

REVISTA LA CORREDERA

1945

10 Años de la ENAP



LA CORREDERA



Editorial

Diez Años

Tres de Julio, fecha memorable de la Armada. Hace diez años, en un día tan luminoso y sonriente como éste, se hacía realidad uno de los viejos y más fervorosos anhelos de la República: la ESCUELA NAVAL MILITAR DE COLOMBIA.

La necesidad imperiosa de su existencia ya ha dado frutos óptimos; desde aquel día, en la segura evolución de su adelanto, ha tenido un hondo significado nacional y particular para los que han pasado y pasamos por sus claustros con el ánimo dispuesto, inspirado en el engrandecimiento de la Patria; el ideal que alienta en su ambiente de estudio y consagración es la promesa que año tras año se hace realidad.

Inicialmente a bordo del "Cúcuta" y desde 1941 en el moderno edificio construido para tal fin, la Escuela Naval ha cumplido su labor educadora en la compleja ciencia naval, y a través de su corta existencia se ha mantenido siempre a la altura de su misión creadora y su orientación ha tenido como fin único el progreso de la Armada, que se hace evidencia en los oficiales que se han formado en sus aulas. Cada promoción ha sido un aporte generoso de eficiencia profesional, capacidad investigadora e inquietud por las cosas del mar; cada nuevo año un paso más en la conquista de ese porvenir que se abre luminoso en nuestras fronteras marinas.

A todos los que portamos con sincero optimismo el uniforme de la Armada nos embarga profundamente ese sentimiento emocional de la Patria en este día de memorias, en que tornamos la mirada hacia el pasado para complacernos íntimamente de la evolución progresista, laudable y firme con que correspondemos a la misión histórica que se nos ha encomendado. Después de dos lustros tenemos a la vista el halagador resultado y encontramos en nuestra Escuela Naval, el taller donde se forja la profesión del mar con su tenacidad, eficiencia, energía y esperanza.

A través de este tiempo los cadetes y oficiales navales de los nueve contingentes que han pasado y pasan por sus aulas, han llevado la altiva y digna representación de la Patria a los países que han visitado, haciendo conocer los emblemas de nuestra nacionalidad y cegando esa ignorancia que de nuestras instituciones existe en el mundo.

El corazón de la Patria puede latir hoy en cualquier latitud del globo, la difícil iniciación es una realidad y hoy más que nunca la Armada está dispuesta y sus unidades arbolan muy en alto el viejo y glorioso tricolor de Colombia.

Notas de la Redacción

UNA AUDAZ AVENTURA MARINERA

Las informaciones llegadas de Bogotá dan cuenta del audaz proyecto que está en vía de realizarse, por dos distinguidos caballeros colombianos. Uno el Capitán de Corbeta Luis Baquero Herrera de renombre, do prestigio en la Armada Nacional y en la Armada Argentina quien ha consagrado con energía y entusiasmo ilimites las mejores actividades de su vida al engrandecimiento de nuestra Marina. Hombre profundamente versado en la ciencia del mar, como que hizo sus estudios básicos en Inglaterra ha probado en diversas ocasiones su gran temple y coraje. Prestaba sus servicios en la Dirección General de la Armada como oficial de Estado Mayor cuando un buen día un gran caballero antioqueño de rancia estirpe y refinada cultura, don Luis Jaramillo Sierra, planea con él una audaz empresa marina, como aquello que nos narra la historia del Vellochino de oro de la antigua mitología griega. Día a día la idea cobra visos de realidad y así fue como la genial aventura está a punto de realizarse.

El Sr. Capitán Baquero Herrera y el Sr. Jaramillo Sierra saldrán de Buenos Aires, la ciudad del Plata, un día de este mes de julio, tripulando el yate Muriel. Las características de la nave son las siguientes: Desplazamiento: 113 toneladas. Eslora total: 30,50 metros. Eslora flotación: 19,62 metros. Manga: 5,41 metros. Calado: 3,00 metros. Dos motores de 70 caballos cada uno harán parte del sistema propulsor de la nave.

La ruta a seguir por los dos intrépidos navegantes colombianos es la siguiente: Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Natal, Belén del Para, Trinidad, La Guayra, Cartagena, Colón, Panamá y Buenaventura; etapa final del viaje.

La distancia a recorrer alcanza a la cantidad de 6.000 millas lo cual equivale a una tercera parte de la vuelta al mundo medida sobre el círculo ecuatorial. Esta será la primera vez que se haga tal cruce en una nave de tales condiciones y su feliz culminación será un galardón mas para la patria y para la Armada.

Bien hayan los dos caballeros del océano en su audaz aventura. Quiera el cielo conceder vientos propicios y mar serena para el sueño dorado de estos dos paladines que han resuelto lanzarse con arrogancia y denuedo a conquistar la gloria. Colombia entera los acompañará en cada minuto de su travesía y las plegarias serán elevadas a la Providen-

cia por labios femeninos para que la etapa final del viaje sea una feliz culminación.

Buen día y buena mar, marinos de Colombia....

EL DEPARTAMENTO DE BOLIVAR Y LA ARMADA

Ofrecido por los miembros de la honorable Asamblea de Bolívar se llevó a cabo hace pocos días un suntuoso almuerzo en los salones del Club "La Popa" en honor de la oficialidad de la Armada. Ha querido en esta forma la Asamblea del Departamento y con ella el Gobierno de Bolívar testimoniar a la Armada el inmenso afecto que por ella se siente en las altas esferas gubernamentales a la vez que hacer un público reconocimiento de la labor realizada por la Armada, lejos de todo sentimiento egoísta, en pro del Departamento de Bolívar y muy especialmente de esta gloriosa ciudad de Cartagena de Colombia.

Verdaderamente trascendental ha sido este acto espontáneo de la Honorable Asamblea de Bolívar. Trascendental no solo en el sentido exacto de la palabra sino en la honda significación moral que él tiene. En momentos en que sobre el mundo parece flotar un amplio velo de angustia, en que las bajas pasiones hacen mella en los débiles de espíritu, en que se vislumbra la desazón de una total crisis mundial cuando la paz era lo que se esperaba con el corazón henchido de esperanza, la Armada de Colombia sigue un rumbo firme y sereno, sin pretensiones de invencible pero sabiendo desafiar con coraje las mas violentas tempestades. Y no es ella sola la que en un momento de altanero orgullo pudiera llegar con sus velas flotando niveas a un puerto seguro sino que generosa siempre ha cooperado con los altos poderes en el gobierno de la nave patria, con un amplio espíritu de cooperación y sobrado buen criterio de equidad y justicia.

El creciente progreso del Departamento de Bolívar su ritmo acelerado de crecimiento de sus industrias, el espíritu investigativo de sus jóvenes generaciones y la madurez intelectual de los hombres de gobierno ha hecho del Departamento uno de los mas notables de Colombia. Todo el país lo sabe y negarlo no se podría.

La Armada ha hecho cuanto a su alcance está por ayudar al Gobierno en esta gigantesca y maravillosa tarea. Bien sea dando cabida en sus vastos campos de entrenamiento y trabajo al personal bolivarense o bien aceptando las cordiales invitaciones del Alto Poder Ejecutivo para participar en determina-

da labor que pueda ser útil al departamento, la Armada ha sabido desempeñar su cometido sin que nunca una pequeña carencia de criterio haya surgido. El bien de la patria ante todo ha sido la norma de este continuo trajinar, de esta siembra de semillas que un día habrán de producir los mejores frutos, de esta perfecta coordinación.

Gentil gesto de la Asamblea de Bolívar para con el personal de la Armada que sabremos corresponder en lo que él vale y a la medida de nuestras capacidades.

NUEVO COMANDANTE

Ha sido designado por la Dirección General de la Armada para desempeñar el cargo de Comandante de la Compañía de Cadetes el señor Teniente de Navío Jorge H. Berrio.

La organización actual de la Escuela ha experimentado una transformación profundamente acentuada: su espíritu emprendedor y práctico ha hecho realidad que éste grupo de jóvenes que representa la Escuela se encamine con pasos seguros hacia el rendimiento máximo, animados por el entusiasmo que el sabe comunicarle a las cosas que representen actividad y progreso en pro de la carrera Naval.

Su modo de ser, amplio, y disciplinado, nos ha dado el ejemplo de lo que representa ser un conductor de gentes y nos ha inculcado que la disciplina y el orden, no son obligaciones inspiradas por el temor sino la manifestación del convencimiento honrado de nuestros propios deberes. En esta Escuela Naval su mente joven encuentra un medio que sabe apreciar su dinamismo, que como siempre está imbuido del deseo de ver prosperar cada vez más con pasos más grandes y decididos nuestra marina.

El campo de acción es muy vasto y hay muchas cosas por hacer que solo esperan convertirse en realidad con un poco de constancia. LA CORREDERA pues, al mismo tiempo que le presenta un saludo de bienvenida, le expresa sus deseos porque el éxito siga siendo el fruto de sus nuevas labores.

