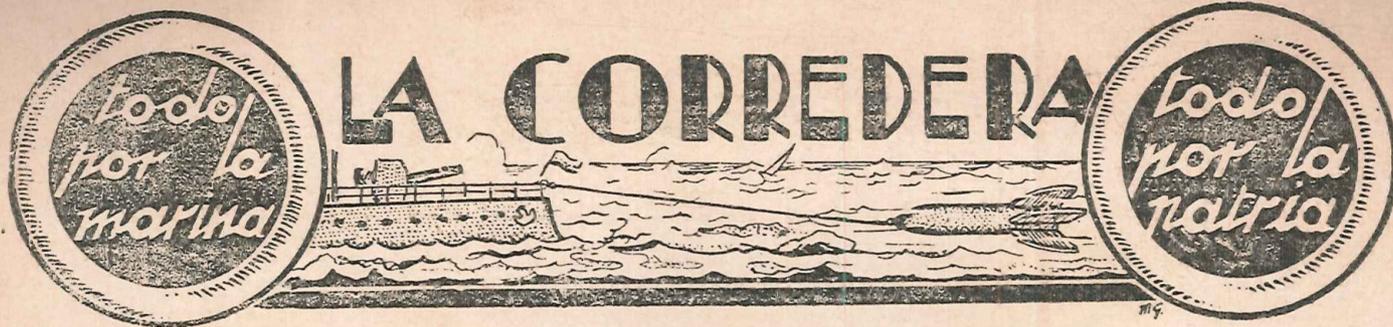


# La Corredora

REVISTA DE LOS CADETES NAVALES





JORGE CASAS SANCHEZ  
Director

ALVARO MARTINEZ REYES  
Redactor Jefe

ENRIQUE ROMAN BASURTO  
Administrador

MANUEL AVENDAÑO GALVIS  
Secretario

CADETE 87  
GERMAN GOMEZ FRENCH  
Dibujos



---

# "LA CORREDERA"

REVISTA DE LOS CADETE NAVALES COLOMBIANOS

# Al futuro Oficial Naval

*En vuestra primera salida al mar, una vez, egresados de la Escuela Naval, empezaréis a daros cuenta claramente de que a nadie le importa un ápice si estáis a bordo o no. La razón estriba en que vuestro talento si es que lo tenéis, es completamente desconocido. Al trascurrir muy poco tiempo descubriréis que depende enteramente de vosotros mismos aparecer rápidamente como un hongo a la atención del segundo comandante, o continuar ignorado como un tubérculo enterrado bajo el montón de los demás.*

# La Corredera

REVISTA DE LOS CADETES NAVALES

Registro No. 503 del 15 de Mayo de 1939 Dirección telégrafica « CORREDERA »

Año XV

Cartagena, Junio de 1952

No. 44

## Editorial

### CONSTRUCCION NAVAL EN COLOMBIA

*Con la reiniciación de la construcción de un "slip" en la Base Naval A.R.C. Bolívar y el estudio del contrato para la construcción del dique seco de "Albornoz" cerca a Cartagena; se da comienzo a un significativo período de progreso y grandes realizaciones en nuestra Armada.*

*El abandono en que se hallaba la elaboración de un programa bien orientado de expansión naval parece que va terminar. Ahora nuestros constructores navales podrán planear y construir buques de guerra que se acomoden a nuestras necesidades, a nuestros climas y lo que es más importante, construirlos para Colombia, con un conocimiento exacto de los lugares donde van a operar y del hombre que los va a conducir. Su campo de experimentación serán nuestras propias aguas y cuando sean dados de alta en la flota los tripulantes subirán a ellos con aquella confianza y seguridad que poseen quienes saben que lo que se va a usar está hecho a la medida sin adaptaciones, sin uso anterior y con el orgullo de saber que el pabellón que muestran en su tope es el primero que ampara su estructura. No sin fundamento afirmamos lo anterior. El caso del Escampavía A.R.C. "La Espartana" ideado, proyectado y construido en la Base Naval de Cartagena por oficiales de la Marina de*

Guerra, técnicos y obreros de los talleres, es un ejemplo elocuente de lo que se podría realizar en mayores proporciones al contar con las facilidades que brinda un "slip" o un dique seco para la construcción de unidades de mayor tonelaje que reforzarían la flota.

Ahora al pensar que el proyecto de construir una unidad auxiliar en Colombia fué pura consecuencia del alto costo que implicaría adquirir una semejante en el exterior y no el producto de la idea de que la construída por nosotros, sobre el baradero de una Base Naval, que sólo puede llamarse así porque está en el corazón de cada marino colombiano, resultaría mejor y más capaz que cualquier extranjera, nos damos cuenta que existe la capacidad, la voluntad y espíritu que deben animar obras de tal naturaleza, y que sólo faltan los medios, más pronto contaremos con ellos también.

#### NUEVA TRIPULACION ... ..

Ha mudado el comando a bordo de la Corredera.

Hemos visto partir la antigua tripulación de nuestra nave, ellos nos han dejado para continuar la brillante tarea que realizaron durante el año de 1.951. A ese comando batallador que se retira después de vencidas las más fuertes tormentas, rendimos nuestra admiración por el fervor y la consagración que supieron dedicar a nuestra Revista.

Llenos de satisfacción emprendemos nuestra primera travesía. Nuestros lectores verán las mismas velas surgir en el horizonte. Tal vez no lo suficientemente henchidas con la brisa favorable de años pasados, pero lograremos la experiencia de los que nos han dejado, hasta que ellas vuelvan como antes y entonces sentiremos el inmenso placer de haber hecho de nuestro esfuerzo otra publicación más que ize airosa en su tope la señal que por quince años ha estado siempre muy alto; TRABAJO Y DEDICACION. ...

# Notas de la Redacción

Son muchos los factores que definen una revista moderna. Hoy por hoy, frente a una que es todo agitación, movimiento e incertidumbre, es realmente trabajoso encontrar temas diversos a aquellos que engendra día a día el conflicto mundial. Las personas, o al menos la generalidad de aquellas que gustan de la lectura, creen no encontrar interés sino en los motivos bélicos o en los que a ellos están relacionados. Sin embargo, creemos, y firmemente lo aseguramos que en momentos como los actuales, es cuando más, aislándonos de la preocupación mundial, nos debemos internar en las lecturas sanas, en aquellas que, extrayendo nuestro espíritu del fragor de una vida preocupada, nos proporcione ratos amenos y nos haga gozar aunque en breve lapso de un ambiente confortable y tranquilo.

Quizá disuenen estas palabras en nuestra "CORREDERA", revista de cadetes navales y por lo tanto con un sello militar. NO. Aquí en los ajetresos de una vida de armas, hemos llegado a comprender el sentido verdadero de lo que es la libertad, la paz, y también nos hemos dado cuenta de lo que significa una guerra para un país. Es la paz el don más precioso dado a un pueblo como el nuestro, y conociendo íntimamente su valor, se llega a comprender el significado de la guerra, sólo y nada más que para conquistar esa paz perdida. Por eso aquí, sin aislarnos de los movimientos mundiales que en todo momento poseen una actualidad definida, hemos querido dar una prueba a nuestro pueblo colombiano de cómo marcha en su interior una de esas células que componen su organismo militar. De ahí, que aparte de lo anotado anteriormente, publiquemos secciones que llevan su distintivo marino y que constituyen la finalidad primera de nuestro intento. Pero hemos también tomado, especie de fotografías de nuestro interior, que no vacilamos en llevar al público para que se comprenda nuestro espíritu festivo y se valore la labor que diariamente se lleva a cabo a bordo de esta Escuela por Oficiales y Cadetes de la Armada Nacional Colombiana. Hemos hecho así nuestra Revista para los Marineros, para los Cadetes y para todos aquellos que estimen nuestro trabajo. No obstante, también tenemos secciones dedicadas al viejo y carcomido romanticismo de los hombres de mar.

En pocas palabras queda así definido el intento de nuestra revista, como lo dice nuestro lema: "Todo por la Marina, todo por la Patria". Por ellas todo. Tenemos una vida preciosa amada hasta un límite que nadie puede concebir, pero la tenemos para ellas: Patria y Marina.

Si "LA CORREDERA" trasluce ante el lector algo de todo aquello que queremos darle a conocer y se convierte en medio de comunicación entre el pueblo colombiano y sus fuerzas militares, habremos conseguido un triunfo que pagará el más grande de todos los trabajos.

## MISION NAVAL DE CHILE

La dirección de la Corredra en nombre de todos los cadetes, complacida presenta su cordial saludo a la Misión Naval Chilena, integrada por el capitán de Corbeta Juan Bascope, Tte. primero Hernando Olivari, y Tte., segundo Víctor Valenzuela Peña; destacados oficiales de la Marina Chilena, al mismo tiempo que les desea un completo éxito en el desarrollo de sus actividades en pro de nuestra marina.

## DESFEDIDA AL DIRECTOR

Al lamentar el retiro temporal de la Dirección de la Escuela Naval del Sr. Capitán de Corbeta Jaime Erazo Anxy, la Corredera se une al sentimiento del personal de esta unidad para formularle un atento saludo y una pronta mejoría.

## SALUDO AL DIRECTOR

La revista la Corredera al iniciar sus publicaciones en el presente año, hace llegar su saludo de aprecio al Sr. Capitán de Corbeta Jorge Taua S., director encargado.

Los dotes especiales de mando y el respeto que a el señor Capitán Taua tiene sus subalternos constituye una gran promesa para la prosperidad y organización de la Escuela.

## TRASLADOS

Por resolución del Ejecutivo fueron destinados a prestar sus servicios en esta unidad los siguientes oficiales: Capitán de Corbeta Alfonso Otoyá A., Tte. de Navío Manuel García, Ttes., de Fragata Miguel E. Avila, Guillermo Fonseca T., Drigelio Muñoz G. Los cadetes por intermedio de su revista les presenta un saludo de bienvenida y les desean éxitos en sus nuevos cargos.

## NUEVOS OFICIALES

Habiendo recibido los más altos elogios y en forma meritoria terminaron sus estudios los Guardiamarinas del Cuerpo General: Felipe Mantilla, Edgar Beltrán y Gilberto Rengifo. El concepto de los profesores, como de sus superiores militares los hacen acreedores a sinceras felicitaciones, esta revista, registra complacida su ascenso a Ttes. de Corbeta.

## BECAS

El gobierno Chileno por intermedio de la Misión Naval, concedió a Colombia cinco becas para cursar estudios en la Escuela Naval Arturo Pratt. Mediante una detenida selección y completos exámenes entre los cadetes de primer año y preparatorio fueron aceptados los siguientes: Campo Elías González, Rienxi Calderón; Ricardo Sossa, Moisés Victoria Azula, y H. Vargas.

Para quienes Corredera les desea un completo éxito en sus estudios en el exterior.

#### CLASIFICACION PROFESIONAL DEL TERCER AÑO

Atendiendo a las necesidades de la Armada y a las inclinaciones naturales de los cadetes por las especializaciones profesionales de nuestra Marina ya en el Cuerpo General o Ingeniería, la Dirección de la Escuela, mediando para esto el resultado previo de los exámenes de clasificación, dividió el curso de tercer año general en la siguiente forma:

**Cuerpo General:** Cadetes: Botero Mario, Perilla Filemón, Baron Héctor, Matheus Héctor, Pizarro Rafael, Jaime Luis, Gómez Luis, Vidal José, Narváez Enrique y Salas Alfonso.

**Ingenieros:** Cadetes, Medina M. Osvaldo, Salas P. David, Ramírez S. Abdenago, Calderon F. Alfonso, Correa O. José, y Gómez A. Neftalí.

#### ASCENSO A GUARDIAMARINAS

Aprobando las asignaturas correspondientes al Cuarto año de estudios, como cadetes Navales, en forma brillante y digna de mención han sido nombrados Guardiamarinas los siguientes cadetes:

**Cuerpo General:** Camacho Hernando, García Alto, Guerrero Jorge, Martín Enrique, Ramírez Hernan, Otero Holmes, Toro Carlos, Trochéz Evelio.

**Ingenieros:** Casas Jorge, Marin Gilberto, Tamayo Gonzalo, Valencia Sicard.

#### LLEGADA DE LA FRAGATA A.R.C. ALMIRANTE PADILLA.

Al mando de su Comandante Capitán Julio Cesar Reyes Canal, después de 18 meses de permanencia en el frente de combate en el lejano Oriente regresó a la Patria el buque insignia de la Armada Fragata Almirante Padilla, habiendo cumplido delicadas misiones al servicio de las Naciones Unidas y dejando siempre en alto el nombre de Colombia.

Los innumerables elogios a que se hizo acreedora por parte del gobierno de los Estados Unidos, son un estímulo para sus Oficiales y para nosotros un motivo de orgullo, además de ser una prueba de la capacidad de nuestra marina.

La "Corredera", al mirar nuevamente la silueta de la Fragata e interpretando el deseo de los Colombianos no puede menos de decirle: "Bienvenida a nuestros mares".

#### NUEVO CONTINGENTE DE CADETES NAVALES

Para integrar el XIX contingente de cadetes: en los últimos de Enero llegaron a la Escuela 34 aspirantes, quienes fueron aceptados después de una rigurosa escogencia entre las juventudes Colombianas de todas las partes del país. Son ellos: Acosta S. Juan, Bernarte P. Isidro, Bueno R. Norberto, Calcedo U. Raúl, Caldas M. Máximo, Carrillo T. César, Cubillos P. Jaime, Delgado Ramiro, Durán Jaime, Escobar Leonidas, Flores Luis Gonzalo, Galvis Hernan,

García Pedro Miguel, Gómez Germán, González Enrique, Gracia Oscar, Herrera Hernando, La Rotta Octavio, Lozano Jorge, Mejía Pedro, Meza Alfonso, Montoya Carlos, Olmedo Germánico, Peñuela Francisco, Pomiento Alejandro, Polanía Gerardo, Ramos Angel León, Rivera Lorenzo, Rossasco Alfredo, Serge Otto, Valencia Arlos, Velásquez Diego.

#### CURSO DE MARINA MERCANTE

Para ingresar al curso de Marina Mercante, recientemente establecido por el Gobierno se encuentran entre nosotros los aspirantes, escogidos en los diferentes Departamentos de la República y mediante concursos para su selección, los nuevos integrantes del segundo contingente de cadetes mercantes son ellos: Galindo Hugo, Rueda Gerardo, Martínez José, Clavijo Ramiro, Sanguino Gilberto, Erazo José, Perdomo Ramón, Padilla Carlos, Salazar Eduardo, Gómez Javier, Caro Adolfo, Beltrán Dustano, González Jairo, García Alvaro, Benavides Victor, Orejuela Stanley, Mahecha Salvador, Chavez Joaquin, Brieva Joaquín, España Bolívar, Durán Francisco, Zurita Victor, Echeverría Pedro, Olarte Gilberto, y Gilrardo Augusto.

#### LA ATREVIDA

El motovelero "La Atrevida" de propiedad de la Escuela, se encuentra desde principios del año en los astilleros en donde es sometida a una serie de reparaciones y acondicionamiento tendiente a su mejoramiento, lo que facilitará grandemente la instrucción marinera y la preparación de los cadetes de los cursos inferiores.

#### REVISTA

Con la Admiración que se merecen todas aquellas iniciativas que tienden a un mejor desarrollo de nuestros estudios navales, hemos leído el primer número de la revista de la Sociedad de Ingenieros Navales Colombianos —SINC— magníficamente editada y con interesantes estudios sobre variados temas de Ingeniería Naval. Esta nueva publicación quizá la única de este género en nuestro país, viene a cumplir una magnífica tarea de divulgación científica y una invaluable fuente de consulta para todos los interesados en esta clase de estudios.

#### CRUCERO

Para el crucero de instrucción de fin de año -1951- el personal de cadetes se dividió en dos grupos. El primero que se embarcó a bordo del destroyer A.R.C. Caldas, visitó la República del Ecuador. Dicho grupo lo componían los cursos de Cuarto año Cuerpo General, Tercer año Ingenieros, y Segundo y primer año General. El segundo grupo se embarcó a bordo del motovelero A.R.C. La Atrevida y en un crucero que se desarrolló en forma magnífica por las Antillas Menores visitaron la República Dominicana y las ciudades de Curazao y Puerto Rico, dicho grupo estaba compuesto por el tercer año Cuerpo General.

Es digno de mención el hecho de que fué este el primer crucero de larga duración que ha hecho la Escuela a velas y la primera vez que una unidad de la Marina de Guerra Colombiana visita la República Dominicana.

#### SALUDO

La Corredera en nombre de todos los cadetes registra complacida la fundación de la "Radiodifusora Militar de Colombia" en la ciudad de Bogotá y presenta a sus directores y colaboradores un sincero saludo y el mayor deseo porque sus labores continúen tan magníficamente como hasta ahora se han venido desarrollando.

