

En Este Número

El Colorado, Río Navegable

El Cultivo del Cártamo

Decoración Interior

La Vida hay que Vivirla

Los Viejos Caminos del Valle

Haciendo México

# Posdata

semanal

Suplemento de  
**LA VOZ DE LA FRONTERA**

Año II  
Número 60

Domingo 14 de Octubre de 1965



**21 DE NOVIEMBRE  
MARATON DE LA CRUZ ROJA**

**AYUDELOS**

# EL CULTIVO DEL CARTAMO EN ESCALA COMERCIAL

Sabido es por todos nosotros que en México el déficit de aceites y grasas vegetales es enorme, por lo que nuestro Gobierno se ve en la necesidad de importar anualmente miles de toneladas de este producto.

Tomando en cuenta esto, la S.A.G., por conducto de sus diferentes dependencias quiere introducir el cultivo del Cártamo, que es una oleaginosa, a este Valle de Mexicali ya que en experimentos que datan de 4 años hechos por el I.N.I.A., nos damos cuenta que este cultivo se adapta perfectamente a las condiciones de suelo y clima de esta región. Por otra parte servirá para diversificar la agricultura evitando con ello el perjudicial monocultivo.

A continuación se dan orientaciones y acuerdos para la práctica de este cultivo:

El primer paso a seguir es seleccionar minuciosamente el terreno, evitando los muy arcillosos o sea los pesados o negros, además los que están infestados por nematodos y en los cuales haya concentraciones de sales.

#### Preparación del suelo

Esta se hace tal como si fuera a sembrarse algodón o sea arado profundo de 30 a 35 cms, dos o tres pasos de raspa hasta dejar perfec-

tamente mullida la siembra poniendo especial cuidado en la nivelación, factor muy importante para obtener buenos rendimientos.

En casos en los cuales el terreno sea muy impermeable es necesario hacer una labor de subsuelo.

#### Siembra:

Para esta región la variedad recomendable hasta la fecha es la Gila, debido a que ya se ha experimentado.

La siembra debe hacerse en plano y a tierra venida cuando se vaya a sembrar en terrenos ligeros o blandos, debiendo hacerse en seco bordo o cama melonera, cuando el terreno es ligeramente pesado. Para el primer caso se recomienda dejar una distancia de 60 a 70 Cms. entre surcos a una profundidad de 6 a 7 Cms para el segundo caso una distancia de 1.20 a 1.40 Cms. de centro a centro de las camas, llevando ésta dos hileras de plantas cada una, con distancia entre sí de 50 Cms. y profundidad de 3 a 4 Cms.

En ambos casos la cantidad de semilla recomendable es de 15 Kgs. por hectárea.

#### Riegos:

Esta práctica es de suma importancia por lo que conviene programarlos debidamente, debido a que un exceso de humedad puede ser



Las prácticas culturales más apropiadas dan por resultado el establecimiento de un cultivo uniforme y rendidor.



de fatales consecuencias; para proporcionarles más uniformemente, se recomienda seccionar la superficie por medio de regaderas auxiliares delimitando por medio de ésta la longitud de los surcos-camas a un máximo de 150 Mts.

Por otra parte estas regaderas sirven para desalojar los excesos de agua y evitar los estancamientos que como antes se dijo pueden ser fatales.

#### Fertilización:

Para los suelos del Valle de Mexicali, se recomienda aplicar de 80 a 100 Kgs. de Nitrógeno por hectárea, en una sola operación, según experiencias del

Campo Agrícola Experimental, siendo necesario aumentar esta cantidad a 120 Kgs. en dos aplicaciones cuando se hayan incorporado residuos de trigo del ciclo anterior.

#### Cultivos:

Estos se dan en número suficiente después de cada riego hasta que el tamaño de la planta lo permita.

#### Cosecha:

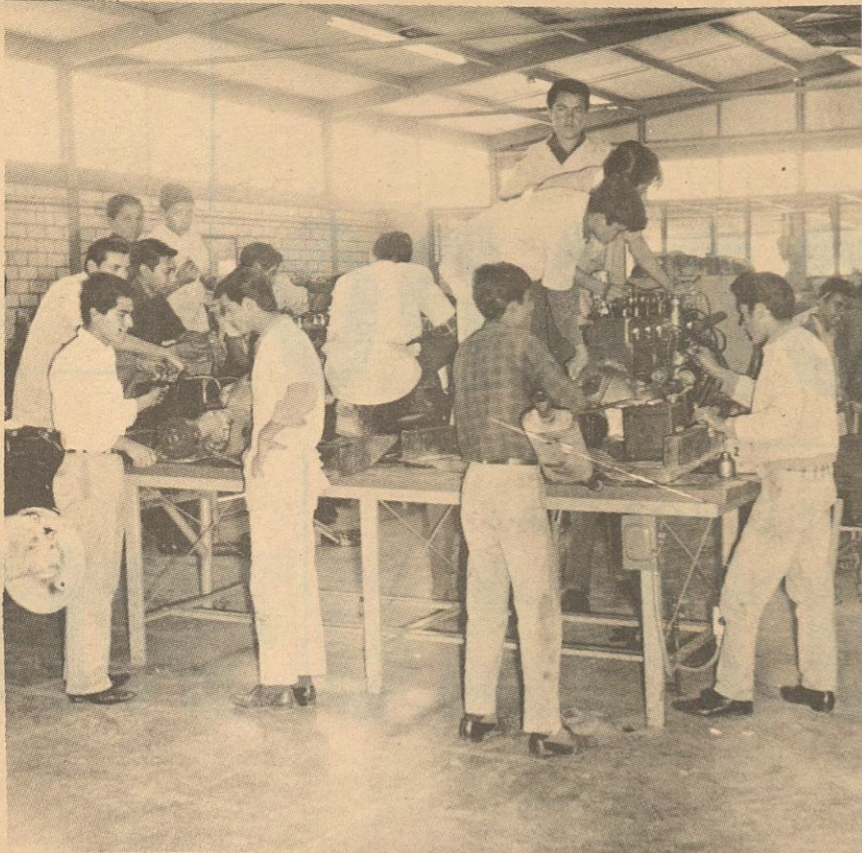
Debe tenerse especial cuidado al efectuar la recolección para evitar mermas reconociendo la madurez a punto de trilla cuando los tallos están secos, las hojas toman una coloración café y las inflorescentes desgranen fácilmente.



