

Director
Barriga
Redactor
A. Ariza.

ESCUELA NAVAL MILITAR COLOMBIANA



LA CORREDEIRA

Ilustraciones de B. Vargas Marañón

Relator
O. Sabaiza
Linotipista
A. Coto

Nº.- 4

M.C. "Cúcuta" Marzo 31 de 1938.

AÑO II

Quinoz Gonzalez



Si...?

Jugo

TENIENTE DE NAVIO MAXIMINO RODRIGUEZ ,
quien, a su regreso de la Base Naval de
Devonport (Inglaterra) donde perfec-
cionaba sus estudios navales, ha sido
nombrado Comandante de la Cp. de Cade-
tes.

" La Corredera " expresando un sen-
timiento general de la Escuela da su
bienvenida y presenta un respetuoso sa-
ludo a tan distinguido oficial y alta-
mente agradece el interés que ha de-
dicado a la vida de estas páginas.



SUBTENIENTE DE NAVIO
JUAN LUCIO

Cuando en el conflicto pa-
sado con el Perú el Gob-
no Nacional se vió en la
necesidad de crear un curs
especial de Oficiales a fin de atender
las apremiantes necesidades del servicio
JUAN LUCIO quien cursaba en ese entonces
(Páse a la página 8)

LAS ESCUELAS DE ARTILLERÍA Y DE TORPEDOS.

Por el Subteniente de Navío,
R. Pihodrahita.

Al aceptar la obligante invitación de la Corredera para que los oficiales colaboren en sus páginas, séame permitido llevar hasta la dirección de esta hoja que se va relievando como precursora de la Revista de la Marina, una voz de aliento.

Toda entidad que tenga una importante función colectiva requiere un medio para expresar su pensamiento y es alentador y promisorio que nuestra Escuela Naval haya comprendido esta necesidad y la haya remediado en forma que merece todo elogio.

A nosotros toca ayudar a la obra en toda la medida de nuestro esfuerzo. (Considero que este tema es de la mayor actualidad y me propongo esbozarlo en el presente artículo así sea ligeramente).

Varias veces me he dado a la tarea de meditar sobre el espíritu que informa las actividades de nuestra institución en la hora presente y he llegado a una conclusión no por cierto halagadora.

Si bien es justo señalar los progresos que se manifiestan en varios campos de nuestra labor, también es preciso reconocer que tenemos ramas sustantivas de la instrucción olvidadas por completo; aun no hemos echado las bases de aquellas obras que nos capaciten para cumplir nuestra misión en el mar ya que las escuelas donde el personal adquiere la técnica en el manejo de las armas, todavía no se inician y hasta la hora de ahora el armamento de los buques solamente constituye una carga onerosa e inútil para las tripulaciones.

Bien sé que no es humanamente posible que un país en formación logre crear una reducida marina, siquiera, en el mínimo espacio de cuatro años. Tampoco puede ignorarse que la escasez de personal docente y la falta de tripulaciones completas en las diversas unidades son responsables en buena parte de esta deficiencia pero ya es hora de que exista un organismo normal en donde las diversas ramas de la instrucción marchen al unísono, sin que, actividades de la mayor importancia se queden relegadas al olvido o desviadas de los fines que les son esenciales por causa de nuestro peorado sistema administrativo.

Las dificultades de todo orden que en nuestro país salen al paso de cada iniciativa, suelen crear un ambiente de excusa, un estado de cosas en que la respon-

sabilidad se diluye en forma que hace imposible encontrar la fuente de nuestros tropiezos y errores.

De allí que sea necesario que se defina claramente el pensamiento al menos por aquellas personas que tienen conciencia de que esta obra es en parte suya y que ella trae aparejada una gravosa obligación.

((Continúa en la pag.4))

RESUMEN HISTORICA
DE LA MARINA COLOMBIANA.

Por el Teniente de Navío,
V. Mastrodoménico.

