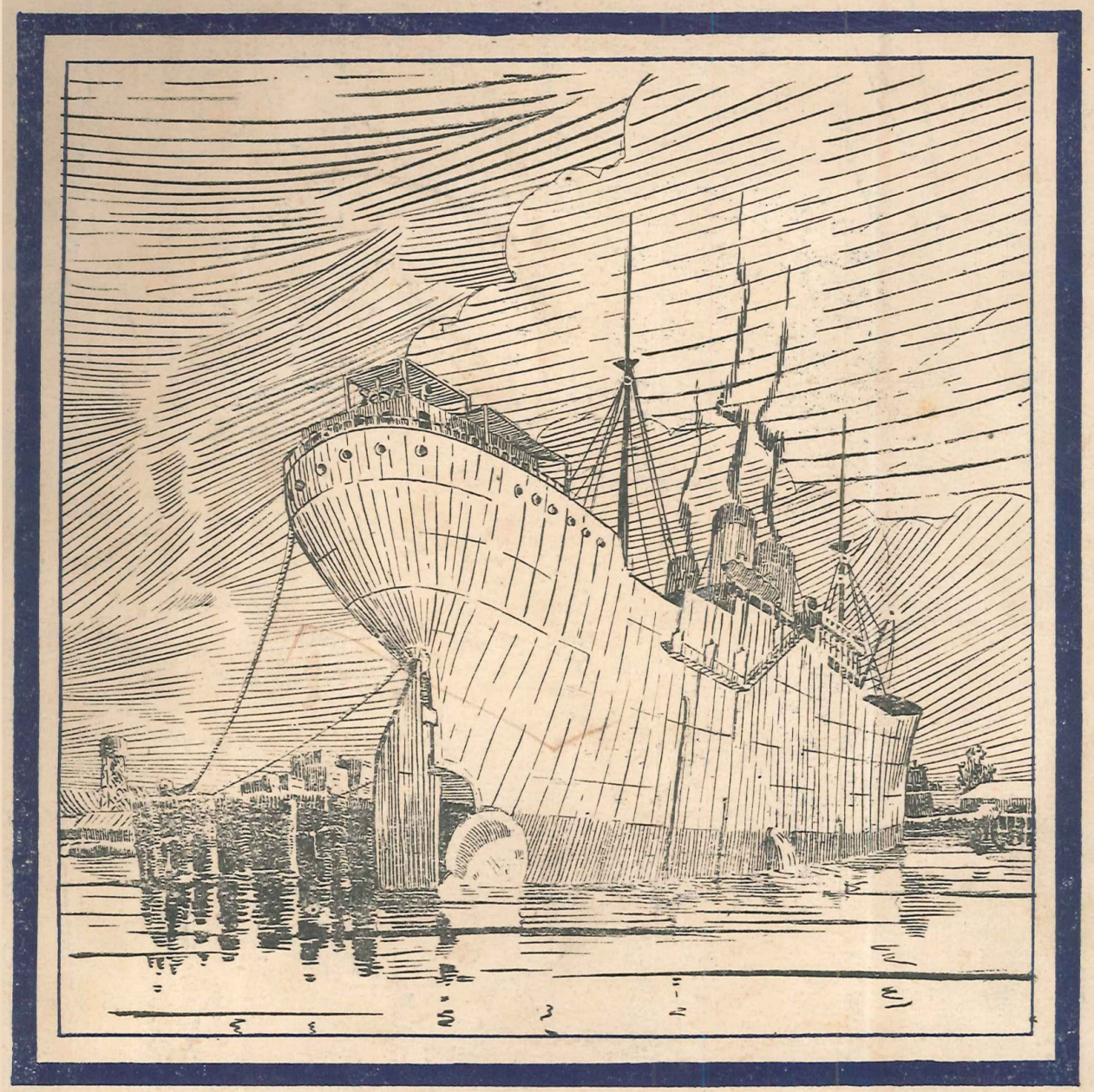
La Corredera

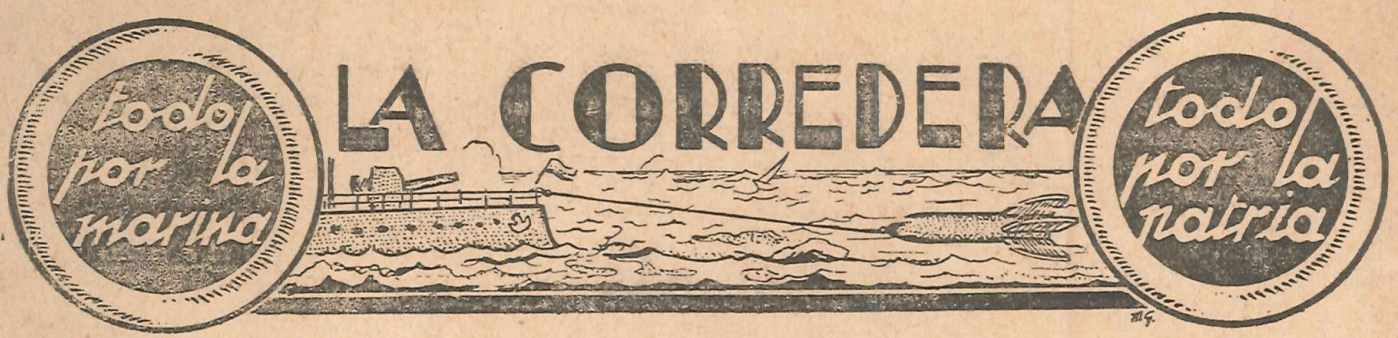
REVISTA DE LOS CADETES NAVALES



CARTAGENA - COLOMBIA

JULIO - 52

No. 45



JORGE CASAS SANCHEZ
Director

ALVARO MARTINEZ REYES
Redactor Jefe

ENRIQUE ROMAN BASUKTO
Gerente

MANUEL AVENDAÑO GALVIS
Secretario

CADETE 87
Y
GERMAN GOMEZ FRENCH
Dibujos

"LA CORREDERA"

REVISTA DE LOS CADETES NAVALES COLOMBIANOS

AÑO XV

No. 45

Fascinador Modelo Personal

Maravilloso Funcionamiento

TODA NUEVA

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

Remington Rand

MOGOLLON

La Corredera

REVISTA DE LOS CADETES NAVALES

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

Año XV **Cartagena, Julio de 1952** **No. 45**

EDITORIAL

Hoy es un recuerdo de glorias, donde quiera que haya un marino colombiano.

24 de Julio, fecha de la victoria naval más preclara de nuestra historia, conquistada como fué en un día inmortal, por nuestros marinos en las barras de Maracaibo.

Las históricas naves de Padilla que a la altura de Maracaibo, en Julio de 1.823, se batieron en noble lid con la Escuadra Española, hasta que fué arriado el pabellón de Castilla, desfilan hoy en el recuerdo con todas las velas al viento y el tricolor al tope.

Las naciones viriles, amantes de sus tradiciones, glorifican el pasado rindiendo homenaje a sus héroes inmortales. Es así como los barcos de nuestra Armada, izando empavesado celebran tan fausto aniversario con dianas y salvas de artillería.

Un nuevo amanecer en esta fecha no puede menos de llenar el corazón y el espíritu de grandioso regocijo.

Cada día en la vida del hombre tiene su significado particular y diferente en ese concierto de fechas que es un calendario. Para nesotros, en particular, que vamos tras la ruta marcada por nuestro gran Almirante, este día significa el instante de silencio que se guarda por los que con su valor y abnegación supieron darnos una Patria libre y trazaron el rumbo que debería más tarde crear nuestra marina de guerra.

PORTADA

Hoy hemos adornado nuestra carátula con la figura del viejo "Cúcuta" y hemos escogido esta fecha para recordarlo, así como elegimos un instante en el tiempo para imaginarnos a los seres queridos y a las cosas que nunca deben olvidarse.

Hablar de él o recordarlo, es hablar y recordar no sólo un buque, un transporte anticuado, sino todo el pasado de una Marina. No es un buque más el que recordamos, es a un capítulo entero de la historia del mar, para los pocos colombianos que comprendieron un día que esas inmensas aguas azules son Patria, redención, esperanza; que sintieron vibrar la fibra más íntima al llegar a puertos extraños llévando consigo un poco de esta tierra y otro poco de estos corazones.

Los días del mar han terminado para el "Cúcuta", ingratamente olvidado en un río del sur. Olvidado precisamente como no se debe olvidar lo que un día significó tanto para nosotros, así como no se deben olvidar unos recuerdos de la infancia.

Notas de la Redacción

El espacio de tiempo comprendido entre la aun no lejana fecha del 3 de Julio de 1.935, y este año que transcurre acelerado, está medido por nosotros, en algo más que las hojas de un calendario. Lo hecho en ese corto período merece los mejores elogios; pero lo que aún falta por hacer exige todo nuestro esfuerzo y una sincera voluntad.

Año tras año, las aulas de nuestra Escuela se ven llenas, cada vez más, de cientos de jóvenes ansiosos de formar parte algún día de la Oficialidad Naval, pero este grupo de edificaciones que constituye el primer paso hacia su formación es demasiado reducido, las dependencias hechas hace 17 años, con una visión bastante corta, no son suficientes, a pesar de los últimos ensanchamientos, para cumplir su delicada misión.

Toda Escuela Naval como campo inicial de prueba y formación, exige amplios y estudiados lugares en que se puedan cumplir a cabalidad los extensos programas prácticos y de entrenamiento, aulas, talleres y laboratorios en donde se experimente el material y se enseñe el manejo de esos cientos de complejos aparatos que constituyen el alma de los buques y la confianza de los hombres en el instante supremo del combate.

Sin tales elementos fundamentales, los primeros pasos del oficial naval serán demasiado inciertos e inseguros para la alta misión que está destinado a cumplir más tarde a bordo.

Ahora que gracias a una brillante idea de expansión naval aprobada por el gobierno, asisten también a nuestra Escuela para recibir su primera instrucción los aspirantes de la Marina Colombiana, el problema se torna aún más grave. Ya no es una, son dos Escuelas con igual cantidad de necesidades y problemas similares de instrucción y entrenamiento.

No siempre debe dedicarse el tiempo a glorificar lo pasado, hay instantes, aunque sean cortos, que estamos obligados a ofrecerlos a la memoria de lo que se dejó de hacer, y purgar por lo que se ha olvidado.

Es el momento de volver los ojos a este recinto con el ánimo de prepararlo mejor, para que así, más tarde, ofrezca todas las características que una institución de esta especie debe tener para beneficio del arma naval.

3 DE JULIO

Con la solemnidad característica fué celebrado el XVII aniversario de la fundación de la Escuela. Después de un brillante desfile de la Compañía de Cadetes ante las autoridades navales se ofreció una regia ternera a la llanera en los patios de la Escuela. En el programa hubo también pruebas y encuentros deportivos que se desarrollaron dentro del mejor espíritu de camaradería.

CAPITANES DE NAVIO

La Corredera, registra con beneplácito el ascenso a Capitanes de Navío de los señores capitanes de Fragata: Rubén Piedrahita Arango, actual Comandante de la Armada, y Luis Baquero Herrera, agregado naval en Washington. Estamos seguros que con su capacidad y consagración desarrollaran en su Jefatura una meritoria labor, tan necesaria en nuestra Armada.

GUARDACOSTAS

Bajo la sabia dirección del capitán de Corbeta ingeniero Ricardo Azuero, y por el departamento Técnico, se están construyendo en el "Slip" de la Base Naval cuatro nuevos Guardacostas, de tipo similar a la A.R.C. la "Espartana".

El pasado 3 de Julio fué botado al agua el primero de ellos, que se bautizó con el nombre de "Cadete Vargas". Al quedar terminadas estas nuevas unidades auxiliares el servicio de vigilancia y ayudas a la navegación tendrán un gran incremento.

NUEVO OFICIAL PARA LA MISION CHILENA

La "Corredera" registra complacida la llegada del señor Teniente 1o. Pedro Sallato P. y le presenta un sincero saludo en nombre de todos los cadetes.

Sus capacidades y el dominio en su especialidad, navegación, le aseguran un triunfo en la preparación de los oficiales de nuestra Marina Mercante.

CRUCEROS SEMANALES DE LA A.R.C. ATREVIDA

Terminadas las reparaciones a que fué sometida en los talleres de la Base, a principios del año, ha atracado nuevamente al muelle de la Escuela el motovelero de entrenamiento "La Atrevida" iniciándose así, como en el año pasado, los cruceros cortos de fin de semana, que mantienen en magnífica forma el espíritu marinero de los cadetes y los familiarizan tan íntimamente con los detalles de nuestras costas y con la tradicional maniobra de navegación a vela.

CONFERENCIAS

En los últimos días de Junio el destacado filósofo Chileno señor Clarence Finlaison, dictó en el aula máxima de la Escuela una magnífica conferencia sobre la vida y obra del poeta antioqueño Porfirio Barba Jacob, posible gracias a las facilidades conseguidas por el doctor Roberto Burgos Ojeda, en la Universidad de Cartagena, a donde el destacado filósofo había venido a dictar un ciclo de conferencias.

El dos de Julio el ingeniero de la Esso Colombiana S.A. Doctor San Juan, aprovechando el ofrecimiento que hizo la citada casa productora a el laboratorio de química de la Escuela, de las muestras de sus productos, dictó interesante conferencia sobre los procesos de destilación y refinación empleados actual-

mente en Colombia y disertó catedráticamente sobre el extenso tema de los combustibles y lubricantes empleados por nuestras unidades navales.

El 19 de Julio el profesor señor Jacobo Henríquez, catedrático de la Escuela, en Humanidades, habló para el personal de cadetes sobre el significado de la fecha patria que acaba de celebrarse el 20 de este mes, siendo muy aplaudido.

REVISTAS

Complacidos anunciamos el recibo de la revista "Barlovento" publicación hecho por los aspirantes de marino de la Armada Uruguaya.

En ella hemos podido leer interesantes artículos sobre la vida y progresos de dicha Armada. Va para los colegas del Sur nuestro saludo muy sincero.

Igualmente hemos leído el número 9 del volumen 2 de la "Revista Armada" órgano de publicacion des estado mayor Naval, acertadamente dirigida por el señor capitán de Corbeta Carlos Prieto Silva y el Teniente de Corbeta Edgar Beltrán Franco. Con un sumario escogidísimo, una vez más, la Revista Armada, se hace vocero de nuestra marina. Felicitaciones sinceras a su directiva por la extraordinaria labor que están desarrollando.

NUEVO CONTINGENTE

Para formar parte del XX contingente de cadetes navales ingresó a la Escuela el primero de Julio, un seleccionado grupo de jóvenes; Algunos inspirados en las viejas y exóticas leyendas de los mares, otras la mayoría para corresponder a un llamamiento interior hacia la vida del mar.

Acosta Castañeda Jorge Enrique, Arciniégas Badecke Ismael Enrique, Beltrán Barragán Fernando. Cabrera Tejada Jaime, Castiblanco González Luis Eduardo, Delgado Fandiño Euriquio, Delgado Ospina Ramiro, Escamilla Durán Luis A., Figueroa Cespedes Joaquín, Garnica Fuentes Samuel, González Jacket Claudio, González Torres José, Henao Henao Ignacio, Herrera de León Jorge, Hernández Hernández Luis María, Nassar Pinzón Otto, Pinzón Villamil Luis Alfonso, Quiza Perdomo Alfredo, Quiñones Soto Efraim, Rivadeneira Suárez Rodrigo, Rodríguez V. Félix Hernando, Rueda Galvis Gabriel, Ruíz Baron Fabio Enriquez, Sanchez Rodriguez Gustavo, Sandoval Solano Alberto, Trujillo Polanco Eduardo, Valderrama Villarraga Jorge, Vargas Montoya Jaime Francisco,

Agudelo Rudas Francisco Emiro, Aparicio Navia Jaime, Arias Arango Jaime Enrique, Barreto Wills Emilio de las Mercedes, Bernal Bonilla Germán, Calderón Carrascal Luis A., Cubillos Ortíz Humberto, Cruz Torres Alberto, Díaz Rodríguez Gabriel, Escovar Dugne Jerónimo, Enciso Chavarro Horacio, Florez Novoa Juan Bautista, Gómez López José, Gómez Velásquez Alberto, Méndez Prieto Guillermo, Montoya Robledo Roberto, Ortega Marroquín Germán, Parra Santos Gonzalo, Patiño García Carlos Julio, Pinzon Anzola Alirio, Restrepo Guerrero Cesáreo, Rodriguez Quiroga Germán, Romero Forero Mario Alberto, Salom Torres Orlando Manuel, Sánchez Cortez Jaime, Tamayo Acevedo Eduardo, Toledo Cepeda Miguel Antonio, Villa Frade Ruíz Augusto, Zamudio Arturo.

La carrera que habéis escogido os formará verdaderos hombres útiles a la Patria, defensores de sus libertades. A la vez que os asegura un porvenir brillante y meritorio. Vuestra tarea será difícil y penosa, solo con una voluntad fuerte podréis alcanzar vuestras aspiraciones y sentir el noble orgullo de servir a Colombia.

NUEVA UNIDAD

El Ministro de Guerra por intermedio de la Embajada de Colombia en Washington, acaba de comprar un Buque Tanque de primera clase para incrementar la flota auxiliar de la Armada.

Este viejo proyecto del Comando de la Armada, que viene a llenar una urgentísima necesidad nacional, fue acogido con entusiasmo por el señor comandante general de las fuerzas militares, general Régulo Gaitán Patiño y por el señor ministro de guerra, doctor José María Bernal. Una vez que la Armada Nacional había reunido toda la información requerida y se había llevado a cabo la inspección de varios buques en Europa y N. América para seleccionar la unidad q' supliera las necesidades de la Armada, la negociación se realizó después de detenido estudio entre el despacho del ministerio de guerra y la embajada de Colombia en Washington y la casa vendedora en New York.

La nueva unidad adquirida es el "Transmere" y tiene las siguientes características: fue construido por Smith-Jhon Shipbuiliding Co. en 1947 y completado en servicio desde septiembre de 1951. Desplazamiento en rosca 1733 toneladas Porte neto (Deaweight). 4350 toneladas. Desplazamiento total. 6083 toneladas. Eslora, 325 pies. Manga, 48 pies. Calado máximo, 19 pies. Máquina Motor Enterprise 1400 HP. Velocidad 11 nudos. Dos plantas eléctricas de 400 kw c|u. Tres bombas eléctricas para dos cargas de 100 barriles por hora c|u. Capacidad de combustible. 1096 barriles. Agua dulce. 69 tons. Capacidad transporte. 12 tanques de carga para 4100 tons. o sea aproximadamente 28.000 barriles bunker "C". Volúmen tanques carga, 31 284 barriles.

Esta unidad es de primera clase en su construcción y está equipada con los más modernos instrumentos en este tipo de buque.

La nueva nave será recibida en los Estados Unidos por la oficialidad y tripulación colombiana y una vez arribe a Cartagena será bautizada en ceremonia especial. Llevará el nombre de "Sancho Jimeno" en memoria del aguerrido castellano que con cien hombres detuvo el asalto al castillo de Bocachica en forma digna y con prodigios de valor, cuando fué atacado el puerto de Cartagena en 1697 por una Armada de cerca de diez mil hombres al mando de los piratas franceses Pointis y Ducasse.

Para la industria nacional la adquisición de este buque tanque representa un positivo avance, pues asegura la provisión de combustible en todo tiempo y en cualquier lugar de las costas colombianas. Es inexplicable que buena parte de los combustibles que consume la nación venga del exterior: de Talara en el Perú y de Aruba y Curacao en las Antillas. Estos combustibles se trafican en barcos extranjeros. Llegará el día en que merced al interés con que el gobierno está resolviendo estos problemas, los produc-

tos en mención llegarán parte en buques auxiliares de nuestra Armada y asimismo sea distribuido la producción del país.

El precio de este Buque-Tanque fue de U.S. $ 1. 425.000.00 pagados de contado y será entregado el primero de agosto próximo.

JURMENTO DE BANDERA

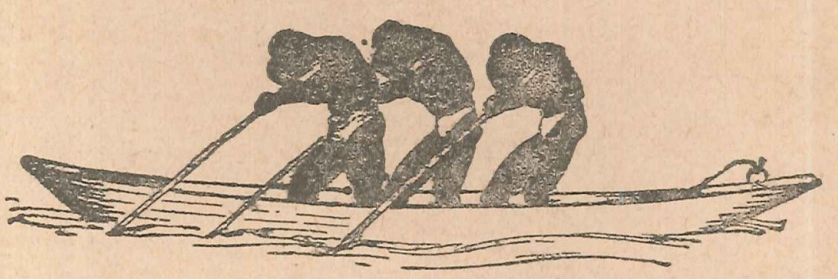
Con el intenso fervor patriotico que debe caracterizar, actos de tal naturaleza el 24 de julio se tomo el juramento de bandera a los cadetes aspirantes del contingente XIX y XX de la Escuela Naval, A y B de la Mercante. Dicha ceremonia se revistió de más brillo con el juramento que hicieron a el Pabellon de su país 4 cadetes Ecuatorianos que cursan estudios en nuestras Escuelas.

MATRIMONIO: FONSECA—TRUQUE MURILLO—SANCHEZ

El pasado cinco de Julio contrajeron matrimonio, en la Capital de la República, el señor teniente de Fragata Guillermo Fonseca Truque, destacado oficial de nuestra Armada, y la señorita Elvira Murillo Sánchez, agraciada y gentil damita de la sociedad Bogotana. Van para esta nueva pareja nuestros votos por su eterna ventura.

