

BOLETIN DE MARINA

Número 12.

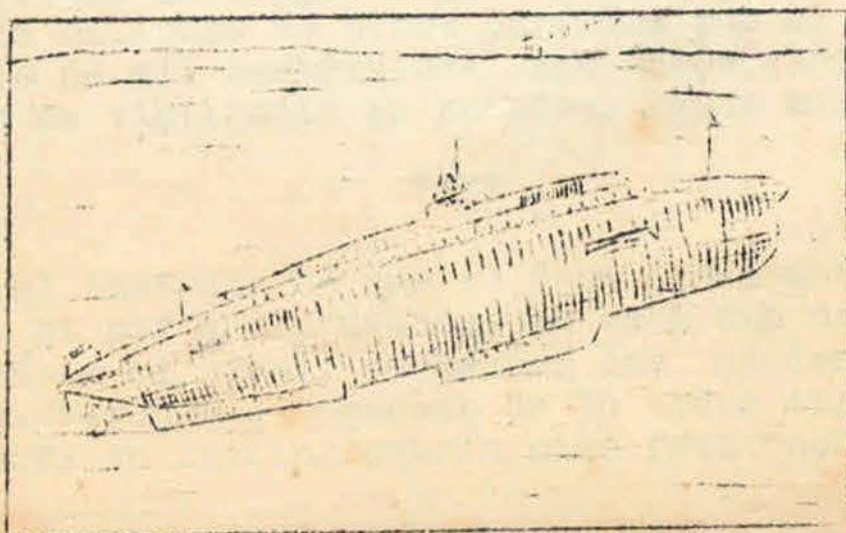
Julio de 1934.

Toda correspondencia a esta publicación deberá dirigirse a

"BOLETIN"
Departamento de Marina
Secretaría de Guerra y Marina.
México, D.F.

S U M A R I O .

	Pág.
Recientes actividades en el Departamento de Marina.	1
Algunas palabras sobre la marina - alemana.	4
Revistas de marina	6
Una opinión	9
Modelo de lancha torpedera. Su eficacia y utilidad - Ataques	13
Tu eres un hombre.	15
La Isla de Tiburón.	18
Datos tomados de el Diario Oficial de los Estados Unidos del Brasil	21
Adición al Código Internacional de Señales.	22
Página Necrológica.	23
Nómina de los Jefes y Oficiales que se encuentran en España.	24
Sección de Información	25



RECIENTES ACTIVIDADES EN EL DEPARTAMENTO DE MARINA.

La prensa patria, en general, ha hecho en diversos tonos comentarios, que vivamente agradecemos, de la partida rumbo a España de 40 marineros, queridos compañeros nuestros, a quienes con justicia y por méritos aquilatados imparcialmente de antigüedad designó la superioridad para el desempeño de una honrosa comisión: la de formar el Cuerpo de Jefes y Oficiales de los primeros guardacostas que, posiblemente, arribarán a predios hogareños próximamente.

Es éste un tópico de actualidad, por demás de vital interés para México y que nos afecta íntima y personalmente a quienes nos enorgullece y honra a la vez, como soldados del mar que somos, ^{por} las insignias de la noble profesión de Marino Naval.

Faltaría nuestro modesto Boletín a un rudimentario deber de cortesía y de compañerismo si no esbozara, siquiera sea en mal pergeñadas líneas algunos conceptos a propósito del viaje de nuestros amigos.

Desde que se iniciaron los primeros trabajos en España de construcción de unidades navales para México, empresa que el progresista Gobierno cristalizó, a despecho de infinitas dificultades pero con el aplauso unánime y entusiasta del conglomerado nacional, se evidenció en el ambiente patrio una corriente de optimismo en todas nuestras clases sociales, que miraron con satisfacción que un reglón administrativo tan trascendental como es el ensanche y el desarrollo de nuestra marina, adquirirían matices de realidad; ascendiendo de la teoría platónica a un hecho positivo y tangible.

No podía ser de otra manera, que los elementos directores de una política revolucionaria, hijos legítimos de una revolución social redentora, olvidara el preliminar precepto de que un país, como nuestra Patria de extensos litorales en ambos océanos (más de 9.000 millas), con inagotables riquezas en ellos, con fuentes de producción en muchísimas localidades costeras o próximas a sus mares, con envidiables y preciosísimas posesiones geográficas, con islas en ambos océanos -más de una olvidada- no reconociera como un índice imperativo, el iniciar un movimiento prudente, progresivo y perseverante que culmine en la ampliación ensanche y desarrollo de nuestra Armada.

Tal ensanche ampliación y desarrollo de nuestra Armada, no es como algún órgano periodístico inconsultamente afirmó cuando se hizo el contrato con España: "Innecesario objeto de lujo"; es por el contrario -y hay que declararlo enfáticamente y muy alto- una necesidad nacional que llenará bien pronto muchos vacíos que en no lejano pretérito han ocasionado a la Nación dolorosas mutilaciones, cuando no humillantes despostimos de la piratería de todo calibre, así como también filtraciones de millones de pesos perdidos por el Fisco, que el contrabando -pulpo de mil tentáculos- supo aprovechar favorecido por la absoluta falta de vigilancia en nuestras aguas marítimas.

Ha llegado el instante en que se debe proclamar la bondad de esa política sabia al par que prudente, la cual con no escasa clarividencia determinará en el avenir de México los cimientos de su prosperidad y grandeza. Pero en el proceso de la ardua tarea llevada al terreno práctico desde su inicio, habría sido frustánea o de bien pocos --

provechosos frutos, sino se hubiese tenido el acierto de designar personal idóneo y entusiasta, a la vez que organizador competente y de energías bastantes, para la finalidad perseguida.

Séanos permitido -por un sentimiento de imparcial y estricta justicia- estampar aquí el nombre del C. General de Brigada MIGUEL S. GONZALEZ Jefe del Departamento de Marina a quien, debido a su tesonera actuación, en grandísima parte se debe cuanto se ha llevado a término feliz en este margen.

No es de la índole de un limitadísimo artículo hacer un bosquejo, siquiera sea en síntesis de dicha actuación, la cual nos reservamos para tópicos venideros. Empero, si cabe precisar lo mucho hasta hoy terminado con resultados óptimos y prácticos, lo cual hacemos para justificar que al mencionar en estas líneas al C. Jefe del Departamento no nos guía una pueril y vana adulación impropia a nuestro carácter independiente y de la moral periodística que ostentamos.

A su esfuerzo se debe que a estas fechas se hallen terminados casi, algunos buques de los que en España se construyen; a su esfuerzo es debido, asimismo, el haberse empezado a integrar ya, los cuadros del personal comandante que el de marinería, reclutado en parte, satisfagan las urgencias del servicio preparatorio, a fin de cubrir las dotaciones que exigen las nuevas unidades navales; a su esfuerzo es debido, también, el estarse gestionando actualmente las construcciones de los edificios para comandancias navales y estaciones de abastecimientos en los lugares apetecidos dentro de la más rigurosa técnica, etc. etc.

Y si nuestra imparcial pluma no menciona otros diversos e interesantes trabajos, de tanta o mayor magnitud que los arriba apuntados, los cuales bajo mano tiene en el campo de sus actividades actuales el citado jefe C. General GONZALEZ, es por el temor que nos abstiene de avanzar, quizá indiscretamente, labores que pueden o nó llevarse a su finalidad en concordancia con la fuerza de las circunstancias.

Muchas naciones hermanas sudamericanas emprendieron casi desde su independencia la costosa empresa de levantar sus armadas y han continuado, sin darse punto de reposo, con anhelos patrióticos ensanchando tan necesario factor de vida económico-política para sus ciudadanos. Esta ecología fue la resultante del convencimiento que tuvieron sus estadistas videntes, de que la marina militar para sus pueblos con costas, es fuente de grandeza y de poder, grandeza y poder que acrecientan, automáticamente, siguiendo una vía paralela con el ensanche y desarrollo de su armada. Nuestra patria, inspirándose en un ideal idéntico, está esforzándose porque este ramo de la Administración pública ocupe el prominente lugar que merece, aprovechando la feliz disposición de nuestras masas conscientes, de las cuales ha brotado -de la revolución para una nueva generación de juventud vigorosa y ardiente que anida en sus peñones de porvenir servir a la patria en el mar, a la sombra de la enseña tricolor...

Y es digno de hacerse notar, que en la tarea emprendida por el actual C. Jefe del Departamento desde su advenimiento a este cargo, no ha habido ni improvisaciones, ni atolondramientos: todo se ha escalonado siguiendo un proceso de tanto estudio como meditación y de tanta meditación como análisis. En otras palabras, cuanto se ha emprendido y emprende se estudia y medita a conciencia, se analiza y se prepara con la mayor eficiencia posible. A esto se debe que en todo aquello que se realiza, se han sabido sortear los obstáculos en virtud de esa atinada, lo cual ha traído como corolario lógico el éxito en las actividades que se desarrollan.

Afirmar se puede -sin escarceos de exageración sino con la elocuencia de los hechos- que la reciente partida a España de nuestros compañeros marinos que van a integrar el cuerpo de jefes y oficiales de los primeros guardacostas, es un gran paso en firme que define ya el movimiento de una nueva era de prosperidad en la marina militar patria, obra que de perseverarse en ella, día tras día, con los similares entusiasmos y esfuerzos con que se ha abordado en estos últimos dos años, cristalizará en no lejano futuro en poder, riqueza y fuerza para México y nos aproximará a figurar dignamente en el rol de los países marítimos indo-hispánicos, algunos de los cuales con menos población, con menores litorales-marítimos; quizá con menores recursos y potencialidades económicas que México, ostentan marinas militares superiores a la nuestra cuyos pabellones surcan los mares mundiales.