LA SEMANA MUSICAL DE CARTAGENA

Sencillamente grandiosa fue la semana artística que, organizado por la Sociedad pro arte musical, se llevó a cabo en la ciudad de Cartagena hace pocos días; pocas veces se tiene oportunidad de encontrar variedad en las distracciones que proporcionan un descanso al espíritu después de un día de labores y la semana musical ha sido una de las ocasiones en que la monotonía del cine se ha visto turba-

da por la aparición de la magnífica embajada de arte y cultura que visitó a Cartagena. La Orquesta Sinfónica Nacional comprobó una vez más su prestigio no solo nacional sino continental y bajo la dirección de Guillermo Espinosa y Eugenio Fuest la música llega a un estado de máxima plenitud y sublime belleza. Por el escenario del Teatro Cartagena los espíritus de Beethoven, Bach, Schubert y demás genios de la música extendieron su manto de perfecta armonía.

El gran pianista ruso Alexander Borowsky y la Arpista cubana Margarita Montero se adueñaron completamente del público cartagenero amante de la buena música con sus magníficas interpretaciones. Como una nota de especial interés en el desarrollo del programa cabe mencionar aquí el éxito obtenido por el compositor cartagenero Adolfo Mejía, muy allegado a la Armada por nexos musicales, y que con su bellísima "Suite" interpretada con gran perfección por la Orquesta Sinfónica probó sus grandes dotes de compositor que le hacen figurar en primera línea entre las culturas musicales del país. Antonio Ma. Valencia, el insigne maestro caleño, virtuoso del piano, logró dejar un imborrable recuerdo en cuanto a la perfección de ejecución y pureza en la interpretación de los sentimientos que inspiraron a los compositores que tuvo ocasión de hacer conocer.

El Ballet Ruso, conjunto de renombre mundial, aprestó con su actuación esta semana musical; su impecable presentación, su conocimiento íntimo de la música a la que daba bellísimas formas plásticas, su adaptación al medio en que actúa hacen de este grupo la concepción más humanamente estilizada de las pasiones y sentimientos vertidos en las líneas del pentagrama en momentos de extraña inspiración. La interpretación de obras como "El Lago de los cisnes", "Bodas de Aurora", "Baile de Gracianos", "Las Sinfides" y sobre todo el maravilloso "Presagios" son el justo respaldo de su prestigio y popularidad entre los pueblos cultos que han visitado durante su gira por el continente.

Va para la Sociedad Pro Arte Musical de Bolívar nuestro sincero saludo de felicitación por el éxito obtenido y esperamos confiadamente que muy pronto Cartagena sea Sede de un completo renacimiento cultural colombiano.

PERSPECTIVAS DE UNA MARINA MERCANTE

Hojeando uno de los diarios capitalinos, hemos encontrado por fin una afortunada noticia, sobre el probable establecimiento de una empresa de Navegación Marítima, compuesta por Colombia, Argenti-

na y Brasil; muchos años hace que en el corazón de todo colombiano, palpita, el anhelo de ver creada en el país una Marina Mercante que le abra nuevos horizontes a la Economía Nacional.

Nuestro país, obligado como está a mantener flota Mercante por su posición geográfica, por su estancamiento industrial y poca libertad de intercambio comercial con los demás países Sur Americanos, vé con dolor pasar desapercibidas por la conciencia del pueblo las oportunidades que le han brindado hasta el presente el desarrollo de los sucesos mundiales, nuestro país rico por excelencia no puede producir cuanto provecho es esperado. El sistema de cultivo y exportación unilateral de determinados artículos de relativa importancia en el Mercado Mundial, ha traído como consecuencia la desaparición de toda nueva iniciativa fomentando el monopolio con sus consecuencias egoistas.

Necesitamos importar y exportar por nuestro propios medios, en una palabra, establecer un intercambio autónomo con todos los países que se encuentren en capacidades de suministrarnos por su desarrollo técnico los productos que necesitamos.

El presente acuerdo entre Argentina, Brasil y Colombia, viene a satisfacer esta suprema necesidad y por el capital con que cuenta para establecerse augura su pronta realización, no podemos dejar pasar por alto el que el representante por los contrantes Colombianos haya sido un Oficial de Nuestra Armada, el Sr. Capitán de Corbeta Luis Baquero, quien ya se encuentra en camino hacia la Argentina para establecer las bases de la futura organización. La preparación de tan distinguido oficial da las mas halagueñas esperanzas de llegar a un común acuerdo que repercutirá en provecho para nuestro país y además representará un vínculo mas de unión y amistad entre los pueblos Sur Americanos.

En nuestro suelo no solamente se cultiva el café y el banano, por qué pues permanecer en esta inactividad y resignación?

EL ADVENIMIENTO DE LA PAZ

Con estruendos de acero cayó pesadamente el coloso y su frente se confundió con la tierra anegada en la sangre de sus crímenes.

Una vez más, la fuerza del despotismo era vencida por la razón y la justicia y ante la faz del mundo, aparecía más sublime, más intocable para las garras opresoras, la tranquilidad de las naciones débiles, la libertad de los pueblos oprimidos y la autonomía del pensamiento humano.

Sobre la tierra infecunda de paz, cayeron muchos héroes. Y muchas veces las campanas de las viejas ciudades y de las villas modestas lloraron la destruc-

ción de sus propios crímenes, mas no fue en vano; porque ese supremo holocausto de vidas y de glorias le infundió existencia eterna a los principios que sustentan la armonía de las naciones y le enseña a la humanidad entera, en todo tiempo, el precio de la corrupción en las ideas.

SLIP

Con gran rapidez se adelantan los trabajos de instalación del Slip cedido por el Ministerio de ~~Marina~~ Obras a la Base Naval.

Como se puede ver este es un paso más, de progreso que viene a llenar una necesidad desde hace tiempo advertida, ya que cuando se dé al servicio esta obra de gran interés se podrá establecer un servicio ordenado y ventajoso en cuanto se relacione con reparación de nuestras pequeñas unidades. Esperamos con especial interés ver ya dentro de muy poco en plenas actividades esta obra que además de representar un adelanto técnico representa también el fruto de un espíritu progresista lleno de fé y de entusiasmo.

A. R. C. "MARISCAL SUCRE"

Este cañonero cuyas líneas y detalles nos son ya tan conocidas ha venido a intensificar el sistema de embarques semanales de práctica y patrullaje, durante los cuales todos los cadetes encontramos la oportunidad de completar nuestros conocimientos teóricos con su frecuente y bien orientada aplicación en la práctica; es obvio comprender que esta instrucción desarrolla en el cadete su espíritu de observación y lo encamina hacia la experiencia que más tarde hará de él un elemento que habrá vivido desde su comienzo su profesión.

COMISARIATO DE CADETES

Desde tiempos lejanos ha existido en la Escuela una cantina para los cadetes; hubo épocas en que al parecer su existencia pasaba ignorada de todos y por lo tanto desaparecía con tendencias definitivas al exterminio, pero no faltaba luego una mano, que la sacara a relucir, haciendo galas de todos sus encantos y atractivos; en suma su organización por entonces se reducía a la lucha por el "ser y el no ser".

Hoy por obra y gracia de la Junta (a quien felicitó de todo corazón), se encuentra establecida con carácter casi bancario y su presencia es motivo de regocijo de cuanto cadete tenga necesidad de apropiarse de los artículos de primera necesidad, con sólo alargar una moneda o estampar una rúbrica en un vale que deberá ser pagado a la mayor brevedad posible con derecho a hacerle mala cara al Sr. Cadete de Cantina.

Los Diez años de la Escuela Naval

En un tres de Julio como éste, claro y diáfano, con el mismo suntuoso escenario que la naturaleza ofrece hoy, a bordo del amplio transporte "Cucuta" se declaraba formalmente inaugurada la Escuela Naval de Cadetes de Colombia. Su Director?, un Gentleman Inglés que ostentaba en sus palas los dorados galones de Capitán de Navío y respondía al nombre de Ralph D. Binney. Sus Colaboradores? Oficiales Ingleses de la Armada de su Majestad que habían venido a Colombia con la misión de educar y sacar de las filas de la muchachada colombiana los futuros Oficiales Navales que habrían de ser los Comandantes de nuestros buques en un futuro próximo.

Entonces comenzó la vida de la Escuela. Vida dura, como corresponde a los aprendices de marinos, que poco saben de los antojos y caprichos del inmenso azul. Vida alegre como que allí había la canción y la risa en los labios porque había juventud.

Y hoy la Escuela llega a los diez años de edad. Magna fecha en verdad; como una grácil chiquilla que anhela llegar a su adolescencia, su edad dorada, así llega hoy la Escuela al fin de sus diez años, ansiosa y aguerrida, lista para entrar en la época definitiva de su existencia cuando alcanzará todo su empuje y vigor.

Al hacer este pequeño resumen quiere LA CORRADERA dedicar una página a los ex-cadetes de nuestra Escuela. Con tal fin hemos recopilado los datos de todos ellos sobre el actual importante servicio que prestan a la Marina y a la Patria.