CONDOLENCIA

Ha llegado hasta nosotros la noticia de la muerte, tras breve enfermedad, de la señora madre de nuestro compañero Eduardo Ramírez, para quien, no encontrando palabras más sinceras que las inspiradas por la amistad que nos une, expresamos de corazón nuestro setimiento de pesar.



EL COMANDO

PRINCIPIOS:

La característica de la organización de una marina es su jerárquica.

El medio, el vehículo para asegurar la función del Comando, es la subordinación.

Jerarquía y subordinación, he ahí la base de la disciplina militar. Se traduce en dos obligaciones: Mandar (Comando), y obedecer (disciplina) y consiste en obligaciones mutuas de dependencias y respeto. La disciplina reflexiva es fuerte porque se basa en obediencia consciente.

COMANDO:

Mandar es ejecutar autoridad técnica, moral y profesional en el orden más elevado. No es una prerrogativa sino un deber. No restringe las facultades de los ejecutantes, sino que los encauza por los medios que le brinda la unidad de doctrina, que explícitamente hace llegar a la subordinación el espíritu o intenciones del jefe para obrar con iniciativa, que es la forma más elevada de la disciplina reflexiva y consciente.

OBEDIENCIA:

Consiste en poner al servicio de la idea del jefe todas las fuerzas del subalterno, sus facultades intelectuales y sus medios físicos.

LA INFLUENCIA DEL FACTOR MORAL

Las últimas frases de la guerra se alimentaron a moral.

En todo conflicto de voluntades (y la guerra lo es) las fuerzas morales animan a las fuerzas materiales e intelectuales.

La guerra no es sólo destrucción sino también desequilibrio moral del adversario.

EL ELEMENTO BASICO DE LA GUERRA ES EL HOMBRE

Es el hombre que mata y muere. La primera lucha se entabla dentro del hombre consigo mismo, con el instinto de conservación.

Es la lucha de la **voluntad de vivir** que viene del **instinto** con la **voluntad de vencer** que viene del **corazón.**

El peligro del combate se agrava teria de armamento, en cada arma actualmente con los progresos en malos efectos son diferentes, pero de la colaboración apremiante ante el peligro nace una solidaridad inextinguible.

ELEMENTOS DE EXALTACION DE LA MORAL

EL VALOR

Es la facultad de obrar con energía física, moral e intelectual a pesar de todas las influencias deprimentes tales como el peligro, el sufrimiento y la fatiga.

Puede basarse en motivos personales: ambición, recompensas. Puede inspirarse en sentimientos elevados: sentimientos del deber, honor, espíritu de cuerpo, de nación, que es el patriotismo, etc. Es el que hay que encontrar en todas nuestras actuaciones.

El valor puramentefísico, involuntario, irrazonado, es la negación del miedo. Se le suele llamar sangre fría. Es asunto de temperamento.

EL EJEMPLO:

La acción personal del jefe fortifica la moral e inspira sentimientos de confianza y de afecto. **La ley del ejemplo domina la psicología del combate.** Para hacerse seguir hay que hacerse amar. En el combate la moral de la tropa depende de la actitud del jefe.

La importancia de la gestión aumenta con el peligro. El instinto de imitación es la última facultad que persiste en el combate. Ser valiente es servir de ejemplo vivo. La victoria es una recompensa al valor y a la inteligencia. La derrota es un castigo fatídico, a la ignorancia y falta de ideales.

EL OPTIMISMO:

La instrucción práctica no se concierta en realidad sin una voluntad que impulse hacia adelante guiada por el optimismo.

Se debe excitar la cohesión moral, solidaridad y optimismo que nace de la confianza en los jefes. La inteligencia concibe. la voluntad ejecuta y el valor hace afrontar la muerte.

ELEMENTOS DE DEPRESION DE LA MORAL

EL MIEDO:

Una de las formas de manifestarse el presentimiento o la intuición de perder la vida es el miedo que es un sentimiento natural. Es la forma más simple del instinto de conservación Es el instinto que nos aleja del fuego, que nos detiene al borde del precipicio. El primer enemigo del soldado es el miedo. Educar al soldado contra el miendo es evitar sorpresas que deprimen su moral. No se parece al hambre que advierte una necesidad, el miedo advierte un peligro

Se tiene derecho a sentir miedo, pero no a dejarse dominar por el miedo.

COMO SE REACCIONA ANTE EL MIEDO:

El miedo advierte un peligro, el espíritu, guiado por el honor y el sentimiento del deber reacciona.

BRAVO

Bravo es el conciente que ante el peligro se sacrifica a su deber. **Cobarde:** no es aquel que deprimido y turbado por el temor pierde todo dominio sobre sí mismo, sino aquel que teniendo una idea exacta del peligro se esconde. Lo mismo aquellos que hieren los caballos, que se hieren ellos mismos, tiran las municiones y se quedan a atender heridos, etc.

SE PUEDE SER BRAVO Y TENER MIEDO:

Formar y desarrollar hábitos y sentimientos que ayuden a resistir el miedo debe ser la tendencia de la preparación de los cuadros.

EL PANICO:

No es miedo colectivo. Es la explosión colectiva del miedo individual largo tiempo contenido. El hombre de honor lucha contra el miedo y le contiene hasta el último momento. El pánico puede producirse: por un

disparo en la noche, un grito de "estamos perdidos". "sálvese quien pueda". etc. Generalmente el pánico se produce entre tropas inactivas, que están sin embargo sometidas a emociones fuertes.

Con tropas jóvenes es menester evitar el pánico a toda costa.

EL CONTAGIO:

El término moral que aproxima a todos los seres ante el peligro es la aptitud para el miedo. Mientras algunos individuos reaccionan, otros se trastornan.

La reciprocidad que irradia de unos a otros refuerza o atenúa las emociones. Esto es precisamente el contagio, cuya manifestación psicológica es oscura pero sus manifestaciones bien conocidas.

Llevan al heroísmo lo mismo que al pánico.

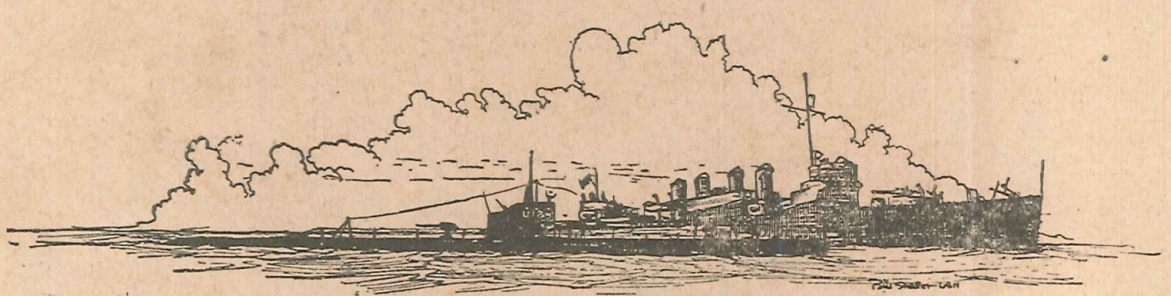
La moral de la tropa es la de su jefe. Si el Jefe se desmoraliza el contagio propaga la desmoralización entre su tropa.

Las primeras facultades perturbadas por el combate son la iniciativa y la invención. Después la voluntad. Resisten más los actos automáticos.

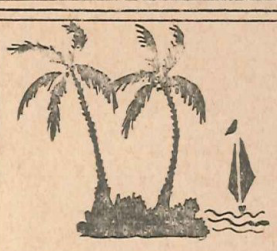
La resolución es de orden moral, que implica espíritu de sacrificio, voluntad, aptitud para vencer todas las dificultades y realizar todos los esfuerzos.

La educación jamás termina y el hombre siempre puede perfeccionarse. El hombre debe tender a independizarse pues no puede tener siempre a su disposición en las horas críticas un guía o instructor.

Mejor jefe es el que mejor conoce al combatiente. El hombre es un material vivo y conciente, con órganos que regulan su máquina humana y elementos psíquicos que le sirven de motor. El soldado no es constantemente heroico, triste ni valiente. Sus sentimientos, ideas y hábitos se adaptan a las circunstancias.



Visite Nuestros Mostradores



DROGUERIAS DEL LITORAL
CARTAGENA-COL.

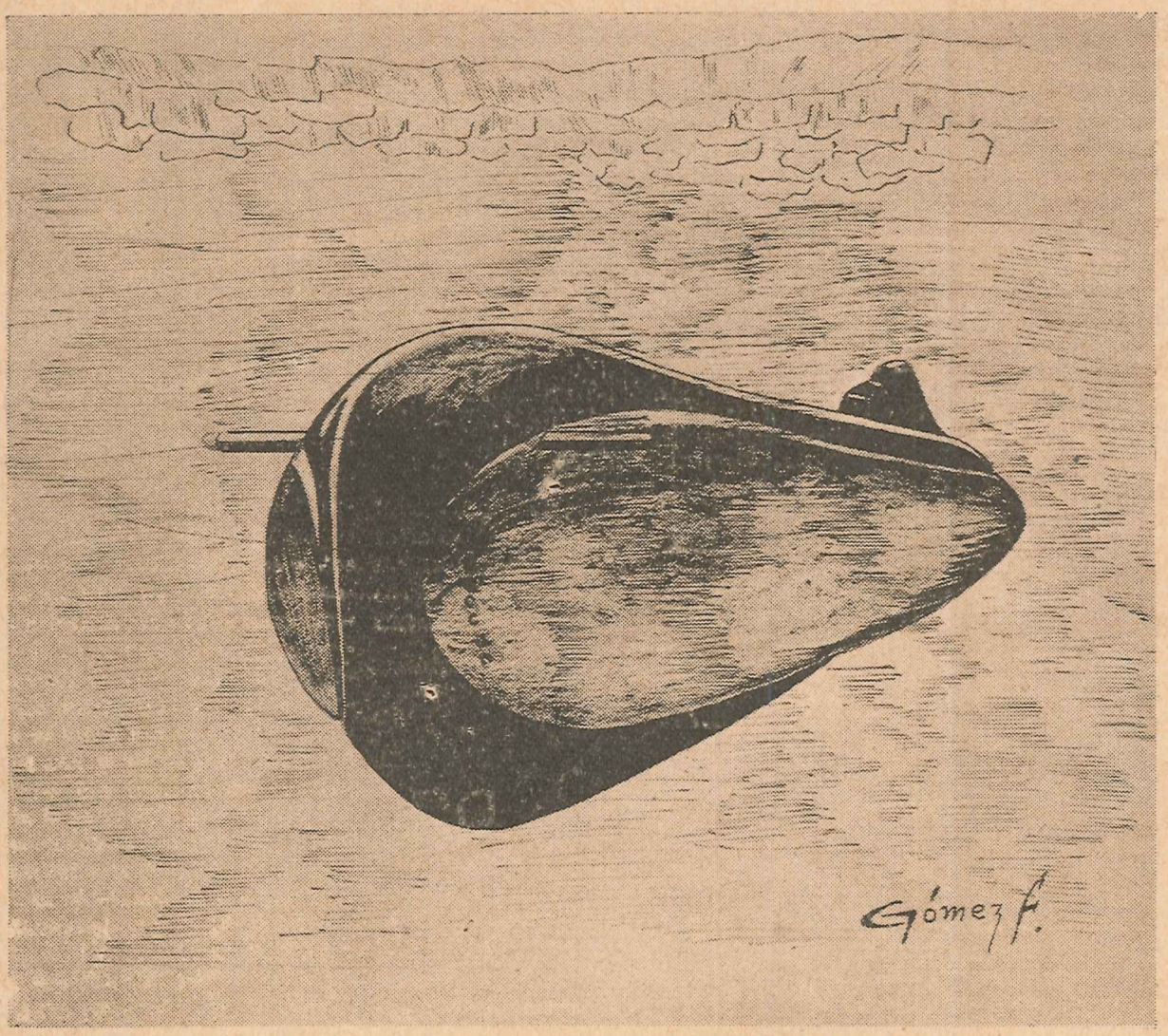
Visite Nuestros Mostradores

El Submarino del Mañana

SOBRE EL BLANCO

Aquí está la fantástica arma del futuro que hará la guerra a cualquier enemigo sobre o bajo la superficie del mar y en la tierra!

Escrito por Fletcher Pratt. Traducido al español por Reinaldo Montalvo L.



Sumergido cautelosamente bajo las aguas heladas, esperando captar en su radar la presencia del enemigo. Así puede permanecer todo el tiempo que su tripulación sea capaz de soportarlo: silencioso, quieto y en asecho constante.

Hoy, siete años después de que los investigadores aliados llegaron a los astilleros de submarinos en Hamburgo y Bremen, llegamos nosotros interesados en lo que encontraríamos allí, y en formar un esquema seguro y razonable de lo que será el "submarino del mañana". La palabra es "submarinos", en plural, y el esquema nuestra que serán como cualquier cosa.

Casi todos los submarinos de la segunda guerra mundial fueron diseñados para el único objeto de hundir buques. Hoy en día, tenemos submarinos especialmente diseñados para entrar a los puertos enemigos y sembrar minas, para atacar convoyes, ó llevar tropas a misiones especiales en costas hostiles; para llevar carga y combustible, para dar alerta de bombarderos enemigos que se acerquen al mar ó para dirigir bombardeos a las costas. Tan pronto como la fuerza atómica sea utilizada, tendremos submarinos capaces de destruir ciudades a trescientas millas o más tierra adentro.

Los Alemanes pensaban que el submarino, desalojaría del mar a cualquier otra clase de buques en tiempo de guerra, y puede ser que ellos tuvieran razón, más no para lo que

pensaban. El submarino del mañana, impulsado por la energía atómica, o por una de las nuevas máquinas de auto-oxidación, puede ser capaz de hacer cualquier cosa que haga un buque de superficie sólo que podra hacerlo más eficientemente.

Aún los submarinos de la actualidad son maravillas de la eficiencia submarina. Pueden desarrollar entre 16 y 18 nudos, casi el doble de que podían los submarinos anteriormente. Están construídos para permanecer sumergidos y operar eficientemente, sin tener referencia siquiera de las condiciones exteriores. Tienen una forma tal (su popa en forma de gota) que los ayuda a obtener mayores velocidades bajo el agua. No tienen cañones en cubierta, para evitar en esta forma la resistencia del mar; tienen construcción apropiada, nuevas aleaciones, nuevos sistemas de ajuste y refuerzo. Pueden bajar a profundidades nunca alcanzadas anteriormente; pueden sumergirse con ángulos mayores y hacer virajes más rápidos; son inmunes a las cargas de profundidad, que habrían volado los costados de sus antecesores. Pueden desarrollar sumergidos velocidades mayores que las de algunos tipos de buques de superficie, tienen nuevos métodos de localizar su objetivo y nuevos procedimientos de ataque.

Pero no nos engañemos a las razones de este espectacular avance Los nuevos usos y proyectos para el submarino del mañana han llegado a ser posibles casi totalmente por los descubrimientos e inventos de los Alemanes durante la última guerra. Estos no llegaron a usarlos, en parte porque no tuvieron tiempo para realizarlos y en parte porque los Aliados se movieron demasiado rápido en la defensa anti-submarina.

Ellos usaron el "Snorkel" o tubo respiratorio, que inspira aire para los Diesel del submarino, mientras permanece sumergido. Este sencillo invento permitió a un submarino americano, hacer una correría de 21 días y 5.000 millas bajo el agua, pero esta es una invención Holandesa, no Alemana y pertenece al submarino actual, no al del mañana.

El "Snorkel" tiene sin embargo dos desventajas principales: aunque sobresale sólo un poco del agua siempre es lo suficiente para tender una delgada estela en la superficie que permite a un hábil operador de radar detectarlo; los Aliados a fines de la guerra pasada y aún los Japoneses disminuyeron este peligro en empleo de pintura anti-radar, que es en la actualidad un secreto exclusivo de la Armada Americana.

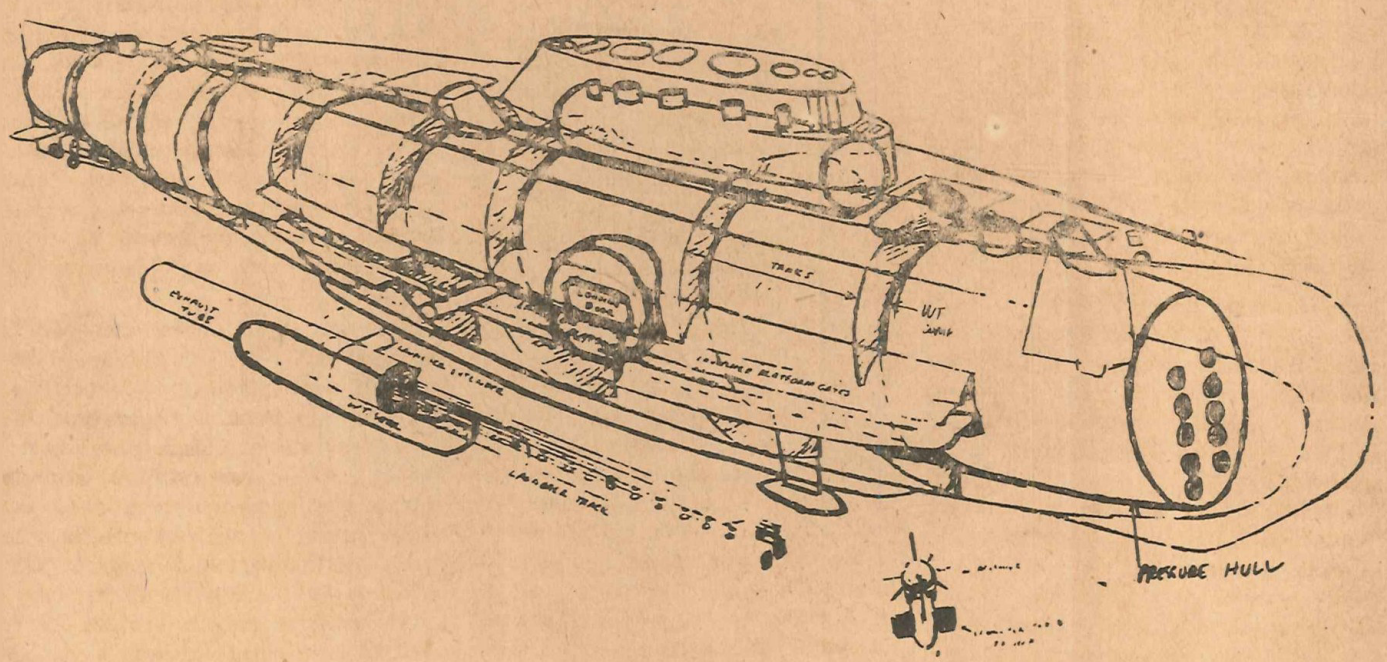
La segunda desventaja es la limitación en inmersión, debido a que el submarino no puede ir más profundo cuando está operando, que lo permitido por la longitud del tubo respiratorio que es de unos 50 pies. Si es atacado ó por alguna razón se ve obligado a sumergirse, queda de nuevo con baterias como el viejo submarino de la segunda guerra mundial.

Actualmente las baterias han sido mejoradas por medio de platinas más delgadas e instalaciones más largas, especialmente por los Alemanas en su famoso bote tipo XXI, pero las cargas eléctricas serán siempre de vida limitada. Tarde o temprano el submarino de baterías, tiene que subir a la superficie a admitir aire para sus Diesel y reanudar su carga.

Durante la guerra esta operación era bastante peligrosa. El famoso "Killer Walker" de la Armada Britanica, muchas veces ahorraba sus cargas de profundidad repartiendo sus buques en la superficie y esperando hasta que los "Krants" salieran del agua cuando lo necesitaban, y alli los hundía.

Para obviar esta necesidad de salir por aire, los Alemanes idearon dos nuevas plantas propulsoras. La idea tras la cual estaban las dos, era la de "el verdadero submarino", un buque que podría sumergirse en su propio puesto y permanecer bajo el agua hasta que su crucero de dos meses terminara.

Uno de estos dos inventos, tal vez



De apariencia fantástica y complicada esta ilustración muestra lo que sería en realidad "el esqueleto" del futuro submarino. Nótese aquí también la posición del tubo lanza torpedo lateral.

los dos, equiparán al submarino del mañana, a no ser que use desintegración nuclear.

La menos sensacional de estas plantas de potencia, pero tal vez la más usable en un recorrido largo, es la conocida con el nombre de "KREISLAUF". En este sistema, oxígeno puro, bien sea transportado en botellas o producido por la descomposición del peroxido de hidrógeno, se mezcla con el combustible en los cilindros de una máquina Diesel ordinaria. Esta combinación, se quemaría dentro de los cilindros en fracciones de segundo, en esta forma los gases de educción son mezclados dentro, dando la ventaja adicional de no dejar burbujas que salgan a la superficie.

Los Aliados encontraron el Diesel "KREISLAUF" en el período de experimentación, cuando ocuparon a Alemania, y no se ha oído nada acerca de él desde entonces. Es muy posible que los nuevos submarinos, que actualmente están siendo botados, vengan equipados con auxiliares Kreislauf para operaciones submarinas prolongadas.