#### CONDOLENCIAS

La Corredera a nombre de los Cadetes se une a

la pena que embarga los hogares del Señor Capitán de Corbeta Jorge Taua S. y del señor Teniente de Navío Faustino Martínez S. con motivo de la muerte de su suegro el señor Eustorgio Visbal B., acaecida en los últimos días de abril.

Cumplimos hoy con el penoso deber de agregar una nota más a la página merológica de nuestra Revista. La del fallecimiento ocurrido a mediados de Mayo en la ciudad de Palmira. Valle, del señor. Eduardo Toro B., varón ejemplo de virtudes y padre magnífico.

Va para su hijo el Guardiamarina Carlos E. Toro, Brigadier Mayor de la Escuela, así como también para su señora madre y demás hijos nuestra mas sincera manifestación de pesar.



## NUESTRA PORTADA

*Después de un viaje de entrenamiento a bordo de "LA ESPARTANA" Los cadetes se alistan para disfrutar de un merecido descanso en el fondeadero de Necoclí.*

*Durante éstos embarques cortos de práctica realizados frecuentemente durante el año, los cadetes tienen la oportunidad de conocer a fondo los diferentes lugares de nuestras Costas. Aunque el verdadero fin de éstos, es el de preparar marinera y físicamente al personal, para que con el crucero largo de fin de año se puedan comportar durante su carrera como verdaderos hombres de mar.*

# A.R.C. ESPARTANA



*Desafiando los peligros de un mar tormentoso el A.R.C. Espartana cruza el canal interior de el bajo Coribana, frente al cerro del Aguila durante el mes de marzo.*

## *Características*

Eslora máxima	96 pies
Manga	13 pies
Puntual	10 pies 6 pulgadas
Calado máximo	3 pies 9 pulgadas
Velocidad de crucero	12 nudos
Autonomía	2.000 millas a 12 nudos
	1.100 millas a plena marcha
Capacidad de combustible	6 toneladas
Capacidad de agua potable	2 toneladas
Tripulación	2 oficiales, 8 marineros



Propulsión	2 motores Diesel
	2 hélices
	2 timones
Armamento	1 ametralladora de 20 mm.
Consumo	13,36 galones a 13½ nudos.
Combustible	A.C.F.M.
Povisiones	Capacidad para 20 cuft.
	2 bodegas de 12 x 7 x 4 y 2
	x 7 x 3½ pies
Total	385 pies cúbicos
Potencia efectiva al eje	300 H.P.



Como resultado del fracaso de las negociaciones en el exterior tentantes a adquirir un tipo especial de lancha que reuniera las condiciones específicas requeridas para atender el servicio de conservación de las ayudas a la navegación en los puertos del océano Pacífico y en vista de los magníficos resultados obtenidos por la lancha "Capitán Binney" construida en Colombia para el mismo objeto y destinada a las bahías y entradas del litoral Colombiano en el Caribe, surgió la idea de la construcción de una unidad por la Armada Nacional, que tuviera, además de sus cualidades propias, un amplio radio de acción, facilidades para el transporte de las botellas de gas combustible, maniobrabilidad, autonomía en viraje, estabilidad y condiciones de seguridad en la navegación.

Por el desarrollo natural de nuestra Armada, lo que en tiempos anteriores, no dejaba de ser un simple pensamiento de sus servidores, carente de sentido, lentamente venía a convertirse en una realidad de grandes trascendencias y de un gran significado progresista, así mientras el papel dejaba su color blanco para llenarse de símbolos y figuras delineadas matemáticamente, los ingenieros trabajaban afanosamente, y los Comandantes tomaban las medidas encaminadas al alistamiento y acondicionamiento de un astillero, que permitiera la construcción de la nave en proyecto. Entre tanto el departamento de Intendencia Naval se encargaba de elaborar los presupuestos y de proveer los materiales necesarios en la obra; día tras día, semana tras semana llegaba la materia prima al lugar de la construcción; láminas de acero de diferentes formas y tamaños, los equipos, los accesorios, los hombres y en fin todos los elementos requeridos en esta empresa.

Sí durante los preparativos de la construcción todo había marchado a

la perfección, como en toda empresa en sus comienzos no podría continuar en la misma forma y bien pronto vinieron los obstáculos, que se creyeron casi imposibles de salvar; a uno seguía otro de mayores proporciones y nuevos problemas requerían el tiempo de los trabajos en su solución para poder continuar adelante. Sólo una voluntad invencible se sobreponía a las circunstancias y dominaba uno a uno, los inconvenientes.

Debía ser precisamente 121 años después de que Padilla librara la batalla de Maracaibo, acabando con el poder marítimo Español, el 24 de Julio de 1949 cuando se colocará la primera pieza metálica que vendría a constituir la quilla de la nave; de esta fecha en adelante con el trascurrir del tiempo una nueva estructura se superponía a la anterior, un mámparo formaba nuevos compartimientos, redes de tuberías se extendían a todo lo largo, cruzadas por múltiples cables y cordones eléctricos, las bombas acomodaban sus bases a otras superficies, por doquiera rechinaba el martilleo de planchas y remaches, a las luces incandescentes de las soldaduras se iban quitando los soportes provisionales de la estructura, dos potentes máquinas ocupaban el centro, y, la nave adquiría forma definida y exacta; todo esto se desarrollaba contando con un sin número de contratiempos que en ocasiones llegaron hasta suspender la totalidad de las actividades, para sólo reanudarse semanas y hasta meses después.

Por encima de todo siempre vigilaba la férrea voluntad de un hombre su arquitecto y constructor, con una fé ciega no cedió un solo instante, hasta tanto ver relizada su labor con toda satisfacción, fué así, como en ceremonia especial el día 3 de julio de 1950 era votada al agua y bautizada con el nombre de A.R.C. "LA ES-

PARTANA" en honor a las glorias de Padilla y en memoria a una de las goletas del intrépido capitán que valerosamente combatió en el sitio de Maracaibo.

Venia luego, el período de prueba en la amplia bahía de Cartagena y en las aguas vecinas encontró su campo de experimentación; el rendimiento y capacidades alcanzadas ya no en el plano por cálculos matemáticos, sino en la realidad de la práctica no admiten comentario alguno.

Este buque, construido especialmente para la conservación y reparación de Faros y Boyas, atendiendo a su gran radio de acción, velocidad y fuerza desarrollada así como por su autonomía propia, presenta características y semejanza a los modernos Patrulleros de Costa, recientemente construidos, en cambio por la configuración de sus contornos y detalles de su compartimentación se asemeja a los Rastreminas, usados en la última guerra mundial, como buques auxiliares en la defensa de las grandes unidades. Debido a la potencia de sus máquinas puede ser empleado satisfactoriamente como remolcador de altar mar, aunque por no estar diseñado para esta misión carece del equipo indispensable de remolque, que tienen las unidades hechas con ese solo fin. En una palabra la Espartana puede catalogarse en términos generales como una embarcación auxiliar en la marina en capacidad de prestar auxilio a naves en peligro, remolcar, patrullar, cubrir las líneas y funciones de los Guardacostas, para servicios en puerto y en el cumplimiento de tareas que requieren rapidez en su ejecución.

El hecho de que la Espartana se construyera con el único propósito de destinarla a la navegación costanera, especialmente en las proximidades y canales de entrada a los puertos, no quiere decir que sus planos no estén proyectados para na-

vegar mar adentro con toda seguridad, ya que su centro de gravedad le permite una escora considerable.

Su maniobrabilidad y facilidad de giro ofrece máximas condiciones de gobierno, dos motores Diesel accionados por dos hélices con una potencia de 300 caballos de fuerza, dos timones perfectamente sincronizados le permiten toda clase de virajes y maniobras difíciles, muy estable, diseñado para navegar con maretas regulares, desarrollando una velocidad media de 13½ nudos.

Poco después de haberse incorporado la nave a la Escuadra Marítima se le sometió a pequeñas reparaciones, entre otras se le adaptó una estación de radio para su comunicación con otras naves y con tierra, se le dotó de un bote salvavidas con su pescante, llenando en esta forma las condiciones exigidas para todos los buques, acordadas por el Consejo Internacional de Seguridad, se le independizaron algunos controles de manejo y gobierno, ya que al salir del astillero podía operar con un reducido número de tripulantes; la mayoría de las válvulas y controles de las máquinas como del resto del buque podían manejarse directamente desde el puente de gobierno por medio de palancas y engranajes, adaptados a las necesidades.

Los servicios prestados a la Armada por este buque, quedan plenamente demostrados en las numerosas comisiones que se la han encomendado, unas veces patrullando tanto la costa Atlántica como la del Pacífico en la persecución de naves contrabandistas, ya rescatando embarcaciones a la deriva y salvando vidas humanas, ya en cumplimiento de misiones de orden público en toda la periferia de Uraba y Morroquillo y a lo largo del río Magdalena. Ahora rematará las aguas del Atrato hasta donde su calado lo permita, en visita a las tierras del Chocó. Todo lo anterior lo confirma el siguiente dato tomado del diario de actividades de la nave: en 17 meses de servicio ha tenido más de treinta viajes mayores con un total de 15.565 millas de recorrido en 1.028 horas de navegación.

En vista del rendimiento de la Espartana, mayor que el calculado, y de la utilidad prestada, así como la que podría obtenerse con la construcción de unidades semejantes, que utilizarán los mismos planos se tomaron las primeras medidas encami-

nadas a la obra, pero cuando ya los trabajos se iban a iniciar un incendio destruyó la totalidad de los planos, trayendo como consecuencia inmediata la suspensión de estos trabajos. Actualmente se construyen cuatro similares, de un tamaño poco menor, contando con la experiencia pasada, su desenvolvimiento avanza rápidamente y muy pronto surcarán las aguas de Colombia. La Union Industrial de Barranquilla, solicitó a la Armada "La Espartana" con el fin de tomarla como guía y modelo en el diseño de unidades navales. Estos y muchos otros factores hablan de por sí solos de la gran aceptación del primer buque levantado por ingenieros navales militares, a la vez que son una prueba real de la eficiencia y garantía de su funcionamiento.

El A.R.C. ESPARTANA, tiene para la marina Colombiana un hondo significado y un gran valor, no por magnitudes colosales, ni por su gran poder defensivo o atacante, sino por llevar el privilegio de ser la primer embarcación construida en el territorio, con el cual se inicia la arquitectura naval y una nueva era de crecimiento.

Si se pensara solo en aquella masa flotante de metal, de un reducido número de pies cúbicos en comparación con las grandes fortalezas de los mares, su valor sería insignificante y pasajero. Podría decirse no admite comparación, más aquí no radica su grandeza, por encima de esos 96 pies de eslora encarna el sentimiento latente de los hombres samanes de progreso, los que han comprendido la privilegiada posición geográfica de nuestra Patria, rodeada en la mitad de sus contornos por dos océanos, y para quienes su único ideal común es el engrandecimiento de Colombia, contando con el dominio absoluto de sus mares. Tras la estela de la Espartana, seguirán adelante mayores y más modernas unidades, forjadoras de una independencia económica.

Y cuando ya el tiempo reclame tus servicios, "A.R.C. ESPARTANA" y pase a ocupar las filas de la reserva, en el corazón de los buenos marinos, siempre vivirá tu recuerdo como el preludio de algo muy noble y grande. Todos sentirán el apego cariñoso que pueden sentir tus actuales tripulantes, figurando en sus imaginaciones a la cabeza de una nueva flota.

Alvaro Martínez Reyes

## PORTILLOS



La palabra portillos se originó durante el reinado de Enrique VI de Inglaterra (1485). Parece que el buen rey Enrique insistía en que los pesados cañones de sus barcos eran muy grandes para ser montados en los castillos de proa y popa como era la costumbre. Un constructor naval francés llamado J. Baken fue comisionado para resolver tan poderoso problema.

El remedio fue taladrar las bandas del buque con aberturas a través de las cuales el brocal del cañón podía salir para hacer fuego y estar protegido del mal tiempo y oculto cuando no estaba en uso. La palabra francesa "porte" fue usada para designar tan revolucionaria abertura.

"Porte" fue pronto anglicanizado como "port" y se les denominó "ports" o port holes en castellano "portillos". Así fue como la palabra portillos fue primero aplicada a aquellas troneras abiertas en las bandas de los buques a través de las cuales los cañones podían ser cargados o descargados fácilmente y eventualmente a las aberturas en los costados de los buques tan usados en la actualidad.

CLUBES !!!

\$ 2<sup>00</sup> SEMANALES

Méndez y Gómez

# VOCACION

"A la mayoría de los marinos, según mi parecer, les gustaría realmente muy poco el mar si no hubiesen sido empujados a él por la necesidad, por los sueños de gloria cuando muy jóvenes y por la fuerza de la costumbre cuando viejos, todo lo cual constituye los solos vínculos de atracción".

CARLOS DARWIN

Casi todos en la niñez dejaban vagar la imaginación por azules mares; eran intrépidos capitanes temidos en los océanos creados en su mente infantil. A otros les llegó más tarde esa afición por la carrera naval. Lo cierto fué, que la mayoría de esos jóvenes pudieran llegar a esta Escuela consiguiendo así lo que en sus años pasados fué apenas un sueño. Sintiendo entonces verdaderos hombres de mar.

Algunos de ellos se desilusionaron al ver que aquí todo era tan distinto, tan extraño... no era ni sombra de lo que habían forjado con anterioridad en su mente; no vieron en el ancho mar del Caribe los veleros de los piratas, ni los cofres rebosan-

tes de joyas y monedas de oro; no pudieron hacerse a la mar al otro día en busca de otras playas más amplias, de un puerto más exótico, de otro mundo de maravillas.

Se fueron; y su buque cargado de entusiasmo naufragó en medio de una tremenda tempestad de desengaños y fracasos que no pudieran vencer.

Los que siguieron vieron más tarde que aquí la lucha era en un bravo mar de abnegación, sacrificio y renunciación que era preciso atravesarlo a todo trance.

Miraron de hito en hito un poco extrañados al principio, consecuencia lógica al comenzar su nueva vida, después se lograron amoldar de tal manera que para ellos la Escuela fué todo su ser; encontraron un segundo hogar y los que ya llevaban aquí más tiempo fueron sus guías.

Se compenetraron tanto con lo de su nueva carrera que llegaron a ser felices, aprendieron a reírse de los pequeños y grandes fracasos, a trocar lo triste en alegre, a estudiar con ahínco y tesón, a vivir a bordo en sus cortos y a veces sufridos embarques; en una palabra aprendieron a ser dichosos con su Escuela y cuanto la rodeaba.

Muchos de ellos ya no están en esta su casa, porque en los buques se halla su misión y es allí donde continúan lo que aprendieron aquí.

Año tras año otros jóvenes llenan las aulas, que ellos dejan, siguen luchando y conservando todo lo que les dejaron de herencia. En esos mismos corazones existe la misma llama de ánimo que aquellos tenían. Estimado lector en estas páginas de "Corredera" encontraréis algo de la diaria rutina de un Cadete Naval, de sus momentos jocosos, sentimentales, alegres.

Esos hombres que cada año se congregan aquí, renunciando a las comodidades del hogar y a la vida mueble son los que veis retratados en estas páginas hechas por ellos mismos. Son aquellos que por las tardes en los momentos de descanso y tras una bocanada de humo de un cigarrillo ven las montañas, los ríos y los valles de su tierra y dejan salir de sus anchos pechos lo que sienten. Lo expresan sencillamente, eso sí, con toda la sinceridad que pueden encerrar, por medio de las páginas de su revista la "Corredera".

E.R.B.

---

## HACIA EL MAR

Este es un pequeño pasaje de los que ocurren a diario en la vida del mar.

Y aliento a la muchachada colombiana a ingresar a la Marina.

"Era algo así como la hora de Noche, mi buque zarpó, las nubes reflejaban su sombra, allá en lo lejos de la inmensidad del mar; mi rostro se cubrió del manto oscuro de la noche mientras las estrellas hacían su aparición; gentes corrían como gaviotas a lo largo del muelle; la tristeza que nos invadía hacía que pensáramos en aquellos momentos felices, en que nuestros corazones encontraron la alegría de aquel puerto que quizá para siempre olvidado.

No es justa esta partida, pensaba yo. Entonces era cuando sentía el verdadero amor hacia el mar. El mar nos lleva a lugares desconocidos el mar mismo se encarga de apartarnos, tal vez bruscamente de los seres queridos.

Este es el destino del hombre que entrega su vida para servirle a la Patria; del hombre que escolta el tricolor nacional por todos los océanos del mundo, sin que pueda decir algún día: en el próximo puerto me quedo; la mujer de mis sueños me espera con ansiedad infinita.

