENSENADA, B. C.

ENVIA UN CORDIAL SALUDO FELICITANDO  
A TODOS LOS MIEMBROS DE NUESTRAS MARINAS  
DE GUERRA Y MERCANTE, A TODOS LOS  
TRABAJADORES MARITIMOS DE LAS COSTAS  
MEXICANAS, A TODOS LOS EMPLEADOS DE LA  
SECRETARIA DE MARINA Y  
TODOS LOS PESCADORES DEL PAIS  
CON MOTIVO DE LA CELEBRACION DEL

"DIA DE LA MARINA NACIONAL"

JUNIO 10. DE 1955.

# EL BUQUE DE COMBATE

El diseño y la construcción de un buque de guerra se lleva a cabo bajo la dirección de oficiales de la marina de guerra, especializados en ingeniería naval. México ha enviado al extranjero, a especializarse en esta complicada rama de la ingeniería, a varios de sus más brillantes oficiales de marina, los señores Orozco, Marshall, Poiré Ruelas, actual Subsecretario de Marina, Arruti y Colina Cerdán. Los tres primeros se diplomaron en Europa y los dos últimos en el Instituto Tecnológico de Massachusetts. Estos cinco técnicos mexicanos ostentan título de "Ingenieros Navales".

La misión primordial de un buque de guerra, es combatir o llevar a cabo determinados servicios que permitan a otros llegar a las zonas de combate en condiciones de luchar. De aquí se dividen los buques integrantes de la armada en buques de combate y buques auxiliares.

Los buques de combate se diseñan y construyen para operar no solamente en tiempo bonancible, sino durante el mal tiempo y con cierto número de probables averías causadas por los probables impactos enemigos. Los buques de combate deben ser esencialmente marítimos, esto es, de características tales, que puedan moverse con fuertes vientos y grandes olas, en cualquier dirección y sentido. Por lo que se refiere a su estructura interior, debe ser compartimentada y estanca.

Esto asemeja el interior del buque de guerra a un gigantesco y complicado panal de abejas que conserva su flotabilidad aun cuando hayan sido destruidas varias de sus celdas o subdivisiones estancas.

Las principales condiciones que debe tener el buque de combate son: armamento, protección, velocidad y autonomía. La primera condición comprende las armas de a bordo. La protección implica el blindaje o coraza en bandas, cubiertas, puentes, torres y demás elementos que hay necesidad de defender. La velocidad depende de la forma "hidrodinámica" y peso del buque y la potencia de sus máquinas; y la autonomía es la distancia a que puede trasladarse el buque sin reabastecerse de combustible.

El buque de combate ideal, sería aquél que tuviera el máximo de las cuatro condiciones anteriores. Esto es sin embargo imposible, pues a igualdad de peso del buque con mayor armamento y protección, habrá mayor peso, lo que habrá de sacrificar la capacidad de los tanques de combustible, y por tanto, la autonomía. También a mayor velocidad hay un mayor consumo de combustible por milla navegada; en consecuencia, para aumentar la velocidad y conservar la autonomía, hay que sacrificar peso de blindaje o de armamento, o de ambos. Llegamos pues a la conclusión de que, al aumento del valor de una de las cuatro condiciones, corresponde el sacrificio de las otras tres.

## Características de los buques

Aumentando las condiciones de armamento y coraza, se logra un buque de combate que llamamos "buque de línea" o "acorazado". El acorazado tiene que ser un buque capaz de una poderosa ofensiva y gran resistencia, aun cuando sea un buque



relativamente lento. Es el verdadero rey de los mares, pues ejerce un dominio eficaz. México, no cuenta acorazados entre sus buques de guerra.

La principal característica del acorazado, es su "poder", que se divide en "ofensivo" y "defensivo". El poder ofensivo del buque de línea o acorazado radica en un mínimo de 8 cañones de grueso calibre. Esta artillería va montada en torres que suelen ser dobles, triples y cuádruples, instaladas siempre en el plano diametral del buque. Los agrupamientos de las bocas de fuego en torres dobles, triples o cuádruples, depende de los repartos de pesos que se proyecten al diseñar el buque. Hay partidarios para los diversos agrupamientos. El más usual es el de dos torres a proa (adelante) y dos a popa (atrás). En el agrupamiento de las bocas de fuego, interviene el peso del blindaje, pues mientras más separados están los extremos, mayor será la dimensión y peso del "reducto acorazado".

La Armada Inglesa en los acorazados tipo "King George" montaron a proa una torre cuádruple con otra doble superpuesta y una cuádruple a popa. Los alemanes en el "Sharnhorst", los yanquis en el tipo "North Carolina", y los italianos "Littorio" montan dos torres triples a proa y una triple a popa. Los italianos tipo "Cavour" y "Dulio" instalaron una torre triple con una doble superpuesta. Los yanquis tipo "California" y "Mississippi" montaron torres triples y dobles en los tipos "Maryland" e ingleses "Resolution" y "Queen Elizabeth" y japoneses tipo "Nagato". Los franceses, por acortar el reducto blindado en sus acorazados tipo "Dunkerque", agruparon su artillería principal a proa y dejaron un sector muerto que mucho lamentaron al ser atacados por los in-

gleses en Mers-el-Kebir. El mismo agrupamiento tienen los tipos "Rodney" con tres torres triples y los "Richelieu" en dos torres cuádruples. El calibre de los cañones principales del buque de línea es de 280 mm. Los más potentes montan 406 mm.

Después de la primera guerra mundial, Washington y Londres firmaron cláusulas que pusieron tope al calibre en 406 mm. que montaban los acorazados británicos "Nelson" y "Rodney" y los yanquis "Maryland", "Colorado" y "West Virginia". Para dar una idea de la artillería que montan los reyes del mar, baste saber que un cañón de 406 mm. mide más de 18 mts. de longitud, pesa más de 100 toneladas y dispara hasta 40 kilómetros un proyectil que pesa 958 kilos y que parte del buque a una velocidad inicial de 2883 kilómetros por hora. Un cañón de este calibre hace un disparo cada 24 segundos.

El poder defensivo de un "acorazado" es "activo" y "pasivo".

El poder defensivo activo, lo forman los armamentos anti-aéreo y antitorpedero, formados por artillería de mediano y pequeño calibre con direcciones de tiro independiente. El aspecto externo al buque del poder defensivo activo, lo constituyen la escolta de buques menores de defensa antisubmarina, anti-aérea, antitorpedera y los portaaviones, cuyos aviones tiene la misión de interceptar a los aviones enemigos para evitar que el acorazado reciba las bombas aéreas.

El poder defensivo pasivo lo constituye el ducto acorazado que protege la mayor parte de sistemas vitales del buque, como depósitos de municiones, máquinas y calderas, controles de tiro y torres de artillería gruesa.

Se considera también poder defensivo pasivo la instalación de achique e inundación, los sistemas contra incendios y el compartimentado estanco de todo el buque. Para dar idea de la utilidad de los compartimentos estancos, basta recordar que en la primera guerra mundial, el acorazado alemán "Drauflinger" regresó a su base tras de haberse batido 17 impactos de grueso calibre en su casco. El "Drauflinger" llegó a su base con 3,400 toneladas de agua.

Un acorazado de 35,000 toneladas de desplazamiento y dos torres cuádruples de 381 mm. y 2,000 toneladas de peso cada una, incluyendo municiones, tiene el peso distribuido en la siguiente forma: 15% armamento, 40% protección, 6.75% propulsión, 1.75% combustible, 33% casco y accesorios, 2.5% equipo.

Mucho se ha escrito y opinado en pro y en contra del acorazado, pero no hay que olvidar que el acorazado que de línea ha sido, es y será la verdadera expresión del poder naval; y que mientras haya naciones que posean acorazados, las naciones que aspiren a la hegemonía marítima necesitan poseerlos también y en mayor número, para lograrla.



Por eso contemplo  
de aqueste monte,  
como corta el horizonte,  
lo que ABARCA EL infinito  
¿sirena? ... ¿faro? ...

# PLATAFORMA CONTINENTAL

Se puede considerar que la concepción de la plataforma continental tiene sus antecedentes en la aceptación universal de la libertad de los mares, que trajo como consecuencia la necesidad de que esa libertad no se extendiera hasta las playas de los litorales de los países costaneros, ya que por consideraciones de seguridad y protección, estos países se encontraron con la necesidad de ejercer su soberanía sobre una faja de agua que le sirviera de espacio protector de sus litorales.

La soberanía que una nación ejerce sobre sus aguas, le permite reglamentar en favor de sus nacionales el derecho de pesca y la explotación y aprovechamiento de sus riquezas. Ultimamente se está considerando la posibilidad de explotar el subsuelo.

La política de nuestro gobierno, en lo referente al mar territorial, es la de la faja marítima de nueve millas, y para sostenerla se basa en distintos argumentos, desde la no aceptación de la política del alcance del tiro de cañón, impuesta por las grandes potencias marítimas y no aceptada por España desde los tiempos de las Leyes de Indias, hasta la Proclama del Presidente de los Estados Unidos, fechada en Washington el 25 de septiembre de 1945, sobre la plataforma continental, pasando por los convenios bilaterales firmados entre sí por la mayor parte de los países costaneros cuyos intereses se han encontrado con la inoperabilidad de la teoría del alcance de la bala de cañón, o sea las tres millas de mar territorial. Además se debe tener en cuenta el Tratado de Paz y Amistad de México y los Estados Unidos después de la guerra del 48, en el que se indica que los límites de los dos países están comprendidos desde una distancia, mar adentro, de tres leguas (9 Millas), medidas desde la desembocadura del Río Bravo. Este tratado lo ha invocado el Estado de Texas para la protección de su industria pesquera, a fin de resguardarla de la explotación por otros Estados de la Unión Norteamericana.

Hay además el antecedente del derecho sobre las zonas contiguas al mar territorial que varias naciones han invocado para defender ciertas leyes nacionales, como el caso de los Estados Unidos de América en tiempos de la ley seca.

RUMBO... AL MAR

Por P. P. H.

Naturalmente que los derechos que algunos países ribereños han invocado sobre sus aguas territoriales y adyacentes, no afecta en lo absoluto el libre tránsito inocente de las naves de cualquier país.

Ultimamente, después de las exploraciones de los petroleros de Texas y Luisiana en el Golfo de México, y de los adelantos de la Oceanografía, que ha descubierto la existencia de riquezas explotables en el subsuelo del fondo del mar, los países costaneros han previsto la necesidad de sostener el derecho de explotación de esas riquezas y, consecuentemente, han hecho declaraciones individuales como la ya mencionada del Presidente de los Estados Unidos, en la que delimita la extensión de sus derechos hasta límites que varían según las necesidades y la forma del perfil submarino de las aguas de cada país.

En la Proclama del Presidente de los Estados Unidos no se especifica la extensión de la faja de la plataforma marítima, pero sí expone sus derechos para que, sin perjuicio del libre tráfico marítimo inocente, pueda explotar las riquezas de la zona mencionada.

La política de México a este respecto, expuesta por el C. Presidente de la República en su iniciativa enviada al Congreso de la Unión el 6 de diciembre de 1945, es la de que el país ejerce soberanía y adhiere al territorio nacional, como parte integrante, la plataforma continental cubierta por aguas marinas hasta 200 metros de profundidad del nivel de la baja marea. Pide la reforma del artículo 42 Constitucional, para que quede así: "Artículo 42. — El territorio nacional comprende:

I.—El de las partes integrantes de la Federación;

II.—El de la plataforma continental en la parte que es continuación del territorio nacional cubierto por las aguas marinas hasta 200 metros de profundidad en el nivel de la baja marea;

III.—El de las islas adyacentes en ambos mares, con el zócalo submarino.

IV.—El de las islas de Guadalupe y Revillagigedo, con su zócalo submarino, situado en el Océano Pacífico..."

Seguramente esta iniciativa, aun-

que no ha sido aun promulgada, expone el criterio de México en lo que se refiere a la plataforma continental y, probablemente, es una consecuencia de la proclama norteamericana.

Las ventajas que puede reportar al país esta reforma, son incalculables, pues lo ponen en condiciones de poder reglamentar las zonas de pesca de escama y camarón y la explotación de los demás recursos marinos en ambos litorales.

Además, puede planear la defensa de sus costas con el criterio de sus derechos sobre la plataforma.

x X x

INICIATIVA presentada por el Sr. Presidente D. Manuel Avila Camacho, al Congreso de la Unión.

CC. Secretarios de la H. Cámara de Senadores.

C i u d a d.—

En ejercicio de la facultad que al Ejecutivo Federal confiere la Fracción I del Artículo 71 de la Constitución General de la República, por el digno conducto de ustedes, someto a la consideración y aprobación en su caso, de la H. Representación Nacional de las HH. Legislaturas de los Estados, la siguiente iniciativa de adición al artículo 27 y de reformas a los párrafos quinto y sexto de éste y a los artículos 42 y 48 de la propia Constitución.

Fundan la presente iniciativa, las consideraciones que a continuación expreso.

La experiencia de los últimos años ha demostrado la creciente necesidad que tienen los Estados de preservar aquellas riquezas naturales que, a través de los tiempos, por diversas razones, han estado fuera de su control y de un aprovechamiento íntegro; pues, como es bien sabido, las tierras que constituyen las masas continentales, por lo general, no se levantan con cantiles bruscos a partir de las grandes profundidades oceánicas, sino que se asientan sobre un zócalo submarino denominado plataforma continental, que está limitada por la isobata de doscientos metros, esto es, la línea que une puntos de esta profundidad, a partir de cuyos bordes la pendiente desciende brusca o gradualmente hacia las zonas de profundidad media de los mares.

Esta plataforma constituye, evidentemente, parte integral de los

países continentales, no siendo razonable ni prudente ni posible que México se desentienda de la jurisdicción, aprovechamiento y control sobre dicha plataforma, en la parte que corresponde a su territorio, en ambos océanos; máxime cuando las investigaciones científicas llevadas a cabo demuestran que en la mencionada plataforma continental existen riquezas naturales, minerales, líquidos, gaseosos, fosfatos, calizas, hidrocarburos, etc., de valor incalculable, cuya incorporación legal al patrimonio de la nación es inminente e inaplazable.

Por otra parte, es de igual urgencia que el Estado Mexicano, al que la naturaleza dotó con recursos pesqueros de riqueza extraordinaria, como los que se encuentran, por no citar otros, en las zonas marítimas frente a la Baja California, proceda a su protección, fomento y explotación en forma adecuada; y esta urgencia sube de punto en la actualidad en que el mundo empobrecido y necesitado por la guerra impuesta por el totalitarismo, debe desarrollar su producción alimenticia al máximo; ya que si en los años anteriores a la guerra el Hemisferio Occidental tuvo que contemplar como flotas pesqueras permanentes de países extrac Continentales se dedicaban a la explotación inmoderada y exhaustiva de esa inmensa riqueza, debe cuidarse de que no se repita jamás tal cosa, porque si bien es cierto que debe coadyuvar al bienestar mundial, no menos cierto es que dicha riqueza debe destinarse, en primer lugar, al país mismo que la posee y, después al Continente a que pertenece éste. Por razón de su propia naturaleza, es indispensable que esa protección se haga llevando el control y vigilancia del Estado hasta los lugares o zonas que la ciencia indica, para el desarrollo de los viveros de alta mar, independientemente de la distancia que los separe de la costa.

Fundado en estas razones, el Ejecutivo a mi cargo estima que procede a declarar que toda la plataforma o zócalo submarino adyacente a las costas de la República, y el de sus islas, y todas y cada una de las riquezas naturales conocidas e inéditas que se encuentren en el mismo, pertenecen a la Nación, sin que lo anterior signifique que se pretenda desconocer legítimos derechos de tercero sobre bases de reciprocidad, o que se afecten los de libre navegación en alta mar, puesto que lo único que se

persigue es conservar esos recursos para el bienestar nacional, continental y mundial.

Los puntos de vista que antecedan, fundan la reforma que se propone al artículo 42 de la Constitución, a efecto de que quede expresamente determinado en este texto, que se incorpora al territorio nacional el zócalo submarino adyacente a las costas de la República y al de sus islas, por ser éste continuación de aquél y de éstas, en la extensión cubierta por las aguas marinas hasta 200 metros de profundidad, a partir del nivel de la baja marea.

La naturaleza de los elementos que se encuentran en la plataforma continental, motivan la reforma del artículo 48 de la misma Constitución, ya que el Gobierno de la Federación, con exclusión de cualquier otro, debe ejercer jurisdicción sobre el zócalo submarino de sus islas y sobre la plataforma continental, porque, aparte de que no puede entenderse de que ésta sea continuación del territorio de las entidades fed rativas que tienen costas en los mares de la República, la uniformidad de una legislación, de necesario carácter federal, sobre dicha plataforma así lo exige.

Las mismas razones apoyan la adición que se consulta al Artículo 27, pues la Nación debe tener el dominio directo sobre la plataforma continental y los zócalos submarinos; y como consecuencia lógica de la reivindicación que se hace de éstos, se propone la reforma del párrafo quinto de aquel artículo, toda vez que las aguas que cubren aquéllos deben ser también propiedad de la Nación, con la circunstancia de que cuando su extensión sea inferior a la que fija el Derecho Internacional, debe estarse a la medida establecida por éste, para la determinación de las aguas de los mares territoriales de propiedad de la Nación.

La reforma que se propone al párrafo sexto del propio artículo 27, se debe únicamente a que tanto la plataforma continental y los zócalos submarinos como las aguas que los cubren, queden sujetos a los términos que establece, para que el dominio de la Nación sobre aquéllos sea inalienable e imprescriptible; para que el Gobierno Federal sólo haga concesión a particulares o a sociedades civiles o comerciales constituidas conforme a las leyes mexicanas, y para que, tratándose del petróleo y de los carburos de hidrógeno, sólidos, líquidos o

gaseosos, no se expidan concesiones, procediendo a llevar a cabo la Nación las explotaciones correspondientes.

Las consideraciones anteriores fundan la presente iniciativa de adición al artículo 27 y de reformas a los párrafos quinto y sexto de éste y a los artículos 42 y 48 de la Constitución General de la República, las cuales propongo a Vuestra Soberanía, que queden concebidos en los siguientes términos:

"Artículo 27:

"Corresponde a la Nación el dominio directo sobre la plataforma continental y los zócalos submarinos".

"Son también propiedad de la Nación las aguas de los mares que cubren la plataforma continental y los zócalos submarinos y, además, las aguas territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional; de las lagunas y esteros de las playas; las de los lagos inferiores de formación natural, que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos principales o arroyos afluentes desde el punto en que brota la primera agua permanente hasta su desembocadura, ya sea que corran al mar o que crucen dos o más Estados; las de las corrientes intermitentes que atraviesen dos o más Estados en su rama principal; las aguas de los ríos, arroyos o barrancos, cuando sirvan de límite al territorio nacional o al de los Estados; las aguas que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos, o riberas de los lagos y corrientes anteriores en la extensión que fija la Ley. Cualquier otra corriente de agua no incluida en la enumeración anterior se considerará como parte integrante de la propiedad privada que atravesase; pero el aprovechamiento de las aguas, cuando su curso pase de una finca a otra, se considerará como de utilidad pública y quedará sujeta a las disposiciones que dicten los Estados".

"En los casos a que se refieren los tres párrafos anteriores, el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y sólo podrán hacerse concesiones por el Gobierno Federal a los particulares o sociedades civiles o comerciales constituidas conforme a las Leyes mexicanas, con la condición de que se establezcan trabajos regulares para la explotación de los elementos de que se trata y se cumpla con los requisitos que prevengan las leyes.

"Tratándose del petróleo y de los carburos de hidrógeno sólidos, lí-

quidos o gaseosos, no se expedirán concesiones y la Ley Reglamentaria respectiva determinará la forma en que la Nación llevará a cabo las explotaciones de esos productos".

