

La cooperación de la Marina de Guerra para las distintas Secretarías.
Por el Comodoro P. A. *Carlos Castillo B. Barrero.*

aprovechar la cooperación de los barcos de guerra en los servicios de referencia.

Sería interesante la formación de una comisión en que se encontraran representadas todas las Dependencias del Ejecutivo, a efecto de estudiar, o mejor, cooperar con sugerencias pertinentes dados sus respectivos conocimientos, a la organización de los servicios por efectuar, así como también señalar las ventajas de los lugares en que se crea conveniente el establecimiento de las obras fijas de la Armada (Astillero, Arsenal, Estaciones de Aprovisionamiento), que el Departamento de Marina estima tiene que ser, cuando menos en lo que toca a Estaciones Navales, con servicios completos de aprovisionamiento, en dos lugares principalmente: Bahía Magdalena y Ciudad del Carmen.

Esta cooperación de los barcos en los servicios de las distintas Secretarías, se llevarán a cabo a solicitud de las mismas Secretarías presentada en las Comandancias de Marina de los apostaderos, quedando facultados los Comandantes de Marina a resolver, *ipso facto*, en cada caso, a efecto de que los servicios sean eficientes y oportunos.

CONSIDERACIONES GENERALES

La creación y sostenimiento de una Armada Nacional, con las obras fijas que le son indispensables (arsenales, astilleros, aprovisionamientos, etcétera), *no debe obedecer*, exclusivamente, al reducido concepto de necesidad de una arma de combate y elementos estratégicos suficientemente poderosos para el caso, nada probable, de una guerra internacional marítima en la que México formara parte.

Si con ninguna potencia tenemos que combatir, ¿a qué el oneroso gasto de una escuadra inútil? Tal es la absurda pregunta de los gratuitos enemigos de la Armada.

Si a eso se redujeran los servicios de toda marina de guerra, responderemos nosotros, su existencia no estaría justificada en la gran mayoría de los casos en las naciones pequeñas.

Pero lejos de ser así, y con especialidad hoy en día en los países jóvenes de la América, como ayer en las naciones de Europa, los barcos de guerra tienen una misión esencialmente constructiva, cultural y científica que llenar; aparte de las funciones de policía, sanidad y humanitarismo que les están encomendadas, y que hacen de ellos uno de los elementos de mayor importancia social al servicio de los gobiernos.

Si hacemos un juicio único comparativo de las condiciones particulares a cada país de América, en relación con su importancia de población, eco-

nómica y marítima, y la importancia de su armada, nos encontraremos con la penosísima realidad de que México se halla en condiciones deplorablemente inferiores a las de cualquiera otra nación, no digamos ya de su población y riqueza, sino hasta de aquéllas consideradas como insignificantes a su lado.

Tal desprecio o abandono de un factor tan importante en la estructura moderna de los pueblos, es, aun cuando esto parezca eufemismo, una de las razones fundamentales para que nuestro nacionalismo no se haya unificado definitivamente, ni la cultura del pueblo esparcido como fuera de desearse, por zonas cuya intercomunicación no es de lograrse, de una manera fácil y frecuente, sino por la vía marítima o fluvial.

Hablar de los barcos de guerra de México ha sido siempre ocasión para ironías de las más crueles. De hecho no ha existido hasta la fecha un solo barco a la altura de los adelantos del momento, ni menos dotado a la perfección, de todas y cada una de las ventajas indispensables para un funcionamiento de primera clase, dentro de los distintos servicios a que puede destinársele. Todos o han sido verdaderas ruinas de pasadas glorias, o modestísimas embarcaciones construidas con tal economía, que más eran para vistas que para usadas.

De ahí que todos los servicios en la mar hayan sido deficientísimos, cuando no absolutamente nulos: ni servicio de policía de las costas, ni servicios de faros, ni científicos ni humanitarios, para no hablar de los de simple cortesía que jamás han podido ser realizados en forma airosa para el país. Nuestras costas están más carentes de todo lo que un país civilizado ofrece a quien se lanza a buscar el sustento entre los riesgos del mar, de lo que lo están, probablemente, los más aislados rincones del Labrador o Alaska.