El personal de jefes y oficiales mandados por la superioridad en esta ocasión a España, así como también lo fueron los marinos el año próximo anterior, para atender a las construcciones de las unidades navales, pléyade de jóvenes plétóricos de salud y en plenitud de vida, discípulos todos de las Escuelas Navales Mexicanas, educados al calor de nuestra psicología azteca, seleccionados por virtud de su antigüedad, son garantía más que suficiente para vaticinar que cumplirán con los deberes que la nación les exige.

Vayan a todos ellos, tanto aquellos que se hallan en la Península Ibérica desde hace mas de un año y los recientemente embarcados, vayan, repetimos, los votos efusivos, sinceros y muy fraternales que hacemos por su prosperidad y porque no omitan medio alguno para lograr el - -- sumun de provecho y fruto en el cumplimiento de su cometido.

Que conserven dentro de sus pechos juveniles -óvidos de gloria y se dientes de patriotismo- vibrante el sentimiento del honor, para que puedan en todo tiempo repetir con Nelson, el héroe de Trafalgar, "La patria solo pide que cumplamos con nuestro deber".

LA REDACCION.



```

*****
*
* ATENTA SUPLICA A NUESTROS COMPAÑEROS Y AMIGOS.
*
*
* LOS ESFUERZOS QUE CON EL MAYOR ENTUSIASMO Y CARIÑO ESTAMOS
* HACIENDO PARA MEJORAR ESTE BOLETIN, NOS AFIRMAN EN EL ANHE-
* DO DE PUBLICAR EN EL, BAGAJE ADAPTABLE A SU INDOLE, ENTRE -
* MAS SELECTO MEJOR. POR TAL MOTIVO, DE LA MANERA MAS ATENTA
* NOS PERMITIMOS SUPPLICAR A NUESTROS AMIGOS LECTORES, COMPAÑE
* ROS DE NUESTRA NOBLE PROFESION DE MARINOS MILITARES, HAGAN
* UN ESFUERZO POR ENVIARNOS SUSCO LABORACIONES, LAS CUÁLES CON
* EL MAYOR PLACER PUBLICAREMOS EN LUGAR PREFERENTE DE ESTE --
* NUESTRO MODESTO ORGANO.
* DE ANTEMANO RENDIMOS NUESTRO AGRADTECIMIENTO MAS CUMPLIDO, -
* LINSOJEANDONOS DE QUE A NUESTRA ENCARECIDA PETICION, RESPÓN
* DAN NUESTROS AMIGOS CON LAS LABORES QUE TENGAN A BIEN PRE--
* PARAR PARA NUESTROS NUMEROS VENIDEROS.
*
* * * * *
*

```


ALGUNAS PALABRAS SOBRE LA MARINA ALEMANA.

Hurgando entre las revistas que a la vista tenemos en nuestra mesa nos encontramos que en el Daily Telegraph hace algunos pequeños comentarios acerca de la marina militar de Alemania.

La gran patria de Von Moltke de Bismark en los palpitante momentos actuales se encuentra en la actualidad presa de trepidaciones políticas, que es difícil sospechar hasta donde podrán llevar al pueblo alemán. Posiblemente, dados los impulsivismos del Canciller Hitler y los acontecimientos que tuvieron lugar con ocasión del complot frustrado - en estos mismos días, la salud bastante alterada del Presidente ----- Hindenburg, de fijo declinará pues es natural que a sus 86 años de vida le hagan mella los sacudimientos políticos de su patria y quizá su resistencia física no podrá soportar el dolor que en su alma se anida con los sucesos que le rodean. ¿Podrá supervivir dada su quebrantada salud el Presidente Hindenburg ante el diorama gris que se presenta a sus ojos?. Posiblemente no. Las leyes biológicas cumplen fatalmente - su imperativo categórico. Doloroso es decirlo el Presidente Hindenburg desaparecerá de la escena política y de la vida de los hombres antes de que se despeje el enmarañado ambiente alemán.

El Daily Telegraph a que nos referimos anota a propósito de la marina alemana que este país cuenta con una marina de primera magnitud, teniendo dreadnoughts, portaviones, cruceros y submarinos, los cuales - pueden conceptuarse tan buenos o como los mejores que hay en los mares.

Esta marina esta científicamente proyectada sobre el principio de extraer hasta el último gramo de energía combatiente de cada tonelada de desplazamiento, sin tomar en cuenta el costo, costo que es cuestión secundaria para el caso.

Se sabe que los nuevos acorazados llevan cañones de máximo alcance, estando protegidos con grueso blindaje y contruidos insumergibles hasta donde es posible hacerlo para el ingenio humano aplicando a los trabajos la experiencia extraída de la última guerra; y se sabe también - que sus máquinas completamente Diesel, dotan a estas unidades navales de una inmensa autonomía.

Formidables son también los portaviones y cruceros alemanes, movidos a motor. Van los cruceros poderosamente artillados y sus máquinas Diesel son nuevas, ligerísimas de peso, gastando un consumo tan económico, que tales buques podrían dar la vuelta al mundo sin necesidad de reponer el combustible.

Refiriéndonos a los submarinos, se asegura que en relación a su tamaño, condiciones ofensivas y autonomía son insuperables.

Verdad es que esta marina alemana existe únicamente en papel, por -- ahora; mas los planos de los proyectos listos están de todo a todo hasta en el menor detalle. Puede asegurarse pues, que una sola palabra -- bastaría para poner en movimiento una colosal organización técnico-industrial, que en un lapso de dos o tres años traduciría los planos que son pedazos de papel rompibles en grandes unidades de acero. Cuándo - se pronunciará esa palabra? ...

Asimismo se sabe que los presupuestos de la marina alemana últimamen-

te publicados, acusan un aumento de un ciento por ciento sobre los del año de 1933; en la inteligencia que este aumento se destinará a construcciones nuevas y a trabajos de técnica científica e investigación científica.

Puede asegurarse, a propósito, que el negociado de patentes de marina alemana tiene ya en su poder mas de un ciento de patentes de invención referentes a la construcción, equipo etc. de los buques de guerra. Parece ser que el pensamiento dominante, el que ocupa la atención de los inventores alemanes es mejorar los submarinos, destructores, cañones, minas y torpedos. Claro es que dichas patentes al referirse al material de la marina o del ejército no publicarán en la prensa técnica los secretos de su ingenio, pero se comprende que están incluidos en lo que ha dado en llamarse "lista confidencial".

He aquí algunos detalles que el redactor naval del Daily Telegraph estampa: 1/o. Alemania no tiene derecho a construir o poseer submarinos, pero varios de estos han sido construidos en Holanda según planos alemanes para una potencia extranjera y conducidos a su destino por antiguos oficiales de la marina alemana. -2/o. - Las fabricas de Krupp, de Essen, contrariamente a lo que generalmente se cree tienen todavía las máquinas que permiten construir cañones gruesos; dos fabricas alemanas en Holanda fabrican los últimos sistemas de dirección de tiro de torpedos y han recibido encargos de Gobiernos extranjeros. Se cree que reciben subvenciones del Estado Alemán. - 3/o. - Las pruebas de velocidad del nuevo acorazado Deutschland han demostrado que sus motores Diesel pueden dar una velocidad máxima de 28 nudos, es decir dos más que lo previsto en el contrato. - 4/o. Las pruebas de artillería a las cuales asistió el Canciller Hitler, demostraron que los seis cañones de 208 mm. del Deutschland eran excepcionales desde el punto de vista del alcance y de la precisión. - 5/o. Los cursos en la escuela técnica del tiro submarino son seguidos por numerosos oficiales antiguos virtuosos de la guerra submarina, que estudian los mejores procedimientos de ataques y de defensas submarinas.

El Daily Telegraph al asentar los puntos anteriores pone entre paréntesis "Le Moniteur de la Flotte", y parece referirse a la política naval militante de alemania.

Dentro de esa política pensamos nosotros que hay hechos significativos dignos de comentarse a propósito de la marina alemana y de su política naval.

La decisión de aplazar la orden de ejecución del cuarto pocket battleship, llamado Ersatz Elsass es uno de esos hechos significativos a que nos referimos. La quilla del tal acorazado en miniatura debía colocarse en el verano entrante, mas pareció dudoso que este buque se construya de acuerdo al proyecto primitivo.

Los acorazados anteriores de este tipo, fueron proyectados con arreglo a las condiciones del Tratado de Versallés, el cual limitaba el desplazamiento de los acorazados alemanes a 10,000 toneladas. Sin embargo -- las autoridades navales de alemania continúan en la insistencia de que el cuarto buque debe ser de mayores dimensiones y protección más gruesa de blindaje alegando en apoyo de su insistencia el criterio del almirantazgo inglés.

Por las líneas anteriores podrá deducir el lector las perspectivas de Alemania en lo que respecta a su política naval en un cercano futuro.

REVISTAS DE MARINA

* Antonio J. AZNAR *

Escuela Sup. de Guerra

San Jerónimo, DF.

Por P. Ajaz.

