

Director
G. Barriga
Redactor
M. Ariza.

ESCUELA NAVAL MILITAR COLOMBIANA

LA CORREDERA

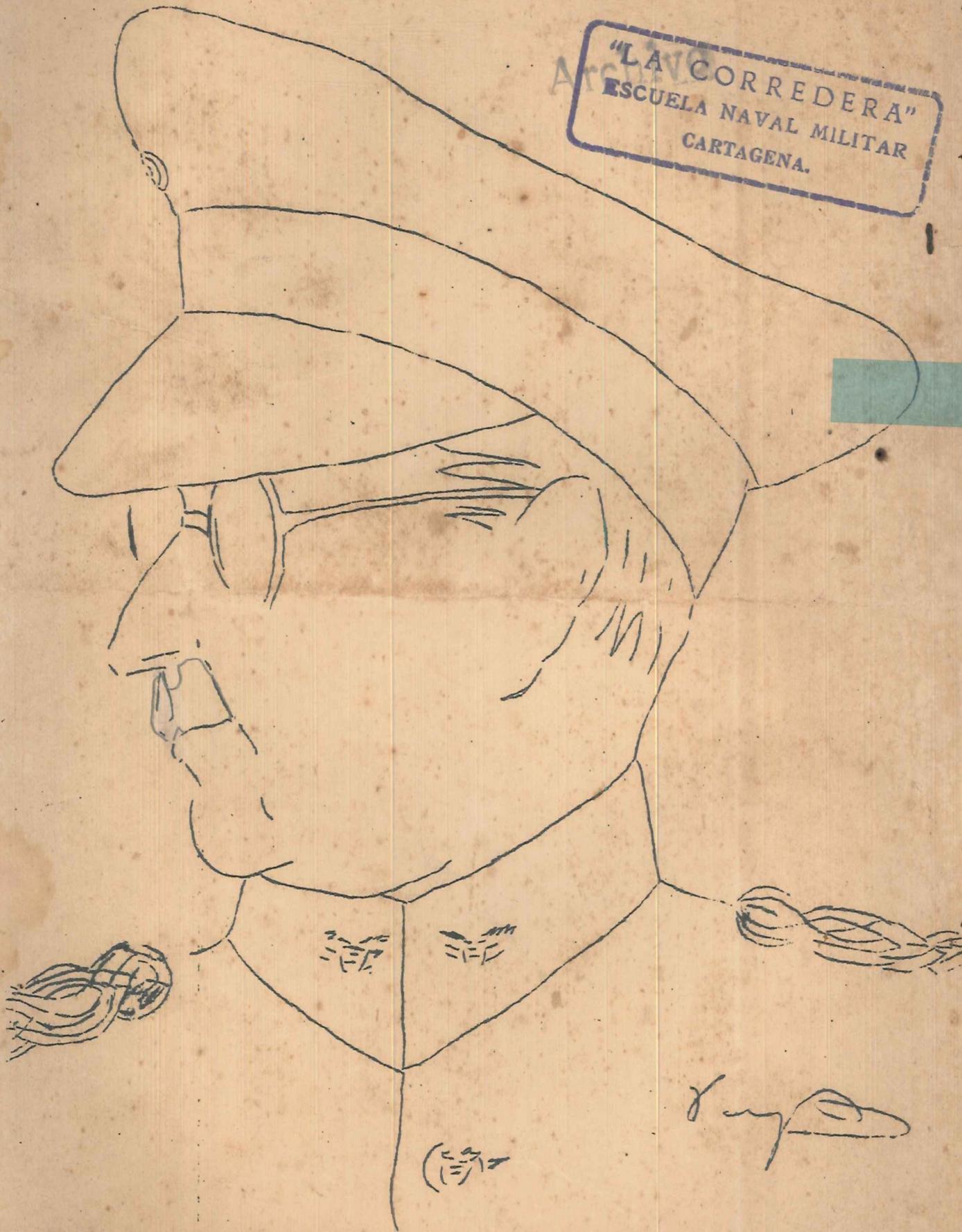
Ilustraciones de E. Vargas Mariño

Redactor
O. Sabalza
Linotipista
A. Otoyá

AÑO II

M.C. Cúcuta, mayo 22 de 1938

Número 7



CORONEL DIOGENES GIL, DIRECTOR GENERAL DE MARINA, Respetuosamente saludamos al nuevo Director de nuestra Marina, quien llegó en días pasados a esta ciudad, después de corta permanencia en

LA CAPITAL, para resolver algunos problemas de organización en la Base Naval con motivo de las revistas en que tomará parte la Armada en el IV Centenario de Bogotá.

Sigue en la pag. 10

UN OFICIAL NAVAL COLOMBIANO MUERE EN
EL HOSPITAL DE BARROW (Inglaterra).

Traducido de "The Guardian" Sábado 19
de marzo de 1938.

A cientos de millas de sus parientes murió en la clínica North Lonsdale, Barrow, en las primeras horas del domingo, el Subteniente de Navío Juan Lucio de la Marina Colombiana. El extinto tenía 27 años de edad y residía en 189 Abbey Road y había venido sufriendo de una enfermedad del corazón, habiendo sido trasladado al hospital en las horas del medio día del sábado.

El Subtte. Lucio era hijo del Dr. Pablo Lucio y de Dña. Rebeca de Lucio. Después de obtener un grado en la Universidad de Colombia, ingresó al ejército y poco tiempo después fué trasladado a la Marina. Enviado en Comisión de estudios por el Depto. de Marina de su país, vino a Inglaterra hace once meses para seguir un curso completo de construcciones navales en los astilleros de la "Vickers-Armstrongs".

Poseedor de una atractiva personalidad, el Subtte. Lucio se hizo a numerosos amigos aquí y su muerte ha sido un golpe terrible para su único compatriota residente en la ciudad, Subtte. Julio Ayala.

Profundas muestras de simpatía y consideración ha recibido su desolada familia, compuesta de sus padres, cuatro hermanos y una hermana residentes en la lejana Colombia, a quienes podemos informar que los debidos honores fueron rendidos a los despojos mortales del Subtte. Lucio.

El cadáver del Subtte. Lucio, vestido con su uniforme de gala, fue colocado en un bellissimo ataúd de roble con incrustaciones de plata y forrado en satén blanco. En las horas de la tarde del jueves, el cortejo se dirigió a la iglesia de Sta. María donde permaneció el cadáver hasta las primeras horas de la mañana siguiente en que tuvo lugar la solemne misa de requiem oficiada por el Padre Mc.Kenna quien dirigió los oficios fúnebres en el Cementerio de Borough.