"Artículo 42. — El territorio nacional comprende:

I.—El de las partes integrantes de la Federación;

II.—El de la plataforma continental en la parte que es continuación del territorio nacional cubierto por las aguas marinas hasta 200 metros de profundidad del nivel de la baja marea;

III.—El de las islas adyacentes en ambos mares, con su zócalo submarino, y

IV. — El de las islas de Guadalupe o de Revillagigedo, con su zócalo submarino, situadas en el Océano Pacífico".

"Artículo 48. — Las islas de ambos mares que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental y los zócalos submarinos dependerán directamente del Gobierno de la Federación con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados".

## TRANSITORIOS

Artículo Primero. — La presente reforma constitucional entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Diario Oficial".

"Artículo Segundo. — El Congreso de la Unión, con la oportunidad debida, expedirá las leyes necesarias para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en estas reformas".

"Al rogar a esa H. Cámara, por el digno conducto de ustedes, se sirva conceder a la presente iniciativa el mayor grado de preferencia posible, dentro de la entidad de los asuntos sometidos a Vuestra Soberanía y responsabilidad, les protesto las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

México, D. F., a 6 de diciembre de 1945.

Sufragio Efectivo. No Reección.

El Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Manuel Avila Camacho. Rúbrica".

## PROCLAMA DEL PRESIDENTE DE ESTADOS UNIDOS

En atención a que el gobierno de los Estados Unidos, conciente de la necesidad que en un plazo próximo tendrá el mundo de encontrar nuevas fuentes de petróleo y otros minerales, opina que es necesario fo-

mentar los esfuerzos para descubrir y permitir la disponibilidad de nuevas cantidades de estos materiales.

En atención a que sus peritos opinan que tales recursos se encuentran en múltiples lugares de la plataforma continental a lo largo de las costas de Estados Unidos de Norteamérica, y que con los progresos de la técnica moderna su explotación es practicable desde ahora a lo que será en un porvenir próximo.

En atención a que es necesario que se reconozca una jurisdicción sobre estos recursos, en interés de su conservación y de su utilización prudente en el momento y en las condiciones en que su explotación haya de ser emprendida.

En atención a que el gobierno de los Estados Unidos es de opinión de que el ejercicio de la jurisdicción sobre los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar de la plataforma continental por la nación ribereña es justa y razonable, porque:

La eficacia de las medidas destinadas a preservar o a utilizar estos recursos dependerá de la cooperación y la protección del litoral; porque la plataforma continental puede ser considerada como una extensión del territorio de la nación costera y que, por tanto, le pertenece naturalmente; porque estos recursos con frecuencia son una extensión hacia el mar de una capa o depósito situados en el interior del territorio, y porque la auto-protección obliga a la nación costanera a ejercitar una vigilancia atenta sobre las actividades a lo largo de sus costas, actividades que son, por naturaleza, necesarias para la utilización de estos recursos.

En consecuencia, yo, Harry S. Truman, Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, proclamo hoy la política de los Estados Unidos de América en lo que respecta a los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar de la plataforma continental.

Plenamente consciente de la urgencia que existe de preservar y de utilizar prudentemente estos recursos naturales, el gobierno de los Estados Unidos de América considera que los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar, abajo de la pleamar, pero próximos a las costas de los Estados Unidos, pertenece a los Estados Unidos y está sometido a su jurisdicción y a su control. En caso de que la plataforma continental se extienda hasta las costas de otro Estado, se divi-

dirá con este Estado limítrofe, y la frontera será fijada por los Estados Unidos y el Estado respectivo de acuerdo con los principios de la equidad.

El carácter de alta mar de las aguas situadas encima de la plataforma continental y la libertad de navegación en estas aguas no se afecta en nada por esta declaración.

En testimonio de ello lo firmo y —hago poner el sello— de los Estados Unidos de América.

Washington, D. C., 25 de septiembre de 1945.

## La Invencible...

(Viene de la página 4)

des. Hasta más allá de Escocia, entre las islas Orkneys y las Shetlands, no pudo cambiar el rumbo, bajando en seguida por todo el litoral occidental de Irlanda, para tomar la vuelta de España. La Armada española perdió 63 barcos: dos en poder de los ingleses, tres naufragados en la costa francesa, dos en la costa flamenca, y 19 en las de Escocia e Irlanda; dos se fueron a pique en el combate de Gravelines y 35 desaparecieron sin dejar rastro. Al oír Felipe II la relación del desastre, contestó: "Yo envié mis naves a luchar con los hombres, no contra los elementos". Naturalmente, no hubieron consignaciones...

## PRODUCTOS DEL GOLFO S. A.

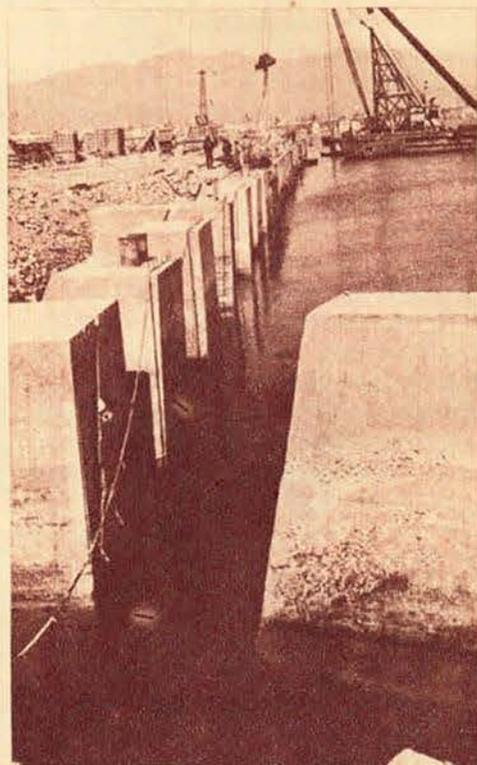
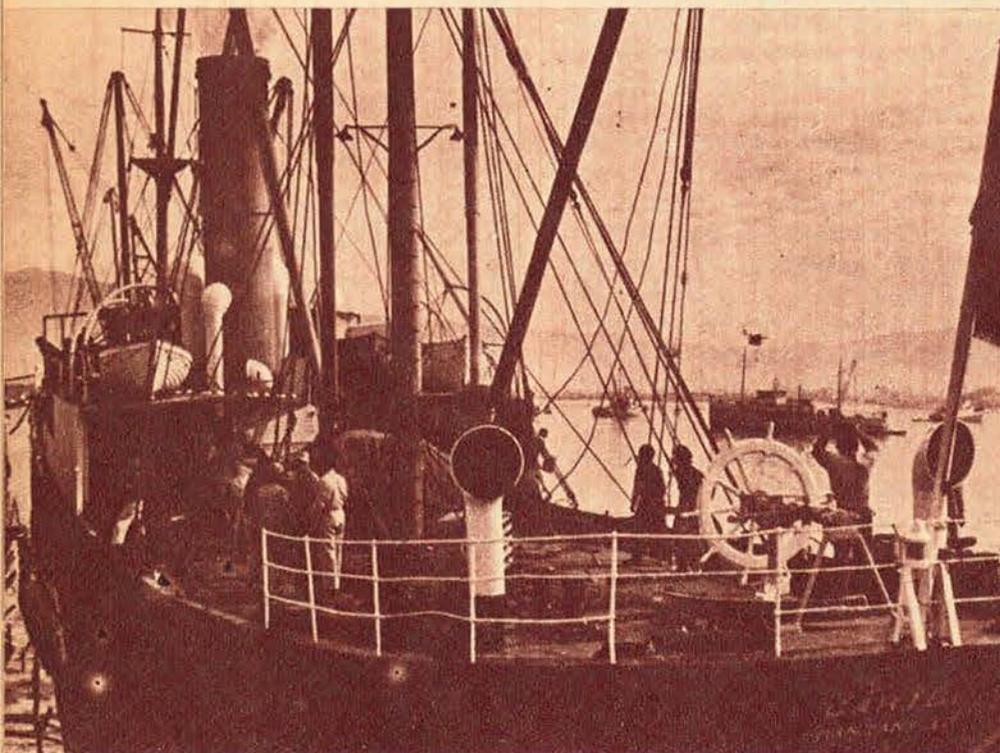
Conservas "La Marina"  
1a. Av. Isleta entre las Calles  
3a. y 4a. Apartado 180  
Teléfonos: 2 13 52 y 2 32 89  
TAMPICO, TAM., MEXICO

Felicita a la Marina Nacional  
en su día de Aniversario.  
Junio 10, de 1955

# LA SECRETARÍA DE MARINA ACELERA LAS OBRAS PORTUARIAS, SIGUIENDO ASI EL PROGRAMA DE PROGRESO MARITIMO TRAZADO POR EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA



**EN SERVICIO.**— En lugar de antiguas e ineficaces instalaciones, se han abierto al tráfico marítimo del más septentrional de nuestros puertos, modernos muros de concreto con los servicios más indispensables para el atraque de toda clase de embarcaciones. El tráfico marítimo de Ensenada se ha visto plagadamente incrementado, coadyuvando así Clark y Mansilla, S. A. con la Secretaría de Marina al cumplimiento del Programa Presidencial Marítimo.



**VISTA DEL ROMPEOLAS.**— La fotografía muestra el estado de avance actual del Rompeolas de la bahía de "Todos Santos", del Puerto de Ensenada, que construye para la Secretaría de Marina, la firma "Clark y Mansilla", S. A., como parte del programa Presidencial marítimo, denominado "LA MARCHA HACIA EL MAR".

**ASPECTO GENERAL DE LAS OBRAS PORTUARIAS DE ENSENADA.** — La Empresa Constructora especialista en Puertos, Clark y Mansilla, S. A., febrilmente lleva a cabo los trabajos de la Secretaría de Marina en relación con lo que será el primer puerto mexicano de altura en el Pacífico.



Señor Contraalmirante don HILARIO RODRIGUEZ MALPICA. Nació en Veracruz, Ver., el 14 de enero de 1858. Falleció en México, D. F., el 22 de septiembre de 1933 a la edad de 75 años. Ingresó a la Armada de México el 9 de Noviembre de 1880 como Segundo Teniente. Tiempo de servicio 53 años. Funció como Jefe del Departamento de Marina del 21 de diciembre de 1914 al 31 de diciembre de 1920.

DESCANSE EN PAZ

# EL GREMIO UNIDO DE ALIJADORES, S. C. L. DE TAMPICO

FELICITA POR CONDUCTO DE "RUMBO... al mar", al señor Presidente de la República, don Adolfo Ruiz Cortines, Jefe Supremo de todas las Fuerzas Armadas de la Nación; al señor ingeniero Alfonso Poiré Ruelas, Sub-Secretario de Marina, Encargado del Despacho; al señor Vicealmirante Gonzalo Montalvo Salazar, Oficial Mayor; al señor Almirante don Mario Rodríguez Malpica, Comandante General de la Armada de México; a todos los Generales, Jefes, Oficiales y Marinería de la Armada y a los señores Directores y personal civil de la Secretaría de Marina, con motivo de la celebración del  
D I A D E L A M A R I N A N A C I O N A L

J U N I O 10. D E 1955

A todos los trabajadores portuarios, nuestros compañeros, va también una cálida felicitación.

FRANCISCO G. MARTINEZ,  
GERENTE GENERAL

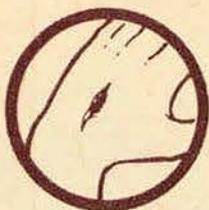
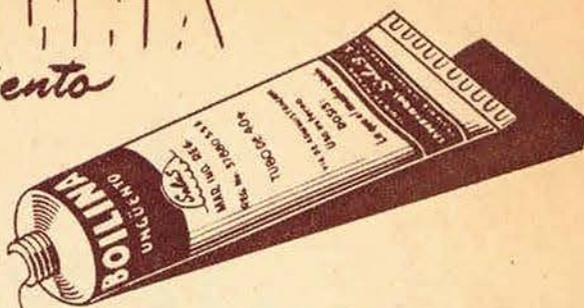
Esta fué la última foto tomada al General Sánchez Taboada en la caseta de las obras del muelle de Metales en Tampico, el día 26 de marzo pasado, posa en un momento de descanso, después de inspeccionar las obras al lado del señor Martínez, Gerente General de Alijadores... Los trabajadores del mar lo recuerdan con cariño...



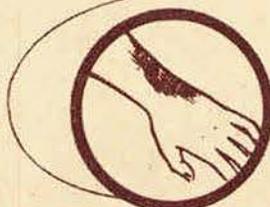


**FELICITO CORDIALMENTE A  
TODOS LOS MIEMBROS DE LA  
MARINA DE GUERRA Y MER-  
CANTE MEXICANAS, CON MO-  
TIVO DE LA CELEBRACION  
DEL DIA DE LA MARINA  
NACIONAL  
JUNIO 1o. DE 1955  
RODOLFO TIBURCIO  
MARQUEZ.**

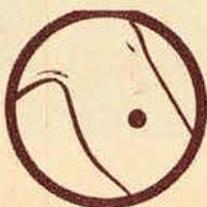
# BOILINA Ungüento



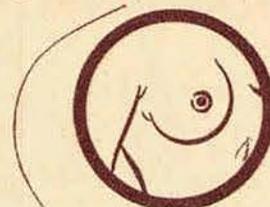
HERIDAS



QUEMADURAS



ULCERAS



GRIETAS

FORMULA: Cada 100 G. contienen:

Tirotricina .....	0.30 G.
Sulfatazol sódico .....	5 G.
Benzocaina .....	3 G.
Monoestearato de Glicerina y Agua Destilada c.s.p.	100 G.

La Tirotricina y el Sulfatazol sódico, unidos en BOILINA UNGÜENTO, actúan conjuntamente sumando sus efectos terapéuticos, oponiéndose a la multiplicación microbiana, impidiendo la producción de toxinas y evitando los trastornos que acarrea la absorción de estas sustancias nocivas.

La Benzocaina incorporada a la fórmula de BOILINA UNGÜENTO, produce un efecto calmante instantáneo en las heridas, quemaduras y demás lesiones externas. Por su efecto calmante inmediato, evita las lesiones secundarias producidas por el "rasquido," calma el escozor y suprime el dolor.

DOSIS: BOILINA UNGÜENTO se aplica una o más veces al día sobre las lesiones, ya sea directamente sobre las partes enfermas o bien poniendo el medicamento sobre una gasa estéril y colocándola en la parte enferma.

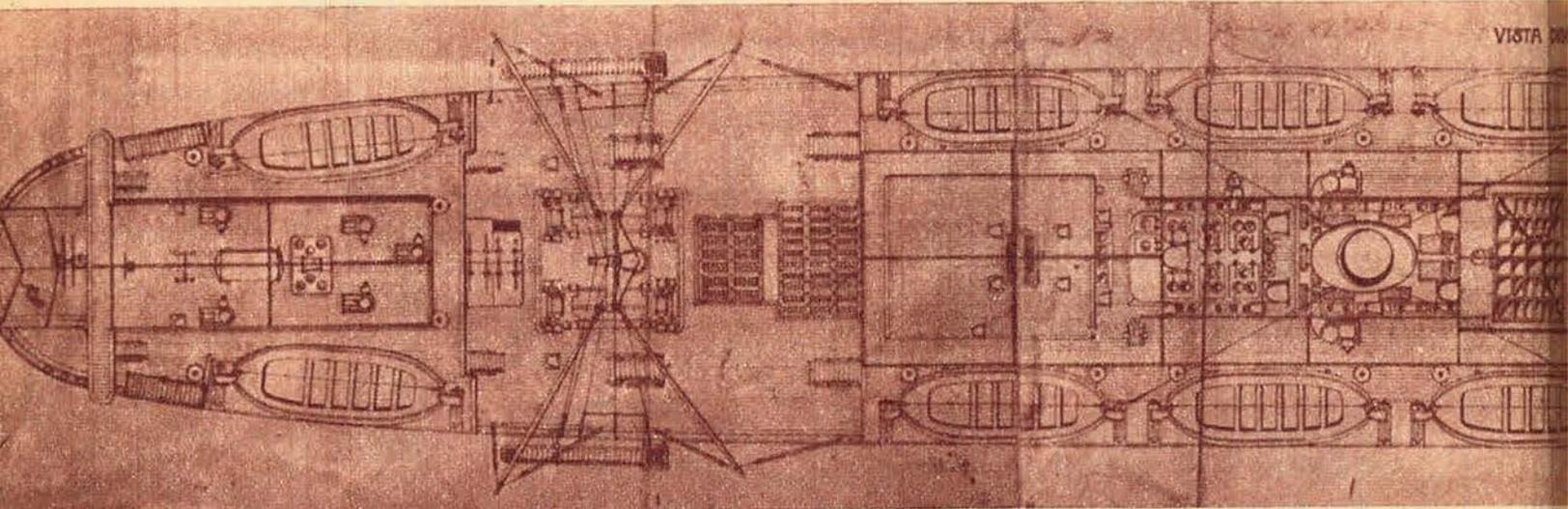
Reg. No. 37880 S. S. A.

Prop. A. 169/52 S. S. A.