Entre los diversos conocimientos que, más o menos desordenadamente, pueden llegar hasta nosotros por medio de la prensa periódica, es indudable que los más completos y que más confianza nos merecen son -- los aportados por publicaciones técnicas. Entre éstas, las que tienen un carácter oficial o semioficial son más respetables aún.

Las publicaciones técnicas han tenido siempre la virtud (y hoy -- la tienen más aún, si cabe) de llevar los últimos conocimientos y experiencias de la materia que tratan a cuantos por ésta se interesan.

Todos los individuos de una determinada profesión deben tener, so pena de quedar en un nivel de ignorancia y atraso imperdonable, un deseo constante, una curiosidad infatigable por saber cuánto de su profesión, o de su especialidad en esta profesión, se dice o se hace en el Mundo.

Particularmente en los países cuya escasez de recursos no permite investigar y hacer experiencias en su propio medio, los profesionistas tienen la necesidad y hasta la obligación de obtener todos esos conocimientos que pueden venir de fuera, a fin de escoger los más convenientes para adaptar al ambiente en que viven, y a fin también de conservar un nivel de cultura particular de su técnica que no desluzca su calidad.

Los libros a no dudar, son las fuentes más sólidas de estos conocimientos; pero también lo son, y con ciertas ventajas, las revistas -- profesionales.

Las publicaciones periódicas, si bien no constituyen en la mayoría de los casos tratados científicos completos como los libros, tienen sobre éstos la ventaja de su menor precio y de la actualidad de -- sus artículos y de sus informaciones, siempre novedosos.

Las revistas técnicas son un factor de gran importancia en la vida de un profesionista, y todo el que se precie de tal debe recibirlas yleerlas.

* - *
*

Si continuáramos en estos razonamientos, acabaríamos por dudar de la calidad profesional de nuestros oficiales, lo cual sería injusto por que éstos, en su gran mayoría por lo menos, poseen con bastante profundidad su técnica, y aún hay entre ellos quienes se distinguen por su -- cultura general y particular en forma verdaderamente halagadora.

No obstante, hay que convenir en que entre nosotros ese deseo, ese prurito por mantenernos al día en las informaciones e ideas más destacadas e importantes que se elevan en el mundo marítimo, no está bien desarrollado.

Más bien diríamos (puesto que sin duda no hay alguno a quien deje de interesar tal o cual cuestión importante relativa a la profesión) -- que no es practicado con método y con preocupación.

Lo de adquirir y leer las publicaciones navales, medio el más seguro para obtener esos conocimientos a que aludimos, es visto con poco cuidado y con despego. Para justificar ésto se alega la escasez de recursos y el desconocimiento de los lugares donde pueden obtenerse tales publicaciones, lo que, en verdad, son argumentos de poca fuerza; más bien evasivas con que nosotros mismos pretendemos darnos satisfacción.

Lo cierto es, creemos, lo antes apuntado: la falta de educación a nuestro sentido de investigación; la desorientación de nuestra curiosidad instintiva.

Y si pensamos que con un poco de esfuerzo y¿porqué no decirlo? de mayor estimación propia, pronto lograríamos desterrar ese desdichado defecto y adquirir, en la medida de la aptitud individual, todo el provecho que es posible.....

* - *
*
*

Existen en el Mundo infinidad de publicaciones navales, Casi no hay potencia marítima de primer o de segundo orden que deje de tener alguna.

Poder informarse en todas ellas sería lo ideal; pero ésto, tras de ser muy difícil, quizá no fuera provechoso en proporción al trabajo que significa.

Hay desde luego, para el caso nuestro, el obstáculo de los idiomas que, desde que no son el castellano, acarrean dificultades más o menos grandes, pero siempre sensibles. Tratándose del francés o del inglés, del portugués quizá, algunos no las sufrirán, pero de todos modos el castellano es la lengua que mayores facilidades ofrece y, por lo mismo, la ideal para quienes no poseemos el hábito de la investigación.

Y aunque los países de habla castellana no forman entre las potencias marítimas de primer orden, algunos de ellos, en particular la Madre Patria, tienen publicaciones periódicas muy buenas, capaces de enterar con suficiente amplitud y oportunidad a sus lectores de lo más importante y conspicuo que en el Mundo Naval se dice y se hace, aparte de la información nacional de dichos países, que no deja de ser abundante y en ocasiones hasta de gran interés.

Cabría mencionár y elogiar aquí algunas Revistas sudamericanas (de Argentina, de Chile, de Uruguay, etc.) más, para no alargar demasiado esta nota (pero ofreciendo desde luego cuantos informes tengamos de ellas a quienes puedan interesar) nos referiremos únicamente a la Revista General de Marina que, como todos sabemos, publica mensualmente el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada Española.

Es ésta un hermoso volumen mensual que trae siempre seis o siete artículos de autores españoles (en su mayoría Oficiales de la Armada), más dos o tres tomados de las principales Revistas de Marina del Mundo (inglesas, americanas, francesas, alemanas, italianas, etc.) previa su traducción, por supuesto.

Trae además un amplio capítulo de Notas Profesionales con breves informes acerca de cuánto sucede en las Marinas de todos los países; y,

Por último, algunas notas bibliográficas.

Huelga elogiar la importancia de esta Revista para uno de nuestros oficiales que quiera estar al corriente de todas esas cuestiones; pero no omitiremos aquí algunos datos que interesan a quienes deseen recibir la con regularidad:

La suscripción anual vale 25 pesetas oro, y la semestral 12.5 pesetas. Pueden pedirse al Administrador de la Revista: Ministerio de Marina, Madrid, enviando un giro postal o bancario, o una letra de fácil cobro en aquel país.

Prácticamente, uno de nuestros Oficiales puede enviar unos siete pesos por giro postal, o su equivalencia en pesetas por giro bancario (que en cualquier puerto son fáciles de despachar) y después seguir mandando las cantidades que quiera a fin de conservar en la Administración de la Revista un saldo a su favor, del cual la misma Administración de la Revista tendrá cuidado de llevar y rendirle cuenta. La cuestión del cambio de domicilio del suscriptor es fácil de arreglar como en el caso de cualquier publicación.

Dijimos antes que el primer envío fuera de siete pesos (ésto es el mínimo), y ello es así porque valiendo la peseta unos cincuenta centavos o algo menos (valor que últimamente ha sostenido) esos siete pesos alcanzan a cubrir un semestre y dan derecho a comenzar a recibir la Revista.

Por otra parte, el hecho de que algunos de nuestros Oficiales se hallen actualmente en España puede proporcionar a varios otros facilidades para arreglar más directamente el asunto, aún que es seguro que el respectivo desembolso habrá que hacerlo de todos modos.

* - *

La Revista General de Marina es sin duda importante para cualquier miembro de nuestra Armada; mas para el caso de nuestros Oficiales Maquinistas cabe recomendar aquí otra revista española que se refiere a su técnica particular, y que se titula: Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada.

Esta publicación consiste en un bonito cuaderno que sale cada bimestre y que contiene cinco o seis artículos de cuestiones técnicas; una breve pero completa información acerca de las marinas del mundo, y una sección de consultas profesionales.

El precio de suscripción anual es de 11.00 ptas. y el semestral de 7.00 ptas. La dirección del Boletín es: Círculo de Maquinistas de la Armada, Canalejas 111, Ferrol.

Respecto a la manera de suscribirse a él, podríamos recomendar lo mismo que en el caso anterior pues, exceptuando el hecho de hacer el envío de dinero, el suscriptor no tiene más cuidado que conservar un saldo a su favor que mantenga su derecho.

* - *

Para terminar, permítasenos desear que todos los Oficiales de --

nuestra Armada piensen, como nosotros, en la conveniencia de elevar el nivel intelectual de la Corporación mediante la difusión de lecturas -- como las mencionadas, y que los datos que aquí hemos ofrecido puedan -- ser de utilidad á quienes tengan el deseo de suscribirse a una de las citadas revistas. En cuanto a los demás (nos referimos a los que sientan el mismo deseo y prefieran otras publicaciones) nuestro BOLETIN -- les ofrece desde luego cuantos datos pueda adquirir acerca de ellas y se sentirá muy complacido de que se los pidan.

©©©©©©©©

UNA OPINION

Por O.F.

Voy a exponer mi idea respecto al tan discutido asunto de "Destinos del Personal". Tómese lo bueno, que será bien poco, y deséchese lo malo, que será mucho.

Para llevar a cabo esos destinos de una manera efectiva, necesitamos algunos años, y menos que años, prejuicios. No creo que el asunto -- sea cuestión de llenar un papel, recabar una firma y cada quien a donde lo manden.

Para ser un poco extensos vamos a estudiar el asunto: Primeramente nuestro escalafón es una muralla para la organización, puesto que hay excedencia de oficiales con graduación baja que nos impiden una representación adecuada y una sana disciplina. Segundo: Nadie, por conversaciones que he oído y sostenido, se cree justamente en la comisión que -- algunas veces se les ha confiado, ora por prejuicios o por otras causas. Tercero: Obrar con paciencia, es una cualidad que apenas empezamos a tener. Estos tres puntos, a mi entender, son los que deben merecer nuestra atención.