Numerosa concurrencia asistió a las exequias y más de veinte automóviles siguieron el féretro. Entre los concurrentes estaban: S.E. Dn. Luis Tamayo, Envía de Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Colombia en Londres, El Comodoro A. S. Cumming, el ingeniero Almirante Sir Robert Beeman, Mr. J. Callander, Mr. W.H. Johnson y otros Oficiales de la Vickers-Armstrongs; el Subtte. Ingeniero Julio Ayala y el Subtte. Ingeniero Juan A. Morales, miembros de la Marina Colombiana; el Capitán García, Jefe de la Comisión Argentina, Oficiales de la Real Armada Británica

YO TOME A PANAMA.

Extracto de la Biografía de Teodoro Roosevelt, por Henry F. Pringle.

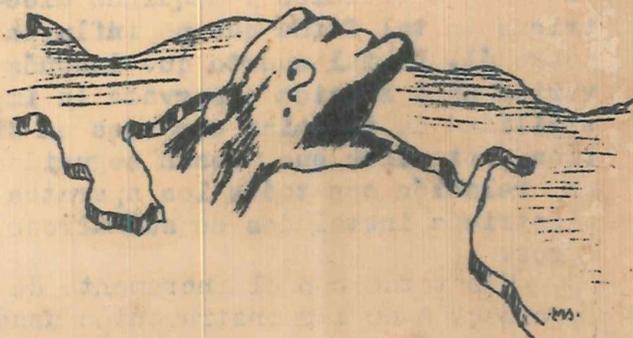
Traducción del inglés especial para "La Corredora" por Jaime E. Perez.

En 1884 un joven ingeniero francés Felipe Bunau Varilla, desoyendo las advertencias y consejos de sus amigos se dirigió a las selvas de Panamá que en aquel entonces se hallaban infestadas por la fiebre. Bunau Varilla había conseguido trabajo al lado del gran Ferrocarril de Lesseps, quien después de construir el Canal de Suez, intentaba unir el Atlántico con el Pacífico.

Ambicioso y capaz, Bunau Varilla llegó a ser ingeniero jefe de la compañía a los ventiseis años. Parecía encaminarse al éxito y a la inmortalidad, pero su buena estrella se eclinsó cuando la Compañía quebró en medio de un gigantesco escándalo financiero en 1889. Bunau Varilla volvió a París descorazonado pero con fé inquebrantable en el éxito final de su arriesgada empresa.

Cinco años después, la nueva compañía del Canal de Panamá quedó organizada en Francia. Esta Compañía se hizo cargo del equino y de todos los derechos de la Antigua, con el fin de venderlos a los

Pasa a la pag. 82



y la Comisión Argentina y los Oficiales Rumanos.

Entre las bellísimas ofrendas florales figuraban las enviadas por la Legación de Colombia, Subtte. Ingeniero Julio Ayala, Subtte. Ingeniero Juan A. Morales, de la Marina Colombiana; Sir Charles Craven, Caballero de la Orden del Imperio Británico y Oficial de la Marina Real, Ingeniero Almirante Sir Robert Beeman, Capitán de Navío A. Cummings y Sra.; Presidente y Junta Directiva de la Vickers-Armstrongs; Comisión submarina Argentina; Comisión Naval Argentina y Oficiales de la Marina Británica residentes en Barrow. Los Oficios fueron dirigidos por J.C. Swarbrick, de Buccleuch Street Barrow.

NOCIONES SOBRE GIROSCOPOS.

Apuntes tomados de los Manuales: "SPERRY GYRO COMPASS" (inglés). GIROSCOPIOS
D. L. MARTIN S. L. NOLAN.

Introducción.— Por espacio de más de quinientos años los buques fueron gobernados con cierto grado de precisión usando el compás magnético. Esta precisión es un tanto mayor y más satisfactoria en los buques de madera, aun cuando adolezca el hecho de indicar el magnético como opuesto al meridiano verdadero. Esto como es sabido puede corregirse ya que la variación es conocida para todas las partes navegables del mundo. Con la introducción del hierro en la construcción de los buques, en el siglo pasado se experimentaron grandes dificultades por el efecto magnético de éstas sobre el compás. Fue un hecho que antes de obtenerse los adelantos científicos para su corrección, los compases tenían un gran valor. Muy pronto fue estudiada su corrección y al comienzo del presente siglo, el compás correctamente equipado con los correspondientes compensadores y correctores comenzó a usarse con un considerable grado de precisión.

Con la modernización de los diferentes tipos de buques y submarinos aumentó la dificultad de hallar una posición en donde pudiese instalarse el compás magnético alejado de la proximidad de materiales y máquinas eléctricas en tal forma que no influyan sobre él. De tal suerte que después de varios años ha sido observada la imposibilidad de instalar compases en sitios protegidos que diesen seguridad en relación con todos los aparatos eléctricos instalados en sus alrededores.

Más tarde con el incremento de modernización de los instrumentos usados por barcos de guerra se hizo necesario un compás que marcara constantemente cualquiera alteración en el rumbo así como también de un sistema que por medio de marcaciones permitiera determinar y fijar en cualquier momento la posición del enemigo, sin tener que atenerse a la línea de proa a popa sino a una constante del repetidor del compás, evitando así la dificultad consiguiente de cualquier alteración del rumbo. Esta necesidad y la dificultad del magnetismo local, vinieron a resolverse con el uso de un compás que opera repetidores eléctricos.

Un equipo de esta naturaleza necesita únicamente que el compás magistral sea instalado teniendo en cuenta las condiciones magnéticas locales, al mismo tiempo que repetidores indicando las lecturas de la carta Magistral puedan ser colocados en cualquier lugar de

EN 1906 aproximadamente, Siemens construyó un compás magnético con repetidores eléctricos. Fué instalado en H. M. S. "Dreadnought", pero debido a condiciones externas desfavorables no pudo ser empleado con buenos resultados.

El primer giro compás que se usó en la Marina Inglesa fué inventado e introducido por la firma alemana "Anschutz" en el año de 1910.

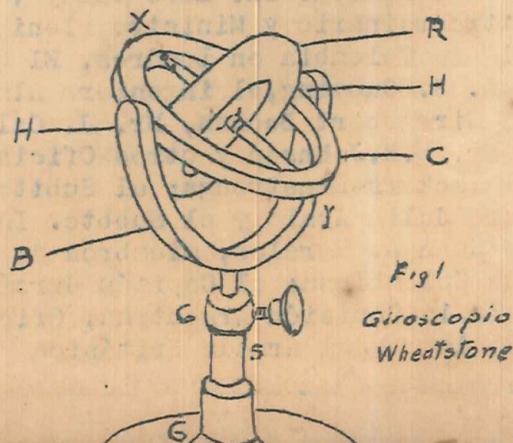
Este tipo fué mejorado en 1911 y un gran número se instaló en los barcos de guerra de la marina inglesa.