Tal estado de cosas no puede continuar en medio de un tan vertiginoso adelanto de todas las otras fuerzas motrices del progreso nacional, a menos que se quiera olvidar, con gravísimo perjuicio para nuestra economía, lo mucho que significa para nuestra potencialidad productiva la incorporación de tantas y tan valiosas fuentes de producción y riqueza natural, como son el sureste y noroeste de México (Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo y toda la Baja California), regiones que hasta ahora se encuentran, pese a cuanto se diga en contrario, sin nexo alguno material o moral, no digamos ya con los extremos de la nación, pero ni siquiera con las zonas que les son limítrofes.

Dada la exacta conciencia de que la actual administración viene dando patentes muestras, en lo que toca a los problemas nacionales más urgentes;

problemas que trata de resolver con una premura proporcional a esa urgencia, y con una intención primordial de mejoramiento económico y espiritual de las grandes masas, creándoles con nuevas fuentes de producción, educación y trabajo, mejores y más fecundas oportunidades, es de creerse, y así me permito con el mayor respeto solicitarlo, que la superioridad esté de acuerdo con esta imperiosa necesidad y que al efecto sea servida de nombrar una comisión idónea, en la que se encuentren representadas las distintas Secretarías de Estado, a efecto de formular un plan para la organización de los servicios de la nueva Marina Nacional de Guerra, en cooperación con los distintos organismos que tienen servicios que realizar en el mar.

El plan a seguir en estas pláticas debe ser, a mi entender, y en su estructura más rudimentaria, el siguiente:

¿Cuáles son los servicios generales que pueden desempeñar los barcos de guerra?

¿Qué obras fijas son indispensables para la mayor eficiencia de esos servicios?

¿Cómo pueden unos y otros cooperar al mejoramiento de los de la Marina Mercante Nacional?

¿Qué servicios, de entre los que pueden realizar los barcos, son de la competencia de cada Secretaría?

¿En qué forma pueden contribuir al sostenimiento de la Armada Nacional esas Secretarías, por concepto de los servicios realizados por aquélla en favor de éstas?

¿Qué número de embarcaciones y de qué características son menester, en vista de esos servicios por realizar?

¿Dónde y cómo deben quedar distribuidos esos barcos, atendiendo a la clase y monto de servicios y estado particular de nuestros puertos en el Atlántico y Pacífico?

CLASIFICACION DE SERVICIOS

Para que se tenga una idea, siquiera sea ligera, de los múltiples servicios a que pueden destinarse los barcos ligeros del tipo de los que actualmente vienen en camino, me permitiré señalar los siguientes, que pueden, naturalmente, ser ampliados en vista de las crecientes necesidades del país:

- I.—Servicios de policía para protección de pesca.
- II.—Servicios de policía contra extracción o importación de contrabandos.

- III.—Servicios de vigilancia, reparación y abastecimiento de faros, boyas, balizas, etc.
- IV.—Servicios topográficos e hidrográficos. Oceanográficos.
- V.—Servicios de salvamento.
- VI.—Misiones culturales.
- VII.—Misiones educativas y científicas.
- VIII.—Expediciones sanitarias.
- IX.—Exposiciones viajeras.
- X.—Misiones de cortesía y viajes de práctica.

SERVICIOS DE POLICIA PARA PROTECCION DE LA PESCA

(Secretaría de Agricultura y Fomento)

Hasta hoy el robo de la pesca, con particularidad en el Pacífico, se ha venido consumando a ciencia y paciencia de las autoridades y a despecho de cuantas medidas se han dictado al efecto para evitarlo. En los muy reducidos casos en que se ha podido ejercer vigilancia, el cohecho ha dado al traste con los resultados y la sola verdad es que por concepto de derechos de pesca, el Gobierno de México pierde sumas de una cuantía tal, que con ellas bien podría mantener varias unidades de guerra y aun salir ganando.