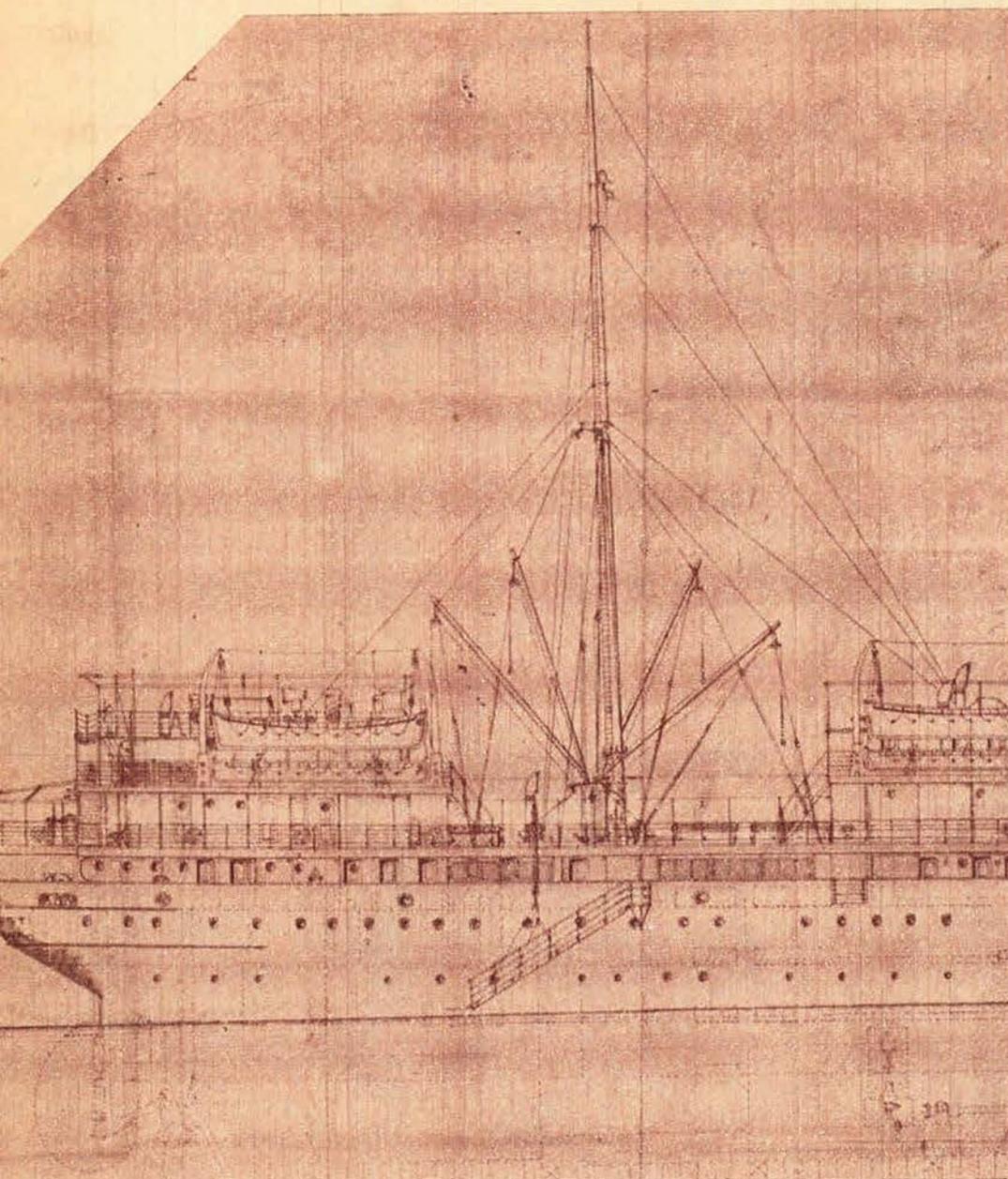
Preparada Exclusiva para médicos

HECHO EN MEXICO  
LABORATORIOS *Salus*, S. A.  
LAB. 1001 - 1002 - 1003 - 1004 - 1005 - 1006 - 1007 - 1008 - 1009 - 1010 - 1011 - 1012 - 1013 - 1014 - 1015 - 1016 - 1017 - 1018 - 1019 - 1020 - 1021 - 1022 - 1023 - 1024 - 1025 - 1026 - 1027 - 1028 - 1029 - 1030 - 1031 - 1032 - 1033 - 1034 - 1035 - 1036 - 1037 - 1038 - 1039 - 1040 - 1041 - 1042 - 1043 - 1044 - 1045 - 1046 - 1047 - 1048 - 1049 - 1050 - 1051 - 1052 - 1053 - 1054 - 1055 - 1056 - 1057 - 1058 - 1059 - 1060 - 1061 - 1062 - 1063 - 1064 - 1065 - 1066 - 1067 - 1068 - 1069 - 1070 - 1071 - 1072 - 1073 - 1074 - 1075 - 1076 - 1077 - 1078 - 1079 - 1080 - 1081 - 1082 - 1083 - 1084 - 1085 - 1086 - 1087 - 1088 - 1089 - 1090 - 1091 - 1092 - 1093 - 1094 - 1095 - 1096 - 1097 - 1098 - 1099 - 1100 - 1101 - 1102 - 1103 - 1104 - 1105 - 1106 - 1107 - 1108 - 1109 - 1110 - 1111 - 1112 - 1113 - 1114 - 1115 - 1116 - 1117 - 1118 - 1119 - 1120 - 1121 - 1122 - 1123 - 1124 - 1125 - 1126 - 1127 - 1128 - 1129 - 1130 - 1131 - 1132 - 1133 - 1134 - 1135 - 1136 - 1137 - 1138 - 1139 - 1140 - 1141 - 1142 - 1143 - 1144 - 1145 - 1146 - 1147 - 1148 - 1149 - 1150 - 1151 - 1152 - 1153 - 1154 - 1155 - 1156 - 1157 - 1158 - 1159 - 1160 - 1161 - 1162 - 1163 - 1164 - 1165 - 1166 - 1167 - 1168 - 1169 - 1170 - 1171 - 1172 - 1173 - 1174 - 1175 - 1176 - 1177 - 1178 - 1179 - 1180 - 1181 - 1182 - 1183 - 1184 - 1185 - 1186 - 1187 - 1188 - 1189 - 1190 - 1191 - 1192 - 1193 - 1194 - 1195 - 1196 - 1197 - 1198 - 1199 - 1200 - 1201 - 1202 - 1203 - 1204 - 1205 - 1206 - 1207 - 1208 - 1209 - 1210 - 1211 - 1212 - 1213 - 1214 - 1215 - 1216 - 1217 - 1218 - 1219 - 1220 - 1221 - 1222 - 1223 - 1224 - 1225 - 1226 - 1227 - 1228 - 1229 - 1230 - 1231 - 1232 - 1233 - 1234 - 1235 - 1236 - 1237 - 1238 - 1239 - 1240 - 1241 - 1242 - 1243 - 1244 - 1245 - 1246 - 1247 - 1248 - 1249 - 1250 - 1251 - 1252 - 1253 - 1254 - 1255 - 1256 - 1257 - 1258 - 1259 - 1260 - 1261 - 1262 - 1263 - 1264 - 1265 - 1266 - 1267 - 1268 - 1269 - 1270 - 1271 - 1272 - 1273 - 1274 - 1275 - 1276 - 1277 - 1278 - 1279 - 1280 - 1281 - 1282 - 1283 - 1284 - 1285 - 1286 - 1287 - 1288 - 1289 - 1290 - 1291 - 1292 - 1293 - 1294 - 1295 - 1296 - 1297 - 1298 - 1299 - 1300 - 1301 - 1302 - 1303 - 1304 - 1305 - 1306 - 1307 - 1308 - 1309 - 1310 - 1311 - 1312 - 1313 - 1314 - 1315 - 1316 - 1317 - 1318 - 1319 - 1320 - 1321 - 1322 - 1323 - 1324 - 1325 - 1326 - 1327 - 1328 - 1329 - 1330 - 1331 - 1332 - 1333 - 1334 - 1335 - 1336 - 1337 - 1338 - 1339 - 1340 - 1341 - 1342 - 1343 - 1344 - 1345 - 1346 - 1347 - 1348 - 1349 - 1350 - 1351 - 1352 - 1353 - 1354 - 1355 - 1356 - 1357 - 1358 - 1359 - 1360 - 1361 - 1362 - 1363 - 1364 - 1365 - 1366 - 1367 - 1368 - 1369 - 1370 - 1371 - 1372 - 1373 - 1374 - 1375 - 1376 - 1377 - 1378 - 1379 - 1380 - 1381 - 1382 - 1383 - 1384 - 1385 - 1386 - 1387 - 1388 - 1389 - 1390 - 1391 - 1392 - 1393 - 1394 - 1395 - 1396 - 1397 - 1398 - 1399 - 1400 - 1401 - 1402 - 1403 - 1404 - 1405 - 1406 - 1407 - 1408 - 1409 - 1410 - 1411 - 1412 - 1413 - 1414 - 1415 - 1416 - 1417 - 1418 - 1419 - 1420 - 1421 - 1422 - 1423 - 1424 - 1425 - 1426 - 1427 - 1428 - 1429 - 1430 - 1431 - 1432 - 1433 - 1434 - 1435 - 1436 - 1437 - 1438 - 1439 - 1440 - 1441 - 1442 - 1443 - 1444 - 1445 - 1446 - 1447 - 1448 - 1449 - 1450 - 1451 - 1452 - 1453 - 1454 - 1455 - 1456 - 1457 - 1458 - 1459 - 1460 - 1461 - 1462 - 1463 - 1464 - 1465 - 1466 - 1467 - 1468 - 1469 - 1470 - 1471 - 1472 - 1473 - 1474 - 1475 - 1476 - 1477 - 1478 - 1479 - 1480 - 1481 - 1482 - 1483 - 1484 - 1485 - 1486 - 1487 - 1488 - 1489 - 1490 - 1491 - 1492 - 1493 - 1494 - 1495 - 1496 - 1497 - 1498 - 1499 - 1500 - 1501 - 1502 - 1503 - 1504 - 1505 - 1506 - 1507 - 1508 - 1509 - 1510 - 1511 - 1512 - 1513 - 1514 - 1515 - 1516 - 1517 - 1518 - 1519 - 1520 - 1521 - 1522 - 1523 - 1524 - 1525 - 1526 - 1527 - 1528 - 1529 - 1530 - 1531 - 1532 - 1533 - 1534 - 1535 - 1536 - 1537 - 1538 - 1539 - 1540 - 1541 - 1542 - 1543 - 1544 - 1545 - 1546 - 1547 - 1548 - 1549 - 1550 - 1551 - 1552 - 1553 - 1554 - 1555 - 1556 - 1557 - 1558 - 1559 - 1560 - 1561 - 1562 - 1563 - 1564 - 1565 - 1566 - 1567 - 1568 - 1569 - 1570 - 1571 - 1572 - 1573 - 1574 - 1575 - 1576 - 1577 - 1578 - 1579 - 1580 - 1581 - 1582 - 1583 - 1584 - 1585 - 1586 - 1587 - 1588 - 1589 - 1590 - 1591 - 1592 - 1593 - 1594 - 1595 - 1596 - 1597 - 1598 - 1599 - 1600 - 1601 - 1602 - 1603 - 1604 - 1605 - 1606 - 1607 - 1608 - 1609 - 1610 - 1611 - 1612 - 1613 - 1614 - 1615 - 1616 - 1617 - 1618 - 1619 - 1620 - 1621 - 1622 - 1623 - 1624 - 1625 - 1626 - 1627 - 1628 - 1629 - 1630 - 1631 - 1632 - 1633 - 1634 - 1635 - 1636 - 1637 - 1638 - 1639 - 1640 - 1641 - 1642 - 1643 - 1644 - 1645 - 1646 - 1647 - 1648 - 1649 - 1650 - 1651 - 1652 - 1653 - 1654 - 1655 - 1656 - 1657 - 1658 - 1659 - 1660 - 1661 - 1662 - 1663 - 1664 - 1665 - 1666 - 1667 - 1668 - 1669 - 1670 - 1671 - 1672 - 1673 - 1674 - 1675 - 1676 - 1677 - 1678 - 1679 - 1680 - 1681 - 1682 - 1683 - 1684 - 1685 - 1686 - 1687 - 1688 - 1689 - 1690 - 1691 - 1692 - 1693 - 1694 - 1695 - 1696 - 1697 - 1698 - 1699 - 1700 - 1701 - 1702 - 1703 - 1704 - 1705 - 1706 - 1707 - 1708 - 1709 - 1710 - 1711 - 1712 - 1713 - 1714 - 1715 - 1716 - 1717 - 1718 - 1719 - 1720 - 1721 - 1722 - 1723 - 1724 - 1725 - 1726 - 1727 - 1728 - 1729 - 1730 - 1731 - 1732 - 1733 - 1734 - 1735 - 1736 - 1737 - 1738 - 1739 - 1740 - 1741 - 1742 - 1743 - 1744 - 1745 - 1746 - 1747 - 1748 - 1749 - 1750 - 1751 - 1752 - 1753 - 1754 - 1755 - 1756 - 1757 - 1758 - 1759 - 1760 - 1761 - 1762 - 1763 - 1764 - 1765 - 1766 - 1767 - 1768 - 1769 - 1770 - 1771 - 1772 - 1773 - 1774 - 1775 - 1776 - 1777 - 1778 - 1779 - 1780 - 1781 - 1782 - 1783 - 1784 - 1785 - 1786 - 1787 - 1788 - 1789 - 1790 - 1791 - 1792 - 1793 - 1794 - 1795 - 1796 - 1797 - 1798 - 1799 - 1800 - 1801 - 1802 - 1803 - 1804 - 1805 - 1806 - 1807 - 1808 - 1809 - 1810 - 1811 - 1812 - 1813 - 1814 - 1815 - 1816 - 1817 - 1818 - 1819 - 1820 - 1821 - 1822 - 1823 - 1824 - 1825 - 1826 - 1827 - 1828 - 1829 - 1830 - 1831 - 1832 - 1833 - 1834 - 1835 - 1836 - 1837 - 1838 - 1839 - 1840 - 1841 - 1842 - 1843 - 1844 - 1845 - 1846 - 1847 - 1848 - 1849 - 1850 - 1851 - 1852 - 1853 - 1854 - 1855 - 1856 - 1857 - 1858 - 1859 - 1860 - 1861 - 1862 - 1863 - 1864 - 1865 - 1866 - 1867 - 1868 - 1869 - 1870 - 1871 - 1872 - 1873 - 1874 - 1875 - 1876 - 1877 - 1878 - 1879 - 1880 - 1881 - 1882 - 1883 - 1884 - 1885 - 1886 - 1887 - 1888 - 1889 - 1890 - 1891 - 1892 - 1893 - 1894 - 1895 - 1896 - 1897 - 1898 - 1899 - 1900 - 1901 - 1902 - 1903 - 1904 - 1905 - 1906 - 1907 - 1908 - 1909 - 1910 - 1911 - 1912 - 1913 - 1914 - 1915 - 1916 - 1917 - 1918 - 1919 - 1920 - 1921 - 1922 - 1923 - 1924 - 1925 - 1926 - 1927 - 1928 - 1929 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933 - 1934 - 1935 - 1936 - 1937 - 1938 - 1939 - 1940 - 1941 - 1942 - 1943 - 1944 - 1945 - 1946 - 1947 - 1948 - 1949 - 1950 - 1951 - 1952 - 1953 - 1954 - 1955 - 1956 - 1957 - 1958 - 1959 - 1960 - 1961 - 1962 - 1963 - 1964 - 1965 - 1966 - 1967 - 1968 - 1969 - 1970 - 1971 - 1972 - 1973 - 1974 - 1975 - 1976 - 1977 - 1978 - 1979 - 1980 - 1981 - 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987 - 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997 - 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2024 - 2025 - 2026 - 2027 - 2028 - 2029 - 2030 - 2031 - 2032 - 2033 - 2034 - 2035 - 2036 - 2037 - 2038 - 2039 - 2040 - 2041 - 2042 - 2043 - 2044 - 2045 - 2046 - 2047 - 2048 - 2049 - 2050 - 2051 - 2052 - 2053 - 2054 - 2055 - 2056 - 2057 - 2058 - 2059 - 2060 - 2061 - 2062 - 2063 - 2064 - 2065 - 2066 - 2067 - 2068 - 2069 - 2070 - 2071 - 2072 - 2073 - 2074 - 2075 - 2076 - 2077 - 2078 - 2079 - 2080 - 2081 - 2082 - 2083 - 2084 - 2085 - 2086 - 2087 - 2088 - 2089 - 2090 - 2091 - 2092 - 2093 - 2094 - 2095 - 2096 - 2097 - 2098 - 2099 - 2100 - 2101 - 2102 - 2103 - 2104 - 2105 - 2106 - 2107 - 2108 - 2109 - 2110 - 2111 - 2112 - 2113 - 2114 - 2115 - 2116 - 2117 - 2118 - 2119 - 2120 - 2121 - 2122 - 2123 - 2124 - 2125 - 2126 - 2127 - 2128 - 2129 - 2130 - 2131 - 2132 - 2133 - 2134 - 2135 - 2136 - 2137 - 2138 - 2139 - 2140 - 2141 - 2142 - 2143 - 2144 - 2145 - 2146 - 2147 - 2148 - 2149 - 2150 - 2151 - 2152 - 2153 - 2154 - 2155 - 2156 - 2157 - 2158 - 2159 - 2160 - 2161 - 2162 - 2163 - 2164 - 2165 - 2166 - 2167 - 2168 - 2169 - 2170 - 2171 - 2172 - 2173 - 2174 - 2175 - 2176 - 2177 - 2178 - 2179 - 2180 - 2181 - 2182 - 2183 - 2184 - 2185 - 2186 - 2187 - 2188 - 2189 - 2190 - 2191 - 2192 - 2193 - 2194 - 2195 - 2196 - 2197 - 2198 - 2199 - 2200 - 2201 - 2202 - 2203 - 2204 - 2205 - 2206 - 2207 - 2208 - 2209 - 2210 - 2211 - 2212 - 2213 - 2214 - 2215 - 2216 - 2217 - 2218 - 2219 - 2220 - 2221 - 2222 - 2223 - 2224 - 2225 - 2226 - 2227 - 2228 - 2229 - 2230 - 2231 - 2232 - 2233 - 2234 - 2235 - 2236 - 2237 - 2238 - 2239 - 2240 - 2241 - 2242 - 2243 - 2244 - 2245 - 2246 - 2247 - 2248 - 2249 - 2250 - 2251 - 2252 - 2253 - 2254 - 2255 - 2256 - 2257 - 2258 - 2259 - 2260 - 2261 - 2262 - 2263 - 2264 - 2265 - 2266 - 2267 - 2268 - 2269 - 2270 - 2271 - 2272 - 2273 - 2274 - 2275 - 2276 - 2277 - 2278 - 2279 - 2280 - 2281 - 2282 - 2283 - 2284 - 2285 - 2286 - 2287 - 2288 - 2289 - 2290 - 2291 - 2292 - 2293 - 2294 - 2295 - 2296 - 2297 - 2298 - 2299 - 2300 - 2301 - 2302 - 2303 - 2304 - 2305 - 2306 - 2307 - 2308 - 2309 - 2310 - 2311 - 2312 - 2313 - 2314 - 2315 - 2316 - 2317 - 2318 - 2319 - 2320 - 2321 - 2322 - 2323 - 2324 - 2325 - 2326 - 2327 - 2328 - 2329 - 2330 - 2331 - 2332 - 2333 - 2334 - 2335 - 2336 - 2337 - 2338 - 2339 - 2340 - 2341 - 2342 - 2343 - 2344 - 2345 - 2346 - 2347 - 2348 - 2349 - 2350 - 2351 - 2352 - 2353 - 2354 - 2355 - 2356 - 2357 - 2358 - 2359 - 2360 - 2361 - 2362 - 2363 - 2364 - 2365 - 2366 - 2367 - 2368 - 2369 - 2370 - 2371 - 2372 - 2373 - 2374 - 2375 - 2376 - 2377 - 2378 - 2379 - 2380 - 2381 - 2382 - 2383 - 2384 - 2385 - 2386 - 2387 - 2388 - 2389 - 2390 - 2391 - 2392 - 2393 - 2394 - 2395 - 2396 - 2397 - 2398 - 2399 - 2400 - 2401 - 2402 - 2403 - 2404 - 2405 - 2406 - 2407 - 2408 - 2409 - 2410 - 2411 - 2412 - 2413 - 2414 - 2415 - 2416 - 2417 - 2418 - 2419 - 2420 - 2421 - 2422 - 2423 - 2424 - 2425 - 2426 - 2427 - 2428 - 2429 - 2430 - 2431 - 2432 - 2433 - 2434 - 2435 - 2436 - 2437 - 2438 - 2439 - 2440 - 2441 - 2442 - 2443 - 2444 - 2445 - 2446 - 2447 - 2448 - 2449 - 2450 - 2451 - 2452 - 2453 - 2454 - 2455 - 2456 - 2457 - 2458 - 2459 - 2460 - 2461 - 2462 - 2463 - 2464 - 2465 - 2466 - 2467 - 2468 - 2469 - 2470 - 2471 - 2472 - 2473 - 2474 - 2475 - 2476 - 2477 - 2478 - 2479 - 2480 - 2481 - 2482 - 2483 - 2484 - 2485 - 2486 - 2487 - 2488 - 2489 - 2490 - 2491 - 2492 - 2493 - 2494 - 2495 - 2496 - 2497 - 2498 - 2499 - 2500 - 2501 - 2502 - 2503 - 2504 - 2505 - 2506 - 2507 - 2508 - 2509 - 2510 - 2511 - 2512 - 2513 - 2514 - 2515 - 2516 - 2517 - 2518 - 2519 - 2520 - 2521 - 2522 - 2523 - 2524 - 2525 - 2526 - 2527 - 2528 - 2529 - 2530 - 2531 - 2532 - 2533 - 2534 - 2535 - 2536 - 2537 - 2538 - 2539 - 2540 - 2541 - 2542 - 2543 - 2544 - 2545 - 2546 - 2547 - 2548 - 2549 - 2550 - 2551 - 2552 - 2553 - 2554 - 2555 - 2556 - 2557 - 2558 - 2559 - 2560 - 2561 - 2562 - 2563 - 2564 - 2565 - 2566 - 2567 - 2568 - 2569 - 2570 - 2571 - 2572 - 2573 - 2574 - 2575 - 2576 - 2577 - 2578 - 2579 - 2580 - 2581 - 2582 - 2583 - 2584 - 2585 - 2586 - 2587 - 2588 - 2589 - 2590 - 2591 - 2592 - 2593 - 2594 - 2595 - 2596 - 2597 - 2598 - 2599 - 2600 - 2601 - 2602 - 2603 - 2604 - 2605 - 2606 - 2607 - 2608 - 2609 - 2610 - 2611 - 2612 - 2613 - 2614 - 2615 - 2616 - 2617 - 2618 - 2619 - 2620 - 2621 - 2622 - 2623 - 2624 - 2625 - 2626 - 2627 - 2628 - 2629 - 2630 - 2631 - 2632 - 2633 - 2634 - 2635 - 2636 - 2637 - 2638 - 2639 - 2640 - 2641 - 2642 - 2643 - 2644 - 2645 - 2646 - 2647 - 2648 - 2649 - 2650 - 2651 - 2652 - 2653 - 2654 - 2655 - 2656 - 2657 - 2658 - 2659 - 2660 - 2661 - 2662 - 2663 - 2664 - 2665 - 2666 - 2667 - 2668 - 2669 - 2670 - 2671 - 2672 - 2673 - 2674 - 2675 - 2676 - 2677 - 2678 - 2679 - 2680 - 2681 - 2682 - 2683 - 2684 - 2685 - 2686 - 2687 - 2688 - 2689 - 2690 - 2691 - 2692 - 2693 - 2694 - 2695 - 2696 - 2697 - 2698 - 2699 - 2700 - 2701 - 2702 - 2703 - 2704 - 2705 - 2706 - 2707 - 2708 - 2709 - 2710 - 2711 - 2712 - 2713 - 2714 - 2715 - 2716 - 2717 - 2718 - 2719 - 2720 - 2721 - 2722 - 2723 - 2724 - 2725 - 2726 - 2727 - 2728 - 2729 - 2730 - 2731 - 2732 - 2733 - 2734 - 2735 - 2736 - 2737 - 2738 - 2739 - 2740 - 2741 - 2742 - 2743 - 2744 - 2745 - 2746 - 2747 - 2748 - 2749 - 2750 - 2751 - 2752 - 2753 - 2754 - 2755 - 2756 - 2757 - 2758 - 2759 - 2760 - 2761 - 2762 - 2763 - 2764 - 2765 - 2766 - 2767 - 2768 - 2769 - 2770 - 2771 - 2772 - 2773 - 2774 - 2775 - 2776 - 2777 - 2778 - 2779 - 2780 - 2781 - 2782 - 2783 - 2784 - 2785 - 2786 - 2787 - 2788 - 2789 - 2790 - 2791 - 2792 - 2793 - 2794 - 2795 - 2796 - 2797 - 2798 - 2799 - 2800 - 2801 - 2802 - 2803 - 2804 - 2805 - 2806 - 2807 - 2808 - 2809 - 2810 - 2811 - 2812 - 2813 - 2814 - 2815 - 2816 - 2817 - 2818 - 2819 - 2820 - 2821 - 2822 - 2823 - 2824 - 2825 - 2826 - 2827 - 2828 - 2829 - 2830 - 2831 - 2832 - 2833 - 2834 - 2835 - 2836 - 2837 - 283