Por la misma época, otro compás giroscópico estaba siendo perfeccionado en los laboratorios de una firma americana en la ciudad de New York. Este nuevo tipo fué inventado por el señor E. Sperry y lleva su nombre, habiendo desalojado en muy pocos años por completo al nombrado antes de Anschutz.

En 1913 dos girocompases Sperry fueron enviados para pruebas de mar a bordo del H. M. S. "St. Vincent" y submarino E 1. Al mismo tiempo se estaban investigando en el colegio naval de Gr Greenwich las ventajas del girocompás Anschutz y no fueron muy ventajosos. Como resultado de tales pruebas y experimentos tanto en tierra como en la mar, el girocompás Sperry fué adoptado para uso general de la marina inglesa, habiendo sido instalado en casi todos los buques de guerra inclusive los grandes submarinos, en el año transcurrido de 1914 a 1915. Hoy en día, esta marca está generalizada y se usa en casi todos los buques.

Sin embargo solamente algunos años después de la gran guerra fué cuando vinieron a instalarse girocompases en los destroyers, pero como se dijo antes hoy día está reconocido como un instrumento esencial para todos los barcos de una flota, ya se trate de acorazados, cruceros, destroyers o submarinos.

Los compases magnéticos, continúan instalándose en todos los buques como quiera que son una ayuda para chequear el giroscopo y además continuará su uso a bordo para que le sustituyan en el caso de cualquier falla en el sistema eléctrico.



Charles O. Schelzer leído en la ROPA
del viernes 13 de Mayo

Señores radio-pacientes:

Muy pronto haremos un viaje por Sur América; nos vamos a conocer esas tierras hermanas (hermanas casadas, porque están muy lejos). Decíamos? Ah, que nos íbamos muy pronto, de modo que ya estamos en la cuestión del levante de unos cuantos rúcamos, cosa de no llegar a tierra extraña como la caja del Santísimo. Ustedes saben como anda esa caja; en tdo caso, si nos va en este viaje como en el que hicimos el año pasado por las Antillas, no está ni malo. De este viaje les hablaré un poco ahora,..... si es que no han cogido ya otra estación.

El primer puerto de nuestro viaje fué La Guaira; Uds. no lo conocen, pero es lo mismo, conocen en cambio los pesebres que el 24 de diciembre hacen en todas las iglesias, y aún en muchas casas; bien, la Guaira no es sino un pesebre de Nochebuena con sus casitas multicoloras dispuestas de cualquier modo en las faldas de los Apretaderos, y su calle larga a la orilla del mar; en su bahía las goletas cabecean a toda hora ansiosas de horizontes, mientras dos o tres buques dormitan perezosos recostados al muelle. Y no es más La Guaira. Suerte que está Caracas tan cerquita, vámonos allá.

En una hora, un ferrocarril que aprendió a subir cerros cuando chiquito con los chivos de la región, nos lleva, mejor dicho, nos sube a Caracas. Abajo dejamos los sonoros pueblitos de Macuto y Maiquetía y en los cerros se nos quedan Zig-Zag, Curucutí, Sancho Alquiza; apenas si alcanzamos a leer sus nombres en las estaciones.

Ya estamos en Caracas, la ciudad señorial; la de los recuerdos históricos y las mujeres bonitas; la de las avenidas espléndidas, extensos parques y modernos barrios; la del clima delicioso, y.....la de los tranvías viejísimos, porque eso sí, para carromatos viejos, esos tranvías de Caracas.

Ante todo, nos vamos a conocer el Panteón Nacional, con su tesoro de historia, los restos de Taita Bolívar; el Museo Bolivariano, el Palacio Amarillo y la Casa Natal; en esta última podemos ver la cama en que nuestro Libertador chiquitico moraba patallando cuando la negra Hipólita le dormaba el tetero (lo único que Ud. no ve allí es el tetero, tiene que imaginárselo). Después paseamos por la "Avenida de los Caobos", por los barrios de "El Paraíso", "Los Palos Grandes", "La Florida" y regresamos a almorzar al "Majestic", pero el "Majestic" es como medio caro, nos vamos entonces al "Guinera

FOOT BALL.- Hemos tenido conocimiento de una partida que se celebró entre los marinos de los buques Antioquia y Cúcuta. Aun cuando nuestros reporteros y fotógrafos no pudieron asistir al Estadio de la Cabaña hemos sido informados de que la partida se desarrolló dentro de un magnífico ambiente deportivo y que los muchachos del Cúcuta obtuvieron la victoria por cinco a uno.



Pero lo más interesante de la noticia es que el campo ha sido arreglado, que se encuentra la yerba en magnífico estado y que la bola que había corrido de la destrucción de las porterías no es cierta. Parece que los Sres. dueños y empresarios del Estadio han dado todas las facilidades para el desarrollo de juegos de Foot Ball, ahora que ha terminado la formidable temporada de Base-Ball que tuvimos los dos meses pasados. Ojalá presenciemos de nuevo esas tardes de los sábados en que se jugaban tan buenos e interesantes partidos.

TENNIS.- Han terminado con éxito rotundo las eliminatorias para la copa donada por los Oficiales donada por los Oficiales de Sanidad de la Marina

Entre las partidas desarrolladas merece citarse la semi-final que se jugó entre el Alférez Hernando Cervantes Z. y el Cadete L.C. Reyes Nieto. Tre sets de incomparable interés y emoción dieron una difícil victoria al Cadete Reyes con un "score" de 6-3,5-7,6-4.

Así han quedado para disputarse la copa de campeón los Cadetes Reyes Nieto y Darío Forero, en una partida que será seguramente de mucho interés y que se jugará el sábado 28 de mayo del presente.



PRONOSTICO ? -- ?uy difícil. Dos juegos de diverso estilo van a enfrentarse: El fuerte drive de Reyes combinado con su buen juego de net y el juego largo y colocado de Forero; y como el vencedor se titulará PRIMER CAMPEON DE LA MARINA COLOMBIANA, calcule Ud.

PING-PONG.- Las eliminatorias de la copa LEONOR se adelantan rápidamente. Muchos buenos jugadores han desfilado por el Salón de Ping-Pong del M.C. "Cúcuta", pero todavía no nos es posible nombrar ni siquiera un presunto campeón

EL CUENTO DE HOY.

Don Simón Trinquete.