Cuidadosa recolección de cártamo para evitar las mermas.

Proporcionado por:

Servicio Cooperativo  
de Extensión Agrícola



Taller de técnica automotriz, equipado con acumuladores Delco, obsequio de Motores de Mexicali, S. A.



Salón de aparatos mecánicos y máquinas-herramienta.

## CENTRO DE CAPACITACION PARA TRABAJO INDUSTRIAL

Novecientos treinta y dos alumnos asisten diariamente, distribuidos en cinco turnos con horarios de las 8 de la mañana a las 10 de la noche al Centro de Capacitación para el Trabajo Industrial de Mexicali, de lunes a viernes de cada semana.

La inscripción e instrucción es completamente gratuita. La meta es ayudar a nuestra juventud, de la clase más desvalida, a adquirir un entrenamiento que eleve su dignidad individual y lo haga un mejor mexicano. Por eso, además de la instrucción en las diferentes especialidades, todas ellas seleccionadas de acuerdo con las necesidades vivas de la región: mecánica automotriz, soldadura autógena y eléctrica, ajuste de bancos y máquinas-herramienta, electricidad para el embobinado de motores y refrigeración-alumnos y maestros trabajan dentro de un ambiente y condiciones iguales o mejores que las que se acostumbra en fábricas y talleres. No sólo la habilidad manual y los conocimientos de la especialidad, sino también el espíritu y formación de la mentalidad en cuanto a conducta, disciplina, amor al estudio y sobre todo la LIMPIEZA son requisitos de este plantel de características únicas.

Centros iguales funcionan en todo el país. Llenan una necesidad dolorosa. La de los cientos de miles de jóvenes que una vez terminada la instrucción primaria tienen que buscar

una actividad remunerativa por la pobreza de sus hogares. En número son los más en nuestra patria.

Las páginas rojas de los diarios publican constantemente los delitos que cometen jóvenes a quienes llamamos "rebeldes sin causa". La próxima vez que encuentre una noticia así, lector, piense que en este Centro de Mexicali, que tuvo una población pre-inscripcional de 1,986 candidatos, hay ahora cerca de mil dedicados con todo su empeño a ser mejores ciudadanos y hombres de provecho.

La creación de estos Centros se debe a la iniciativa del Ing. Alejandro Guillot en su ponencia ante el Consejo Técnico de la Educación en abril de 1962. El primero de ellos se estableció en agosto de 1963.

Entonces Presidente de la República, Lic. Adolfo López Mateos, al igual que el actual Presidente, Lic. Díaz Ordaz, han dado todo su apoyo para este proyecto. Actualmente hay ya cerca de 100, con diferentes características según las necesidades de cada región, diseminados por toda la República, donde encuentran adiestramiento y orientación grupos importantes de nuestra juventud más necesitada y por lo tanto la más merecedora de toda ayuda.

"Las satisfacciones más grandes que recibimos, no son las visitas de los funcionarios públicos, bien pocas por cierto, ya que poco han tenido que ver, en el

haciendo

M  
E  
X  
I  
C  
O



Embobinado de motores. Clase de electricidad y refrigeración.

nivel local, con nuestra existencia", nos dice el Sr. Alfonso González Velazco, director de este centro, quien en compañía del Sr. Manuel Cañas Martínez, Sub-Director, hicimos un recorrido de las instalaciones, aulas y talleres. "El agradecimiento de las madres (vienen en número mayor que los padres) y de los mismos alumnos cuando sienten la transformación que a todo individuo da el conocimiento y la buena conducta, son nuestro mejor premio". El bien es contoso. La bienhe-

chora idea del ingeniero Alejandro Guillot encontró eco en maestros e instructores que infatigablemente desempeñan su labor en un plan de verdadero apostolado.

"Motores de Mexicali, Kenworth de México Talleres Dávila el señor Rodolfo Nelson e Industrias Universales nos han dado ayuda muy valiosa, no sólo con equipos mecánicos y materiales, sino dando acodo a estudiantes egresados de este centro, para observar su progreso y también su conducta para que no abandonen los hábitos de lim-

pieza, disciplina y amor al estudio que son sus únicas armas para triunfar en la vida".

"A la fecha nos dice el Sr. González Velazco al despedirnos, no nos ha fallado ningún trabajador egresado de nuestras aulas..."

En este modesto plantel, sin bombos ni demagogias se está formando una juventud que encarna una esperanza para un México mejor.

En el último de los análisis, un país solamente vale por sus hombres.