"Todo por un ideal mayor. Invito a la juventud colombiana a que me acompañe a servirle a la Patria;

episodios como éste se repiten a cada instante; pero así es como se forjan los verdaderos marinos de nuestra Armada. Muchachos no le tengáis miedo al mar, la batalla de la vida se gana afrontando todos los sufrimientos y desengaños que se nos ponen por delante. Avante marinos colombianos conquistad con vuestro heroísmo las aguas de la tierra. Y no ceded nunca ante las amenazas que presentan las dificultades de la vida. "Recordad que esos laureles que dáis a la Patria son los mismos que penderán de las cruces de vuestras tumbas.

Cadete Manuel Avendaño

# Leyendas del Mar



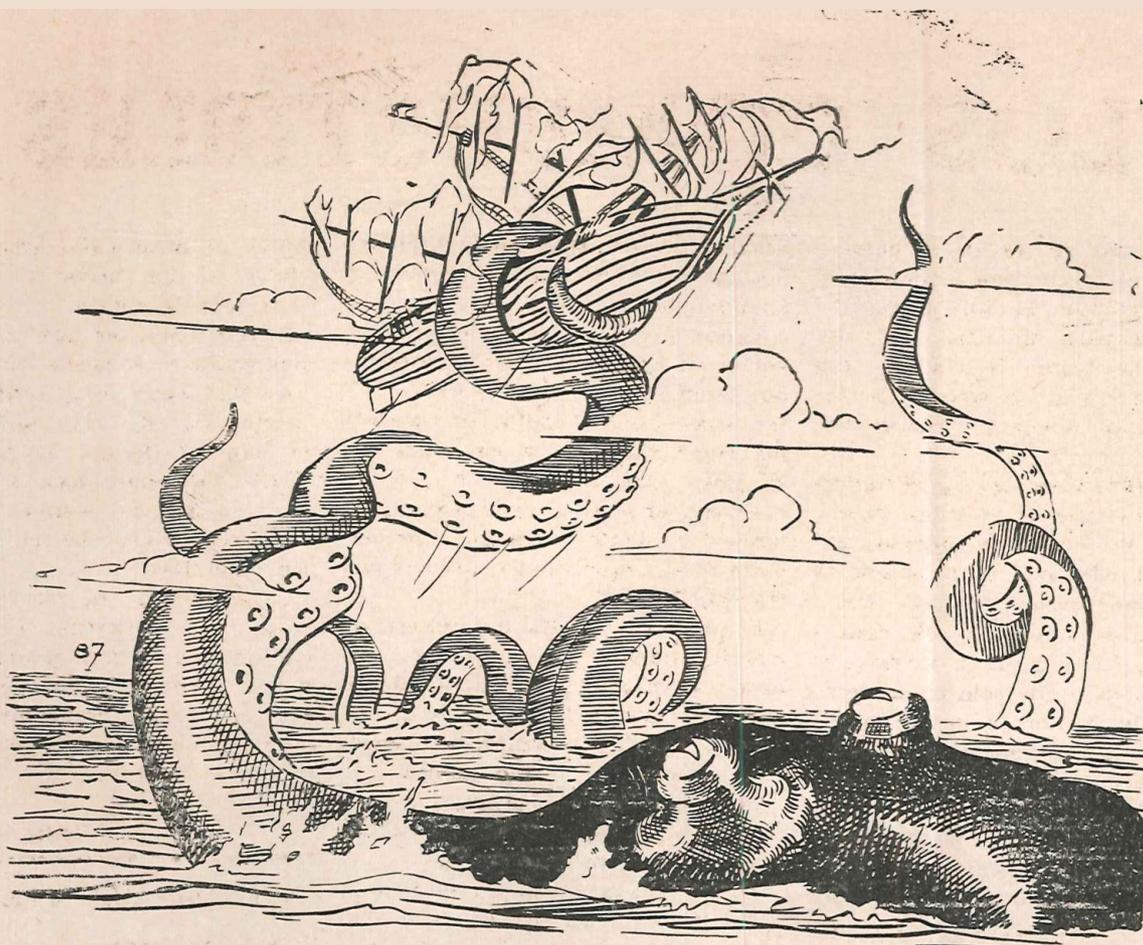
De pronto el marinero sintió un calor desesperante y un ruido aterrador. Se volteó para darle frente al mar. Su mirada quedó atónita al verse amenazado por aquellas lenguas de fuego que hacían arder los maderos de su navío y por el golpe violento que producía aquel gigantesco cuerpo al chocar con las olas encrespadas.

En este artículo tomado de el libro "La conquista de los mares" del holandés Van Loon, el autor habla de aquellas fantásticas leyendas que un día conmovieron el mar y que aún son explotadas por esos viejos marinos de rostro tostado por el sol de los 7 mares y cuyo cuerpo ha sido el pizarrón donde los tatuadores se han saciado, desde Panamá hasta el Lejano Oriente, dibujando exóticas figuras y han impreso cientos de extraños nombres de mujeres y lugares ya olvidados. De ellos he escuchado esa fantasía entré cada bocanada de humo de su "cachimba" y es por eso que me permito reproducir aquí un corto pasaje de ese enorme volumen que serían las leyendas del mar.

¿Os asombraréis —y hay razón para ello— si os digo que esas gentes constantemente expuestas a tantos peligros y sufrimientos, era la clase más supersticiosa de la sociedad de su tiempo? Abandonados a sí mismos, sabiéndose indefensos contra las tormentas, muertos a veces por la furia alcohólica de un capitán, privados de los consuelos religiosos, habían forzosamente de estar dispuestos a creer en cualquier arte de encantamiento, amuleto o talismán que les diese alguna esperanza de una protección invisible, algo sobrenatural que les sacase de su desesperación. Influida asimismo las milagrosas historias que narraban los peregrinos en esta época sobrenatural de las Cruzadas, que corrían de uno a otro por los barcos mediterráneos —y aquello que llega a tomar carta

de naturaleza entre las gentes de mar, entre ellos permanece por espacio de cientos de años— y no os causará sorpresa alguna la lectura de leyendas sobre monstruos que eran artículo de fé, tanto en el castillo como en la toldilla.

No hay que decir que tales supersticiones variaban en las diversas regiones del planeta, pero aún ha sido imposible extirparlas por completo en cualquiera de ellas. Los aficionados a cultivar las leyendas y tradiciones antiguas, habrán de maravillarse de que los calvinistas holandeses celebren el día de San Nicolás y permanezcan casi indiferentes ante la fiesta de la Navidad, que únicamente significa para ellos el aniversario del nacimiento del Señor; pero no hay que olvidar que San Nicolás, fué el patrón de los navegantes de la Edad Media, honor que



La terrible rémora que sujetaba con su cuerpo baboso los veleros, de antaño, haciendo que sus tripulaciones muriesen de hambre y de sed para después ella devorar sus restos

compartía con San Miguel, en Francia —cuya historia recordáis— y con San Pedro, que en su calidad de humilde pescador, se suponía fuese capaz de apreciar las necesidades y gustos mejor que sus dos colegas. Pero era grande el espacio a defender y muchos los enemigos a combatir. Porque aún queda otro reino de la imaginación al que han coadyuvado libremente los marinos de la antigüedad.

No es que vaya a hacer mención de las cosas que existen entre los cielos y la Tierra —suficientes para atormentar al más templado de nosotros—, sino de los monstruos que vagaban, a creer las leyendas, por la superficie de las olas. La serpiente de mar, que ya asustaba a las gentes de la Edad Media, sigue teniendo la misma actualidad y no pasa año sin que los periódicos dediquen varias columnas a este habitante de los abismos azules; desciende, por línea directa, de la gigantesca serpiente que mientan las “sagas” normandas, en las que se afirma que era de tales dimensiones que podía abarcar

todo el planeta y que era imposible de matar. En las edades remotas no era el único monstruo —¿acaso no podía tragarse un navío como vosotros os tragáis una aceituna?— sino que se creía en la existencia de otros varios, a cual más temido. Porque la propia serpiente de mar era perfectamente inofensiva si teníais el valor de mirarla fijamente a los ojos, en cuyo caso se sumergía y no volvía a reaparecer en la superficie de las cercanías. Pero, ¿y el dragón? El dragón lo mismo surgía en esta forma que en la de la serpiente, aunque sus antepasados debieron de pertenecer en sus orígenes al género de los pulpos, esos horribles animales que con sus diez tentáculos se grababan en la imaginación, como una visión de pesadilla, por espacio de muchos días tras de aquel en que habéis tenido la desdicha de verlos por vez primera.

Mucho más peligroso todavía, porque no se podía verlas tan siquiera, eran las rémoras monstruosas, actualmente, la rémora es un pez inofen-

sivo y provisto de ventosas que pertenece a la familia de los equinoideos. Cuando quiere trasladarse de un sitio a otro, se adhiere al cuerpo del tiburón y con él navega mientras no siente necesidad de comer. La rémora de aquellos tiempos era un monstruo gigantesco que se agarraba a la carena de los buques y, cualquiera que fuese la intensidad del viento, el navío permanecía inmóvil hasta que su dotación entera moría de hambre y de sed.

Y existían los tremendos fenómenos atmosféricos tales como el fuego de San Telmo, esa llamita azul que aparece en el tope de los palos anunciando la tempestad y que oscila y crepita de una manera siniestra; mas en los tiempos pasados era un buen presagio revelador de que San Erasmo, el patrón de los marinos mediterráneos, velaba por su seguridad. Y aun quedaban las islas misteriosas que desaparecían bajo las aguas en cuanto se aproximaba un buque.

Y había sirenas que eran la causa de la muerte del marino incauto atraído por la visión de su busto be-

# LOS COMBUSTIBLES

En la edad de piedra el hombre consideró el fuego como adoración y le rindió tributo. La forma más rudimentaria para obtenerlo consistía en atar dos trozos de madera seca y frotandolos con un tercero fuertemente llegaba a una combustión incipiente.

Traşcurrieron los siglos y ciertamente la inteligencia del hombre desarrolló un sinnúmero de procesos, cada vez más efectivos en la obtención de una combustión; pero los procesos naturales no son hoy día distintos de aquellos de otros tiempos el único cambio reside solo en la comprensión del hombre y en las aplicaciones que hace de estos procesos.

Los cuerpos celestes obedecieron las mismas leyes y realizaron los mismos movimientos en tiempos pasados que en nuestros días, pero sólo desde el momento que el hombre ha llegado a comprenderlos le ha sido posible utilizarlos para orientarse sobre los océanos día y noche. No sería conveniente entrar en la definición de combustión, combustible y comburente. Los combustibles comprenden un capítulo de la Química, tan extenso en la actualidad que sus mismas subdivisiones requieren volúmenes enteros.

Con el invento de la máquina de vapor por Watt, y poco más tarde el de la locomotora por Stephenson en 1825, se inició el período de la busca de los combustibles. Al mismo tiempo que las vías férreas se extendían, el subsuelo se removía cada vez más en busca del carbón de piedra que habria de alimentar las calderas, fundiciones hornos etc.

Así los países poseedores de hulla llegaron a convertirse en potencias. Inglaterra, Alemania y otras desarrollaron la maquinaria con la cual proveyeron al mundo.

El negro líquido no tenía en bruto ninguna aplicación, hasta 1853 que Kier construyó la primera destiladora que registra la historia. El primer producto de dicha destilación fué el Kerosene y tuvo aplicación en el alumbrado.

Este es el comienzo de la historia del petróleo como también la aparición de las grandes fortunas y los "Trusts" más poderosos.

El petróleo como combustible ha

desplazado al carbón por causas conocidas como son sus propiedades y abundancia.

Tanto el carbono como el petróleo encierran un sin número de derivados también combustibles pero su diferencia química radica en la forma como van ligados los elementos simples.

Actualmente están en una etapa de desenvolvimiento en el que uno demuestra sus propiedades óptimas con respecto al otro.

El petróleo necesita un proceso de fraccionamiento para poder ser utilizado al máximo, un calentamiento para que destile Nafta, si es la necesidad, sino la obtención de diferentes productos al mismo tiempo.

Universalmente los procesos de destilación más usados son el Craking y la Destilación fraccionada.

En la primera, no sólo se obtiene la nafta presente del petróleo sino que puede obtener en porción extra por desdoblamiento de otros compuestos y con mayores características para el uso de los modernos motores de combustión interna.

Decimos que un motor "golpea" cuando se le acelera sin cuidado. Esto se explica que a una mayor inyección que la normal de gases en la cámara del pistón, explotando antes del tiempo normal, se produce una intensa vibración perjudicial y el evitarlo sería no acelerar. Pero químico y prácticamente se ha encontrado que haciendo la carga más "antidetonante" se consigue también evitar el peligro y así obtener el rendimiento deseado. El que una carga sea "detonante" o "antidetonante" es básico para el buen funcionamiento del pistón.

Las naftas tienen su grado de detonación según el número "octano" que las constituya. Químicamente las naftas están compuestas por octano y eptano; el octano es antidenante y el octano gran detonante. El primero tiene por misión suavizar al segundo.

Entrando en materia de buques el combustible apreciado es el "Fuel-oil" al cual los Norte americanos lo han dividido en "Bunker" y "Navy Special". El Bunker lo comprenden el A,B, y C. Tiene gran aplicación en los buques mercantes. El Navy Special, más fino, menos vis

coso y de otras características específicas, lo han hecho el más usado en buques de guerra.

Otro combustible que no puede escapársenos es el aceite para motores ((A.C.P.M.) que comprende tres subdivisiones y de gran aplicación en los motores Diesel. Entre los combustibles líquidos debe tenerse presente además del petróleo y sus subproductos, el benceno, el alcohol etílico y metílico.

La efectividad de las naciones Unidas ante la Cortina de Hierro no sólo ha sido su gran producción de aviones, buenos equipos, etc., sino también la potencia desarrollada por estas máquinas como efecto de los combustibles empleados.

Eddie Sánchez

## LEYENDAS DEL MAR

llísimo, sin reparar en que éste terminaba en la cola de un pez provista de largas y horribles púas. Y, poco después, surgió el buque fantasma, el holandés condenado, por sus terribles blasfemias, a navegar de vuelta en vuelta en las aguas del Cabo de la Buena Esperanza, sin que el viento le permitiera jamás montar el cabo; por toda la eternidad el alma a los dados con el diablo y habia de permanecer allí, jugándose llevando la desgracia a todos los que le avistaban en lontananza.

Hoy estamos ya libres de esos horrores y nos parecen algo infantil; cuando embarcamos, basta con llamar al jefe del comedor y encargarle que nos sirva el café a las nueve de la mañana. Cuando se llega a puerto con una hora de retardo, aseguramos que nunca hemos de volver a hacer uso de los barcos de la misma compañía. Y en cuanto a las cosas que "solo se ven llegada la noche", las presenciáis en el comedor o en la sala de fumar, y ninguna de ellas tiene nada de sobrenatural.

Mas esperad hasta que paséis unas cuantas noches en una embarcación sin cubierta, bajo el cielo estrellado. Y tratad de convencer a los ocupantes de ese navío de que no existen bajo la superficie de esas terribles olas negras, muchas cosas que nunca se han de revelar al hombre! Intentadlo tan sólo!

# 24 DE MAYO

*La Corredera ofrece esta página a los seis Cadetes ecuatorianos que cursan estudios en nuestra Escuela en el día de la fiesta de su patria.*



Rompiase el declinar de la opresión y amanecía el sol de la Libertad, aquel que extremece al mundo y retumba en los abismos. El cielo rasgaba su velo al mirar próximo el grano de tiempo que cae en el Papel épico de la Historia.

Hombres nacidos con sangre de héroes, forjadores de lares libres, anhelaban una Patria, Patria que brote de la semilla de Gloria. Patria Bendita regada de sangre y engrandecida por el dolor.

El grito de pujanza del 10 de agosto, que dió a la América toda, en clarín de Libertad, el Primer grito en la Ciudad Luz recogía su respuesta. Se consumaba lo que un día nació. Acaba hombre la Historia designa su futuro, ved ahí al Héroe Niño Calderón que sostiene en su boca el tricolor nacional, su cuerpo está herido pero su ideal nó, mira el cielo y con la frente ensangrentada quiere alcanzarlo. Más cae. Un soldado menos un símbolo más.

El Pichincha arde en sus entrañas es aún Dios entre los volcánes porque recibe en su corazón la sangre de sus hijos. Sobre él cón desnudo y fiera combaten, el león herido que desespera, lanza su melena y el cóndor andino que con orgullo alcanza el firmamento.

24 de mayo de 1822 magna fecha, día en que brilló el resplandor de Libertad, día que grabado está para generaciones amantes del pasado.

24 de mayo no sólo es Gloria ecuatoriana, es de todos los pueblos libres que aman y luchan por llevar su pendón.