Principiemos por el primero y veamos la forma en que podemos eliminar, en parte, el asunto escalafón: La antigüedad sin defectos ha sido, desde hace muchos años, una muralla para aquellos que, siendo noveles en las distintas graduaciones, desean sobresalir en cualquier rama de la carrera, u obtener alguna comisión distinguida dentro de su jerarquía; -- pero desgraciadamente la antigüedad coarta los ideales de progreso y sólo lo estamos ateniéndonos a la "inercia" o "buena suerte". ¿Como remediar esto? Bien difícil es el asunto, puesto que si se forma una comisión, se acude al Consejo de Honor o se piden opiniones a los superiores jerárquicos respecto a la distribución de las comisiones en el seno de la Armada, rara es la vez que no exista o antipatía o simpatía por el individuo a quien preténdase comisionar, por ser ésta condición humana; y, claro está, los "simpáticos" tendrán las mejores comisiones y los otros, -- los "antipáticos y gordos", cualquiera, menos una regular. Pero si se -- pretende distribuir las comisiones por determinado tiempo, se lograría -- en parte la solución; y digo en parte, porque los ascensos no han sido -- nunca, ni serán tal vez, -- por razones que no es del caso exponer en este artículo, una vez cumplido el tiempo, efectivos. Pero si esto no se logra ¿Cómo remediarlo? Mi opinión en tal sentido es, que una vez cumplido el tiempo de Ley en las diversas jerarquías, se habilite al personal IMAGINARIAMENTE, del grado que le debe corresponder. De esta manera creo -- que aunque hubiéramos 135 Tenientes de Corbeta, 30 estarían habilitados de Tenientes de Fragata y 12 de Tenientes de Navío, cuyas comisiones no estarían comprendidas a las correspondientes de Tenientes de Corbeta, y

estos no se rezagarian "marcando el paso" en las últimas comisiones de su jerarquía, ni aquellos estorbarían el justo adelanto de los mismos, ni se estacionarían en las mejores comisiones de los Tenientes de Corbeta. Pero para esto sería necesario que a todas las comisiones en la Armada, sin excepción, se les concediera, por decirlo así, una jerarquía fija y determinada; es decir, que por ejemplo a las comandancias de los transportes se le asignara el empleo de Tenientes de Navío, igual que a los Jefes de Mesa de las secciones del Departamento de Marina, como a los profesores de la Escuela Naval, etc.; de Tenientes de Corbeta a los cargos de los buques; de Tenientes de Fragata, a las segundas Comandancias etc. y, para mayor claridad propongo la siguiente tabla de antigüedades:

Comodoros: Jefes de Departamento, Subjefes, Directores de Arsenales, Diques o Varaderos, y Escuela Naval.

Op.de Nav.: Jefes de Sección del Departamento de Marina, Comandantes Navales y Subjefes de Arsenales, Diques o Varaderos y Subdirector de la Escuela Naval, o Comandantes de Infantería de Marina.

Op.de Frag: Subjefes de Comandancias Navales, Jefes de Detall de los Arsenales, Diques o Varaderos y de la Escuela Naval, o Subjefes de Infantería de Marina.

Op.de Corb. Comandancias de transportes, o Jefes del Detall de Inf. de Marina.

Tenientes de Nav: Comandancias de lanchas, trawlers, etc., Segundas Comandancias de Transportes, Jefes de Mesa del Departamento de Marina, Profesores de la Escuela Naval.

Itas. de Frag. Segundos Comandantes de lanchas, Escuela de Aplicación, Oficiales de Cargo de Transportes.

Itas.de Corb: Oficiales de Cargo de lanchas, trawlers.etc.

Puede presentarse mayor número de comisiones, pero esto será un motivo de estudio especial; y, ahora voy a exponer cómo distribuirse las mismas, dado que es el asunto más importante.

Supongamos que las comisiones de Tenientes de Navío son:

1 - 8 para comandancias de lanchas, 5 para segundas comandancias de transportes; 4 para jefes de mesa del Departamento; 15 para profesores de la Escuela Naval o sea un total de 32 tenientes de navío. Si estos no existen en el escalafón, principiaremos por habilitarlos IMAGINARIAMENTE, tomando de las graduaciones inmediatas inferiores el personal necesario. Luego, para que durante el tiempo que debe permanecer cada Teniente de Navío en su empleo, que son dos años, es necesario que haya tenido o se les destine estas comisiones proporcionalmente a los dos años, es decir, dividir 730 días de los dos años, entre 32, número total de tenientes y el resultado multiplicarlo por el número de tenientes en cada comisión o sea:

$$730 \div 32 = 23 \text{ y } 23 \times 15 = 345 \text{ días.}$$

o sean los días que duraría la comisión en la Escuela Naval, obteniendo el tiempo de comisiones en este grado, como sigue:

Escuela Naval.....	345 días
Com.lanchas.....	184 "
2/ns. Com lanch.....	115 "
Jefes mesa Depto.....	82 "

Total.....	726 "

Este sistema tiene la desventaja de que en la Escuela Naval se requieren los servicios constantes durante ese período de tiempo, a fin de no interrumpir la enseñanza y el método seguido desde un principio; pero como el número que se encuentra de profesores es aproximadamente el mismo que el de las otras comisiones, muy bien podría rolarse primero las de Comandancias de lanchas, jefes de mesa y segundas comandancias, sin tocar los profesores de la Escuela Naval, sino hasta el final cambio de comisión, que sería relevado por los antes mencionados, y de una sola vez, repartiéndose entonces las mismas comisiones en igual forma.

Otro ejemplo: Los tenientes de fragata duran en su empleo tres años o sean 1095 días, luego veríamos el número indispensable de ellos que se necesitarían para las comisiones de la tabla y supongamos que estos sean como sigue, teniendo en cuenta, solamente que la tercera parte de los mismos deben cursar un año seguido en la Escuela de Aplicación, entonces:

1 - Habilitación imaginaria del número necesario.
2 - Cantidad indispensable para cubrir las comisiones, que suponemos sean:

- 8 - segundos comandantes de lanchas.
- 15 - oficiales de cargo de transportes.
- 23 - en total, más la tercera parte de esta cantidad que debe, como antes dije, seguir intermumpidamente su curso de aplicación, o sean 8 y 31 en total, luego tenemos como en el caso anterior

$$1095 \div 31 = 35; 35 \times 8 = 280 \text{ días?}$$

o sea:

Cursos de Aplicación.....	280 días
Seg. Com.Lanchas.....	280 "
Of. Carg Transp.....	525 "

Total	1085 días

Luego vemos que también en este caso pueden determinarse las comisiones por un número determinado de días y de acuerdo con la categoría necesaria, sin que nadie se sienta ofendido ni se elijan las comisiones por simpatía o antipatía.

Asimismo, creo innecesario que personal que desempeñe una misma comisión durante determinado tiempo, tenga que cambiarse de buque o lugar "para conocer", que es la idea de los Tenientes Villegas y Mújica, - pues si un Teniente de Corbeta ha de desempeñar el mismo cargo en el Golfo o el Pacífico ¿Para que movilizarlo? ¿Para que conozca? en ese caso - estaríamos en el derecho de preguntarnos ¿Porqué no vamos a la China o -

al Japón, o a cualquier parte del Mundo? El servicio bueno es lo que se desea, la supresión de órdenes de movimientos y la estabilidad -- del personal ¿No es eso?

Ahora creo que debe crearse una mesa de "Destinos del Personal" pero solamente para que haga el cálculo numérico a su debido tiempo y en una forma correcta, sin tomar en consideración nombres ni personas, sino grados, y en esta forma darle a todo el Cuerpo la oportunidad de demostrar sus aptitudes y de conocer las diversas comisiones de la Armada, pero de una manera "impersonal". Los postergas por negligencia, descuido y demás, vendrán a su debido tiempo y entonces -- estos individuos no podrán ser habilitados ni Imaginariamente, ni ascendidos efectivamente, cuando se trate de hacer o crear nuevas comisiones.

Esta misma mesa tendría el cuidado suficiente de avisar con la anticipación debida al personal, su próximo cambio de comisión, a pesar de que aproximadamente con este método ya se conocería.

Queda solamente, con calma y bien recapacitado el asunto, que se haga el rol de comisiones de todo el personal, desde Comodoros hasta Tenientes de Corbeta de todos los Cuerpos de la Armada y habilitando a los mismos para las diversas comisiones.

Otro asunto que no puede pasar desapercibido es aquel relativo a la cantidad de material y de personal de que se dispone, pues si -- hay exceso de éste sobre aquél, empezarán las políticas para obtener las mejores comisiones y en ese caso solamente queda un asunto o dilema: O se clausura la Escuela Naval, o se adquiere material; y no -- deje de creer que todos nosotros estamos en el deber de continuar -- una política naval tendiente a continuar la adquisición del material pero no vernos en el penoso caso de hace unos cuantos meses, que sobraba personal y faltaba material y todo era un "pleito de perros" -- por el "hueso", a la vez para que la Escuela Naval siga formando parte de la Dirección de Estudios Militares como un plantel necesario a la Nación.

Espero que en el curso de esta exposición haya sido lo suficientemente claro para el entendimiento del problema y que los Oficiales del Departamento hagan la efectiva labor de solucionarlo.

@@@@@@@

Leemos en el U.S. Naval Institute Proceedings que en el Ministerio de Marina de los Estados Unidos todavía se estudia tranquilamente lo relativo a los planes para abandonar las bases en las Islas Filipinas, no obstante la independencia otorgada a dichas islas.