# EL BUQUE DE

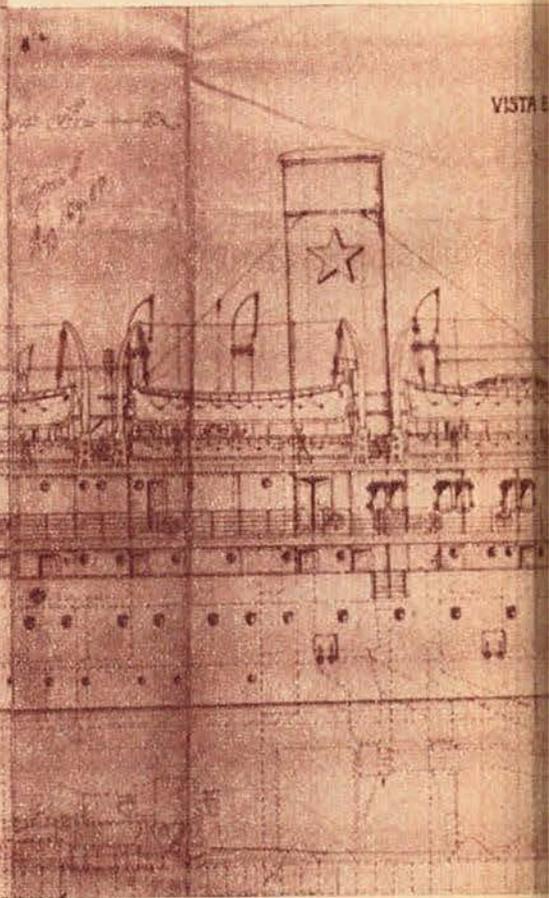


VISTA D



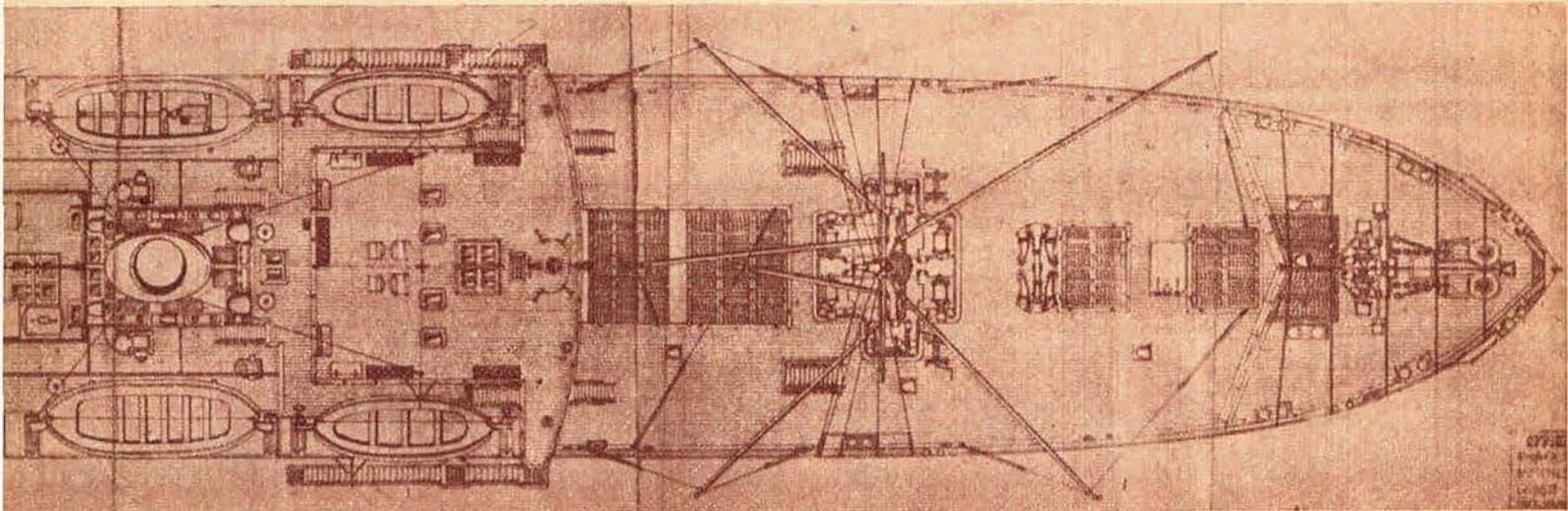
## VISTA E

No obstante la enorme competencia que significa el avión, el buque de pasajeros ha logrado subsistir. Hay un sinnúmero de personas que prefieren la comodidad y seguridad que éste representa, no obstante su lentitud, comparándola naturalmente al avión.



VISTA E

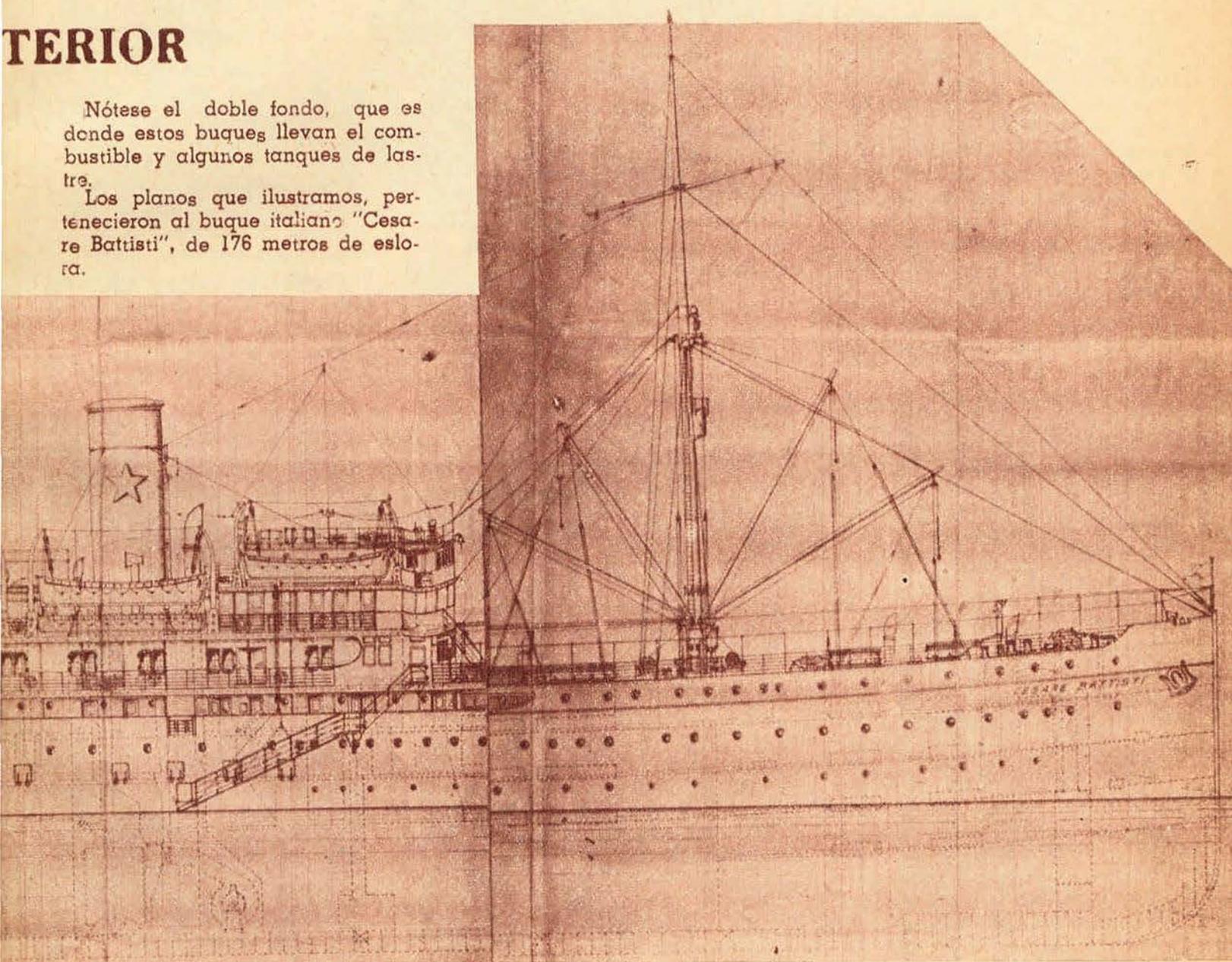
# PASAJEROS

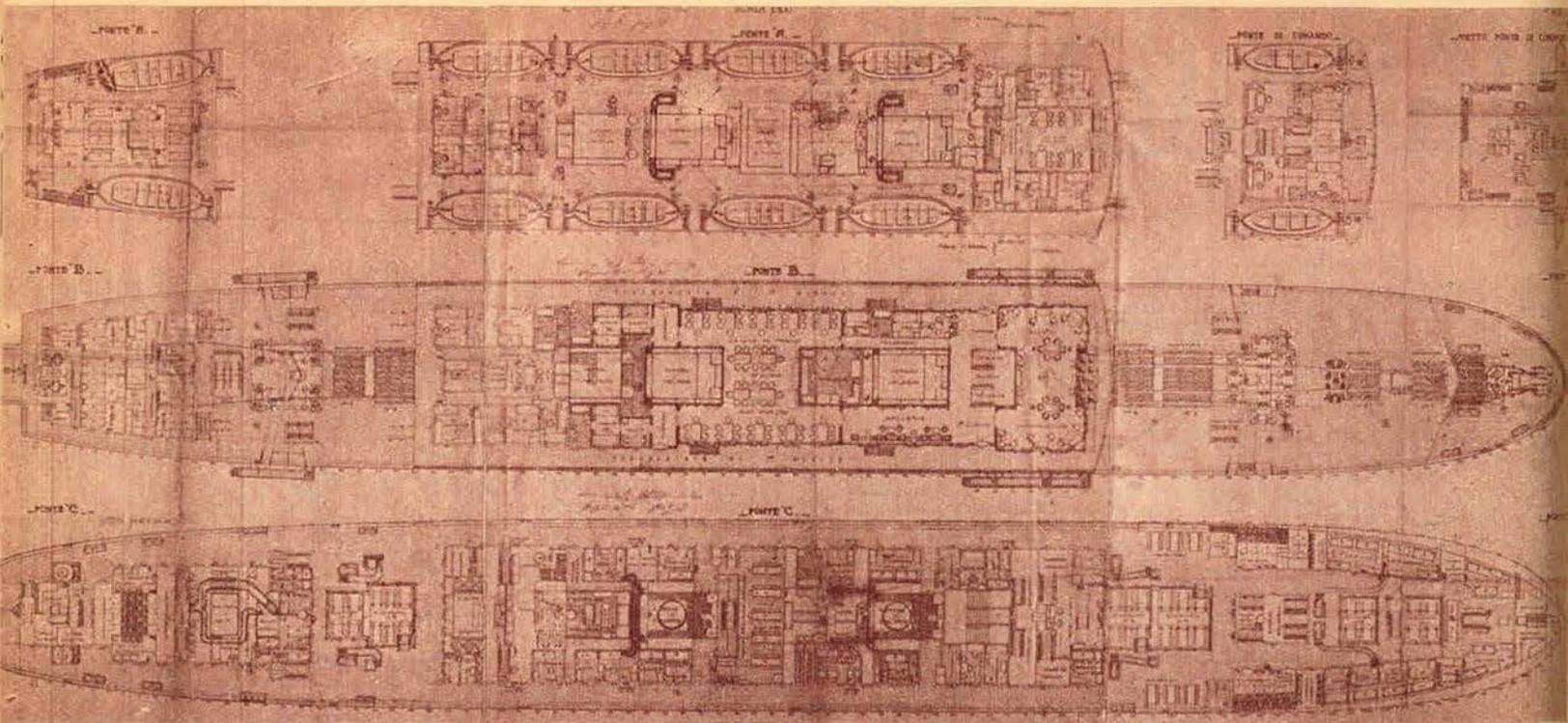


## TERIOR

Nótese el doble fondo, que es donde estos buques llevan el combustible y algunos tanques de lastre.

Los planos que ilustramos, pertenecieron al buque italiano "Cesare Battisti", de 176 metros de eslora.





El plano "A", representa la cubierta de botes, y el puente de mando. Los botes sirven para que en caso de abandono de buque, los naufragos puedan continuar a flote. Cada bote tiene capacidad para 5 pasajeros. Uno de ellos va provisto de radiotelegrafía y motor.

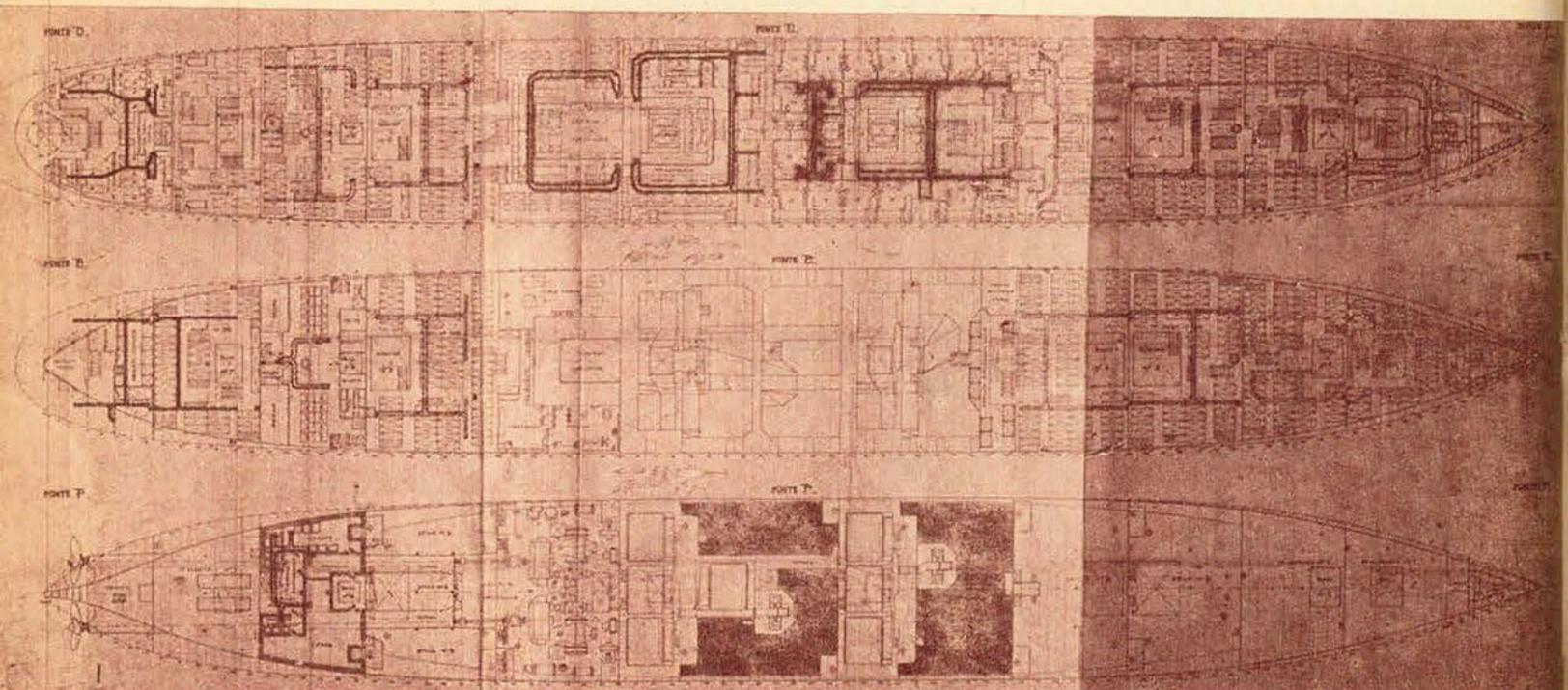
El plano "B", corresponde a la cubierta de paseo de primera clase, salones y comedores.

El plano "C", pertenece a la cubierta de emigrantes, pues este barco se usó para transportar campesinos (auténticos) que hoy día han convertido a la Argentina en país agrícola-ganadero de primera fila.