PROMOCION DE 1938

Ejecutivos:

Jorge Pardo
Agustín Smith
Alfredo Baljesteros
Guillermo Barriga
Hernando Velásquez
Francisco García
Hernando Beron
Agustín Rey
Augusto Porto
Alejandro Herrera
Martos Ariza
Nicolás Díaz
Luis Riveira
Orlando Lemaitre
Miguel G. Carriazzo

Otoniel Sabalza
Hernando Galindo

Ingenieros:

Julio César Reyes
Ricardo Azuero
Hernando Cervantes
Jaime Eraso
Ricardo Vélez
Francisco Muñoz
Hernando Barriga
Hernando Cortez

PROMOCION 1939

Ejecutivos:

Belarmino Vargas

Carlos Quijano
Jorge H. Berrio
Carlos Muñoz G.
Alonso Pinzón.

Ingenieros

Carlos A. Rodríguez
Gerardo Bravo.

Administración

Juan Riveros M.
Hugo Novoa.

PROMOCION DE 1941

Ejecutivos:

Alfonso Ochoa

Jorge Taua
 Germán Hoyos
 Jesús Valenzuela
 Darío Forero
 Alfonso Saavedra

Ingenieros

Luis C. Rodríguez
 Alfonso Otoyá
 Pedro Maldonado
 Heriberto Posse
 Jaime González
 Mario Salcedo

PROMOCION DE 1943

Ejecutivos:

Jaime Parra
 Francisco Romero
 Jaime Castelblanco
 Aurelio Perico

Ingenieros

Leonidas Amezcuita
 Eduardo Castañeda
 Rafael Morales
 Guillermo Flórez

PROMOCION DE 1944

Ejecutivos:

Mario Mutis A.
 Ernesto Palacios
 Gil Sánchez
 Oscar Herrera

Ingenieros:

Teófilo Victoria
 Guillermo Eraso
 César Pérez
 Manuel García
 Juan Gerdtz.

Pasamos ahora a detallar los puestos que cada uno de estos
 Oficiales desempeñan en la actualidad, con su grado respectivo.

Tenientes de Navío Ejecutivos:

Jorge Pardo Miembro de la subcomisión del Lend-Lease en Estados Unidos
 Agustín Smith Comandante del Cañonero A. R. C. "Junín"
 Alfredo Ballesteros Comandante de la flotilla de caza submarinos
 Guillermo Barriga Comandante A.R.C. Escuela de Grumetes
 Nicolás Díaz Segundo Comandante A.R.C. "Antioquia"
 Augusto Porto Oficial agregado a la Dirección General de la Armada.
 Francisco García Segundo Comandante del A.R.C. "Cabimas"
 Hernando Velazquez Jefe Sección Personal Base Naval A.R.C. "Bolívar"
 Luis Riveira Comandante Cañonero A.R.C. "Santa Marta"
 Hernando Berón Segundo Comandante del A.R.C. "Caldas"
 Marcos Ariza Segundo Comandante A.R.C. "Cucuta"
 Agustín Rey Ayudante Dirección General de la Armada
 Orlando Lemaitre Segundo Comandante de la Escuela Naval de Cadetes.
 Alejandro Herrera Educán Naval del Excmo. Sr. Presidente de la República
 Miguel Carriazzo Oficial de Operaciones del Estado Mayor Naval
 Belarmino Vargas Profesor de la Escuela Naval de Cadetes
 Jorge H. Berrío Comandante de la Compañía de Cadetes Navales
 Carlos Muñoz G. Jefe Sección Artillería Base Naval A.R.C. "Bolívar".
 Julio César Reyes Segundo Comandante de la Escuela de Especialistas
 Carlos Quijano Representante de la Armada en la Base Aereonaval de Corpus Cristi

COLEGIO AMERICANO DE COMERCIO

(Exclusivamente para señoritas)

KINDERGARTEN — PREPARATORIA — BACHILLERATO — SEMI-INTERNADO.

Las escuelas Preparatoria, Bachillerato y de Comercio, se rigen por los programas oficiales, es-
 tando la de Bachillerato autorizada por el Ministerio de Educación Nacional.

PLAZA DE BOLIVAR. — Edificio de la Inquisición. — Cartagena.

Directora — Propietaria: MERCEDES M. de YAMHURE.

Subtenientes de Navío Ejecutivos

Alfonso Ochoa Jefe Sección Comunicaciones Base Naval A.R.C. "Bolívar"
Jorge Taua Oficial de Planta en la Escuela Naval de Cadetes
Germán Hoyos Oficial Deberes Generales A.R.C. "Antioquia"
Jesús Valenzuela Comandante Cañonero A.R.C. "Carabobo"
Dario Forero Oficial Deberes Generales A.R.C. "Cabimas"

Guardiamarinas Ejecutivos

Jaime Parra Ayudante Comando Base Fluvial A.R.C. "Leguizamo"
Francisco Romero Oficial de Planta en la Escuela de Grumetes
Jaime Castelblanco Ayudante Comando Base Fluvial A.R.C. "Barranquilla"
Aurelio Perico Oficial Deberes Generales A.R.C. "Caldas"
Mario Mutis Segundo Comandante A.R.C. "Junín"
Ernesto Palacios Oficial de Planta en la Escuela de Grumetes
Gil Sánchez Oficial Deberes Generales A.R.C. "Antioquia"
Oscar Herrera Oficial Deberes Generales A.R.C. "Caldas"

Subtenientes de Navío Ejecutivos

Retirados:

Hernando Galindo
Alonso Pinzón

Guardiamarinos ejecutivos fallecidos:

Otoniel Sabalza
Alfonso Saavedra

Tenientes de Navío Ingenieros:

Jaime Eraso Director de Estudios de la Escuela Naval de Cadetes
Ricardo Vélez Oficial del Estado Mayor en Bogotá.
Francisco Muñoz Jefe Dpto. Técnico Base Fluvial A.R.C. "Leguizamo".
Ricardo Azuero Jefe de Producción Dpto. Técnico Base Naval A.R.C. "Bolívar"
Hernando Cervantes Ingeniero Jefe destróyer A.R.C. "Caldas"

33 Años de servicio activo es una de las garantías que ofrece a sus favorecedores la

Droguería Blanco & Roca, de Cartagena, Ltda.

Servicio - Honradez - Equidad

La Farmacia y Droguería que retiene la confianza de quien la utiliza.

Subtenientes de Navío Ingenieros:

Carlos A. Rodríguez	Ingeniero Ayudante A.R.C. "Cabimas"
Gerardo Bravo	Ingeniero Jefe A.R.C. "Junín"
Luis C. Rodríguez	Ingeniero Jefe A.R.C. "Antioquia"
Alfonso Otoyá	Profesor Escuela Naval de Cadetes
Pedro Maldonado	Ingeniero Ayudante Dpto. Técnico Base Fluvial A.R.C. "Leguízamo"
Heriberto Posse	Ingeniero Ayudante Dpto. Técnico Base Naval A.R.C. "Bolívar"
Mario Salcedo	Comisión de Estudios en Estados Unidos

Guardiamarinas Ingenieros

Leonidas Amezcuita	Oficial de Planta en la Escuela de Especialistas
Eduardo Castañeda	Ingeniero Ayudante A.R.C. "Caldas"
Rafael Morales	Ingeniero Jefe A.R.C. "Pichincha"
Guillermo Flórez	Ingeniero Jefe A.R.C. "Andagoya"
Teófilo Victoria	Ingeniero Ayudante A.R.C. "Antioquia"
Guillermo Eraso	Ingeniero Ayudante A.R.C. "Caldas"
César Pérez	Oficial de Planta en la Escuela de Especialistas
Manuel García	Ingeniero Jefe A.R.C. "Mariscal Sucre"
Juan Gerdtz	Ingeniero Jefe A.R.C. "Carabobo"

Subtenientes de Navío Ingenieros retirados

Hernando Barriga
Jaime González

Guardiamarinas Ingenieros retirados:

Hernando Cortés

Subtenientes de Navío de Administración:

Hugo Novoa	Oficial Contador Escuela de Especialistas.
Juan Riveros	Oficial Contador Escuela Naval de Cadetes

Resumiendo, la labor de la Escuela Naval de Cadetes ha sido, en los diez primeros años de su existencia, la siguiente:

Tenientes de Navío Ejecutivos en servicio	20
Subtenientes de Navío ejecutivos en servicio	5
Guardiamarinas Ejecutivos en Servicio	8
Subtenientes de Navío Ejecutivos retirados	2
Guardiamarinas Ejecutivos fallecidos	2
Tenientes de Navío Ingenieros en servicio	5
Subtenientes de Navío Ingenieros en servicio	7
Guardiamarinas Ingenieros en servicio	9
Subtenientes de Navío Ingenieros retirados	2
Guardiamarinas Ingenieros retirados	1
Subtenientes de Navío de Administración	2

Total de oficiales graduados en la Escuela Naval 63

Para estas sesentitrés juventudes que con el transcurrir de los años han dejado las clases de la Escuela para enfrentarse a una vida intensa y llena de responsabilidad, LA CORREDERA tiene hoy un amable recuerdo y un cordial deseo de triunfos máximos.