El otro tipo de verdadero submarino, el WALTER" está impulsado por una turbina de peroxido de hidrógeno. Este se desarrolló muy despacio, debido a que el peroxido de hidrógeno es excesivamente costoso, y es gastado rapidamente en la turbina Walter. Si un submarino Alemán Walter del tiempo de la guerra fuera operado a toda fuerza tendría una duración exacta de cinco horas. Aún así, los resultados de la máquina Walter fueron tan sensacionales, que despues de cuatro pequeños buques de experimento, los Alemanes fabricaron tipo Walter en grande escala; todavía incompletos cuando terminó la guerra. Estaban equipados con motores Diesel ordinarios y baterías para crucero, y con una máquina Walter para ataques de emergencia. Estaban diseñados para desarrollar velocidades de 25 nudos totalmente sumergidos, haciendolos más rápidos que la mayoría de los más veloces buques de guerra o transatlánticos. Estos primeros buques tipo Walter tenían la forma de una verdadera gota. sin tener siquiera una sola torre para observaciones.

Quizá un submarino "Walter", con sus Diessel operando en el sistema "Kreislauf" y trabajando con un avión explorador podría perseguir un convoy bajo el agua y alcanzarlo, permaneciendo a profundidades de 600 ó 700 pies, donde el radio del detector de sonidos de los buques de superficie no tiene alcance; así, podría esperar a que sus víctimas se hallaran directamente sobre él y entonces dispararía una certera cortina de torpedos directamente hacia arriba y luego usando un pequeño esfuerzo de su velocidad fantástica escaparía.

Un submarino "Kreislauf" podrá hacer lo mismo, aunque no tendría la rapidez para obtener la alta velocidad.

En el futuro el "Kreislauf" y el "Walter" pueden ser eclipsados. Los submarinos equipados con plantas poderosas, dirigidas por energía atómica ya están en las mesas de dibujo y pronto serán una realidad. Estos no tendrán límite de combustible como el "Walter", ni de velocidad como el "Kreislauf". Tal como se han planeado tendrán una velocidad media de crucero de 25 nudos y capacidad para andar trechos a 35 nudos, la velocidad de un destructor, todo esto por debajo del agua.

Los diseñadores no están aún completamente seguros de cuál de las dos plantas de poder probará ser práctica para el submarino atómico, así que están trabajando intensamente en ambas. En una, dos neutrones de poca velocidad de una pila atómica ordinaria, serán usados para calentar agua en una caldera, la cual producirá vapor para accionar una turbina de las usadas en buques de superficie. La otra diseñada como un pequeño reactor, usaría neutrones de alta velocidad, q' no son muy usados una pila atómica, para calentar metal hasta su punto de fusión, y el metal a su vez produciría vapor, o posiblemente llegaría a un tipo totalmente nuevo de equipo impulsivo.

El exterior del submarino atómico dependerá mucho de sus propósitos tácticos y de la clase de planta usada, pero probablemente será estilizado como los actuales.

El torpedo que usará dicho submarino, fué también planeado por los Alemanes quienes produjeron cuatro nuevos tipos: uno acústico que estallaba con el sonido de la hélices de un buque, pero no tuvo mayor exito, ya que los científicos Aliados, supieron de él antes de salir y cuando apareció tenían ya cuatro maneras diferentes de combatirlo y todas ellas efectivas. El segundo fue el eléctrico. Los Alemanes nunca hicieron mucho uso de él, pero cuando los Americanos lo encontraron lo desarrollaron tan rápido, que en los últimos meses de la guerra más del 60% de los torpedos lanzados por nuestros submarinos fueron eléctricos. El torpedo eléctrico es relativamente lento, pero como no deja huella de su paso las escoltas no pueden definir su procedencia.

El tercer torpedo tenía una pequeña turbina de peróxido de hidrógeno, tipo "Walter" como propulsion. Era mucho más rápido que el torpedo de vapor común y corriente pero tan silencioso y sin huella como el eléctrico. Este es verdaderamente el torpedo del mañana, no importa el submarino que lo use. Tendría una velocidad arriba de ocho nudos y un alcance de más de 30 millas.

Hay alguna posibilidad de que el submarino del mañana sea equipado con torpedos, que puedan estallar en las máquinas del buque o por magnetismo, y que puedan ser disparados con un alcance extremadamente largo; el inconveniente aquí sería como en el acústico: las distancias y el dispararlo a mano pues será el único medio seguro de conectarlo con el blanco.

Estos son todos nuevos métodos de impulsar el torpedo. El cuarto invento fué un método para estallarlo; una aguja magnética disparadora hizo innecesario el choque para su explosión. El torpedo estallaba cuando entraba en el campo magnético del buque presa, preferiblemente bajo la quilla. Esta idea no floreció, ni tam poco una aguja magnética, descubierta por nuestra propia Armada en el más estricto secreto, debido a que los buques han sido desmagnetizados, y la aguja magnética es una moda de los submarinos actuales.

Un torpedo magnético de largo alcance, con propulsión "Walter", sera suficiente. El submarino del mañana no tendría uso particular para un torpedo con cabeza de de guerra atómica, pero podría ser fabricado. Trabajando profundamente y disparando sus torpedos hacia arriba, puede usar alguno de los inventos sónicos originalmente desarrollados para trabajos de los submarinos. En el caso del ataque a un convoy ó una flota, los torpedos serían disparados con artefactos espirales, inventados por los Italianos, y que hacen al torpedo describir círculos locos u ochos, hasta llegar al campo de un buque que los haga estallar. Pero los torpedos no serán la única arma del submarino del mañana.

Hacia el final de la última guerra, los submarinos Americanos navegaban pegados a las costas Japonesas y colocando rápidamente proyectores de cohetes sobre cubierta, lanzaban salvas de estos sobre las ciudades y fábricas japonesas. Algunos los submarinos del mañana serán especialmente diseñados para propósitos de bombardeo. Llevarán cientos de cohetes, y podrán lanzarlos con solamente sacar a flote la proa de buque. Un ataque de esta clase, especialmente con cohetes incendiarios, sería muy serio para las ciudades de la costa y casi no hay manera de defensa contra él, debido a la sorpresa y a la velocidad con que se llevaría a cabo.

Las instalaciones y ciudades costaneras tendrán que sentir mucho los ataques de los Comandos desembarcados en la noche por los submarinos.

Los submarinos corrientes de transporte de tropa, mejorados de los de la segunda guera mundial, pueden llevar 160 hombres, y no hay nada que impida a un invasor enviar varios submarinos, como lo hicieron con dos de los nuestros que penetraron a Nanpin durante la guera.

El próximo paso, es el lanzamiento de proyectiles dirigidos desde los submarinos. El "Loon", una versión de la marina Americana del V—1 Aleman, ha sido ya disparado en una Base experimental desde plataformas especialmente fabricadas en la cubierta de un submarino. Por lo que sabemos hasta ahora, cualquier lugar situado a un poco más de cien millas de las costas, puede ser sometido a un fuerte ataque por medio de proyectiles dirigidos.

Como las grandes cargas de alto explosivo, tales como las del "Loon", no serían verdaderamente efectivas contra una ciudad, tales cargas serán probablemente reservadas para blancos valiosos, tales como un astillero, un depósito, ó una refineria. Por cierto el "Loon" al contrario de V—1, es bastante preciso en sus calculos y graduaciones. También puede ser posible disparar cohetes más grandes, como los delV—2 ó "Viking" de la Armada, con una cabeza atómica que llega tierra adentro hasta 300 millas ó más.

Los V—2, han sido disparados desde buques, desde el portaaviones Midway y el buque de lanzamiento de proyectiles dirigidos "Norton Sound" pero estos eran buques grandes, equipados con plataformas para lanzamientos y con grandes lugares para almacenar el material necesario, como tanques de oxigeno liquido y bombas para extraerlo.

Actualmente exceptuando dos Japoneses, diseñados como portaaviones, y que fueron un fracaso, el submarino más grande que ha sido construído, fué el frances "Surcouf" de 2.880 toneladas. El "Surcouf" podria haber transportado y disparado solamente un V—2, aunque hubiera sido construído especialmente para este propósito, y el buque que pueda lanzar solamente un disparo, no es nada bueno; podría errar el tiro, su único disparo. Se añade que el "Surcouf' viraba y se sumergía muy despacio a más de andar mal bajo el agua, que es lo que usualmente pasa con los submarinos cuando son construídos muy grandes. Asi que el submarino está eliminado como una plataforma para lanzamiento de V—2, a no ser que obtengamos un submarino de propulsión atómica, que sería de todos modos muy grande. No hay manera de evitar peso y tamaño en una pila de desintegración, y la coraza será aún más peso y tamaño. Asi que será solamente capaz de cargas media docena de cohetes con cabeza atómica de largo alcance

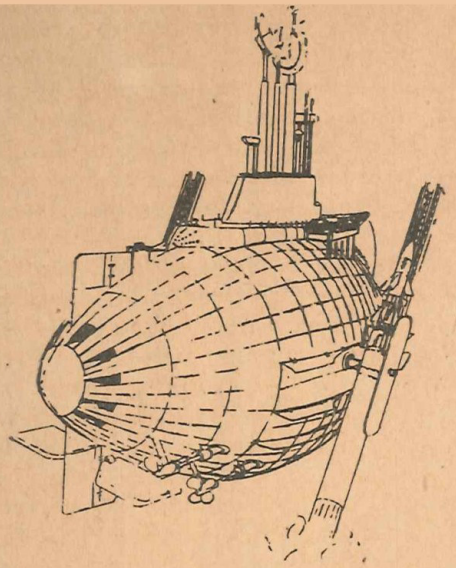
Pero, no lo hará su tamaño difícil de manejar y lento como el 'Surcouf'? No el peso y el tamaño poco importa si se tiene la potencia para moverlos. En el "Surcouf" y en los submarinos portaaviones japoneses, los pesos eran mayores que la potencia desarrollada, necesitaban máquinas el doble de poderosas de las que tenían y no había lugar para dichas unidades. Con una máquina de reacción el poder es casi ilimitado, y el submarino puede ser construido tan grande como se necesite para su propósito, sin sacrificar velocidad o alguna otra conveniencia.

Hay otra manera de usar los submarinos en conección con proyectiles dirigidos. Ya tenemos submarinos equipados con radar, que pueden permanecer en alta mar ó bajo el fondo del agua helada del artico, para dar alarmas de la aproximación de bombardeos enemigos. No seria gran trabajo equipar a tales submarinos con estaciones guías para tomar grandes cohetes enviados desde la distancia y dirigirlos a sus blancos por medio de ondas de radio. Estos submarinos permanecerían pegados a la costa enemiga, esperando a que su radar determinará la aproximacion de un proyectil dirigido, disparado desde centenares de millas de distancia. Unos pocos arreglos y calculos, una presión en una llave de un radio, y el dirigido sigue su rumbo a un blanco muchas millas adentro de la costa.

Mientras un equipo de cientificos trabaja en perfeccionar el submarino otro grupo trabaja en destruírlo. Hoy en día el invento antisubmarino mas eficiente es la "Boya de Sonar", que fué usada durante la guerra y ahora está muy perfeccionada. Las boyas son lanzadas desde el aire al agua cuando un avión de exploración sospecha la presencia de un submarino. Su aparato sensible de sonar recoge los ruidos del submarino, los amplia y transmite por radio al aeroplano en espectativa.

Estos aviones antisubmarinos trabajan en pares; uno ataca, mientras el otro escucha y da aviso. En vez del segundo avión puede ser usado uno de los nuevos destructores equipados con sonar, cargas de profundidad y tubos lanza cohetes antisubmarinos. Las boyas de sonar, son verdaderamente mortíferas, pues usan las mejores armas del submarino que son el secreto y la sorpresa. No hay manera para que un submarino se de cuenta de que está siendo rodeado. La primera alarma sería una serie de explosiones alrededor de sí mismo.

Mañana, la mejor arma contra el submarino, será otro submarino, uno de esos submarinos destructores especiales, diseñados para el ataque a los de su misma clase. Su ventaja no será entonces la velocidad, sino la habilidad para andar despacio. Cuando un submarino desea hallar a otro bajo el agua, usa el mismo aparato de sonar, como la boya de sonar. El submarino destructor estará equipado con máquinas diseñadas para andar pegados al fondo, haciendo tan poco ruido que el submarino de arriba, no lo pueda detectar y él estará alistando un torpedo para el lanzamiento. Puede que no le haga daño un torpedo. El lugar preciso para el ataque del destructor, no lo es en alta mar, pues pueden ocurrir accidentes al tratar con ambos submarinos a toda máquina; el preciso momento será cuan el submarino llegue a los lugares de aprovisonamiento. El fondo es necesariamente poco en estos lugares, y cuando el sub- destructor detecte la aproximación de submarinos, puede



Esta ilustración no se ha basado en planos actuales, pero si es un proyecto para el futuro. Nótese como detalle en el dibujo el tubo lanza torpedos situado en el costado de la nave, el cual gracias a un mecanismo hidrálico, puede lanzar los torpedos a diferentes ángulos de inclinación y luego regresar a su posición e incrustarse dentro del casco, no perjudicando el normal deslizamiento del submarino sumergido.

tender una cortina de minas de profundidad a lo largo del camino del submarino y luego escapar.

Las minas de profundidad se disparán por el cambio de presión del agua, causada por el paso de un buque. Aparecieron solamente al final de la última guerra. Son indestructibles y algunas estan aún hundiendo buques en aguas de Europa y Japón. Con este plan de ataque el submarino enemigo, no puede tener sospecha ni alarma de su proxima destrucción, ya que no tendrá medio de saber que navega dentro de un campo minado.

El submarino antisubmarino, puede ser tripulado por dos hombres, y cargado dentro de uno más grande, puede aproximarse a puerto y luego transitar por áreas barridas por aparatos detectores y cerradas a los submarinos grandes por redes de minas. Como operará solamente en cortas distancias se puede fabricar completamente eléctrico, con operación en completo silencio.

Con mayor veloidad, nuevos torpedos eficientes, y habilidad para permanecer meses a cientos de pies de profundidad, el submarino del mañana, tendrá poco que temer de su viejo enemigo: el destructor; su mayor amenaza serán los miembros de su misma familia: sub-destructores. Esperándolo pacientemente en su propia base de aprovisionamiento.

Cartagena Motor, Ltda.

Cartagena - Colombia.

Avenida: Carlos Escallón. - Edificio Castillo.

Teléfono No. 23-74 - Telégrafo "CAMOTOR"

Distribuidores exclusivos de:

CHRYSLER - DE SOTO - PLYMOUTH - FARGO DE SOTO - Respuestos y Accesorios MOPAR - Llantas Acumuladores GENERAL y PENSYVANIA Aceite RPM - Neveras GIBSON - Máquinas de Coser Alemanas MARGOT.

Todos los Puertos del mundo conocen nuestros

ZAPATOS

Lucidos por los marinos de la

Armada Colombiana

Hermane, con ellos, en elegancia y calidad

USANDO

Calzado Beetar

Cartagena - Colombia.

A. R. C.
CUCUTA

Corría el año de 1.931. Colombia pasaba por una de sus peores épocas; el duro golpe de las gueras civiles no había borrado sus huellas de desolación, cuando nuevamente se veía abocada a un conflicto internacional: la guerra con el Perú.

Los puertos fronterizos del sur, se hallaban en un estado de abandono verdaderamente lamentable; las comunicaciones eran casi nulas y el transporte de materiales y tropa por caminos en pésimo estado, a más de ser una tarea arriesgada, requería mucho tiempo, que no podía desperdiciarse en esos momentos con la espectativa de un cercano ataque de las tropas peruanas. Había un camino, aunque no corto, pero sí el más eficiente en tales circunstancias: la vía marítima. Pero donde estaban los buques transporte?. Sí en esa época, la Armada Nacional solo contaba con pequeñas embarcaciones de reducido tamaño, incapaces de realizar el largo viaje de Cartagena a Leticia, éste fué el origen y la causa de la compra del buque transporte que algún tiempo después habría de llamarse "M.C. Cúcuta".

Al iniciarse las negociaciones, un problema aún mayor venía a presentarse: los Estados Unidos, no vendían ninguna clase de material bélico, ni que pudiera usarse en tal fin, a los dos paises en contienda. El buque debía adquirirse a todo trance; trás inútiles negociaciones, intervino la diplomacia y la inteligencia: El consul de Colombia en Nueva York, operando como entidad particular, compró para sí un buque transporte a una de las casas constructoras, para condiciones especiales y determinadas de navegación. Algún tiempo después el consul, como propietario único y absoluto, vendía este buque al gobierno de Colombia, llenando todos los requisitos legales en la transación, y recibiendo a conformidad el valor estipulado en la negociación. En esta forma evitaba cualquier reclamo por parte de los Estados Unidos.

Bien pronto la nueva unidad empezó a cumplir la misión a que se lo había destinado. Empesaban a movilizarse las tropas de la república, las municiones y provisiones desde los puertos del Atlántico hasta Leticia en el Amazonas; a un contingente le seguía otro y otro, hasta 1.934 cuando se terminaron las luchas en el sur y regresó el A.R.C. Cúcuta a Barranquilla con las tropas de evacuación, para ser asiento de la Escuela de Grumetes que acababa de fundarse: un año más tarde convertía sus amplias bodegas en salones de estudio y alojamiento de cadetes y dejaba de ser una unidad de transporte para convertirse en buque Escuela. Sobre sus cubiertas el 3 de julio de 1.935, en virtud del decreto 712 del mes de Abril del mismo año, en solemne ceremonia se fundaba la Escuela de Cadetes. Desde este día la actividad del Cúcuta estaba llamada a la preparación y formación de los primeros oficiales navales. Su comandante capitán Binny, asumió la dirección de la Escuela, iniciado para la Patria una nueva era de progreso.

Como el número de aspirantes que llegaban anualmente aumentaba cada vez más, el buque Escuela venia a ser insuficiente como alojamiento de los futuros oficiales, en 1.9 la Escuela se trasladó a tierra, con lo que la unidad volvía a su antigua misión. Por algún tiempo estuvo fletado a una compañía de navegación que operaba el comercio con los puertos extranjeros.

Cuando volvió a incorporarse a la Armada el A.R.C. Cúcuta cumplió con las tareas propias para embarcaciones de esta clase.

Al nacer el proyecto de un aeropuerto internacional en Leticia, viajó a los Estados Unidos, de donde regresó completamente cargado con los materiales de la construcción necesarios para esta empresa, así mismo con grandes cargamentos de materiales destinados a las casas de oficiales.

De Cartagena zarpó rumbo a Leticia en las horas de la tarde, no había navegado muchas millas cuando se halló entre un fuerte temporal que semejaba grandes proporciones. El tiempo transcurría y la visibilidad se hacia nula; la brisa aumentaba considerablemente; las fuertes corrientes marinas hacían derivar al buque continuamente.

Sin poder tomar ninguna posición por más de siete horas sus oficiales trabajaron infatigablemente, recurriendo a todos los artificios de navegación con la esperanza de encontrar una posición, era de temerse por algo de mayores transendencias. A las 23:30 horas, un gran estrépito aumentaba la preocupación de la tripulación; el buque había sufrido una avería en la obra viva, no pudiéndose definir la causa de su origen, parece que haya sido el choque con algún bajo fondo.

Esta avería en la popa, fué reparada prontamente y no impidió en lo más mínimo que la navegación continuara, aunque no en perfectas condiciones, por que el tiempo reinante no lo permitía.

Lo que al principio era un accidente sin consecuencias mayores, cincuenta minutos más tarde sería el principio de una verdadera catástrofe. La popa empesaba a nundarse y el buque tomaba escora a estribor aumentando gradualmente su desplazamiento, su velocidad decrecia rapidamente en proporción a su calado, cuando un nuevo contratiempo vino a empeorar la situación: las máquinas sufrían un daño que no podría repararse facilmente sin ayuda. Por los costados, montañas líquidas chocaban violentamente tráz la polvorera del agua arrastraban cuánto se

hallase sobre cubierta, las bombas de achique eran insuficientes y la visibilidad se hacía cada vez menor. Por otra parte sus marineros trabajaban sin cesar tratando de salvar la nave, parecía que la naturaleza se ponía en contra. El comandante viendo la magnitud del peligro y con el informe nada favorable del Ingeniero Jefe, ordenó el regreso a Cartagena a la mayor brevedad. Frente a las islas del Rosario, la avería de las máquinas se hizo decisiva. Por la misma inundación de las salas, no pudieron seguir trabajando, todo era imposible, el buque estaba ahora a la deriva, en el centro de una tempestad, sin gobierno, a merced de gigantescas olas capaces de derribarlo de un solo choque. Reinaba la más completa oscuridad. Indescriptibles instantes de angustia y temor se apoderaban de la tripulación, que en infatigables y heroicos trabajos trataban de adrisarlo, los tanques de estribor fueron desocupados y se llenaron los de babor; enormes pesos se transladaron, se botaba la carga al mar, tuberías de achique se estendían rapidamente a todo lo largo.

De Cartagena zarpó el destroyer A. R.C. Antioquia, que acababa de regresar de Venezuela, y a la altura de las islas del Tesoro logró localizarlo a escasa distancia de prominentes rocas, a dondo la corriente la arrastraba.