- Por los caminos de la vida pasan las existencias más variadas, pasan seres que han desempeñado en lo pasado roles extensos y morbosos y que llenos de pasajes burlescos forman tipos especiales que a pesar de toda su existencia burda dejan impresos en nosotros sus rasgos denotativos de rústicos quijotes. Tipos son, todos, pintorescos, que van por las encrucijadas de la vida, caballeros del épico Rocinante, o a horcajadas en el Rucio Manzurrón de Sancho Anigo. Tipos que como los caracoles viven enconchados en sus guaridas y sólo sacan la cabeza cuando de conveniencias sociales se trata. De esos soy yo, porque aun sufro los dolores de cabeza inherentes a una deuda. - Estas palabras musitaba Dn. Simón Trinquete a uno de esos amigos callejeros mientras paseaba por una de las avenidas más concurridas de la "Ciudad Sin Lluvia". -

- Todos los hemos sufrido (continúa). Pero nadie con más rigor que yo. Véngase conmigo al "Café del Punto Negro en la Siberia" y le narro mis carreras de deudor mientras saboreamos un café tinto o una copita de licor, a la cual voy a convidarlo.



Era Dn. Simón, persona de regular estatura y cuerpo voluminoso; el pecho protuberante hacía contraste con la flacidez de los miembros inferiores; un modo de andar nervioso como del que no está en paz con nadie. Las facciones parecían hechas a tajos y en los ojos pequeños y oscuros se notaba una inquietud y una movilidad pasmosas. Era el prototipo del parásito (la figura exacta del sablista profesional.).....

- Hace ya bastante, (le cuenta Dn. Simón a su amigo, cuando ya estaban sentados frente a frente en una mesa), estaba acorralado por los acreedores; el timbre de mi casa funcionaba más que el de un Ministerio, y toda llamada era imprescindiblemente una cuentecita de Fulano o una amenaza de Zutano, un denuncia de Perencejo o



"RUTA DE CONDORES "

por Dn. Ventolera.

En un monte escarpado de granito,
Desafiando a los cielos
Y queriendo explorar el infinito,
Se ensayaba en el vuelo
Un joven cóndor con vehemente anhelo.

Anidóse en su instinto soberano
Una altiva ilusión:
Alcanzar a vencer lo sobrehumano
Para hacer presa con placer insano
de la lumbre del sol.

Y después remontarse hasta un lucero,
Arrancarlo del ámbito azulado,
Y clavarlo en su pecho cruel y fiero,
Para ver humillado
Al eterno rival de su reinado.

Y traer en sus ojos retratada
La belleza de Dios,
Y vivir en la vida de la nada
Para hacer su mirada
Como el brillo del sol.

Y mostrarle al progreso lo que el mundo
Siguiendo tras su huella puede ser:
"Un paraíso de el saber profundo,
Vuelve al orbe fecundo,
Llene de luz, henchido de placer.

Que el dominio del mar en nuestro suelo
Vea en la gloria su anhelo !!

Que el pabellón de nuestra patria bella
Flote a todos los vientos,
Siguiendo a los cóndores en su huella
E impulsada por altos pensamientos.

perado con tanta circulación y llegué hasta tener algunos encuentros con varios de mis acreedores; esto me dió resultado desfavorable, pues los tales, deseosos de beber mi sangre, querían guardar mi pellejo para convertirlo en papel moneda. No podía salir a la calle; si caminaba por las más concurridas, tenía que andar en constante "culebreo" con mis "culebras". Porque en cada cuadra me debían las vueltas en tres peluquerías y en cinco almacenes. Cavilando en tales cuentas, iba cabizbajo por la calle, cuando veo en una acera un billete de la Lotería extraordinaria caído y empolvado, lo recogí muy disimuladamente y lo guardé en el bolsillo de mi gabán, y ¡Oh Maravilla! había ganado con el billete, el premio mayor de la Lotería, trescientos mil pesos. Cobré mi billete, compré automóvil, casas, hacienda, etc...etc...pagué mis deudas y con todo el ímpetu de

Cuatro años de lucha, de privaciones, de esperanzas, y desilusiones, de subidas y bajadas. Cuatro años que lleva nuestra Marina. Corto, cortísimo espacio de tiempo y sin embargo hay satisfacción por lo hecho. Se ha trabajado duro, se han vencido innumerables dificultades, se ha batallado contra la oposición, contra la desorganización, contra la falta de elementos y de personal. Segundos de vida que lleva nuestra Armada y ya se ve flamear orgulloso EL PABELLON NACIONAL en la popa de algunas naves, las primeras que formarán nuestra flota.

Apenas estamos en la infancia de nuestras actividades en el mar y ya acuden entusiastas tripulaciones para recibir instrucción naval.

Se acerca el IV Centenario de la Capital y con él se acerca la hora de partir hacia el interior de la República, donde se habla, se comenta, se supone pero no se conoce la Marina. Llega ya el momento de sentar un decisivo precedente, y mostrar lo que es y lo que vale una parte de nuestra Armada y de conquistar el aprecio y apoyo de nuestros compatriotas. Es el comienzo, hacer una intensa labor de propaganda dentro del país para que se piense en nuestra fuerza naval. Hasta ahora el pueblo colombiano, sólo cree y confía en el ejército de tierra y en la pericia de nuestra aviación.

Más o menos se conoce y se comprende la capacidad de nuestras costas y tal vez se llegue a calcular el porvenir que ellas nos ofrecen en el mar. Pero hasta el presente no ha sido posible que haya esperanzas en nuestras Armada y menos que se apoye este movimiento de progreso y engrandecimiento de nuestra defensa.

Las circunstancias mundiales y el cambio de los tiempos, nos hacen comprender una urgente, imprescindible e indiscutible necesidad de armarnos. La Patria espera de sus hombres un máximo sacrificio. Al lado de las industrias, de la agricultura, de la Educación y en una palabra de toda nuestra riqueza estuvo siempre listo el ejército para defenderla; hoy se nos presenta la Marina con su valiosa cooperación y sin embargo se duda de ella y aun se la ataca. Es incomprensible. Esto es lo que necesitamos componer y no lo lograremos sino a base de una perfecta propaganda.

Aprovechemos la magnífica oportunidad del IV Centenario de Bogotá...

LA CANTINA RIFA MAÑANA EL BILLETE POR LAS TRE ULTIMAS CIFRAS DE LA LOTERIA DE BOLIVAR.

!!!!ESTE UD. ALERTA!!!!!!!!!!!!

Con agrado sumo hemos recibido entre otros muchos el siguiente telegrama, que es una voz de aliento para nuestras labores:

"Puerto Ospina.-Mayo 17 de 1938.-

"La Corredera" M.C. "Cúcuta".-

"Leímos complacidos dos números sustanciosos Semanario esfuerzo entusiasta; efusivas felicitaciones.-

" Capitán Cardona. Teniente Larrarte.

Mucho agradecemos al Capitán Cardona y al Tte. Larrarte sus felicitaciones; ojalá nuestro semanario les siga llegando cumplidamente y les anticipamos que cualquier colaboración suya, sería para todos nuestros lectores en extremo interesante pues hasta ahora es poca la información que hemos publicado sobre las vastas e interesantes regiones del Sur.