Lo referente a este asunto es algo así como el abandono en que quedaría Pearl Harbour (Hawaii), como la base mas alejada de los Estados Unidos, pero esto se mantiene en cuidadoso secreto. Y es claro pues las bases de Filipinas se deben considerar como prácticamente -- inútiles en caso de guerra con el Japón.

Los extrategas navales dicen que ocurre lo contrario con las islas Hawaii, dada la proximidad a la costa occidental americana.

MODELO DE LANCHAS TORPEDERAS.SU EFICACIA Y UTILIDAD.- ATAQUES.

(Por el Teniente de Navío MARIO COLLAZO PITTALUGA, tomado de la Revista Militar y Naval, Montevideo-Uruguay)

Se trata de una lancha de doble cometido ya sea como caza-submarino o como guardacostas. Sus características son las siguientes: 27 metros de eslora, 3.70 de manga, 3.25 de puntal, 1.10 de calado y 34 millas de velocidad máxima. Su radio de acción es de 200 millas a velocidad máxima y de 400 a velocidad económica. Consta de cuatro motores marinos Maybach de 12 cilindros, tipo VL de 570 H.P. cada uno, comprobados en los vuelos de los zepelines. Dotada de 3 torpedos de 45 c/n., que van en sus tubos y de 4 toneladas de combustible. Sus pruebas han dado como resultado ser muy superior especialmente por lo que respecta a condiciones maritimas, a las lanchas de fondo plano empleadas en ciertas Marinas, obteniéndose ventajas sobre éstas últimas respecto a condiciones de velocidad con marejadilla y mar gruesa. Al determinar que su eslora fuera de 27 metros, su manga de 3.70 metros para una embarcación de 35 toneladas de desplazamiento, fué el resultado de un minucioso estudio técnico y práctico a la vez. Los tubos van a la proa, lo que trae como consecuencia una excelente puntería y mantenimiento de una velocidad máxima, hasta el momento de efectuarse el disparo. A su vez la lancha, una vez realizado el disparo puede parar sus 4 motores, para evitar tropezar con el torpedo disparado.

Otro punto de estudio detenido ha sido la diferencia de peso antes y después del disparo, que produce una variación en el trincaído, pero quedando siempre dentro de los límites que aseguran las buenas condiciones de mar y velocidad, permitiendo la disminución de peso desarrollar toda la fuerza de los motores, aún con mar gruesa, sin que la embarcación encapille mucha agua. Su armamento, consiste: en un cañón ametralladora anti-aéreo, torpedos, aparatos de niebla artificial y cargas de profundidad. Su casco es de madera con doble forro con sus cuadernas y mamparos de metal muy ligeros, resistentes al agua salada, lo que proporciona excelentes condiciones de resistencia como también aligera el peso del casco con una carga útil relativamente elevada.

Los ataques de estas lanchas tienen más éxitos por la noche o en los crepúsculos.

Una escuadra marcha formada en línea de fila, con una escuadrilla de torpederos, por las amuras del primer buque y través y alejas de los restantes.

La escuadrilla que ataca, desde que descubre los humos y palos de los acorazados y cruceros (sin que la vean a ella), se pone al mismo rumbo fuera de su vista dando la máxima velocidad y cuando la pasa bastante, hace un rumbo de 45° sobre la línea enemiga, para acercarse, y cuando considera el jefe del conductor de la flotilla de que la distancia es eficaz para lanzar los torpedos, se pone a rumbo opuesto de la línea enemiga y van lanzando sus torpedos, a medida que cada Comandante lo juzga conveniente, procurando disparar cada torpedo a los buques enemigos que se le han designado con anterioridad, de modo que cada uno de los enemigos sea el blanco por lo menos

de dos torpederos.

Tan pronto vean a los torpederos atacantes, los torpederos de escolta, hacen por ellos y empiezan a cañonearlos, haciendo algunas cortinas de humo para proteger a sus buques, pero el combate es tan corto (unos minutos solamente,) que es muy difícil sea eficaz la cortina.

Los torpederos atacantes, una vez realizados sus lanzamientos también hacen cortinas de humo para evitar el fuego del enemigo.

Los torpedos se regulan, en los ejercicios, para una mayor profundidad que el calado de los buques, de modo, que pasan por debajo y se puede saber si los disparos fueron o no eficaces.

El recoger los torpedos es maniobra fácil, pues durante el día lleva el torpedo una pastilla, que al subir a la superficie, se pone en contacto con el agua y produce un humo denso y blanco, que marca el sitio del torpedo.

Por la noche lleva otra pastilla de una sustancia, que -- produce durante su marcha suavizado una fosforescencia que permite seguirlo perfectamente con la vista, y al subir a la superficie produce una llama intensa que hace muy fácil el recogerlo.

Como detalle me han dicho, que con los torpedos del tiempo de la Guerra, que actualmente siguen empleando las principales marinas, que vienen 250 kilos de trilita, no se puede echar a pique un barco provisto de bulges pero con los mismos torpedos de 300 kilos del mismo explosivo, que es una combinación del trinitrotoloul con otro cuerpo, el poder explosivo es de 1.5 más fuerte, -- así que resulta un efecto igual al de 450 kilos de trilita, que echa a pique cualquier buque provisto de bulges.

Ataques de lanchas cogidas en los crepúsculos o durante el día.

Como siempre los buques grandes llevan cuatro escuadrillas de torpederos desde la amura del primer buque a la aleta del último de la fila.

La posición en línea de fila es la más eficaz para evitar el ser torpedeado, pues en columnas es muy fácil ser tocado, pues los buques de la segunda, tercera, etc., filas, no ven la estela de los torpedos (por ocultarlos los buques de las filas anteriores y no le pueden maniobrar).

Las lanchas rápidas en cuanto descubren los humos y palos de la Escuadra, dan una máxima velocidad y toman un rumbo paralelo y contrario a la línea enemiga.

Cuando la han rebasado suficientemente, meten 90° y cuando están a distancia conveniente por su proa o amura, se pone en rumbo contrario a la línea enemiga, y se adelanta el primero de la -- fila, haciendo una cortina de humo a cuyo socorro se acerca el -- resto de la escuadrilla y como saben la posición de los buques --

enemigos, pues ven palos por encima de la cortina, (que solo tienen ocho o diez metros), atraviesan solamente ésta en el momento de atacar, y una vez disparado el torpedo, meten el timón y se ocultan detrás de la cortina, siendo imposible en los contados minutos que están fuera de ella ser alcanzados por los proyectiles enemigos, --- pues no hay casi tiempo de comprobar la distancia y comunicarla a las piezas por el oficial de tiro.

En el ataque durante la noche, es seguro el éxito de los atacantes. En cuantos ejercicios se hicieron, fueron los buques torpedeados, así como en los efectuados en los crepúsculos matutino y vespertino.

Durante el día, y con las cortinas de humo el ataque será seguramente funesto para el enemigo.

De estas lanchas la Marina Española ha adquirido varias con óptimos resultados.--

TU ERES UN HOMBRE.

Si te conservas sereno, aun cuando los demás no lo estén -- y te lo inculpen: Si crees en tí aun cuando nosotros de tí dudemos y les perdonas; si esperas sin desesperar; si no te ha contaminado la mentira que te rodea; si siempre odiado, en tí no cabe el odio, y con todo, ni censuras ni preámbulos; si aún puedes soñar pero no te haces esclavo de tus sueños; si aún puedes pensar, pero no es el pensamiento tu único fin; si ante el triunfo y el desastre permaneces impassible; si no toleras que los bribones, para engañar a los tortos, interpreten torcidamente la verdad; si no te abruma el derrumbe de lo que tantos sacrificios te costara, y, sometiendo a la fatalidad recomienzas tu obra con medios disminuidos; si tienes valor para arriesgarlo de una vez todo lo que posees, y si permitiéndolo empiezas de nuevo, sin emitir una queja; si con solo la voluntad, tu única riqueza que te dice prosigue, puedes forzar tu corazón debilitado y tu cabeza exhausta a persistir en el esfuerzo; si conservas tu virtud aunque alternas con la turba y no te ofusca el trato de los poderosos; si eres invulnerable para amigos; si de tí todos pueden esperar ayuda, pero no estás obligado a prestarla a ninguno; si puedes llenar cada minuto, inexorable con 60 segundos de labor, entonces tuya es la tierra, y lo que es más,

TU ERES UN HOMBRE.--

RUDYARD KIPLING.

El patriotismo no se pregona, mejor es demostrarlo con hechos que engrandezcan e illustren a la Patria. La evidencia de esos hechos jamás pasó inadvertida a los pueblos; y la historia recogió en sus áureas páginas la labor de los hijos preclaros de cada pueblo. Permitan los Hacedores protectores de México, que éste agregue a su lista de oro de varones illustres, nuevos nombres de mexicanos que levanten y desarrollen nuestra Marina Nacional para grandeza riqueza y poder del país.

"LA ISLA DE TIBURON".

Por el Teniente de Corbeta
Carlos R. Berzunza de la Victoria.

No he omitido esfuerzo alguno por recopilar todos los datos -- que me ha sido posible adquirir; para hacer la exposición de una de -- nuestras más interesantes islas, La de Tiburón.

La creo muy digna del más intenso estudio, no sólo por ser de nuestras pertenencias, sino porque podemos sacar de ella provecho positivo, por estar habitada por los indios Seris, tribu considerada como una de las más importantes.