En el acto más heróico y ariesgado, el Antioquia poniendo sus máquinas todo avante se interpuso entre el transporte y las rocas por contadas varas de separación por ambas bandas; la fuerza de succión del buque mayor arrimó tanto al destroyer, que la totalidad de sus lanchas, salvavidas en un costado fueron totalmente aplastados contra la borda del Cúcuta, solo un milagro pudo permitir no hubieran desgracias personales, ya que las balleneras y botes del destroyer estaban con todo su personal dentro, listos para ser soltadas en cualquier emergencia, pero en la misma confusión, las tripulaciones movidas por una reacción instantánea lograron saltar a cubierta y ponerse a salvo en una forma dramática y Dantesca.

El Antioquia logró pasar un cabo de remolque y sacar de una catastrofe definitiva al antiguo buque Escuela. Entre tanto el tiempo continuaba inclemente, en una racha de brisa la línea de remolque se reventó y el destroyer sufrió un daño en sus máquinas, nuevamente quedaba el Cúcuta a la deriva, hasta cuando el A.R.C. Blas de Lezo, que habia salido en su auxilio la pasó un línea de remolque. Cabe destacar aquí esta magna hazaña que un buque petrolero de reducido tamaño y poca fuerza propulsora, pudiera remolcar un pesado transporte casi totalmente inundado y con un mar tormentoso y traerlo hasta la entrada de la bahía de Cartagena, para el capitán Taylor la maniobra marinera digna de mayores magnitudes no fué un problema en el salvamento del Cúcuta.

En Bocachica salió el remolcador Delamar a ayudar en la maniobra, y así lograron conducirlo por los complicados canales de la bahía, hasta un punto ya a vista de puerto, donde una fuerte y sorpresiva corriente de aire, superior a la fuerza de los remolcadores, recostó tanto al Cúcuta, como a los buques de remolque contra la costa donde encalló, quedando adrizado. En ese mismo sitio se arreglaron los preparativos para las primeras reparaciones, y allí se ejecutaron los trabajos de achique, bucería y cambio de las planchas averiadas de la obra viva. Cuatro días después se le movió a un lugar más seguro donde se terminarían las reparaciones. Una vez acondicionado de nuevo, arreglados su daño y listo su maquinaria para trabajar, el A.R.C. Cúcuta partía para el sur, realizando, aunque con grandes dificultades el viaje propuesto.

Sería imposible describir los grandes trabajos que se realizaron a bordo del Cúcuta en su salvamento, una complicada tubería de proa a popa se extendió para el achique en solo tres días, la que en las mismas condiciones y en tiempos normales requiere por lo menos tres meses. Una pesada caldera de 30 toneladas que iba en la proa se arojó al mar, así como gran cantidad de carga para disminuir el peso, en una palabra los hechos en el Cúcuta por sus oficiales y marineros constituye una obra que no podrá repetirse en muchos años.

El estado de nervios del personal, después de pasar día tras día, sin comer ni dormir, era espantoso e intimaba los ánimos de toda la tripulación, que con sus chalecos salvavidas puestos, esperaban la orden de abandono. El médico doctor Torres, que solo recibía noticias alarmantes fué victima de un ataque de nervios.

Actualmente el A.R.C. Cúcuta, retirado del servicio activo, se halla fondeado en el Amazonas frente al puerto de Leticia, como un ejemplo para las tripulaciones venideras que verán en él los recuerdos de imborrables días.

Allí quedará por muchos años, nunca olvidado. Todos los marinos colombianos, aún los que no lo conocieron tienen algo que decir del Cúcuta. La Escuela lo recuerda como suyo y sus nuevas juventudes saben de los servicios prestados a la Patria por este buque.

A. M. R.

CLUBES ! ! !

$ 2.00 SEMANALES

Méndez y Gómez

Foto Artística

J. M. Solano

Teléfono 97-81

Cartagena - Bol.

Viento, mujer y ventura es muy poco lo que dura

Amarra más cabello de mujer que calabrote de navío

Introducción a la vida del primer Marino de Colombia: José P. Padilla

Por Roberto Burgos Ojeda

Dedico a los valientes marinos de la Fragata Almirante Padilla, que combatieron por la libertad en Corea

No se si hemos de atribuir a la casualidad, o a nuestr contacto con estas cosas grandes del mar y de la Patria, o a la pertinencia de servir a las causas injustamente tratadas, pero que llevan en sí el noble espaldarazo de la grandeza que les dió la Historia, lo que nos ha colocado en el forzoso trance de pergeñar unas páginas biográficas que humanicen, o para usar otros términos, actualicen la figura sugestiva del PRIMER ALMIRANTE DE COLOMBIA: JOSE PRUDENCIO PADILLA.

Sacar de los meandros de los viejos resquemores políticos una figura como la de Padilla, no es empresa fácil. Levantar los perfiles de su curtida estampa de marino, poner en alto el brillo magnífico de su valor sencillo, no se logra con la simple admiración ni con el noble justiprecio del patriotismo que infunde en nuestra pluma la hazaña que intentamos.

Con maravillosa oportunidad recuerda el historiados José P. Urueta, al recoger la preciosa documentación que informa el tomo titulado "EL GRAN ALMIRANTE JOSE PADILLA aquella prohibición hecha por los griegos para mencionar en las lindes de la Patria, al que fuera incendiario del templo de Diana. La invocación tiende a justificar la reprobable actitud, en ese entonces, de quien por mandato de la Ley, violentaría la idolatría a Bolívar, para dejar a la posteridad esta preciosísima obra que sirve de pedestal y asidero al presente trabajo.

Hemos esquivado por repetidas ocasiones el honroso cometido de historiador al maravilloso héroe de Maracaibo. Una y otra vez hemos aplazado nuestro propósito, fundados en diversos argumentos. Lo prometimos un día a Antonio del Real Torres, descendiente del otro Antonio del Real,

El Almirante José Prudencio Padilla una de las figuras más discutidas de nuestra historia y héroe máximo de la Batalla de las Barras de Maracaibo

que dejara un Diario valioso para la historiografía del Marino, y murió tempranamente aquél amigo nuestro, sin que hubiesemos osado poner mano a la obra que queríamos rendir como tributo al democrático heroísmo de Colombia. Mas tarde, un oficial de la Armada nuestra., Teniente en ese entonces, y oficial en el grado de Capitán hoy, Otoya Arboleda, nos estimuló a emprender esta hermosa tarea de restaurar los méritos de un humilde marino. Quisimos corresponder a aquella demostración de estimación de nuestros modestos méritos intelectuales, dando pié a la obra de inmediato; no obstante, pocos documentos pudimos obtener aquellos días. Recordamos entre otros, La biografía del PRECLARO GENERAL JOSE PADILLA, que firma el CORONEL GREGORIO CERRA y que había sido puesta en nuestras manos por el historiador PASTOR RESTREPO; unos documentos relativos a la Campaña de Maracaibo (24 de julio de 1.823), ordenados por el Tte. Coronel Jaime Polanía Puyo, miembro de la Academia Colombiana de la Historia y por último, unas noticias biográficas verbales que había recogido para nosotros en Río Hacha, PABLO EMILIO VALVERDE. Con eso, sentíamos el menor entusiasmo para acometer la difícil empresa. Pero he aquí que después de cinco años, y al regresar

Fábrica Nacional de Oxígeno y Productos Metálicos

"F A N O"

Calle San Agustín. - Apartado aéreo No. 339

Teleg. OXIGENO - Teléfono: 29-69

Oxígeno Industrial y Terapéutico,

Acetileno en Cilindros,

Equipos para soldar y cortar,

Soldadura Autógena y Eléctrica para toda clase de Metales,

Toda clase de Accesorios y Repuestos para aparatos de soldadura.

nuevamente a Cartagena el Capitán Otoya Arboleda, pone en nuestras manos una valiosísima documentación sobre Padilla, que nos decide por fín a cumplir esta cita con el destino, este encuentro con una de las figuras mas sugestivas de la lucha emancipadora.

LOS PRIMEROS DIAS

Para entrar a la formación humana de Padilla deberíamos deteneros en las palabras del filosofo Hubbard: Su universidad, como la de los mejores hijos de la democracia, fue la de los golpes...

Padilla ni siquiera conoció la Escuela Primaria, no existe memoria en El Hacha de que este hombre, fuera de sus experiencias en el mar desde los 13 años, hubiese tenido algun maestro. Acaso necesita otro maestro quien ha tenido frente a su vida la proteiforme figura del mar?. El mar es lección permanente de belleza y rebeldía; tienen sus olas tal seducción, que hicieron decir un día a un poeta de la color y de los sentimientos de Padilla:

Amo la mar porque es atribiliaria y (loca
porque tiene olas volubles como (hembra
y porque no es de nadie...

Entre los numerosos biógrafos de Padilla, solo uno que sepamos, el Gral. venezolano don RAMON AZPURUA, escribe en Caracas hacia el año de 1.877: "Nacido en Río-Hacha, antigua ciudad del Nuevo Reino de Granada, por el año 1.778, JOSE PADILLA, d padres pobres que no pudieron proporcionarle ni mediana instruccion primaria, destinarónle a las embarcaciones pequeñas de la costa, en donde fué enganchado como muchacho del servicio doméstico de a bordo, y luego como grumete en otras mayores

Así despunta la vida marinera de quien, con el correr del tiempo, sería llamado por el LIBERTADOR, después de la famosa victoria de Angostura, en donde tuvo parte importantísima la Flotilla del Orinoco comandada por Padilla, NELSON COLOMBIANO. Bajo las auroras de una vida humildísima, confundido con el proletariado de los puertos, entre el montón de los muchachos morenos que sirven la faena doméstica a bordo de las embarcaciones de cabotaje, se iba endureciendo el espíritu de nuestro, más tarde, primer almirante. Como grumete sorteó los chubascos y las rachas de la costa de Maracaibo. Esa vida le permitió ir conociendo palmo a palmo el litoral que más tarde sería el teatro de la Homérica hazaña de Maracaibo, que el 24 de Julio de 1.823 realizara Padilla para esculpir eternamente su nombre en el corazón agradecido de la Patria.

(Este es la PRIMERA JORNADA de la obra que bajo el título de Introducción a la vida del Primer Marino de Colombia: José Padilla, está preparando el Profesor ROBERTO BURGOS OJEDA. La Dirección de "LA CORREDERA" agradece al doctor Roberto Burgos Ojeda el honor que le dispensa al entregar en sus páginas esta primicia de su libro en preparación.

Artículos para hombres solamente donde

D A U

Calle 1a. de Badillo.

MOTORES PENTA

de fuera de borda, de baja velocidad.

De fabricación sueca. - 2 - 4 y 12 H. P.

Agente en Cartagena

Joaquín Franco P.

José Padilla y la batalla de Maracaibo

José Padilla, nació en Río Hacha el 19 de marzo de 1778; de familia pobre pero honorable. Su ambición fué la de llegar a ser un verdadero marino. A temprana edad se enroló en la marina Española (13 años) como marinero. En poco tiempo el muchacho fué cogiendo práctica y logró el grado de contramaestre al cabo de pocos años. Estuvo presente en la célebre batalla naval de Trafalgar y fué hecho prisionero por los Ingleses y conducido a un puerto de Inglaterra; hasta la reconciliación de los dos paises. Llegó a Cartagena como Contramaestre del apostadero de la ciudad heroica, de aquí se retiró para servir a la fuerza patriótica en la independencia de América.

Fué uno de los hombres que unido a Cartagena, abogó por la independencia de ella el memorable 11 de noviembre de 1.811. De aquí en adelante trabajó incesantemente por la formación de nuestra marina, que debia tener un papel importantísimo en nuestra emancipación. Su primera misión la tuvo en el Magdalena navegando a órdenes del general Tono, de donde salió a comandar un buque de guerra. Obtuvo su primera victoria sobre los Españoles al rendir a unos jefes que transportaban tropas a Panamá, encontrándose entre ellos el mariscal de campo Alejandro Hore que iba de gobernador a Panamá, ante este hecho el gobernador de Cartagena premió el valor y arrojo de este marino ascendiéndolo a Alferez de Fragata.

Siguió prestando sus servicios al lado del General Simón Bolívar.

Como la política estaba en un caos terrible Padilla sufrió desengaños y persecuciones por parte de sus amigos ocasión que aprovechó el general Pablo Morillo para invadir a Cartagena.

Padilla logró salir de la prisión a que lo habían llevado las intrigas y nuevamente ingresó a la marina dedicándose a la defensa de la plaza, hasta el último momento, logrando emanciparse y emigrar con sus tropas en un buque hacia playas lejanas. Su retirada fué heróica, se abrió paso por el estrecho canal de Boca-chica, en medio de una descarga de proyectiles enemigos.

Padilla alcanzó la máxima gloria al derrotar a la Escuadra Española en el golfo de Maracaibo; su valerosa acción, gloria de la Patria, y gloria de los países que pusieron sus firmes miradas y esfuerzos en el brazo conquistador del Almirante José Padilla.

BATALLA NAVAL DE MARACAIBO

El 24 de agosto de 1.822 Francisco Tomás Morales, sale de Puerto Cabello con 13 navíos armados y 1.200 hombres. Estando en combinación con los realistas de Ciénaga y de Santa Marta, logra desembarcar en el puerto de la Teta, que se encuentra a la salida del golfo de Maracaibo, emprende marcha hacia el Cocuy, donde derrota a los generales patriótas Lino de Clemente y Castelli. Después de este triunfo Morales entra a Maracaibo el 7 de septiembre.

Le pérdida de Maracaibo ocasionó angustia y nerviosidad a los jefes patriotas.

Comprendiendo la importancia militar que tenía Morales, Montilla decretó el bloqueo del litoral comprendido entre el cabo de San Román y el de Chichivacoa. Nombrado Padilla comandante de la escuadra Colombiana, sale de Cartagena el 15 de Marzo de 1.823, llega a Tagres el 5 de Abril; le quedan dos caminos por seguir; esperar allí a Morales, o forzar la barra Española, en estos dos caminos tenía iguales probabilidades de morir. Prefirió lo último, aprovechando la situacin topográfica del lago que le daría grandes ventajas sobre su enemigo. Resuelto a pasar aquella fortaleza que significaba desafiar la muerte cara a cara, Padilla fondeó fuera del tiro de cañón el 7 de Marzo.

Su flota se componía de las Corbetas: "Constitución" los bergantines "Gran Bolívar" "Marte" e "Independiente" y las goletas "Espartana" "Atrevida" y "Temor", contaba además con otras unidades menores.

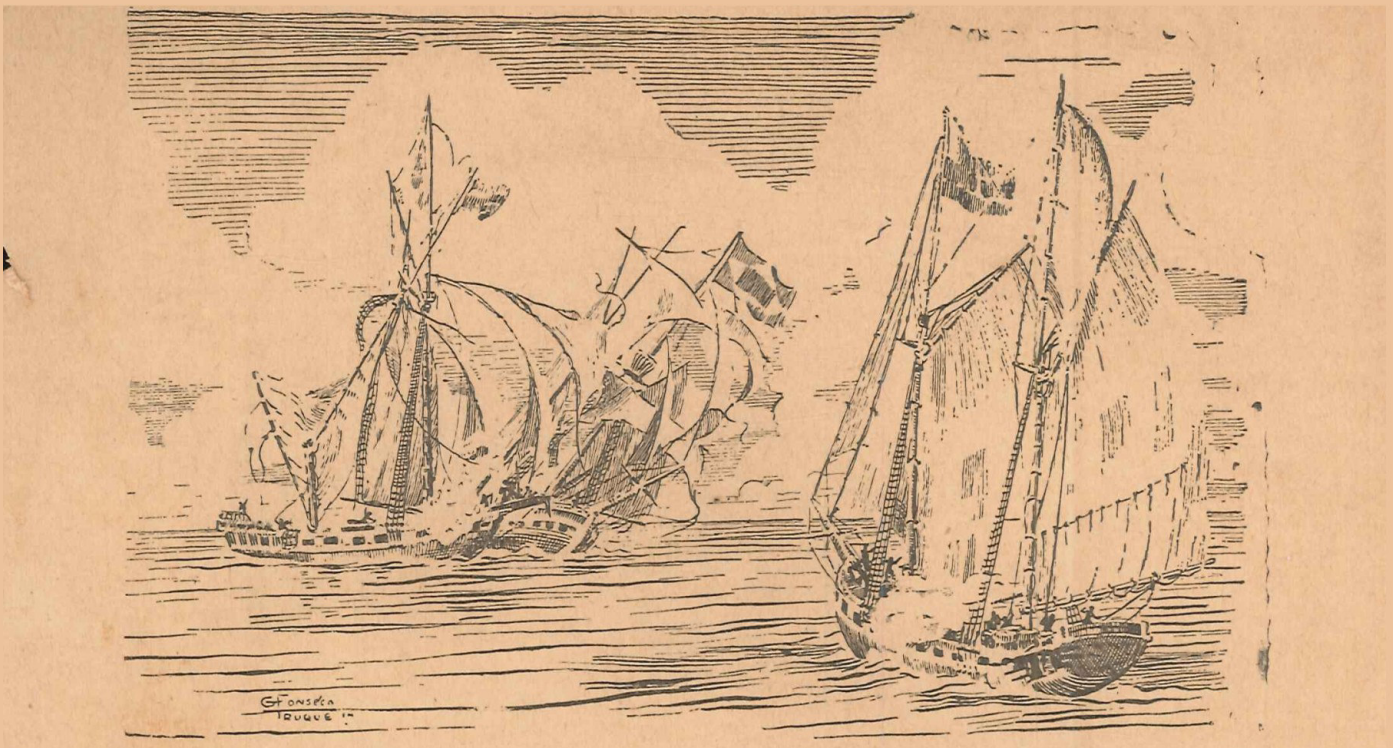
En su marcha por franquear la la barra el Independiente se evara optando Padilla por botar la artillería pesada, lastre y provisiones, la tripulación pasó a otro buque. La "Espartana" y "Marte" también encallaron, e igualmente hubo que sacar todo el peso para restaurarlas. El "Gran Bolívar fué menos afortunado y una descarga de artillería lo puso fuera de combate.

Pasaron días y días, sin que ninguno presentará combate, así llegó el 23 de Julio; a las 6 y cuarto de la mañana las escuadras Españolas y Patriotas se dieron a la vela, con el fin de ocupar sus puestos para la lucha. Dos horas más tarde rompen el fuego y a la hora siguiente los Españoles le sacan el cuerpo a la pelea, fondeándose en la ensenada de Capitan Crico; Durante la noche todo era silencio; no se dejaba ver ni una luz y el mínimo silencio reinaba, los nervios cogían fuerza extraña, en aquellas caras de angustia.

Al amanecer del día 24 las dos escuadras se encontraron a tres millas de distancia, listas para la acción. Padilla impartía las últimas órdenes a la vez que inspeccionaba sus buques personalmente. A las dos de la tarde, 30 minutos, la escuadra tomó formación para el combate; los realistas por su parte se apoderaron para hacerle frente a Padilla.

A las 3 y 17 minutos se tocó la señal de abordaje; a las 3 y 35 los realistas empezaron a disparar sus cañones y fusilerías. Los patriotas seguían avanzando sin temor al peligro y despreciando el poderío Español hasta colocarse a toca penoles, instante en el cual se dió la orden de fuego; cañones y fusiles producían un estruendoso ruido, la batalla se convirtió en una lucha de cuerpo a cuerpo. El ala sur la atendía Padilla, Beluche y Tono, procurando así cortar una posible retirada. Por el norte estaban Joly, Vega y Calderon y por el centro Batista con ocho barcos pequeños.

El bergantín "Independiente" después de romper los baupreses, se hechó sobre el San Carlos y lo rindió; el "Confianza" abordó a una goleta El bergantín-goleta enemigo "Espe-



Sin temor al peligro y despreciando el poderío. Español los patriotas avanzaron hasta colocarse a tocapenoles con las naves Hispanas, instante en el cual se dió la orden de fuego.

La imaginación de nuestro dibujante ha grabado este instante magnifico del combate.

ranza" se rindió a la "Emprendedora" quedando las demás unidades Españolas, muy pronto en iguales condiciones, ante el empuje y valor de los marinos Patriotas.

Padilla, hizo preso personalmente al comandante del "San Carlos" y con voz de trueno ordenaba por doquiera el asalto general.

Anselmo Belloso, Pedro Lucas y Cenobio Urriban, cayeron fieramente sobre la "Salvadora" causando una matanza horrible y fulmínea.

La escena de este combate naval realizado sobre las aguas de seda del lago de Maracaibo, por hombres que peleaban con valor y bizarría extraordinarios, para conquistar su independencia, será siempre una página gloriosa en las historias de Colombia y Venezuela.

El medio del fuego, los barcos enemigos trataron de hacerse a la vela, pero su intención fué nula debida al arrojo de los patriotas que no cedieron un solo instante hasta obtener una completa victoria.

El bergantín "Esperanza" se vió en la necesidad de ser incendiado por sus héroes. Solo tres goletas se escaparon, por estar a la vanguardia, entre ellas la "Especuladora", que acercándose cuanto fué posible a tierra logró que sus tripulantes llegaran a nado a las playas de Maracaibo. "La Guarireña", "La Atrevida", y "La Maracaibera", como igualmente una flotilla de faluchos y piraguas, que estaban armados, casi todos fueron hechos pedazos, salvándose muy poca tripulación.