Y para los fallecidos sobre su tumba una oración llega hoy desde todos los rincones del corazón que un día fuera el confidente de sus tristeras y sus alegrías y una plegaria nuestra por su eterno descanso.

El Capitán Binney

Escribe: R. PIEDRAHITA
Capitán de Corbeta,

El señor Ministro de Colombia en Londres expresa al Gobierno de Su Majestad Británica, los sentimientos de pesar de pueblo y Gobierno de este país, por la muerte en acción de guerra del señor Capitán Ralph Douglas Binney, fundador de la Escuela Naval Colombiana, iniciador de nuestra Armada y uno de los más prestantes y claros representantes de la Oficialidad Naval Inglesa.

El Capitán Binney llegó a Colombia en el año de 1934, integrando la Misión Naval contratada por nuestro gobierno.

Desde un principio y a causa de sus extensos trabajos en cuestiones de entrenamiento naval en Inglaterra, fue designado para fundar la Escuela Naval Militar de Cadetes en Cartagena.

El Capitán Binney fué un apóstol de su profesión y a la tarea en que estaba comprometida su reputación y su crédito, dedicó lo mejor de su entusiasmo, de su sabiduría y de su profunda experiencia.

Fuó un ejemplo vivo de las virtudes militares del marino y su sola presencia en las anchas cubiertas del Buque Escuela, era una lección perenne sobre el deber, el honor, la honrra de bien.

Modesto en su vida privada, alto cuando entraban en juego los intereses esenciales por los cuales luchaba: firme en sus principios, justo en sus decisiones, severo e imperturbable en sus órdenes, intransigente en el cumplimiento del deber, su vida a bordo del "Cúcuta" fue un sabio libro abierto que enseñaba moral, firmeza, lealtad, gallardía, honrra, amor al trabajo, patriotismo.

Exponente de una casta de hombres que habían hecho desde cientos de años atrás sus armas a bordo de los buques de Su Majestad, llevaba en los hombros y en su espíritu con denuedo y con donaire la responsabilidad indeclinable de sus antepasados, quienes vivieron, lucharon y murieron en el mar.

Quien no vió al Capitán Binney al hielo de la brisa o al fuego del sol, en la calma de la bahía o en medio del revuelto mar Caribe, a la mitad del día o en la mitad de la tenebrosa noche de tormenta, regando entusiasmos, sembrando principios, difundiendo enseñanzas entre la juventud afanosa que servía a la Patria prestando su cerebro y sus músculos para las nobles faenas del mar.

Su hoja de servicios naval es todo un pliego de merecimientos.

1903. Guardiamarina. Tercer puesto de la graduación de 60 cadetes. Sirve en el "Britania".

1904. Subtite. de Navio.

1906. Teniente de Navio a los 20 años.

1914. Artillero del acorazado "London" operando en los Dardanelos y del Dreadnought "Collingwood" en el Mar del Norte. Ascende a Capitán de Corbeta.

1918. Artillero del "King George" asciende a Capitán de Fragata.

1919. Escuela Naval Superior.

1923. Asesor Técnico del Ministerio de Defensa Australiano.

1926 a 1928. Segundo Comandante del acorazado "Royal Sovereign".

1928 a 1930. Jefe del Estado Mayor de la Base Naval de Hong Kong.

1931. Comandante del Monitor "Marshall Soult", Departamento de Artillería del Amirantazgo Británico.

1934. Retiro de la Armada Inglesa e ingreso a la Armada Colombiana.

1935. Comandante del Buque Escuela "Cúcuta", Director Fundador de la Escuela Naval de Colombia y Jefe de Entrenamiento Naval.

1939. Comandante del destructor "Antioquia", regresa a Inglaterra y se reincorpora a la Armada Británica.

1939 a 1944. Jefe de Estado Mayor de la Escuadra que operaba en Alejandria. Oficial de Coordinación en el Sudán Anglo Egipcio. Regresa a Inglaterra. Jefe de Estado Mayor del Puerto de Londres.

1944. 8 de diciembre. Muere en Londres en acción de guerra.

Esta fue la vida de uno de los mejores y más gallardos de los oficiales que he conocido. Creó entre nosotros una obra, la Escuela Naval, cuya distinción y prestancia son el más glorioso monumento a su memoria. En ella ese artífice grabó con seguridad y con firmeza los rasgos imborrables de lo que debe ser un caballero del mar.

Dedicó a su obra todo el cariño, toda la abnegación y toda la fé de quien sabe que esta colocando jalones eternos para el futuro de un gran pueblo.

Su enseñanza y su ejemplo han venido difundiéndose prodigiosamente entre nosotros a la manera co-

(Pasa a la página 59)

El Capitán de Navío Ralph D. Binney y la Mística Marinera de la Armada

El tres de julio de 1935 a bordo del viejo "Cucuta" se inauguraba la Escuela Naval de Colombia. Su fundador, el capitán de Navío de la armada británica Ralph D. Binney era el prototipo del caballero inglés del mar, culto emprendedor, enérgico y sencillo; traía un magnífico aporte al iniciar su obra en esa característica esencial de su personalidad y de su espíritu: el amor a la marina; ese viejo sentimiento que venía acicalando profusamente su espíritu por una tradición gloriosa y por la concreción de su naturaleza inglesa.

Su tenacidad, justicia y valor, hicieron gran parte en la primera etapa de gestación en que la patria angustiada se daba cuenta de que su misión histórica en el continente estaba por debajo de sus propósitos en una obra de tan apremiante necesidad como era la Armada.

En las espaciosas bodegas de nuestro viejo buque, ese avesado marino, ante la inquietud inquisitiva de 41 jóvenes cadetes empezó la verdadera tarea de fundar nuestra Armada contagiándolos día a día de ese cariño por todas las cosas del mar, infiltrándose poco a poco esa mística marinera que debía ser la base de nuestra tradición y de nuestro orgullo. Su ejemplo fue claro reflejo de sus cualidades profesionales que venciendo obstáculos innumerables dió un laurel más a su entusiasmo al ver coronado su empeño con la graduación del primer contingente de oficiales, los primeros guardiamarinas de nuestra Armada, el 11 de noviembre de 1938.

Sobre las cubiertas de nuestros buques y mareando por todas las latitudes del Caribe, países suramericanos y de las Antillas fue surgiendo la Armada de Colombia. La experiencia inglesa nos enseñaba a

conocer la inquietud de los horizontes en nuestros mares patrios, a amar las noches de tormenta en que la brisa azota sobre las cubiertas, silva sobre los mástiles y se siente la realidad arrebatadora de la aventura y de la nacionalidad.

Sobre las férreas cubiertas de nuestros buques iba tomando forma ese sentimiento altanero y tenaz de los nuevos marinos que llevaban en sus vidas el porvenir de la Patria y cuyos pechos animaba la esperanza en el porvenir.

El Capitán estaba satisfecho de su labor. Como un misionero de la religión del mar venido a nuestras costas desde la lejana metrópoli, sabía que había puesto el primer paral en el gran andamiaje de nuestra futura Armada, que año tras año se conquistaba a la realidad, y que del alma de sus airoso discípulos ya no se borraría jamás ese paisaje rizado, matizado de velas y de proas, de anchas brisas y gemir de cadenas en el fondeadero. La mística del mar era cariño y valentía en el pecho de una parte de la juventud colombiana; el amor a la faena, a la alegría y a la nostalgia marinera era ya para ellos algo tan esencial como el vivir; de aquí saldría la generación de nuevos marinos que de padres a hijos y de abuelos a nietos, harían perdurar con características de su tradición heroica ese sentimiento perenne que nos liga a la Patria bajo los altivos pabellones de la Armada.

Partió el viejo Capitán; la guerra lo cobijó bajo su negro manto necrológico, pero esa esencia de su espíritu, ese ideal único, esa mística del mar y para el mar que se perpetúa como el chasquido seco de la marejada, ya es eterna en la Armada como la gratitud en su recuerdo.

F. MARTINEZ SALAMANCA

Visite Ud. Nuestra Sección de Muebles

Ferretería Cartagena

Plaza de la Aduana, Nos. 1, 2, 3 y 4

Cartagena - Colombia.

P a t r i a

El concepto más noble y grande que existe es el de Patria. Ella encarna todos los afectos, todos los sentimientos, todos los anhelos. La madre que nos da la vida y la patria que nos ve nacer, forman sobre la tierra, el pináculo excelso donde se encuentran localizadas las aspiraciones más íntimas, los ideales más puros, los anhelos más hondos.

Todo lo grande, lo noble, eso es la patria. Es el cielo que nos cobija; es el suelo que nos sostiene; es el terruño que nos vió nacer.

No es Patria únicamente el pedazo de tierra cuyas brisas nos acariciaron cuando abrimos los ojos a la vida; es toda la nación Colombiana, todos sus territorios. Forman parte de esta Patria los buques de guerra o mercantes que ostentan la bandera Colombiana aunque naveguen por mares alejados. La Patria es el raudal de tradiciones, es su himno, es su historia, en su gloria. El pasado, el presente y futuro de Colombia, esto es patria Colombiana. La patria somos nosotros mismos.