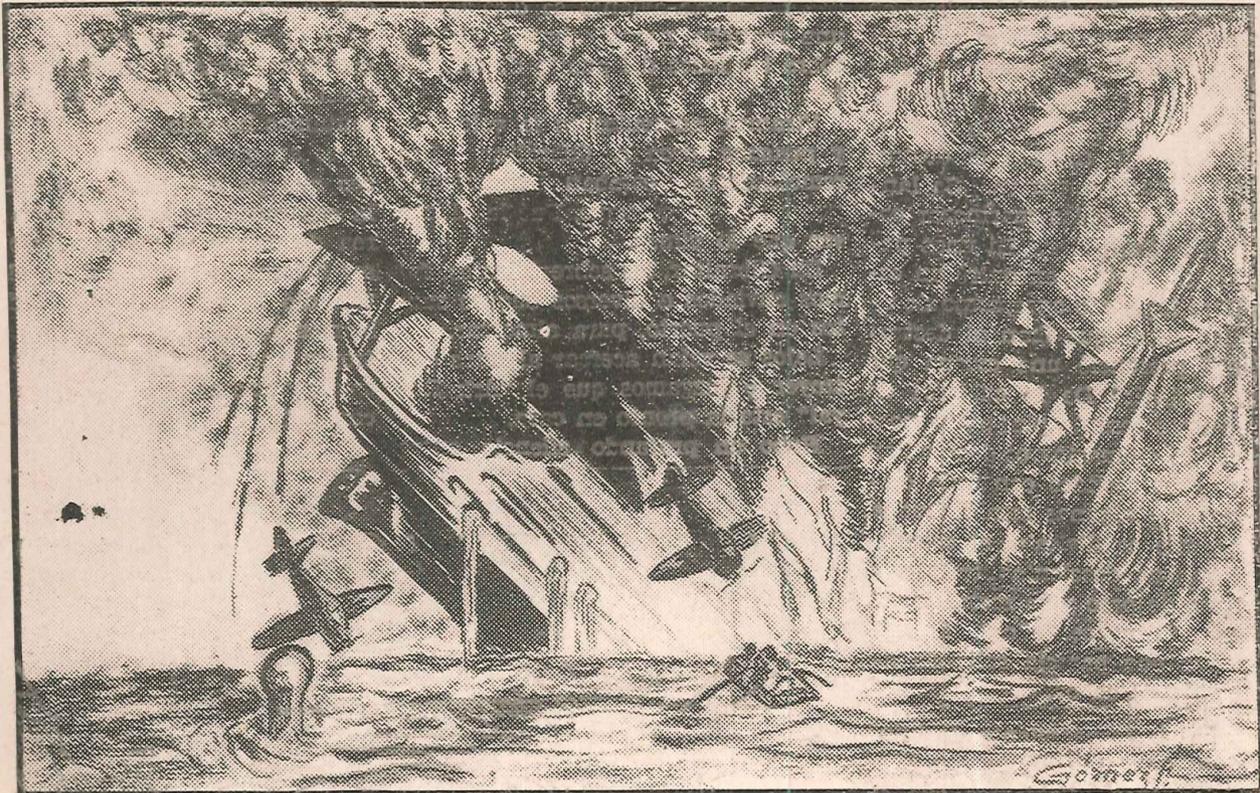
24 de mayo día en que los cirios de la Eternidad alumbraron más que rayos y la lira del poeta resonaba en los ámbitos del triunfo.

Se cubrieron con el manto de la gratitud todos los corazones de esos valientes ignotos que dieron su ser por la Patria, Patria mía, orgullo ecuatoriano que os cantamos ¡Mil veces Oh Patria! ¡Gloria a tí...!

Bendícenos a los tuyos que al unísono con Espejo, Montalvo, Alfaro y otros engalanan vuestro día y que te llevamos en nuestro corazón.

# EL HUNDIMIENTO DEL "ARK ROYAL"

Del "Correio da Manha"



**H**abía entre los marineros ingleses la creencia de que el "Ark Royal" era encantado y pasaría incólume a través de toda la guerra. Yo que hacía seis meses había tenido el privilegio de vivir en aquel gran portaaviones, participaba también de la misma confianza, y aquella noche me retiré al camarote sintiendo la misma seguridad.

Muchos de nosotros llegamos quizá a llorar, cuando a la mañana siguiente oímos decir que después de luchar durante doce horas el navío se había ido a pique.

El Comandante, los primeros oficiales y el personal de máquinas que permaneció a bordo, sostuvo una heroica lucha durante unas doce horas con el fin de conducir el buque a Gibraltar; pero a las 16:30 el Comandante Maund comprendió, que su portaaviones no podría salvarse y dió la orden de abandonarlo. Minutos después el "Ark Royal" se per-

dió del Océano.

Uno de los oficiales del portaaviones describió así el hundimiento:

"Me encontraba en mi camarote cuando oí un estruendo súbito, explosiones y llamas que me arrojaron con tra uno de los mamparos mientras el buque se estremecía cada vez más. Comprendí entonces que el "Ark Royal" había sido torpedeado, y agarrando un salvavidas corrí a lo largo del pasillo; en la semi-oscuridad ví a Oficiales y marineros amontonados en las escalas que conducían a la plataforma de vuelo.

No era la primera vez que yo me encontraba a bordo de un buque que se iba a pique y sabía de la calma con que los hombres de mar se enfrentan a crisis semejantes, pero la sangre fría que mostraban aquellos hombres, superaba todo lo que mis ojos habían visto y mis oídos escuchado. Más parecía que se alistaban a desembarcar en algún puerto del

Mediterráneo que a abandonar su buque.

"Al fin lo lograron, señor" decía un marinero a su Oficial. De esa manera se hablaba cuando llegué a cubierta, y encontré cerca de veinte Oficiales inflando sus salvavidas. El "Ark Royal" se estaba escorando peligrosamente, y las olas orladas de espuma empezaban a llegar hasta nosotros manchando las cubiertas de aceite.

El combustible de las máquinas seguía saliendo, cada minuto que pasaba, crecía el ángulo de inclinación, hasta que fué imposible continuar de pie. De repente la vibración de la máquina desapareció, se oyó un instante más y se silenció del todo. Después, a través del altoparlante que se encontraba sobre nuestras cabezas oímos la orden: "Todos pasar al costado de babor". Antes de haberlos movido, escuchamos de nuevo otra orden: "Prepararse para abandonar el buque".

# Por qué muchas personas no figuran en el último censo?



...Una señora, entre jamona y vieja

Aunque la historia viene un poco atrasada, he resuelto narrarla ahora leer un noticia en que se dice que el Censo de Cartagena quedó mal hecho.

¿Me conocen Ustedes? ¿No? ¡Lo felicito! soy el hombre más insoporrible que existe en la Escuela ¡U ser temible!. Hablo demasiado y no hay día en el año que me acueste con la Compañía (soy muy estudioso ¡Claro!). Siendo así, aquel día de 1.951 en que me enviaron a censar tuve la magnífica oportunidad de 'recordar' las calles de la ciudad (después de cuatro meses de arresto se olvida uno hasta del nombre de la novia.)

El sector que me designaron era el A (?). No era propiamente ningún sector envidiable y menos mi primera experiencia. Llegué a aquella vivienda entre rancho y casa, entre calle y potrero. Cerca de alambre tejido con campanillas azules, y detrás un perro chico que ladra, como si fuera grande, cuando golpeo las manos. Detrás del perro aparece una dama, entre jamona y vieja arreglándose las mechas.

—Buenas tardes, señora. Vengo por lo del Censo.

—¿Del Censo?! Qué sorpresa más agradable!. Pase, joven, pase.! Cuán

to van a sentir las chicas no estar en casa! ... ¡Son tan aficionadas!

—A los Censos, Señora?.

—En general, cadete, a las visitas de personas cultas.

—Muchas gracias, señora. ¿Llenaron la planilla?

—Qué planilla? ¡Ah, sí! El documento? Estaba confundida.! Como todos los días dejan papeles de liquidación que son un horror, de piladoras, de tantas cosas...!

¡Mire que se ha vuelto papelera la gente! Si una fuera a comprar todo lo que anuncian, no le alcanzaría el tiempo. No es cierto?

—Sí señora, el tiempo vuela. Quiere tener la bondad de darme la planilla?

—¡Qué compromiso! Pero usted sabrá disimular. Resuelta que cuando estábamos por llenarla, mi sobrino, el hijo de mi hermana viuda que es de la piel de Judas, volcó el tintero que nos había prestado el turco de la esquina.! Qué contratiempo! ¿no?

—No es nada señora, aquí tengo otra planilla y mi estilográfica. ¿Quién es aquí el jefe de la Familia?

—Mi esposo.

¿Cómo se llama su esposo?

—Se llamaba, joven, se llamaba, porque ya es finado. Estaba tan sano y tan bueno como usted y como blanca a la pierna izquierda para yo, pero el médico se equivocó y cuando llamamos el curandero ya era tarde. Hizo que le ataran una gallina que el mal pesara al irracional, pero ya era tarde: la gallina puso un huevo y mi esposo dejó de persistir.

—Lo lamento, señora. Pero, ¿quién viene a ser ahora el jefe de la familia?

—Siempre lo sigue siendo el finadito, porque yo hice una promesa en la sala ardiente y la renové frente al panteón de no desobedecerlo jamás, ya que él se molestaba tanto en vida cuando no le hacíamos caso. Me acuerdo como si fuera hoy, cómo se enojó en el Carnaval del 98 porque me disfracé de bailarina .. Bueno hay que tener en cuenta qué siem

pre fué muy celoso, sin motivo, naturalmente...

—Permitame, señora, ¿quiénes viven en la casa?

—Nosotras. Quiénes van a vivir? Hasta el año pasado teníamos un italiano, único inquilino, pero usted sabe cómo son los italianos. Nélida, la mayor de mis niñas, que ahora estudia corte y confección, lo puso en su lugar, y yo le dije: "Muy bien hecho, nena, porque a mi no me gustan los juegos de manos". Pero usted se debe estar aburriendo. Voy a poner la radio.

—No, por Dios, señora! Dígame por favor, quiénes viven en la casa.

—Desde que se fué el italiano, nosotras solas. En un tiempo supo vivir mi compadre, pero en este barrio hay gente muy murmuradora, y como la menor de mis chicas Adelita, se le parece tanto ..

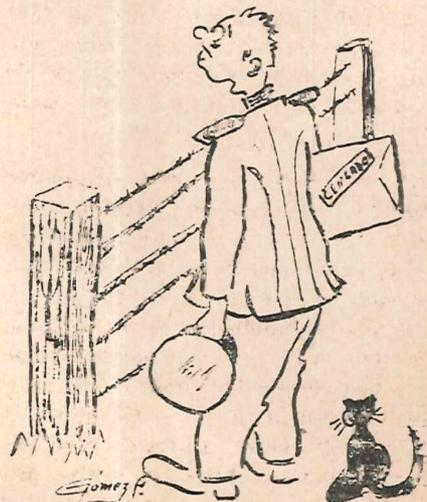
—Así que vive usted aquí con sus hijas?

—Temporariamente, caballero, temporariamente, porque esto queda muy trasmano. Yo les digo siempre que debíamos irnos a un departamento con ventilación y agua. No le parece que estaríamos mejor?

—Depende, señora...

—Claro, usted lo dice por no contrariar a Nohemí, que como tiene el novio en el horno, no se quiere ir del barrio.

—¡El novio, en el horno! ¿Y no



...¿Buenos días señora?...

## MISCELANEAS

teme que se le quemé?

—Es un decir, trabaja en el horno de ladrillos. Buen muchacho, pero sin porvenir.

—Señora: le ruego que responda a mis preguntas en forma concreta.

—Me parece que no le oculto nada. ¡Si le estoy hablando cómo si fuera de la familia!

—Bien: cómo se llama Usted?

—Casilda Ortigosa de Salvatierra. Salvatierra por mi esposo el finado, que a su vez se llamaba Prudencio Salvatierra. Supo ser ser cochero del Almirante Padilla, quien le decía tocayo! Era tan sencillo el Almirante! ¿Usted lo conoció?

—No, señora, dada mi edad...

—¡Naturalmente, si usted es un pichón! soltero, ¿Nó?

—No, señora, casado (que consto ahora que lo dije como consecuencia lógica de mi desesperación).

—¿No me lo diga? Debe ser una broma. Qué va a ser casado con esa cara tan alegre y además estando en la Escuela. Por lo menos no tendría hijos.

—Tengo tres (siguen las consecuencias de la desesperación).

—¿Mellizos?

—No, señora, uno por vez.

—¿Usted vió las mellizas Dione en el cine? A nosotras nos gusta mucho el cine es un espectáculo altamente moral para familias. Los picnics también son entretenidos... Y usted ¿cuánto gana, si no es indiscreción?

—Este... señora, el que tiene que hacer el censo soy yo.

—Disculpe si lo he ofendido pero no vaya a creer que lo he hecho por curiosa; pero como usted hace tantas preguntas, creí, digo yo, que también podía hacer alguna.

—No es que me ofenda, señora, es que así no vamos a terminar nunca.

—Comprendo, y usted tendrá apuro por llegar a su casa a ver a su esposa e hijos... o a alguna otra, porque usted tiene cara de ser rípicaro. Pero hace mal, el esposo no debe dar mal ejemplo. (Definitivamente la vieja se había tragado el cuento). Eso, sin ir más lejos, le decía yo siempre a mi finado, pero él, dale que dale, con una y con otra hasta que le pasó lo del maíz. Que por otro concepto, lo tuvo muy bien empleado.

—Naturalmente, señora, ¿Edad?

—La muchacha tendría unos veinte años, aunque ella decía dieciocho. Era una mocosa.

—Pero ¿de qué muchacha me es hablando?

—De la de la Historia del Maíz, naturalmente. Porque a mí es bueno que lo vaya sabiendo no me gusta hablar sin fundamento. Claro que lo del maíz fué una exageración del Padre! Lo que se rió el Almirante Padilla cuando se lo contaron!...

—¡Por lo que más quiera, señora terminemos de una vez!

—Se lo cuento en dos palabras. Resulta que el finadito le andaba arrastrando el ala a la-hija del dueño de una cochería donde guardaba, y viene que se entera el padre, y cómo era casado, mi esposo, se la juró, y una noche, cuándo fué a dejar el coche, lo espero con una horquilla, y atándolo a un pesebre, no lo dejó salir hasta que se comió un kilo de maíz.

—¡Qué Barbaridad!

—Sí, menos mal que era pisado

—Menos mal. Y ahora ¿me quiere? decir su edad?

—¡Pero cómo no se la voy a decir no faltaría más! ¿Cuánto cree que tengo?

—Señora no soy adivino.

—Diga lo que le parezca, haber si acierta, porque todos dicen que estoy muy conservada y no represento.

—No puedo más, señora, tenga piedad de mí. Dígame sin más comentarios, el día, y el año en que nació para mi desdicha.

—Nací el día de Santa Casilda, por eso me pusieron Casilda, aunque mi mamá me quería poner Dosia, como la heroína de una novela, y mi papá, que era masón, Luz de Oriente ¿usted no es masón?

—¡Qué voy a ser! ¡Lo que soy es un infeliz, que tuvo la mala suerte de tocarle censar este sector! Pero ahora mismo voy a renunciar a mi puesto de Empadrnador aunque tenga que comer maíz pisado el resto de mi vida!

—Y eché a correr seguido por el perro y la voz de doña Casilda que decía:

—¡Pero qué mosca le habrá picado!

El departamento de astilleros de los muelles de los EE.UU. asistido por la universidad de Miami ha iniciado un nuevo estudio de las formas para acabar con los teredos. Estos se presentan en tres extensas ramas: gusanos, almejas perforantes y muchas especies de pequeños crustáceos llamados Limnoria. Todos estos tipos de teredos han estado carcomiendo el equipo náutico del hombre durante mucho tiempo.



Los teredos de la especie gusanos, generalmente son de muy pocas pulgadas de largo, pero son comunes especies de 2 pies; una especie tropical de más de 6 pies ha sido encontrada. Generalmente, taponan el hueco que hacen al entrar en la pieza de madera y vacian el interior a su gusto. Las investigaciones del departamento técnico han mostrado que estos animales pueden carcomer 12 pulgadas de un pivote en ocho meses.



Las almejas no perforan profundamente, pero pueden reducir el diámetro de un pilote alrededor de 4 pulgadas al año. Los crustáceos también son trabajadores de poco fondo la rata de dos pulgadas por año. El departamento técnico ha estado trabajando con muchas agencias durante muchos años, estudiando métodos de exterminio. Más de 300 laboratorios en esta materia están siendo operados en el Atlántico y en el Pacífico.