DE NUESTRO GANCHO *

Párrafos sin corregir de nuestros originales colaboradores.

CORREDERA viene "ociendo" la revista "propulsora" por excelencia entre nuestra "goben Marina". Pero, "galante siempre" no quiere ni sabe "prescindir" de la colaboración de todos sus admiradores. Por ello, no he podido permanecer por más tiempo " en actitud melendrona de lengua polícroma".

Este artículo "pergeñado" al través de los recuerdos, no tiene la "pretensión" de hacer historia. Se trata simplemente y por "una dualidad del momento", recordar alguna cosas, que, "agenas" a nuestra propia voluntad ya que la casi totalidad de cuantos aquí vivimos somos personas "entusiasmas" y de buena voluntad a quines puede considerarse como precursores de nuestra "goben Marina".

Sin más armas que nuestra "afisión" y un "entusiasmo", en un ambiente "paupérrimo" estos, precursores-desgraciadamente han sido bastante "defraudados" en los últimos tiempos y van desapareciendo; muchos de ellos- " se lanzan a la esforsada tarea del desprestigio a nuestra institución aunque sin carecer de la verdad y de los conocimientos indispensables".

Debo decir entre otras cosas "singulares", que el "apocamiento" de la casi totalidad de nuestros compañeros en que figuran clases y marinería no es "una proclama voluntaria al silencio preñado de timidez que incauta la verdad y se torna en una enfermedad trivial de fanfarronería sin que se pueda con ello solusionar cuestiones "

Tasa a la pag. 11

RETAZOS DE UN VIAJE.

(Viene de la página cuarta)

el bolsillo nos queda como para voltearlo y sacudirlo, sin una alocha para recuerdo; así es que damos otra vuelta por el Parque de Bolívar, tomamos una fotografía, y, para La Guaira, que nuestro buque nos espera, no diré con los brazos, pero sí con las bodegas abiertas.

Aquí les descuento las atenciones que nos hicieron en tierra venezolana, que fueron muchas, y las que no nos hicieron,..... que no fueron pocas.

Martinica! Apenas se distingue en el horizonte cuando ya huele a fiesta. Desembarcamos en Fort de France y lo primero que se nos viene a las narices es la "La Cupole", un tomadero; no quiero llamarlo bar, ni café, sino tomadero; y no es que sea malo el establecimiento; cuatro negras frescotas y risueñas nos meten champaña hasta por los ojos mientras nos sacan unos cuantos francos del bolsillo.

Una excursión por la Isla hasta Mont Pelé es imperdonable, conocer esa campiña martiniqueña, siempre verde, con sus villorrios típicos, Trois Ilets, Mont Vert, Lamentin, St. Denis. Ah, y Mont Pelé, los mayorcitos de cuarenta recordarán el desastre del año 2 cuando a Mont Pelé se le dió por echarse un eruptivo y destruyó a St. Pierre. Pero no hablemos de cosas tristes. Las nativas en Martinica, negras son como el vino de su tierra; pero las francesitas que viven en la Isla, mujeres bien queridas que son estas, todas dulces, todas alegres, el sabor de la champaña se quedó prisionero en sus labios. Ah Martinica, tierra de la Emperatriz Josefina, tierra en que el vino y la champaña se beben como el guarapo en la mía! Yo te volveré a ver! De las atenciones que nos hicieron aquí, no les digo sino que no faltaron los cocteles, los bailes, los cocteles bailables, los bailes "costeables", y por ahí tres o cuatro agasajos más que no les refiero para evitarles unos cuantos Bostezos, no digo de hambre pero sí de fastidio.

Puerto Rico, nada más rico, ciertamente; esa tierra de Borinquen es toda gracia, su gente lleva lasimpatía encima y es la gentileza en pasta. En San Juan, palabra! no se divierte el que no quiere,.....y el que no tiene plata y de ñapa es lerdo, porque, invitaciones no escasean, y hasta hay un bar, créalo si le da la gana, el bar "Don Q" donde Ud. puede tomar como en su casa, es decir, como cuando hay qué tomar en su casa.

No está demás un paseito por Santurce, Río Piedras, la Parada 22, y luego bailar por la noche en "El Escarbrón", elegantísimo y.....económico establecimiento donde una cerveza cuesta la módica suma de 1.20 de dólar, como quien dice, la friolera de 2.30

colombianos; bueno, pero si no le gusta el baile, tómese entonces un Ron Rico o un Ron Don Q, para que sepa de mnes.

Hablar de las borincanas es hablar de la misma belleza y de la misma gracia; Gautier dijo muy poco al cantar la belleza de estas mujeres que se quedaron con todo el garbo y toda la sal de sus abuelas andaluzas; estas mujeres que llevan en sus cuerpos el ritmo cálido de la musica antillana, mientras vive en sus ojos la alegría y la franqueza. Les aseguro que si hubiera tiempo y quien me oyera mucho les hablaría yo de Puerto Rico y su gente, quienes nos atendieron, no como a príncipes, a los príncipes ya no los atienden, nos atendieron mejor que a obispos en correría. Pero dejemos todo esto para el año entrante y terminemos nuestro viaje.

Llegamos a Kingston; aquí la negrada jamaicana se pasea, extranjera en su suelo, por calles pavimentadas y jardines bien cuidados. Mire ese trozo de negro! parece una locomotora por lo grande y por lo negro, con unos músculos de piedra que parecen violentar la piel negruzca; más borracho que un trago de "tapaetusa" y sudando café tinto, se nos viene encima y a bocajorro nos pregunta: -Colombiano, Ud. pensar Yumaica ser bonito?- Seguro, le contestamos, todo lo que Ud. quiera. Para mis adentros yo rezaba lo que sabía por que nos dejara tranquilos semejante diablo. Pero una negrота con unos senos que parecían repletos de miel de caña y de cacao, nos sacó de apuros llevándose al negrito.

Estuvimos después en los jardines de Gregory Park, son una maravilla, pero el tranvía nos dejó limpios, cada diez cuadras, cuatro peniques. Cris to, tranvía mas caro que un matrimonio!! Ahora pasamos al pié de la estatua de la reina Victoria, pero ella, como si no pasáramos.

En Fletcher's Town y en Rellington Pen probamos el ron de Jamaica, y con su sabor en los dientes y sin un chelín en la faltriguera, regresamos al viejo Cúcuta. Cuando llegábamos a bordo, me dice un compañero: -Hum, qué tal que no nos hubieran guardado comida. @

Eran las nueve de la noche, y en Kingston como en Cartagena, no le fían comida a todo el mundo. Dos días después estábamos de nuevo en la Heroica; habíamos conocido un retacito, no más que un retacito de este planeta que pisamos.