Todo país que limita con el mar siente la necesidad de crear un organismo marítimo con qué defender sus costas de posibles agresiones extranjeras. Ese organismo marítimo no es otro que la marina de guerra.

Colombia, país que goza del privilegio de poseer costas en dos océanos, ha sentido la necesidad de crear esa fuerza naval, creación que este país ha intentado ya en tres ocasiones.

Corría el año de 1830 cuando la Gran Colombia, apenas descansada y propuesta de las titánicas luchas con que tan gloriosamente coronara la magna epopeya de su emancipación política, notó la ausencia de una fuerza naval con qué asegurar el dominio de sus costas. El Gral. Francisco de Paula Santander quien a la sazón gobernaba en la Gran Colombia, decretó la creación de una Escuela Naval que debía funcionar en Cartagena. Fue Director de esa Escuela el Gral. Mariano Montilla, y los instructores navales fueron nombrados de la Legión Británica que tan valerosa y férmente cooperó en nuestras luchas emancipadoras. El propósito del Gral Santander entrañaba una visión enorme. Desgraciadamente de ese primer esfuerzo de Colombia, no salió la Marina de Guerra.

Setenta y siete años más tarde en la administración del General Rafael Reyes, se creó por segunda vez una Escuela Naval, también en el puerto de Cartagena, dirigida por el oficial de la armada chilena Capitán de Corbeta Alberto Asmussen. Funcionó esta escuela con treinta y dos cadetes a bordo del buque-escuela "Marroquín" y de los cruceros ligeros "Cartagena" y "Pinzón". Los estudios duraron tres años. De los treinta y dos cadetes con que comenzó la Escuela, tan sólo ocho coronamos los estudios, obteniendo el grado de Guardia Marinas de Segunda Clase. Estos ocho guardiamarinas fuimos envia-

((Continúa en la pag. 7))

SECCION INSTRUCTIVA

Relojes Náuticos (Cronómetros).-

El empleo de los cronómetros fue propuesto por Frisius en 1550 y por el astrónomo Cristiano Huyghens a mediados del siglo XVII; pero su aplicación en la navegación no tuvo lugar sino a fines del siglo XVIII y después que el célebre relojero inglés Juan Harrison, obtuvo de su país el premio de veinte mil libras esterlinas, concedido por el parlamento, en favor de quien encontrara el medio de determinar la longitud en la mar con una aproximación de treinta millas. Bercouhd construyó en Francia los primeros cronómetros poco después del experimento de Harrison, el uso de ellos puede decirse que se generalizó a principios del siglo actual.

Los cronómetros, como su nombre lo indica: Crone- tiempo, Metro-medida, son unos relojes de gran precisión en sus movimientos y que señalan la hora verdadera o aparenta del primer meridiano que comparada con la del observador da a conocer una diferencia de tiempo que, convertida en millas náuticas, es la longitud.

Debido a la gran importancia de estos instrumentos en la navegación, es menester tener una idea de su mecanismo tanto para mejor inteligencia de su uso, como para comprender las muchísimas precauciones con que hay que manejarlo.

Los que se usan actualmente y en la mayoría de los barcos mercantes europeos son construídos por ingleses, pues además de que han dado los mejores resultados, son de mayor solidez.

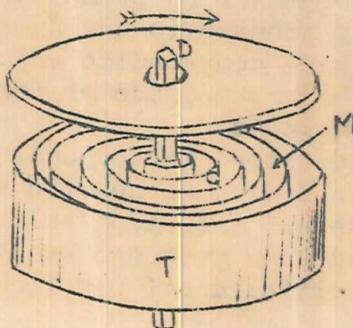
Puede decirse que se encuentran divididos en cuatro partes principales, que son: el motor, el rodaje, el regulador y el escape.

Las principales piezas del motor son: el muelle real, o cuerda de un reloj ordinario, especie de hoja de acero delgada y larga (M), templada de modo que se mantenga siempre enroscada en forma de espiral y que va colocada dentro de un cilindro (T) de bronce, cobre o latón, llamado tambor, por cuyo centro pasa un eje (D), al cual va sujeta un extremo del muelle asegurándose el otro extremo en la pared lateral interior del tambor.