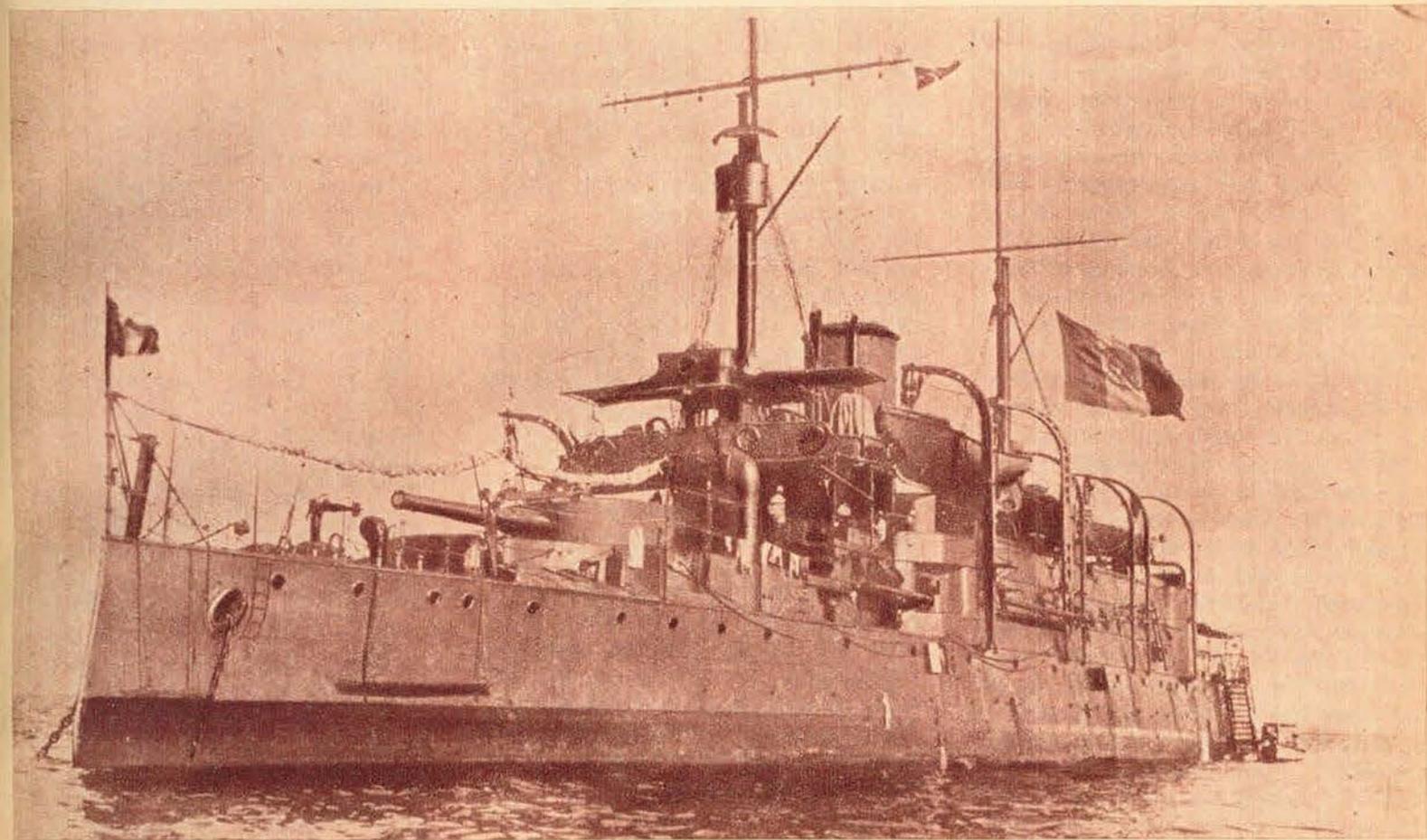
El plano "D", demuestra la distribución interior de los alojamientos de 3a. clase, esos son los de emigrantes.

El "E" corresponde también a emigrantes y tripulantes. En este plano hay grandes espacios muertos que corresponden a los de calderas.

Por último el "F" en donde pueden verse las diferentes bodegas, calderas, máquinas y a popa, una bodega refrigeradora. Pueden también notarse las dos hélices del buque.



# ¿Que es un Buque?...



Esta pregunta se la habrán hecho infinidad de ciudadanos que por vivir en nuestro Altiplano y no haber tenido oportunidad de viajar a nuestras costas, tienen solamente idea aproximada de algo que flota en el agua y que puede transportar hombres o cargamento.

¿Cómo o por qué se desplace un buque? — ¿De qué manera puede un velero ir contra el viento? — ¡Misterio!

Es nuestro propósito llevar hasta el compatriota del interior de nuestra Patria, algunos conocimientos que posiblemente no encuentre en las publicaciones a su alcance, y que complementará seguramente lo que ha visto en el cinematógrafo, o leído en novelas o periódicos. Si RUMBO... al mar, logra este propósito, creemos haber cumplido una misión...

Un buque, es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia.

El total de los elementos que forman la envuelta del buque, se llama "casco", siendo sus condiciones esenciales, la impermeabilidad y la

solidez. La superficie externa del casco no corresponde a ninguna figura definible geoméricamente; es sólo el resultado de la experiencia, la cual ha conducido al conocimiento de la forma que responde mejor a las múltiples exigencias de la navegación. Una de las condiciones a que se atiende con más cuidado, al proyectar la forma del casco, es aquella que se refiere a la velocidad, y, afortunadamente, existen medios bastantes para conocer, antes de construir el buque, la forma que debe preferirse para conseguir los resultados apetecidos.

Otras cualidades importantísimas que también se tienen en consideración al proyectar un buque, son las que se refieren a la solidez del casco, estabilidad, facilidad de evolución, exigencias marineras que hacen necesario un cierto desarrollo de la parte de estructura que va fuera del agua; y para los buques de guerra, las cualidades ofensivas y defensivas dependientes de la artillería y la disposición de la coraza, etc.

Los dos lados de un buque, son simétricos respecto a un plano que, cuando los pesos están convenientemente repartidos, es vertical. Este plano, dirigido en dirección de la mayor dimensión del buque, se llama "longitudinal" o "diametral", y sus extremidades, reciben los nombres de "proa" y "popa", según que correspondan al sentido de la marcha habitual del buque o a la opuesta.

La parte del buque situada a la derecha de un observador colocado en el plano diametral con la cara vuelta hacia proa, se llama la 'banda de estribor' y la de 'babor' a la otra.

El plano de la superficie del agua o "plano de flotación", divide al buque en dos partes muy distintas llamadas, la que está por encima del agua, "obra muerta", y la que está por debajo, "obra viva" o "carena".

La imposibilidad de construir los buques de una sola pieza, ha obligado a efectuarlo por medio de ensamblajes, pernos y remaches, soldadura, piezas de madera, de hierro y de acero, de diversas figuras y dimensiones, a fin de obtener un todo resistente e impermeable. Les sirve como base o asiento, la "quilla", larga pieza longitudinal, común-

mente prismática, de la cual carecen algunos barcos, especialmente de guerra, para evitar la resistencia al movimiento giratorio de la nave, así como el "calado". Esta supresión no es absoluta, pues aun cuando no existe la quilla en la porción media del casco, presentándose continua la superficie del forro de una a otra banda, y únicamente reforzada en el sitio correspondiente a dicha pieza por medio de una serie de planchas sentadas sobre las del forro, se instala en los extremos de proa y popa, donde exigen su presencia la seguridad de estas partes. Las figuras 1 y 2, que representan las secciones transversales de un buque de madera y de otro de acero, permiten apreciar la disposición de la quilla en la porción media del casco en los dos casos citados.

El conjunto de los elementos componentes del casco de un buque, ha sido frecuentemente comparado con el esqueleto de un animal: la quilla, que en sus extremidades lleva fijas más o menos oblicuamente, y aun perpendicularmente, dos piezas, que son la "roda" en la proa, y el "codaste" en la popa, formando el contorno del barco en el plano diametral, corresponde a la columna vertebral; y las "cuadernas" o piezas que apoyadas sobre la quilla bosquejan la forma que han de afectar las costillas de aquellos esqueletos. De estas cuadernas recibe el nombre de "maestra" aquella cuyo contorno limita la mayor superficie, (figura 3).

Asegurada sobre la parte interior más baja de las cuadernas, y dirigida en el mismo sentido que la quilla, con la que se corresponde verticalmente, va la "sobrequilla", que ayuda a aquélla a soportar los esfuerzos de flexión longitudinal.

Esta armazón principal se completa con los "baos", que equivalen a las vigas en los techos de las casas, y que soportan las "cubiertas", es decir, los pisos que subdividen al buque en el sentido de la altura. Los baos mantienen la separación entre las ramas de las cuadernas. Por último, otras piezas llamadas "trancaniles" y "durmiénte" corren por debajo de los baos a manera de nervios longitudinales, que tienen por objeto combatir directamente a la flexión en este sentido.

A fin de cerrar los intervalos comprendidos entre las cuadernas, establecer la rigidez y la trabazón necesarias entre ellas o impedir el paso del agua, se forran los barcos exterior e interiormente, o tan solo por el exterior, según los casos, con

largas hiladas de tablonés o de planchas de hierro o de acero que, corriendo de proa a popa hasta llegar a la roda y al codaste, se oponen enérgicamente, en unión con la quilla y la sobrequilla a los esfuerzos que tienden a producir flexiones en los buques; estos tablonés reciben el nombre de "tracas". Para conseguir la impermeabilidad, se necesita cegar las juntas o costuras del forro exterior y de las cubiertas, ya por medio de la operación llamada "calafateo", que se reduce a introducir en ellas cierto número de cordones de estopa, ya empleando el "repicado" es decir rebatiendo por el exterior los cantos de cada plancha sobre la adyacente, pues el simple remachado, no ofrece seguridad suficiente para prevenir la entrada del agua dentro del casco.

En cuanto a la comunicación y ventilación necesarias, se obtienen practicando en las cubiertas unas aberturas rectangulares, que reciben el nombre de "escotillas". Las "puertas" abiertas en los costados, contribuyen también a la ventilación, y en los buques de guerra, algunas tenían antiguamente por fin principal facilitar el fuego de la artillería. Para dar aire y luz a los alojamientos, y en general, a todos los locales de las distintas cubiertas que se encuentran por encima de la línea de flotación, se practican en los costados del buque, pequeños orificios provistos de "portillos" estancos. La forma usual de estos portillos es la circular, por ser la que ofrece la máxima superficie con el menor perímetro.

Los grandes compartimientos en que las cubiertas dividen a los buques, así como las mismas cubiertas, reciben distintos nombres:

Se llama "cubierta principal", "cubierta alta" o simplemente "cubierta", la más elevada que corre de proa a popa; sobre ella, están en los buques de guerra las torres con los cañones de grueso calibre. Sigue después en orden descendente la "habitabile"; entre ésta y la principal se encuentran los alojamientos y antiguamente, parte de los cañones de pequeño calibre.

Más abajo está la "protectriz", cubierta blindada que separando el casco en dos porciones protege su parte inferior u obra viva, región vitalísima de que depende la flotabilidad y que contiene las máquinas, calderas, pañoles o almacenes, aparatos de gobierno, etc. Esta cubierta protectora, solía afectar la forma de concha de tortuga, des-

ciendo, en su unión con los costados, por debajo de la flotación. El espacio de la protectriz y la habitabile, estaba destinado generalmente a carboneras, armamento de torpedos y algunos pañoles. Hoy día las carboneras se han substituído por tanques para combustible y lubricante.

Por último, ocupando próximamente dos tercios de la longitud del buque y correspondiéndose verticalmente con los compartimientos de máquinas, calderas y pañoles, hay un doble fondo subdividido por cuadernas estancas; las células que así resultan llevan el agua de alimentación de las calderas y se llaman "trimenes".

En los buques mercantes, la cubierta que sigue inmediatamente debajo de la alta, es la "principal"; después se encuentra la del "sollado" y "falso sollado", constituida esta última por trozos de cubierta volante o fija, situados cada uno en los extremos de proa y popa. La "bodega" es el espacio comprendido entre la quilla y la cubierta del sollado, que puede ser continua o estar interrumpida en el centro.

Sobre la cubierta alta y en los extremos de proa y de popa, hay en los barcos de cierto porte, construcciones ligeras. La de popa se llama "chupeta" y "toldilla" el techo que la cubre; la de proa recibe el nombre de "castillo".

En los antiguos navíos, la cubierta situada debajo de la alta se llamaba de "batería", porque en ella solía montarse la artillería más poderosa entre toda la que constituía su armamento, y algunos de aquellos buques tenían varias baterías, que se distinguían con los números de orden 1.ª, 2.ª, 3.ª, contando siempre de abajo arriba.

## SISTEMAS DE SUBDIVISION EMPLEADOS EN LOS BUQUES

Los abordajes, las varadas, las explosiones submarinas y otros mil accidentes, demasiado frecuentes por desgracia, pueden producir una vía de agua en un buque y hasta su ida a pique. Mientras los cascos fueron de madera, estos efectos no eran de temer como hoy día, pues con relativa facilidad se podía taponar la brecha abierta en el costado; pero desde la introducción del hierro en las construcciones, ha sido preciso renunciar a este procedimiento, y hoy se recurre al de la división del buque en "compartimientos" por medio de mamparos convenientemente dirigidos y he-

os estancos por el repicado de las costuras. Desde luego se ve que el sistema complica notablemente el repartimiento interior del buque, torpeciendo al mismo tiempo la ventilación y dificultando la buena estiba de la carga en los buques mercantes; pero, en cambio, aparte de su principal cometido proporciona otras importantes ventajas, como son las de evitar la propagación de un incendio, aislando el foco y facilitando así su extinción, aumentar en gran escala la rigidez de los cascos, etc.

El principio de la subdivisión, que puede considerarse como uno de los principales fundamentos de la construcción de los buques de casco metálico, puesto que es la base de su flotabilidad en caso de avería, se aplica bajo tres formas de estructura: "mamparos estancos", "sistema celular" en la zona de flotación y dobles fondos. Los mamparos estancos y los dobles fondos son comunes a los buques de guerra y mercantes; la estructura celular en las proximidades de la flotación, es particular de los de guerra, toda vez que su objeto es reducir todo lo posible la gravedad de las averías producidas por aque- los proyectiles que hieran el casco en su línea de flotación.

Los mamparos que forman los compartimientos estancos son de tres clases: "mamparos verticales longitudinales", "mamparos verticales transversales" y "mamparos horizontales" o "plataformas". Su disposición varía con los diversos tipos de buques. En el extremo de proa hay siempre un mamparo transversal llamado de "colisión" destinado a detener el agua que pueda penetrar en el compartimiento de proa en caso de un abordaje. Igualmente se sitúa otro mamparo transversal a popa, que limita un compartimiento destinado a contener lastre de agua salada, con objeto de regular la diferencia de calados o asiento longitudinal del buque. En la parte central existen numerosos mamparos longitudinales y transversales que limitan y subdividen los locales del aparato motor; así la máquina como las calderas van divididas en diversos grupos; de modo, que cuando por inundación se inutilice alguno de estos grupos, puedan los otros continuar funcionando; además, siempre que el servicio que los compartimientos han de prestar, no lo impida, se les divide en dos o más por medio de mamparos longitudinales u horizontales.

La protectriz por sí sola constituye un excelente mamparo horizontal al que se unen todos los verticales; el espacio comprendido entre ella y la cubierta alta, se divide también en compartimientos, que no por estar por encima de la flotación, dejan de ser útiles; para la distribución de los mamparos que los constituyen, se sujeta en lo posible a las condiciones de habitabilidad del buque. El papel de estos compartimientos es, no sólo el de evitar las inundaciones, sino también, (y en muchos casos se instalan con este único objeto) el de aislar las piezas de las baterías, a fin de que los destrozos que hagan los proyectiles enemigos, no alcancen a todas ellas.

Para asegurar a los mamparos estancos, en todas circunstancias su completa eficacia, sería de desear que no fuera preciso practicar ninguna abertura en ellos, sobre todo en los fondos. Pero las necesidades del servicio a bordo, hacen este deseo irrealizable. Siempre se debe limitar el número de aberturas al mínimo, practicándolas lo más elevado posible, y cerrándolas por medio de puertas estancas. — Además las puertas colocadas en las partes bajas del buque, deben poderse cerrar por el intermedio de órganos de maniobra colocados en las cubiertas superiores, o mediante un sistema automático que puede controlarse desde el puente de mando del buque.

Para que los compartimientos estancos respondan por completo al objeto para que se les instala, es preciso proveerlos de los medios necesarios para su inundación y achique, lo cual lleva consigo el establecimiento de una complicada red de tubería, así como el de un gran número de válvulas y grifos que permitan su comunicación o incomunicación con el mar y la de unos compartimientos con otros.

Las disposiciones con este fin usadas, varían mucho, pero la más general es la siguiente: en el interior del doble fondo existe un gran tubo que corre de proa a popa, atravesando los mamparos estancos que subdividen a aquél; este tubo, llamado "colector general", está en comunicación directa con las aspiraciones de las bombas de achique, circulación e incendios. Del colector general arrancan varios ramales de tubería que le ponen en comunicación con todos los compartimientos situados debajo de la cubierta siguiente a la protectriz, de

suerte que la simple maniobra de un grifo, permite que el agua de un compartimiento inundado vaya al colector general y de ahí al mar por las expulsiones de las bombas de achique.

Para inundar cualquiera de los compartimientos, cuando por circunstancias de mar o de guerra sea preciso variar la diferencia de calados, sumergir más o menos la coraza, adrizar al buque escorado por la inundación del compartimiento simétrico, etc., llevan todos ellos una válvula que abierta, los pone en comunicación con el mar, y, además, un tubo por el cual sale a la atmósfera el aire contenido en el compartimiento y desalojado a medida que el agua exterior entra.

Siempre ha habido gran resistencia a instalar mamparos estancos en los buques mercantes, sobre todo en los de carga, por los inconvenientes que presentan para la buena estiba de aquélla; pero los numerosos accidentes ocurridos en estos buques, por la falta de compartimientos estancos, han hecho introducir la subdivisión, aunque nunca en tan alto grado como en los buques de guerra; los grandes vapores mercantes subvencionados por los gobiernos para los servicios postales, deben responder a la condición de poder continuar navegando, con un local cualquiera en comunicación con el mar y también se les exige que permanezcan a flote a pesar de la inundación de dos compartimientos contiguos cualquiera.

"Estructura celular". — Tenga o no el buque cintura acorazada, la zona de flotación está expuesta a ser herida por los proyectiles enemigos, y una vía de agua en aquella región, puede colocar a la nave en críticas condiciones, si la inundación se propaga. Y en efecto, el agua, circulando en el interior del casco, no sólo sumergirá más el buque, sino que disminuirá la estabilidad, exponiéndolo al peligro de "darse vuelta". Para evitar este peligro, se recurre a la estructura celular comprendida entre la cubierta protectriz y la inmediata superior, bastante elevada sobre la flotación, y para ello se subdivide minuciosamente el espacio comprendido entre las dos cubiertas en pequeños compartimientos, formándose así lo que se llama "zona celular". Algunos buques, tales como los cruceros protegidos, llevan una zona celular completa de proa a popa; otros, los que tienen reducto central acorazado, la llevan hacia

las extremidades y exteriormente al reducto. Una estructura celular funciona tanto mejor cuanto más minuciosamente está fraccionada, puesto que una subdivisión así constituida reduce al mínimo la invasión del agua. Esta subdivisión se obtiene con mamparos longitudinales y transversales, no estableciendo comunicación alguna entre las diversas células. Algunos mamparos de éstos, están dispuestos de modo que desempeñen en particular un papel protector, aparte del suyo principal de separar las células unas de otras. Así por ejemplo, en algunos buques se encuentra paralelamente al costado por su parte interior un "cofferdam", o sea una encajonada estancia limitada por un mamparo longitudinal que dista del costado del buque de 60 cms., a un metro, y dividida, por mamparos transversales, en células de poca longitud.

## CLASIFICACION DE LOS BUQUES

La clasificación de los buques, se hace desde distinto punto de vista. Por razón de su cometido, se dividen en buques de guerra y mercantes. Los primeros, como elementos constitutivos de una flota de guerra, están llamados a cumplir diversas misiones.

En tiempo de paz, deben llevar el pabellón nacional a aquellos países donde los ciudadanos de la nación a que pertenece la flota tengan necesidad de ser apoyadas para el reconocimiento de sus derechos; deben proteger a los buques mercantes contra los actos de piratería, apoyar con demostraciones navales las protestas diplomáticas y establecer la más íntima relación con las islas y zonas alejadas de la metrópoli. Este servicio requiere especialmente el empleo de buques viejos, siendo de importancia secundaria en ellos, la clase de armamento y de protección.