Ahora, como les decía antes, esperen nuestro próximo viaje, Ecuador, Perú, Chile, y de golpe un descuido y nos pasamos a la Argentina. A Bolivia no llevaremos el Cúcuta, Uds. comprenden, pero nosotros sí iremos. Y yo les contaré entonces, si es que me dejen, de todo lo bueno de esas tierras, que Uds. no conocen, pero que yo..... tampoco.

Con este objeto fueron contratados los servicios de William Cronwell Nelson, abogado neoyorquino. La América entera clamaba por el canal interoceánico. Sin embargo quedaba por resolver una importante cuestión: Se haría el canal a través de Panamá, que en esa época pertenecía a Colombia, o atravesaría el estrecho territorio de Nicaragua, cubierto de lagos. Cada ruta tenía sus ardientes partidarios. Cronwell organizó una canarilla de partidarios de la vía de Panamá y obtuvo éxito completo al lograr que la plataforma política del Presidente Mc. Kinley abogase, no por el canal de Nicaragua, sino por un canal istmeño. Al mismo tiempo Cronwell hizo saber que la compañía estaba resuelta a ceder parte de sus derechos por una remuneración adecuada.

El abogado neoyorquino no trabajaba solo. Bunau Varilla había regresado de Francia y luchaba con tesón para convertir en realidad su sueño del Canal de Panamá. Inteligente, activo, bien informado, concentró todo el fuego de su entusiasmo sobre las principales figuras de la Administración de Mc. Kinley especialmente sobre Mark Hanna.

Sin embargo parecía seguro que en 1901 Nicaragua ganaría la batalla. La Compañía de Cronwell había avaluado sus derechos de Panamá, en 109.000.000 millones; pero en una comisión reunida por Mc. Kinley para dictaminar sobre la mayor conveniencia de una y otra vía, avaluó el activo de la Compañía en cuarenta millones y rindió informe favorable a Nicaragua. Aunque la Compañía de Panamá rebajó rápidamente su precio, la Cámara de Representantes aprobó una moción en favor del canal de Nicaragua.

Bunau Varilla había quedado solo. Cómo podría lograr que el Senado, que estaba dividido, rechazara la moción aprobada por la Cámara? Decidió agarrarse a un clavo ardiente: el peligro de las erupciones volcánicas en Nicaragua. "Las naciones jóvenes - escribió Bunau Varilla - ponen en sus escudos de armas lo más característico de su suelo. Qué ha puesto Nicaragua en sus estampillas de correo? - SUS VOLCANES!"

La víspera del debate final en el Senado, el monte Momotombo en Nicaragua, el mismo volcán grabado en las estampillas, hizo erupción. Bunau Varilla rápidamente envió a cada senador la estampilla que mostraba al volcán vomitando materias inflamadas, en una magnífica erupción. Con cada estampilla Bunau Varilla remitió una breve nota que decía: "Testigo Oficial de la actividad volcánica de Nicaragua". Quizás el gesto tetral de Bunau Varilla subyugó la imaginación de los senadores vacilantes. Rapidamente el Senado aprobó el acta Spooner autorizando la construcción del Canal de Panamá siempre que los arre-

glos con Colombia pudieran hacerse en un tiempo razonable.

Teodoro Roosevelt, que había sucedido en la Presidencia a Mc. Kinley cuando éste fue asesinado, firmó el Acta Spooner en 1902 y con su característica energía, empezó a solicitar agresivamente la rápida cooperación de Colombia. En marzo de 1903 el Senado aprobó un tratado por el cual los Estados Unidos ofrecían pagar a Colombia diez millones de dólares y una renta anual de doscientos cincuenta mil cambio el control de una faja de terreno, a través de Panamá. Colombia sin embargo, esperaba conseguir de la Compañía del Canal, parte de los cuarenta millones que ésta recibiría de los Estados Unidos. El tratado propuesto impedía a Colombia la negociación con la Compañía y el Congreso Colombiano lo negó.

De nuevo Bunau Varrilla y Cronwell perdieron el sueño. Parecía que la única alternativa entre la vía de Nicaragua sería hacer de Panamá un país independiente, para que aprobase el tratado inmediatamente. De acuerdo con este modo de pensar, durante el verano y el otoño de 1903 el voluble francés y el astuto abogado, trabajaron activamente para provocar una revolución en Panamá.

El Presidente Roosevelt no hizo nada para fomentar la secesión de Panamá. Esperaba encontrar medios legales para obtener idénticos resultados. Sin embargo recibió completa información sobre los planes de los dos principales conspiradores y admitió, en carta privada, escrita en esa época, que quedaría encantado si Panamá fuera un estado independiente.

Para fomentar la revolución de Panamá, Bunau Varilla y Cronwell prometieron a los rebeldes que los Estados Unidos los protegerían. También ofrecieron que los 10 millones que E. U. U. pagarían por el canal, serían entregados a Panamá para que los hijos de la libertad dispusieran de ellos libremente.

La compañía era propietaria del ferrocarril que tomaba el istmo, desde Colón a la ciudad de Panamá. Los empleados del ferrocarril fueron los primeros y más activos patriotas. El médico del ferrocarril, un tal Manuel Anador fue escogido para desempeñar el papel de un líder en Panamá. El catorce de octubre de 1903 Bunau Varilla recibió al Dr. Anador en el hotel Waldorf Astoria, lugar que según él debía considerarse como la cuna de la República de Panamá. Allí dio instrucciones al Dr. para la revolución, un proyecto de constitución y la proclamación de independencia.

Ya no queda más que hacer el nodo para la bandera, dijo Bunau-Varilla; al día siguiente la Sra. de Bunau-Varilla Pasa a la pag. 9ª

YO TOMÉ PANAMA. (Viene de la pag. 8ª)
lla, la Betsy Ross de Panamá, hizo la bandera de la liberación, muy semejante a la de los E.E.U.U., pero con fondo amarillo y los soles en lugar de estrellas. Más tarde Bunau Varilla se encolerizó al saber que los ingratos panameños habían cambiado su diseño.

Cuando el Dr. Amador regresó a Panamá, encontró que los patriotas estaban alarmados pues se sabía que 500 soldados colombianos habían sido despachados hacia el istmo. Qué seguridad tenía Amador de que los E.E.U.U. salvarían a los rebeldes de caer en manos de los soldados colombianos? Rapidamente el Dr. Amador, cablegrafió a Bunau Varilla pidiéndole consejo y ayuda. El astuto francés consultó los informes marítimos en el periódico que estaba leyendo y encontró que el buque de guerra americano Nashville estaba en el mar Caribe a unas quinientas millas de Panamá. Haciendo una afortunada suposición, calladamente cablegrafió a Amador diciéndole que un buque de guerra americano llegaría a Colón dos días después. Animados con esta noticia, los rebeldes decidieron seguir adelante. En la ciudad de Panamá, trescientos bomberos fueron cuidadosamente entrenados para el combate. En Colón, cerca de trescientos trabajadores del ferrocarril fueron puestos sobre las armas y la revolución se fijó para el cuatro de noviembre.