Las ventajas que se obtendrían al permitir a las nuevas y ligeras embarcaciones de guerra, el hacer vigilancia de las costas, con las indicaciones bien informadas de la Secretaría de Agricultura y Fomento, y transmitidas a los Comandantes por conducto de las Comandancias de Marina respectivas, serían inmediatas y trascendentales: En primer lugar, la velocidad de esas embarcaciones haría que pudieran, con mayor facilidad, sorprender y apresar embarcaciones pesqueras que incursionaran en aguas territoriales sin el permiso respectivo; en segundo lugar, la mayor preparación científica de los capitanes de los barcos de guerra, así como su imponente autoridad militar, darían sencillez al establecimiento de las pruebas de convicción y culpabilidad, por razón de situación, etc.; y, en tercer lugar, los intereses del gobierno estarían mejor salvaguardados contra intentos de cohecho, ya que si todos los individuos son susceptibles de faltar a su deber, es menos probable que esto suceda entre elementos de la envergadura moral que caracteriza a los Oficiales de la Marina.

Un civil que es sorprendido en falta, sólo pierde un empleo que quizá ningún esfuerzo le costó adquirir y que puede reemplazar con otro cual-

quiera; en tanto que un oficial que lo fuera, perdería una carrera conquistada en largos años de estudio y que no podría sustituir con nada.

Es más práctico, por lo tanto, fiar en el segundo que en el primero.

SERVICIOS DE POLICIA CONTRA LA EXTRACCION E INTRODUCCION DE CONTRABANDOS

(Secretaría de Hacienda y Crédito Público)

Hasta la fecha el contrabando por lugares aislados en las costas no se ha ejercido por falta, es de suponerse, de proximidad y fácil acceso a vías de comunicación interior y medios de transportes en las mismas. Esta situación desfavorable para el contrabando, viene cambiando de aspecto con la incesante multiplicación de caminos que van uniendo más y más cada día, unas con otras, todas las ciudades de la República, incluyendo grandes y pequeños poblados costaneros.

Esta facilidad de comunicación y la carencia absoluta de vigilancia por parte de las autoridades aduaneras, no es aventurado asegurar que darían pronto vida a esa nueva forma de contrabando que huye del resgoso paso por aduanas, para consumarse, impunemente, en la lejanía de ellas.

Facilitar a la Secretaría de Hacienda las embarcaciones que hubiere menester, en cada uno de los casos, permitiéndole así realizar una eficiente vigilancia de las costas y una supresión de fraudes al Erario, sería indudablemente otro de los destinos que, con beneficios indiscutibles para la economía nacional, podría darse a nuestros barcos.

SERVICIOS DE VIGILANCIA, REPARACION Y ABASTECIMIENTO DE FAROS, BOYAS, BALIZAS, ETC.

(Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas)

¿Con qué efectividad y frecuencia se constata si los encargados de velar por la seguridad marítima en los faros cumplen con su deber y si las boyas, balizas, etc., se encuentran sin novedad?

Que sepamos nosotros, fuera de los viajes de cada tres, cuatro o seis meses y para llevar provisiones, no se realizan otros servicios con finalidad distinta alguna. Convencerse de que tengan qué comer y con qué mantener encendidos los faros, es a lo único a que hoy se concreta ese servicio dentro de la penuria para el mantenimiento de faros y señales. Y así podría llegarse, como ya se llegó en otra ocasión y por escasez de medio de transporte,

a dejar morir de hambre a servidores de la nación, como sucediera en Clipperton en 1914.

Visitar con más frecuencia esos lejanos parajes donde se sacrifican como verdaderos héroes, hombres al servicio de la colectividad, no solamente sería conveniente para la seguridad en los mares, sino humanitario para esos hombres que en incontables ocasiones han menester de auxilios de que en esos sitios se carece con frecuencia.