El amor a la Patria

El amor a la patria y el amor a la Madre se confunden, pues ambos arraigan en un mismo senti-

miento, ambos tienen su origen en un mismo ideal: su bienestar y su grandeza.

El hombre que es capaz de aborrecer a su patria, también lo es capaz de hacerlo con su madre. Los pueblos todos de la tierra hasta los más incultos y alejados de todo centro de civilización y de progreso, sienten en lo más íntimo de sus almas y guardan en lo más recóndito de sus corazones ese fuego sacrosanto cuyas llamas consumen todo sentimiento bastardo, toda torcida aspiración.

El amor a la patria, no es una virtud adquirida; es algo natural, algo que nace, algo que como el aliento material nos acompaña durante toda nuestra vida. Preguntad a un niño si ama a su Patria y os dirá: sí. Interrogad luego el por qué de ese amor y no os podrá responder, porque sus cortos años no encuentran una solución racional y específica a algo que naturalmente siente y sabe que existe pero que no define: es que los amores grandes, nobles y puros que anidan en el alma del hombre jamás pueden limitarse con palabras que encierran sus sentidos y recortan su significación. El sacrificio supremo de la vida en aras de esa Patria, es una fiel y real consecuencia de lo que es el amor por la Patria. "Quien ama a la Patria, por su Patria se sacrifica".

FABRICA DE MOSAICOS GOMEZ

**Baldosas y tejas de
primera clase**

Calle 1a. de Badillo - Cartagena

Normas para los Cadetes

Por RALPH D. BINNEY — Cap. de Navío. R. N

Todos los Cadetes deben tener presente, que la disciplina en la milicia es la puntual observancia de las obligaciones militares. La disciplina naval es la virtud primordial del marino.

En la idea de disciplina van envueltas también la uniformidad, el orden el compañerismo, la puntualidad y el pundonor.

La disciplina, o sea las faltas contra la disciplina, se castigan severamente por considerarse siempre graves.

Se practica la disciplina con el fiel cumplimiento de las demás virtudes que debe poseer el marino: subordinación, obediencia, valor, lealtad; constancia y honradez.

Subordinación

Es la sumisión al mando o dominio del superior. Son superiores para el cadete dentro de la Armada: El Presidente de la República, el Ministro de Guerra, el Director Gral. de la Armada, el Cdte. de la Base, el Director de la Escuela Naval, el Cdte. de compañía, Oficiales de planta y el resto de Oficiales. El Cadete Ensigne y los cadetes jefes de sección, debidamente autorizados por el Comandante.

Obediencia:

La obediencia es de la mayor importancia; es absolutamente necesaria en toda organización naval o militar para asegurar el éxito. Las órdenes deben ser obedecidas inmediatamente sin argumentar ni discutir, aun cuando sea pequeño el grado del superior que las da. Un cadete debe obedecer a otro cadete a quien se le concede en asuntos de servicio el mando. A veces, el inferior que recibe una orden, puede hacer, con el debido respeto, indicaciones al superior sobre su ejecución; pero una vez expuestas estas observaciones, se obedecerá sin remisión la orden que mantenga o modifique el superior.

El superior que da una orden es responsable de no excederse de su propia autoridad. En caso de dar una orden ilegal, el inferior que la estime injusta puede recurrir a sus jefes, contando con la autorización de quien le dió la orden, pero siempre que ANTES HAYA OBEDECIDO. El cadete que deja de cumplir una orden, porque la cree equivocada o inoportuna, corre el riesgo de cometer una grave falta. Si la orden esta-

ba bien dada, será castigado, porque no le servirá de excusa el creer que estaba equivocada; y si lo hubiere estado, en efecto cuando fué dada, tendrá que probarlo y esto puede serle muy difícil. El responsable de lo que ocurra siempre será el superior. Es indiscutible la necesidad de una obediencia inmediata, porque los inferiores desconocen muchas veces, las razones y circunstancias de órdenes que pueden ser de importancia, y si fuese posible el detenerse a considerar si deben o no ser obedecidas, el resultado sería verdaderamente desastroso.

Cuando un cadete se crea incapaz de cumplir una orden o parte de ella, debe comunicarlo inmediatamente al superior que la ha dado, pero no manifestar esa incapacidad hasta que esté absolutamente convencido de no poder ejecutarla él ni ninguno de los compañeros.

Cuando se les comunique una orden deben escucharla con la mayor atención y enterarse bien de lo que se ordena antes de ponerlo en ejecución. Los cadetes deben tener siempre presente que PARA PODER LLEGAR A MANDAR ES PRECISO ANTES APRENDER A OBEDECER.

Lealtad:

La lealtad o fidelidad es la firmeza con que siempre se han de cumplir los compromisos adquiridos, o la palabra empeñada.

El hombre de honor debe ser esclavo de su palabra. La Sociedad siempre ha considerado el perjurio como un crimen, por el que queda despreciado y dishonrado el que lo comete.

Hay que ser leales consigo mismo, con sus superiores, con sus compañeros, con la Escuela, el buque o dependencia a cuya dotación se pertenece.

La Escuela Naval debe estar siempre a la cabeza de todos los establecimientos de educación, y es a los cadetes a quienes corresponde esa noble misión, siguiendo las normas todas que les trazan su Director, sus Oficiales y sus Profesores.

Constancia:

Es fácil cumplir un día todas nuestras obligaciones; es, al parecer difícil hacerlo todos los días, y sin embargo, esto es lo que nos exige nuestro deber. La constancia es una cualidad sin la cual nuestros es-

fuerzos pueden ser inútiles, estériles y aún perjudiciales, porque podemos perturbar el trabajo de los demás. Un hombre constante puede conseguir todo lo que se proponga.

En la Escuela esta cualidad de la constancia es de la mayor importancia. El cuidado en los estudios debe ser siempre la preocupación del cadete; con constancia se obtiene la aplicación y el orden en todas sus tareas. Constante debe ser en todos los ejercicios puntualidad y estricta disciplina. El trabajo cuando no se hace con perseverancia, no es provechoso. No debe empezar una cosa cuando no se tiene el firme propósito de terminarla. El cadete de carácter pone su empeño y su amor propio en terminar lo que se ha propuesto realizar: la coronación de sus estudios, el servicio a la patria y la adquisición de su primer grado de Oficial de Marina.

Honradez:

Es fama proverbial la honradez del hombre de mar. La honradez consiste principalmente en no apropiarse de lo ajeno, en devolver lo que se encuentra a su legítimo dueño, en no contraer deudas y en manejar con escrupulosidad las cantidades a uno confiadas.

Las faltas contra la honradez constituye un vicio execrable, y debe ser rechazado todo individuo que las cometa. No se tendrá consideración con él, será denunciado en el acto y castigado severamente, a mas de hacerse acreedor a su retiro inmediato de la Armada. A veces por la sola culpa de un individuo de esta naturaleza se llega a dudar de otro de buena conducta con grave daño para él ante sus compañeros. Muchas veces las apariencias condenan al inocente.

La verdadera honradez exige también el cumplimiento del deber. El cadete que no cumple completamente el cometido que se le confía, en estudios, servicios o de cualquiera índole, o que lo deja en apariencia cumplido y trata de engañar a su superior, no es honrado. El que a sabiendas no hace todo lo que puede de la mejor manera que puede hacerlo cuando así lo exige el servicio, no es honrado.

Valor:

Es la cualidad que mueve a acometer resueltamente grandes empresas y arrostrar sin miedo los peligros; significa fortaleza, constancia, firmeza y resignación para pasar trances amargos y dolorosos.

El valor consiste tanto en el desprecio de todo riesgo, como en saber soportar las fatigas que exige en determinados casos el cumplimiento del deber.

Cadete valeroso es aquel que no olvida su obligación ni las rehúye en ningún momento, ni en los demás apurados trances en que pueda verse; el que sufra animosamente las fatigas inherentes a su puesto, y el que, obediente a las órdenes de sus jefes y superiores se mantiene sereno y altivo en todas sus tareas. El cadete valiente no miente nunca; confiesa sus faltas y reconoce sus errores. El valor no debe confundirse con la bravuconería ni con el carácter pendenciero que lejos de ser cualidades recomendables constituyen vicios que deben extinguirse. (

Valor no es sinónimo de temeridad. Es valiente aquel que no desmaya ante los peligros y afronta las dificultades; pero, es temerario el que pospone la prudencia para dar libre curso a la ostentación peligrosa que pone en riesgo la vida propia o la de sus subordinados.

En los contratiempos o tempestades es valiente el marino que arrostra con sangre fría y espíritu quieto y reposado el peligro que lo rodea y las circunstancias que lo envuelven, pero que es guiado por la prudencia y la reflexión; es temerario quien olvidando las responsabilidades que sobre él descansan se lanza imprudentemente contra el riesgo y lucha o pretende luchar sin posibilidades de éxito.