En las horas de la tarde del dos de noviembre, el Nashville llegó a Colón. Su Comandante Capitán de Navío John Hubbard no tenía sino vagas instrucciones de mantener el orden y no vió razón alguna para actuar en el desembarco a media noche de los quinientos soldados colombianos que habían llegado a bordo del cañonero "Carteragená". La llegada de estas tropas a Colón aterrizó a los rebeldes de la ciudad de Panamá. Esta vez los ferrocarrileros salvaron la situación. El Superintendente del ferrocarril saludó cortesmente a los dos generales que comandaban el destacamento colombiano y los llevó personalmente al tren especial que les tenía preparado. Les explicó que en Panamá les esperaba una recepción y que más tarde en un tres posterior despacharía las tropas. Mientras los generales vacilaban el Superintendente dió la señal de partida y los despidió cortesmente cuando arrancaba el tren. En la ciudad de Panamá fueron recibidos los generales con toda clase de agasajos, calculados de antemano para hacer que olvidaran a sus soldados ausentes. El Superintendente mientras tanto, rehusaba el transporte de las tropas, alegando que el valor de los pasajes no había sido cubierto.

DN/ SIMON TRINQUETE. (Viene de la p 5)
ni madurez, pensé que Cupido sería la única clausula que acabaría por colmar mi dicha. Busqué un amor y encontré la mujer que habría de ser mi compañera. Era lo más bello que Dios haya concebido. En ella había algo de todos los seres de la Creación, algo sublime. Qué boca, qué ojos, qué facciones. Era el ideal resurrido en el cuerpo débil de una mujer. Inmediatamente pedí su mano y me casé con ella y de la fiesta que di el día de mi unión quedará grabado el recuerdo en los biznietos de mis tataranietos. Bailé tanto que tuve que recostarme en un sofá, y mi joven esposa en raptos de amor me besaba incesantemente..... Qué triste es el despertar!!!! Me había dormido en un potrero solitario donde me había arrojado el furor de mis acreedores y en ese momento, mi fiel perro, único compañero de mi desgracia, mansamente me lamía la cara.

"" Mezo, dijo Dn. Simón - llamando al pinche del café - y alargándole un billete de la lotería - . Págate los tintos y guárdate los vueltos, es sólo una aproximación.

Barbotín.

Cuando los soldados protestaron afirmando que sus generales tenían el dinero, el Superintendente replicó que lo lamentaba mucho pero que no podía hacer nada, al fin los soldados enardecidos amenazaron con conducir el tren ellos mismos; en esta emergencia el Capitán Hubbard desembarcó sus marinos y afirmó que las tropas colombianas no podían de ninguna manera hacer uso del ferrocarril.

En la tarde del tres de noviembre la revolución cundió por todas partes; los bomberos repartieron sus armas de fuego a la multitud que llenaba las calles; los dos generales colombianos fueron encarcelados inmediatamente. En las horas de la noche, el cañonero colombiano disparó una granada que hizo pedazos a un lavandero chino, pero la revolución ya había pasado y Panamá era ya una nación independiente.

A la mañana siguiente el Dr. Amador próximo primer Presidente de Panamá, se dirigió a los revolucionarios en estos términos: "El mundo está admirado de nuestro heroísmo sin igual. Ayer no eramos más que esclavos de Colombia y hoy somos libres". En seguida entregó a cada uno de los patriotas la suma de cincuenta pesos, sacados la noche anterior de la Tesorería Nacional.

Amador inmediatamente salió para Washington para afirmar el tratado en representación del nuevo país. Bunau-Varilla, sin embargo, no quiso correr
Pasa a la pag. 11

NOCIONES SOBRE EL GIRO COMPAS.....

(Viene de la p.3ª)

LA AGUJA GIROSCOPICA SHERRY.

El giroscopio es un anillo pesado que puede ponerse en rápido movimiento alrededor de su eje. El eje está suspendido al acardán por medio de dos arcos pudiendo moverse libremente en todas direcciones.

Estos aparatos están fundados en los efectos que sobre las propiedades del giroscopio, RIGIDEZ Y PRECISION, producen el movimiento de rotación de la tierra y el efecto de la gravedad, dando por resultado que el eje del giroscopio se conserve constantemente en la dirección de la línea N. S. verdadera, salvo ligeras desviaciones, que veremos más adelante y que en algunos modelos están corregidas automáticamente por las mismas agujas.

GRADOS DE LIBERTAD DEL GIROSCOPO

El elemento sensible de una aguja giroscópica es una sencilla modificación del conocido giroscopio elemental de Wheatstone. (Fig. 1) Este consiste en un rotor R denominado "toro" en la marina española, montado en cojinetes XY y en una armadura o caja C; a su vez este está montado en los cojinetes HH de un anillo o medio anillo B. El anillo B está montado de tal suerte que puede girar libremente en azimut alrededor de un eje vertical GG del soporte S.

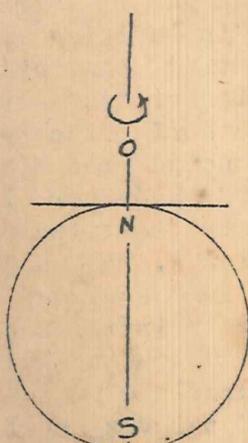


Fig 2

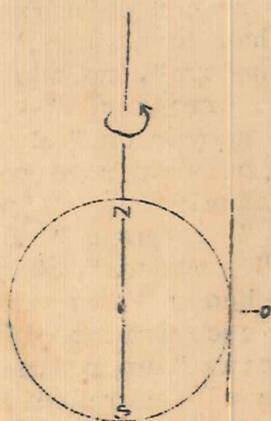


Fig 3

Esta disposición da al eje del giroscopio la libertad de inclinarse alrededor del eje HH, libertad de giro en azimut alrededor del eje G, además de la libertad de giro del toro sobre su eje XY. El giroscopio, montado de esta manera, se dice que posee tres grados de libertad y en adelante lo llamaremos giroscopio libre.

Así pues, que el giroscopio tiene libertad para moverse así:

sobre su eje de rotación

sobre su eje vertical

sobre su eje horizontal

El instrumento está hecho perfectamente sinétrico, de suerte que no hay errores de equilibrio sobre ninguno de sus ejes de libertad que tiendan a alterar la dirección del eje del giroscopio cualquiera que ella sea.

