

Director
G. Barffige
Redactor
M. Ariza.

ESCUELA NAVAL MILITAR COLOMBIANA

Redactor
O. Sabalza
Linotipista
A. Otoyá

LA CORREDEERA

Ilustraciones de B. Vargas Marañón

N 5

M.C. Cúcuta Abril 15 de 1938.

AÑO II

"LA CORREDEERA"
ESCUELA NAVAL MILITAR
CARTAGENA.



Archivo

CAPITAN DE FRAGATA LUIS M. GALINDO.

Ruiz

Acertadamente ha sido designado por el Gobierno Nacional, para desempeñar el alto cargo de Comandante de la Base Naval M. C. Bolívar, el Capitán de Fragata Luis María Galindo, primer oficial naval colombiano, escogido para tan delicado puesto.

LA CORREDEERA sintetizando el sentimiento unánime de la Marina Colombiana, presenta al señor capitán Galindo un saludo de bienvenida, poniendo a sus ordenes estas páginas que estarán orgullosas de recibir su colaboración.



UN CRITERIO ECONOMICO

Por el Subteniente de Navio Ruben Piedrahita

Alguien ha dicho que la Economía en la brega administrativa es un arma de dos filos, ya que de acuerdo con el criterio que la rija, puede cortar todos los desperdicios en una administración defectuosa, robusteciéndola y dándole nueva vida, así como también puede aniquilarle todos los sarmientos en donde reside la razón de ser, el fin último de la cosa administrada, si se aplica en sentido erróneo.

Tengo para mí que es interesante analizar bajo este aspecto, la organización de una marina, incipiente como la nuestra, habida consideración de las circunstancias de lugar, de tiempo...

SEÑORES OFICIALES, ALFERECES, CADETES, TRIPULANTES?..... LA CANTINA DE LA COMPAÑIA DE CADETES LES OFRÉCE 300000.00 CON LA RIFA DE UN BILLETE DE LA LOTERIA

" MARINAS SURAMERICANAS "

por el Tte. de Navío Luis Baquero

Agradezco sinceramente el llamamiento de LA CORREDERA, a colaborar en sus páginas de gran valor en la obra admirable de construir las bases para levantar ese faro intelectual de la Marina, que con el apoyo del Ministerio de Guerra, en breve se llamará LA REVISTA NAVAL DE COLOMBIA.

Deseo iniciar mi colaboración, dando a conocer al lector algunos puntos sobresalientes en los programas y organizaciones de las Marinas Suramericanas, para buscar datos mas cercanos de comparación, cuando más tarde trate de estudiar las proyecciones de nuestra Armada y los deberes que nos asisten en su orientación para el futuro.

El Brasil y su Flota de guerra.— De todas las Repúblicas Marítimas Suramericanas, Brasil es la que manifiesta en forma más ostensiva, el deseo de un predominio naval que le permita, mediante el desarrollo de un programa definido, el logro de sus aspiraciones en los campos económico e internacional.

La extensión territorial del Brasil equivale al conjunto de todas las otras repúblicas suramericanas; la magnitud de su población, fortaleza moral y material, el ensanchamiento de las industrias y el comercio con el exterior hacen que esta gran república descubra la necesidad de convertirse en la primera potencia naval del continente.

El volumen del comercio, y la extensión de las costas, son factores primordiales en la organización naval de un pueblo. La formación de la marina de guerra, no obedece a circunstancias puramente accidentales; a ella se conectan íntimamente todos los engranajes de la economía, de la cultura y de la raza. La marina es la más elocuente expresión de la vitalidad de un pueblo.

El Brasil, nuestro hermano mayor, ha comprendido su destino en la América, se ha detenido a inspeccionar cuidadosamente la extensión de sus costas y su ensanchamiento económico, para llegar a la conclusión de que su seguridad, con el dominio del aire y de la tierra, es imposible sin la conquista de los mares.

Esta parece una respuesta categórica al interrogativo del programa naval de Argentina, que se arma en previsión del futuro.

Además de los factores básicos economía y extensión costera se suma a la razón de engrandecimiento naval brasileño, la posible influencia de Colombia y de la República Dominicana al

Pasa a la pag. 6

DE LA HORA NAVAL.

Charla sobre la evolución de las embarcaciones en la historia por el Capitán de Corbeta Carlos Fallon.

Dice una antigua leyenda irlandesa que la primera embarcación fue construida por el primer hombre que quiso conocer las mujeres de otras tierras. Nada podría ser más falso. Una de las primeras embarcaciones sobre las cuales existen datos históricos fue el Arca de Noé. En este buque el Capitán llevó a su esposa. Los hijos de Noé quienes seguramente ocupaban los puestos de Segundo Comandante, Oficial de Navegación, y Comandante de la Compañía de Animales respectivamente, también llevaron a sus esposas y hasta los animales llevaron a sus compañeras. Esto demuestra que desde los tiempos más remotos los marinos han sido gente sumamente juicosa. No seguiremos hablando del Arca de Noé por no herir las susceptibilidades de los compañeros que me rodean en este momento pues casi todos pertenecen al buque escuela "Cúcuta".