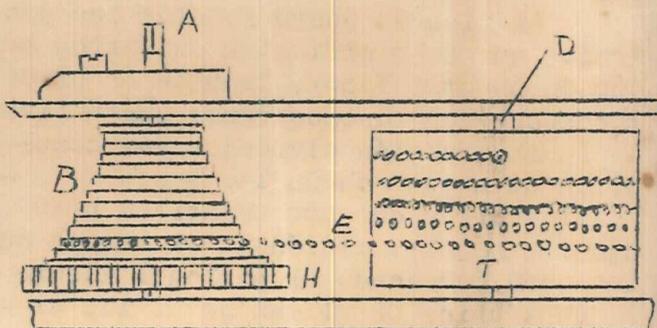
Haciendon girar el eje en la dirección de la flecha se arrollará la cuerda o muelle alrededor de él, y al dejarlo en libertad después, le imprimirá un movimiento de rotación en sentido contrario a aquel en que se le hizo girar antes. Pero el muelle va perdiendo progresivamente su fuerza y velocidad a medida que se desenrolla y esta fuerza es la que produce el movimiento, tenemos, que siendo dicha fuer-

za irregular, también lo será el movimiento. Este inconveniente se evita haciendo que la fuerza motriz actúe sobre el rodaje, mediante otra pieza auxiliar (B) llamada caracol, que es la primera rueda dentada del mecanismo o rodaje y movida por la acción del muelle.

En la superficie del tambor está fijo el extremo de una cadena (E) que después de dar cierto número de vueltas alrededor de él afianza su otro extremo en la base del caracol que tiene en su superficie una ranura helicoidal en la cual encaja la cadena.



Si queremos dar cuerda, o sea montar el muelle, al igual que en cualquier reloj, se introduce la llave en el extremo cuadrado del eje (A) del caracol, sobre el cual se liará la cadena, haciendo



girar dicho eje, girará el tambor y se enroscará el muelle en el eje. Esto supuesto al deslizarse el muelle hará girar el tambor y el caracol, enroblándose la cadena en el tambor.

(Continuará)

BIBLIOTECA

El progreso alcanzado últimamente por la biblioteca de la Escuela Naval es de lo más halagüeño. Esperamos pues, señores escritores, libreros, publicistas, que contribuyan Uds. al engrandecimiento de esta biblioteca, mandando sus volúmenes a la siguiente dirección:

ESCUELA NAVAL MILITAR,
Biblioteca, M.C. "Cúcuta"

Cartagena

Viene de la pag. 2....

Pienso para mí que en lo sucesivo debemos dar a nuestra Marina contornos más precisos de institución bélica, diferenciandola de una incipiente entidad mercante, no por simples denominaciones, ritos y distintivos, detalles estos que son meramente accidentales, sino mediante una positiva, acentuada e inconfundible organización para la guerra.

También es ya hora de estar convencidos de que marineros se forman en el mar y artilleros en el uso frecuente de los cañones.

No nos hagamos por más tiempo la ilusión de que podemos formar personal eficiente en la vida perczosa de la bahía, que mata toda iniciativa, apoca todo ánimo y encalla todo esfuerzo.

Economía y Economía en grado insospachable se hace quemando aceite y disparando proyectiles si se tiene en mente la idea de hacer Marina de Guerra, porque ésta la constituyen en esencia dos factores que guardan entre sí una relación estrecha: la eficiencia profesional del personal y el poder combativo de sus elementos, pero tanto el uno como el otro necesitan del ejercicio para cumplir su misión.

De allí que sea tan contraproducente anclar los buques por largos períodos so pretexto de economía, si sabemos que como consecuencia estamos haciendo infructuoso todo un acopio inapreciable de esfuerzo de dinero y de tiempo en personal, y aunque parezca paradójico en el mismo material de máquinas y artillería, cuyas faltas y eficiencias sólo puede advertirse y entenderse durante su funcionamiento.