Esta mejoría indispensable en el servicio de faros, tan importante en la navegación, estamos seguros que sería aprovechada con beneplácito por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, como una de las más valiosas cooperaciones de la Marina Nacional de Guerra.

SERVICIOS TOPOGRAFICOS E HIDROGRAFICOS (OCEANOGRAFIA)

(Secretarías de Comunicaciones y Obras Públicas y de Agricultura y Fomento)

Es verdaderamente triste el hacer constar que hasta la fecha no se conoce de un solo trabajo topográfico e hidrográfico de nuestras costas y mares. Fuera de algunas rudimentarias cartas de nuestros puertos principales, toda la información con que se cuenta para navegar en nuestras aguas es de origen extranjero.

Huelga por lo tanto señalar la urgencia de destacar, a bordo de las unidades de guerra por llegar, comisiones formadas, bien por oficiales de marina, bien por ingenieros civiles o militares, o bien por elementos mixtos de estas profesiones, a efecto de llevar a cabo los trabajos de cartografía, indispensables al desarrollarse, como es seguro sucederá con la intensificación de la producción a lo largo de las costas, el tráfico de cabotaje y altura.

Semejantes trabajos pueden adicionarse con el estudio de dragado y obras indispensables en algunas de nuestras principales vías fluviales, a efecto de hacerlas navegables en su mayor extensión posible y convertirlas, así, en fáciles y económicos caminos de exportación de productos ribereños e importación de materias extrañas y necesarias a la región.

Asimismo, pueden destacarse comisiones de hombres de ciencia que estudien la fauna marítima y dicten la legislación que sea del caso, a efecto de proteger la reproducción y conservación de las especies, estableciendo las épocas de pesca, veda, etc.; y viendo, de paso, el estimular la creación de

viveros, empacadoras, etc., con producción suficiente para las necesidades del país.

Otras de las materias a estudio podrá ser la de nuestros mantos perlíferos, tan descuidados a la fecha, con la mira de protegerlos también y de crear, si fuere posible, industrias similares a la japonesa de perlas.

SERVICIO DE SALVAMENTO

(Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas)

Para dar una idea de la imperdonable y absoluta ineficiencia de este servicio, el más trascendental en el mar, hay que ponerse a pensar qué papel habría jugado México, pendiente a los ojos de todo el mundo en aquel entonces, si los aviones destacados en busca del infortunado "Cuatro Vientos" hubieran dado parte de haberlo visto flotando en medio de las aguas del Golfo.

Es para ruborizarse el imaginar, ante la angustia de aquellos momentos, como todo elemento de salvación a la única y ruinoso unidad con que se cuenta en el Golfo, el "Bravo," saliendo con su vergonzante marcha de siete a ocho millas por hora, con pretensión de dar auxilio, tras explorar, él solo, la inmensidad de esa extensión.

¿Qué destino aguarda a quien tiene que esperar veinticuatro largas horas a merced de la mar embravecida? El destino que encontraron las pobres víctimas del avión que cayó entre Mazatlán y la Paz, quienes no obstante haber sido avistados y localizados por otro avión, no pudieron ser auxiliados por carecer la Capitanía de Puerto de Mazatlán, de elementos para ello.

Facultar a esas Capitanías para que, de acuerdo con las Comandancias de Marina respectivas, puedan hacer uso de las embarcaciones de Guerra en casos de emergencia, será medida que ponga a seguro, para el porvenir, muchas vidas hoy expuestas al mismo desamparo en que se ha visto perecer otro incontable número de ellas.

MISIONES CULTURALES

(Secretaría de Educación Pública)

Los numerosos poblados no sólo costaneros sino próximos a ellos que no tienen comunicación fácil con los grandes centros de población y de cultura del interior, serían lugares grandemente beneficiados con la visita de misiones culturales a bordo de los barcos de guerra; lográndose así llevar,

hasta los rincones más apartados del país, los beneficios positivos que en materia educacional desea impartir el Gobierno del General Cárdenas.