La Isla de Tiburón está situada en el Golfo de California, por el través de la costa de Sonora y es la más extensa de todas las que -- se encuentran en dicho Golfo; tiene una extensión de 400 kilómetros -- cuadrados, separada de la costa firme por un estrecho y peligroso canal, llamado "El Infiernillo".

El Canal de "El Infiernillo" es de muy poco cañado por lo -- cual solo es posible navegar en él con embarcaciones sumamente pequeñas y únicamente en su parte meridional. Tiene una profundidad de 6.5 brazas y se encuentra libre de escollos, siendo ésta región la única transitable. Su anchura varía entre 1 y 3 millas.

La parte S. E. de la Isla de Tiburón, es un elevado promontorio situado en el extremo de una península; ésta tiene una anchura -- de $\frac{1}{2}$ milla. En aquella península hay dos cerros separados uno de otro, por una faja de tierra muy baja, que forma una hondonada donde se acumula gran cantidad de agua en la estación de las lluvias, siendo éste lugar una de las pocas partes en que puede encontrarse agua dulce; -- pero eso sí, sólo en la época de lluvias.

En el lado norte de la propia península puede anclarse en 6 y 7 brazas de agua, con regular abrigo de los vientos reinantes en ese paraje; y una playa que se encuentra en el lugar en donde la península se une al cuerpo de la isla, ofrece un cómodo desembarcadero, siendo -- éste lugar el mejor apropiado de todo Tiburón para el caso.

En general el suelo de la Isla es estéril, siendo la flora -- paupérrima; sin embargo, existen parajes en que la vegetación es exuberante; la fauna cuenta con una variada cantidad de especies; liebres, ciervos, reptiles, contándose entre éstas serpientes venenosas. En aves también hay un variado linaje.

La naturaleza siempre pródiga, supo compensar tal pobreza -- ya que el mar que baña ésta Isla es realmente rico en toda clase de -- pescados y moluscos. Las ricas perlas por todos ambicionadas abundan en toda la costa de la Baja California. También se encuentran grandes bancos de esponjas. Ambos productos naturales, (perlas y esponjas) -- podrían ser objeto de iniciativas para emprender allí productivas industrias.

Los habitantes de Tiburón son los indios Seris. Un escritor catalogó a ésta tribu como una de las más interesantes del mundo.

Pocos datos se tienen relativos a la época en que éstos indios poblaron dicha Isla, pues mientras unos aseguran que existen ahí desde los tiempos prehistóricos, otros creen que fué desde el año 1749 en que los conquistadores pusieron especial empeño por descubrir ciertas regiones del Estado de Sonora en donde habitaron los seris y exponen que fué entonces, cuando éstos se refugiaron en la Isla de Tiburón.

Inclino, mi modesto criterio, a la primera de las opiniones expuestas, apoyándome en que la expedición marítima de FRANCISCO DE ULLOA estuvo en la Isla en el año de 1539 y ya encontró a los Seris ahí, constituidos en tribu.

Es de creerse que los individuos de ésta raza desde remotos tiempos en sus incursiones conciliaron la Isla y se fueron estableciendo paulatinamente en ella; ya que se sabe que en la época de la Conquista fueron atacados rudemente y con constancia, viéndose obligados a abandonar todas las regiones que ocupaban en el Estado de Sonora y se refugiaron en Tiburón.

La primera expedición, como ya he dicho, que visitó la Isla fué la de FRANCISCO DE ULLOA en el año de 1539. La Isla fué bautizada con el nombre de Tiburón por el navegante PEDRANO DE ALARCON.

La tribu de los Seris siempre ha sido refractaria a todo indicio de civilización y aún vive, en la actualidad, en el mismo estado de atraso de sus primitivos tiempos, sin destello alguno de adelanto.

Los misioneros españoles trabajaron empeñosamente por convertirlos al cristianismo, pero siempre fracasaron; el Gobernador de la Provincia Don ANTONIO DE MENDOZA, que fué uno de los más empeñosos por someter a los Seris, mató a uno de ellos, como por el año de 1760.

Hubo una época en que parecían haberse sometido éstos indios. Engañado por el espejismo del religioso franciscano Fray CRISOSTOMO GIL DE BERNABE fué a establecer una misión entre los Seris por el año de 1772, siendo un año más tarde asesinado por los indios.

Son numerosas las expediciones que han ido a la Isla de Tiburón para visitarla y explorarla, así como para estudiar a los Seris que son considerados, desde varios puntos de vista, como una de las tribus más interesantes del mundo.

La mayor parte de las expediciones han fracasado, ya sea por falta de víveres, medios de transporte o bien por la ferocidad notoria de los indios, así es que son pocos los que nos pueden aportar datos fehacientes. La última expedición de que tengo conocimiento, es la que ya se hizo en octubre de 1950 por la famosa escritora francesa TITAYNA, quien fué acompañada por el Coronel GIOVANI MASTURZI, un enviado del Gobierno Mexicano y otras personas.

A los habitantes de la Isla se les conoce con el nombre de Seris, Ceris, Heris o Tiburones y ellos mismos se llaman Kunkaak.

Del origen de los Seris nada se sabe y la opinión de algunos antropólogos que quisieron hacerlos descender de una raza tártara, no goza de fundamento científico alguno.

~~Esta raza~~ no tiene semejanza por sus caracteres étnicos ni por sus costumbres y hábitos con ninguna de las tribus norteamericanas, como también se ha sospechado.

Son sumamente altos, su estatura media es de 1.82 ctms. para los hombres y 1.72 para las mujeres, de modo que pueden considerarse como de los humanos de mayor estatura del globo. Su cuerpo es atlético y de conformación muy fuerte: pecho levantado, musculosos, delgados; ojos negros un poco alargados en forma de almendra, dentaduras blancas y parejas, bellísimas; los hombres usan trenzas y se las dejan colgar sueltas sobre las espaldas; su andar tiene una rara gracia y una agilidad que no se encuentra en ninguna otra tribu indígena.

Tienen una fuerza y agilidad extraordinarias, pues es cosa sencilla para ellos perseguir venados y cazarlos sin ayuda de arma alguna.

No usan ni han usado nunca bestias de carga. Sus armas son el arco y la flecha rudimentarios, los utensilios que usan son el arpón para pescar, el canasto para guardar sus escasas propiedades; una olla de barro, sin decorar, para llevar el agua, piedras para machacar y moler; y las mujeres lo necesario para pintarse la cara, lo cual efectúan trazando dibujos que varían según la familia y la jerarquía de cada individuo. Es de advertirse que a los niños también los pintan sus madres.

La religión de los Seris tiene por base el culto al Sol y a la Luna. Esto nos trae la reminiscencia de otros pueblos de América, -- precolumbianos, como fueron los Incas del Perú quienes, según es sabido, practicaban el culto al Sol; y nos hace pensar, asimismo, como el espíritu de los hombres primitivos, insensiblemente rinden su homenaje religiosa a la madre Naturaleza. Y es porque el Sol, símbolo radiante de la Mente Universal, penetra en el alma de cuánto existe, en irradiaciones de luz, y en vibraciones de consciencia.

Su mitología es tan infantil que atribuyen la creación del mundo como obra del "Primer Pelicano" dotado de una sabiduría que después de haber hecho surgir del mar la Isla de Tassne y del Tiburón -- creó el resto del mundo haciéndole también surgir de las aguas; por lo tanto, el pelicano y la tortuga representan para ellos las divinidades supremas sobre la tierra.

Las manifestaciones externas del culto están limitadas a una invocación a Amme, (la Divinidad Suprema) durante la inauguración de la caza del pelicano cuya carne comen; y las plumas una vez secas, las usan como única vestidura, ceñidas a la cintura.

Estos nativos danzan sin ningún acompañamiento de instrumento musical, con solo el ritmo del batir de conchas y palmeras. No tienen sus danzas carácter religioso y las celebran tan solo con motivo de algún acontecimiento de la tribu, como un matrimonio o el paso de una niña de la adolescencia a la pubertad.

En sus entierros la religión anda del todo ausente; cuando el cadáver es de una mujer (Mohan) cavan una fosa y la entierran como una bestia cualquiera; pero si se trata de un hombre (Taomb), el cuerpo después de bien envuelto en piel de pelicano sobre un grupo de arbustos, es colocado y cubierto de ramas; su muerte es conmemora-

da por largo tiempo por las mujeres de la parentela, que por las tardes y por las noches al declinar el día, encucilladas forman un círculo sobre el suelo para emitir por muchas horas sus lamentaciones estridentes. En tal guisa, éstas lloronas Seris -como las plañideras Romanas de que nos habla la historia- acusan más que un sentimiento de tristeza una pantomima azás ridícula.

Una particularidad muy notable en los Seris es que no usan, ni han usado jamás el cuchillo, no obstante ser sanguinarios. En vez de éste usan los dientes y las uñas, con las cuales destrozan animales. Uno de los exploradores cuenta haber visto en una ocasión, durante un combate, un indio dió a un soldado tal mordisco, que le dejó al descubierto el hueso del brazo.

Tampoco usan el fuego, sino en muy raras ocasiones. Son omnívoros, pero principalmente carnívoros; sus alimentos no los cuecen, gustan mucho coger a los animales vivos, venados, pelícanos, etc., les abren el cuello y el vientre, les chupan la sangre y les comen las entrañas aún palpitantes. Los despojos de éstos animales los conservan por muchos días y los comen aún cuando la putrefacción haya comenzado.