En las cosas materiales como en los dominios del espíritu, la ociosidad desgasta más que el trabajo.

Los proyectos para abrirse paso requieren en ocasiones convertirse en ideas comunes de la mayoría. Sólo así logran vencer aquellas resistencias pasivas que provienen o de la incompreensión o de la falta de interés o de la falta de conveniencia o de la abulia.

Hagamos de la Escuela de Artillería y Torpedos una idea común, una obsesión general.

Iniciemos la existencia con algo pequeño, no importa, pero que sea en tierra, como funciona en todas las partes del mundo. No es preciso tener todo para empezar. La misma brega diaria irá elevando la urgencia de material y entonces vendrán las adquisiciones y las escuelas irán tomando la entidad y rango que les corresponde.

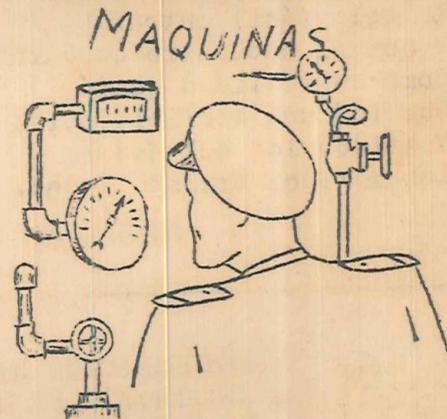
Es inexplicable que hasta la hora presente no se haya podido encontrar

un lugar con cuatro muros para colgar diseños, rincones para colocar tableros y un poco de ambiente propicio a la enseñanza al mismo tiempo que ya se habla de dos grandes proyectos, Club Náutico y casas para Oficiales, en cuyo contenido todo es bueno y plausible, pero que son posteriores en necesidad y en importancia a las Escuelas y que por lo tanto son extemporáneos.

No tengo el ánimo de mortificar a las personas que anteceden -las personas no me interesan- sólomente se delinea un estado de ánimo que nos desvía de la línea que debemos seguir.

Yo creo sinceramente que no sólo es un derecho, sino una ineludible obligación nuestra la de expresar con claridad o por lo menos con honradez estas cuestiones, ajenas como son al carácter de secreto y a la reserva disciplinaria.

Y ojalá llegara el día en que los oficiales nos congregáramos sercnamente a cambiar de opiniones y abandonáramos la costumbre de discutir cuestiones vitales en la charla de corrillo, lo cual es baldío inconstrutivo y degenera a veces en falta de franqueza.



El romanticismo se ha inspirado durante muchos años a expensas de las delicias del mar, colocando a los personajes plácidamente recostados o contra las jarcias y obenques. El valiente y gentil capitán de la nave juega siempre papeles importantes y en general los marinos han sido siempre motivo de envidia para los terrícolas. La poesía del puente y las cubiertas, y los heroísmos de los intrépidos artilleros han sido cantados en mil formas dejando en lamentable olvido las peripecias de los hombres de las máquinas.

Las máquinas son el alma del barco y de su eficacia y hábil manejo depende el éxito de cualquier empresa marina, guerrera o comercial.

De algunos años para acá la máquina ha sufrido transformaciones radicales, hasta el punto de que en los barcos que navegan por los mares tropicales, el lugar más fresco y reposado es la antes tan

(Continúa en la página 50)

" DOS SCORES "



Los chicos del basket ball
 Con una pericia rara
 Se encontraron cara a cara
 Con el equipo mejor
 De esta ciudad amurada,
 Y en partido famoso
 En que el Teniente Moron
 Con Sabas Cuesta, Lanao,
 Porto y el mono Borón
 Desplegaron la maestría
 Necesaria en esos casos,
 Metieron los canastazos
 Por docenas ese día.
 Y el público emocionado
 Aplaudiendo con esmero

Presenció con todo agrado
 El score más lisonjero:
 Cuarenta los de la Armada,
 Quince los cartageneros.