# Mi vida tu vida, nuestra vida...

## DEDICATORIAS MUSICALES

Con motivo de la presentación de nuestra revista LA CORREDERA un grupo de amigas admiradoras de los cadetes de último año han aprovechado la ocasión para celebrar el día del brigadier; con la ayuda de la orquesta del M.C.B. y de la radio "intercomunicaciones" dirigida por el maestro NOSABENADA ANGEL; estas queridas amigas les dedicaron:

### A Camachito:

"Te aconsejo que me olvides"  
"Miradas que matan"  
"El pañalito"

### A Tróchez:

"Te he visto con otra"  
"Por esa mujer"  
"No volveré"

### A Otero:

"Cobardía"  
"Si soy así"  
"Qué más dá"

### A Marín:

"Colibrí"  
"El día que me quieras"  
"Te abro la puerta"

### A Toro:

"Ah! mi moreno"  
"Si yo alcanzara"  
"Besaría tu boca"

### A Guerrero:

"Bomboncito"  
"Te espero el Domingo"  
"A media luz"

### A Ramírez:

"Mentiroso"  
"Mano a mano"  
"Te he de ver"

### A Casas:

"Sin tí"  
"Mi casita"  
"Contesta a condición"

### A Tamayo:

"Amor indio"  
"Cuando tú no estás"  
"Me olvido de tí"

### A García:

"Desde aquel beso"  
"Mis cabellos negros"  
"Me abandonaron"

### A Valencia:

"Negrito mío"  
"Esta noche te espero"  
"A la orilla del mar"

### A Martín:

"Como pica pica pica"  
"Como rasca rasca rasca"  
"Como pica la barba de Martín"

Los nombres de pila de estas encantadoras y atrevidas colaboradoras, nos lo reservamos para defensa personal y porque los miembros de esta revista quieren regresar francos sin novedad.

"Qué siga la bola".



...entonando canciones que le recuerdan a su Puerto Tejada, logramos sorprender a "Aguamala" pocas horas antes de entrar a darse un baño turco en la sala de principales del destroyer Caldas

## NO HAY QUE CONFUNDIR A...

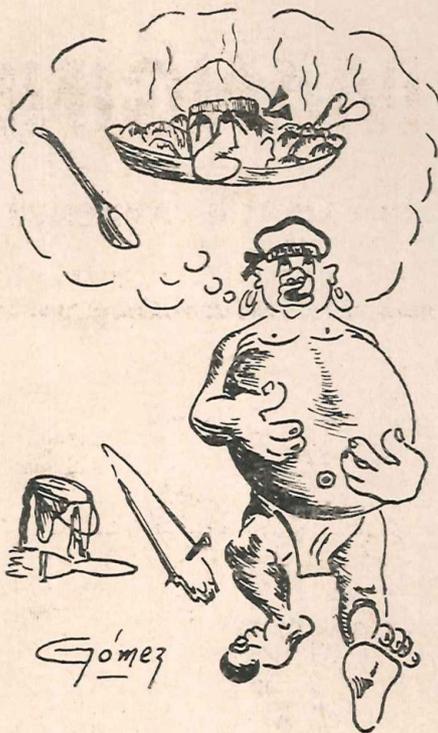
Posada con mico  
Marín con chiquito  
Martínez con tomate  
Ruíz con la sombra  
Otelo con gago  
Narváez con radiografía  
Cubillos con Dahl  
Piedrahita con el dominical  
Jaramillo M. con concreto  
Jaramillo E. con Jorge Negrete  
Ramírez Y. con brigadier mayor  
Perilla con Ron Cristóbal.

Pregunta el profesor de Astronomía: —¿Que son las estrellas? De pronto una voz dice desde un rincón del aula: —Son el producto de un encontrón con la suegra.

## "REGALOS DE CORREDERA"

- Al cadete Eotero: Un médico para el solito, una farmacia y otros anteojos negros.
- Al flaco Narváez: Cinco de pielroja y un espejo de aumento.
- Al jorobado Pizarro: Un corcé ortopédico.
- A Camachito: Un estuche de productos Johnson y un caminador.
- A Mateus: Un pasaje para las próximas vacaciones.
- A Tamayo: Un cancionero nuevo y un frasco de Matila.
- A Mahecha: La hoja de vida del ex-cadete De La Torre.
- A Ramírez Eduardo: Un cabo y la escala de gato para subirse a la cama.
- Al curso M.C.B. Un director de orquesta.
- Al profesor Chaparro: La proyección de un puente en un primer plano.
- Al brigadier Otelo: Un Tra-ba-lenguas.
- Al profesor Avella: Un auto-móvil.
- A Ramiro Aponte (De sus amigos de segundo año): Una flauta mágica para encantar lombrices, un entretenedor, un tetero caliente, dos horas de imaginaria, inyecciones antialarmantes, media de Nitro-Glicerina, un kilogramo de T.N.T., un cuarto de pólvora, una mecha, un fósforo y por si acaso una beca a Sibaté.
- A Montalvo: Una dulzaina, un tarro de crema Pons y un domador.

16 DE MARZO



Lo que piensa el antiguo el día de la salada y como lo vé el recluta

## EN LAS AULAS

Pregunta el profesor Avella: "Cuando es posible una reacción energética?" "Se levanta Canuto y dice: Cuando besamos una chica desconocida...¡chis!

## DEPORTIVAS

En la trasmisión de un partido de Volley-ball, efectuado en la Escuela Naval, decía el locutor deportivo: "Atención, cadetes, atención, se va a iniciar el encuentro, los equipos se encuentran en perfecto estado de salud, tome cianuro y se sentirá mejor. Atención! sonó el silbato del Juez, la bola en juego, la combinación de platos es fantástica, el calvo Tito pasa la bola por debajo de la malla, la con-testa Valeriano Trochéz con un potente batazo de hit, que se deposita en el bolsillo derecho de la pierna izquierda del profesor Avella. Saque favorable al equipo de Ingenieros, se le salen los tornillos y las tuercas al chiquito Marín, la devuelve el Miura Carlos Eduardo de lindo muletazo; este juego esta interesante señores, el indio Tamayo a la expectativa con una llave inglesa, el esférico le quita el guape al churco Valencia para secarse el sudor; parece que está agotado, el aire se empieza a salir, se para el juego para que el químico Avella lo llene con Helio; sacan de nuevo los "chupatuercas", el balón se ha ido a buscar a las cometas. El público protesta contra las madrinas parece que han hipnotizado a los ejecutivos; ¡señores! el balón se acerca a la tierra a grandes velocidades, el nene Camachito le está calculando la altura con un sextante, llega el esférico y el médico Torres le está inyectando plomo para que no se eleve otra vez. El equipo de "aceiteros" arma el zafarrancho, le quitan las turbinas al juez, botan el balón contra la malla, corre en auxilio de esta el doctor Valencia y remienda las heridas de la net. Intervienen las barras, el cuarto de pesas se halla desocupado, los reclutas traen las escobas para quitar el mugre de la cancha, se suspende definitivamente el partido por falta de jugadores. La puntuación a favor del juez. La mesa directiva anula el encuentro por falta de agua helada, se programa otro para la semana que no tiene viernes. Hasta la próxima muchachos; su locomotora deportiva se despide de la fanaticada naval y en agradecimiento a esa trasmisión me llevan en hombros a la bahía, parece que el agazajo va a ser agradable.

## NOTICIA IMPORTANTE

Estimados lectores: LA CORREDERA se complace en anunciar la aparición de dos personajes cuyos nombres nos reservamos para su próximo número.

Estas dos almas creadas por la imaginación de nuestro dibujante 87, hará que, aquellos hombres que no se atreven a abrirle las puertas al cartero del amor, vean en este heroico muñeco las soluciones que presentan los problemas del impertinente Cupido.

Con esta tira, los miembros de la CORREDERA se anotarán otro "hit" en la enciclopedia amorosa.

LA GERENCIA

## SABIA UD. QUE ..

La compañía de cadetes se acuesta rápido para dormir más.

Las divisiones son para fijarse en la vecina de enfrente.

Al cadete de rancho se le hacen descuentos y se le aumentan relaciones.

El dentista Guerrero opera la apéndice para calmar el dolor de muela.

El curso M.C.B. quiere decir Curso de Mambo, Cumbia, Bolero.

El cadete de imaginaria cuenta los pies y divide por dos para saber el número de cabezas que están durmiendo.

El Runcho Bernal tiene un detector de galletas que funciona cuando los reclutas llegan del Fondo Rotatorio.

El teniente Fonseca se prepara para ser señor de casa, pintando las camas del primer año.

Las boyas le pican el ojo a los faros.

Formar con la guardia es sinónimo de Ramirez Yusti.

La enfermería es el lugar de miradas cuando se acerca el día de inanteria.

Los cadetes de ropa, no van sino... a contar ropa.

El Guardiamarina Marin es modelo de uno de los personajes de Walt Disney.

Que can a hechar a la bahía el cuarto de deportes y su encargado por tener avanzada vejez.

Los que no fueron a vacaciones disfrutaron de verdadero descanso.

El guardiamarina García es pariente del difunto maestro Calvo.

En Annapolis se usan los pantalones a la espiñilla y uno más largo que otro.

En la Escuela hay tres sacerdotes, todos en el mismo curso.

El teniente Fonseca va a la cancha de tenis con una raqueta a jugar Beisbol.

Que la fragata Almirante Padilla se divorció del Capitán Tono.

## CANCIONERO NAVAL

Botero: "María Dolores"

Tono Carlos: "Negro es mi color"

Jaime Luis: "Viejos tiempos" (tango)

Rutinario: "La madrugada" (tango)

Del relacionado: "Angustia" (bolero)

Del que duerme mal: "De todo te olvidas" (tango)

Del borracho: "Destellos"

Del que pierde un año: "Qué importa uno más"

Del centinela: "Tengo miedo"

Del cadete franco: "Esta noche me emborracho"

### Qué siga la bola

Estaban charlando el costeño Carrillo y el opita García sobre el arte del baile y le dice el costeño:

En la costa Atlántica bailamos moviendo los hombros; ante este absurdo, García le contesta: ¡Opita! eso no es nada en Pitaito bailan moviendo los pies.

## DEFINICIONES

**BAJA** Es un papelito que es escribe cuando el cadete no puede desvestirse en 45 segundos.

**CINE** Lugar de recreación en donde se descubre la intensidad del Ruge que usa su compañera.

**IMAGINARIA:** Cadete sonámbulo que sabe calcular una hora.

**NOVIO:** Es el elemento de que se vale una boba para buscar otro.

**PLANTON:** Una receta que le dan a quienes tienen los zapatos grandes.

**NOVIA:** Ser que obliga a empeñar hasta la camisa.

**RELACION:** Es la manera más cortés de hacer amistad con sus superiores.

**NIÑO EXTRAVIADO:** Aquel que pasa de los 15 años (preguntárselo a Ardila.)

**ZAFARRANCHO:** Recurso que utiliza el hombre al llegar a casa después de media noche.

**PLATO ESPECIAL:** Espaggetti a la Italiana, tocino a la Mayorddomi y pan Benedetti.

**SECRETARIA:** Unico empleado a quien el jefe le pregunta por las mañanas: "¿Qué tal noche pasó?".

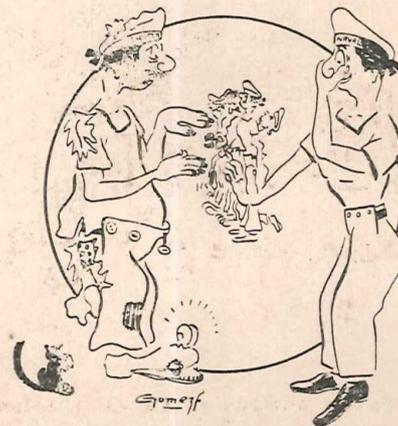
**COCA-COLA:** Licor que hace olvidar las penas después de infantería.

**CADETE DE COMEDOR:** El asistente más antiguo de la guardia.

**SERENATA:** Pretexto del que se vale el hombre para ver a su amada en QUIMONA.

**PLATILLO VOLADOR:** Arma antieconómica con que el satélite SUEGRA ataca al planeta YERNO.

**NAUTICA:** Leyendas incomprensibles.



... Casi olvido limpiarme las uñas...

# AVISOS LIMITADOS

Luis Enrique Borja, ofrece sus servicios profesionales como fabricante de composiciones poéticas, sonetos, rimas, acrósticos, etc. hechos sobre medida y en el término de la distancia. También atiende consultas sentimentales a cualquier hora.

Solicítase Cadete desocupado para ocupar vacante corazón niña romántica, dejada por motivo viaje. Exigense recomendaciones y larga práctica. Nota: Como la niña es "romántica" no importan las estrellas.

Amenice sus fiestas y reuniones con los servicios musicales a domicilio, que le ofrece el barítono Arturo Piedrahita, exdirector de ópera y profesor titular de la universidad de "Intercomunicadores". Completo surtido de música popular y clásica.

La librería "El Económico" acaba de recibir los primeros ejemplares de la genial obra literaria "Cartas Amorosas" del profesor Canuto-Gómez. Para pedidos al por mayor dirigirse telegráficamente a TORIBIO.

Solicítase hipoteca sobre plantación de "tomates" en producción, completas garantías, amplias ganancias. Entenderse con su propietario Rafael Martínez.

Deseosos de mejorar posición cadete antiguo de 80 años ofrécese en cambio por dos reclutas de 40, que sean elegantes. Entenderse personalmente con TRUCUTU o con su apoderado general Vitaliano.

Ramiro Aponte, ofrece sus servicios para trabajar por horas con familia honorable como AMA DE CASA, larga práctica y responsabilidad en la custodia de menores.

Con carácter urgente solicitase Director de Orquesta, especialidad en música popular, escribir Curso Mercante B., enviando recomendaciones.

Salón de modas y peinados "Narciso", todo lo relacionado con la belleza femenina, arreglos, maquillajes, confecciones, etc., dirige Madame DAHL CUBILLOS.

Cambiase, vendese o permutase cuchilla de afeitar sin uso por tres fuera de servicio, que se puedan dedicar para cortar callos o afeitarle las piernas al brigadier Martin.

Para estrenar véndese lujoso carro de post-guerra, último modelo, seis puestos, aire acondicionado con analizador de combustibles y densímetro de gasolina. Entenderse con el profesor Octavio Avella. Dirección Uranio 36.

Déle a su cuerpo la belleza y el contorno encantador que adquieren las personas que incluyen en su juventud un curso de pesas por el profesor Pedrito.

**Prevención:** Debido a los continuos casos de hidrofobia, la Alcaldía Municipal ha ordenado reparar alimentos envenenados por las calles para el exterminio de los animales transmisores de la fiebre. La alcaldía no responde por los perros que anden sueltos.

Gratificación a quien de informes sobre el paradero de un niño perdido, responde al nombre de Lorencito Rivera, se distingue por su corazón generoso.

Por motivo quiebra rematase Acordeón, último modelo, siete escalas, perfecto estado, precio módico. Para mayores informes entenderse con Platanito.

Magnífica lavandería mecánica: "Las señoras y señoritas que quieran ir allí y dejar sus ropas, recibirán pronta y cuidadosa atención. Dirección calle el Problema 101.

Librería — Papelería

Equipos para oficina

Teléfono: 23-14

## Durán & Perdomo Ltda.

COLISEO Y ESTANCO  
CARTAGENA-COLOMBIA

Apartados Nal. y Aéreo 220

Útiles de Escritorio

Cables y Radios "PERDURAN"

# Análisis Químico de la Mujer

**Símbolo:** M. U.

**Peso atómico:** (promedio) 50 Kg.

## ESTADO NATURAL:

Este elemento fue descubierto por el famoso Químico Adan mientras dormía tranquilamente en su laboratorio del Paraíso. Absombrado al ver su descubrimiento empezó a estudiarlo cuidadosamente pero al poco tiempo se convenció de que era tan peligroso y difícil de manejar que legó a la posteridad el estudio y control de sus características. Algo se ha ganado a travéz de los tiempos pero aún es muy poco lo que se conoce a cerca de su comportamiento.

Hasta los 15 años se encuentra químicamente pura, de ahí en adelante mezclada con gran cantidad de rouge, carbón, sustancias grasas, barnices y pinturas a veces de olor cargante e insoportable. Vive y prospera donde quiera que halla hombres

## PROPIEDADES FISICAS:

Muy frágil y difícilmente maleables (manejable). Hierve con el menor pretexto y se congela sin ninguna razón. Pierde su agua de cristalización a la menor contrariedad (lágrimas). Es difícil de combinar si se le agita convenientemente. Muy amarga si no se la consume a tiempo (soltería).

Cristaliza con el estado que más le convenga especialmente con el monoclínico. (matrimonio)

## PROPIEDADES QUIMICAS

Posee gran atracción por el oro, plata platino y piedras preciosas. Reacciona violentamente si se la deja sola. Es capaz de absorber gran cantidad de alimentos y líquidos o de abstenerse de ellos según su capricho.