# EL COLORADO

GRAN VIA FLUVIAL QUE MELCHOR DIAZ  
DENOMINO A MEDIADOS DEL SIGLO XVI  
COMO EL RIO DEL TIZON

Cuando Francisco de Ulloa llegó a la desembocadura del Río Colorado un 27 de Septiembre de 1539 denominando a ese lugar "Ancón de San Andrés y Mar Vermejo, porque era de ese color y arribamos el día de San Andrés", quedó sobrecogido, al igual que Francisco Preciado su piloto, por la altura de las mareas y la fuerza de la pleamar, así como por la vasta extensión de agua que se avizoraba tierra adentro, en cuyos confines se distinguían distantes montañas cuya base, relató Ulloa, "no podíamos ver debido a la curvatura de la tierra".

El extraordinario fenómeno fluvial que bien comprenden quienes en posterior ocasión, y aún en tiempos recientes, hayan llegado a esos parajes, constituye formidable obstáculo para penetrar al delta del río con el propósito de navegarlo aguas arriba, ya que es conocido que las mareas en el Golfo, hoy lla-

mado de California, revisten el máximo de intensidad en el estuario del Colorado, al luchar con las fuertes corrientes que antaño bajaban por el río, hasta obligarlas a retroceder, penetrando las aguas marinas por los cauces más profundos e inundando las márgenes adyacentes.

Y sin embargo, estas extraordinarias mareas, amenaza sempiterna para cualesquiera embarcación cuyo timonel no fuera ducho en afrontarlas, han constituido desde las primeras navegaciones el medio más factible para salvar los arenosos bancos que obstruyen la desembocadura y llegar al cauce principal por donde se desaloja al mar esa prolongada arteria fluvial.

Hernando de Alarcón hubo de experimentarlo al llegar al mismo estuario un año después, en auxilio de la expedición de Vázquez de Coronado, y ser

arrastradas sus naves por la marea hasta quedar varadas al producirse la resaca, ese retroceso de la pleamar que convierte la región Deltaica en inmenso páramo arenoso hasta donde alcanza la vista.

El contratiempo no pudo reunir mayor peligrosidad y ya se daba por perdida la expedición, cuando nuevamente la marea se encargó de poner a flote los barcos permitiéndoles el retorno al Golfo, donde quedaron anclados en tanto que Alarcón, dispuesto a sobrepasar la hazaña de Ulloa, remontaba el río que denominó de la Buena Guía al mando de dos lanchas, para ser el primer navegante de tan turbulenta corriente, y llegar en dos semanas de tenaz lucha hasta cerca de la confluencia con el Río Gila, o sea donde hoy se asienta la actual ciudad de Yuma, primeramente llamada Ciudad del Colorado.

Hubieron de transcurrir más de ciento cincuenta años para que se reanudasen las exploraciones terrestres o marítimas en ese río, y ello acaeció durante la época misional en que destacaron esos grandes evangelizadores y cosmógrafos que fueron Francisco Eusebio Kino y Fernando Consag. Después de aquella etapa civilizadora hubieron de pasar ochenta años más, para que ya durante el México independiente explorase el río, en 1826, el Teniente Hardy por cuenta de una compañía inglesa, interesada aparentemente en la explotación de las perlas del Golfo. Hardy hubo de repetir la experiencia de sus predecesores, y salvando las barreras arenosas del estuario a favor de la marea, hizo navegar su goleta "La Bruja" aguas arriba, levantando un mapa no muy preciso por cierto de la región.

La pugna entre el mar y el fuerte caudal del río, conocida desde tiempos tan remotos, continuó siendo un factor determinante para el acceso al bajo Delta, que ya avizoraba su futuro auge. La enorme ola generada al producirse el encuentro fué bautizada con el muy popular y genérico nombre de El Burro, no se sabe si por su presencia arrolladora o por la adaptación fonética de su denominación inglesa, Tidal Bore, con que se conoce en los manuales oceanográficos anglosajones.

"El Río Colorado no tiene momento de reposo", observaba Hardy en su Diario. "En cuanto cesa el reflujo marino", refiere Sykes, quien exploró concienzudamente el bajo Río Colorado, "pueden observarse pequeñas olas en la corriente mansa y ocasionales zonas de agitación en el seno de la misma que se desplazan sin motivo aparente. Gradualmente se levanta una ola transversal que se extiende hasta tocar ambas riberas, y que ante la presión de la marea avanza rápidamente aumentando en velocidad y en tamaño, con notable incremento de la corriente fluvial, hasta alcanzar la cresta de la ola una altura de dos a tres metros sobre el nivel de la marea".

Tal era el fenómeno que sorprendía a quienes se aventuraban en esas aguas y así fué como, al ser despojado nuestro país de sus territorios septentrionales y fundado el Fuerte Yuma en la confluencia del Río Gila, hubo de pensar el gobierno norteamericano en aprovisionarlo por el Río Colorado, ya que era virtualmente imposible hacerlo desde San Diego, a través de montañas y desiertos.

Por el Ing. Adalberto Walther Meade

# RIO NAVEGABLE

Ya para 1850 arribó al Colorado el Teniente Derby, para explorar la posibilidad de navegar el río y llegar a Yuma. De acuerdo con sus observaciones fué construída una embarcación desarmable de poco calado, impulsada a vapor por medio de una rueda posterior. Transportada en secciones a bordo del "Monterey" llegó al Colorado a fines de 1857, donde esta embarcación penetró al estuario con todo y su carga a favor de la marea, para desembarcar su contenido en un punto que desde entonces se llamó atracadero de Robinson.