Para la sencilla gente de esos lugares, la simple presencia de un barco de guerra significaría importancia y trascendencia sin precedente en aquel acto. A la obra educativa se sumaría la excitación objetiva de un orgullo patrio que habría de trabajar en un sentido de unificación nacional. Se sentirían satisfechos de verse distinguidos en forma tan particular y estimarían del Gobierno un interés así tan amablemente demostrado, ya que la presencia de un barco de guerra en cualquiera parte del mundo, parece dar al lugar una distinción y majestad que no logra impartir ninguno otro de los elementos al servicio del Gobierno.

De la misma visita del barco podrían derivarse, bien explotadas por las misiones culturales, enseñanzas de civismo que incuestionablemente fructificarían en una más sólida e inteligente cohesión nacional.

Estamos seguros de que la Secretaría de Educación Pública utilizará en su máxima expresión, esta sugerencia nuestra.

EXCURSIONES ESCOLARES

MISIONES EDUCATIVAS Y CIENTIFICAS

Igualmente, y dado que uno de nuestros problemas fundamentales es el de conocer con exactitud nuestros recursos, la Secretaría de Educación por un lado, tanto como la Secretaría de Agricultura y la Universidad Nacional, podrían organizar, usando de los barcos de guerra, excursiones o viajes de práctica a regiones no comunicadas por ferrocarril, a efecto de realizar estudios tendientes a la intensificación de nuestra producción o a la mejoría de las condiciones de vida de la localidad.

EXPEDICIONES SANITARIAS

(Departamento de Salubridad)

Dada la frecuencia con que se producen enfermedades epidémicas, principalmente en zonas inaccesibles por vías de comunicación terrestre, epidemias cuya gravedad demanda pronta intervención o renovación frecuente de elementos de distinta índole, la movilización de Brigadas Sanitarias con el fin de combatirlas, resulta de incomparables beneficios.

A esa misión puede sumarse también la de las Brigadas Permanentes de Salubridad, que viajando de puerto en puerto e internándose en los lugares que lo estimen conveniente, pueden ir viendo de mejorar las condiciones

generales, así como también hacer el estudio, en la forma en que lo estilan otros países, de las enfermedades particulares al lugar, con miras a educar al pueblo en lo que se refiere a evitarlas o curarlas, según sea el caso.

Por no decir algo de los casos de verdaderas catástrofes, tan frecuentes a lo largo de las costas, en que los auxilios sean de extrema urgencia y donde el tiempo sea factor de vida o muerte, en que nuestras embarcaciones rápidas jugarán importantísimo papel.

EXPOSICIONES VIAJERAS

(Secretaría de la Economía Nacional)

La vertiginosidad de las actividades comerciales modernas, hace imperativa la observancia, en todas las fases de las transacciones mercantiles, de una rapidez cada día más exagerada. Todo el mundo quiere decidir en un instante cuánto y qué compra. No se tiene ya tiempo para platicar indefinidamente ni menos para oír largas y tediosas explicaciones acerca de tal o cual producto. Hay que ver. Si llena las condiciones exigidas la compra, se realiza en el acto; si no las llena, se le desecha en ese mismo momento.

De este interés hacia el artículo mismo ha nacido la práctica de las exposiciones, bien sean fijas como las de los aparadores de cada establecimiento o los museos comerciales; bien sean móviles o viajeras, por tierras y nacionales, como hasta en nuestro propio país lo hemos ya visto; bien sean marítimas e internacionales, como lo estilan las grandes naciones de Europa.

Las exposiciones viajeras marítimas de nuestro país podrían ser de dos índoles: nacionales e internacionales. Las primeras conduciendo hacia lugares aislados, los mil y un implementos o artículos manufacturados que ofrece la civilización actual al adelanto de los pueblos modernos, para traer, si es posible, a los grandes centros industriales del país, ejemplares de materias primas de fácil aprovechamiento y explotación en los mencionados centros. Las segundas, o sean las internacionales, podrían ser alojadas y conducidas a bordo de los transportes de mil seiscientas toneladas, ahora en construcción.