En tiempo de guerra, deben ser capaces de llevar rápidamente la ofensa a la costa enemiga, bombardeando y atacando las obras de fortificación, desembarcando cuerpos de ejército: en tales funciones, se deben de emplear, en unión de los transportes, buques de poco calado para poder aproximarse a tierra, donde la profundidad de las aguas suele ser pequeña, provistos de potente artillería y fuertemente defendidos. La necesidad de poder capturar los barcos mercantes, paralizando así el comercio del adversario, exige la posesión de bu-

ques de gran velocidad y armados con un reducido número de cañones. Si el enemigo, antes de ser atacado en sus costas, opone una escuadra a los asaltantes, se necesitan buques de combate dotados de gran movilidad y radio de acción, así como de cualidades ofensivas y defensivas desarrolladas en sumo grado; éstos son los que se llaman "acorazados de escuadra".

Esta necesita también del concurso de los "cruceros" y de otros buques menores que en combinación con los aviones de reconocimiento y los submarinos, hagan el servicio de "exploradores" y "avisos".

Para la defensa de las costas, además de las fortificaciones establecidas en tierra en aquellos puntos más importantes, se necesitan buques especiales de pequeñas dimensiones que tengan como armas principales el cañón y el torpedo, y para los cuales, el radio de acción tendrá muy poca importancia: A esta categoría pertenecen los acorazados guardacostas y los cañoneros; también se emplearán con el mismo objeto, los torpederos y submarinos.

Entran en esta misma categoría los "cazatorpederos", inventados para defender los buques contra los ataques de los grupos de torpederos, pudiendo también utilizarse su acción destructora contra los buques grandes.

Por último, existen buques especiales destinados a fondear rápidamente las minas de bloques delante de los puertos o arsenales enemigos, "buques hospitales", "buques nodriza", etc., otros dedicados a servicios secundarios o subsidiarios como los "transportes" para el de tropas, víveres y municiones, buques "cisternas", para la conducción de líquidos, a los cuales se deben añadir, si bien en rigor no forman parte de una fuerza naval, los buques-escuela, aquellos que se dedican al servicio hidrográfico, al de cables submarinos, etc.

Tan diversos tipos de buques, obedece a la imposibilidad de construir uno igualmente a propósito para todos los distintos servicios expresados. En todo buque de guerra hay que considerar varias circunstancias características que determinan su poder, que dan la medida de su eficacia para el objeto a que se le destina. Son éstos:

(a)—Potencia ofensiva para el combate lejano (representada por la artillería de grueso y mediano calibre).

(b)—Potencia ofensiva para el combate próximo (torpedos, cohetes, artillería pequeña).

(c)—Protección contra el combate lejano (coraza, cúpulas, casamatas, etc.)

(d)—Protección contra el combate próximo (redes contra torpedos, proyectores, sistema de protección celular del casco, artillería anti-aérea, etc.)

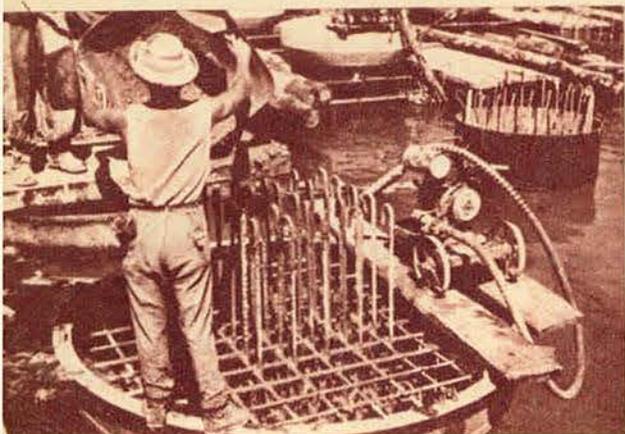
(e)—Velocidad, cuyos factores principales son la potencia de las máquinas y la forma del casco.

(f)—Radio de acción, (determinado por el consumo y la capacidad de los tanques de combustible).

Por último, la aptitud para desempeñar servicios especiales, como los de transporte de tropas y pertrechos de guerra, vigilancia de la pesca, persecución del contrabando, etc., que requieren barcos convenientemente distribuidos, de reducido gasto, posibilidad de navegar en aguas de poco fondo, etc., etc.

Comparando el buque de guerra con una fortificación de tierra, resulta en general inferior a ésta, aunque tenga sobre ella algunas ventajas. Por lo pronto, el buque de guerra es una batería de costa poco elevada, de modo que aún cuando su artillería sea superior a la de tierra, la elevación de ésta, puede darle marcada superioridad. Ciertamente es que los buques pueden elegir el sitio y distancia que les convenga para concentrar sus fuegos contra el punto más débil de las defensas terrestres; pero también lo es que el tiro es menos preciso desde a bordo que en tierra y que un disparo afortunado hace muchísimo más daño en un buque que el que pueda causar en una fortaleza; circunstancia esta, que obliga al buque a ser muy prudente en su ataque. Además, el complejo de la organización de los buques modernos, no les permite alejarse mucho de su base de operaciones para reportarse de combustible, reponer las municiones consumidas y reparar las averías que puedan sufrir, no tanto por la acción del enemigo, como por los elementos y su propia y complicada constitución.

# EN JULIO INAUGURARA LA SRIA. DE MARINA EL MUELLE DE METALES DE TAMPICO, OBRA A CARGO DEL GREMIO UNIDO DE ALIJADORES



Capiteles de los cilindros de la infraestructura del muelle, en construcción.



Otro aspecto de los capiteles de los cilindros.



Encofrado para el colado de Superestructura.



Armadura de varilla de hierro antes del colado de la Superestructura.

## CENTRAL DE FRACCIONAMIENTOS, S. A.

Felicita a la  
MARINA NACIONAL

EN SU — ANIVERSARIO

Av. Juárez 88-50. Piso.  
12 65 90 — 35 94 45 — 35 94 46.

CUANDO VAYA USTED A TAMPICO SU  
PROPIO HOGAR ESTA EN EL

HOTEL INGLATERRA

Totalmente modernizado en sus seis pisos

*Hotel Inglaterra*

R  
E  
S  
T  
A  
U  
R  
A  
N  
T  
-  
B  
A  
R



N  
O  
R  
M  
A  
N  
D  
I  
E  
N  
I  
G  
H  
T  
C  
L  
U  
B

SALON DE RECEPCIONES Y BANQUETES  
TAMPICO, TAMPS.

# EL TIBURON

## SU PESCA COMERCIAL

En nuestro artículo del número anterior, decíamos que se conocen unas cuarenta especies, y que éstas varían de tamaño, en su edad adulta, desde unos cuantos decímetros, hasta varios metros. Personalmente capturamos durante el año de 1939 un ejemplar que midió más de once metros. Era este escualo de los que conoce la gente pescadora de Baja California, como "tiburón lobero", por alimentarse especialmente de lobos marinos. Al abrirlo, encontramos que había tragado recientemente dos de estos mamíferos. Sus enormes mandíbulas estaban abiertas, más de un metro de diámetro. Por la escora que tomó la embarcación al izarlo sobre cubierta para abrirlo y aprovechar el hígado, pudimos calcular el peso aproximado de este monstruo en unas seis toneladas. Cuando el que esto escribe, se dedicó a la pesca de tiburón, tenía gran precio en el mercado una especie llamada 'soup fin' por ser la que se usa en la refinadísima cocina china, para hacer la famosa sopa de aleta de tiburón. El valor del escualo no consistía en la aleta, sino en la enorme potencia que su hígado contenía en diferentes vitaminas. El hígado del tiburón "aleta de sopa" pesaba en algunas épocas hasta un 25% del total del pescado. En un arte de pesca fijo, como el que nosotros usábamos, solían quedar atrapados un promedio de veinte tiburones cada noche. La pesca, es enormemente influenciada por el cielo lunar, temperatura del agua y condiciones meteorológicas. Había ocasiones, que con 400 anzuelos que teníamos "caídos", solamente lográbamos 4 ó 5 capturas, pero estos fracasos se veían compensados con creces; una noche extraordinaria, logramos 107 capturas. El tiburón que nosotros capturábamos, mide entre 1.50 y 1.80 mts., en su edad adulta, y es de un color gris perla, siente marcada preferencia por la "barracuda" o "picuda" pues cuando hicimos una serie de pruebas con las diferentes "carnadas", o cebos en los anzuelos, comprobamos por estadística, que solamente el comarón y la langosta resultan bocados preferidos por estos escualos. El tiburón a que nos referimos, solía capturarse en el año de 1939, entre los 27° y 32° latitud N. esto es entre la isla de Cedros en el li-

toral occidental de la Baja California y el puerto de Los Angeles en la Alta California. Para pescarlo fundeábamos dos boyarines, que generalmente eran tambores metálicos de 200 lbs. Entre los dos boyarines, iba un cabo de unos 5 centímetros de "mena" esto es, circunferencia, y unos 120 metros de longitud. Debidamente espaciados, pendían de este cabo, 25 anzuelos cuyas vueltas o ganchos medían 5 ó 6 cms. Estos anzuelos se fabrican con hierro de 6 mm. de diámetro. Para evitar que el tiburón rompiera el empate o línea que unía anzuelos al cabo en que iban suspendidos, hacíamos las uniones de alambre de acero, delgado, para que no la rompieran con las dentelladas. Había que espaciar los anzuelos de tal manera, que no pudieran tocarse uno a otro, pues en una ocasión en que no se tomó esta precaución, dos tiburones que picaron en anzuelos vecinos, se hicieron pedazos a mordidas.

Fuimos experimentando también la conveniencia de fondear nuestras "cimbras" o "palangares" que es como se conoce este arte de pesca, perpendiculares o paralelos a la costa, así como a diferentes profundidades. Llegamos a la conclusión de que el tiburón corría paralelo a la costa, en "cardumen" o grupo. En alguna ocasión encontré un cardumen de esta especie de tiburón a 60 millas de la costa, frente a Punta Sur, entre San Francisco y San Pedro, Alta California. Apparentemente el cardumen iba hacia la costa, aun cuando esto resulte difícil de precisar.

Hay la conseja de que los cadáveres de los tiburones, espantan a éstos. Nunca nos atrevimos a experimentar, por temor a estropear nuestras zonas de pesca, así que diariamente nos metíamos diez o quince millas mar adentro, a tirar toneladas de carne comestible y pieles superiores a la de res, por falta (durante aquellos años) de brazos y técnica para su aprovechamiento integral.

Tenemos en México técnicos en curtiduría que han hecho verdaderas maravillas con la piel de tiburón. Esta es varias veces más resistente que la de res, así que permite ser usada en espesores mucho más delgados, en la manufactura de calzados, petacas, etc., y por su gran suavidad, ha sido empleada hasta en la confección de trajes para baño. En cierta ocasión, nos llamó la atención un anuncio en cierta zapatería de Bruselas, que ofrecía zapatos de piel de tiburón. Ad-

quirimos un par, y diez años después hubimos de obsequiarlos a un menesteroso, aburrido de su larga duración.

Conversando con algún amigo de las posibilidades de aprovechamiento que tiene el tiburón, nos decía que ya que en éste no se desperdicia nada, podía considerarse el "cerdo de mar".

Hoy día, que comienza nuestro pueblo a aprender a comer, sería posible acostumbrarle a ingerir, no sólo durante los días de "vigilia" religión, sino más a menudo, carne de tiburón que ya se expende en algunas zonas del país bajo el nombre de "bacalao americano".

En otros países de Ibero-América, se suele pescar el tiburón con una red llamada "trasmallo" que tiene unos 30 cms. de altura en el tejido. Esta red se fondea perpendicular a la carrera del tiburón. La red lleva unos flotadores en su parte superior, así que viene a formar un obstáculo o cerca al paso de los cardúmenes. Cuando la encuentran los tiburones, tratan de pasar entre sus aberturas; forzándose entre las mailas, mete toda la parte anterior de su cuerpo, hasta quedar atrapado por las aletas. El bicho, no es capaz de razonar que moviéndose hacia atrás puede quedar libre, sino que continúa empujando hacia adelante hasta que los pescadores, revisando el trasmallo, lo enganchan y matan.

Es posible la pesca del tiburón en pequeña o grande escala en todos los litorales mexicanos, sobre todo en las desembocaduras de lagunas o ríos, pues hay generalmente en estas zonas centenares de escualos devorando a los peces que salen o entran por las bocas o barranas.

### "LA PESCA"

PESCADOS Y MARISCOS EN GENERAL.

GONZALEZ HNOS., S. en N. C.  
de C. V.

Av. Centenario No. 114.  
Apdo. No. 58 Teléfono 2-26-58.  
TAMPICO, TAMPS.

A la Marina de Guerra y Mercante, nuestros parabienes

DIA DE LA MARINA

Junio 10. de 1955.

# ASCENSOS DEL PERSONAL DE LA ARMADA DE MEXICO

## CUERPO GENERAL

Con fecha 12 de marzo.

A Tenientes de Corbeta los Guardiamarinas:

Gerardo Olavarrieta León  
Manuel Monroy Gutiérrez  
Jorge Vega Camacho  
Armando Lara Preciado  
Mario Rodríguez Esperón  
Manuel González Liceaga

## CUERPO DE INGENIEROS MECANICOS NAVALES.

A Tenientes de Corbeta los Guardiamarinas:

Arnoldo Díaz Acuña  
Ignacio Zamudio Mora  
Gerardo González Zamudio  
Eduardo Casas Morales

## CUERPO GENERAL

Con fecha 20 de abril.

A Tenientes de Fragata los Tenientes de Corbeta:

Alfonso Valerio Sánchez  
Vicente Díaz Mirón Bazañez  
Jorge Arizaga Amézcua  
Javier Gutiérrez Bustamante  
Alvaro Arzamendi García  
Salvador Gómez Bernard  
César A. Ortiz Enriquez  
Horacio Fourzan Márquez  
Adrián López Paez  
Carlos Pérez Rivera  
José González Briceño  
Porfirio López Toledo  
Carlos Blanco Rome  
José Córdova Gómez  
Federico Kuntzy Ruiz  
Luis M. Gil Jiménez  
Jorge Mora Pérez  
Tomás Ortega Bertrand  
Marcial L'Eglise Muttio  
Gildardo Alarcón López  
Pedro Fonseca Escobar  
Francisco González Martínez  
Rodrigo del Peón Álvarez  
Luis Hernández Baeza  
Oswaldo Fourzan Márquez  
Angel J. Martínez Figueroa

## CUERPO DE INGENIEROS MECANICOS NAVALES

A Teniente de Navío los Tenientes de Fragata:

Irís Díaz Barrientos  
José Vera Juárez  
RUMBO... AL MAR

Horacio Espino Espino  
Técilo Romero Uzárrega  
Javier Alcócer Mercadante  
Sahino Cordero Morales  
Nicolás Hernández Delgado  
Rosendo Bretón Estrada  
Guillermo López Lira  
José Luis Cubría Palma  
Miguel Martínez Rodríguez  
Ramón Cortez López  
Andrés Olavarrieta León

## CUERPO DE INGENIEROS MECANICOS NAVALES

A Tenientes de Fragata los Tenientes de Corbeta:

Estéban Martínez Oropeza  
Alfonso Aguilera Pruneda  
José Ramos Vázquez  
Guillermo Ruiz Valenzuela  
Alfonso Carvajal Martínez  
Alfonso Ortega Galindo  
Santos Geona Guerra  
Gustavo Belirán Aguilar  
Francisco Quiñones González  
Fernando Zaracho Zapata  
Mario González Pérez  
Refugio Pérez Rincón  
Rogelio Bretón Estrada  
Amado J. Hernández Maldonado  
Victor Lara Camacho  
Antonio Riveroll Torres  
Eduardo Figarola Olán  
José Ramírez Pastrana  
Raúl J. Trujillo Gallardo  
Rubén Miranda Córdova

## CUERPO GENERAL

Con fecha 14 de mayo

A Capitanes de Navío los Capitanes de Fragata:

Deódoco H. Pastor Baeza  
José María Rivas Sáenz  
Félix Merrell Peyrefite  
Carlos Abarca Schaufelberger  
Elías Bertrand Lara  
Humberto Uribe Escandón  
Ramón Alcalá Ferrera  
Angel Ramos Ramírez

## CUERPO GENERAL

A Capitanes de Corbeta los Tenientes de Navío:

Mario Artigas Fernández  
Raúl Alcalá Martínez  
Agustín Muñoz de Cote Olivares  
Luis Jácome Calderón  
Manuel Hernández Obregón  
Enrique Illades Herrera  
Pedro Toledo Astorga

Jorge Avello Aguilar  
Rafael López Lara  
Miguel Pertela Cruz  
Alberto Carmona González  
Armando Abarca Schaufelberger

## CUERPO DE AERONAUTICA NAVAL

A Capitán de Navío el Capitán de Corbeta

José Maza Belmar

A Capitán de Fragata el Capitán de Corbeta:

Genaro Padilla Armengol  
Manuel Carvajal Zamorano  
A Capitanes de Corbeta los Tenientes de Navío:  
Rafael Hernández Uzcanga  
Telemaco Lara Muñoz  
Armando Martínez Flores  
Carlos Morales Llano  
Celso Domínguez Bermea  
Fidencio González Carrasco  
Estanislao López Arreola

A Tenientes de Navío los Tenientes de Fragata:

Adolfo Argudín Alcaraz  
Petronilo Flores Palacios  
Carlos Castillo Segura

## CUERPO DE INGENIEROS MECANICOS NAVALES

A Capitán de Navío el Capitán de Fragata:

José Valcarcel Torres

A Capitán de Fragata el Capitán de Corbeta:

Humberto Martínez Nájera

A Capitanes de Corbeta los Tenientes de Navío:

Ariuro Palma de la Rosa  
Enrique Flores Magón Arteaga  
Fermín Carrillo Hernández  
Guillermo Uribe Bazán  
Pedro Larrañaga Domínguez  
Enrique Esparza Aguirre  
Omar Martínez Villegas  
José Gómez Ramos

# MAREJADA DEPORTIVA

Por el Ca. . Faugier

## FOOT-BALL

Por fin tendremos la anunciada serie internacional de Foot-Ball, que será hecha a base del equipo brasilero SAO PAULO y nuestros equipos de primera división. Los Paulistas traen un plantel joven, pues solamente uno de ellos pasa de los 29 años, oscilando sus edades entre los 20 y los 25. El Foot-Ball brasileño es bien conocido por nosotros y sabemos de su reciedumbre y técnica.

De Sao Paulo podemos decir que es una cantera de finos futbolistas. Con esta serie podremos conceptuar si nuestro futbol ha progresado como parece o si se ha estancado; pero de cualquier manera el cotejo será provechoso para nuestros equipos.

Sabemos que el "TAMPICO" hará adquisiciones de algunos jugadores argentinos con objeto de redondear su team y conseguir en el Campeonato de Copa que se avicina un lugar más prominente. Por su parte, el Necaxa parece que no ha llegado todavía a un acuerdo con los "3 mosqueteros" (JASO DEL AGUILA y PORTUGAL). Ojalá que se subsanen las dificultades existentes y que puedan seguir vistiendo la gloriosa camiseta electricista, para satisfacción y agrado de los miles de partidarios del equipo de don Juan José Rivera Rojas.

Los equipos nacionales de Francia, el "A" y "B" han sostenido una campaña de triunfos en Europa, derrotando a equipos tan duros como el Español, Inglés y Sueco. Después del tremendo susto que los nuestros les dieron en el Campeonato Mundial de Suiza, sería muy agradable el que pudiésemos presenciar una serie internacional a base de un equipo francés.

## BOX

De pronóstico reservado se espera el peleón del 28 del actual entre Babe Vázquez y Enrique Esqueda por el título de peso ligero de la República que gallardamente ostenta el Babe de Guanajuato. Los dos tienen lo suyo y son bravos, pero nos inclinamos en favor de Vázquez por su rapidez y mejor técnica, no obstante el pegue formidable de su adversario.