El barco fluvial fué bautizado con el nombre de Explorer, y al mando del Teniente Ives inició la navegación aguas arriba, una vez que fué armado en el lugar antes indicado y avituallado con la impedimenta destinada al Fuerte Yuma. A partir de este viaje se inició una era de tránsito fluvial relativamente intenso, participando en el recorrido diversas embarcaciones de las cuales se recuerdan las danominadas Colorado #1 y el Explorer antes mencionado, así como el Cocopah #1, todos ellos armados en la desembocadura del Río, entre los años de 1854 al 1858. Posteriormente siguieron navegando el Searchlight, el St. Vallier y el Electra, así como la barca Retta, que continuó posteriormente navegando para aprovisionar los campos mineros en la margen bajacaliforniana.

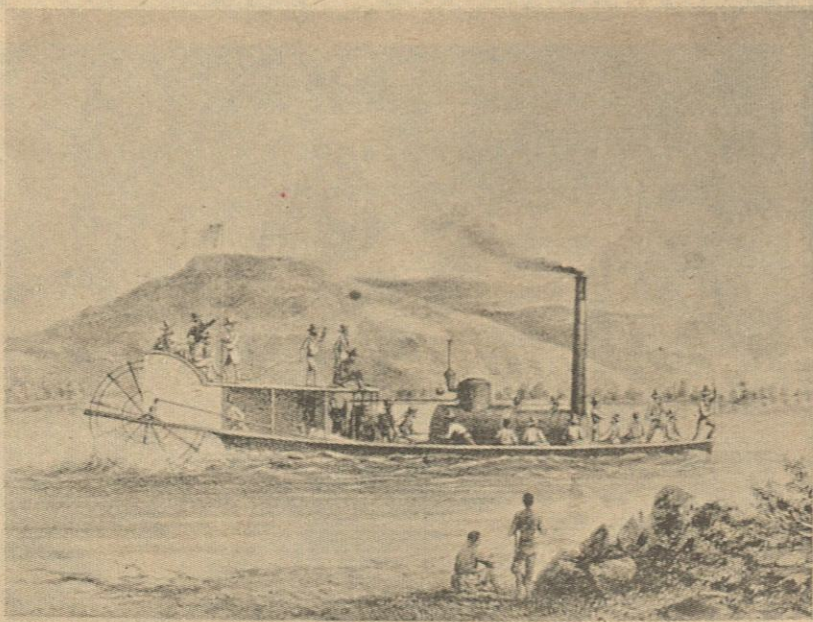
Cerca de Yuma, a unas 25 millas de la confluencia del Gila y el Colorado quedaba el atracadero superior, conocido como Ogden Landing, ubicado en la margen Oriente de este último río. De ahí partía un camino de herradura a Yuma, la naciente población que mas al principio estuvo localizada en la margen Poniente, o sea Californiana, del río, y que para 1867 ya estaba considerada como puerto de entrada norteamericano. Nuestro país por su parte, observó una actitud tolerante en cuanto a la navegación por el río, no estableciendo ninguna vigilancia aduanal en la desembocadura o en algún punto al Sur de la frontera.

El tráfico ribereño, con todas las peripecias que suscitaban los fenómenos naturales, duró más de veinticinco años, hasta que Yuma pudo ser abastecida por Ferrocarril desde la costa norteamericana del Pacífico en 1877, año en que el Ferrocarril Sud-Pacífico llegó a ese lugar. La compañía ferrocarrilera, deseando evitar la competencia, adquirió los vapores pertenecientes a la Compañía de Navegación que operaba las embarcaciones desmantelando el astillero de Puerto Isabel.

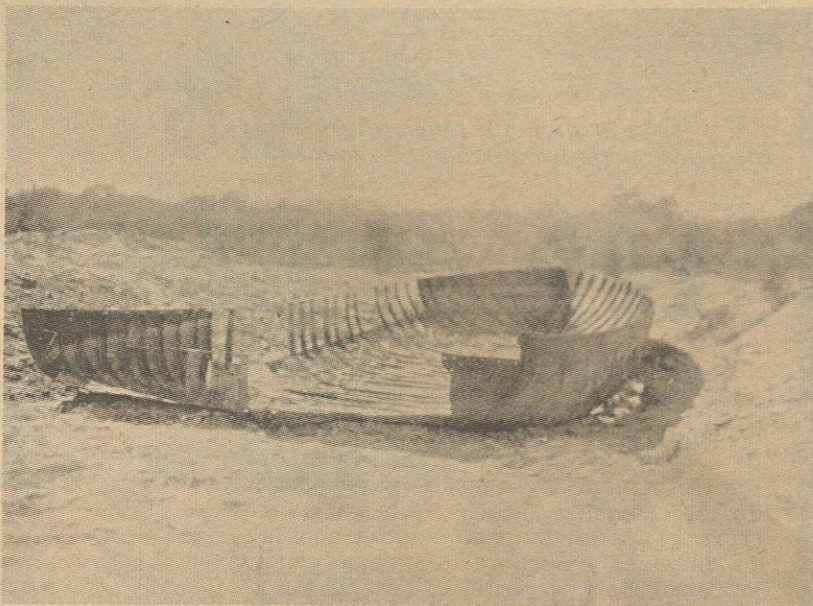
Habiendo cesado el tráfico fluvial volvió la soledad al Delta del Colorado. Algunos indígenas de la tribu Cocopah bajaban de su serranía para establecerse en las zonas inundables, apacentando algún ganado y subsistiendo mediante algunos sembradíos. De la antigua Colonia Lerdo, en la margen sonorense del Río, sólo quedaron algunas familias dedicadas a la ganadería. En 1909 cambió su curso el Colorado, y desde entonces ya no quedó cauce navegable que pudiera aprovecharse. En ese mismo año quedó suspendida la navegación aguas arriba de Yuma, al ser construída la Presa de derivación denominada Laguna.