Del bergantín "San Carlos", la mayor parte de su tripulación se arrojó al agua; por lo que el lago se veía cubierto de cadáveres y hombres nadando, muchos de ellos sangrando. Este era un espectáculo imponente y espantoso, presenciado de ambas márgenes del lago por millares de personas, desde Punta de Palma hasta de Leiva; y desde Santa Rosa Lecustre hasta el Milagro, barrio de Maracaibo en donde hombres y mujeres fueron testigos oculares de ese soberbio cuadro en que se debatían ambas fuerzas por conquistar los alagos de la victoria. El valor legendario Hispano, la bravura y el arrojo de los Patriotas que tenían como ideal simentar con bases sólidas donde poner el asta del pabellón sacrosanto de la Patria, se demostró una vez en forma gloriosa y sublime.

A las cinco de la tarde, las embarcaciones de ambas bandas estaban llenas de restos humanos y de hombres heridos, contándose muy pocos los que no lo estaban.

Los destrosos bélicos eran tantos que impedían los ataques y la maniobra; el ardor de la riña estaba dejando lugar a la fatiga y al agotamiento, causado por la temperatura y la humareda. En estas circunstancias, "Laborde" Jefe de la escuadra realista logró picar los cabos y levando anclas, se retiró hacia el castillo de San Carlos, mientras que las aguas del golfo, teñidas de sangre, seguían ondeando suavemente acariciadas por la brisa y el sol de aquel día, el que, al ocultarse en el horizonte, daba tintes fantásticos a aquella escena, que con tanta valentía los dos combatientes se habían disputado el triunfo que, con acariciante ademán, fué a besar la frente de los hijos de América.

El 3 de agosto de 1.823, Morales firmó con Padilla y Manrique la capitulación, por la cual, en su calidad de capitán general de costa firme, entregaba a Colombia el resto de su flota, la ciudad de Maracaibo y la plaza de Puerto Cabello

M.F.A.

Reportaje al Profesor Rafael Carmona

De acuerdo con previo convenio, a las tres de la tarde del último sábado de junio, nos presentamos a la casa de habitación del profesor Rafael Carmona Torres, bien conocido en todo el país por sus obras: Aritmética Razonada y Crítica y Enseñanza de Matemáticas.

La Universidad de Cartagena acaba de publicar la Aritmética Racional por el Profesor Carmona, como un testimonio de reconocimiento a uno de sus principales catedráticos. Esta aritmética que puede servir como obra de consulta y estudio para los profesores de matemáticas secundarias.

Este es el caso de un autodidacta que triunfa internándose en las escabrosidades de las llamadas ciencias exactas y en la enseñanza de las mismas. No tiene, pues, títulos de universidades extranjeras; tampoco de universidades nacionales. Pero, a través de los libros de su biblioteca ha recibido clases de los mejores profesores del mundo: Franklin (Phillip) y muchos otros. Russel (Bertrand), Dickson.

En el barrio de Marbella, frente al mar, vive este profesor de la Escuela Naval de Cadetes y de la Facultad de Ingeniería (Universidad de Cartagena), con su digna esposa Rosa Helena de Carmona y sus siete hijos Marta, Fernando, Elvira, Yolanda Orlando, Edgardo y Duglas. A los 37 años de edad está viendo ya grandes a sus primeros hijos y aunque no parezca cierto, puede contarnos diez y seis (16) años de labor en la Escuela Naval Militar de Colombia.

—Qué conocimiento tiene Ud., sobre la fundación de la Escuela Naval?

—No conozco con detalles la iniciación de esta última etapa (1.935) de la Escuela Naval de Colombia, pero me consta que se hizo bajo la Dirección de la Misión Inglesa.

La Escuela fué instalada a bordo del "M. C. CUCUTA", cuyo comandante era el Capitán de Navío Inglés R. D. Binney, que era al mismo tiempo Jefe de Entrenamiento Naval y a quien le tocaba reglamentariamente ocupar el cargo de Director de la Escuela.

Indudablemente el espíritu de hon-

PROFESOR
RAFAEL CARMONA T.
...números y más números...

radez y trabajo del Director Binney fueron factores decisivos en el éxito de la Escuela de Cadetes desde el primer momento; de esta manera, los cadetes formaban un cuerpo bien disciplinado, había entusiasmo en el profesorado y era notable el ambiente de estudio.

Era de suponer que algunos errores ocurrían en lo referente a planes de estudio. No cabe duda que había que enseñar al principio y que era necesario seguir ensayando y utilizando experiencias propias y de institutos similares de otros países, para llegar a planes casi definitivos.

—En su concepto, cuál fué la primera preocupación de la Dirección en la formación de los primeros oficiales navales?

—Yo sí pude apreciar bien muchos factores en la formación de los primeros oficiales de esta etapa a que nos referimos, de la Escuela Naval, pues me tocó actuar como profesor en el año 1.936.

Hubo el propósito de preparar oficiales cultos, por una parte, y por otra, entrenados y diestros en prácticas navales, sobre la base de una enseñanza de cultura general y de teoría y práctica de materias profesionales. No podía faltar la enseñanza de algebra, geometría analítica, mecánica racional, cálculo diferencial e integral, y otras materias que se han juzgado siempre indispensables en la preparación del oficial naval.

La magnífica disciplina era visible a simple vista y los cadetes eran todos bachilleres en buena época, de manera que habían recibido en la escuela secundaria una cultura considerable, la cual facilitaba notablemente la realización de los propósitos concebidos para la formación del oficial naval. Las mencionadas condiciones y el entusiasmo del primer contingente por la carrera naval, hicieron posible, apesar de muchos obstáculos, la producción de oficiales cuyas actuaciones, en general, han sido muy satisfactorias.

—Cuáles fueron, en su concepto, los factores favorables y cuáles adversos, en la formación de los primeros oficiales?

Como dije antes, factor decisivo fué el entusiasmo de los cadetes del primer contingente, agregado a su preparación intelectual. Es bien sabido que el bachiller de hoy es inferior al de esa época.

Era también natural que a bordo del Cúcuta el cadete interviniera practicamente en diversas maniobras marineras y que se acostumbrara a la vida del mar, pues se viajaba frecuentemente.

En contra, intervenían la limitacion de espacio para ciertos entrenamientos, y, principalmente la escasez de libros y de elementos modernos auxiliares para la instrucción. Mientras que hoy la escuela cuenta con libros modernos, películas, laboratorios y otros elementos magníficos, en aquella época había apenas una cuantos textos anticuados en su mayor parte y era nula la existencia de elementos auxiliares para la enseñanza.

—Qué ambiente tenía la Escuela Naval dentro de la ciudadanía Carta genera.?

—Esto es, francamente una ciudad rara. Parece que el principio se pensaba que la Base Naval y la Escuela en particular no iban sino a desfavorecer a la ciudad. Los cadetes no eran mal atendidos pero parecía que para con ellos había ese recelo con que son mirados los extraños. Hoy en cambio son tratados con toda confianza.

Hoy se conoce que las instalaciones navales en esta ciudad, han contribuído enormemente en el progreso de ella y que, en general, el personal naval, y en especial el de cadetes, merece el aprecio de la ciudadanía.

—Podría Ud. resumirnos en qué ha

consistido el progreso de la Escuela Naval de Cadetes?

—Creo que el traslado a tiera, al local que fué construído para la Escuela de Grumetes, ha beneficiado principalmente por lo que respecta a expansión y comodidad de la institución. De esta manera el personal de cadetes ha aumentado considerablemente y puede seguir aumentando. Las nuevas construcciones han permitido la cómoda instalación c personal docente y la distribución adecuada de aulas y elementos. Naturalmente, ha sido forzoso qu ese realicen frecuentes viajes de entrenamiento a bordo de las unidades a flote de la Marina.

La experiencia del personal directivo de la marina, ante las actuaciones de los oficiales que se van formando, ha servido de base para el perfeccionamiento de planes y de procedimientos de enseñanza. Apesar de que los cadetes se reciben ahora después de haber aprobado cuatro años de estudios secundarios, su preparación llega a ser satisfactoria, mediante la aplicación de la mencionada experiencia acumulada. Y es que se ha llegado a la conclusión de que el alumno después de cuatro años de estudios secundarios posee aproximadamente la misma preparación matemática del bachiller.

En los últimos años se ha intensificado la salida de oficiales para el exterior del país a cursos de especialización, en los cuales logran conocer procedimientos e instalaciones modernas en cada especialidad, para luégo aplicar esos conocimientos en nuestra armada. Esto habrá de constituír, indudablemente, en forma ascendente, parte muy importante del progreso de esta institución.

Ya me referí a los libros modernos con que cuenta la biblioteca del profesorado y del alumnado, así como también a los otros elementos auxiliares de la instrucción, actualmente.

—Como usted es, digamos, un profesor fundador de esta Escuela Naval, podría resumirnos sus actuaciones en ella?.

—Yo entré a dictar clases de geometría para alumnos del primer contingente que perdieron esta materia al mismo tiempo que dictaba clases a un grupo de grumetes. Fuí conocido en la Escuela por un ejemplar de mi Aritmética Razonada que le dedique a la biblioteca de ella.

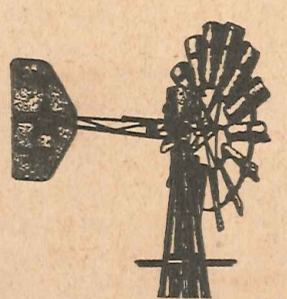
Después de mis primeras actuaciones, tanto el comandante Binney como el Director de Estudios, Ingeniero Alberto de la Calle, me anunciaron que me tocaba dictar la clase de Algebra superior para el año siguiente. Yasí seguí despues a dictar clases de cálculo diferencial e integral y geometría analítica, contratado formalmente por el gobierno nacional.

Me tocó, naturalmente, comprar muchos libros de matemáticas superiores y estudiarlos incesantemente. Yo tenía algunos que había estudiado un poco, pero era necesario adquirir una destreza suficiente para trasmitir con dominio los conocimientos iniciados.

Más tarde hubo una época en que se perseguía que fueran ingenieros todos los profesores (hecha para conmigo una excepción) y recuerdo que por total escasez de profesores, fue preciso que durante varios meses yo salvara la escuela dictando todas las clases de matemáticas programadas para ese tiempo. No se me olvida que mi cansancio era terrible cada día.

Hasta ahora he estado muy satisfecho porque he contado con el reconocimiento de mi labor, por parte de todos los oficiales que han sido alumnos míos y que son casi todos los oficiales de la armada. Las materias a mi cargo, cálcula y geometría analítica, principalmente, han sido estudiadas con verdadero entusiasmo por los cadetes, y es indiscutible su importancia en la carrera naval.

Sobra decir que me siento sin cansancio alguno. Voy a la clase con el deseo de hacer progresar a mis alumnos lo mayor posible. Y cuaquier pequeña molestia anterior se me borra si salgo con la convicción de que mis alumnos han entendido bien mis explicaciones.



Molinos de viento «STAR»

30 o/o más de rendimiento

FRANCO COVO y CIA.

Apdo. aéreo 58
Correo 252

TELEFONOS
20-21 y 20-54

Con los Goleteros

La Corredera, ha deseado esta vez llegar directamente hasta el corazón mismo de esos pequeños muelles en los que se moviliza toda la carga de cabotaje nacional y extraer de entre sus gentes algo de lo mucho que esos marinos olvidados, hechos la mayoría por tradición o deseos de aventura, hacen por el engrandecimiento de Colombia.

Son ellos gentes sencilas, amantes del mar y de su pequeña embarcación, que salvando mil dificultades aprovicionan aquellas apartadas regiones a donde ni siquiera las comunicaciones aéreas han llegado. Para cumplir el cometido, propuesto, nuestros cronistas captaron las impresiones de algunos de los Comandantes de aquellos motoveleros.

El primero fué don Carlos Aguilera, capitán de la goleta Raquel María, con rutas regulares a las ciudades del Atrato y Sinú.

Es el señor Aguilera, un hombre de regular estatura, más bien alto, fornido, refleja unos cuarenta (40) años. Al ser informado del objeto de nuestra visita en forma cortéz accedió gentilmente a nuestra petición; a través de las jarcias de su nave, nos condujo al puente de gobierno.

Su nave tiene unos 85 pies de eslora, 26 de manga y 4 y media de puntal, con desplazamiento de 140 toneladas. Tiene dos motores propulsores General Electric, y un buen servicio de bombas generadores y de más elementos necesarios en la navegación.

—Desde cuando está Ud., dedicado a navegar?

—Mi atracción al mar se inició simultáneamente con mi niñez, en las islas de San Andrés, mi terruño natal, encontré un amplio campo de experiencia; el mismo ambiente de mi tierra era una invitación y una necesidad a la vida del mar. Fué así como al lado de mis padres, conocí las costas de mi tierra y aprendí los principios de navegación. Algún tiempo después en 1.927, embarqué en la goleta Beka, de bandera Americana, donde trabajé por espacio de varios años, viajando por los ríos Sinú Atrato y a las islas, con cargamentos de coco y manteca, hasta cuando conseguí la actual embarcación "Raquel María", que he dedicado a las rutas Cartagena, Panamá y río Atrato, llevando siempre cargamentos de primera necesidad especialmente materias alimenticias.

—Qué métodos usa Ud., para defenderse de los temporales?

—Prácticamente ninguno, siempre procuro esquivarlos a todo trance, si por fortuna logro darme cuenta de su proximidad y alcanso la costa, entonces el peligro ha desaparecido, pero si sorpresivamente me encuentro en el centro de una tempestad el único camino por seguir me lo dicta la experiencia. En muchas ocasiones me he visto al borde de naufragios que milagrosamente he podido dominar y regresar sano a tierra.

—Cuál el principal problema que ha encontrado en la navegación por el litoral Colombiano?

—Son innumerables los problemas pero de todos el más importante y de urgente solución es la falta de faros, boyas y luces en ciertos puntos de la costa, que por su posición son un peligro constante para las embarcaciones, tales como el cerro del Aguila, en las bocas del Atrato y en las islas de la desembocadura del Sinú, donde un faro o balisa luminosa prestaría grandes servicios y evitaría un sinúmero de accidentes. Igualmente una boya a la entrada de la bahía de Turbo donde la navegación de noche o con poca visibilidad es algo imposible. Otro problema lo constituye el descuido de las bocas del Atrato. Creo que todos los goleteros y propietarios de barcos costaneros ayudarían en toda forma al mantenimiento y conservación de estas bocas, por mi parte la Compañia Raquel María ha ofrecido al gobierno el transporte de todos los elementos y maquinaria necesaria en el rio Si se encargara la custodia a la Base Naval todo marcharía muy bien.

Por otra parte la carencia absoluta de medios de comunicación y aparatos de señales para peligro nos lleva al problema mayor en caso de accidente en el mar, sin ningun medio de pedir auxilio.

—Crée Ud., necesaria la fundación de una oficina del gobierno, que proteja la navegación costanera?

—Naturalmente sería de gran beneficio. Una oficina de esta clase, tal como existen en todas las marinas del mundo, como ejemplo tomemos la Casa de Marinos de Panamá y EE. UU. donde con una pequeña cuota los navegantes encuentran protección y seguridad tanto en tierra como en el mar; una oficina que controla porque los buques antes de zarpar cumplan con todos los requisitos que establecen las leyes internacionales de seguridad, y no permita la salida de embarcaciones sin botes salvavidas, brújulas, cartas, o velamen deteriorado, que en mi concepto es la causa principal y única de los muchos accidentes que a diario suceden. Por otra parte una dependencia de esta clase debía suministrar datos metereológicos a los navegantes que salen de puerto.

Esto sí sería una verdadera obra de grandes trancendencias para todos los hombres de mar.

Como dato importante el señor Aguilera, el 3 de Julio del presente año, rescató 9 tripulantes del velero "Fé y Esperanza", a la altura del cerro de punta Caribana, en el cerro del Aguila que se hallaban en una balsa improvisada.

Siguiendo nuestra trayectoria, subimos a bordo del motovelero "Cristo Rey", buque de unos 80 pies de eslora y unos 18 de manga. Un gran mástil se levanta cerca de la proa lleno de jarcias y aparejos, sobre sus botavaras varios marineros adujan las velas, el barco acaba de atracar con un cargamento del Atrato. Un hombre tostado por el sol, nos recibe gentilmente en un pequeño cuarto, donde existe toda clase de libros e instrumentos de navegación, allí esperamos unos momentos mientras el capitán de la nave termina de ordenar las últimas faenas del atraque.

Se trata de don Ricardo Uribe C. de treinta y cinco (35) años, por su aspecto nos demuestra ser un verdadero hombre de trabajo, a nuestra primera pregunta responde prontamente:

—Estoy trabajando independientemente desde 1.940, antes había viajado en pequeñas goletas por el lito-

ral Colombiano, luego en la fecha que le digo puede adquirir un pequeño velero que más que al comercio le de dique a la pesca, después en 1.945 lo remplacé por este buque en el que trabajó las rutas del Atrato Sinú y algunas veces a Buenaventura.

—Cómo se comporta el aparejo que Ud., usa?

—Hasta el presente mis velas han correspondido satisfactoriamente en los casos de emergencia, cuando las máquinas fallan o cuando las condiciones de la brisa son favorables a la navegación.

El buque tiene dos foques, vela trinquete y escándalosa.

—Yo creo que el problema más importante que tenemos los navegantes que hacemos el comercio entre los puertos pequeños del litoral es la falta de faros y boyas para la identificación de ciertos lugares de la costa especialmente en las entradas de las bahías. Sería muy importante una luz en punta Caribiana, en el cerro del Aguila al igual que en los ríos navegables ordinariamente.

Otra cosa de no menor importancia es la falta de un almacén especial de artículos de marinería tales como de aparatos de señales y elementos de navegación, que muchas veces por no haber donde adquirirlos y ante la imposibilidad de viajar a Panamá nos privamos de ellos, no obstante la falta e importancia que tienen.

La creación de esta oficina sería de enorme utilidad para la navegación de cabotaje, como es la que nosotros hacemos. No comprendo como Colombia sea el único país donde no exista esto, sí en marinas inferiores a la nuestra cuentan con establecimientos bien organizados, dotados de todos los últimos adelantos modernos para la protección a las naves, no sólo en lo referente puramente al mar, sino también a la seguridad en puerto, a la facilidad de reparaciones y conservación y orden en los muelles, donde ni pasa lo que aquí, que cuando una embarcación llega y necesita atracar, solo lo logra después de muchas peleas con los capitanes de otras unidades que han acaparado los muelles. Una de estas oficinas del extranjero cuenta hasta con hidro-aviones para el rescato inmediato de los náufragos.

—En caso de tormenta son muy pocos recursos con que cuento, el buque al igual que la totalidad de embarcaciones similares, carecen de los más esenciales sistemas de seguridad, con decirle que son escasas las embarcaciones que tienen sus botes salvavidas en estado regular, y muchas ni siquiera cuentan con una canoa en malas condiciones. Ahora como nuestra navegación es más que todo costanera generalmente a poca distancia de la costa, casi nunca mayor de 18 millas, al menor amago de mal tiempo ponemos proa a tierra y ya allí encontramos sí no, una seguridad verdadera, al menos sí muy eficiente. Cuando las condiciones son diferentes y no hay forma de llegar a tierra tengo que arreglarmelas de la mejor manera y esperar a ver cual es el destino, en 1.950 no logré protegerme en la costa contra un fuerte temporal y mi barco "Diamante" se hundió a unas siete millas al S.E. de isla Fuerte. De los 15 tripulantes que viajabamos 13 logramos salvarnos y dos murieron ahogados, la lancha se perdió totalmente. Todo esto tuvo como causa el choque con una embarcación que por la falta de una luz no supo definir la entrada del canal.

De aquí la gran importancia de una oficina, organizada en forma completa, que a más de darnos seguridades reglamentará los itinerarios de los viajes de cada embarcación. También podía facilitarnos ciertos elementos de costo elevado, los que pagaríamos por un sistema de plazos cómodos. En esta forma tendríamos elementos que por su precio no podemos comparar de contado en el extranjero y que son de mucha utilidad en la navegación. También se debía reglamentar los botes salvavidas y obligar a todos los capitanes a tenerlos en número suficientes para la tripulación, no permitiendo la salida de ninguna nave sin el visto bueno de la oficina, mediante una revista especial.

Yo sería el primero en ayudar en cualquier forma por que ésto se pudiera convertir en una realidad, y puedo asegurarle que también los otros capitanes lo harían sin poner inconvenientes.

Seguimos nuestra visita a la lancha "Santa Fé" cuyo capitán es don Romel T. Williams, en inglés logramos obtener los datos principales de nuestra encuesta.

El señor Williams, cuenta con (65) años, de los cuales 54, dedicados al mar; por un momento creímos se trataba de uno de esos marinos legendarios de la antiguedad que tan maravilosamente nos describen los libros de las historias marinas de épocas pasadas: hombres de una gran barba, su tez tostada y una enorme ca-

JOYERIA CESAREO

La joyería más antigua de la costa.

Cartagena - Barranquilla.

chimba que los acompaña a toda hora.

Estoy navegando desde el siglo pasado, tal vez desde 1.898 si mal no recuerdo. Embarqué cuando tenía pocos años y desde entonces he estado navegando sin interrupción en uno u otro barco, no recuerdo exactamente su número ni tampoco los muchos peligros que he tenido. Los conocimientos que tengo sobre navegación se los debo únicamente a la práctica y los grandes problemas que se me presentan no tienen una regla fija en su solución, solo los resuelvo guiándome por la experiencia aunque en muchas ocasiones use medios ya anticuados. Actualmente estoy viajando a San Andrés, Panamá, Buenaventura, Curazao y otros puertos, llevando o trayendo diferentes mercancías, unas veces propias y otras por contrato.