Después el siguiente sábado
 Llegaron de Barranquilla
 A jugar con los marinos
 Los de la Escuela Normal,
 Pero aunque son maravilla
 En canastear con gran tino
 Aquí en partido legal
 Con el quinteto nombrado
 Dejaron que por su lado
 La bola fácil entrara
 Y que el encuentro quedara
 Como en realidad quedó
 Que fué una terrible pela:
 Ventidós los del Endela
 Los marines treinta y dos.

MERCATOR.

" TODO POR EL DEPORTE "

Deportistas:

Nos proponemos desarrollar desde estas páginas la más fuerte labor en pro de los deportes y todo lo que se relacione con esta noble rama de la actividad humana, ya que muy claro se ha visto como la vida de la Marina da algunos ratos libres que únicamente al deporte deben dedicarse, para desentumecer el cuerpo y el espíritu, dedicados durante las horas de trabajo a desempeñar labores muy fuertes, muy definidas y a veces muy rutinarias en el reducido espacio de un barco de guerra.

Los deportes por otra parte desarrollan en todo aquel que los practica el espíritu de lucha, el deseo de vencer y la acometividad que todo soldado necesita.

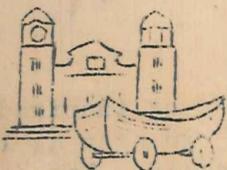
Las rivalidades amistosas establecidas por medio de los deportes, no pueden tener otro resultado sino el adelanto físico y el progreso de la disciplina que lógicamente todo deporte exige.

Porqué en la Marina no hay Foot Ball después de ser el deporte que más se ha practicado en todas las unidades? Porque nunca hubo una autoridad deportiva que hubiera impuesto disciplina dentro de algunos de los muchos equipos que se formaron.

Porqué el éxito tan señalado, tan rápido, tan inesperado de ese equipo de Basket Ball de la Base Naval colocado hoy a la cabeza de todos los competidores? Debido a la disciplina de cada uno de sus miembros, a la disciplina de sus entrenamientos, a la disciplina en el juego el día de la competencia.

La caída del Foot Ball no es aun definitiva ya que algunos marinos se dedican con entusiasmo digno de encomio a practicar en un campo de la Base, impropio para el juego, donde el espacio es insuficiente y donde ni siquiera se divisa una portería para entrenar un guardameta.

Se rumora la organización de una delegación de deportes y atletismo que represente a la Marina en los ya muy próximos Juegos Bolivarianos que se celebrarán en Julio venidero en Bogotá; si se comienza pronto un entrenamiento serio y ante todo bien disciplinado, la Marina obtendrá triunfos, aunque desgraciadamente no todos los que debiera, pues el tiempo apremia; pero al menos se comenzaría a tener fé en nuestros deportistas cosa indispensable en los deportes, ya que la fé en nosotros mismos y el convencimiento de que la victoria es de todo aquel que la quiere alcanzar, es una de las cosas que más



MOTORIZACION DE LA
 INFANTERIA DE MARINA PARA EL CUARTO
 CENTENARIO DE BOGOTA

COSAS INUTILES

- Los coimes de " El Polo ".
- El alumbrado del parque.
- La silletería del Variedades.
- El centavo municipal.
- El estadio de "La Cabaña".
- El piano de Dn. Simón J.
- Las suegras en la Retreta.
- Los coches de Cartagena.
- Las lanchas de la Base.
- Los policías de tráfico.
- Las "jumas" del Buchón Guerrero.
- Las prorrogas de noviembre.



LA
 NUEVA
 LEY.