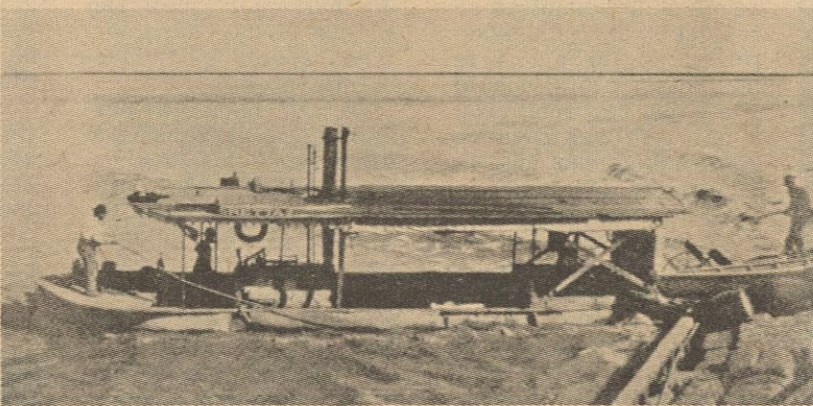
Antigua estampa que representa el Fuerte Yuma, meta de la navegación por el Río Colorado.



*El "Explorer", navegando el Río Colorado hacia Yuma.*



*Restos del "Explorer", encontrados en un antiguo cauce del Río Colorado, en el municipio de San Luis, Río Colorado, Sonora.*

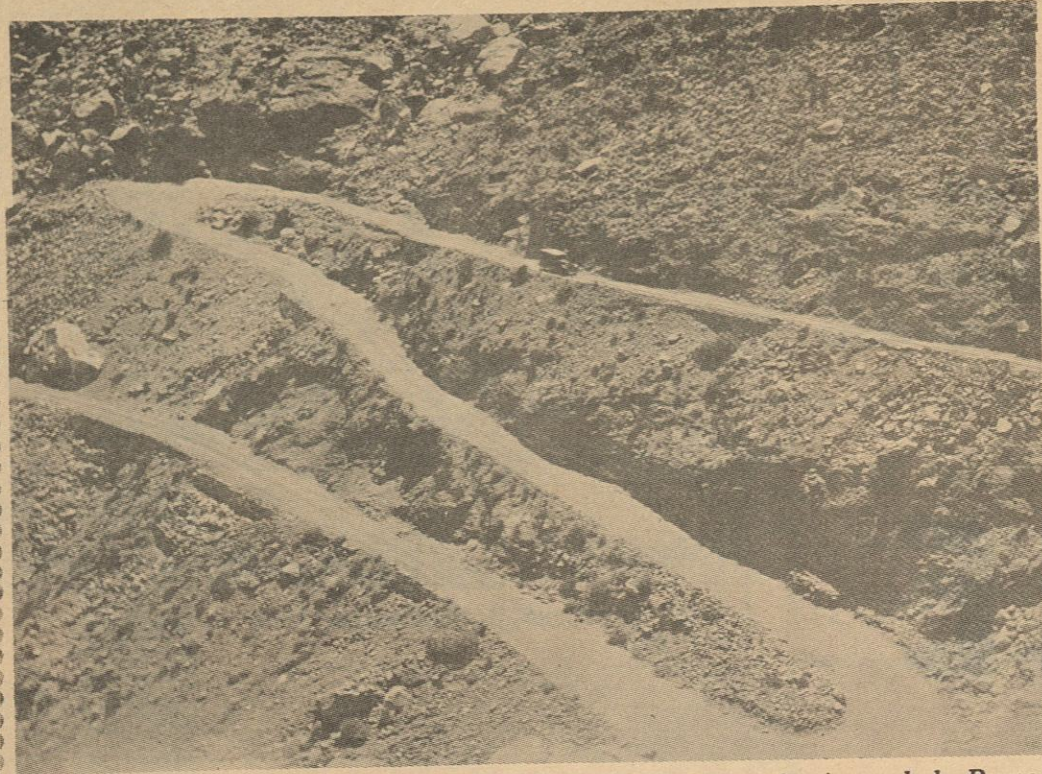


*La barca de vapor "Retta", afrontando las mareas del río "burro".*

La construcción de la Presa Boulder, decidida con el fin primordial de mejorar la navegación en el Río Colorado mediante la regularización de sus avenidas y de evitar las inundaciones, pareció dar esperanzas a quienes añoraban el antiguo movimiento fluvial. Sin embargo, a medida que se multiplicaban las obras hidráulicas, dejó de ser el Colorado un torrente salvaje e indomable. Ya no serpentea por el peneplano deltaico formando pronunciados meandros que al cerrarse por completo desviaban su curso. Aherrojado por una serie de obras que almacenan o derivan su caudal, contaminadas sus aguas vírgenes por salobres desechos extraídos del subsuelo, el río resiente la pérdida de su albedrío y de su corriente, que otrora caudalosa no dejó de permitir la navegación entonces necesaria y que cedió el paso a las comunicaciones terrestres que lograron a su vez vencer las arenas del desierto americano para dar vida a las nacientes poblaciones del territorio que, habiendo sido nuestro, no tuvo en un principio más acceso que esa gran vía fluvial que Melchor Díaz denominó a mediados del Siglo XVI como el Río del Tizón, y que hoy en día aún persiste en el recuerdo de sus más antiguos colonizadores.