Serían muy convenientes unas luces en la punta S.E. y Norte de San Andrés donde siempre hay que fondear para entrar a pleno día.

—Más que una oficina se debía hacer un llamamiento a las empresas de transporte marítimo para que pongan mayor atención a dar los zarpes de sus naves, no permitiendo las salidas de aquellas que no hayan sido revisadas cuidadosamente o que no tengan todos sus elementos en buen estado y completos, así como provisiones y velamen de repuesto.

También se debía fomentar la construcción de botes salvavidas por un modelo o patrón determinado que pueda cumplir con el fin de su construcción y obligar por todos los medios a los propietarios de embarcaciones a proveerse de ellas en el número necesario para cada uno.

—Cuando encuentro una tormenta, lo primero que hago es tratar de aprovechar la brisa, lo mejor posible, a veces ella me puede arrimar a tierra o a un lugar seguro. El buque lleva un pequeño tanque para aceite en caso de fuertes maretas y con olas de altura considerable.

—Cómo se comporta el aparejo que Ud., usa?

—La mayoría de mi navegación la hago a vela y rara vez recuerdo haya tenido inconveniente mayores, fuera de los pequeños accidentes debidos a la roptura del velamen, mastiles o al desgaste de los cabos y aparejos, solo en este caso uso el motor.

—El buque tiene una tripulación normal de 10 hombres. Su eslora es de 90 pies y una manga de 23, tiene un motor Caterpillar de 135 H.P y desarrolla una velocidad media de seis nudos, un poco mayor que desarrollada a vela normalmente.

Tiene el buque dos palos, y una jarcia diseñada artisticamente.

En nuestra trayectoria encontramos al capitán Nicolás Neubold, dirigiendo toda una maniobra de carga, una completa actividad se veia en la embarcación, los aparejos usados en su máximo, llevaban del muelle a las bodegas pesadas cargas tablones y cargamento de toda clase, que iban siendo estibadas convenientemente. El momento no era nada propicio para una entrevista, sin embargo don Nicolás Neubold al vernos, nos concedió unos breves minutos a nuestras preguntas. Cuenta con 48 años, y ha pasado muchos dedicado a la navegación.

—En su concepto que tal se comporta el aparejo que Ud., usa?

—Siempre me ha maniobrado satisfactoriamente, a veces cuando falta la brisa he tenido que permanecer quieto por algún tiempo.

Este barco tiene por única maquinaria una bomba de achique y un motor eléctrico de cinco kilovatios.

—Son muchos los problemas que tenemos nosotros los pequeños traficantes de mar, ahí! tiene el primero esclamó el capitán Neubold, y mostrándonos los aparejos nos dice: vea como tenemos que maniobrar la carga, todo a fuerza de mano, cómo hace falta una grúa pequeña que nos evitara tener que recurrir a métodos tan viejos para mover un peso.

Ahora las boyas y luces de algunas partes nos hacen imposible la entrada a los puertos cuando la visibilidad es poca, esto no sería nada grave si la carga no le pesara nada pero hay ocasiones que una noche de espera se daña y cuando es nuestra tenemos enormes pérdidas ó si no tenemos que responder por los daños a los propietarios. Dígamos una luz en punta Caribana, otra en las bocas del Atrato y otra en las islas de San Andrés, creo que sean las más importantes y más necesarias. Otra necesidad sería un "slip", que nos evitara el tener que pagar nuestras reparaciones a casas extranjeras en Panamá.

En este momento interrumpimos nuestras preguntas mientras el capitán examina la mercancía que acaban de colocar en cubierta, aprovechanos este momento para tomar algunos datos de la embarcación, tiene 74 pies de eslora por 22 de manga, dos mástiles: trinquete y mayor y un total de seis velas repartidas así: dos escandalosas. Unos 12 hombres componen la tripulación de la nave.

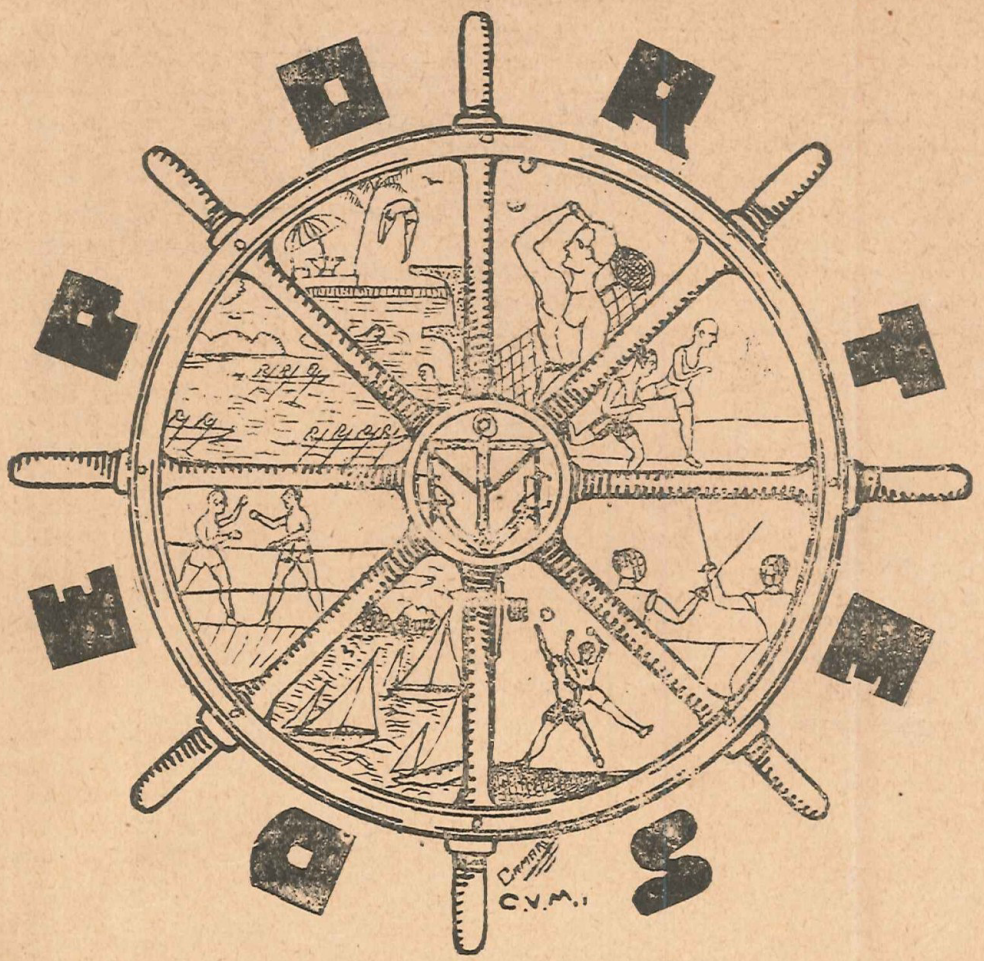
Para no demorar más tiempo, hacemos la última pregunta: —Crée Ud., necesaria la fundación de una oficina que proteja la navegación costanera?

—No sólo necesaria, sino indispensable, por todo punto de vista, tanto para nosotros como para los dueños de la carga. Así sabríamos cuáles son nuestras obligaciones y qué derechos tenemos, qué se respetaran los turnos y que la carga se repartiera equitativamente sin preferencias entre los distintos transportadores, atendiendo solo a las seguridades y servicio que cada cual ofrezca.

—Contra los temporales no uso nada, procuro resguardarme y por sobre todo pedir la protección de la Omnipotencia, que es la única que puede darnos una verdadera seguridad.

Al retirarnos, la Raquel María soltaba amarras y se alejaba poco a poco. En nuestra mente se había grabado para siempre aquel escenario de sacrificados marinos y en nuestro corazón el deseo de poder algún día hacer aunq' sea parte de lo mucho que necesitan: protección y facilidad para navegar hasta cientos de seres que esperan diariamente su feliz regreso sobre un muelle derruido en cuaquier escondido pueblecito de la costa Colombiana o de las alejadas islas.

CLUBES ! ! !
$ 2.00 SEMANALES
Méndez y Gómez



Muchos de nuestros asiduos lectores de Corredera, quizá hayan extrañado las crónicas relacionadas con los temas deportivos de la Escuela; ahora presentamos los últimos detalles de las dichas actividades.

Antes que todo la Corredera, envía al señor teniente de fragata Miguel E. Avila, una sincera felicitación por su grandísimo espíritu deportivo y por el empeño que ha puesto en el desarrollo de los deportes.

El señor teniente Avila, ha hecho resaltar el interés por el deporte en cada cadete, facilitando los elementos y tiempo necesaroi para el entrenamiento. En esta forma estamos seguros que la Escuela alcanzará un enorme incremento deportivo. Así nuestros equipos y deportistas tendrán la gran satisfacción de vencer y alcanzar grandes triunfos a la par que se formaran hombres fuertes, sanos y robustos.

DEPORTES MARINEROS

Prueba de cabo: En el mes pasado se fectuó al campeonato intercursos de la tradicional prueba del cabo. No sin gran trabajo los entusiastas muchachos de segundo año lograron el triunfo y los premios de la competencia.

REMOS:

Con gran pericia y excelente espíritu marinero, el curso de primer año arrebató merecidamente el triunfo al segundo año, que en repetidas ocasiones demostró excelentes cualidades en el deporte de la boga.

VELAS

Debido a que los aparejos de los botes a vela, no se encontraban en buenas condiciones marineras, no fué posible llevar a cabo en la fiesta del 3 de julio las regatas acostumbradas.

VOLLEY—BALL

Durante las festividades deportivas del 3 de Julio, con motivo del aniversario de la fundación de la Escuela, se jugó un partido entre los señores oficiales de planta de la Escuela, capitaneados por el señor comandante de la Compañía, contra un seleccionado de cadetes, quienes con la pujanza de su juventud doblegaron los años de sus adversarios.

Corredara por intermedio de su página deportiva, pregunta, qué motivo hay para suspender los encuentros que se venían jugando entre los diferentes cursos, y en el que se perfilaban como campeones los cursos de primero y segundo año.

BOX.

Desde hace algunos días se han venido efectuando los entrenamientos de este viril deporte, con miras al desarrollo muscular, bajo la dirección del profesor P. Barreto, técnico y maestro en el arte del pugilismo, quien ha representado a Colombia en varios encuentros internacionales, obteniendo grandes triunfos.

Esperamos que nuestros cadetes

con la voluntad que siempre los caracteriza aprovechen esta oportunidad de hacerse grandes en el ring.

PESAS

Es de notar la gran acogida que ha tenido en el presente año este deporte.

Sin lugar a duda estos "gorilas" estarán esperando un torneo para valorar sus hecúleas fuerzas.

ATLETISMO

Nuestros cadetes están ansiosos de iniciar sus entrenamientos a fin de estar en forma para los acostumbrados y reñidos encuentros de la "copa Brasil".

NATACION

Qué ha pasado con la natación es una pregunta que todos nos hacemos, y difícil de explicar, acaso continuan tiburones?

Es una lastima que se haya dejado en el cesto de los papeles, los programas y directivas relacionados con el deporte más completo que exis En nuestra calidad de marinos, la natación es factor importante y decisivo; puede, que no todos seamos grandes campeones, pero sí debemos hacer florecer aquellas figuras que existen en las filas de la Escuela. Es cierto que hay cadetes con grandes facilidades físicas, para ganar triunfos en competencias dentro y fuera de la Escuela, pero que no se les ha dado oportunidad para sus entrenamientos. Esperamos que en proximas deportivas se detengan a estudiar este renglón, dentro de los deportes que se practican en la Escuela.

PISTA

Los humos se han desvanecido; el entusiasmo que había en años anteriores por los deportes de pista era altísimo; por aquel tiempo, nuestra gargantas no cesaban de gritar las acostumbradas "barras", cuando nuestros velocistas y fondistas vestian orgullosos las camisetas deportivas, llevando en sus pechos la garra y la pujanza y en sus bronceadas piernas el triunfo y el honor para la Escuela. Hoy, vamos las pistas clamando titánicos duelos como los de aquel entonces; su cuidado y conservación se han abandonado por completo.

Quizá este mensaje llegue de nuevo a los corazones de aquellos desvelados dirigentes que este momento ponen todo su empeño para colocar a la Escuela Naval en el plano que debe ocupar.

BASE—BALL

En repetidas ocasiones varios cadetes aficionados a la pelota chica, han pedido al comentarista deportivo de la Corredera, que se publicara un pequeño artículo sobre el olvidado Basse-ball de la Escuela.

El Base-ball es un juego interesante y vistoso. En la Escuela se jugaba hace unos cuantos años, sin ser el deporte preferido pues nunca se le dió cooperación alguna; solo un reducido grupo de cadetes hoy oficiales de la Armada practicaban en sus horas libres este deporte; hacían de vez en cuando pequeños campeonatos, pero, de ahí no pasó; una vez que se graduaron murió para siempre este juego.

Es verdaderamente lamentable que estando en la cuna del Base-ball, nacional, no se hagan esfuerzos porque exista una novena representativa.

Agregamos además que los cadetes que se dirigieron a las oficinas de esta revista, son bastantes conocedoras del juego y con alguna práctica en los diamantes de la ciudades del interior; algunos de ellos pertenecieron a clubes de renombrado cartel.

Un aplauso para estos favoritos del bate y la manilla que empredieran una campaña para incrementar el deporte de los "hits", confiando con la ayuda del comité de deportes que más que seuro colaborará con ellos.

FOOT—BALL

El equipo de Foot-ball de nuestra Escuela está integrado por los siguientes cadetes: guardiamarinas, Evelio Trochéz, Gonzalo Tamayo y Tito García; cádetes, Víctor Benavides, Salazar Eduardo, Mejía Pedro, Herrera Hernando, Gaviria Jaime, Carrillo Cesar, Ruíz Guillermo, Sandoval Alberto, Avendaño Manuel, Posada Guillermo, Arenas Luis Eduardo y Zurita Víctor.

El desempeño de estos hinchas a lo largo del torneo Departamental ha sido ampliamente satisfactorio; en pocas líneas trataré de reseñar su actividad.

Al regresar de vacaciones la Escuela, tenía pendiente el campeonato del año pasado, del que resultaría el campeón y sub-campeón del foot-ball amateur de Bolívar para el año

"CASA BELGA"

Neveras "Admiral" 1.952 - Radios Punto Azul

Congeladores - Enfriadores de Botellas.

Esperamos su Visita.

"CASA BELGA"

MONEDA - BADILLO.

de 1.951; para cumplir con tal compromiso saltaron a la cancha nuestros muchachos dispuestos a traerse una copa más, para agregarla a las obtenidas en justas pasadas; pero como en el foot-ball, la suerte juega un papel importante, aquel día no sopló viento en nuestra nave y tuvimos que conformarnos con el Su campeonato.

En el campeonato de este año, nuestro equipo ya mejor acoplado por su entrenamiento, ha obtenido rotundas victorias sobre contendores peligrosos, tales como el representativo de la Facultad de Derecho, el Cofeba y el invicto del campeonato Infantería de Marina, a quien vencimos por el reducido score de 7 a 3 goles. Para este último partido jugado, el equipo presentó la siguiente alineación en los palos Sandoval, en la defensa Herrera y Ruíz, en la medular Gaviria, Tamayo y Carrillo y en la ágiles Mejía, García, Trochéz, Benavides y Salazar.

BASKET—BALL

El deporte de la costa día a día requiere gran entusiasmo y perfección. En la actualidad después de haber seleccionado los mejores jugadores en las competencias deportivas, que se desarrollaron entre los diferentes cursos para tales fines, se ha integrado el cuadro que representa a la Escuela, encargandose de su dirección y entrenamiento al señor teniente te Gilberto Barona. Los jugadores que lo componen son los siguientes: Teniente de fragata Gilberto Barona, capitán y defensa del equipo, de un juego limpio y efectivo seguro en no menos de dos ocasiones, últimamente participó en la Copa Colombia al lado de los toldos del representativo Bolívar. Guardiamarina Tito García. Se inició en el deporte de la cesta en las canchas de Tunja, al lado del quinteto de la Escuela Normal, una vez entre nosotros perfiló su clase de juego y lo hemos tenido representando a este Departamento en dos ocasiones, la primera en los juegos de Santa Marta y actualmente en la Copa Colombia.

José Correa. Jugador de gran fibra y técnica basquetera, defensa titular del equipo. Inició sus entrenamientos bajo la sabia dirección del conocido entrenador Rivera Duran. Participó en las justas basqueteras del 49 en Baranquilla por el Departamentomento de Boyacá, actualmente hace parte del seleccionado Bolívar por la Copa Colombia, sin duda llegará a ser una de las principales figuras del Basket.

Aristóbulo Garrido Centro titular del equipo, uno de los más atrevidos canasteros del conjunto. Su juego rápido y seguro en sus medias vueltas. Se inició en este deporte en el equipo del Colegio Boyacá, más tarde ingresó al Santa Fé, donde tuvo como entrenador a Fanos Martínez.

Valentín Castellanos. Representante del basket Santandereano, se ha caracterizado como uno de los mejores canasteros.

Luis Escamilla, nuevo integrante del equipo, a quien no hemos tenido oportunidad de valorar sus actuaciones en la cancha, pero según los pocos datos que tenemos será una figura digna de representar los colores de la Escuela. Ultimamente representó al Departamento de Boyacá en los juegos de Ibagué.

Victor Benavides. Se perfila como un buen jugador, bastante ágil y preciso en sus lanzamientos.

Victor Zurita. Este muchacho de nacionalidad Ecuatoriana que cursaba estudios en la Escuela Náutica de su país y que actualmente se encuentra en comisión en nuestra Armada, está representando muy bien el basket-ball de la república hermana.

Gómez Guillermo, Gustavo Pineda, Chavez y Maecha han demostrado excelentes cualidades, que con entusiasmo y consagración llegaran a ser elementos indispensables para el equipo.

En esta forma quedan informados nuestros lectores del cuadro basketero de la Escuela, y de las diversas actividades deportistas. En proximas ediciones informaremos paso a paso todas las actividades de nuestros deportistas, y de la forma cómo estos muchachos representan los colores de la Escuela en el extranjero.

Corredera por medio de sus cronistas deportivos hace llegar muy sinceras felicitaciones a los integrantes de los diferentes equipos, por el gran interés puesto por todos ellos en las competencais y los anima a seguir luchando por conquistar nuevos éxitos, para esta nuestra querida Escuela Naval.

En su radio la voz amiga y ondas del Otún

Pereira — Caldas — Colombia

Primeras Vacaciones

Ya llega el tan esperado día; todos arreglan maletas, gorras y uniformes. Para quienes salimos por primera vez, parece fuéramos a iniciar una aventura; cada una se pregunta como será la llegada al hogar nuevamente, y las suposiciones varían de uno a trescientos sesenta, según el momento y grado de efervescencia y calor, que llega al máximo el día 20 de mayo a las 6 de la mañana: sale un automóvil, otro y otro al dejar la escuela, no se sabe si romper en carcajadas o mirarla otra vez. Todos los pensamientos son para el hogar, en medio de las bromas de los compañeros y los comentarios sobre el uniforme estrecho. Luego un avión, una o más horas de vuelo, una escala a tierra, el aeropuerto y los brazos de los padres que abiertos a todo lo ancho lo esperan Ay mi niño!... mi capitán!... mi almirante ..! mi héroe...! Luego vienen los hermanos y parientes menores, le dan el consabido abrazo, le miran la cara, la gorra, el escudo, los zapatos, los guantes, los botones, las palas y hasta el peinado. De repente una de las parientes exclama: Uy...! pero si viene "matador" mientras que en torna los ojos al estilo Cantinflas, lo único faltante es que una de ellas se desmaya, para hacer la escena más completa.

Casi en hombros lo llevan hasta el vehículo que ha de conducirlo a casa. Allí le tienen gallina, ponqué con velas, conocidos, amigos, futuras amigas, etc. etc., hasta el perro y el gato viene a curiosear a todo un marino que ya estuvo en Bocachica y Tierrabomba y circunnavego los barrios de Manga y Bocagrande. Le preguntan del mar, de la vida del mar, que profundidad tiene, como son las olas y mil detalles marinos conocidos hasta la saciedad, pero que en nuestros parientes dan el grado de "loberia" Uno sólo desea descansar, quitarse de encima las mil y tantas preguntas del mar y reposar pero hasta en pesadillas siguen preguntándole por la serpiente de mar, las sirenas, ballenas, la batalla del mar de Java, y en medio de esa confusión voces de ¡adelante carrera mar! un, dos un, dos un...! una vuelta al edificio un minuto para estar acostados. Alto ¡plantón! ¡Alza arriba el personal! etc. etc. De repente cambia la escena y desde la proa de una ballenera mira un faro, la loma del "Perro" y la del "Gato", siente sed, cansancio, y un grito despierta la familia. Un calambre.

Al otro día hace su aparición en el círculo de amigos; todos le preguntan si ya es autoridad, si puede llevar revolver, qué tal es la Habana, Cuba, si ya estuvo en Jamaica. Todas esas preguntas se responden lo más ceñido a la verdad, aunque el pundonor profesional obliga en ocasiones a exaltarse.