(Viene de la página 2)...

los por el Gobierno Nacional al exterior a perfeccionar estudios: cuatro siguieron a España y cuatro seguimos a Chile. Esto fue en la Administración del Dr. Carlos B. Restrepo. Después de haber permanecido cuatro años en las Marinas de España y de Chile, regresamos al país con grado de Guardiamarinas de primera clase, grado equivalente al actual Subteniente de Navío. En nosotros ya tenía el país ocho Oficiales Navales; pero a pesar de eso, aun no había Marina en Colombia porque se carecía de buques; el "Marroquin" y el "Cartagena" habían sido vendidos a un país centroamericano, el "Pinzón" yacía varado y ya medio hundido en la bahía de Cartagena, donde aun se pueden ver sus restos cerca al Terminal Marítimo. Gran desilusión fue para nosotros regresar al país y encontrar tan sólo unos pequeños cañoneros destinados al servicio de guardacostas, asimilados a buques de guerra, porque estaban artillados. Ante tan desconsolador panorama, unos prefirieron retirarse a la vida privada y otros nos resignamos a la triste realidad y aceptamos la capitania de las pequeñas naves.

Así, transcurrió el tiempo hasta 1932, año este en que nuestro conflicto con el Perú, trajo como necesidad nacional la de armar el país. A satisfacer esa necesidad nacional, acudió solícito el pueblo colombiano con un ejemplar gesto de amor patrio traducido en esfuerzo económico, suscribiendo en pocas días once millones de pesos para la adquisición de elementos bélicos. Entonces fue cuando se compraron dos destroyers modernos y varios cañoneros y transportes, tripulados por un personal inglés cuya cabeza figura el Contraalmirante Basil O. Bell Salter. Esto fue en la Administración del Dr. Enrique Olaya Herrera.

Terminado nuestro conflicto con el Perú, el Gobierno decidió aprovechar al personal inglés y los buques para fundar por tercera vez una Escuela de Marina. Así fue creada la actual Escuela Naval de Colombia, cuya dirección está a cargo del Capitán de Navío Ralph Douglas Binney.

Como resultado palpable de la nueva Escuela, actualmente ya cuenta Colombia con 24 Alféreces, grupo selecto de futuros Oficiales, cultos en sus maneras, sanos de cuerpo, fuertes de espíritu, preparados para representar dignamente a Colombia en el Exterior, donde ellos obligadamente se presentarán como alto exponente de nuestra cultura nacional, y en quienes la Patria deposita sus más caros anhelos.

(Continuará en el próximo número)

MAQUINAS. (Viene de la vituperada cámara de cañones). Grandes ventiladores trabajan en ella para producir el tiro forzado y han desaparecido las antiguas molestias del carbón y los siniestros resplandores de los fuegos, únicamente visibles hoy día por pequeñas ventanillas.

Finisimas turbinas de miles de caballos de potencia trabajan a velocidades fantásticas produciendo un ligero zumbido. Ya no se ven aquellas imponentes y estruendosas barras de acero en rápido movimiento de vaivén que daban la sensación de que de un momento a otro se iban a desquiciar y a ocasionar la catástrofe.

Estridencias, golpes y escapes de vapor han sido suprimidos de raíz y la limpieza es comparable a la de cualquier cámara de a bordo; se puede tocar todo sin peligro de quemaduras ni de grasas. El control se lleva por medio de centenares de manómetros y termómetros que vigilados y estudiados dan gran precisión y seguridad; claro es, no obstante, que el menor descuido puede ocasionar accidentes grávisimos o al menos reparaciones sumamente penosas sobre todo si es en altamar. Muchas veces es necesario desarmar media máquina para reparar un daño en sí muy pequeño, y el reajuste deberá ser de una precisión matemática que requerirá un trabajo mental y material lento y gran cantidad de tiempo. Sin embargo es deliciosa la satisfacción que se experimenta después de una reparación difícil pero bien ejecutada, al funcionar la máquina con toda suavidad y corrección.

Es tan grande el cariño que se llega a tener por las máquinas que no se escatiman sacrificios para conservarlas la vida misma se arriesga muchas veces para evitar su destrucción.

En cierta ocasión un capitán le decía al jefe de máquinas, que francamente no veía mérito ni dificultad alguna en eso de abrir y cerrar válvulas, mirar manómetros y accionar chumacoras.