Muy poco o nada se ha podido averiguar respecto a lo que pudiera llamarse su régimen social, pero parece que son zoolatras; tienen un Jefe Supremo, que es el más fuerte y el más audáz.

Esta tribu no se ha mezclado con ninguna otra raza y mediante la selección que ellos llevan a efecto ha mejorado físicamente: ésta -- selección consiste en que si al nacer los niños, éstos aparecen defectuosos son sacrificados, y si por alguna enfermedad que les dé cuando ya grandes quedan débiles e inservibles, igualmente son sacrificados, haciendo lo mismo con los ancianos.

Tán inicuas costumbres trae a mientes a pueblos pretéritos. La antigua Grecia, que a pesar de ser el pueblo más culto y civilizado de la tierra, sacrificaba en su cima a los niños deformes, enclenques o maltrechos en gracia a la belleza. Y es de meditar cómo aquella Nación, -acme de la alta cultura y exponente del pensamiento, nos presenta concordancia tan similar con ésta tribu de la Isla de Tiburón, que es la negación de todo progreso.

Como he mencionado anteriormente la escasez del agua dulce en la Isla de Tiburón es casi absoluta, y los Seris para saciar la sed se ven obligados a servirse de un cactus providencial que posee la cualidad de absorber la humedad de la tierra y transformarlo en agua.

Relata el escritor Coronel GIOVANI MASTRUZI, que en cierta ocasión fueron conducidos a Hermosillo dos niños Seris cogidos en la Isla, después de estar dos años en la Escuela de dicha población en que fueron educados debidamente, se les devolvió a la Isla con la esperanza de que pudieran desarrollar una propaganda de civilización, pero aquellos infelices fueron barbaramente sacrificados por sus propios padres. Este hecho salvaje da idea de la crueldad de estos bárbaros y de su refractarismo cuanto matices civilización alguna.

Dice el mismo Coronel que el porcentaje de muertos sobre los recién nacidos es de cerca de un 80 %. De treinta mil almas que fueron en la época de la Conquista Española, en 1933 sobrevivían única-

mente 164, lo que hace suponer que dentro de un tiempo no muy lejano desaparecerá por completo ésta raza.

Antes de terminar la presente exposición voy a contar, aunque de manera muy somera, por considerarlo interesante, un relato histórico relacionado con un rapto llevado a cabo por un indígena.

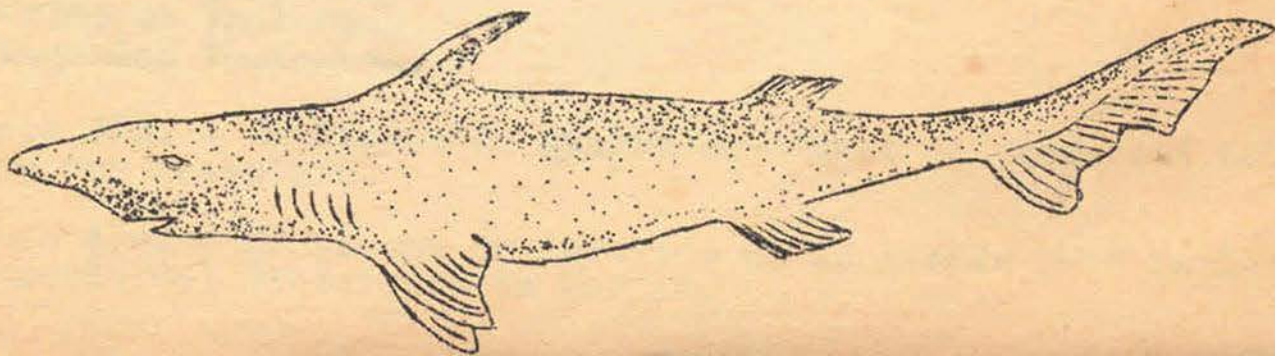
Los Seris, como es sabido, hacían sus incursiones por la costa y por los caminos entre Hermosillo y Guaymas, lo que obligaba a los viajeros siempre a salir preparados. Como por el año de 1834, una mañana salió de Guaymas para la Capital un convoy en el que iba una hermosa joven de 18 años que se llamaba LOLITA CASANOVA, hija de un español establecido en Guaymas.

Al llegar el convoy a un punto conocido por "La Palmita", los Seris lo atacaron y después de un reñido combate los Indígenas resultaron vencedores matando a muchos de los componentes del convoy; algunos lograron huir, pero la pobre Lolita quedó desmayada en uno de los carros. Entonces el Jefe de los Seris, un individuo de elevada estatura y atlética musculación, tomó en brazos a la muchacha y huyó con ella por valles y montañas; una vez que la infeliz LOLITA volvió en sí, fué tal su asombro al encontrarse junto a aquel guerrero que primero quedó como petrificada y después pretendió huir, pero el indio, cogiéndola por las ropas cayó de rodillas a sus pies, y le dijo en claro español que no temiera de él, que no huyera, que él aunque Jefe de la tribu no era un Seri sino Pima y que muy joven en un combate había caído en poder de los Seris a quienes a través de los años había logrado dominar por su valor y su destreza; que a ella la adoraba y que la haría reina de la tribu.

No cabe duda que la pobre LOLITA sucumbió a la feróz pasión de aquel salvaje, que, librando feroces combates con los principales cabecillas de esa tribu que se opusieron al advenimiento de esa reina, pero al fin la impuso.

Reina y todo ya podrá suponerse el martirio desafortunado durante los primeros tiempos que pasó entre los Seris, con quienes al fin hubo de identificarse, desde usar la sucia enagua solamente y la sucia piel de pelicano, hasta comer carne podrida y vivir en sus indecentes jacales y hasta tener varios hijos del terrido y apestoso coyote-iguana, nombre como era conocido entre los Seris.

LOLITA, pintarrajeado el rostro, descalza y sucia, como todos los Seris, fué varias veces a Hermosillo y tuvo muchas ocasiones de huir de aquel corrompido indio y volver al seno de su familia; pero nunca lo hizo, y así fué como después de largos años de su espantosa y abominable vida y poco después de la muerte de Coyote-Iguana, murió ella también en la Isla de Tiburón.



A título de información y por estimar de interés su lectura, ofrecemos a nuestros lectores -traducido del Portugués- los siguientes

**DATOS TOMADOS DE EL DIARIO OFICIAL DE LOS ESTADOS
UNIDOS DEL BRASIL CORRESPONDIENTE AL NÚMERO 03 DE FEBRERO**

CHA 24 DE ABRIL DE 1934.

Decreto número 24.073 del 2 de abril de 1934, que fija la fuerza naval para el ejercicio de 1934.

El Jefe del Gobierno Provisional de la República de los Estados Unidos del Brasil, en uso de las atribuciones que le confiere el artículo primero del Decreto número 19398 del 11 de noviembre de 1930:

DECRETA

Artículo 1/o. - La fuerza naval para el ejercicio de 1934, constará de:

- a) Dos oficialías comprendiendo sus respectivos cuadros;
- b) Dos suboficialías comprendiendo sus respectivos cuadros;
- c) 260 alumnos de la escuela naval, inclusive 99 del curso anterior;
- d) 7298 plazas del cuerpo de marineros, distribuidas para las diversas especialidades de combate;
- e) 588 plazas para los servicios de aviación naval;
- f) 3500 plazas del cuerpo de marineros, para las diversas clases y especialidades del servicio de máquinas;
- g) 2633 plazas del cuerpo de fusileros navales, incluyendo las compañías especiales y banda de música;
- h) 600 alumnos de las escuelas de aspirantes marineros, distribuidos para las cinco escuelas en los diversos estados;
- i) 1151 (taifeiros) * de la compañía de (taifa)* del cuerpo de marineros, distribuidos para las diversas clases y servicios;
- j) 36 profesores normalistas;
- k) 47 profesores de la escuela naval inclusive 14 en disponibilidad.

Artículo 2/o. - La marina de guerra, comprende:

- a) La fuerza activa compuesta del personal a que se refiere el artículo 1/o;
- b) Las reservas constituidas de acuerdo con la ley del servicio militar y las leyes 5631 de 31 de diciembre de 1928, y 21,887, de 29 de septiembre de 1932;
- c) La reserva naval, aérea, según la forma de su reglamento será compuesta del siguiente personal:
 - 1 Capitán Teniente,
 - 4 Primeros Tenientes,
 - 30 Segundos Tenientes.

Artículo 3/o. - En tiempo de guerra la Armada se compondrá del personal que sea necesario.

Artículo 4/o. - El tiempo de servicio en la Armada será reglamentado por acuerdo del Ministerio de Marina.

Artículo 5/o. - Las vacantes que ocurrieren en el personal serán integradas por la escuela naval, por las escuelas de aspirantes, marineros; por el voluntariado sin remuneración y por el sorteo para la Armada, en la forma que establece la ley del servicio militar.

Artículo 6/o. - Quedan revocadas todas las disposiciones en contrario.

Rio de Janeiro, a 2 de abril de 1934, 113 de la Independencia y 46 de la República.

(r) Getulio Vargas.

(*) "taifeiros" - Significa soldados y marineros que están a la proa durante el combate. N. del T.

(*) "taifa" - Palabra aceptada como castiza. N. del T.