Dichas exposiciones se podrían organizar a base de muestras y tecnologías de materias primas nacionales y de artículos manufacturados en nuestro suelo.

A efecto de obtener una doble ventaja, se podría, de regreso, invitar libre de todo gasto para ellos, a productores e industriales extranjeros o sea de los países visitados, a formar, a su vez, y aprovechando el mismo

barco, una exposición de sus respectivos productos y artículos manufacturados, de posible mercado en México.

Huelga todo comentario en lo que toca a los beneficios incalculables que de estas exposiciones se derivarían.

La Secretaría de la Economía Nacional puede, con mejor criterio y mayor amplitud, darse exacta cuenta de las posibilidades ilimitadas de esta sugestión.

CORTESIA Y VIAJES DE PRACTICA

(Secretaría de Guerra y Marina)

Queda, por último, una de las misiones al parecer menos substancial y más onerosa para el país: las visitas de cortesía a los países amigos.

Quien semejante cosa crea, alienta, indiscutiblemente, un criterio que está retrasado en más de medio siglo. La buena voluntad de un individuo para otro, como de un pueblo para otro pueblo, se cotiza, hoy en día, en pesos y centavos, como cualquiera otra y de las más caras mercancías.

Y nadie mejor, para fomentar sentimientos de particular simpatía y fuerte estimación, que los oficiales de la Armada: jóvenes, entusiastas, cultos y refinados.

De tal suerte, que la educación de ellos debe merecer uno de los más particulares intereses por parte de nuestro Gobierno.

Darles facilidades para que a la cultura adquirida en los libros, sumen las enseñanzas interesantísimas que al individuo observador ofrecen los viajes por distintos países de la tierra, es preparar servidores utilísimos para el progreso nacional. Las enseñanzas por ellos recogidas, se traducirán, inconcusamente y con mayor rapidez de lo imaginable, en una elevación del nivel cultural del país.

Así, pues, los viajes de práctica tanto a las Américas como a Europa y al Extremo Oriente, estimo que deben formar parte muy principal, y así espero que lo estime la superioridad, en lo referente a la educación de los futuros Oficiales de la Armada. Pero no simples viajes de uno o dos meses, sino de seis meses, un año o más, que les permitan hacer verdadera vida de mar, desde todas sus infinitamente variables condiciones y aspectos, a la vez que acumular los conocimientos ofrecidos por esa tan interesante como contrastante forma en que viven y alientan, atacan y se defienden, dentro de una civilización cada día más compleja, las distintas razas de la tierra.

CONCLUSION

Cuando se haya logrado que la Marina de Guerra realice a la medida de las necesidades nacionales estos servicios, ya no habrá quien pretenda asegurar, como hoy sucede, que no tenemos uso para tal Marina de Guerra; siendo, de hecho, que lo que no tenemos ni hemos tenido, es noción siquiera del deber en que nos encontramos, hacia propios y extraños; y, como parte que somos de un consorcio de naciones civilizadas, de realizar actos de cooperación tendientes a proteger la vida humana y a mejorar, en cuanto sea posible, la existencia de la comunidad.

Establecer, a la vez, la unidad de mando en los servicios del mar, al encomendárselos exclusivamente a las unidades de guerra, por conducto del Departamento de Marina o Comandancias Marítimas, según sea el caso, es de indiscutibles ventajas, ya que estando todos sujetos a la disciplina militar, desaparecerán esas fricciones propias de la supuesta invasión o interferencia de funciones y atribuciones, tan frecuentes, entre elementos civiles y militares: cada uno siempre creyéndose con mayor autoridad o conocimientos que el otro.

Es incuestionable también que el auge que a toda la vida costanera darán tan significativas actividades, producirá, paralelamente, un progreso general que hará imperativa la creación de nuevos y más numerosos medios de transporte marítimo. Así habrá de hacer una marina mercante, de cabotaje, primero, de altura, después, que responda a la urgencia de un más productivo y más voluminoso comercio.