Las primeras embarcaciones se construyeron para atravesar ríos, o como ayuda en la pesca. Lo de conocer las mujeres en otras tierras fue un motivo puramente secundario. Los principales tipos de embarcaciones primitivas han llegado hasta nuestros días como el Cayuco de nuestros indios, el Coracle de los irlandeses y el Kayak de los esquimales. Aquí mismo en Cartagena existió un tipo aun más primitivo que estos, verdaderamente digno de la edad de piedra (aunque fue hecho de lata) y me refiero al bote construido por el Alférez Barriga en 1935.

Los pueblos que habitaban las costas de los mares protegidos como el Mediterráneo y el Báltico, empezaron utilizando sus embarcaciones pesqueras, para comerciar, hasta que llegaron a convertirse en naciones marítimas como la de los fenicios. Como una carga valiosa en una pequeña embarcación en alta mar siempre es una tentación, no faltaban quienes se hicieren a la mar en busca de las ricas embarcaciones de los fenicios o de los griegos. El comercio fue perseguido por los Piratas, y para perseguir a los piratas fueron creados los primeros buques para el combate: las antiguas galeras de guerra. En cualquier charla sobre asuntos del mar, aparecen, tarde o temprano, los piratas. Desgraciadamente a la gente de tierra le a veces por pensar que todos los marinos son piratas y los marinos a veces han olvidado la diferencia. Cuando un pueblo conquistaba y esclavizaba a otro, todo el mundo le celebraba la gracia, pero cuando la guerra era por mar y los Vikingos desembarcaban en la costa inglesa y se robaban cuatro

Pasa a la pag. 6.

P A G I N A D E P O R T I V A

BASKET BALL.

El joven equipo de la marina nacional, ha continuado su carrera de triunfos con otra victoria obtenida el domingo pasado en la partida que se jugó en las canchas de la Base Naval contra el equipo de Panamá, procedente de la vecina República se encuentra en Cartagena desde hace varios días en una comiable gira deportiva, el desarrollo del juego fue muy interesante sobrelleando entre todos el segundo tiempo en que la emoción de la numerosa concurrencia llegó a su grado máximo.

Se pudo admirar el progreso tan rápido de nuestro equipo que aun no ha tenido la primera derrota no obstante haber jugado con equipos de buena preparación y de largo tiempo de existencia como son los del Centro Deportivo Social de Cartagena, el de la ENDELA y el equipo de Panamá que contaba entre sus jugadores con algunos olímpicos de los que figuraron en los juegos centroamericanos y del Caribe celebrados en febrero próximo pasado en Panamá.

Para los vencedores van nuestras felicitaciones.

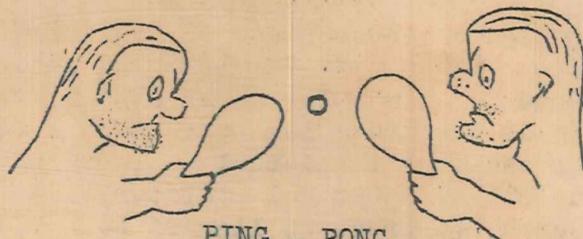
FOOT BALL

En la presente semana se han dado los primeros pasos para el entrenamiento de equipos de foot ball en la Marina y parece que el éxito no ha de hacerse esperar ya que la disciplina y la seriedad presidirán las prácticas y quizá tendremos muy pronto un equipo en condiciones de presentar buenos partidos y de ayudar al Renacimiento del foot ball en Cartagena.

TENNIS

Nos hemos enterado de la siguiente circular dirigida por los Oficiales de Sanidad de la Marina a los comandos de las diferentes unidades y en la que nuestros lectores sabrán apreciar el valor que encierra ya que, establece la reglamentación y da interés al bello deporte de la Lenglen, de Tilden y del Donald Butge de hoy. Como máximo comentario trasmitimos la dicha circular:

" Señor Comandante del M.C. "Cúcuta".- Presente.- Habiendo obsequiado los Oficiales de Sanidad de la Marina Colombiana una copa para disputarla entre los aficionados al tennis y establecer el campeonato de este deporte, y conociendo su entusiasmo por todo lo que se refiere al progreso de la Marina Colombiana, nos permitimos remitirle las bases para este torneo, a fin de que Ud. se sirva darlas a conocer a todo el personal de su unidad.- No dudamos que esto ha de obtener una muy favorable acogida, tanto por su parte como del personal a su cargo.- La lista de aquellos que desean tomar parte

PING - PONG

Hace algunos días han inaugurado los Cadetes del M.C. "Cúcuta" un estupendo salón de ping. pong en el cual se han desarrollado buenos partidos entre los aficionados, aunque mucho nos ha extrañado el que aun no se haya llevado a cabo la organización de un campeonato serio para definir un campeón de la Escuela.

Ha corrido la bola de que alguien ha ofrecido una copa para este Campeón. Esperamos la confirmación de la noticia.

enviada al Departamento de Sanidad de la Base Naval M.C. Bolívar, antes del día quince del presente mes.- De Ud. muy atentamente, Oficiales de Sanidad, M.C.

Luégo enumera en folio adjunto las condiciones del concurso de acuerdo con las reglamentaciones internas y que se ajusta a las circunstancias que rodearán este concurso.

Como este es el primer encuentro deportivo en el que la Armada ha de disputarse un trofeo, nos atrevemos a lanzar la idea de que la copa ofrecida se llame " Teniente Lucio " en memoria del primer oficial que ha perdido la vida durante el servicio.