El ingeniero inmutable propuso el cambio al Comandante y así fue como éste con sus marineros tomaron posesión de las máquinas al paso que el puente se vio invadido por los ingenieros y maquinistas. Al cabo de cierto tiempo, el capitán llamó angustiado al ingeniero y le dijo: Véngase, jefe, esto se está acabando, todo está caliente, las calderas rugen amenazadoras y las máquinas, apenas si se mueven. No se apure, capitán, respondió impertérrito el ingeniero, que hace una hora estamos encallados.

TE. JUAN LUCIO..... (Viene pag 1ª)
 cuarto año en la Facultad Nacional de Matemáticas e Ingeniería, no vaciló un momento en aportar su contingente y renunciando a su carrera, formó parte de aquel grupo de jóvenes que dejando de lado su vida holgada y sacrificando su carrera, guiados únicamente por un cariño patrio e impulsados por nobles ideales, ingresaron a las filas del ejército nacional. Pasado el peligro, el Teniente Lucio en atención a sus capacidades y preparación fue designado por el Gobierno a ocupar puestos de responsabilidad y confianza dentro del Ministerio de Guerra..

Más tarde, ingresó a la Marina, en donde después de haber hecho sus cursos de navegación y marinería, tomó la especialidad de Ingeniero de Máquinas.. En estas circunstancias fue escogido y enviado por el Gobierno a Inglaterra para que se perfeccionase en su especialidad. Allí se encontraba dedicado de lleno a su tarea, acumulando conocimientos para servirle más tarde con eficiencia a nuestra Armada cuando la muerte nos lo ha venido a arrebatarse.. Pierde el país un patriota, pierde la Marina Nacional un gran carácter, los conocimientos, la energía y el esfuerzo de un joven.

Ya no tendremos más al compañero que compartió con nosotros la lucha. Ya no tendremos más al hermano, al amigo leal, al caballero cumplido. Ya no veremos más al muchacho batallador cuya única preocupación fue la de contribuir con su grano de arena al engrandecimiento de nuestra patria.

Una noche, mientras prestaba su guardia y se dedicaba con tezon y voluntad a sus estudios, le sorprendió la muerte.

Para sus padres, Ingeniero Dr. Pablo E. Lucio, así como para sus hermanos Dn. Enrique y Dn. Guillermo, va nuestro más sentido y sincero pésame.

Subtte. de Navío
 Guillermo Aldana.

(De la "Hora Naval" del viernes diez y ocho de los corrientes)

SABIA USTED

Que durante el Vertigo de construcciones navales de 1918, obligados, por las necesidades de la guerra, llegaron los americanos a lanzar un buque de acero remachado a los veintisiete días de iniciada su construcción ?

Que en abril de 1918 se desembarcaron en St. Nazaire de cuatro barcos americanos, treinta y seis locomotoras montadas, incluso con su tender, que -



Dr. Martinez Pereira, quien se encuentra desempeñando el cargo de médico oficial del M. C. Cúcuta.

Es digna de todo encomio la labor educativa que ha venido desarrollando en la Escuela Naval el Dr. Martinez Pereira por medio de un interesante ciclo de conferencias sobre higiene, y en general, sus servicios como médico oficial de esta unidad han sido plenamente satisfactorios.

La Corredera se complace en presentar saludo al Dr. Martinez Pereira y le desea toda suerte de éxitos al frente de su cargo.

LAS PAGINAS DE LA CORREDERA ESPERAN LA EFICAZ COLABORACION DE TODOS LOS SRS. OFICIALES DE LA ARMADA. ESCRIBIR EN LA CORREDERA ES HACER PROPAGANDA DE LA MARINA.

Que en un período de diez y ocho meses se transportaron de América a Europa en conjunto mil quinientas locomotoras y veinte mil vagones de mercancías ?

Que han llegado a construirse buques de cemento hasta de 5.000 Tons. ?

Que la Corredera será la futura revista de la Armada ?