El absurdo fallo dado a Julio Escobedo en su pelea con Memo Valero es todavía motivo de conversación. El veterano peleador Memo Valero, aunque muy lejos de tener las cualidades que lo caracterizaron hace algunos años, dió una brillante demostración de técnica ante un torpón adversario.

La contundente victoria obtenida por Rocky Marciano sobre su rollizo contrincante Don Cockell, por K. O. T. en el 9o. round, demostró que todavía hay

campeón para rato y dispó la esperanza que tanto ansian de años atrás los británicos de tener un Campeón Mundial de todos los pesos.

## LUCHA LIBRE

La reaparición en los cuadriláteros de lucha libre profesional de Bobby Bonales, ha sido brillantísima, pues el aguerido veterano está demostrando que el "colmillo" vae mucho en estas lides. Todavía está presente en la mente de los aficionados aquellas pavorosas luchas que nos ofrecieron Bonales y Gori Guerrero. De este último tenemos que decir que se encuentra en los EE. UU., en donde tiene gran cartel, ganando muy buenos dólares. En ocasión de los II Juegos Panamericanos estuvo en la ciudad de México para presenciar las competencias de lucha Olímpica, a la que es muy aficionado.

## BASE-BALL

Habrà guerra intestina esta semana en el parque del Seguro Social, la serie entre Tigres y "diablos" que promete ser muy "caliente". Los "Tigres" van en último lugar, pero su mánager Genovese contará para esta serie con algunos peloteros norteamericanos que le darán mucha mayor consistencia al equipo, y espera derrotar a los del México. Estos por su parte han hecho una campaña brillante y están peleando el primer lugar con mucha bravura. Creemos que este último equipo ganará la serie a los felinos.

## OTRAS COSAS

Es verdaderamente halagüeño el hecho de que se haya hecho un homenaje a nuestros campeones de los II Juegos Panamericanos. En todos los países lo han hecho.

El estímulo que se da a nuestros jóvenes con estas cosas es muy benéfico, tenemos que recordar los momentos de amargura que todos pasamos cuando en las listas de vencedores veíamos a purros extranjeros. Y el gozo inmenso que nos dieron nuestros muchachos cuando ganaron sus medales de oro. Estábamos en deuda con ellos.

Si usted, lector quiere constatar el beneficio que nos trajo la celebración de los II Juegos Panamericanos, dese una vueltecita por los parques deportivos y verá a una multitud de niños practicando el atletismo. En el parque "18 de Marzo" los sábados por la ma-

ñana podrá usted ver a jovencitos y jovencitas de las escuelas practicando carreras, saltos, lanzamientos, guiados por sus esforzados profesores de Educación Física que sin contar con los elementos necesarios, luchan por preparar a nuestros futuros ases. ¡ADELANTE PROFESORES. AHI ESTA EL FUTURO DEPORTIVO DE NUESTRA PATRIA!

Las autoridades de la Secretaría de Marina, conscientes de la necesidad de promover el deporte entre su personal, ha instituido los "Sábados Deportivos" en el parque "18 de Marzo", dando todas las facilidades y elementos necesarios para llevarlos a cabo.

Asimismo y gracias al entusiasmo y dinamismo del Teniente LUIS RUANO ANGULO y al apoyo que para el caso ha prestado el C. Secretario Encargado del Despacho de Marina ingeniero ALFONSO POIRE RUELAS, se ha formado un equipo de remo que pronto estará dando guerra, entre el personal de Oficiales de la Armada de México que se encuentran comisionados en esta capital. Deseamos mucho éxito a estos entusiastas jóvenes.

Por estas líneas enviamos también una felicitación a los equipos de: Basquet-Ball "MARINA" que actualmente ocupa el primer lugar en su liga, yendo invicto; y también al de Fot Ball "MARINA MERCANTE" por el mismo motivo.

**"CONVIENE RECORDAR QUE:—** El barón Pierre de Coubertin, creador de la frase famosa: "Lo importante no es ganar, sino competir", fué un noble francés descendiente del pintor Rubens y también del célebre Cyrano de Bergerac.

A su entusiasmo y tesón se debió la reinstauración de los Juegos Olímpicos en el año de 1896. Estos se verificaron en Atenas, Grecia.

Posteriormente tuvieron lugar en: París (1900), San Luis (1904), Londres... (1908), Estocolmo (1912), Bélgica (1920), París (1924), Amsterdam (1928), Los Angeles (1932), Berlín (1936), Londres... (1948) y Helsinki (1952). Las olimpiadas de 1916, 1940 y 1944, se suspendieron a causa de las Guerras Mundiales. La próxima se llevará a cabo en Melbourne, Australia del 22 de noviembre al 8 de diciembre de 1956.

# REDES

Es de mucha importancia el cuidado de las redes, pues éstas se deterioran fácilmente primero por el desgaste mecánico producido por el trabajo, por la descomposición provocada por bacterias y por oxidación.

El proceso de desintegración de las redes por el desarrollo de bacterias, es causado por los jugos que éstas segregan para ablandar el tejido sobre el que viven. Como las bacterias necesitan para su vida cierto grado de humedad, bastaría con secar las redes para matarlas; pero el trabajo que la red se destina, hace imposible este tipo de preservación. Es por esto, que se ha recurrido a la aplicación de diversas sustancias para disminuir la acción destructora de las bacterias. Las más usadas son: el sulfato de cobre, la creosota, el alquitrán y el aceite de linaza.

Para redes de hilo grueso, y de no mucha flexibilidad, se ha usado con éxito el alquitrán de hulla, que se aplica en caliente.

El alquitrán de hulla, tiene el inconveniente de poner las redes pesadas y algo rígidas, por lo que su uso no es recomendable en las redes de "amallar", que exigen flexibilidad. Otro de los inconvenientes del alquitrán, consiste en que el preservativo (la creosota) se evapora y se pierde en dos o tres meses, dejando adherido al tejido de la red, en forma de partículas quebradizas, la brea, cuya sola presencia, es más bien perjudicial.

Una fórmula empleada en gran escala hace muchos años, consiste en un tratamiento con sustancias tánicas, seguido de otro de sulfato de cobre y bicromato de potasa. El procedimiento es el siguiente:

Para 100 kilos de tejido de red, se toman 15 kilos de extracto sólido de cuercitrón (*Cuercus Tinctoria*) o 65 kilos de cáscara de enci-

na o de quebracho. Se disuelve el extracto en 500 litros de agua caliente (80°C) revolviéndolo constantemente. En caliente se vierte sobre la red y se deja enfriar muy lentamente, cubriéndola con lonas si es esto posible. Una vez que se enfría, se saca la red, se estruja y se pone a secar.

A continuación se impregna con la segunda solución.

Para 100 kilos de tejido, se disuelve en 600 litros de agua un kilo de sulfato de cobre y uno y medio de bicromato de potasa.

Una vez disueltas estas sustancias se baña con ellas la red. Al cabo de dos horas de inmersión se saca la red, se lava con agua dulce y se extiende a secar.

Una red, "tratada" o "curada", después de seis meses de continua exposición al agua, pierde muy poco de su primitiva firmeza, en tanto que otra que no se haya preservado, no sirve después de un par de meses.



## Servicios Aerotécnicos Reforma S.A.

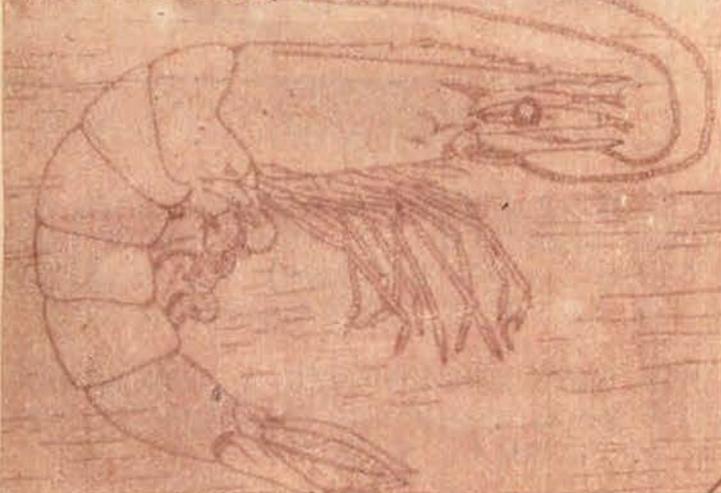
TODO AL SERVICIO DE SU AVION

Calzada Aeropuerto Central 161 Teléfono 22-08-72 México, D. F.

FELICITA A LA MARINA NACIONAL EN SU DIA

10. de Junio de 1955

### CORTESIA DE



PESQUERA CONTINENTAL, S. A. DE C. V.  
CIUDAD DEL CARMEN CAMP.

### Cooperativa Pesquera

SALINA CRUZ, S. C. L.

Av. 5 de Mayo 18. Apartado 35.  
SALINA CRUZ, OAX.

Gerente Gral.:  
ISAAC CONTRERAS TORRES.

FELICITA CORDIALMENTE A LA  
MARINA DE GUERRA Y MERCAN-  
TE CON MOTIVO DE LA CELE-  
BRACION DEL

DIA DE LA MARINA NACIONAL.

10. de JUNIO de 1955.

# CORRIDO DEL VELERO "YUCATAN"

Adiós Veracruz hermoso  
con tu dique y arsenal,  
de tí se va despidiendo  
el Velero "Yucatán".

\*

Si porque me ves en popa  
dirás que soy capitán,  
soy un pobre marinero  
del Velero "Yucatán".

\*

Al salir de Veracruz  
llevaba el viento en la popa,  
el Comandante ordenó  
lasca un poquito la escota.

\*

Aj entrar en ancho mar  
nos sorprendió un fuerte norte,  
ya íbamos a virar  
el Capitán pitó "forte".

\*

Después de tanto luchar  
luchar con el temporal,  
comenzamos a hacer agua  
a punto de naufragar.

\*

El Comandante, señores,  
echó el miedo en el olvido,  
anda, súbete hasta el sobre  
y dá señales de auxilio.

\*

Dos horas ya hablan pasado  
sin que yo no viera nada,  
cuando muy lejos miré  
que otro barco se quemaba.

\*

Al aferrar una vela  
en el penol de la gavia  
faltaron los marchaplés  
y mi cuerpo cayó al agua.

\*

Al verme tan afligido  
en medio de inmenso mar,  
entonces me dí valor  
sólo así pude nadar.

Nadar, nadar, nadar,  
comenzaron a gritar,  
aférrate al cabo  
y me pudieron izar.

\*

Señores, quieren saber  
cómo se aferra el juanete,  
se afirman los pasadores  
y se arrían los chafaldetes.

\*

Se toma paño por paño,  
se llevan al tamborete,  
se afirman los pasadores  
y aferrado está el juanete.

\*

Bonito San Juan de Ulúa  
hecho de gruesas paredes,  
donde se mueren los hombres  
por las ingratas mujeres.

\*

Bonito San Juan de Ulúa

A un costado de la vieja forta-  
leza de San Juan de Ulúa, donde  
se fondeaba el Velero "Yucatán"  
en las noches bañadas de luna y  
de tirs plateadas, escuchaban los  
paseantes que recorrían la bahía  
en lanchas y guadaños, las co-  
rrientes pero muy sentimentales  
cuartetos del corrido del "Yuca-  
tán".

rodeado de embarcaciones,  
por donde quiera se asoman  
las bocas de los cañones.

\*

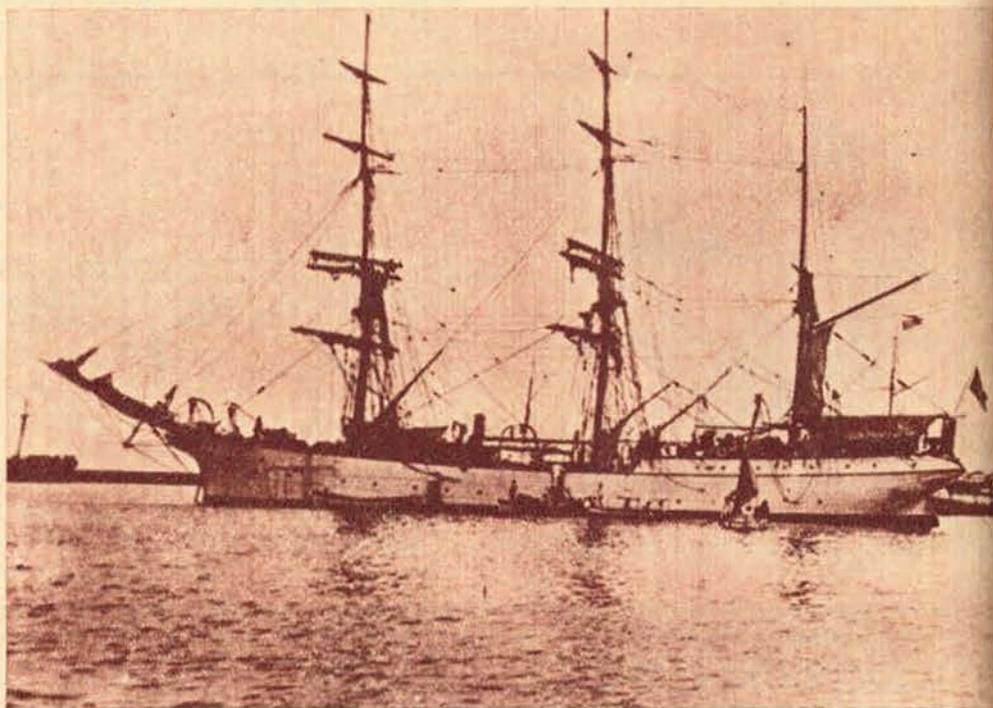
Dos meses habían pasado  
sin distinguirse una luz,  
cuando el serviola anunció  
el puerto de Veracruz.

\*

Señores ya me despido  
con esta triste canción,  
son cantos del marinero  
que salen del corazón.

\*

1916 a 1919.



Cia. Utah, S. A.

INGENIEROS Y CONTRATISTAS

Paseo de la Reforma 122-501.  
MEXICO. 6, D. F.

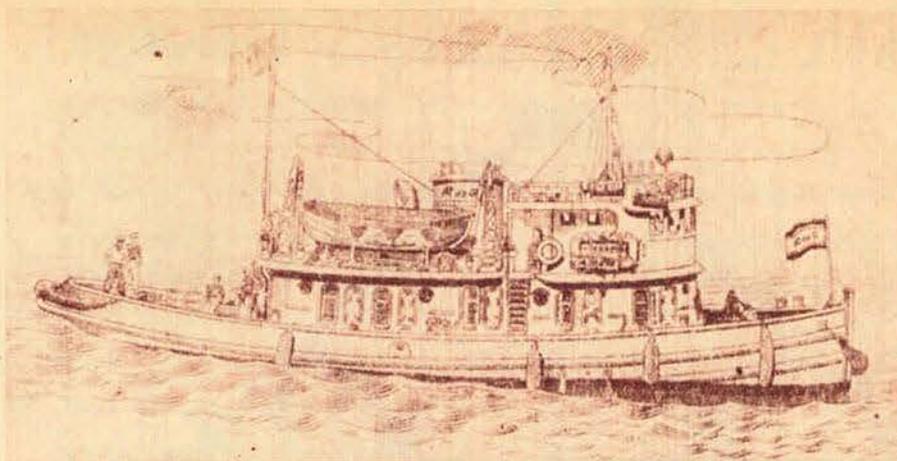
DESEA QUE LA MARCHA AL MAR POR EL  
PROGRESO MARITIMO DE MEXICO QUE LLE-  
VA A CABO LA SECRETARIA DE MARINA,  
LLEGUE A LA MAS FELIZ CULMINACION.

FELICITA CALUROSAMENTE A TODOS LOS  
MARINOS MEXICANOS EN OCASION AL DIA  
DE LA MARINA

JUNIO 10. de 1955.

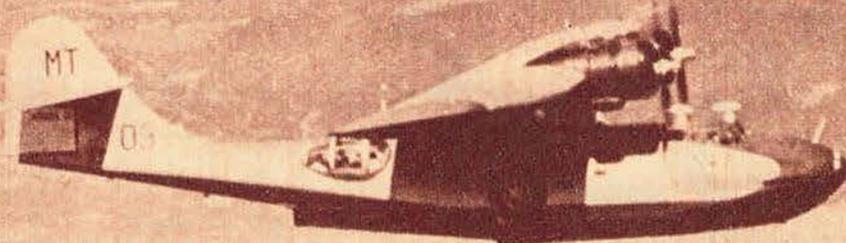
# REMOLCADORES DEL GOLFO, S. A.

Calle Aurora No. 306-C  
Sur. Apartado (P. O. Box)  
No. 151. Tampico, Tamps.,  
México.



## Avión PBY-5A

MT-03 Anfibio "Catalina" de la Armada, que desempeña actualmente servicio de transporte en compañía del MT-02 de igual tipo.



## JRB-4

MT-01: Avión Beechcraft que antes prestaba servicio como transporte y actualmente comisionado en la Escuela de Aviación Naval como entrenador de instrumentos.

# LITOGRAFICA NACHADO, S. A.

FELICITA CORDIALMENTE A LA

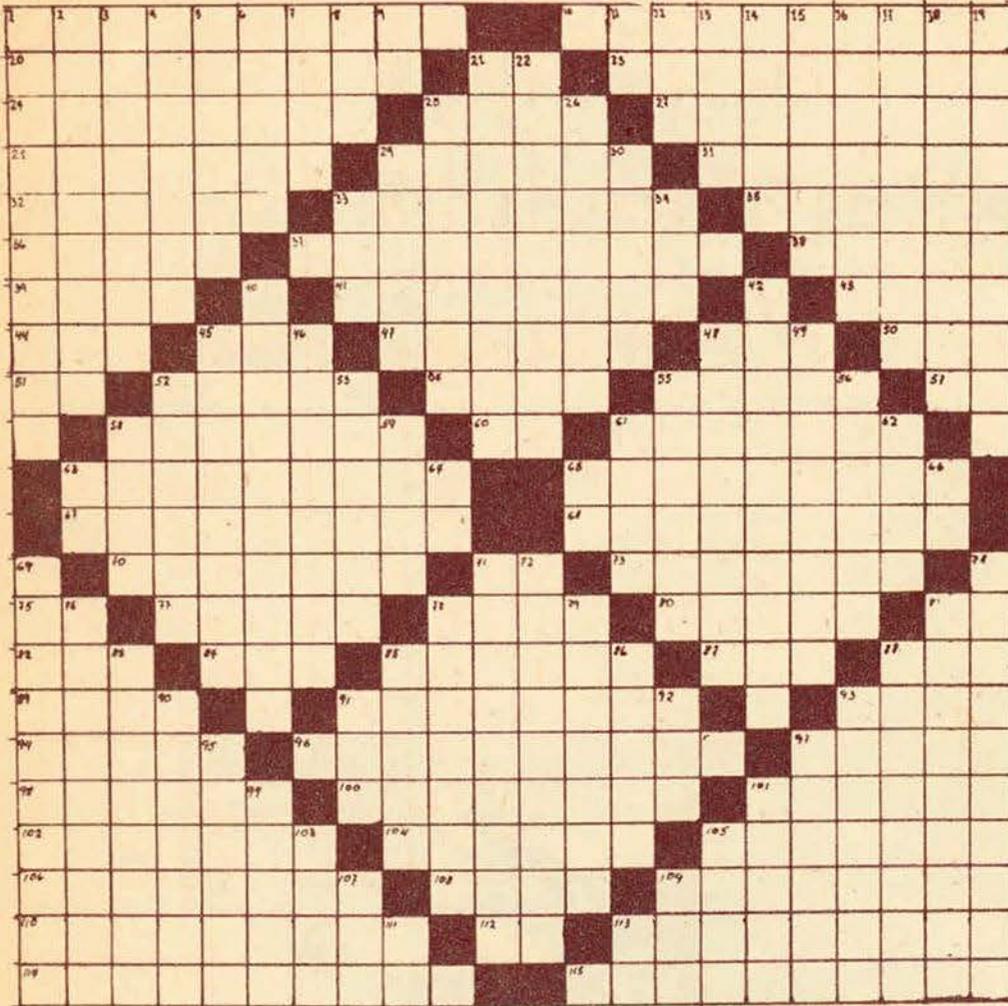
MARINA NACIONAL EN SU  
ANIVERSARIO

CALENDARIOS — ABANICOS — CARTELES  
NOVEDADES PARA ANUNCIOS

Niño Perdido 425, México, 12, D. F.  
Tels.: 19 31 89 — 19 46 66.