ENCOMIABLE ACTITUD

Deporte, que había sufrido entre nosotros un letargo en el que todas sus preciosas actividades apenas si vivían en la mente de los aficionados, ha surgido de nuevo con entusiasmo, con bríos que prometen mucho para un porvenir cercano. En todas las unidades de la Armada se nota una enorme actividad deportiva. Nuestros equipos han mejorado mucho y se espera que en poco tiempo haya dignas representaciones en todas las ramas del deporte.

Se debe en gran parte este progreso al espíritu emprendedor del Sr. Teniente José J. Morón quien a su regreso de Bogotá, donde hizo un curso completo de educación física, ha puesto de lleno al servicio de nuestro deporte todas sus energías y todos sus conocimientos. Con entusiasmo digno de encomio se ha hecho cargo del entrenamiento físico y deportivo del personal de la Armada y ya pueden verse los frutos de su trabajo en el éxito obtenido, en tan corto tiempo, por el equipo de Basket Ball. Hoy por hoy este grupo de muchachos ha-

DETERMINACION DEL AZIMUT DE UNA LINEA
OB por la observación de una altura
del sol.

Por el Dr. Gabriel Martínez
Profesor de la Escuela
Naval.

El método de observación de la Polar en su máxima elongación, aunque el más sencillo y exacto para la determinación de la Meridiana, no siempre es conveniente pues a veces necesita que las observaciones se hagan a horas poco cómodas. La observación de la altura del sol en nuestras bajas latitudes nos da el azimut dentro de unos 5 a 10" de ángulo si las observaciones son cuidadosamente hechas, con un grado de precisión notable en este método y que describiremos a continuación.

Instalado un teodolito en O, cuidadosamente nivelado, se orienta el anteojo a la señal B de manera que el círculo horizontal del aparato lea 0º C. se suelta en seguida la alidada y colocando un vidrio opaco para proteger el ojo, se dirige la visual al sol, tal como lo muestra la figura,

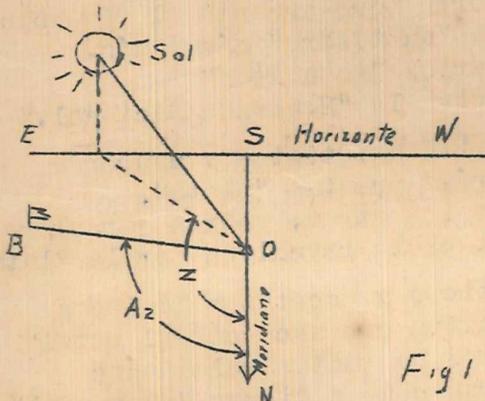
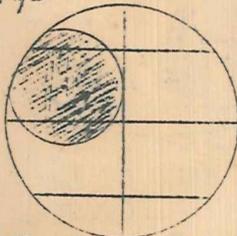


Fig. 1

Si la observación es hecha por la mañana, en el hemisferio norte, se llevan los hilos del retículo de manera

Fig. 2



que el hilo vertical sea tangente al borde derecho del sol y que el hilo horizontal corte un pequeño segmento del borde inferior del disco. La flecha de la figura indica la dirección del movimiento aparente del sol. Como el sol está saliendo, dentro de unos pocos segundos, quedará tangente al hilo horizontal; en el momento de estar tangente a ambos hilos se anota el tiempo cuidadosamente pues la corrección del reloj puede obtenerse también por este método. Se lee en seguida el ángulo vertical y el ángulo horizontal y se repite tres o cuatro veces la misma observación para incrementar la exactitud. Se invierte en seguida el instrumento y se repiten el mismo número de observaciones, solamente que

en ésta ~~caso~~ el hilo horizontal se lleva tangente al borde superior del sol y el hilo vertical del retículo corta un pequeño segmento del borde izquierdo del disco como se ve en la figura 3, en la cual se observa que con los anteojos comunes la imagen cubre el campo del anteojo y no es posible hacer coincidir la intersección de los hilos con el centro del astro.



Fig. 3

Después del medio día el sol se mueve hacia abajo y hacia la derecha y el anteojo se lleva al disco del sol de tal manera que la imagen se mueva en la posición de la figura 4 cuando el telescopio está en posición directa y en el de la figura 5 cuando se ha invertido. El observador acciona simultáneamente el tornillo de movimiento lento del círculo horizontal y el del círculo vertical hasta que la imagen del sol llegue a ambos hilos simultáneamente. Nótese que la inversión del telescopio entre las observaciones elimina el error índice del círculo vertical, el error del nivel del anteojo y su error de colimación. Como se hace la observación, además, en puntos diagonalmente opuestos en el campo visual y se toma el promedio de los resultados, se eliminan las dos correcciones (horizontal y vertical) por semi-diámetro.