CONDUCTA DEL GIROSCOPO LIBRE CUANDO ESTA ACCIONADO POR FUERZAS QUE NO PRODUCEN TORQUE ALREDEDOR DE SU CENTRO DE GRAVEDAD

Si al rotor o toro de la Fig. 1 se le hace girar rápidamente y el soporte S es movido en contorno de cualquier manera que sea, se verá que el eje del giroscopio aparece guardando su dirección original. De todos modos, la tendencia a mantener una constante dirección es enormemente aumentada cuando el rotor o toro está en constante movimiento, pues cuando este está parado, teóricamente es verdadero siempre que no haya fricción.

Al hacer este experimento debe tenerse cuidado de que la dirección del eje XY no se acerque demasiado o se coloque paralela al eje GG. Esto daría lugar a una coincidencia de los dos ejes XY y GG que temporalmente destruiría uno de los tres grados de libertad, alterando de esta manera la dirección del eje del giroscopio.

La tierra misma es un ejemplo de un giroscopio. En virtud de su rotación, la tierra tiene una gran tendencia a mantener la dirección de su eje en el espacio.

(Sigue en la pagina 12)

CORONEL DIOGENES GIL.....

(Viene de la pagina 1ª.)

Estamos seguros de que solamente él, conocedor de las necesidades que hoy acosan a nuestra marina, sabrá remediarlas, dado su dinamismo y espíritu de organizador. Nadie más que él, que ha vivido, que ha seguido de cerca con una delicada observación el proceso de desarrollo de nuestra institución, sabrá hacer resaltar nuestras comunes ambiciones.

La Direccion de "La Corredera", quiere dar sus mas efusivas felicitaciones al distinguido oficial y con todo gusto le dedica esta edición.

COMPRE , LEA , COLECCIONE UD.

"L A C O R R E D E R A "

De venta en la cantina de los cadetes CASALINI & CIA.

YO TOME PANAMA....(Viene de la pag. 9)

el riesgo de que Panamá, como Colombia reclamase parte de los 40 millones que la Compañía del Canal de Panamá iba a recibir. Aunque ciudadano francés, logró persuadir a Roosevelt para que lo reconociera como ministro de Panamá. El 17 de Noviembre de 1903 un tratado se firmó entre el secretario de Estado Hay y Bunau-Varilla. Amador llegó demasiado tarde.

Prontamente los Estados Unidos entregaron los 40 millones a J.P. Morgan y Cia. para que fuesen entregados a los accionistas de la Compañía del Canal de Panamá. Cromwell, ebrio de dicha ante el éxito de su trabajo presentó la cuenta por los servicios prestados. Esta ascendió a la suma de 800.000 dólares.

Roosevelt siempre reclamó su participación activa en la construcción del canal de Panamá. Más aún, él estaba convencido de que los Estados Unidos habían mostrado "Un espíritu no solamente de justicia sino de generosidad en sus negociaciones con Colombia". El orgullo de su hazaña lo llevó a hacer una indiscreta afirmación en la Universidad de California en 1911: "Si hubiese seguido los métodos convencionales habría sometido a la consideración del Congreso un magnífico mamotreto de 200 páginas y el debate duraría todavía; pero YO TOME LA ZONA DEL CANAL y mientras el debate adelanta, el canal también".

Esta confesión pública dió nuevos ímpetus a los esfuerzos diplomáticos de Colombia para obtener un desagravio. Finalmente, en 1921 los Estados Unidos pagaron a Colombia 25 millones de dólares de indemnización.

Por aquella época Roosevelt ya había muerto. Si hubiese estado vivo, el pago le habría herido profundamente. El había insistido siempre, aún en sus últimos días: "Sería un acto infame pagar aun un dollar a una nación que con avies voracidad intentó por medio del

DE NUESTRO GANCHO....Viene de la p.6.

Errata sin corregir.....
que atañan a nuestras necesidades.

Una de las primeras necesidades "plausibles" sería que los "Oficiales colombianos y aun aquellos "más científicos" dieran ahora, si ese modo "híndido-babieco" de un "sublaterno" frente a frente, tiene su causa para guardar silencio o si sólo es una "farza subyugada omnipotente". La "fanfarronería" a la espalda allá en los "corrillos críticos" demuestran una verdad o un "alelamiento" tal como se ve "altravez" de la "retina" de un "verídico babasado". "Estas cosas" que han venido "susudándose" hasta la "ac -

Chantage manchar el buen nombre de América". Cada paso en el negocio de Panamá, declaró Roosevelt, fue realizado con el más grande cuidado y con el más alto, puro y hermoso sentimiento de ética pública y gubernamental.

En cuanto a Bunau-Varilla, el aventurero-ingeniero-diplomático, perdió una pierna en la Batalla de Verdún y hoy cojea por los bulevares de París luciendo la roseta de la legión de honor en el ojal de su levita.

(Readers Digest, Mayo 1938)

NOTA- El traductor deja constancia expresa de que está en absoluto desacuerdo con algunas de las tesis expresadas en el artículo anterior; su labor se ha reducido a hacer una traducción fiel para no caer en el anatema italiano: Tra duttore, traduttore. El traductor es con frecuencia traidor a las ideas del autor.

Por la traducción

Jaime H. Perez.

raiz muy honda y verdadero, hé ahí la causa del "cabeizbajismo" "que intimida a nuestros compañeros".

Dadas las dificultades "existentes", sería bueno un mejor "razonamiento" que "anortiguara el flaqueo" de la tripulación de clases y marinería. No debemos "bravuconear a la espalda". Cumplamos nuestro deber. Cumplamos lo que ofrecemos y hagamos lo que decimos sin descuidar lo que nuestra "intuición" nos advierte como contrarío "al interés y al prestigio presente y futuro de nuestra Armada". No olvidemos que la Patria prepara con esfuerzos "ineludibles" los que han de abolir "la vieja condición dominadora", no tan sólo por "su estridente arrogancia" - que sería "factible" apoyar en "apariencias precarias", sino colaborar en colaboración por el engrandecimiento de nuestra institución y no "en pugna" de clases. Tal puede ser "agrandes" rasgos la "equidad" y no hacer "divagaciones" inútiles con un "encogimiento tímido" que no puede ser sino "un realce aureolado" del "insinismado engrandecido," tal vez en el recuerdo de su "ignorado y verosímilmente flamético himnilar". Todo se puede lograr sin necesidad de desaliento, ni fomentar la exaltación de un mal ni mucho menos con "exclisionismo de xenofobia". Todo se puede conseguir con miras al progreso de nuestra institución armada que es igual para todos los "colombianos".

CHOPENJAUAR.

Las páginas de la Corredera están a sus órdenes, esperamos su colaboración. Ayuda Ud. a hacer de "La Corredera" la