Se pone verde cuando se la coloca delante de un ejemplar más atractivo que ella. Se produce un gran ruido cuando se juntan varias de estas moléculas y especialmente cuando se tratan de separar.

## RECONOCIMIENTO:

Se precipita poniéndola delante de

un par de medias Nylon.

## USOS:

Muy ornamental. Admirable como tónico para levantar el espíritu. Insustituible como elemento para acelerar la distribución de la riqueza. Es el más activo elemento para acabar con la renta del varón. Desaloja por imposición a todos los miembros de su familia. Es un admirable catalizador para hidralizar a los hombres y en condiciones apropiadas llega a Ionizarlo.

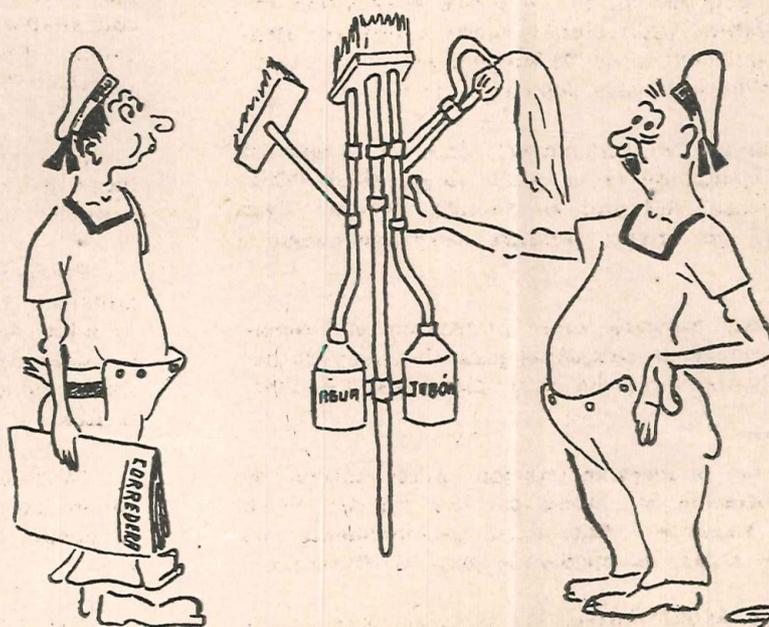
## PRECAUCIONES:

Terriblemente explosiva si la manejan manos inexpertas. Debe manipularse a bajas temperaturas y elevadas presiones.

P. D.

Las feas, que se consumen solas, se conservan presentables a base de menjurjes.

AMED.



... ¡Claro! sí es el nuevo tipo de lampazo para el corredor de estribo.

## MOTORES PENTA

de fuera de borda, de baja velocidad.

De fabricación sueca.

2 - 4 y 12 H. P.

Agente en Cartagena

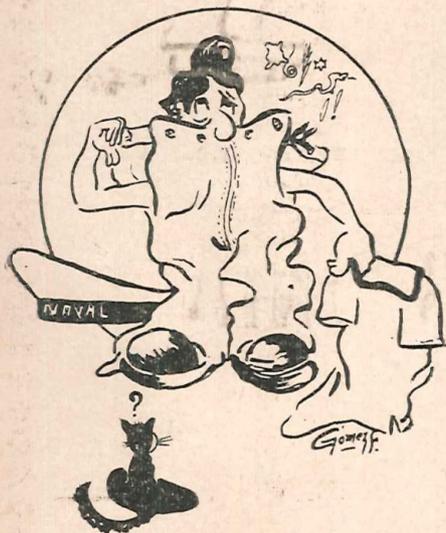
Joaquín Franco P.

# ANDANZAS DE UN RECLUTA

A fines del mes de enero del presente año, la Escuela se movilizó para preparar el recibimiento de los "Rear Admirals" de la decimonovena flota.

El primero de febrero llegaron los "ejemplares" importados del interior. La mayoría de "Everfit" camisa de turista, cutis muy delicado, uno que otro bigote estilo Jorge Ne-prete y una sonrisa de oreja a oreja; el automóvil que los condujo a la Escuela fué el último venteo de la vida civil.

¡Joven, quítese esos trapos de encima y póngase ésto! le grita un brigadier, tirándole al tiempo una cosa como pantalones y blusa; la tal cosa no tiene sino botones, pero por ningún lado aparece la parte necesariamente delantera; al fin y con la ayuda de cinco o seis veteranos logra introducirse en él, pero nota que no tiene por donde mirar y entonces le dicen que no es de amarrar sobre la cabeza, sino a la cintura, quedando así como un repollo del cual emerge un cuerpo 30 veces menor.



Han pasado tres días y ya algunos "lobos" se sientan a la orilla del mar, bajo palmeras y respiran hondo; los más atrevidos introducen el dedo al agua lo chupan y exclaman asombrados: ¡Es salada! luego, fotos de frente, de perfil, disparando cañones o sacando pecho junto a una ancla: solo les falta aullar.

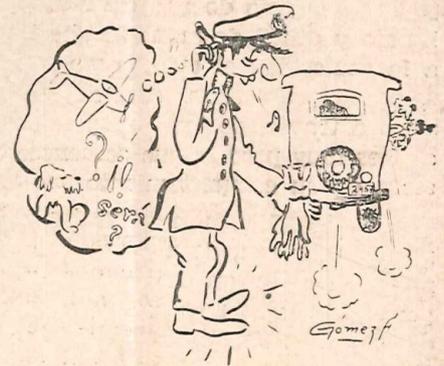
¿Quién olvida aquellas voces de: ¡Reclutas! unir los talones, y las mil y tantas vueltas a la Virgen, al edificio de Aulas y la carita de sonrisa del brigadier mayor cuando decía. "Ah, no podemos, eh!" ¡Una vuelta al mástil! carrera mar. Atención, ¡atención! Coregirse; y lo mismo una, dos diez veces, hasta que el instructor se le viene encima, lo mira como presa, de gallina y le grita: "ángulo de 45 grados, apriete la popa, saque pecho con el pulgar, mire a un segundo piso imaginario, bla, bla, fósil espermatozario, gordo incómodo, expatriado del infierno, recluta P. Q..." y la pobre víctima tiembla cual "tortola sola" y balbuciendo dice: "P... pero, mi brigadier es que tengo un grano, en una parte... que me impide apretar" y salomonicamente le responde el brigadier: una hora de Plantón por hablar en posición firmes.

Y con el plantón nace una nueva filosofía, la filosofía del perfecto lobo: dentro de 20 años, Almirante. viajes por tierras ignotas, bellas mujeres, a mi novia le compro un porta aviones; va media hora; tres, cuatro, cinco... ochenta y siete bombillos y seis boyas, han pasado diez minutos más; al brigadiercito ese que se creará, si paso parte contra él, peor me va. "De pronto se ilumina su cara; no, no ha terminado el castigo aún; se acordó de que era víspera de Jueves: ¡Peto!: Oh palabra mágica, panacea de todos los males. Se calma y espera tranquilo que venga el resto.

X X X

Comienza a llegar correspondencia de la familia solo sabe del "gallardo capitán, gloria de la Patria, terror de los Comunistas en Corea, etc: a novia "Mi Nelson adorado, te quiero con un amor tan profundo como el mar (naturalmente, no podía faltar); los amigos le preguntan cómo hudió el Bismark, o como le fue en sus andanzas en los mares de la China. Entretanto el pobre recluta sudaba y suda, corre y corre, come y come; gastando un tarro de polvos semanal por orden superior y comiéndose diariamente dos tarros de "Condensada" y cinco paquetes de "Noel" fuera de los "Kismés" y "Milkiway extras.

Al cabo de tres meses ya son menos "caballos" que al comienzo; sus camas dejaron de ser el terror de los cadetes de imaginaria, gracias a las 21 exóticas fragancias del jabón "Kasmir Bouquet" y la constante provisión de polvos desodorantes.



La salida se aproxima y con ella nuevas sorpresas. ¿Cómo será el caballo? ¿será cierto que los camiones arrollan? ¿será posible poder sentarse en los andenes? Y si lo asalta una mujer bien linda en una calle oscura y uno por los callos no puede correr; ¿qué hace? Estas y otras incógnitas serán despejadas a su debido tiempo.

Nobunor



LA UNA: Mira Pochy, como está de amable Toribio.

LA OTRA: Claro, desde mañana mi hermano es Brigadier Mayor.



Fascinador Modelo Personal  
Maravilloso Funcionamiento



**TODA NUEVA**

Compacta, sólida, liviana y fácil de portar. Teclado revolucionario, para mayor comodidad al tacto. Diseño moderno realizado por el bello acabado a dos tonos científicamente combinados.

*Remington Rand*

**MOGOLLON**

# Cualidades Esenciales del Oficial de Marina

Del libro "El arte del mando naval"  
Publicación del U.S. Naval Institute.

Quién no sea caballero, al mismo tiempo que marino, tanto en la teoría como en la práctica, no está calificado para asumir el carácter de oficial de la Marina de Guerra.

JOHN PAUL JONES

Es indispensable la reunión de dos cualidades para obtener buen éxito como oficial de Marina; hay que ser caballero y buen marino.

Es difícil decir cuál de esas dos cualidades es la más necesaria. La falta de una u otra dará por resultado un fracaso ulterior. Acaso la segunda seguirá automáticamente a la primera, porque un oficial que se gradúe en la Escuela Naval tiene que poseer los atributos mentales y físicos necesarios para convertirse en un marino experto, y si es un caballero debe poseer esas cualidades morales que lo incitarán a aplicarse hasta que sea realmente un hombre de mar capaz.

La expresión "Oficial y Caballero", ha caído algo en desuso en los últimos años pero esa no es una razón para que no sea restablecida, y nada impide prestarle atención y estudiarla. Es una expresión antigua, tan antigua y honrada como la profesión de las armas. Los asociamos instintivamente con caballerosidad, hidalguía, con las cruzadas, Nelson, Wellington, Paul Jones, Decatur, James Lawrence y nuestro primer comandante, general Washington. Hay alguna expresión más adecuada para describir la nobleza innata, el sentido del honor, justicia, caridad y refinamiento; la hombría, el coraje, y el carácter militar de Jorge Washington, que la de "Oficial y caballero"?

Se han escrito volúmenes sobre lo que es y debe ser un caballero. La concepción varía exteriormente entre las diferentes razas y gentes del mundo, pero fundamentalmente es igual en todas partes. Es probable que pocas personas estén de acuerdo con respecto a la definición exacta del término caballero. Sin embargo en una forma u otra el término es honrado y respetado como se merece.

Entre los hombres, en general hay muy pocos caballeros; pero son mucho menos, si es que existen, aquellos que dejen de reconocer y admira-

rar a un caballero, cuando lo encuentran. Es difícil definir y describir correctamente lo que es un caballero. Una definición buena y breve es que un "caballero" es un hombre que jamás ofende voluntariamente a otro. Esa definición fija una norma muy alta y difícil de alcanzar; pero bien valen las aspiraciones elevadas en tales materias.

Ninguna clase social goza del monopolio de los caballeros ni de las damas. La riqueza y la educación no son indispensables para la gentileza, aunque la educación es, ciertamente, de la mayor importancia. Hay caballeros con todos los instintos del caballero, aunque carecen de finura y urbanidad, pero también hay hombres de las mejores familias, que han sido favorecidos con educación e indeciblemente dotados con demasiado dinero, y que revelan ser comediantes vulgares e individuos falsos, cuando se despojan de su cultura exterior y de sus aparentes buenos modales. Y un farsante no puede ser un caballero.

Tened como norma no ofender nunca a otros, ni buscar motivo de ofensa en la conducta de otros. Sed corteses con todos, pero familiar con pocos. No os ofendáis con prontitud; nunca encontraréis un caballero que ofienda a otro intencionalmente y sin causa real o imaginaria. En consecuencia, cuando juzguéis que habéis sido injuriados por uno igual o un oficial superior, y cuando tengáis dudas sobre si la ofensa fué intencional o no, acercaos a él, e interrogadle sobre el significado de su intención. Nunca dejéis que ofensas imaginarias, agravios o desprecios, penetren en vuestro corazón; Agríen el carácter. Pedid inmediatamente explicaciones pero, al hacerlo, sed corteses y no exterioricéis jamás cólera.

"La norma en la marina, es tratar a todos como caballeros, hasta que demuestren que no lo son. Es una buena norma, observadla. A veces se

oye la opinión de que es necesario que un joven oficial pelee para demostrar su coraje. El coraje de exponerse a caer muerto de un balazo, es la clase más inferior de valentía. Solamente es realmente valiente, aquel que tiene el coraje de obrar con rectitud. Esta es la más alta calidad de valor que pueda poseer un militar, u otro hombre cualquiera".

"Obrar rectamente y regirse por un principio, parecerá a veces inconveniente o podrá causaros impopularidad. Pero esa norma de conducta establecerá un carácter fundado sobre una base granítica que nada podrá conmover, y permitidme aseguraros, que no es aconsejable y es siempre malo que el hombre abrigue en su pecho disconformidad entre sí mismo y su conciencia. Cuando se trata de principios, vivid vuestra propia conveniencia. Es esta una palabra peligrosa para toda clase de hombres. Si yo pudiera, os enseñaría a odiarla".

La profesión de las armas está basada en el honor y la verdad, y la esencia de la nobleza. Los oficiales de marina y ejército de todos los países, son aceptados en todas partes como hombres de honor, de carácter noble y refinado, es decir, caballeros. El deshonor, la falsedad o cualquier acto que arroje una mancha sobre la integridad personal o carácter moral, constituye una infamia mucho mayor y es contemplada con mucho más oprobio, cuando la falta es cometida por un oficial, que cuando lo es por un hombre, en cualquier otro orden de la vida, excepto tal vez en el orden eclesiástico. Es así como debe ser, y el hecho de que lo sea, constituye la aureola de gloria de las instituciones armadas.

Los hombres de todas clases-obreros industriales, jornaleros, marineros, soldados, empleados, ferroviarios, almirantes y generales- desean recibir las órdenes que les imparten, de hombres de carácter, de integridad

y de cultura. Los hombres de las instituciones navales y militares, sobre todos los demás, desean ser mandados por caballeros por hombres que han de respetar y admirar instintivamente, y que despierten en ellos el deseo de imitarlos. Los marineros, como pertenecientes a una clase, son los más perspicaces para descubrir las faltas de cualidades caballerescas en un oficial. Toman como una afrenta la obligación de obedecer las órdenes de un hombre que no respetan; desean seguir a un hombre a quien pueden respetar y apreciar por sí mismos, aparte, de que esté investido por la autoridad de su grado y apoyado por el poder del gobierno. Un oficial de la armada debe reunir esas cualidades personales de carácter, que, por consecuencia natural, son necesarias para constituir un hombre de honor, justiciero, sincero, paciente, caritativo y de buenas maneras, o sea, un caballero. También debe tener cultura y poder conducirse sin esfuerzo en cualquier sociedad —alta o baja— aunque estos atributos vendrán solos si se tiene esos fundamentos de rectitud sobre los cuales se asienta la verdadera cultura.

En su libro "Leadership", el mayor Miller dice: "La enumeración de los mejores atributos inherentes al carácter y personalidad de todos los grandes directores, incluiría —sencillez, seriedad, dominio sobre sí mismo, asiduidad, sentido común, criterio, justicia entusiasmada, perseverancia, tacto, coraje, fé, lealtad, perspicacia, veracidad, honor. Estos bien podrían llamarse los 16 puntos del arte de mandar. La cantidad individual de estas cualidades en la formación del carácter, y personalidad de un hombre determinan su verdadero valor como dirigente. No están ordenadas aquí con intención de dar prioridad a sus valores relativos; una tentativa para hacerlo correstandamente, produciría un problema discutible entre psicólogos y otros hombres de estudio; y su importancia sería un problema interesante, que daría lugar a mucho estudio, discusiones y experiencias. Estos puntos son también la base y el fundamento de toda actitud de mando digna y duradera. La importancia de entenderlo y apreciarlo (como también el conocimiento de la vida de los hombres que más han sobresalido por ellos) por parte de todos los que aspiran a ser buenos dirigentes, nunca será suficientemente recalçada. De

ben utilizarse para formular el esqueleto de la propia estructura moral, o también para, en un momento cualquiera, servir de comparación entre lo que uno es y debiera ser, manteniéndolos siempre ante sí como hace el ingeniero con los planos del edificio que está construyendo.

### LEALTAD

De las muchas cualidades que debe poseer el oficial, ninguna es más importante que la lealtad. La lealtad significa una devoción sincera, voluntaria e infalible a una causa; guarda una estrecha analogía con el desinterés; impone la completa eliminación de nuestros gustos, esperanzas, deseos o intereses personales, a fin de que triunfe la causa común.