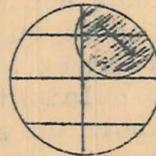


Fig. 4

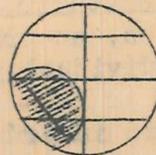


Fig. 5

Al calcular el azimut, se puede desprestigiar la curvatura de la trayectoria del sol durante el cuarto intervalo de las observaciones. La media de las alturas leídas y la media de los ángulos horizontales se hacen corresponder a la posición del centro del sol en el instante correspondiente a la media de las lecturas leídas del cronómetro. El azimut Z se calcula por una de las fórmulas que nos proporciona la Trigonometría Esférica por ejemplo,

$$\text{Sen}^2 \frac{Z}{2} = \text{sen}(s - h)\text{sen}(s - l)$$

$$\text{sec}(l \text{ sec } h)$$

fórmula en que s es la semisuma de las alturas, mas la latitud, más la distancia polar y h, la altura corregida de refracción y paralaje y l, la latitud aproximada que puede obtenerse por una carta o bien por uno de los métodos empleados para la determinación de la latitud por el paso de un astro por el meridiano. El conocimiento aproximado de la hora de la observación nos dará el modo de calcular la distancia polar para el instante de la observación, ejemplo.: Pasa a la página 9ª.

Charla sobre la evolución...

vacas, unos corderos y un número limitado pero selecto de inglesas o escocesas bien bonitas, en vez de celebrarles la gracia todo el mundo los colmaba de oprobios. Por qué esta actitud tan diferente para con los guerreros del mar?

Pues sencillamente se debía a que el marino, dado el carácter de su profesión, tiene que ser un hombre fuerte y valeroso que generalmente es amante de la aventura y está acostumbrado a codearse con la muerte. La gente pacífica de las ciudades tenía a estos hombres quemados de sol, de modales bruscos y lenguaje fuerte. Si no eran muy conocidos, entonces era piratas peligrosos y debían ser ahorcados. Hoy día ya no ahorcan a los marinos desconocidos, pero sí los choferes les cobran más caro. Yo no sé por qué cuando empiezo a hablar de piratas siempre acabo hablando de choferes y cuando empiezo a hablar de choferes acabo hablando de piratas. Volvamos a los piratas del mar. A ellos les debemos muchos adelantos en construcción de buques. Quedamos entonces en que los primeros buques de guerra de la antigüedad eran los de los llamados "piratas" por un lado y las galeras de guerra de las naciones marítimas que los combatían. La nación marítima más antigua de que sabemos, se había establecido en la isla de Creta, donde había fundado la ciudad de Cnosos. Vamos a ver cuáles eran más piratas; si los piratas de nombre o las más respetables naciones marítimas. Las galeras de guerra de Creta dominaban el Mediterráneo y la ciudad de Cnosos era inmensamente rica. Casi todas las casas eran palacios lujosísimos y la gente se daba la gran vida. Como las galeras de guerra dominaban el Mediterráneo, les dió por hacer viajes a Grecia y a otros lugares para robarse muchachas bonitas con que surtir los cuartos vacíos de los palacios. Fuera de las muchachas bonitas también se robaban muchachos jóvenes y robustos pero que no sabían torear y los ponían a torear en el circo de Cnosos. Los griegos nunca llegaron a acostumbrarse a que les robaran sus jóvenes y mucho menos sus muchachas bonitas y por fin se organizaron y destruyeron a Cnosos. Así terminó la primera civilización marítima del mundo.

Los buques de guerra de ese tiempo eran grandes canoas abiertas con filas de remeros a los dos lados; en la proa y popa iban filas de soldados con lanzas y escudos. Estos datos los sacamos de dibujos encontrados en tumbas y monumentos antiguos. Parece que los remeros eran esclavos, por lo menos en las naves egipcias, porque en los dibujos figura el contramaestre con un gran látigo en la mano y aunque los dibujos han sufrido mucho con los siglos, siempre se nota que los remeros miran al

Contramaestre con cierta antipatía. Los buques de los griegos llevaban un espolón en proa con el cual embestían el buque enemigo y lo hundían cuando estaban de buenas. Con 385 buques de este tipo Themistocles derrotó en Salamina a más de mil buques persas y salvó la civilización griega. Estas eran las "murallas de madera" que según el oráculo protegerían a los atenienses.

Las galeras de guerra de los viejos cartagineses fueron suplantadas por los birremes romanos. Antes de la introducción de la pólvora el éxito en el combate naval dependía en gran parte de la agilidad de maniobra del buque y por eso, aunque las velas ya eran bastante eficaces no se habían abandonado los remos que le daban gran agilidad de maniobra a los buques de guerra. La pólvora hizo posible el combate a distancia y entonces vinieron los galeones de vela Armados con cañones a suplantar a las galeras armadas con espolón y catapultas. A fines del siglo XIII los buques de guerra de vela se habían definido en tres tipos clásicos: El Navío, buque pesado y lento de gran poder combativo; la Fragata, buque más ligero y rápido pero bien armado, y la Corbeta, que era un buquecito ligero para exploración y comunicación.

En la guerra civil norteamericana aparecieron los buques de guerra de vapor protegidos por blindajes. Desde entonces este tipo se ha desarrollado hasta llegar a los buques de guerra de hoy, que son: Los buques de línea, comúnmente llamados acorazados, los cruceros pesados, los cruceros ligeros, destroyers, submarinos, portaaviones, y minadores. La próxima vez describiré estos tipos de buques modernos en detalle, dando una idea sobre su empleo táctico.