Otra cosa es si está entre mujeres: gracias a "Selecciones" se les cuentan hasta los últimos detalles de hundimientos famosos, agregándole nuestro famoso desempeño en ellas; se les habla "barro" hasta por los codos y en los silenciosos intervalos entre uno y otro relato, se sienten suspiros hondos y profundos, especialmente cuando el tema es sobre las románticas playas de Acapulco, de los atardeceres de la Habana, de las azules, muy azules aguas de Capri, y los floridos carnavales de Niza; abren desmensuradamente los ojos cuando se nombran los fumaderos de Opio en China y sus famosos Champanes piratas; de las raras costumbres del Tibet, la negrura de ébano de las mujeres Zulúes y el mercado de esclavos practicado por los reyezuelos del Africa. La atención del auditorio es cada vez mayor; ahora se habla de los vendavales y tifones del mar del Japón, de la tumba de buques en el mar de los Sargasos; en estos momentos el ambiente está saturado de sentina de barco ballenero. De repente, una de ellas pregunta: "Vea, y Ud., ya sabe manejar un buque?... Para esa pregunta no hay "barro" que valga.

Pero no todo es vanagloria, en ocasiones sacando pecho, luce por las calles los cinco botones de la marinera. Al pasar frente a un corrillo de muchachos pequeños o "pelaos", como llegan diciendo, no faltará uno de ellos quien exclame: "Vea un bombero"

En los bares todos los borrachos les da por llamarlo Capitán, ofrecer-

Miren quien viene... ¡Un bombero!

UN SIMBOLO

Presentamos aquí el escudo que el XVII contingente de cadetes Navales ha creado como símbolo de su Promoción.

El escudo es de forma Española, recordando los grandes navegantes que nos descubrieron. Dentro y sobre la cruz de San Francisco, formada por dos anclas, símbolo de todo marino, se halla un escudón que guarda, escritas con números romanos en oro, las cifras de nuestro contingente XVII, los cabos de las anclas se entrelazan bajo el escudón, en señal de unión y compañerismo. Sobre la parte superior del escudo, se halla una cabrilla lla, la que gobierna nuestro rumbo hacia el éxito; e inscrita en ésta la rosa de los vientos emblema de la especialización de navegación. En la parte inferior de la cabrilla se halla un yunque, símbolo de trabajo y energía, y sobre este una hélice símbolo de la rama de Ingeniería. A diestra y siniestra, está el escudo adornado con lambrequines, símbolos de caballerosidad e hidalguia. Y en la parte inferior en cinta de forma ondulada, el lema del contingente "AMOR CIENCIA Y MAR".

Hay instantes en la historia de cada hombre que ocupan en el trágico escenario de su vida la escena culminante: el exotismo místico de una emoción, la impresión divinísima de un dolor, o el sagrado misterio de algún recuerdo o aún el finísimo sortilegio de un amor.

Pero cuando en nuestro camino cae marchita la flor primera que nos anuncia la necesidad de un algo diferente, se rompe también el cristal

que nos cegara del futuro y allá tras los cortinajes diáfanos del placer, contemplamos felices la razón de nuestra vida y la verdad incógnita de nuestro destino:

UNA VIDA DE AMOR

Caídos ya los pétalos últimos que sonrieron en nuestra niñez, nace para nuestras almas el delicado dilema del amor; mientras en los corazones comienza la lucha por la felicidad, el ansia de la ilusión se anima y la luz maravillosa del halago exótico crece más y más como la necesidad de vivir. Es aquí donde el corazón viaja a las fantásticas regiones de mundos superiores; el alma se inmortaliza y la pasión se deifica, el dolor se olvida, la mundana verdad se ignora y es aquí donde nace la esperanza, donde la ilusión revive y hecho elación de amor sube el espíritu a la mansión del Eterno Amado para rogarle la grandiosa herencia que como Dios entre placeres le ofreciera al hombre.

UNA VIDA DE CIENCIA

Para el hombre que por su inteligencia es el amo de la creación divina, buscará por todas partes la razón de la belleza y la impenerabilidad del misterio. Es este instante de la vida humana en que el espíritu es pequeño y a la vez muy grande, en que el mismo espíritu se contempla poco entre lo mucho de la ciencia inmensa; es aquí donde la filosofía de la vida empieza, en donde el hombre se hace noble y se hace grande es que nace para él la luz de la verdad desconocida y junto con el ensueño sagrado de su ideal, se abre a la vez el ventanal único de su juventud para mirar la belleza y contemplar en infinito asi tratando de comprender al Dios de su creación, encuentra sin saberlo el manañtial riquísimo de la ciencia.

Y EL DESTINO EN EL MAR

Pero en el eclipse inicial del corazón y bajo la aureola purisima de florilegios secretos se oye de pronto el marcial himno que lastima el inquietante silencio que precede a nuestro grito de lucha; surge dejana la escondida senda que hemos de seguir y en la que sólo el farol tembloroso de nuestra voluntad servirá de guia, sostén y a la vez consejero de nuestra peregrina ansiedad. Hemos de decidir nuestro destino: abramos los ojos que son tan pequeños para contemplar el mar magnífico, imponente ... majestad, misterio... en este instante es cuando comienza la epopeya grabésmosla en algo que la lleve a la de la vida que dirá de nuestros actos, eternidad. Tantos son los laureles que adornarán nuestra muerte que no hay laurel mejor que el de la gloria, ni mortaja más blanca que la de la grandeza con salpicues de eternidad. Digna es la carrera del mar que al frenesí de las tempestades y sonrisas nos regala orgullosa la bendición de la Patria.

AMOR CIENCIA Y MAR

He aquí el himno de un puñado de corazones que con insólita altivez la pusieron en el lema de su escudo

El XVII, contingente lo hizo suyo por necesidad y por derecho y en esas tres palabras de gloria y de triunfo grabó para siempre su oración a la Patria.

Luis Enrique Borja

DIVAGACIONES

La tarde declinaba; el sol trataba en vano de detener su marcha; Pronto el horizonte se cubrió del manto oscuro de la noche y yo en mi velero navegaba hacia un puerto lejano.

La brisa hinchaba los paños de mi arboladura y el frío de la noche producía en mí, la sensacion del miedo. El cielo se acobijaba de horribles nubes y de contínuos resplandores: la desconfianza me hizo presa, la tempestad era segura.

Por mi mente pasaron las visiones del naufragio, mojándoseme el cuerpo por el sudor frío del terror. Qué haré solo en esta inmensidad! me preguntaba una y mil veces.

Levanté mis plegarias al Todopoderoso, para implorarle misericordia por este travieso marinero que se aventuró por las salobres aguas del misterio.

Mis oraciones no fueron vanas, la luna tras de tenáz lucha aparecio ante mis ojos; el júbilo era inmenso; el mar se iluminó de plata y aquellas encrespadas olas callaron. Todo aquello era un espejo, el titilar de los pequeños astros me anunciaron la calma.

Pobre velero, llegaste al puerto con tus velas rasgadas por la furia de EOLO y tus tablones adoloridos por el castigo de NEPTUNO.

Subsané tus heridas, acaricié tu desafiante roda y hoy estás de nuevo en nuestro trono majestuoso para lanzarte a conquistar glorias y admiracin en todos los mares de la tierra.

M.F.A.

PRIMERAS VACACIONES

le trago y preguntarle por sus amigos y parientes que pelean en Corea.

Al acercarse el fin de las vacaciones, comienzan las despedidas, todos quieren una foto y las alargan lo más posible. Llega el día de regreso, adios a la familia; un avión, mucha nostalgia, Cartagena, un automóvil, el mastil de la Escuela, el oficial de Guardia y "good by holydays", por la noche relato de aventuras, añoranza de lugares y personas y quizá en lo más recondito de nuestro ser una pena.

Al otro día: Adelante carrera mar! ...tenderse..., flexiones: un, dos, uno, dos,... salto de rana adelante mar, en curruca..., y de entre las filas sale un vapor que si pudiera condensarse se transformaría en alcohol de 90 grados.

NOBUENO

Mi vida tu vida, nuestra vida...

A LA BAHIA CON ....

La registradora de la cantina
El mayordomo Pérez.
Las peinillas de la peluquería.
El libro de castigos.
Las rondas de Micky.
Los zapatos blancos del profesor Chaparro.
El plato especial del Domingo.
Los pantalones de deportes del teniente García
Las películas que trae la comisión de cine.
Los discos del brigadier Tamayo.
Los bigotes del profesor Rueda.
Las recetas del médico Torres.
Las fotografías del cirujano Valencia.
Las canciones de Gómez Guillermo.
El compás del cadete Samudio.
Los descubrimientos del brigadier Sánchez.
Las esperanzas de Vitaliano.
El desarrollo milimetrico de Trucutu.
Los cuentos de Toribio.
El cuarto de elementos de aseo de la Escuela.

UNA FRANQUICIA

Pagué por los arrestos,
que de simples nada tienen
pues con la leche mantienen
los ánimos indispuestos

Y en este día de fortuna
me dispondré a salir franco,
con uniforme tan blanco
que envidiaría hasta la luna.

Pero Miky al pasar revista
vió que una mancha tenía,
que ni con tiza podía
camuflarla de su vista

A cambiarme fuí volando
y sin tener discreción,
en la siguiente ocasión
la ropa de otro fuí usando

Después de varios chequeos
preguntas y anotaciones
salí sin divagaciones
con los demás compañeros.

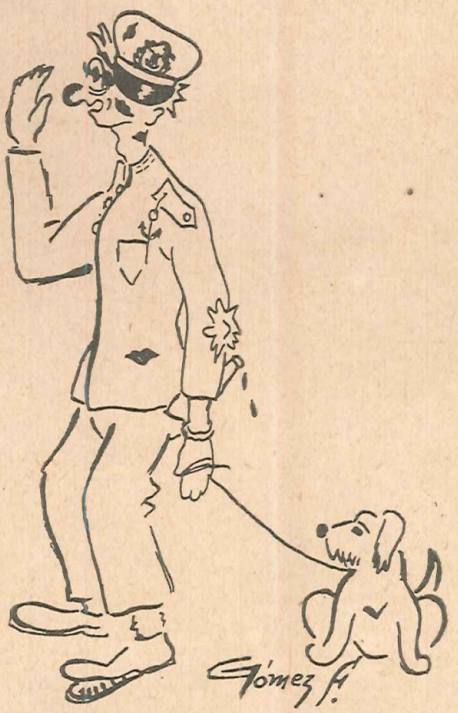
Charlas, cine y paseos,
se pasaba hora tras hora,
más una idea redentora
completo nuestros deseos

Y hablaron al instante
Jaramillo y Avendaño
la cerveza no hace daño
si no se toma bastante.

Comentamos muchas cosas
de nuestra vida futura
del amor que no perdura
y también de nuestras Diosas.

Qué sucedió después?...
no recuerdo exactamente,
porque me falla la mente
cuando se me van los pies.

Ya de regreso en la Escuela,
al brigadier que es tan ducho
no quise acercarme mucho
por el temor de que huela.



"Permiso mi brigadier...
aquí se presenta un cadete
sin manchas ni colorete
como bien lo puede ver.

A. M.

Cierto comerciante tenía dificultad en cobrar un dinero al doctor que le adeudaba, desde hacía tiempo. Finalmente puso el asuto en manos de un cobrador especialmente dedicado a este negocio. Este volvió al poco tiempo con una expresión abatida.

—¿Qué pasó?— preguntó el comerciante— ¿Le cobraste?

—No —repuso el cobrador— Al verme el doctor me dijo que tenía mal aspecto, y me hizo que le enseñora la lengua. Luego me anunció que mi salud andaba mal y que debía volver a casa, y permanecer acostado al menos durante siete semanas.

LA VISTA Y EL OLFATO

Francamente estoy convencido que la luna influye de sobra en algunos órganos de los sentidos del hombre. Sobre todo sí los sentidos en referencia son de los cadetes navales.

Para la muestra un botón: Comencémos con la vista: Son las seis de la mañana y el brigadier mayor pregunta: Quién ha **visto** un estilógrafo, y después: allá el último no está **viendo** el pecho del primero! Entre cadete¡ no **vé** qué está afuera,? y luego el brigadier Trochez: **Mirar** al frente! no **ven** "juventud" ni "marcialidad"! no **ven** nada. y más tarde: La concha de los cadetes es muy **visible.** Llega otra formación y se le oye al brigadier Ramírez Yusti. Qué me mira?. Son las 13-00 horas y dice un recluta: permiso mi brigadier para **ver** el libro de castigo Por qué lo castigaron? Por **mirar** al lado.

¡Diablos! tengo plantón. Tocará **mirar** las estrellas.

Sigamos con el olfato: Lo primero que dice el cadete al formar para el almuerzo es: **huele** a trote. Pasamos al comedor y se oye **huele** a quemau.

Entra el cadete Jaime al cuerto de deporte y dice: **huele** a viejo.

Pitan formar para el desayuno y muy satisfecho dicen los reclutas **huele** a peto.

Llama el comandante de la compañía a los Guardiamarinas y se deja oír la voz melodiosa del origadier Sánchez Eddie: esto **huele** a mal.

Yo creo que son "terminachos" porque lo del olor es ficticio.

Un agente de seguros de una importante compañía visitó al cliente a las pocas semanas de su boda, y le dijo:

—Ahora que estás casado, supongo que no tendrías inconveniente de tomar otro seguro.

—¿Para qué? --repuso el casado—. Después de todo, ella no es tan peligrosa.

ANAGRAMAS

Carlos Eduardo Toro: Tu radar color de oso.
Octavio Avella: Eva T. vió la cola
Hernán Ramírez Yusti: Tu naríz rema y cine.

ORDEN DEL DIA ... ...

SERVICIOS

Los mismos de siempre con relevo de zapatero.

ARTICULO PRIMERO; BAJA. Dase baja al cuerpo de guardiamarinas por benevolencia con la Compañía de Cadetes... adiscreción (media hora de deportes, brigadier)

ARTICULO SEGUNDO—DESCUENTOS. Descuentase al cadete Rueda Rafael la suma de cincuenta centavos costo de una bandeja de arroz con coco, por sospecha.

Descuéntase a la Compañía la suma de un peso, para reponer la bañera que se rompió en la casa del alcalde de Nemocón.

Descuéntase al cadete Pizarro Rafael la suma de $ 5.58, valor del dril extra que se necesitó en la confección de sus pantalones de salida.

ARTICULO TERCERO—CASTIGOS. Confírmase los siguientes castigos a los cadetes: Dos días de franquicia al cadete Sánchez Eddie, por haber perdido la noción de la ciudad.

Tres días de cofa al cadete Vidal, por haber sido reprobado en el examen de conciencia.

Una semana de cadete de comedor al cadete Avila Alfonso por blanquear en peto a sus compañeros de curso.

ARTICULO CUARTO—HACIENDO UNA ADVERTENCIA. Se advierte a todo el personal de cadetes que no debe abusar de los alimentos en las horas de comida, pues les puede crecer mucho el estómago y esto es perjudicial en la salud del cadete naval.

Firmado.--ALMIRANTE ECONOMICO

En cierta ocasión un ladrón irrumpío en la casa a una hora inoportuna (o más bien oportuna) y esgrimiendo el arma le dijo dulcemente a la viuda:

—No se alarme, señora. No vengo por Ud. Vengo solamente por su dinero.

Repuso indignada la viuda.

—Sinverguenza! Vete de aquí inmediatamente. Eres como todos los hombres.

Con la que a bordo sueñes, en puerto no la desñes.

Olarte Jaramillo Ltda.

Agencia **FABRICATO**

Agencia:

PANTEX
GRULLA
TEJIDUNION

Telégrafo OJARA

APARTADOS:
AEREO No. 19
NACIONAL 129
TELEFONO 28-60

CARTAGENA - COLOMBIA.

REGALOS DE CORREDERA

A la cantina: Una cajera para que atienda rapido las colas.

Al aula de navegación: Una esfera celeste con "estrellas" y "astros" de Hollywood.

A Canuto: Una ternera a la quinceañera.

A ciertos cadetes enamorados: Un telescopio en la azotea para que observen la playa, ahora que las "peladas" están de vacaciones.

Al profesor Muñoz: Una licencia hasta que los cursos de 1o. y 2o. año, se restablezcan de sus pasadas catástrofes.

A la "Atrevida": Un "Atrevido" velero.

Al brigadier Toro: Un teodolito, para que tome una visual cuando la Compañía se está alineando.

Al cadete Carrillo C. Un pote de crema Pons para completar su valiosísima colección de menjurges aromáticos.

Al cadete Avila A. Un corsé para que no pierda sus delicadas líneas.

LA MUJER EN GEOGRAFIA

Hablaban amigablemente dos cadetes, un Bogotano y el otro Antioqueño, tratando de la mujer, le dice el Bogotano al Paisa:

—Mira, alá, yo no sé, pero, por nada puedo comprender a las mujeres.

A lo que le respondió rapidamente el Antioqueño:

—Eh! Avemaría pués hombre. Déjeme y verá yo le explico como es la mujer: De los 15 a los 20 es como Africa; todo el mundo se pierde en ella. De los 20 a los 30 es como el Asia, cómo algo Santa, como algo misteriosa y con sus partes alegres. De los 30 a los 40 es cómo Europa; todo el mundo la conoce, tiene mucha historia y ya es algo vieja. De los 40 a los 50 es como Estados Unidos; intenta a toda costa mantener las relaciones exteriores. Y de los 50 en adelante es como Australia; todo el mundo sabe donde está pero nadie va a ella, ni la quiere conocer.

Marino con esposa, ojo al timón y mano a la escota.

Si el mar se casara espuma no levantara.

Hechemos el ancla, olvidemos el mar, esta noche es para gozar.

Hay tres clases de hombres; los que nacen, los que mueren y los que viven en el mar.

UN TRIUNFO

Fuimos nosotros los que un claro día
llegamos con ardor inmenso y puro
Tenemos si por calle un largo muro
y por loca esperanza una bahía.

Más que importa? Este que no es sufrir
(tampoco es vano
y esta que no es nostalgia y que se siente
brillar mañana nos hará la frente
como dar franca nuestra ruda mano

Porque es amor de Patria el que llevamos
rectitud de soldados nuestro anhelo
gloriosa muerte si es que a ella vamos

Marchemos avante sin dudar
ya que tenemos por escudo un cielo
y por arma invencible nuestro mar

PINZON ALIRIO

Una encantadora damita, flexible y ondulante, salió a la acera de una avenida, llamó un taxi, y dijo al chofer:

—Al hospital de maternidad.

Y luego como si se acordara de algo, en voz muy grave le dijo nuevamente:

—Pero no tiene que correr, trabajo allí.

En clase de electrotenia pregunta el profesor: Quien fué el primer electricista? Acaso Faraday?

—No contestó rapidamente Canuto. El primer electricista, fué Adán, que puso la primera pieza de repuesto al primer altavoz. Y tras una pausa: Al menos eso es lo que dice la tradición.

De las mujeres y el viento hay que estar a barlovento.

La mujer es como la sardina, entre más brillante más dañina.

Las mujeres y el mar al principio hacen desvelar.

LICORERA COLOMBIANA

de ANGEL NUÑEZ MARTINEZ

Gran Fábrica de Vinos establecida en 1913

Vinos Moscatel, Jerez Seco, Tipo Moscato Passito, Tipo Málaga Viejo Dulce, De Mesa Blancos y Tintos, Vermouths Blancos y Rojos, Oporto, y Quinado Realeza.

Nuestras grandes reservas y las mejoras modernas introducidas nos permiten atender órdenes por cualquier cantidad inmediatamente de recibidas.

Apartados; Aéreo 114 — Nacional 98

Calle Universidad No. 96 — Teléfono 23-15

Cartagena, Col.

AVISOS LIMITADOS

Prevención: Se recuerda al curso de primer año la ley seca que prohibe la fabricación de bebidas alcóholicas y las severas sanciones establecidas para los infractores por el mismo decreto.

Si Ud., sufre del corazón acuda inmediato a donde el licenciado doctor Sánchez de la Escuela Naval, que atiende consultas gratuitas, de lunes a sábado, allí tendrá oportunidad de quedar perfectamente bien y en magníficas condiciones de salud "sin corazón".

Muy alarmada se encuentra la Compañía de Cadetes, por no saber el paradero de su brigadier Trochéz en los días de franquicia; vamos a tener que amarrarle una cuerda en una pata para ver donde se mete, porque lo que es por ninguna parte asoma las narices.

El brigadier Otero pone a sus órdenes su fabrica de Bloques y Piedras de larga duración y del tamaño y peso que desee.

CHISGA (Por motivo viaje) Realízase equipo completo para cadete Naval, buen estado, talla Escalante, asegurado contra robo. Dirígase por escrito a Francisco Peñuela, Bogotá.

Lo mortifica la acidez? Sométase a un régimen alimenticio especial. Para mayores informes entenderse personalmente con el mayordomo encargado de la Escuela Naval, donde encontrará dosis apropiadas para su restablecimiento, y quedará como "nuevo"

Premio: A quien demuestre, al menos teóricamente que dos becerras alcanzan para una comida de 200 personas, sin contar los invitados, mujeres y niños.

Gran rifa de un piano de cola, color caoba, en perfecto estado, perfectamente afinado y con un equipo completo de repuestos y cajas de cuerdas de varios tonos. Entenderse con los herederos: Segundo año.

Ofrécese magnífica gratificación a la persona que dé informes sobre el paradero de una perrita blanca, sin manchas, responde al nombre de Fifi, perdida el lunes pasado en los parques de la ciudad. Escribir al Brigadier Guerrero, teléfono en la guardia.