## BIOGRAFÍAS MINIMAS



Esta gráfica nos muestra la cuesta de Picachos, en la sierra de la Rumorosa, por donde transitaban penosamente los colonizadores del Valle de Mexicali.

cerca de cincuenta años a la fecha llegaron a colonizar aquellas tierras llevando como bagaje; una carreta tirada por dos mulas, diez kilos de carne seca, tres sacos de harina, unos cuantos primitivos implementos agrícolas y un corazón muy bien puesto, un espíritu abierto y grande hecho para la conquista y la fe y la tenacidad puesta al servicio del trabajo. De todos ellos, queda aún Miguelito en esforzada lucha haciendo florecer cada año la vieja heredad.

Por el rumbo de Palaco, y una vez que tomábamos la cervecita en la única tiendita que había y que era la de Danielito, torcíamos a la derecha para llegar al rancho de aquel gran vie-

el hielo. Los viejos y destrozados caminos eran seguros. Obligaban al automovilista a recorrer las distancias a paso de tortuga. Pero pavimentaron los caminos. Don Emiliano perdió el ritmo de sus viajes y empezó a aumentar la velocidad en sus diarios recorridos. Y un día vino la tragedia que conmovió a todo Mexicali, cuando aquel encantador viejo murió en trágico accidente en la carretera que lo vio pasar durante tantos lustros.

A la Colonia Progreso íbamos en tiempos de agua por arriba del bordo del canal y por abajo en épocas de seca. Aquel camino era también algo tremendo. Sorteando baches profundos, pe-gajosos lodazales y are-

# LOS VIEJOS CAMINOS DEL VALLE

Fijar el recuerdo en la visión retrospectiva de aquel Mexicali niño de los años veintes, de los treinta y hasta casi de los cuarenta, reconstruir el Valle inmenso de entonces y recorrer sus antiguos y polvorientos caminos con la imaginación, es seguir rindiendo homenaje a aquellos hombres de hierro, a aquellos sus primeros pobladores que se lanzaron a la conquista de los desiertos y los montes, que hicieron de su fe una entrega total a la tierra y que se prendieron a sus terrones resacos como las garras hechas raíces de los mezquites y los tornillos.

Apenas tras de Palacio de Gobierno, donde hoy es la colonia Nueva o de las Palmas, se abría la dilatada llanura que fué en sus etapas sucesivas pista de aterrizaje, campo de polo y de beisbol, hasta que las casas la invadieron dando nacimiento a la Colonia residencial en que está convertida en la actualidad. A su vera una amplia calzada polvorienta y llena de baches y barrancos, nos conducía a las afueras de la ciudad de entonces donde, a la altura del campamento de Irrigación de hoy, verdeaban los cañaverales de Don Manuel García Roncal. Frente al edificio del Bol-STIC había que hacer la primer parada, la de reglamento, la casi obligada. Allí, bajo unos pinos gigantes plantados en media calzada, erguía una casita de ramas y lodo con una pequeña ventana a-

bierta a lo que es hoy la Justo Sierra. Moraba en ella Vizcarra, un tipo flaco y correoso que se encargaba de refrescar la garganta de los viajeros con la helada cerveza vendida en forma clandestina. Cuando se iniciaron las obras para construir en aquel lugar el campo de Irrigación, ante la negativa de Vizcarra para abandonar su predio, le mandaron un "bulldozer" que arrancó con pinos y casa dejando aquello perfectamente rapado.

De allí, había que dar vuelta a la derecha para dirigirse a los ranchos aquellos de Mexicali. Campos sembrados de alfalfa, de caña de azúcar y algodón cubrían de esmeralda, todo eso que hoy es la Justo Sierra. Por el camino a Compuertas llegábamos a las Colonias Castro, Herradura, Abasolo, Rivera y otras. No era aquel camino único acceso a dichos campos agrícolas, pues también podía irse a ellos por atrás de la aviación, por el viejo camino de la Bodega del francés y caminando paralelamente a la línea divisoria, por el bordo del canal de la Pluma. En tiempo de lluvias, ir o venir de aquellas colonias a la ciudad, constituía una verdadera odisea. Los barrancos llenos de agua, los lodazales, lo resbaloso de los bordos de los canales y otras mil dificultades, hacían aquellos viajes pesados, cansados, llenos de peripecias y peligros. Era, en esos días, cuando la leche escaseaba en

la ciudad. De muchos ranchos se hacía imposible traer el productivo de otros, los más cercanos, llegaba pero a mediodía, pues habiendo salido en la madrugada los conductores del indispensable líquido, tras largas horas de patinar entre los barriales llegaban hasta esa hora a la ciudad. Sin embargo aquellas colonias agrícolas prosperaban gracias a la ayuda que les prestaba el gobierno y las empresas refaccionadoras. Eran bonitos los ranchos de los Echeverría, de los Rivera, de Padillita y más bonito y próspero el de los Vildosola que hará

jo que se llamó Don Emiliano López, un catrónico de la amistad y cuya hospitalidad era proverbial para todos los viajeros. Vacas, marranos, gallinas, guajolotes, chivos, palomas, de todo había en aquel hermoso rancho de Don Emiliano. Sus cosechas de algodón y trigo eran prodigiosas y cada año festejaba con grandes fiestas la época de la siega.