Hay dos clases distintas de lealtad —una hacia los de arriba y la otra hacia los de abajo. Debemos ser leales con nuestros inferiores, tanta como con nuestros superiores". La lealtad para con los de abajo engendra lealtad hacia el mismo que la practica". Acordaos de esta máxima. Es una verdad muy importante que debe aprovecharse. La combinación de las dos clases de lealtad en una organización producirá un deseo colectivo para alcanzar el objetivo común.

Para el oficial leal, las órdenes son siempre órdenes y como tales deben ser obedecidas, sin considerar las opiniones del subalterno sobre su acierto o del de la fuente indirecta donde proceden. Y en el caso de que el subalterno desaprobe las órdenes que recibe, es su deber y su obligación, ejecutarlas el mismo, o transmitir las a sus hombres, tal como si las aprobara ampliamente. En efecto, el oficial verdaderamente leal, tomará empeño especial en la transmisión de las órdenes que no aprueba, y su actitud y comportamiento indicarán solamente su apacible y sincera aprobación de las órdenes impartidas por sus superiores.

La prueba de fuego de la lealtad de un oficial de división, (o cualquiera de sus oficiales subalternos) es su habilidad al transmitir a sus hombres, órdenes del comandante o del segundo, que son impopulares para él, y que sabe que lo serán también para sus hombres. Hay mucho peligro en la tendencia de algunos oficiales de asumir una actitud de simpatía hacia los inferiores, con motivo de alguna orden o disposición impartida por el comandante o el se-

gundo. Asumir esa actitud es deslealtad. La gente lo notará inmediatamente y el oficial culpable perderá mucho del respeto de aquellos, así como también del propio.

"Si nos examinamos cuidadosamente, nos daremos cuenta con demasiada frecuencia, de nuestra tendencia a examinar las órdenes de nuestros superiores. Si ellas concuerdan con nuestras ideas somos intensamente leales. Si nó, la recibimos de mala gana. En otras palabras, es demasiado frecuente en que nuestra lealtad solo sea verdadera cuando el plan que se nos ordena ejecutar concuerda con nuestras propias ideas. Es un subalterno pobre e indigno de confianza aquel en quien sólo se puede confiar con respecto a los planes que el mismo aprueba". A dicho subalterno no le desearía tener ningún comandante en su buque, en tiempo de guerra.

"Lealtad hacia los de abajo, engendra lealtad hacia los de arriba". Vedad por los hombres de vuestra división: vuestros hombres, vuestra gente. Procurad que reciban un tratamiento justo. Si uno de vuestros hombres es castigado por otro oficial, haceos presente ante el castigado al cumplir su pena, no para manifestar vuestra aprobación o desaprobación, o desaprobar, sino porque vuestra presencia le indicará que "su" oficial de división, "su" oficial, se interesa y vela por su gente. Y si uno de vuestros hombres sufre un accidente, o se halla enfermo en la enfermería, no dejéis de visitarlo, preguntad como sigue, y, si podéis haced algo por él.

Pero no aceptéis la impresión de que esto significa el relajamiento de la disciplina. Imponed obediencia a las órdenes superiores y a las vuestras; censurad y corregid privadamente a vuestros hombres; apretadlos cuando sea necesario; pero permitid-



les sentir que vosotros sois parte de ellos, que sois un miembro de la división tal como cualquier otro cabo o marinero. Sed firmes y constantes en vuestras exigencias, y velad para que sean tratados con justicia no solo por vuestra parte, sino también por la de los demás.

Lealtad de vuestra gente con orgullo. Pensad en ellos con orgullo. Así, como la lealtad hacia los superiores es absolutamente indispensable para el éxito de cualquier empresa, también lo es hacia los de abajo. Si la lealtad no es mutua, entre el superior y el subalterno, degenerará en una obediencia ciega por parte del mejor elemento, y en deslealtad, o a lo menos en indiferencia, por parte del personal restante.

Tan pronto como un oficial descubre deslealtad entre sus subalternos debe referirse primero así mismo, para dar con la causa de esa situación. Si ha sido desleal con sus hombres es casi seguro que estos lo serán con él, y no se le puede culpar.

Vosotros no podéis tratar a vuestros oficiales y personal subalterno como mentecatos inútiles, y después esperar lealtad de parte de ellos. Es muy natural que obren de la manera indicada. Por el contrario, vosotros debéis convertirlos en mejores hombres emitiendo los conceptos favorables a que ellos se hagan acreedores elevando así su reputación ante sus camaradas.

La siguiente narración expone un buen ejemplo de lealtad hacia los de abajo, y de interés en el bienestar personal de los subordinados:

"Hace algunos años, era segundo comandante de un nuevo cañonero, recién entregado al servicio, que ejecutaba una prueba de resistencia. Estaba amarrado a la dársena de Key West, y se había concedido permiso a la tripulación para ir a tierra, hasta media noche.

"A las 2 A.M. el comandante regresó a bordo y fué informado por el contramaestre de guardia, que tres de los hombres se habían visto envueltos en un conflicto en la ciudad, y que se hallaban arrestados en el cuartel de policía en tierra.

El comandante llamó al 2do. contra maestre, que también desempeñaba el cargo de maestro de armas, y, acompañado por éste se dirigió al cuartel de policía.

"Ahí, a fuerza de llamar por teléfono al Intendente, logró hacer venir al jefe de policía, y, mediante un considerable esfuerzo de persuasión

obtuvo la libertad de sus hombres a los cuales condujo a bordo. Habían estado bebiendo y eran culpables sin atenuantes de haber provocado un desorden en tierra. El comandante los castigó con severidad que era justamente lo que merecían.

"Pero, este no es punto que se desea ilustrar. El punto es que los tres tripulantes citados estaban en una situación difícil.

"Eran subalternos del comandante, y éste sintió que era su obligación velar por ellos, sea cual fuera la circunstancia. Estaba preparado para imponerles el castigo máximo si lo merecían; pero no permitiría, si podía evitarlo, que otros los castigasen.

"Era un jefe leal con su gente, y el personal del buque jamás olvidó lo que su comandante hizo esa noche, y desde entonces en adelante, todo el personal, como un solo hombre, confiaba en él, y el buque ganó con eso".

Probablemente, se ha puesto más de relieve la lealtad hacia abajo que la hacia arriba. Esto no es porque la primera sea la más importante de las dos, sino más bien, porque entre las dos más se nota la ausencia de la segunda.

La mayoría, cuando piensa en lealtad, considera la lealtad hacia arriba, y pocos se dedican a pensar en la lealtad hacia los de abajo. Sin ésta, los hombres no prestarían todo su decidido apoyo a sus dirigentes, y sin este apoyo ningún dirigente tiene perspectivas de tener buen éxito.

Una de las mayores faltas de los oficiales jóvenes e inexpertos, es su tendencia a juzgar y criticar precipitadamente. Asimismo, no faltan tampoco, unos cuantos oficiales más antiguos que suelen obrar de igual manera.

La camareta de la mayoría de los buques es un completo foco de crítica precipitada. El juicio y la crítica precipitadas, pueden definirse como la práctica de formar opiniones o criticar a una persona o a sus acciones, sin suficiente conocimiento de causa; en pocas palabras, el culpable no está calificado para juzgar o criticar.

Evitad todo esto, pues engendrará deslealtad en cualquier organización, promoverá desconfianza, y, por ende, socavará vuestra propia moral, tanto como la de vuestros camaradas, y, lo que es aún peor, se difundirá entre la tripulación, por los camareteros, que no pueden menos de oír los comentarios y verse afectados por

el ambiente general de crítica que prevalece en la cámara.

A cualquier oficial le conviene estudiar a Nelson en su vida y, especialmente, en su carrera profesional. Nunca ha habido un mejor exponente de lealtad que Nelson. Toda su carrera fué una larga demostración de lealtad, lealtad hacia arriba, y más especialmente, hacia abajo. Jamás habló mal de sus subalternos, y cuando uno de sus comandantes se quejó de cierto joven oficial que había sido destinado a su buque, Nelson respondió: Mándemelo a mi buque; yo puedo formar un oficial de cualquier hombre decente".

La lealtad estimo, fué la llave de su buen éxito; pero unido a ella por supuesto, estaba el completo dominio de su profesión.

Nelson y su "comunidad de hermanos" son unas pocas palabras que representan volúmenes. ¡Qué escenas de conferencias de media noche evocan en nuestras mentes! Nos dibujan cuadros de Nelson, el capitán del conjunto, sentado en la cabecera de la mesa de conferencias, rodeado por los comandantes de sus buques, o más bien sus hermanos, estudiando, trazando planes, ayudándose mutuamente y desarrollando el plan del que dependía la seguridad de la Gran Bretaña. No existía ninguna obediencia ciega en esas tareas, sino ayuda mutua, cooperación, lealtad y obediencia educada.

## CELO

Celo es sinceridad de propósitos; tiene afinidad con entusiasmo. Los oficiales deben ser celosos en su trabajo, tanto como en el juego.

Un hombre serio no es necesariamente celoso en el cumplimiento de sus deberes. Celo es lo contrario a indiferencia o pusilanimidad; es contagioso como el entusiasmo, y cuando lo tiene el dirigente, generalmente afecta a su gente. Cuando vuestros hombres comprenden que lo primero que figura en vuestros pensamientos son el celo y la devoción hacia la división, hacia la torre, los cañones, en una palabra, hacia vuestro trabajo, considerándolo por encima de vuestro deseo natural de ir a tierra o buscar un pretexto para faltar a una inspección, os respetarán por ello y trabaparán tanto más de acuerdo con vuestras normas. Pero si mostráis poco interés en los ejercicios o en la comodidad de vuestra gente y desarrolláis vuestro trabajo

con un aire de superioridad y distanciamiento, conseguiréis escasa cooperación de la gente, y, en el mejor de los casos resultados mediocres.

FE

La fe es simplemente confianza. Hay tres clases de fe: en sí mismo, en el género humano y en la causa que se defiende.

La fe se parece mucho al entusiasmo: es contagiosa. La fe engendra fe. La fe en sí mismo o confianza propia aumenta el respeto que los demás tienen por uno. La fe en sí mismo aumenta el dominio que tiene uno sobre los demás.

“Los pensamientos de un hombre revelan lo que es”. Si un hombre pierde la fe en sí mismo, se convierte en un ser débil, sumiso y pusilánime; carece de iniciativa, energía y fuerza de voluntad; disminuye el respeto que tienen por él los de-

más y hasta el que él mismo tiene por su persona. Si pierde la fe en sus semejantes, se convierte en un cínico y receloso; no confía en nadie y no puede ser leal. Entonces es un hombre intratable y sospechoso, que pierde la confianza y lealtad, tanto de sus superiores como de sus inferiores.

La fe en una causa es esencial para la victoria.

La falta de fe, se aproxima mucho a la deslealtad. El debilitamiento de la fe o la confianza en una campaña está seguido, invariablemente por la pérdida de moral y por la desmoralización, el desmembramiento y la derrota.

El oficial que confía de todo corazón en la institución y en la flota, así como en su buque, su comandante, su división y en sí mismo, verá su actitud reflejada en el comportamiento de sus hombres. El oficial que llegue a sentir aversión a la vi-

da naval, por razones conocidas, mejor por él mismo, debería como un acto de lealtad hacia la institución que lo ha instruido y mantenido por años, guardar reserva sobre su sentir, a causa de que podría afectar la fe de sus camaradas, oficiales y gente.

La fe es un factor poderoso para la habilidad de un oficial, en su trato con infractores. Si se le dice con suficiente energía a un hombre que el es demasiado bueno para portarse mal, y que tiene dotes para reformarse, apartarse del mal camino, volver sobre sus pasos y descorrer el velo de algunos otros que no tienen la valentía de correr el riesgo de exponer y corregir sus faltas, ese hombre aceptará luego esa opinión, y los resultados serán admirables. De esa manera, vosotros podéis suscitar la fe en un individuo de esa naturaleza, gracias a vuestra propia convincente confianza en él.



# EL GRUMETE

Jugar con fuego es grave, pero jugar con agua es peor. Y, a pesar de todo, de juego a juego hay menos distancia que de esos niños terrestres y soñolientos, niños ciudadanos que llaman el mar a la playa, a los otros, pequeños dioses olímpicos, despiertos y tostados que, sobre la cubierta de los navíos, se entretienen con los juegos fabulosos de los vientos, las olas y las estrellas. Alguna debilidad tenía que tener el mar. Los niños fueron los primeros en encontrarle su costado infantil, y, como en los cuentos de hadas, saltaron sobre él a caballo con un grito aventurero y magnífico. Las sirenas, entonces, cambiaron sus coplas de amor por canciones de cuna, y aquella noche las aguas se conmovieron con el milagro. Resbalándose sobre cubierta en los días de la

iniciación, irguiéndose después, los grumetes treparon por las escalas para posarse, como una gaviota más, en el puesto bamboleante de los vigías. La primera vez, todos los marineros ocultaron una sonrisa y buscaron entre sus recuerdos la mejor y más fantástica de las historias. Pero los grumetes las sabían ya. Desde antes que el primer buque anclase ante sus ojos se sabían de memoria la letanía pecadora de los piratas, el color de las banderas y la nomenclatura puntual de las ceremonias de abordaje. Por eso llevaron por la calle de la amargura a la literatura romántica y por eso Mr. Sherlock Holmes, que no tenía nada que hacer en el mar, y eso que era inglés, cedió los kioscos de periódicos al impetuoso relato de las veinte mil

leguas de viaje submarino.

En realidad, había dos cuadros: uno triste, hecho con pescado caro, orfandad y misera costa perquera; otro, luminoso, con mar azul, arboladura en el horizonte y olas señoriales y magníficas. Por eso aquel chico fenicio, aquel chulito mediterráneo que saltó por vez primera a las tablas de una embarcación, supo muy bien lo que hacía. Tanto que, desde entonces, cuando atardece por todos los puertos del mundo corre un estremecimiento infantil. Es que todavía, de vez en cuando, un muchacho, con el corazón bien sujeto, consigue avanzar hacia el mar, disimulando a duras penas la clásica marcialidad del pirata.

Enrique Llovet

# Oceanografía

Por el Ing. Federico de Palacio

Hace algunos años se suponía que no había vida submarina más allá de 400 ó 500 metros. Ahora expediciones oceanográficas de diferentes países han capturado peces, moluscos y crustáceos a profundidades mayores de 5.000 metros. Estas expediciones, han comprobado también que a mayor profundidad, más raro es encontrar animales vivos. Dadas las condiciones de temperatura que generalmente prevalecen de los 2000 metros de profundidad en adelante, la fauna abisal presenta, un aspecto semejante en parte a la que vive en las aguas bajas de los mares polares. Esto no debe extrañarnos, pues en los mares polares, presentan condiciones físicas y biológicas un tanto semejante, a las grandes profundidades marinas; debemos desde luego hacer el paréntesis correspondiente a las condiciones de presión y luz que difieren básicamente en las aguas bajas de las grandes profundidades.

Es aparentemente extraño que haya organismos capaces de soportar las enormes presiones de los abismos oceánicos. La permeabilidad de los tejidos orgánicos de los seres que habitan las grandes profundidades marítimas, permite a estos animales equilibrar la presión exterior e interior en su organismo. Sin embargo se ha comprobado que órganos como la vejiga natatoria de los peces abisales así como los ojos y las escamas, sufren deformaciones grandes al ser extraídos del medio en que viven. La mayoría de estas especies abisales son ciegos o tienen ojos rudimentarios. Para substituir la falta de vista suelen tener largas antenas que les permiten manejarse en la oscuridad. Otros tienen ojos perfectamente desarrollados y se supone que para ver, aprovechan la débil luz producida por organismos luminosos, como la que producen algunos zoofitos de la clase de los pólipos, por ejemplo los alcyonarios. Los colores predominantes entre los animales de las zonas abisales son el blanco y el negro, aun cuando algunas capturas ofrecen vivos colores rojos y amarillos. Las condiciones de temperatura en las aguas del mar suelen sufrir cambios hasta las profundidades afecta-

das por corrientes y contracorrientes marinas, pero estos fenómenos no se aprecian a una profundidad mayor de mil brazas, (1,853 m.) y ya a esa profundidad la temperatura de las aguas de los mares oscila alrededor del cero centígrado.

Vamos a transcribir aquí algunas apreciaciones de una de las estaciones que estudia la Biología Marina en Europa, respecto a la vida general en el mar.

1a.—La vida animal existe en los mares a todas profundidades, aunque no tan abundante en los grandes fondos como en los moderados; pero como los individuos bien desarrollados de los invertebrados marinos se encuentran a todas profundidades, esta diferente abundancia puede depender de ciertas causas afectas a la composición de los depósitos del fondo y del agua falta de oxígeno, carbonato y fosfato de calcio y otros materiales necesarios para su desarrollo, más bien que a motivos relacionados en modo inmediato con la profundidad. Además, aunque todos los invertebrados marinos están representados en la fauna abismal, a ésta le es peculiar su existencia en una relativa proporción, en la que, por ejemplo, preponderan los moluscos y equinodermos, mientras escasean entre otros los crustáceos y anélidos.