La serenidad en el marino es virtud primordial y principalísima; debido a ella los estados, las compañías el comercio y la sociedad, depositan en sus manos y confían en sus capacidades, honor vida y fortunas; esto en tiempo de paz. En tiempo de guerra, el marino encarna los triunfos de la patria; despliega en el combate el mayor valor y serenidad; dirige la acción con la presencia de ánimo propia del que si conoce el arte de la ofensa y la defensa; medita todos los casos posibles y su remedio con la destreza de la disciplina anticipada, en que cada uno funde una noble y cabal confianza de superioridad entre cualquier fuerza de iguales apariencias.

En tiempos de paz, prudente y sereno; en tiempo de guerra, valiente y en el instante supremo de ofrendar su vida en aras de la patria, temerario!

Como Nelson en el inmortal combate de Trafalgar; como vuestros héroes, Ricaurte en San Mateo, y Girardot en la cumbre del Bárbula, saber conjugar en un solo sentimiento la prudencia la temeridad y la gloria!!

Una Necesidad Nacional: La Marina Mercante

Mucho se ha escrito y dicho al respecto de esta imperiosa necesidad colombiana. Sin embargo, nunca serán bastantes las palabras para alcanzar con ellas a patentizar en su hondo valor lo que significaría para nuestra patria el poseer una regular marina mercante, ni tampoco son suficientes para exteriorizar los inmensos perjuicios que recibe el país al carecer de un medio propio de exportación e importación, que disminuya por lo menos, en un treinta por ciento el valor de los artículos extranjeros en nuestros mercados nacionales y haga que el erario nacional se aproveche del valor de los transportes.

Bien conocemos nosotros, trajinando a cada instante sobre el lomo de las olas, cuáles son las condiciones para implantar en un país como el nuestro, virgen todavía en estas materias mercantiles a través de los océanos, una marina mercante bien organizada. Muchos serían los gastos que se vería obligado a realizar el pueblo para ver que sus productos fueran conducidos al mercado de ultramar en buques nacionales bajo el experto tutelaje de marinos colombianos. Pero este país, sediento de progreso no escatinará sacrificio alguno para que la marina mercante sea dentro de poco una verdadera realidad nacional.

El inmenso obstáculo del actual conflicto, cuando todas las naciones poderosas y capaces de facilitar a nuestra patria los navíos necesarios para colocar la bases de la marina mercante, se hayan empeñadas en lucha sanguiñaria, jugándose en el aire, mar y tierra el precio de su destino futuro, demorarán no hay duda, la realización de esta inquietud nuestra; pero una vez cimentada sobre sólidas bases la paz universal, estamos seguros de que gozaremos de facilidades inmensas y quizá nunca mejores, de implantar en buques propios nuestro comercio por los mares.

Pero aquel día no hay que esperarlo; ya es la hora de que se tomen las medidas concernientes a la compra, préstamos o negociación en cualquier forma de unos cuantos navíos, capaces, fuertes y acondicionados; para los principales elementos que importamos y exportamos, para que en el momento de la siega universal no lleguemos a la hora de nona, quedando, como en varias ocasiones ha sucedido, destinados a recoger con gran conformidad lo que otras naciones más presurosas en sus intentos, se vieron obligadas a desechar. La marina mercante es una necesidad y una necesidad remediable que merece y exige el apoyo de todos los poderes nacionales. Si

ya está expedido el decreto reglamentario de ella, se debe proceder a ultimar los preparativos, para que el día en que lleguen los navíos, haya en nuestro territorio personal entrenado, listo a asumir el comando de esos buques y sea esa marina ya una firma comercial conocida y organizada que merezca el apoyo y confianza de nuestros exportadores e importadores.

Un problema mayor sería el adiestramiento de personal: no obstante creemos tener razón al afirmar, que del personal de reserva que posee la Armada Nacional, se podría sacar un número crecido de elementos que con lujo de competencia y preparación se hiciera cargo de las primeras unidades que llegaran. Este risueño futuro, nos hace pensar también cuál es la urgente necesidad de preparar hombres en nuestros institutos militares, para que vengán a servir en las dependencias de la Marina de Guerra y de la Marina Mercante. ¿No sería lógico y necesario que el gobierno creara una nueva escuela, similar a la que existe en Chile y Argentina donde se preparan jóvenes única y exclusivamente para el servicio en la Marina Comercial? ¿Si aquella escuela funcionara, no se lograría preparar en menor tiempo mayor número de individuos, sin pecar en el sentido de que

Gran SASTRERIA

"LA MODA
ELEGANTE"

FUNDADA EN 1927



Calle de las Damas
y San Pedro Claver

Tel. 64-96

Cartagena - Col.

los que van a a servir a bordo de buques comerciales se vieran en la necesidad de someterse a disciplinas militares estrictas que a ellos ningún provecho acarrearían y que podrían ser obstáculo para que muchos aspirantes dejaran de presentarse? Acaso no existen en medio del conglomerado juvenil de nuestra patria muchos elementos que de buena gana se dedicarían a las faenas del mar si para hacerlo no tuvieran que someterse al peso moral de una disciplina militar, que como es lógico, no a todos los espíritus agrada?

Muy loable sería que el gobierno diera los primeros pasos en el sentido de que la Compañía que se hiciera cargo de nuestra navegación comercial fundara esa Escuela Náutica que pondría bases firmes en la existencia y garantía de esa misma navegación. De acuerdo estamos en el pensamiento de que el primer personal que comande y sirva en estos buques sea conseguido dentro de las Reservas de la Armada; sin embargo, dudamos que se pueda extraer de ella más de un contingente, lo que vendría a crear, en un futuro próximo pero tampoco muy lejano, un verdadero problema careciendo de elementos jóvenes preparados que tomen el comando de esos navíos. Tendría entonces esta Escuela Naval Militar nuestra, que entrar a proveer de oficiales a la Marina Mercante, lo que sería francamente imposible si se considera el estado de la Marina de Guerra que día a día le exige con mayor insistencia la entrega de oficiales para llenar los puestos que en su carrera de progresos va creando.

Repetimos, que es el momento de que se den

pasos definitivos en la consecución del material para esa Marina Mercante, pues al no hacerlo desde ahora nos quedaríamos acariciando ya por siempre esta ilusión en nuestras manos, y no se correspondería al deseo ardiente del pueblo colombiano que no quiere soportar más el yugo de las compañías extranjeras de transportes. Además, la pronta creación de esta Marina vendría a ser un apoyo decidido en materia de finanzas, de nuestra marina de guerra que tomaría auge y preponderancia, lo que es bastante difícil en la situación actual, cuando todos los gastos y por ciento costosos de mantenimiento y reparación deben hacerse de los dineros asignados en un exiguo presupuesto nacional.

La marina mercante, desde antes de nacer, lleva así un sello de progreso y de estabilización. Darle un profundo incremento, será ser sincero con los intereses de la patria; apoyar con verdadero interés la iniciativa de su formación será saber corresponder e interpretar a cabalidad los sentimientos nacionales; darle primacía sobre otros problemas nacionales será demostrar que se conoce a fondo la escala que forman las necesidades colombianas. Y es el gobierno el encargado de apoyar, fomentar y poner todos los medios a su alcance para la consecución de hechos que vengán a trazar rumbos de progreso en el país.

No dudamos que el actual gobierno hará de esta necesidad nacional una singular bandera para librar una lucha que marcará con su triunfo nuevos derroteros de progresos, azules y hermosos, como azules y hermosos son los derroteros que marcan las naves en el piélago insondable de los mares.

Fábrica de Camisas BEETAR

Vendemos camisas y ropa interior para hombre a los mejores precios del país. Nuestras marcas exclusivas

BEETAR y FEBECO

son solicitadas en todas las plazas. Antes de hacer sus compras al por mayor solicite nuestros precios. Somos los primeros fabricantes de camisas que se han establecido en la costa atlántica. 17 años de experiencia al servicio de nuestra clientela.

F. BEETAR & CO.

Por telégrafo: "FEBECO". — Apartados: Aéreo 181. — Nal. 162.

La Escuela Naval 1945

Este año de 1945 ha tenido la Escuela Naval una vida llena de sucesos por demás interesantes que denotan el empuje y la inmensa capacidad de su organización. Debido a que por circunstancias muy ajenas a nuestra voluntad no había salido a la luz pública LA CORREDERA desde el mes de noviembre pasado, tenemos mucho gusto en ofrecer a nuestros lectores que se interesan de verdad por nuestra Escuela un resumen de las actividades de dicha Escuela en este semestre de 1945. Para una mejor ilustración al respecto seguiremos un estricto orden cronológico.