PROFESION

Así designamos el determinado trabajo que elegimos al empezar la lucha por la vida, ya sea para que por medio de ella podamos proporcionarnos el sustento, o bien con el fin de encontrar una distracción especial. En ambos casos el profesional está obligado a sostener y engrandecer hasta donde sea posible el lema que ha escogido. Sucede con frecuencia que se confunde el ejercicio de una profesión adquirida a base de estudio y consagración, con el desempeño de un oficio mecánico o de sentido común.

Me propongo, considerando como un deber para con la Federación Farmacéutica de Colombia, tratar de inculcar dentro de nuestra marina la justa comprensión de la Farmacia misión que bajo grave responsabilidad, universalmente desempeña el noble papel de cooperar en el alivio de la humanidad.

Pasa a la pag. 78

A B O R D O D E L
M. C. " S U C R E "

La Corte.- Narración de un Conscripto a su casa.

...y el viento rugía amenazador haciendo silbar el cordaje. Grandes olas se rompían contra la proa y luego la inundaban con ímpetu. Las cubiertas eran recorridas por imponentes y espumosas masas de agua que arrastraban todo lo que hallaban a su paso.

Trepaban con violencia las turbinas y cada vez que alguno entraba o salía un chorro inclemente caía sobre ellas produciendo un chasquido áspero al contacto con los ardientes tubos de vapor.

La popa se elevaba con violencia dejando al descubierto las hélices que desbocadas arrojaban a distancia torbellinos de espuma que rugían con furia. En el puente era casi imposible sostenerse de pie; el agua llegaba hasta allí y lo inundaba calando hasta los huesos de los de guardia.

Cuando por cualquier causa el timón no alcanzaba a actuar a tiempo y el barco era cogido de costado, violentos bandazos amenazaban destruirlo todo y dar honrosa sepultura al cañonero y a sus mareados tripulantes. No hay por qué disimular, pues marearse no es delito y allí no quedó títere con cabeza; imberbes cadetes de plácida sonrisa se marearon, alféreces expertos en rumbos y calderas se marearon, hábiles cocineros y añejos lobos de mar de cuerpo entero, también se marearon.

Con enorme dificultad se maniobrababa, para trasladarse de un punto a otro, era indispensable asirse fuertemente de los pasamanos.

Los que no estaban de guardia rodaban por la Cámara del Alcazar sin sosiego pero al menos protegidos contra la intemperie, cuando la nevera rompió las amarras que la aseguraban y destrozándose en un bandazo dejó escapar su provisión de gas carbónico obligando a todo el mundo a evacuar la Cámara y salir con presteza a cubierta condenados a pasar el resto de la noche en vela luchando para no ser arrastrados al mar.

Cuando el movimiento aumentaba, se oían chocar unos con otros los restos de la malhadada vajilla y los golpes del mobiliario contra el mamparo. Dentro de los botes salvavidas (fuertemente aferrados) se apretujaban los Cadetes en busca de descanso pero se hacía imposible hallarlo porque las olas abandonaban la superficie del océano para alojarse en ellos.

Por todas partes se veía la tragedia pero los rostros estaban serenos

Pasa a la pag. 10.

ENCONIABLE ACTITUD. Viene pag. 3ª tanto podemos esperar del Foot Ball, Base Ball, Water Polo, Gimnasia y Atletismo, menos estas de las que actualmente se entrenan equipos que serán el lujo de mañana. Gracias al especial interés y entusiasmo puestos en estas cuestiones por el Sr. Teniente Morón y gracias también al apoyo decidido que ha encontrado en la Intendencia de Base, entidad a cuya cabeza se encuentra el Sr. Coronel Diógenes Gil, hoy cuenta la Marina con casi todos los elementos necesarios para el entrenamiento y práctica de cualquier deporte.

Es muy lisonjero el modo como se adelantan en la Base algunas obras de importancia para lo que venimos tratando, como piscina con sus excelentes trampolines, tres campos de tennis, pistas de salto, carreras y muchas otras obras, todas de imperiosa necesidad. Ya pueden verse la cancha de Basket Ball, magnífico rin de boxeo, la pista de obstáculos cuya construcción nada deja que desear.

Aplausos y sólo aplausos merece la obra desarrollada por Tte. Morón; que no decaiga su entusiasmo; que no le falte el apoyo que ha tenido hasta hoy y dentro de poco la Base Naval estará prodigiosamente dotada de todo lo indispensable para desarrollar en los hombres de la marina una obra completa de Educación Física y Deportiva.

Con lo anteriormente dicho y con el gran interés que reina en todo el personal de la Armada por el deporte, no hay duda que este tendrá un gran porvenir. Ya comienzan a cosecharse triunfos y todos confiamos que para los certámenes próximos en la capital el nombre de la marina quedará muy alto, para después proseguir con otras muchas y grandes ambiciones; nos toca llevar hasta el extranjero nuestros equipos y traer a la Patria algunos triunfos.

PROFESION. Viene de la pag. 6ª

Así que, de acuerdo con nuestra moral, los profesionales que formamos parte de nuestra Armada, al ocupar el puesto correspondiente, no sólo contribuimos a la disciplina del personal y al adelanto de las instituciones oficiales sino que ayudamos a nuestros compañeros, que en otras empresas particulares, trabajan por el progreso científico del país y por el prestigio de su profesión.

Carlos J. Peña H.
Farmacéuta Jefe.

LA SUSCRIPCIÓN DE VEINTE EJEMPLARES DE
LA CORREDERA SOLO VALE \$1,00
DIRIJASE A LA REDACCIÓN. M.C. "Cúcuta".