Don Emiliano fué víctima del progreso de nuestro Valle. Diariamente acostumbraba venir al pueblo en su desgastado "chevroletito" a comprar la provisión de las sodas, la cerveza,

nales casi insalvables, bien se hacían las cuatro y hasta las cinco horas para llegar a las primeras casas del poblado. Ir al Centinela era un calvario y llegar hasta el pie de la cuesta de la Rumorosa, era sufrir una jornada de muchas horas de ir en el carro temblando como poseídos de fiebres malignas o del mal del San Bito. El "Marcel" del camino obligaban a estas terribles tembladeras.

Sin dar vuelta hacia la Progreso, se encaminaba uno rumbo al "flum" bordeando a ve-



Uno de los primeros canales secundarios de irrigación, en el antiguo Valle de Mexicali.

Por Eduardo Rubio

ces algunos brazos de la laguna México. A medio camino, la parada obligatoria era frente al rancho de los chinos, donde los rabanitos, las cebollas tiernas, las cañas de azúcar, los nabos y los rojos tomates eran tentadores para incitar al hurto. Viajero que pasaba por aquel rancho sin que nada se robara era que de

den tener idea de cómo era en los años veinte o treinta. Hoy, todo abierto a la agricultura, formando una sola llanura, cultivable, en aquellos años estaba llena de bosques de chaparrales, de moros arenosos y con inmensas lagunas. Había lugares formados con las lluvias y con los escurrimientos de los canales donde cre-

plano no era mexicano se puro. El "flum" era un acueducto de madera y láminas cuyas goteras habían formado pequeñas lagunas donde la gente encontraba frescura en los meses del estío. En aquellas sombras, los rebaños de cabras seesteaban con entera libertad. Costumbre de los viajeros y los paseantes era comprar algún chivito mamón para asarlo a las brazas allí mismo, aderezado con las verduras robadas antes del vergel de los chinos. Los chivitos en aquel tiempo a que se contrae mi relato, costaban setenta y cinco centavos cada uno.

Hablar del camino al Faro, al Mayor, a lo que después fueron Colonias Carranza Zacatecas, Leona Vicario son ya palabras mayores. Aquellos viajes, que hoy se hacen en minutos, gracias a las carreteras pavimentadas, se hacían antes en días enteros y en tiempos de lluvia había quien llegaba a la Carranza, por ejemplo, hasta tres días después de haber salido de Mexicali.

Quienes conocen el Valle de Mexicali del cuarenta para acá, no pue-

rían tulares hasta de cuatro y cinco kilómetros de extensión y donde el chanate, el tordo, las gallaretas y los patos y los gansos silvestres formaban sus guaridas.

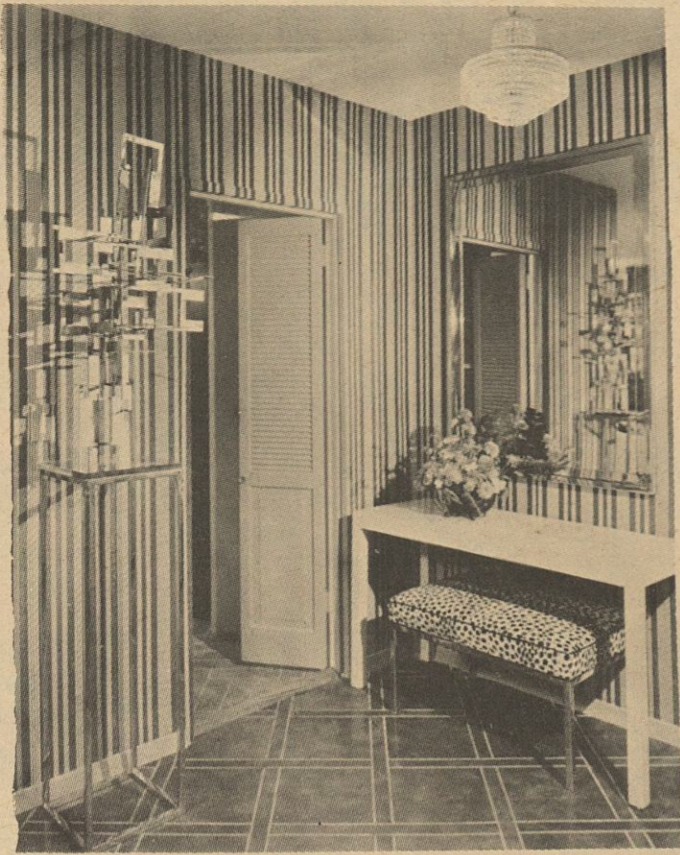
El progreso, el afán de conquista de los hombres que después vinieron, el reparto agrario que desplazó a muchos de los antiguos colonos y que los hizo buscar nuevas tierras, obligó a aquellos desmontes que acabaron con aquellos mezquiales lujuriosos cuyos troncos se medían por el abrazo de dos hombres.

Hoy, las modernas carreteras y los caminos vecinales algunos pavimentados, hacen que el traslado de los ranchos a la ciudad sea más fácil. Pero aquellos caminos terribles de antaño ponían a prueba la voluntad más dura, el carácter más recio, doblegaban la energía más sana y entusiasta.

Fueron aquellos caminos de entonces, los que templaron el carácter de la gente de nuestro Valle, los que forjaron su alma y su cuerpo con la volcánica dureza de las rocas de nuestro eterno centinela: El Cerro Prieto.