@@@@@@@

Consideramos de mucho interés publicar en este Boletín la siguiente

COPIA DEL AVISO NUMERO 1561.- ESPAÑOL.- CORRESPONDE AL 4 DE DICIEMBRE DE 1933. E.M. de la Armada.

ADICION AL CODIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES.

W A Y . - Deseo a usted buen viaje.

Z Ø . - Estoy deslumbrado por su,s, proyector, es, bájelo,s, ó levántelo,s.

Código Internacional de Señales (1934)

SEÑALES CAMBIADAS

Detalles: La señal correspondiente a la palabra "si" (condicional) - del tomo I, página 544, debe ser H N C en lugar de "N H C".

La señal correspondiente a la palabra "Oeste" (W) página - 505 del mismo tomo debe ser " Q L G " en lugar de "O L G"

C. I. de S. de 1934.

(Aviso 503, 27 de abril de 1934)

PAGINA NECROLOGICA

Por una ley biológica que la Naturaleza impone a todos los seres de la Creación, éstos después de rendir sus frutos y dar sus energías al gran crisol del Macrocosmos, deben transformarse; más no desaparecen porque en el Orbe "nada se pierde y nada se crea".

Los hombres, individuos colocados en el planeta tierra y clasificados con el nombre de "género hominal", el más elevado escabel de la escala zoológica, no son excluidos de aquella ley fatal. Bajo el peso de las dolencias y a través de su vida fisiológica pagan su tributo y tornan al seno de la madre tierra cumpliendo con el proloquio "lo que de la tierra es a la tierra indefectiblemente vuelve."

Ocurre cuando un humano desaparece, que cuantos le rodean y cuantos por un nexo en su vida se relacionaron con él, hacen comentarios de aquel hombre, algo así como el balance de su valer moral, máxime si por efecto de circunstancias hay en el proceso de su existencia algún relieve que le haga connotar, estela de luz que deja tras sí como legado póstumo.

En el caso a que se refiere esta modesta página luctuosa, que incluimos en nuestro Boletín de julio, tenemos que lamentar la pérdida de un viejísimo y experimentado lobo marino: el Contraalmirante C. Rafael Montalvo Salazar. Después de penosa enfermedad, durante la cual tuvo la grata satisfacción de contar con todos los elementos que la ciencia moderna conoce, de verse rodeado de sus familiares y amigos -- que realmente le estimaron en vida, sucumbió a la avanzada edad de 84 años el día dos de julio del año en curso.

La carrera profesional del Contraalmirante Montalvo se destaca -- muy en particular por su constancia en el servicio marítimo que prestó a la nación por un lapso de 59 años. Difícil es hallar en las efemérides de los archivos de los pueblos, y de México en particular, servidos a la patria que cuenten como el C. Rafael Montalvo Salazar un tan largo período, ininterrumpido, en el cual fiel a los distintos gobiernos que en México se sucedieron durante 12 lustros, nunca trepidó tratándose del cumplimiento de su deber.

Esa constancia le fué justa y legitimamente compensada por los gobiernos mexicanos en diferentes fechas; y nos plase estampar aquí -- tomado del expediente respectivo en los archivos de la Secretaría de Guerra y correspondientes a este servidor de la nación -- tales datos. En 1903 - 7 de octubre le fue concedida la condecoración de constancia de tercera clase, por más de 20 años de servicios sin interrupción, expidiéndosele el diploma correspondiente. En 21 de diciembre de 1912 se le otorgó la condecoración de constancia de segunda clase por 25 años de servicios sin interrupción; y en 1918 se le concedió la condecoración de constancia de primera clase por 30 años de servicios activo sin interrupción expidiéndole el diploma respectivo.

Permítasenos recordar a grandísimos rasgos, algo de la vida de -- marino del extinto Contraalmirante ~~Montalvo~~ Salazar. Por allá por el año de 1875 era ya tercer piloto, procedente de la escuela naval de Campeche. Solicitó ingresar a la Armada en enero de 1881 como Segundo Teniente, siendo Segundo Piloto. Por sus amplios conocimientos y práctica se le expidió despacho de Segundo Teniente y poco tiempo después -- fue designado comandante del pallebot "Dolón", pasando en seguida al vapor "Juárez" y algunos meses después se le nombró Comandante General de la Marina en el Pacífico y Jefe de la Escuadrilla, expidiendo -- el despacho de Capitán

le el despacho de Capitán de Corbeta. Más tarde fue director de la - Escuela Naval de Mazatlán. En 1915 formó parte de la comisión nombrada para dictaminar sobre el salvamento del transporte "Progreso". En ese mismo año, y por disposición del C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, pasó a New Orleans, La? E.U.A. al desempeño de una comisión del servicio, y en noviembre del año supradicho tomó el mando de los transportes "Progreso" y "Atlanta", conduciéndolos al puerto de New Orleans, mencionado líneas arriba, con objeto de que fuesen reparados bajo su experta vigilancia. En 1919 fue nombrado inspector de los trabajos de salvamento del cañonero "Veracruz" hundido en el río Pánuco, y en 1921 formó parte de la comisión para confeccionar el programa naval de México, etc. etc.

Como puede observarse la larga carrera de este viejo y experimentado marino ostenta un ejemplo de su amor por la profesión, sin cuyo noble sentimiento tal vez habría dedicado a otras actividades parte de su prolongada existencia.

Al dejar esta tierra nuestro viejo amigo y compañero es de justicia y satisfacción para nosotros recordar su carácter festivo y alegre: optimista por temperamento jamás las espinas de la decepción emponzoñaron su carácter; como jefe -nunca, según es fama- se valió de la posición oficial para demostrar fiereza, orgullo o nepotismo; por el contrario sus maneras francas y suaves le conllevaron el respeto y cariño de sus subordinados.

Entre los frutos que rindió en su vida, deja a su hijo Gonzalo -- Montalvo actual Teniente de Fragata y compañero nuestro, uno de los valores morales de nuestra Armada. Vayan a él -por medio de estas sencillas líneas- para que lo haga extensivo a su apesadaada familia, nuestro sentimiento de sincera condolencia; y que la modesta ofrenda floral de nuestro cariño interprete en su lápida mortuoria:

LA VIDA DE LOS MUERTOS ESTA EN LA MEMORIA DE QUIENES LOS RECUERDAN CON RESPETO Y ESTIMACION.



Damos la nómina de los Jefes y Oficiales del Departamento de Marina que se encuentran en España, en cumplimiento de la comisión que la Superioridad les ordenó, para recibir algunas de las unidades navales que en aquel país se construyen para México.

Teniente de Navío	Hector Meixueiro Alexandres.
Teniente de Fragata	Adolfo Meza Burgos
Teniente de Fragata	Armando Escobar Robles
Teniente de Corbeta	Miguel Manzarraga Zamudio
Teniente de Corbeta	Agustín Ordoñez Salazar
Teniente de Corbeta	Antonio Cortés Acosta
Teniente de Corbeta	Abelardo Cerdan Muñoz
Teniente de Corbeta	Enrique Villegas Bustamante
Teniente de Corbeta	Rodrigo Hurtado de Mendoza
Teniente de Corbeta	Armando Cañizares Sánchez
Teniente de Corbeta	Marciano Salas Couary
Teniente de Corbeta	Padro Calderon Lozano

Teniente de Corbeta	Felipe Bertrand Lara
Teniente de Corbeta	Hector Orozco Vela
Teniente de Corbeta	Lucio Gallardo Pavón
Teniente de Corbeta	Constantino Nieto Palacios
Teniente de Corbeta	Enrique Martínez Castañeda
Teniente de Corbeta	Guillermo González Vega
Teniente de Corbeta	Carlos Palma de la Rosa
Teniente de Corbeta	José H. Orozco Silva
Teniente de Corbeta	Alfredo Marquez Ricaño
Teniente de Corbeta	Ismael Méndez Castillo
Teniente de Corbeta	Lázaro Mendoza Compañ
Teniente de Corbeta	Diego Múgica Naranjo
Teniente de Corbeta	José Valcarcel Torres
Teniente de Corbeta	Remigio Hernández Navarro
Teniente de Corbeta	Juan González Díaz
Teniente de Corbeta	Jorge Mancisidor Gales
Teniente de Corbeta	Rafael Moreno Reyes.
Teniente de Corbeta	René Ruano Milicua
Teniente de Corbeta	Armando Solana Araujo
Teniente de Corbeta	Julio Salinas Ramos

S E C C I O N D E I N F O R M A C I O N .

Movimiento de buques.

Transporte "Progreso".- Conduciendo cuerda de presos a las Islas Mariás.

Guardacostas "Acapulco".- Fondeado en Guaymas, Son.

Guardacostas "Mazatlán".- Fondeado en Manzanillo, Col.

Guardacostas "Veracruz".- Fondeado en Manzanillo, Col.

Cañonero "Nicolas Bravo.Fondeado en Veracruz, Ver.

Oficiales embarcados en buques españoles.

En el vapor "Habana":

Teniente de Corbeta	Ramón Sánchez Mena
Teniente de Corbeta	Rafael Rodríguez Pérez

Embarcarán el día 13 de agosto los CC.

Teniente de Corbeta	Mario Nadal Carvallo y
Teniente de Corbeta	Carlos Baranda García

En el vapor "Colón":

Teniente de Corbeta	Roberto Portillo Espinosa y
Teniente de Corbeta	Manuel Jara Carrasco.