2a.—Las profundidades mayores de 1.000 metros, poco más o menos, están habitadas en todos los mares por una fauna que presenta, generalmente, por todas partes los mismos caracteres, siendo de una extensión cosmopolita. Esta fauna abismal está en más próxima relación que la superficial con las faunas de los períodos terciario y cuaternario, cuyas formas más características y que no están relacionadas con tipos extinguidos, parecen encontrarse en mayor abundancia y tamaño en los mares del Hemisferio Sur; y el carácter general polar que presentan las faunas profundas del Atlántico y Pacífico, parece probar que las emigraciones de las especies han tenido lugar en dirección correspondiente a la de la contracorriente fría.

3a.—El carácter general de la fauna abismal se asemeja mucho al de la superficial de altas latitudes norte y sur, sin duda por ser análogas las

condiciones de temperatura de que principalmente depende la distribución de los animales, formando la primera, en su mayor parte, corales, esponjas, equinodermos y moluscos.

4a.—y última.—Es un hecho, que en general recorriendo los océanos, se encuentran una gran cantidad de individuos de la misma especie, viviendo en espacios, relativamente reducidos, cuyos individuos no son ap-

## ENRIQUE EL NAVEGANTE



Los primeros de la navegación astronómica fueron los Portugueses quienes en los siglos XIV y XV llegaron a ser unas eminencias en este campo. Ellos fueron los primeros en tomar todo que hasta entonces se había aprendido de navegación y ponerlo en práctica.

Muchos de los adelantos de los Portugueses se debieron a el interés de un príncipe llamado Enrique.

En el año de 1420, Enrique construyó un observatorio en el promontorio de Sagres en el cabo San Vicente al extremo SW de Europa. Allí fundó la primera escuela de marineros. Durante 40 años aquella escuela fué un centro de estudios y un centro encargado de organizar y equipar las expediciones que le valieron a su fundador el título de Enrique el Navegante.

Para la construcción de mapas, tablas náuticas e instrumentos, trajo cartógrafos Arabes y astrónomos Judíos, empleándolos también en la instrucción de sus capitanes y en la instrucción de sus pilotos a bordo.

# Protección a la Navegación en el Litoral Británico

La Obra de "Trinity House".

Por L. M. BATES,

Conocido escritor sobre cuestiones marítimas

Todas las grandes potencias marítimas prestan muchísima atención a la cuestión de facilitar a los buques el pasaje seguro por su costas, y diversas organizaciones nacionales funcionan de acuerdo con este principio según las necesidades de cada país. A este respecto, una de las más antiguas es la llamada "Trinity House Corporation", que presta un servicio esencial a los barcos de todas las naciones que navegan por ciertas zonas del litoral británico.

El origen de esta corporación se remonta a tiempos antiquísimos, pero su nombre, Trinity House, parece derivarse de la Holy Trinity, o sea, la Sagrada Trinidad, reflejando la piedad de que estaban revestidas anteriormente todas las empresas nacionales. A los marinos, desde luego, les agradaba someterse a la protección de la Sagrada Trinidad. Las funciones principales de la Trinity House consisten en la provisión y mantenimientos de faros, barcos faros, boyas y otras marcas de navegación esparcidas a lo largo de las costas de Inglaterra, Gales, las islas del Canal de la Mancha y Gibraltar, así como la organización del servicio de prácticos en los puertos principales

de Inglaterra y Gales.

Aunque, en el año 1836, una ley transfirió todos los faros, boyas y almenares a propiedad de Trinity House, el Comisariado de los Faros del Norte tiene aún a su cargo el mantenimiento de todas las guías a la navegación en aguas escocesas y en la isla de Man, y el Comisariado de Faros Irlandeses está responsabilizado de las costas de Irlanda. No obstante, la corporación de Trinity House ejerce una autoridad indiscutible en ciertas cuestiones.

## ESTACIONES BIEN EQUIPADAS

La corporación posee estaciones muy bien equipadas y una flota de barcos para el mantenimiento de faros y guías marítimas, así como para el relevo de los buques faros y las tripulaciones de los faros. Con excepción de los barcos de guerra, los pesqueros y algunos otros, todos los buques en aguas del litoral británico contribuyen a este servicio mediante el pago de un pequeño tributo que varía según la clase del buque y el comercio a que está dedicado. Equivale normalmente a unos

cuantos peniques por toneladas, en cada viaje.

En la mayoría de los puertos, los barcos de cierto tonelaje están obligados a dejarse guiar por un práctico. Trinity House se encarga del practicaje de los grandes distritos de Londres, Southampton, Plymouth y otro cuarenta de todas las costas de Inglaterra y Gales. En otros puertos, los prácticos dependen o bien de las autoridades portuarias, o de los municipios o comisariados de practicaje. En la mayoría de los casos, la autoridad que controla estos servicios se estableció hace infinidad de años por costumbre y tradición.

La mayor estación de prácticos del mundo se encuentra en Gravesend, en la desembocadura del Támesis, donde un funcionario de Trinity House tiene a su cargo casi 200 prácticos. Los barcos de todas partes del mundo que tienen que navegar el Támesis, por lo regular solicitan un práctico del barco de servicio estacionado en las proximidades del estuario del Támesis o a la altura de Dungeness. Una vez que el práctico ha conducido el buque a Gravesend, lo releva un práctico del río, que guía el buque al muelle correspondiente.

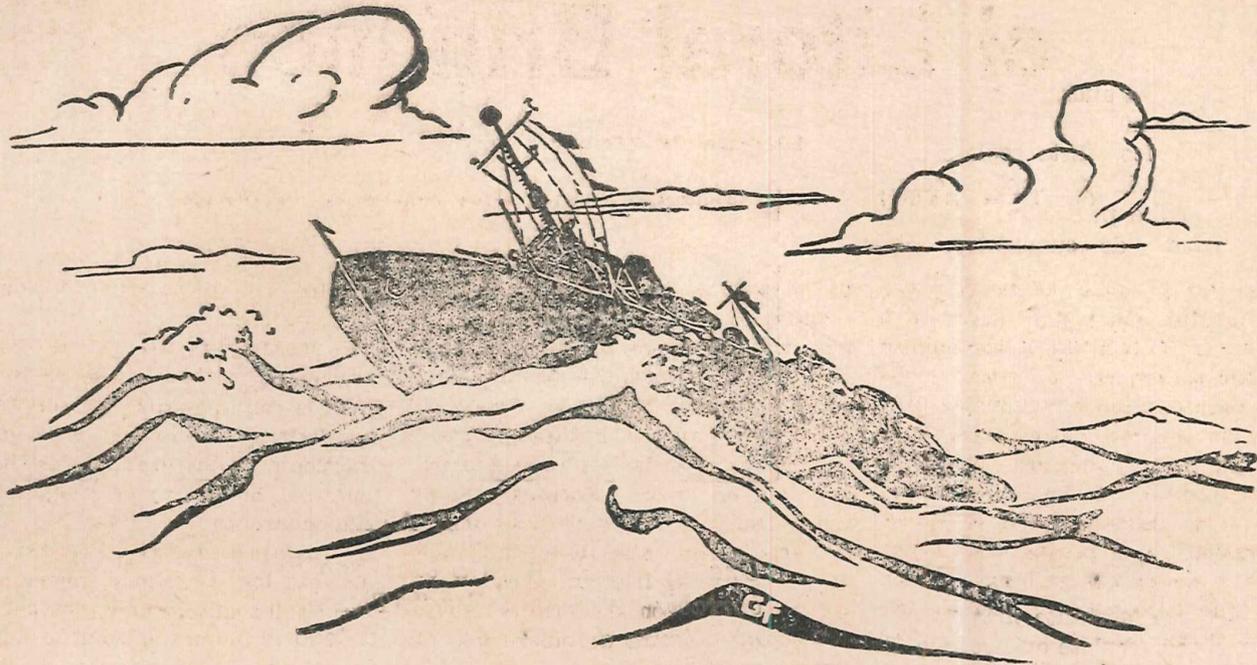
## OCEANOGRAFIA

Los grandes locomociones dada la exigüidad de sus organismos; siendo también un hecho que generalmente cuando un buque se encuentra en cualquiera de las grandes corrientes oceánicas, las pescas dan óptimos resultados. Todo hace, pues, suponer que, a semejanza de lo que ocurre en la superficie de la tierra, existen en la del mar regiones en que predominan determinadas especies animales, teniendo las corrientes la misión de cambiar el agua en que viven moviéndose ellos, aunque sea poco, en sentido contraria al del agua, pues de otro modo vivirían siempre tos deletéreos de su propia vida; y que, en fin, las varias familias de la

misma región, zona o provincia geográfica, están unidas por vínculos naturales, como se observa en la tierra, concurriendo todos los seres a la misión de la vida. Conviene también observar que la variación de temperatura, al menos en la superficie, no parece deba tenerse en gran cuenta para la vida de los pequeños organismos, pues casi todas las especies de animales inferiores plélagos son cosmopolitas. Las pescas hechas, por ejemplo, en el estrecho de Magallanes a 5º (grados) de temperatura en la superficie, no ofrecen diferencias sensibles con las hechas en los estrechos de Malaca y San Bernardina a 30 grados. Sea, pues, que la acción de la corriente obre transportando

los animales, sea que sirva a cambiar el medio en que viven, o ambas cosas a la vez, es cierto que, tanto la pesca de superficie y fondo como el conocimiento completo de los animales que pueblan el mar, poco podrá progresar sin que el conocimiento de las corrientes, temperatura, densidad etc., de los mares progrese también que si el mantenimiento de la vida en la superficie de la tierra está basado en la compleja acción de las corrientes aéreas, su temperatura, estado higrométrico, etc., no hay razón para que la vida animal y vegetal en el mar no sufra la influencia de la acción combinada de las características especiales de su medio ambiente.

# Llegada de la Fragata



Era un día grandioso el sol brillaba en todo su esplendor y magnitud y lentamente iniciaba su ascenso a las alturas como un enorme disco, entrecortado por fajas multicolores, reflejo del contorno ondulante de la Bahía; sobre su periferia en forma de luminosos rayos, enviaba sus primeros albores a la tierra, invitando a sus moradores a contemplar el firmamento, como indicando el preámbulo de un día especial, a medida que su visión dominaba más el horizonte, aceleraba su marcha en el deseo de ver desde lo infinito el regreso a la Patria de los marinos que volvían a rendir cuenta del trabajo que las necesidades de la Libertad de los Pueblos les habían encomendado 18 meses antes.

Cartagena vivía momentos de fiesta, en sus calles corrían apresuradas las muchedumbres inquietas, disputándose a cada paso el dominio de un lugar más adelante.

Por todas partes se veían lindas caras femeninas, bellamente adornadas con sus mejores expresiones de alegría, en contraste con el tosco rostro de los hombres de trabajo que suspendieron sus actividades para participar del regocijo, había allí, novias impacientes que temblorosas esperaban el regreso de los dueños de sus corazones, hermanas cariñosas, esposas y madres abnegadas, que con lá-

grimas enviaban la bienvenida a los hijos y esposos que creyeron no volver a ver, amigos y parientes como simples espectadores y en general Colombianos que en el anhelo de testimoniar su admiración y aprecio a los compatriotas en cuyas manos ondeó el tricolor nacional al lado de las franjas y las estrellas, en los lejanos mares del Oriente.

Los minutos que pasaron en la espera, doblegaban su tiempo haciendo cada vez más grande la inquietud; de pronto, un murmullo prolongado cortó el silencio: eran los corazoncitos que latían fuertemente al divisar en lontananza las primeras siluetas del mástil de la Fragata, que imponente se alzaba en el universo

cómo desafiando las tempestades y peligros. Trazó la estela que la nave dejara en su marcha, un cúmulo de recuerdos aparecían por un momento, para pasar a confundirse con las azuladas aguas.

Lo que hasta entonces había sido calma y quietud, tornó en manifestación de júbilo: a los sonoros estampidos de las baterías y el ruido de pitos y sirenas, venía el eco que como un sólo sonido, llenaba el ambiente de solemnidad y emoción.

Entre tanto la superficie del agua parecía abrirse para ceder paso a la roda de la Fragata que tomando rumbo a los muelles se acercaba al final de su carrera.

Imposible sería describir los momentos de emoción que siguieron a su arribo, era inútil tratar de escuchar algo determinado, a cortos intervalos el aire traía las notas musicales de Sindici, para luego dejar campo a los últimos cañonazos de saludo; las bayonetas relucientes y alineadas, contemplaban exóticas las distintas banderolas que la Fragata izara de proa a popa, para asociarse al júbilo general.

Valientes marinos, que supisteis continuar las glorias del héroe cuyo nombre ostenta vuestro escudo, hoy al regresar de los mares de Corea, podéis estar seguros que la Patria alaba vuestro esfuerzo.

Alvaro Martínez Reyes

**CLUBES !!!**

**\$ 2<sup>00</sup> SEMANALES**

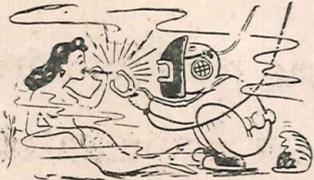
**Méndez y Gómez**

# MISCELANEAS

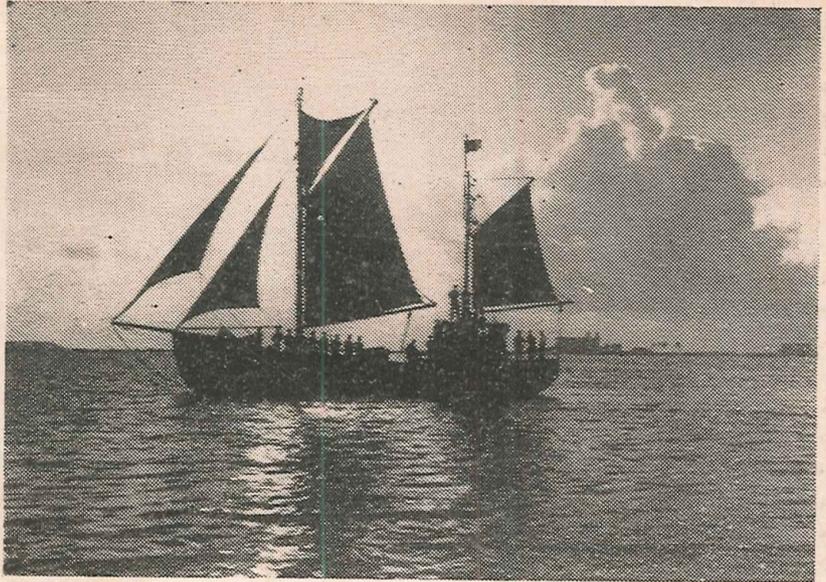
En el despejamiento de los muelles en tiempo de guerra, los buzos de la marina usan gran cantidad de sistemas para cortar acero sumergido. Uno. —que está ahora fuera de moda y desapareciendo rápidamente —es el soplete oxidrico. Este soplete a gas se distingue de un soplete común principalmente por tener una tercera manguera de suministro. Esta suministra aire comprimido para formar un bulbo de aire en el cual la llama puede combustir.



Un sistema cortante más nuevo y eficiente es el soplete oxieléctrico. Este moderno instrumento utiliza un electrodo de acero hueco. Un arco eléctrico formado entre el electrodo y la pieza de acero a cortar. Oxígeno a alta presión pasa a través del interior del electrodo y es arrojado al área incandescente del arco eléctrico, provocando la oxidación instantánea del acero.



Un método aún más rápido de separar piezas de acero sumergidas es el uso de cargas adaptadas y diseñadas científicamente. Estas cargas de alto explosivo son colocadas en el lugar donde se desea el corte. El buzo asciende y las cargas son estalladas por medio de electricidad. Una carga con el tamaño y forma apropiadas, puede separar una cubierta de un mamparo nitidamente, con muy pequeñas alteraciones.



## LA ATREVIDA

*Una silueta que trae a cada uno de nosotros el recuerdo imborrable de la simpática "ATREVIDA" ese pequeño buquecito con figura de ballena pero con todo el alma de nuestra querida Escuela palpitando en cada uno de sus tablones.*



**PANCRASIO;** No me explico por qué haces esa cara de idiota cuando vienes a casa.



**"¿Qué quiere el cadete"**  
**"La baja mi capitán"**

# ***Editora Bolívar***

Impresión de toda clase de formularios comerciales.

Rayado - Ecuadernación - Trabajos en Relieve.

---

Venta permanente de textos escolares, tarjetas para primera comunión, artículos para oficinas y útiles para estudiantes.

## ***Esperamos su visita***

Calle Don Sancho - Teléfono: 24-50