RESEÑA HISTORICA DE LA MARINA COLOMBIANA -
Continuación del número anterior.

Hay también un grupo de diez cadetes que serán Alféreces este año y otro grupo de ventiocho que entraron a la Escuela en octubre del año pasado, todos dedicados con entusiasmo al estudio, resueltos a salir adelante en la profesión que han elegido, la preparación de estos cadetes ha tomado gran parte el teniente de Navío Camilo Martínez.

Además contamos ya, con el fruto oportuno de las escuelas de Ingenieros, maquinistas, telegrafistas y grumetes, forman así un conjunto de gran valor por su crecido número, por su buena calidad y por los importantes servicios que ya prestan a bordo. Este personal colombiano ha ido reemplazando al personal inglés, de tal manera que actualmente en los destroyers sólo queda una cuarta parte del personal extranjero y en el buque escuela Cúcuta solamente hay dos oficiales ingleses; todo el resto del personal es colombiano.

Vemos pues que nuestra marina avanza a pasos agigantados. Hay que llevarla adelante, hasta verla grande y fuerte, capaz de defender nuestras costas.

No olvidemos que España fue grande mientras fue grande su Armada y que las pérdidas de sus colonias, vino con la decadencia de sus fuerzas navales. En cambio Inglaterra, que ha sabido conservar su poderío naval, ha consergado sus colonias.

El hecho de haber Colombia movilizad la mayor parte de sus tropas por la vía marítima, antes que por la terrestre en el pasado conflicto con el Perú, es una prueba más que viene a sumarse a las que la historia naval tiene ya recogidas en sus paginas para sostener y demostrar que la posesión y el dominio del mar han sido siempre y continuarán siendo un factor de seguridad y de progreso en la vida de un país.

Estos hechos nos hacen comprender lo conveniente que es para Colombia disponer de fuerzas navales. La obra está en marcha; es justo reconocer el continuo apoyo que a esta obra nacional ha prestado el actual Gobierno del Dr. Alfonso López.

Por el estado de adelanto en que se halla nuestra Marina; por las grandes sumas de dinero invertidas en ella; por el alhirable entusiasmo con que un selecto grupo de la juventud colombiana se ha dedicado al estudio de esta carrera; por la simpatía con que el pueblo colombiano mira a esta noble institución, y más que todo, por el patriótico celo con que el Gobierno Nacional cuida del continuo desarrollo de esta importante rama de la fuerza pública, bien podemos asegurar que ya están definitivamente echadas las bases de nuestra Marina.

MARINAS SURAMERICANAS. VIENE pag. 2.
sugerir la creación de una liga desarmada de naciones suramericanas...

Creo sinceramente que el pacto antibélico Saavedra-Lamas, con todos aquellos que tienden a establecer que " la fuerza no crea derechos ", deben ser amparados con todas las marinas suramericanas, especialmente por aquellas como el Brasil, no abrigan temor al armarse para ejercer una marcada influencia en la política internacional del continente, donde las armas tendrán que ser el eje principal de evolución.

El proyecto de Liga de Naciones Desarmadas, presentado a la consideración general del mundo y en particular a la de Suramérica, es un bello poema tributado a las victimas de las guerras, pero difícil de encauzarlo hacia las realidades futuras.

Mirando hacia el viejo Continente, podemos descubrir enseñanzas que no por fastidiosas dejan de ser menos reales, menos tangibles; me refiero a las armas europeas, que con la misma facilidad mantiene la paz o hacen la guerra. La usurpación de Etiopía, la inteligencia anglo-italiana tienen como base las mismas plataformas de cañones.

La Liga de Naciones desarmadas, no garantiza la paz de Suramérica, aun cuando no se rompan las conexiones con la Liga de Ginebra, con la liga de Naciones Armadas, con la Liga de Naciones productoras de Armamento.

Sería extremadamente difícil poder imponer respeto a los tratados internacionales con la mera fuerza de la razón contenida en documentos, que en dado caso serían defendidos por argumentos de cubiletes sin respaldo. La ocupación de Leticia por el Perú, se debió a un desequilibrio de armamentos; cuando Colombia adquirió buques y cañones se pudo firmar el Protocolo de Rio de Janeiro

La Liga de Naciones Suramericanas podría ser una realidad armada; veamos quienes serían sus defensores:

El Brasil, tendría que construir un considerable número de barcos, para llegar a mantener una definitiva superioridad, no solamente sobre Argentina, sino sobre una posible alianza de ésta con Chile.

Continuará.

El completo desarrollo de nuestra marina de guerra será obra del futuro, pero lo que es su creación, su existencia es ya una obra del presente. Ya no es en día lejano, sino en el que vivimos, cuando podemos ver con orgullo el bello tricolor de nuestra amada Patria luciendo en la popa de nuestras naves, visitando los puertos de los países amigos, flameando al suave impulso de todos los vientos, sobre la inmensidad de todos los mares, bajo el azul de todos los cielos.

V. Mastrodomenico.

Lugar: Bordo de la Yana Abril 7 de 1938

Observación del sol para azimut y tiempo. Latitud 12° 13' N. Longitud 72° 11' W. Equivalente a cuatro horas, cuarenta y ocho minutos y cuarente y cuatro segundos (4^h 48^m 44^s).