## PARA CREAR UN AIRE DE LUJO MODERNO



*Un foyer decorado demuestra la manera como puede lograrse un sentido de lujo en un apartamento moderno, bonito y sencillo.*

Hacer que la apariencia moderna luzca realmente lujosa requiere mucho más habilidad y conocimiento de lo que se necesita para lograr el mismo resultado con los muebles y artefactos tradicionales, porque gran parte de los muebles de período tie-

nen una riqueza "empotrada" como resultado de los acabados tallados incrustados y pintados o hasta modernos, el diseñador que trabaja con los muebles de hoy tiene que depender de ideas más sutiles para crear un aire de lujo.

Primero, y muy im-

portante es el uso de materiales ricos y raros, tales como metales y mármol, pieles y cueros finos, por ejemplo, la gamuza. Use estos elementos extravagantes y hasta el mueble más sencillo toma una apariencia de riqueza inesperada.

Maderas exóticas difíciles de conseguir forman parte de este método y los diseñadores contemporáneos son particularmente adictos al palisandro, con su grano intrincado y sombras que se extienden desde un naranja a un chocolate pardo. La madera llamada de cebrá, debido a sus listas raras, es otra de esas maderas adoptadas recientemente para los interiores contemporáneos. Usualmente usadas como base se mezclan felizmente con las de granos derechos de casi cualquier color.

El espejo, muy admirado como una nota de lujo en los interiores contemporáneos de la década de 1930, se está convirtiendo otra vez en parte de este cuadro. Su brillantez hace mucho en enriquecer un interior relativamente sencillo, ya sea usándolo para cubrir toda una pared o sólo para separar una alcoba o un nicho.

Los cobres, mesas y hasta sillas laqueadas pesadamente en colores fuertes como amarillos, naranja brillante, rojo subido, toman una nueva apariencia, a pesar de sus líneas sencillas, cuando son añadidos a una habitación moderna.

## BELLEZA DESPUES DE LOS CUARENTA

### LA VIDA HAY QUE VIVIRLA

Quiero poner énfasis en las posibilidades futuras para que las mujeres maduras puedan tener una carrera después de los cuarenta.

La ciencia ha enfocado la atención en los asuntos de salud y bienestar para los hombres y mujeres mayores, con más años para vivir por lo general, tienen que hacer estos años productivos y felices.

Puede resultar, felizmente, que usted no necesite ayuda financiera, pero encontrará que tiene que hacer algo con su tiempo. Esta era moderna pide acción, interesar se en algo y lucir de lo mejor.

tud en las oficinas y otros campos. Busque un empleo mejor del que usted cree que debe esperar. La experiencia de la vida paga dividendos. Usted puede que tenga más éxito del que esperaba.

Haga inventario de su apariencia y de su habilidad probada. ¿Puede co-

Me doy cuenta de lo difícil que le resulta a una mujer madura tener que buscar empleo después de haber tenido siempre la protección de su esposo. Algunas mujeres encuentran absolutamente necesario tener una carrera después de los cuarenta quíeránlo o no. Si esto le sucede a usted, no trate de competir con la juven-

ser, cocinar, guiar un automóvil, es buena en una emergencia, le gustan los niños?

Hay muchas compañías grandes que entrenan mujeres para demostrarles sus productos y entrevistar a las señoras del vecindario.

Estos empleos son bien pagados. Investigue todas estas posibilidades, prepárese para esa "carrera" después de los cuarenta o una nueva carrera después de retirarse de su empleo presente.

Muchos hombres y mujeres se sienten muy infelices sin hacer nada. Y muchos de ellos están haciendo excelente carrera y muy buen dinero. Piense sobre esto AHORA.

VENTA de



DE *Sam Ellis*

# 2da. Semana de EXITO!



## VESTIDOS

Fabuloso grupo con valores regulares de 30.00 ahora

**24.<sup>99</sup>**

## VESTIDOS

Otro lote de magníficos vestidos en marcas conocidas. REG. DE 39.00 ahora

**29.<sup>99</sup>**

## JUMPER DE PANA

Una oferta especial de 50 Aniversario.

**7.<sup>99</sup>**

## VESTIDOS

Y Sam Ellis tiene todavía mucho más que ofrecerle. Aproveche este precio. REG. DE 15.99

**9.<sup>99</sup>**



## MEDIOS FONDOS

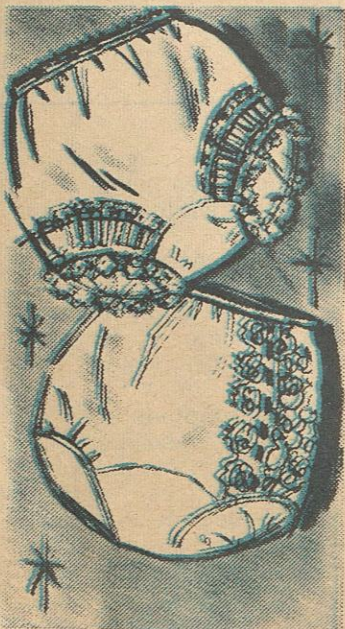
Variedad de colores, con bordados de encaje. Tamaños chico, mediano y grande.

**1.<sup>99</sup>**

## CAMISONES NYLON

Una super especial de 50 Aniversario. Con valor de 9.00

**5.<sup>99</sup>**



## PANTALETAS

Para dama, aproveche nuestra Venta y compre las que necesite a...

**2 por 99c**

## MEDIAS NYLON

Finas medias en colores de temporada. Todos tamaños.

**3 pares 1.<sup>99</sup>**

Otro grupo en tamaños 8 al 11.

**2 pares 1.<sup>00</sup>**

**SAM Ellis**  
104 HEFFERNAN  
CALEXICO