Fábrica Nacional de destilados, pone a las ordenes de todo el público de la ciudad los magníficos productos de menta, anís, y frutas, así mismo ofrece los finos perfumes de Alhucema. Entenderse con su director Prof. Avella quien gustosamente lo atenderá.

Zapatería el "Puntillón" se complace en anunciar que tiene para la venta grandes existencias de sinchas y enjalmas sobre medida. Para pedidos al por mayor dirigirse al cadete Botero. Venta al detal: Armerillo.

La cantina de cadetes avisa a su distinguida clientela, que desde hace algunos días tiene instalado en su moderno y cómodo local un sistema de aire acondicionado. Disfrute de sua vidad de un clima agradble comprando y ordenando sus pedidos a la cantina.

Aviso Importante: La dirección de la Escuela teniendo en cuenta la gran inclinación por los números del cadete Garrido, le concede un curso de matemáticas. Las personas que tengan algún inconveniente deben avisarlo oportunamentt.

Véndese por anacrónico e inoperante los siguientes artículos: 27 discos música clásica, 86 fornituras para escopeta en perfectas condiciones, 32 cadetes reclutas, y muchos otros artículos hogareños. Dirigirse al No. 108.

Cigarrilos Lucky, tan frescos como nunca, tarros de jugo de frutas, productos alimenticios, acaban de llegar a la sucursal "Narváez". Haga Ud., sus compras en este almacén y obtendrá grandes descuentos.

Firma importante solicita contador graduado, larga práctica, buen sueldo, para trabajar fuera de la ciudad. Entenderse con Ruiz Guillermo.

Para todo lo relacionado con Motores **«BUDA»** y sus repuestos.

ROMAN Y CIA. Se pone a las órdenes del público como Agentes exclusivos para Cartagena.

EDIFICIO AYOS

Apartado aéreo 294

CABLE ROMANCO

Teléfono 20-82

MISCELANEAS

NACIONALES

Los tripulantes del Almirante Padilla, correspondiente a la dotacion de 1.950 recibirán más de doscientos mil pesos por concepto del diez por ciento sobre el valor de un gran contrabando que capturaron en las costas de la Goajira.

Como se sabe, el 24 de julio de 1950 estando en un crucero de entrenamiento dicha fragata, al pasar frente a la península de la Goajira, fué sorprendida una embarcacin que transportaba un valioso contrabando por valor de dos y medio millones de pesos, cuando intentaban descargarlo en Puerto López.

Después de capturar el contrabando, continuó viaje a Cartagena y en la Base Naval fue descargada la mercancía y puesta a órdenes del juez de Aduana de la localidad para los efectos de la investigación de rigor.

El fallo proferido por el Tribunal de Aduanas establece que los dos millones de pesos serán repartidos en la siguiente forma: para la Nación, el 37 y medio por ciento; para la Base Naval, 37 y medio por ciento; para los tripulantes del "Almirante Padilla" que intervinieron en la captura del contrabando, el 10 por ciento; 10 por ciento para la compra de barcos con destino a contrarrestar el contrabando y el 5 por ciento restante para comprar combustible.

INTERNACIONALES

COREA

La primera nave aérea Norte Americana derribada en Korea, fué un helicoptero, y este fué destruído por una mina terrestre. El helicóptero volaba a unos seis metros de tierra: voló por encima de una mina que funcionaba por un detonador de proximidad. La mina estalló destruyendo el helicóptero.

Tal vez el aviador que más se ha acercado a la muerte durante un vuelo, fué el teniente Frederick Potgieter, piloto de un F--51. Mientras se hallaba efectuando un ataque a baja altura en Korea, un proyectil de tierra penetró en la cabina, le arrebató las gafas y ni siquiera lo rasguñó: además el proyectil arrancó una gran porción de la cabina.

Durante un período de ataques en el lado de Korea, dos aviadores de la marina, avistaron seis camiones cargados, a unos ochenta kilómetros de la costa, sobre un lago congelado. El fuego de sus ametralladoras no los incendió, decidiendo entonces votar una bomba. El hielo se rompió y los camiones desaparecieron por completo en el agua

ESTADOS UNIDOS

El helicóptero anfibio ha sido proyectado por finalidad de salvamento, haciendo posible la forma de fuselaje llevando incluso tres camillas, dos colocadas en la parte delantera y una en la parte trasera.

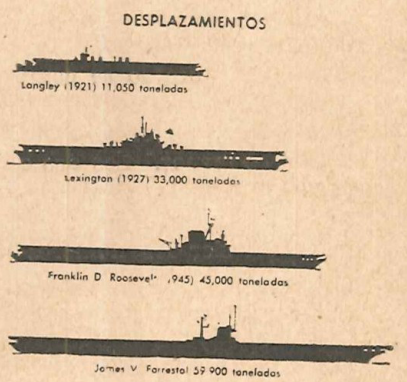
Este aparato va dotado también de una cabria hidráulica, que permite elevar a borde del mismo a los hombres en camilla o no, en los casos en que el aterrizaje no es posible.

La Armada Norte—Americana está dotando a sus aviones de un nuevo tipo de radar, para "ver" a los casi invisibles y peligrosos submarinos, dotados de "SNORKEL".

Los Estados Unidos están construyendo submarinos propalsados por energía atómica, que podrán estar sumergidos meses enteros, y desarrollar bajo el agua velocidades de 37 nudos Su costo será de siete millones de libras esterlinas cada uno Los motores serán de tipo Diesel

EL U. S.S. FORRESTAL

La fuerza destructora aerea de los Estados Unidos contará con una movilidad casi ilimitada cuando el gigantesco portaviones Forrestal, el más grande que se haya construído hasta la fecha, sea botado al agua en 1955. Los planes disponen que se ponga la quila para la nave de 59.000 toneladas en este verano. El Forrestal será el primer portaviones norteamericano con un puente rectrati' eliminando todos los obstáculos de la cubierta para los despegues y los aterrizajes. Tendrá una eslora de 317 metros y una manga de 76.81 metros, permitiendo de esta manera que aterricen los aviones más grandes que operan desde portaviones El avión patrulla y bombardero P2V Neptuno de dos motores puede despegar, pero no aterrizar, en los portaviones más grandes q' hay en servicio actual mente. El barco tendrá 4 catapultas y cuatro ascensores para llevar los aviones rápidamente a la cubierta de vuelo, así como escaleras eléctri cas para subir a los aviadores desde el cuarto de alistamiento. Para su tripulación de 3500 hombres, incluyendo al personal de los cuerpos aéreos, el Forrestal provee mayores comodidades, tales como cuarteles con aire acondicionado. El equipo de la embarcación incluye unos 1600 motores eléctricos desde .02 hasta 300 HP, y tendrá como 750 toneladas de tubos y caños de acero. Un sistema secreto de televisión ayudará a los aviones en los aterrizajes. El gigantesco buque nombrado en honor a James V. Forrestal, el finado secretario de defensa, tendrá una velocidad de crucero de 30 nudos. El costo calculado del nuevo portaviones, el cual construirá la compañía Newport News Shipbuilding and Drydock, es de 218,000.000 de dólares.



14 minerales, raros, que se usan como agentes de bioxidación en la producción de acero inoxidable, se han descubierto en una región de 12.45 kilómetros cuadrados al este de California.

La fuerza del delfin constituye el medio más moderno de locomoción para los entusiastas a la navegacion sobre tablas deslizadoras. En Marineland Florida.

"Nautilus"

En estos días pasados se ha hablado en todas partes del submarino atómico "Nautilus", construído para la Armada Americana por la Westinhouse Electric Corporation con un costo de 40 millones de dólares. Submarino atómico, pero ¿cómo será ésto? Ante todo, la Westinhouse y la General Electric han gastado decenas de millones en la mera investigación para hallar cómo será posible acomodar una planta de energía atomica en el corto espacio de que se dispone en un submarino proporcionalmente tan atiborrado de maquinaria como un reloj. Luégo será necesario entenderse sobre los términos científicos y técnicos empleados en la explicación de este nuevo buque.

Es inexacto hablar en este caso de "fuerza atómica" para dirigir el "Nautilus". Es cierto que de una pequeñísima cantidad de uranio se puede obtener una inmensa cantidad de energía, pero no es posible utilizarla directamente. Lo que se utiliza es el calor generado por los fragmentos de átomos escindidos que chocan entre sí y con otros materiales que van dentro de un reactor o "pila" en que se bombardea el uranio. Ese calor hierve el agua produciendo vapor para mover la maquinaria impulsora habitual de un submarino o las turbinas de una estación central.

No es exacto tampoco decir que se escinde el átomo. Lo que acontece es que en una pila atómica se introducen pedazos de uranio metálico en puro grafito. El uranio se compone de dos isotopos que difieren solamente en el peso. El mayor es el uranio 238 y el 235 es menor. Los dos aparecen mezclados en los depósitos naturales de uranio.

Para comprender los números 235 y 238 es preciso tener en cuenta la estructura del átomo. El núcleo de este se compone de protones y neutrones. El núcleo de uranio 235 contiene 92 protones (núcleos de hidrógeno) y 143 neutrones (partículas sin carga). Si se bombardea el uranio 235 con neutrones aquel toma un neutrón, lo que viene a ser excesivo para un núcleo ya inestable. De tal modo el átomo de uranio 235 se divide en dos partes más o menos iguales, liberando una enorme energía.

Los neutrones pueden ser rápidos, lentos o de velocidad media. Todas las formas de uranio pueden romperse por medio de neutrones rápidos, pero los físicos prefieren los neutrones del uranio 235 porque de tal modo es posible iniciar una reacción en cadena. Para amenguar la velocidad de los neutrones rápidos se utiliza un "moderador". El hidrógeno y el erbón son dos buenos moderadores.

Cuando se rompe un átomo de uranio 235 son expulsados 2,5 neutrones Pero sólo se necesita uno para romper otro átomo de uranio 235, de tal modo que 1,5 neutrones pueden ser absorbidos por más átomos de uranio que, a su vez, se rompen en fragmentos y generan más calor. Así se obtiene una reacción en cadena.

Muchos de los neutrones liberados en una reacción en cadena son tomados por el uranio 238, que se convierte así, gradualmente, en plutonio. La producción de plutonio, teóricamente, puede agotar una determinada cantidad de uranio 235. Esto solo se logra en un aparato llamado "proceador".

La planta que la Westinhouse ha empezado a construír para el "Nautilus" tiene un reactor en el cual el uranio 235 es bombardeado por neutrones lentos. En la planta que construye la General Electric la rapidez de los neutrones es intermedia. Esta diferencia se debe a la manera de utilizar el calor para producir vapor. En un reactor rápido puede utilizarse el mercurio como "enfriante": un agente que absorbe el calor; pero los neutrones lentos serían casi completamente absorbidos por el mercurio.

En el reactor de la Westinhouse el "enfriante" será el agua para que así puedan ser utilizados los neutrones lentos. El reactor de la General utiliza el sodio como "enfriante".

Hasta el momento en que a General y la Westinhouse empezaron a experimentar con reactores la temperatura era baja; pero el buen funcionamiento requiere temperaturas altas. La planta del submarino está diseñada para altas temperaturas.

El calor absorbido por el "enfriante" será usado en el "Nautilus" así: el "enfriante" corre hacia lo que se conoce técnicamente como un conmutador de calor", que puede ser equiparado a una aldera. El calor dado por el enfriante hierve el agua y produce vapor, y éste, a su vez, fluye hacia las máquinas del submarino. De tan manera que el submarino puede permanecer indefinidamente bajo el agua, puesto que no hay máquinas Diesel que consuman aire, ni baterías que exijan ser recargadas en la superficie.

Los técnicos consideran —no es exagerado— que este paso tiene tanta significación histórica como la introducción del blindaje en los barcos de guerra. Fuera de que tras este experimento vendrán las plantas de fuerza atómia para iluminar y mover maquinaria donde el combustible sea costoso.

OFICINA INTERNACIONAL DE VIAJES

"RAMARBE"

La Agencia de Turismo más Antigua de Colombia.

Agentes autorizados para todas las vías Aéreas y Marítimas.

PAA, KLM, Avianca, Air France, Grace Line, B.O.A.C. Braniff, Panagra etc.

Gestión Rápida de Pasaportes Visas Consulares. Reservaciones de Hotel.

Cartagena, Calle del Arzobispado No. 27 - Teléfono 28-27

FRANCIA

Jean Dabal, después de hacer una breve sipnosis de la situación de los descubrimientos por navegantes Portugueses y del viaje del descubrimiento de América, hace un paran gón entre Cristóbal Colón y Napoleón.

Comenta los escritos de Colón, para llegar a la conclusión de poder suponer que el gran Almirante nació en Calvi en la isla de Córcega.

URUGUAY

La república del Uruguay en el afán por engrandecer su Armada a iniciado gestiones para adquirir tres unidades de guerra. Ellas son: dos destructores escolta y una fragata. Los nombres serán: "URUGUAY" y "ARTIGAS" haciendo memoria a buques históricos. El de la fragata todavia no se ha dado a conocer.

Los destructores fueron construídos por El Federal Ship" Building and Drydocking Co. y puestos en servicio, el uno de Julio de 1.943 navegando en las aguas del Pacífico, y el otro en septiembre del mismo año, actuando en el Antártico y Pacifico. La fragata es de construcción Canadiense y será destinada como Buque Escuela.

PARA VESTIR IMPECABLEMENTE !!!!

Hagase a un ***EVERFIT.*** - Modelo Zamblera.

Finisimo surtido de artículos para caballeros.

en su ALMACEN LONDRES

ANTONIO DAGER & CIA.

Esquina TABLON - BADILLO.

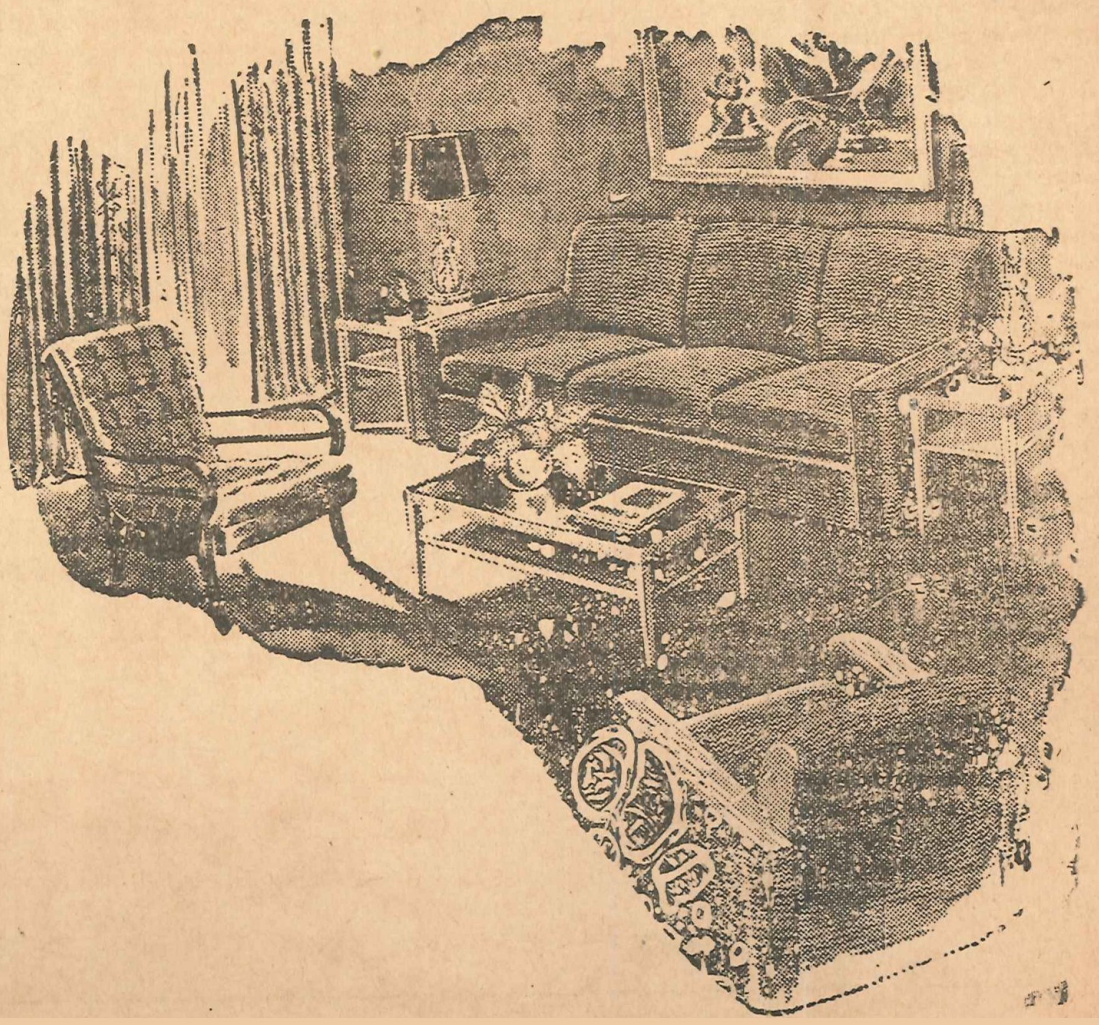
★

MUEBLES HEREDIA

Con veinte años de experiencia en el ramo le ofrece los mejores muebles para su hogar

B'quila. Caldas, progreso y 20 de Julio

Cartagena, frente a la Universidad No. 83



★

Analisis Químico del hombre

Símbolo: H.O.
Peso Atómico: Pesado 80 Kg.
Medio 50 Kg.
Pluma 30 Kg.

ESTADO NATURAL

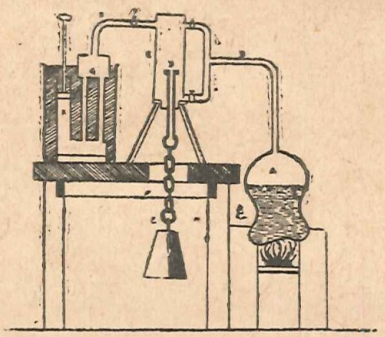
Este precioso elemento, el más valioso que existe en la tierra, proviene directamente de las minas de Dios, en el universo. En un principio se encontró sin mezclas de ninguna clase, pero como "cuando el diablo no tiene que hacer suelta su malla y la vuelve a coser", su químico creador trató de purificarlo más quitándole los defectos que aún le quedaban, formando así de la manera más ingenua, otro rarísimo elemento (M.U.) que desde ese instante estaría destinado a hacerlo perder su valor y a no dejarlo progresar libre en la naturaleza. (Víctima de su propio invento).

PROPIEDADES FISICAS

Se desarrolla y prospera donde quiera que haya bacterias nocivas del género femeninus, pues estas lo atacan causándole graves perjuicios sobre todo al bolsillo. Es menos pesado que el agua lo cual le permite andar acostado en su superficie. Buen conductor del calor; se funde ante una despampanante rubia! de 1.80. Tiene muchos isómeros de diferentes colores: blancos, negros, amarillos, rojos y anticomunistas.

PROPIEDADES QUIMICAS

Se conserva en alcohol y mejor en sus derivados de altas temperaturas



(agua—ardiente). Insoluble en gaseosas aunque ultimamente se ha descubierto una rara especie que sí lo son denominados" coca—colos" que nunca están en combinación con la plata ($) Al saturarse plenamente con una molécula de su género opuesto, forma una solución oscura que resuelve esta clase de líos en todas las películas de Carlos Lopez Montezuma.

H O + M U — HUMO

RECONOCIMIENTO

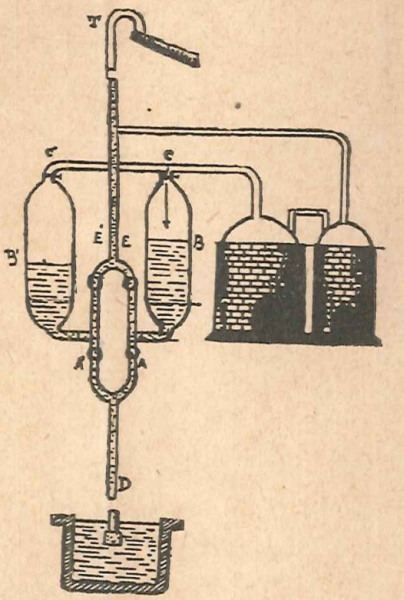
Es muy ávido de alcohol con el cual entra en combinación formando una mezcla de vasos rotos. Pasadas 24 horas se precipita ante una exquisita "limonada" bien fría o ante el reactivo universal "Alka-Seltser"

USOS

Se utiliza para desnaturalizar el alcohol etílico. En los laboratorios femeninos se le emplea como "conejillo de Indias" para toda clase de evperimentos raros. Sirve también para producir dinero que no disfruta, pues se le separa de él por muchos medios especialmente el de "Kati"—nización.

PRECAUCIONES

Peligroso en estado de embriaguez; siempre que se le encuentre en él debe llevársele la idea en todo lo posible, pues ataca directamente a los ojos produciéndoles una coloración azulada, reacción que determina en un estrecho abrazo y fraternal amistad.



Librería — Papelería
Equipos para oficina
Teléfono: 23-14

Durán & Perdomo Ltda.
Coliseo y Estanco
Cartagena - Colombia.

Apartados Nal. y Aéreo 220
Utiles de Escritorio
Cables y Radios "PERDURAN"

A todos nos agrada

DA GUSTO

al mejor Gusto