ENERO

En el mes de enero, estando los cadetes disfrutando de sus vacaciones al lado de sus familiares, el gobierno nacional tuvo a bien designar a la Escuela Naval como parte integrante de la representación de Colombia para los actos que se celebrarían en Cumaná (Venezuela) con motivo del sesquicentenario del nacimiento del Mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre. Por tal motivo el día 14 de Enero salió de Puerto Salgar el buque fluvial que transportaba a la Compañía hacia Cartagena, puerto designado para el zarpe de la delegación de la Armada. Los cadetes llegaron a Cartagena el 19 e inmediatamente se comenzó un intenso entrenamiento en desfiles, manejos y cuanto era necesario para una correcta presentación de la Escuela Naval de Colombia. El día 28 de Enero embarcó la Compañía en el A.R.C. "Caldas" que formaba con el A.R.C. "Antioquia" la flotilla de visita a Venezuela. Exactamente a las 11.00 horas desatracaron los buques del muelle, majestuosamente, mientras la banda de la Armada rompía con los primeros acordes de nuestro himno nacional. Poco antes del medio día los buques dejaban por el través el castillo de San José de Bocachica y hendían con sus proas las aguas del Mar Caribe rumbo a Cumaná. El viaje estuvo interesantísimo bajo todos los aspectos. Los cadetes practicaron continuamente en los diferentes trabajos que se hacen en los buques. La navegación, la ingeniería, la artillería, las armadas submarinas, las comunicaciones y cuanto es necesario que practique un cadete para obtener una sólida preparación profesional.

Exactamente a como había sido previsto, el día 31 de Enero a las 15:00 horas los buques fondeaban en la bahía de Cumaná. Inmediatamente comenzaron

los preparativos para los actos que se llevarían a cabo el día 3 de Febrero.

FEBRERO

Se inicia el mes de Febrero en Cumaná. El día primero se pasó a bordo en febril actividad. El día 2 la Escuela fue invitada a un almuerzo a la Concentración Escolar de Cumaná donde estaban alojadas las Escuelas Militar y Naval de Venezuela. El día se pasó dentro de una gran fraternidad espiritual con los compañeros de armas de la vecina república. Ese mismo día fondearon en la bahía de Cumaná los dos cruceros peruanos "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" que llevaban a bordo la representación del Perú a los actos en honor de Sucre. Dicha comisión estaba integrada por toda la Escuela Naval del Perú y representaciones de la Escuela Militar, la Escuela de Aviación y la Escuela de la Guardia Civil. Tan pronto desembarcó la representación peruana hizo franca amistad con las representaciones de Venezuela y Colombia. Era curioso ver por las calles de Cumaná departiendo alegremente a tres navales distintos; un venezolano, un peruano y un colombiano.

El día tres de Febrero surgió diáfano y esplendoroso en Cumaná; la ciudad engalanada con sus mejores adornos, la ciudadanía ansiosa de asistir a la celebración del programa cuidadosamente elaborado. Desde las 06:00 horas los cadetes estaban listos para la revista. A las 07:00 horas hizo su entrada al parque Sucre la delegación colombiana formada por la Escuela Naval, las tripulaciones de los Destruyores CALDAS y ANTIOQUIA y la Escuela de Especialistas. Comandaba el batallón Naval el Sr. Capitán de Corbeta Juan A. Pizarro, director de la Escuela Naval. La Compañía de Cadetes al mando del Sr. Teniente de Navío Orlando Lemaitre.

El desfile fue impecable. Las ovaciones sobraron y por doquier se escucharon vivas frenéticas a Colombia. El pueblo cumanés, culto y amable, supo demostrar cariño por las delegaciones de los países hermanos y en todas partes hallábase simpatía y cordialidad.

El día 4 el Sr. General Isaías Medina Angarita, presidente de Venezuela pasó revista a las unidades surtas en la bahía de Cumaná. Las unidades hicieron las salvas reglamentarias para tan solemne acto.

El día 5 zarparon los buques de Cumaná con rumbo a la Guayra. Ese día permanecimos a bordo arre-

giando lo necesario para trasladarnos a Caracas por gentil invitación del gobierno venezolano.

El día 6 en las horas de la mañana la Compañía de Cadetes se embarcó en los cómodos buses que el gobierno venezolano puso a su disposición. Al medio día llegaron los buses a Caracas, la ciudad del Avila, capital de la República de Venezuela. El alojamiento de la Escuela Naval estaba listo en la Escuela Militar de Venezuela, bellissimo edificio que, situado en una colina, ofrece una maravillosa perspectiva de la hermosa capital. Allí estaba alojada ya la Escuela Naval del Perú y las representaciones de las Escuelas militares peruanas. El ambiente de camaradería fué sencillamente admirable y en los recuerdos de los cadetes colombianos figurarán siempre en primer plano las atenciones que les fueron brindadas en Venezuela.

El día 7 en las horas de la mañana se efectuó un desfile por las calles de la ciudad y ante los monumentos del Mariscal Sucre y el grandioso Panteón Nacional donde reposan los restos del Libertador Simón Bolívar y de los próceres de la Independencia. En las horas de la tarde una representación de la Escuela asistió a un cocktail party en el Centro Escolar Miguel Antonio Caro y por la noche los cadetes asistieron al gran baile ofrecido por el Ministerio de Guerra y de Marina de Venezuela en honor de las delegaciones. Sobre todo comentario al respecto. Lo más granado de la sociedad de Caracas se dió cita en los salones de la Escuela Militar para demostrar su aprecio por los países hermanos.

El día 8 en las horas de la mañana se efectuó en la Escuela Militar una imponente ceremonia. Se trataba de descubrir un artístico busto del Gran Mariscal de Ayacucho. A esta ceremonia asistió el Excmo. Sr. Presidente de Venezuela ante el cual se hizo un desfile de honor.

El día 9 en la mañana fue empleada por los cadetes en conocer los principales monumentos históricos de Caracas tales como la casa del Libertador, el Museo bolivariano y el Panteón Nacional. En las horas de la noche los cadetes asistieron al suntuoso baile ofrecido en el Salón Elíptico del Capitolio por el Excmo. Sr. Gral. Medina Angarita Presidente de Venezuela en honor de las delegaciones. Esta fiesta fue insuperable y los cadetes guardarán un maravilloso recuerdo de aquella fiesta que bien pudo ser un sueño de las Mil y una Noches.

El día 10 la Compañía se embarcó en los buses rumbo a La Guayra donde había de efectuarse una ceremonia trascendental en su significado. Se trataba de entregar a los cadetes de la Escuela Naval un pabellón de Colombia como recuerdo de honda simpatía y aprecio por parte de los cadetes colombia-

nos. En breves frases el cadete Tomás Camargo, director de LA CORREDERA, expresó el significado íntimo de la ceremonia, muestra inequívoca de afecto y lazos indisolubles de amistad entre las dos naciones.

El Guardiamarina Humberto Blanco Rondón, cadete de quinto año de la Escuela Naval respondió agradeciendo en nombre de los cadetes navales venezolanos. Después los asistentes se trasladaron al destroyer CALDAS donde fue ofrecido un cocktail party que se prolongó por varias horas de manera animada. Esa misma noche los cadetes colombianos se dirigieron nuevamente a Caracas en donde permanecieron.

El día 11, señalado para la partida de Caracas, la mañana transcurrió en la organización de la marcha. Poco antes del medio día se dió la orden de salida a un convoy de veinticinco camiones que transportaban a los cadetes venezolanos, peruanos y colombianos por la amplia y bien cuidada carretera que va desde Caracas hasta Puerto Cabello. Toda esa tarde el convoy recorrió la ruta con absoluta seguridad y confianza y a las 18:00 horas se llegaba a la ciudad de Maracay una de las más importantes de Venezuela, por todos los aspectos, especialmente en su aspecto militar.

El día 12 la comitiva se dirigió al histórico campo de Carabobo donde el Libertador obtuvo una histórico triunfo sobre los españoles. En aquel sitio hay un monumento conmemorativo de grandiosa magnitud y severas líneas. Un distinguido oficial con la cooperación del cuerpo de comunicaciones de Venezuela dictó una importante conferencia sobre el desarrollo de la batalla y la estrategia usada por cada uno de los ejércitos combatientes. Terminada la conferencia el convoy emprendió nuevamente camino hacia Puerto Cabello lugar de destino a cuyos muelles se llegaba a las cuatro de la tarde. Amarrados a los muelles estaban los dos buques colombianos y el crucero "Almirante Grau" que esperaba a los cadetes peruanos. Esa misma noche los buques zarparon: el "Almirante Grau" para La Guayra y los destroyers colombianos para Curazao.

El día 13 a las 06:00 horas entraban los buques al puerto de Curazao (Wilhemstadt). Los cadetes salieron en uso de franquicia a conocer el puerto y la ciudad de un estilo típicamente holandés. A las 16:00 horas estaba todo el mundo a bordo nuevamente y el desatraque se efectuó a las 18:00 horas esta vez con rumbo a Cartagena.

Toda la mañana del día 14 las turbinas de nuestros curceros con cada rotación aseguraban más y más nuestra aproximación a Colombia. A las 17:00 horas los buques fondeaban en la bahía de Carta-

gena después de un felicísimo viaje sin el menor contratiempo.

Los días 15, 16 y 17 fueron dedicados al descanso y a preparar el recibimiento a los cadetes peruanos que habían anunciado su llegada a este puerto de Cartagena para el día 18 a las 08:00 horas.

Efectivamente el 18 de febrero a las 08:00 horas hicieron su entrada a la bahía de Cartagena los dos cruceros peruanos "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" trayendo a bordo ciento veinte cadetes peruanos en visita de buena voluntad a Colombia. Por la tarde se efectuó un gran baile en los salones de la Escuela Naval en honor de los cadetes peruanos durante el cual se acrecentaron más los estrechos vínculos de camaradería entre los muchachos peruanos y los colombianos, hechos en Venezuela.