Teodolito Walts.

Observador: Gabriel Martínez.

Leyeron reloj: Cadete Belarmino Vargas

Aldríguez Alejandro Herrera.

El reloj se comparó con los Cronómetros, a bordo.

La señal es uno de los vértices de la triangulación hecha en el levantamiento hidrográfico de la bahía, verificado por los Oficiales y Cadetes de la Marina.

SEÑAL OBSERVADA.	Cronometro tiempo Standard.	Angulo horizont.	Angulo Vertical
Señal: D	0 ^h 0 ^m 0 ^s	0° 0' 0"	
 D	8 ^h 55 ^m 34 ^s	150° 0' 0"	43° 53'
 I	8 ^h 58 ^m 38 ^s	12° 57' 0"	48° 29'
Promedio	8 ^h 55 ^m 6 ^s	2° 8' 30"	46° 11'
	T. civil de G;		R y P: -45"
	13 ^h 55 ^m 6 ^s		h = 46° 10' 15"

Cálculo del azimut del sol.

l = 12° 13' 0"
 h = 46° 10' 15"
 p = 83° 16' 54"
 s = 141° 40' 9"
 s = 70° 50' 4.5"
 s-h = 24° 39' 49.5"
 s-l = 58° 37' 4.5"

log sen(s-h) = 1.620440
 log sen(s-l) = 1.931312
 log sec l = 0.009948
 log sec h = 0.159574
 2 log sen $\frac{z}{2}$ = 1.721274
 log sen $\frac{z}{2}$ = 1.860637

$\frac{z}{2} = 46° 30' 37.5"$

Azimut del sol; z = 93° 1' 15"

Se toma el ángulo agudo para $\frac{z}{2}$ por que la observación fue hecha por la mañana.

Azimut del sol igual a 93° 1' 15"
 Angulo horizontal de la señal al sol: 2° 8' 30"

Azimut de la señal = 90° 52' 45"
 que es el ángulo que forma la señal con el meridiano verdadero.

Como comprobación del calculo anterior, a pesar de que no hubo sino una observación porque el instrumento no está provisto de codo, lo que hizo imposible leer alturas mayores, se anotó el rumbo magnético indicado por la brújula del tránsito cuya lectura fue de S 89° 45' E. lo que nos da una variación, o sea la inclinación de la brújula de 37° 45" al este. Esta lectura de la brújula es incierta porque además de su poco diámetro, no acusa bien las pequeñas variaciones, o sea, poco sensible; no teniendo la fuerza directriz suficiente para vencer el rozamiento y poca estabilidad tanto mecánica como magnética.

Mejor comprobación de nuestro método nos proporciona el cálculo de la hora

deducido de la misma observación. Se tiene:

$tg \frac{t}{2} = tg \frac{z}{2} \text{ sen}(s-h) \text{ sec}(s-p)$

fórmula en que el azimut se cuenta desde el Sur.

1. $tg \frac{z}{2} = 1.9770$ T.A. = 9^h 3^m 28^s
 1. $sen(s-h) = 1.6204$ E.T. = 2^h 18^s
 1. $sec(s-p) = 0.1033$ T.M. = 9^h 5^m 46^s
 1. $tg \frac{z}{2} = 3.6078$ D.Lo. = 11^m 2^s
 " = 22° 3' 59.8" Relejo = 8^h 54^m 44^s
 " = 8^h 55^m 6^s

t = 44° 7' 59.6
 t = 2^h 56^m 32^s Adelanto = 0^h 0^m 22^s
 12 - t = 9^h 5^m 28^s

Lo que nos da un adelanto de 22 segundos de tiempo lo que está dentro de la comparación verificada con los cronómetros a bordo.

Continuará en el próximo N.º

OPORTUNOS DE QUE LA
 COPIA DE LA FU
 TURBA REVISOR DE LA
 ARMADA NACIONAL.
 COLABORER UD.

A BORDO DEL M C "SUCRE"

Viene de la pag. 7.

y la única duda que existía sobre el fin del barco era que algunos decían que se partiría en dos mientras otros afirmaban que daría la vuelta de campana y no faltaban varios que temían que se fuese por ojo.

.....

La Parte.- Datos del Diario de Bitácora

Fuerte viento Noreste, mar gruesa, constante cabeceo.

Se rompió el compresor de la Neve-
vera del Alcázar produciéndose un escape de gas carbónico; fue necesario desalojar el compartimiento.

UN CRITERIO ECONOMICO.

(Viene de la pag. 1)

Como siempre, haremos una división de lo que entendemos por Base de la Fuerza Armada, en sus dos factores esenciales: Personal y Material.

La entidad en quien está delegada la función de administrar los recursos de esa Marina, no puede menos de darle al factor Eficiencia del Personal, la máxima importancia.

El poder reside en el elemento humano, en su preparación técnica. El material para la destrucción y la defensa tiene un valor positivo o nulo que depende por entero del factor personal. Por conclusión tenemos pues, que una entidad administrativa, celosa de la responsabilidad que le atañe, debe facilitar de preferencia, toda obra, toda adquisición, toda inversión que vaya directamente a este fin: La preparación del personal.