# MARINOGRAMA *por Velacho*



## HORIZONTALES

- 1.—Discurrido. Premeditado.
- 10.—Que escala, fem.
- 20.—Manantial.
- 21.—Antes del mediodía.
- 23.—Altiva, soberbia.
- 24.—Tengo necesidad, apremio.
- 25.—Gaseosa (invertido).
- 27.—Insecto alado de vivos colores.
- 28.—Oteduta o Atudeto.
- 29.—Leves, ligeros, rápidos.
- 31.—Común del Pueblo.
- 32.—Petatearé.
- 33.—Historias por orden de tiempo. Habituales.
- 35.—Antifaz.
- 36.—Letras de "Italia".
- 37.—Mundanales, de la tierra.
- 38.—Nombre de mujer. (Plural e Invertido).
- 39.—Tumor o dureza en los nervios o huesos. Punto de la eclíptica.
- 41.—Curturía. Vendita de pieles.
- 43.—Te dirigías. Invertido.
- 44.—Oficial turco.
- 45.—Acércate. Unete.
- 47.—Boca de un volcán.
- 48.—Gran extensión de agua salada.
- 50.—Letras de "soasable".
- 51.—Nota de la escala musical.
- 52.—Nombre femenino.
- 54.—Tela fina, invertido.
- 55.—Hortalizas.
- 57.—Sección doméstica.
- 58.—Invertido. Laguna formada por las aguas de un brazo de un río en su desembocadura, que participa del flujo y reflujo del mar.

- 60.—Interj. ox.
- 61.—Monos.
- 63.—Escribiente.
- 65.—Nombre dado a los demagogos franceses.
- 67.—Federativos.
- 68.—Que tiene la propiedad de repetirse o reiterarse.
- 70.—Utilidades del capital. Rentas.
- 71.—Dos consonantes.
- 73.—Cubierta de púas o espinas.
- 75.—Invertido. Nombre de letra.
- 77.—Saludables.
- 78.—Letras en desorden de "saboreamin".
- 80.—Liado. Amarrado.
- 81.—Nombre de letra.
- 82.—Una consonante y dos vocales.
- 84.—Número.
- 85.—Apellido de un conocido locutor de radio y televisión. Mexicano.
- 87.—Verso. Poesía.
- 88.—Zumo de frutos maduros con miel o azúcar cocido.
- 89.—Buey sagrado.
- 91.—Afamada marca de relojes.
- 93.—Tejido de lana o algodón.
- 94.—Muebles para el descanso.
- 96.—Plural. Que está en cuesta. Perteneciente a la costa.
- 97.—Guardia nocturna en los campamentos.
- 98.—Detonar. Hacer tono.
- 100.—Que sirve para atar. Parte donde se ata, plural.
- 101.—Apellido.
- 102.—Que tiene lana. Ganado lanar, plural.

- 104.—Honran con culto religioso.
- 105.—Animal testáceo.
- 106.—Administrador de bienes eclesiásticos, plural.
- 108.—Papagayo, invertido.
- 109.—Estragase.
- 110.—Acción y efecto de recalar, plural.
- 112.—El primero.
- 113.—Perder el color.
- 114.—Que provee con asesor, y el mismo proveído, plural.
- 115.—Vendedor de crustáceos. Pescador, barco.

## VERTICALES

- 1.—Calificación que se dá al número concreto.
- 2.—El que estudia y aplica el tratado sobre vomitivos.
- 3.—Leproso.
- 4.—Escrito y no publicado.
- 5.—Inmundicia.
- 6.—Publique por su cuenta una obra.
- 7.—Desaffa.
- 8.—Rueda.
- 9.—Nota musical.
- 11.—Razón social.
- 12.—Comité Liberal Mexicano, siglas.
- 13.—Mira. Prueba, (invertido).
- 14.—Perteneciente al coro, (invertido).
- 15.—Almas en pena.
- 16.—Limpias. Purificas.
- 17.—Especie de red que usan en el Levante, plural.
- 18.—Que rasan. plural.
- 19.—Que trabaja por un sueldo fijo.
- 21.—Rico. Acaudalado.
- 22.—Uno de los movimientos que hace el lancero con la lanza. Máquina para virar la cadena del ancla.
- 25.—Que adivina, pronostica, fem.
- 26.—Extrajeses la humedad. Gastares. el jugo de los cuerpos.
- 29.—Maja, campechana, linda, bonita, invertido.
- 30.—Emerger. Aparecer.
- 33.—Letras de "cacahuete".
- 34.—Enhorabuena.
- 40.—Raros o nunca vistos. Pasajeros Muy perfectos.
- 42.—Golpe dado con la cabeza.
- 45.—Diferencia o diversidad. Mutabilidad.
- 46.—Plural. Sal resultante de la combinación del ácido nítrico con...
- 48.—Nombre de un pueblo de Sinaloa.
- 49.—Declamada.
- 52.—Instrumentos para dar forma o cuerpo a una cosa.
- 53.—Guisalos al fuego.
- 55.—Especie de asequia para regar las tierras.
- 56.—Valor literal de las palabras. Fama.
- 58.—Invertido. Presas. Sentenciadas.
- 59.—Nombre de letra, plural.
- 61.—Asesine. Bebida regional argentina.
- 62.—Invertido. Terminación de números fraccionarios, plural.
- 63.—Comisión Federal.
- 64.—Igual al 60 horizontal.
- 65.—Vigésimasegunda letra del alfabeto griego.
- 66.—Bajo.
- 69.—Fem. Que cultiva, tuerce o vende tabaco.
- 71.—Que se alquila para conducir carga. Fem.
- 72.—Trabajadores o soldados en los buques de guerra o mercantes.
- 74.—Que trabaja el tabaco.
- 76.—Nombre dado a las personas encargadas de vigilar y activar a los trabajadores.
- 78.—Lo contrario de parado.
- 79.—Origen de las fuentes.

Trabajar con otro en una misma tarea.  
 Invertido. Escasez. Buena administración de los bienes temporales e inmateriales.  
 Munición algo mayor que los perdigones.  
 Célebre emperador romano.

88.—Anulare.  
 90.—Sonsas, Tontas, Sin Gracia.  
 91.—Alabanza.  
 92.—Auxilio.  
 93.—Olla grande para agua.  
 95.—Afamada grasa para limpiar calzado.  
 97.—Encállalo.

99.—Bogar.  
 101.—Sensación opuesta al frío.  
 103.—Sosa.  
 105.—(Andar de) (en meca).  
 107.—Regalas, invertido.  
 109.—Letras de "mero".  
 111.—Ruín, Bajo.  
 113.—Obsequia.

## Armamento...

(de la página 4)

orden político-administrativo, como el elevado costo de sostenimiento de las modernas marinas de combate. En efecto, es indispensable asegurar que la dotación permanezca en el buque por mucho tiempo sin renovar, sino ordenada y parcialmente, a fin de conservar siempre a la mayoría personal de a bordo en perfecto estado de instrucción; pero como al mismo tiempo el período de pruebas puede ser largo, y de alto costo, aquéllas practican con toda la dotación, pesen los haberes de completo armamento, los cuales sólo empiezan a disminuir cuando el barco está enteramente listo y dispuesto para toda clase de servicios. La situación de armamento, la con la de construcción del buque, la que se domina "primera situación". En este caso, y mientras el buque se construye en la grada, no tiene utilidad alguna. Al caer el buque al agua, se le nombra comandante, y

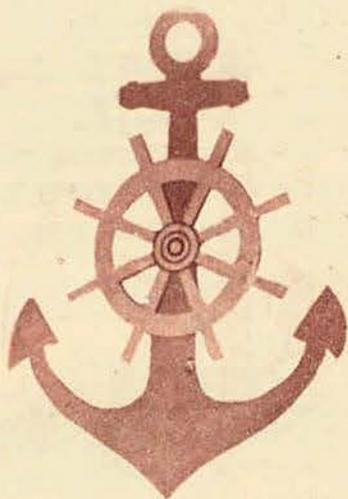
al empezar a montar las máquinas, el maquinista de más graduación que le corresponda. Al empezar a montar la artillería, se embarcan el tercer comandante y el condestable de más alta graduación. Al instalarse los torpedos y el material eléctrico, se embarcan el oficial torpedista, un maquinista electricista y un obrero torpedista. Cuando por el estado de adelanto del buque y el de acopio de sus pertrechos, se juzga oportuno empezar el "armamento", se embarcan el segundo comandante, el contador y los oficiales de cargo. Desde que empiezan a recibir los cargos a bordo el personal percibe un tercio de la asignación de embarque, y cuando el buque se halle listo para las pruebas, embarca el completo de la dotación.

### ARMAMENTO EN LOS BUQUES MERCANTES

En principio es idéntico al de los buques de guerra, si bien en éstos, se atiende con preferencia por medio de leyes y reglamentos, a garantizar la seguridad y buenas condiciones del buque para el transporte de pasajeros y mer-

cancías, con la intervención de la Dirección de Construcciones Navales y de las Capitanías de Puerto, dependientes de la Dirección General de Marina Mercante, que son las llamadas a velar por el cumplimiento de aquellas prescripciones. Casi todos los gobiernos, previendo el caso de tener que utilizar los buques mercantes como transportes de guerra o cruceros auxiliares, abonan primas a las compañías navieras que cuentan con mejor material para el objeto indicado, obligándolas a introducir en sus buques o realizar en la construcción ciertas reformas que los pongan en las condiciones requeridas para el mejor desempeño de aquellas comisiones. Una de las instalaciones más importantes, es la de mamparos estancos, con lo cual se logra una gran subdivisión en el interior del buque, y se le pone en condiciones de mayor seguridad en el caso de abrirse en su casco una vía de agua, ya sea por el choque de un proyectil o explosión submarina, ya por cualquier otro accidente, a cuyas instalaciones fueron siempre refractarias las compañías de navegación por los inconvenientes que presentan para la buena estiva de la carga.

I  
A  
E  
A  
I  
A  
R  
I  
N  
A



Hoy primero de junio se conmemorará el XXXVIII aniversario de haberse llevado a la práctica el principio constitucional que establece el requisito de ser mexicano por nacimiento para poder tripular barcos nacionales.

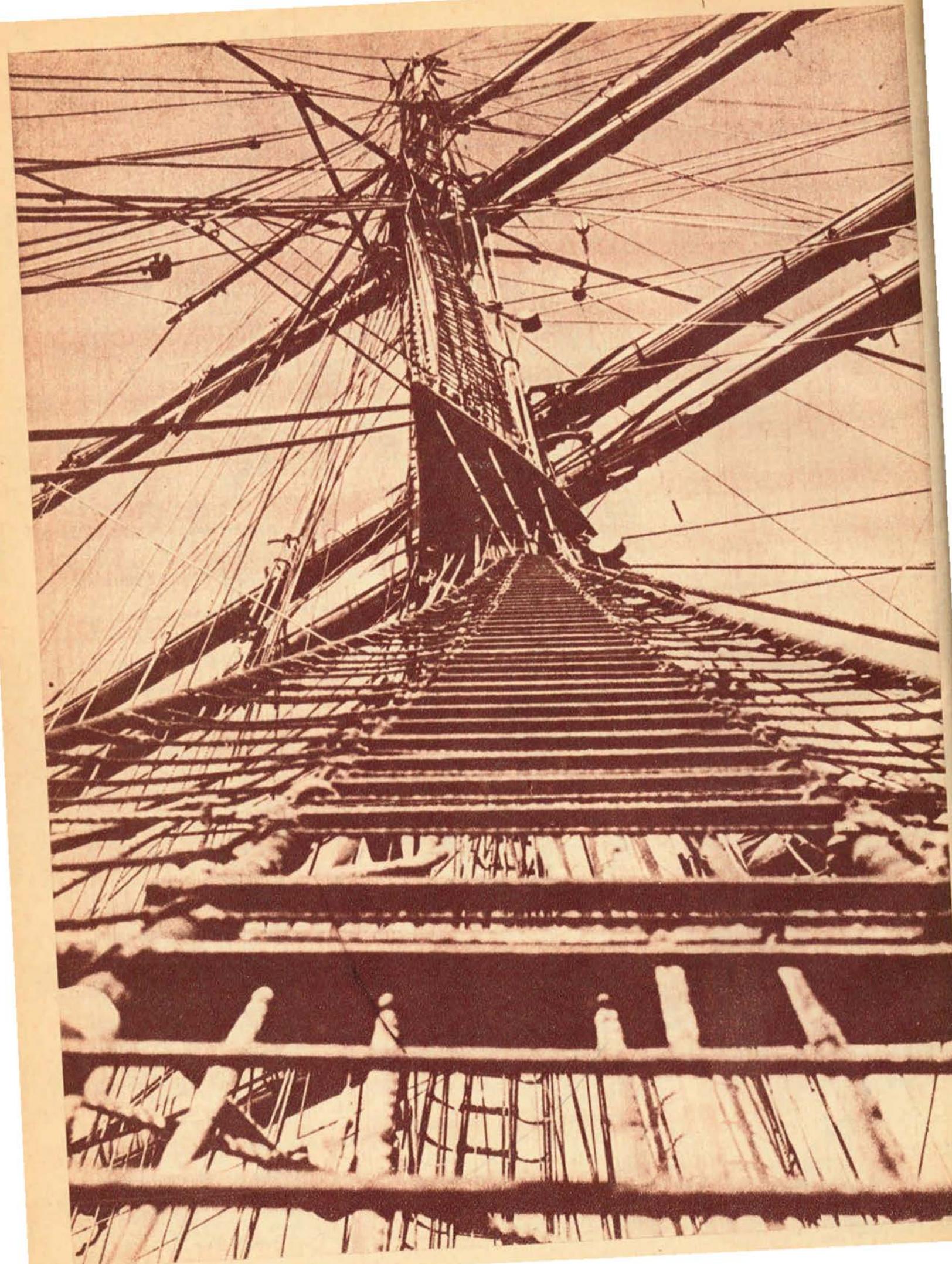
Con dicho motivo, la Secretaría de Marina se honra en invitar a usted a los actos que tendrán lugar en esa fecha, de acuerdo con el programa adjunto.

México, D. F., mayo de 1955.

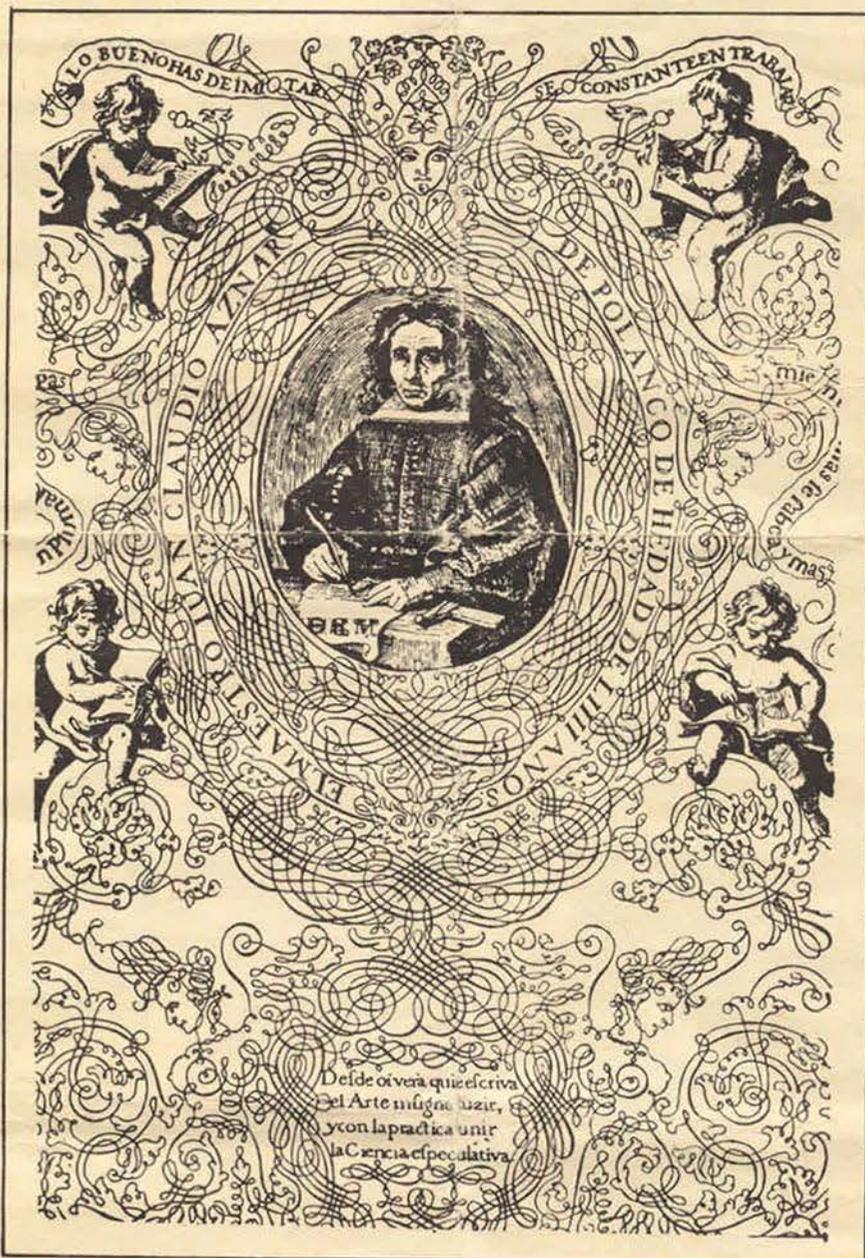
### PROGRAMA

- 10 hs. MONUMENTO A LA REVOLUCION.  
Ofrenda floral y guardia.
- 11 hs. PANTEON CIVIL, en el LOTE DE LOS CONSTITUYENTES 1916-17.  
Ofrenda floral y guardia.
- 12 hs. PALACIO DE BELLAS ARTES. (Con la asistencia del Sr. Presidente de la República, Adolfo Ruiz Cortines).
  - I. HIMNO NACIONAL.
  - II. BANDA DE MARINA.  
"Rapsodia Mexicana". Composición de Jesús Corona.  
Director: Cap. de Nav. S. E. Estanislao García Espinosa.
  - III. PALABRAS del C. Capitán de Fragata C. G. Rubén Montejo Sierra.
  - IV. CORO DE MADRIGALISTAS.  
"Canción de cuna yaqui". Autor anónimo. Versión coral del maestro Luis Sandi M.  
Director Maestro Luis Moncada
  - V. PALABRAS del C. Melchor Ceja Velasco, Secretario General del Comité Ejecutivo Nacional del Sindicato de Trabajadores de Marina.
  - VI. CORO DE MADRIGALISTAS.  
"Pasas por el abismo de mis tristezas". Autor Manuel M. Ponce.  
Director: Maestro Luis Moncada.
  - VII. PALABRAS del C. Ing. Naval Alfonso Poiré Ruelas, Subsecretario de Marina Encargado del Despacho.
  - VIII. HIMNO NACIONAL.

Maestro de ceremonias.  
 AUGUSTO PEREZ VILLANUEVA.



# EL PERIODISMO MEXICANO FRENTE A LA



# INTERVENCION