¿Vamos a dejar, como es nuestra costumbre, que las utilidades por concepto de construcción y conservación de esa marina vayan al extranjero?

Nuestras ruinosas experiencias son la mejor lección a seguir. De ahí que, aparte de lo indispensables que resultan para la atención de la Marina de Guerra, las obras fijas, como astillero, arsenal, estaciones de aprovisionamiento, etc., resulten tales obras, también de un porvenir comercial envidiable en grado superlativo, como centros industriales de producciones y atención de embarcaciones mercantes, actividades que harán menester la cooperación de numerosos obreros de un nivel de sueldo bastante elevado, creándose, así, un bienestar económico de trascendental importancia.

SITUACIÓN DE LAS OBRAS FIJAS

La elección de los puertos en que deban quedar establecidas las obras fijas de la Marina Nacional, no ofrece problema de difícil solución. Han venido estableciéndose en forma tan clara, precisa y urgente las necesidades

tanto de la parte Noroeste de la República (Baja California, principalmente) y del Sureste de la misma (Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo), que ninguna otra podría con argumentos ni siquiera parecidos, tratar de establecer derechos a esas obras.

Una y otra región, quizá por accidente geográfico, han venido viviendo en un absoluto aislamiento material y espiritual que es urgente corregir.

Como si la naturaleza misma se hubiera arrepentido de esa situación tan desfavorable que les diera, en lo que a su comunicación con el resto de la República se refiere, parece que viene de día en día concentrando más y más las riquezas del mar en torno de esas zonas.

Todo lo que es el litoral de la Baja California, es manto riquísimo de cuanto puede producirse en el mar para despertar la ambición de los hombres. Todo lo que puede esperarse para el porvenir de una tierra inviolada en sus fabulosos tesoros, se ofrece a los hombres nuevos en las costas y tierras del Sureste.

Bahía Magdalena y Ciudad del Carmen, son, pues, los sitios ideales indicados para centros y emporios de un resurgimiento estupendo. De ellos se difundirán, hacia los contornos, todas y cada una de las palpitaciones de este esfuerzo que habrá de ser no sólo de adelanto material, sino de verdadera y definitiva incorporación al resto de la República. Serán ya de hecho, y en medio de un progreso al que sirva de eje la naciente Marina de Guerra, partes constitutivas de la Nación, no meras adiciones geográficas de un país al que no han estado unidas por vínculos reales ningunos.

LA AVIACION EN LA MARINA

Es incuestionable que dados los adelantos de la aviación y la estrecha interdependencia de una y otra arma, la marina habrá de necesitar, en un futuro bien próximo, de un cuerpo de hidroaviones a su servicio.

La cooperación de estas máquinas en los servicios ultrarrápidos está fuera de toda discusión y sólo cabe indicar que tal servicio, si no es posible por el momento, dados los fuertes gastos que originaría al Gobierno, sí lo podrá ser tan luego como se empiecen a palpar los resultados de mejoramiento general de las zonas a que me he venido refiriendo. Zonas cuyo progreso y enriquecimiento les permitirá bien pronto aportar los gastos necesarios para poder disfrutar de la última palabra en materia de comodidades y adelantos al servicio de los pueblos más civilizados de la tierra.

En su oportunidad procuraré presentar a la superioridad el programa de organización y funcionamiento de este servicio complementario de la Armada, el que, estoy seguro, llegada la ocasión justificará por sí mismo su existencia.

Todos estos trabajos en los que puede colaborar nuestra marina de guerra, se desempeñarán sin menoscabo de sus funciones netamente militares, y al darle publicidad a este artículo, son mis deseos hacer comprender a la opinión pública y a los enemigos gratuitos de la Marina, que si el país no ha sacado mayor ventaja de nuestra Corporación, es porque jamás se le ha prestado la atención necesaria, ni se ha sabido aprovechar el entusiasmo y la energía de su personal.