Va un ejemplo. En una marina que se inicia, la preocupación mayor ha de ser la de crear personal en el menor tiempo posible para desempeñar los diversos servicios en las Unidades de que se disponga inicialmente. Las erogaciones causadas, refiriéndonos por ahora al personal que está a flote, se divide en: Sueldos, Alimentación, Vestuario, Conservación, Consumo de material y Combustible.

Con los buques anclados en la bahía o navegando, los gastos permanentes (sueldos, alimentación, vestuario y conservación) no varían. Anclando los buques se hará entonces una aparente economía en el consumo de material y en el gasto de combustible, que asciende a unos 8% de los gastos permanentes.

Pero esta aparente economía es precisamente lo que destruye la razón de ser de los gastos que permanentemente se hacen en Sueldos, Alimentación, Vestuario y conservación porque el personal no se está preparando en forma adecuada cuando los buques están anclados.

Si ahorráramos un poco más la cuestión, veremos que no sólo se pierde una buena cantidad de recursos...

Costan en producir el resultado que se busca, es decir, pulir la materia prima de la Marina de Guerra, sino que esa misma materia prima se va perdiendo poco a poco con los largos períodos de inacción, que así llamo yo a la rutina enervante, y falta de interés y de novedad en los buques anclados.

El elemento joven que llega a los buques es una arcilla buena, blanda, moldeable. Hay ambición de conocimiento, incitación al progreso. No corramos el riesgo de perderla por economizar algunas toneladas de aceite o algunos cartuchos. En la hora de la emergencia ya sería demasiado tarde para comprender que los combates navales los ganan o los pierden los hombres, no los buques y que por la naturaleza misma de un encuentro naval, el tiempo de que se dispone para hundir al enemigo, impidiendo nuestra propia destrucción, es tan corto, que exige en el personal un grado de entrenamiento que sólo puede adquirirse en tiempo de paz.

El problema nuestro, el problema del personal preparado en el manejo del armamento naval es infinitamente más complicado de lo que nuestras confiadas gentes lo suponen.

En el comienzo de una acción armada internacional, demos por cumplido que nuestro ejército ha perdido en personal y en dinero lo que representa uno de nuestros dos buques de guerra. El quebranto ha sido de consideración pero en el 60% de los casos es reparable. En país tiene reservas suficientes de hombres para llenar el claro y reservas de material de guerra para equiparlos nuevamente.

El problema naval es muy otro. No solamente carecemos de reservas de personal y material sino que no disponemos siquiera de las dotaciones completas para ambas unidades. Y en este estado, estado crítico quisiera llamarlo, en el cual está en peligro uno de los tres soportes en que descansa la seguridad Nacional? No sería acertado concentrar lo mejor de nuestro esfuerzo y de nuestros recursos hasta lograr que esas dos unidades sean realmente una fuerza utilizable con provecho en una emergencia y no un gran acopio de nuestros recursos bélicos, en peligro, incapacitado para cumplir su misión?

Si esto no es lo más indicado, estoy seguro de que lo contrario si es lo más absurdo.

La parte referente al Material en la cuestión que venimos tratando es de sentido común y no requiere discusión alguna. Solo trabajando en las máquinas puede uno darse cuenta de su estado y buscar su máximo rendimiento. Los defectos, las averías, las pérdidas de eficiencia no se revelan sino cuando el conjunto está...

UN CRITEPIO ECONOMICO. Viene pag. 10.

Si los buques salen al mar solamente en los casos de extrema urgencia, si la Artillería dispara con la parque de deplorable a que ha sido sometida y si los torpedos nunca se ensayan; cuándo podremos conocer el verdadero estado de los complicados mecanismos de mas y otros ?

El argumento de que carecemos de

recursos, para salir al mar, es claramente inaceptable. Cualquier presupuesto anual que se asigne a la Marina debe ajustarse en tal forma que, Entrenamiento de Personal sea primero, Conservación de Material, segundo y lo demás vendrá por añadidura.

Rubén Piedrahita
Subteniente de Navío M.C.

SOCIALES

En días pasados fue destinado el Teniente Ferrero a la Infantería de Marina; por sus condiciones especiales de militar, y por su celo en el trabajo auguramos una feliz labor de nuestro compañero y amigo. Cordialmente lo saludamos.

.....

Gracias a la ultrarapidez con que circulan las noticias en Cartagena ha llegado hasta nosotros una información sobre el posible compromiso del Tte. Luis C. Cajiao con una encantadora señorita de esta "ciudad de las luces" (las luces apagadas); mientras llega una confirmación, quedan en caja mil venturas para los novios.

Con motivo de las prácticas religiosas de Semana Santa, han salido a sus ejercicios espirituales en Barranquilla el Subtte. Guillermo Aldana, el Alférez Sabalza y el Cadete Berrio. Que el Angel de la Guarda los acompañe.

.....

También con motivo de esta Semana Santa, el Teniente V. Mastrodoménico ha obtenido como cosa de 300 días de indulgencia. Así mismo hemos visto al Teniente Fallon en visitas de monumentos con su tradicional recato y religiosidad; los felicitamos.

SUSCRIBASE UD. A LA CORREDERA.
SUSCRIBASE UD. A LA CORREDERA.

ii Yo consumo
articulos de
la Cantina
Casalini y
leo "la
Corredera"!!



ii Despues de eso solo
es ascenso.....!!