Toda la semana a partir del 18 de febrero fue una serie continua de fiestas y atenciones en honor de los cadetes peruanos ofrecidas por las diversas unidades y dependencias de la Armada Colombiana y por la sociedad de Cartagena. A su turno el señor Contraalmirante Mariano Melgar para corresponder a las atenciones ofreció varios agasajos a los marinos colombianos y los prestantes elementos de la sociedad cartagenera. Durante la permanencia de la Armada peruana en esta ciudad se hicieron más firmes los vínculos de amistad y fraternidad entre Colombia y el Perú. El contraalmirante Melgar y los oficiales a sus órdenes así como los cadetes han sido los mejores embajadores de buena voluntad que nación alguna haya podido enviar a representarla a países extranjeros. Gratos recuerdos viven aún entre todos los que tuvieron ocasión de departir con los miembros de la delegación peruana.

El 23 de febrero a las 10:00 horas zarparon los cruceros peruanos con rumbo a su país; la Escuela salió a despedir a los cadetes al terminal. A los acordes del himno nacional peruano cantado por los cadetes, se fueron esfumando lentamente en el horizonte las majestuosas siluetas de los dos buques de guerra.

El 26 de febrero se encarga de la dirección de la Escuela Naval el Sr. Teniente de Navío Orlando Le-maitre quien venía desempeñando las funciones de segundo comandante de esta unidad. El titular señor Capitán de Corbeta Juan A. Pizarro sale para los Estados Unidos de Norte América en cumplimiento de una misión encomendada por el Gobierno Nacional. Como una muestra de aprecio y simpatía de los

cadetes y en reconocimiento a la magnífica labor desarrollada por el Sr. Capitán Pizarro como Director de la Escuela le fué obsequiada una bellísima tarjeta de oro que lleva grabadas los nombres de las promociones que bajo su dirección se han formado en esta Escuela.

MARZO

El dos de marzo se inician definitivamente las clases para la Compañía de Cadetes. Por disposición de la Dirección General de la Armada el Sr. Teniente de Navío Jorge H. Berrío es nombrado Comandante de la Compañía. El Sr. Teniente de Navío Jorge H. Berrío hasta esa fecha desempeñaba el cargo de Jefe de la Sección de Armas Submarinas de la Base Naval A. R. C. BOLIVAR.

El 3 de marzo se da comienzo a la filmación de una película sobre la vida en la Escuela Naval bajo la dirección técnica de la casa productora Acevedo Hermanos.

El día 5 de marzo la Escuela recibe la visita del nuevo Gobernador del Departamento de Bolívar Dr. Eduardo Bossa Echenique y los miembros de su gobierno, acompañados por el señor Capitán de Corbeta Rubén Piedrahita, Comandante de esta Base Naval.

El día 12 llegan a la Escuela los nuevos cadetes que constituyen el IX contingente. Se procede a la repartición de uniformes y se les dan las primeras instrucciones.

El día 17 de marzo embarcan a bordo del A. R. C. "Mariscal Sucre" los cadetes reclutas para efectuar su primer entrenamiento en el mar. Este embarque se prolonga durante todo el día.

El 23 de abril el Sr. Director General de la Armada, Capitán de Corbeta Aureliano Castro visita las dependencias de la Escuela Naval.

Este mes es intenso en entrenamiento, en materia de deportes. Durante todo el mes se efectúan regatas a remo y vela entre los diferentes cursos de la Escuela.

El día 9 de mayo la Compañía asiste al Tedeum en acción de gracias por el advenimiento de la paz en Europa.

El día 9 de junio la Compañía de Cadetes en formación sin armas asiste a la procesión del Sagrado Corazón en la ciudad de Cartagena.

Los Cadetes de 1945

PRIMER AÑO

Alzate Benjamín
Avila Miguel
Bonilla Luis
Barona S. Gilberto.
Casabianca Manuel
Castro Joaquín
Convers Mario
Cruz Tulio E.
Escalante L. Antonio
Fernández Ricardo
Gacharná Julio
García Eduardo
Gil Carlos
Jiménez Carlos
Mahecha Jorge
Maldonado Daniel
Martínez Eduardo
Mercado P. José
Minning P. Alvaro
Moreno H. Augusto
Otavo Efraín
Revelo Servio Tulio
Restrepo T. Manuel
Riaño Rafael
Robayo Martín Alberto
Rodríguez Joaquín
Rojas José
Torres G. Eduardo
Zambrano Alfredo.

SEGUNDO AÑO

Berdugo Jaime

Castellanos Jorge
Castillo Hernando
Cortés Humberto
Del Valle Carlos
Díaz Luis
Escobar Hernán
Fernández Ciro
Fernández Gustavo
Flores Carlos
Hernández Antonio
López Jesús Ma.
Mantilla Jairo
Morcillo Alfonso
Muños H. Armando
Perilla M. Oscar
Ramírez Pedro
Saavedra Luis C.
Segura Armando
Vera Héctor
Zurek Enrique

TECER AÑO — Ejecutivos

Baquero Hernando
Díaz Alfonso
Lemus Elberto
Mantilla Alvaro
Ortiga Magin
Reyes Roberto
Torres M. Fidel
Torres Manuel
Vásquez Carlos

TERCER AÑO — Ingenieros

Cifuentes Tomás
Durán Narciso
Quijano Manuel.
Varela S. Rafael
Vargas Alvaro

CUARTO AÑO — Ejecutivos

Barrera Jaime
Camargo Tomás
López Jorge
Meléndez Eduardo
Monzón Medardo
Páez Jorge
Serje Julio C.
Troncoso Carlos
Wills Eduardo

CUARTO AÑO — Ingenieros

Martínez Faustino.
Mendoza Jesús

CUARTO AÑO — de Admon.

Baraya Bernardo
Baquero Enrique
Martínez Hernando
Materón Orlando.

Almacén de Muebles MARTINEZ HERMANOS

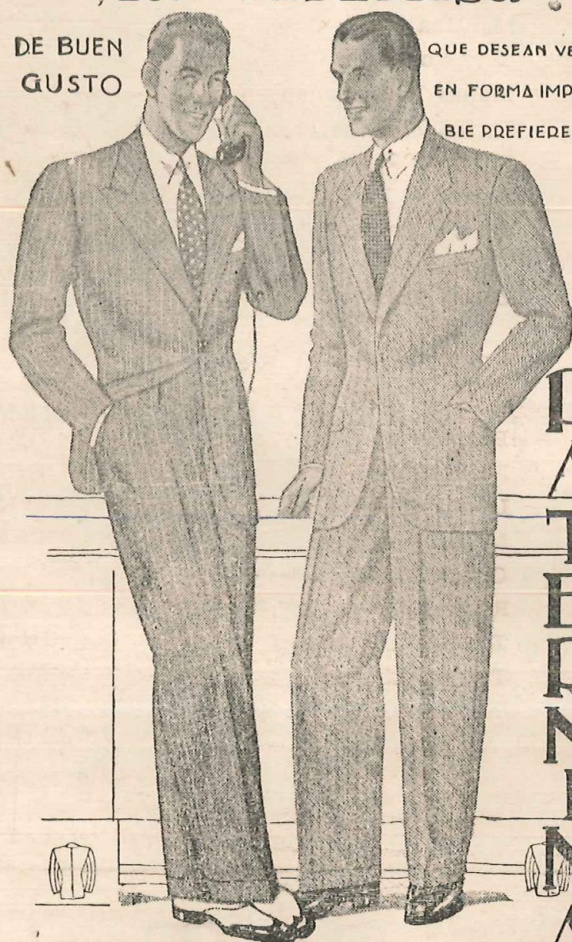
Calle Vélez Danies - Visitenos y será bien atendido - Venta
de muebles por sistema de clubes.

Teléfono No. 28-28

LOS CABALLEROS

DE BUEN
GUSTO

QUE DESEAN VESTIR
EN FORMA IMPECABLE
PREFIEREN A



P
A
T
E
R
N
I
N
A

VISÍTENOS. PORVENIR N.º 68. TEL. 81-51.

Aspectos de la Armada

LA CORREDERA en su afán de captar las opiniones de nuestros altos jefes se ha lanzado resueltamente al despacho del Sr. Comandante de la Base Naval A.R.J. "Bolívar" Capitán de Corbeta Rubén Piedrahita y le ha tomado la siguiente entrevista por demás interesante, la cual nos proponemos comentar detenidamente en nuestra próxima entrega.

Primera. Cuál es el próximo programa de obras por desarrollar en la Base Naval de Cartagena?

—Las obras para acometer en próximo futuro son:

a) Terminación de una bodega para almacén y Comisariato.

b) Construcción de dos avenidas en la entrada a la Base.

c) Arreglo de una plazoleta en frente a la guardia de la Base.

d) Construcción de un varadero capaz para carenar un destroyer y con una capacidad de más de 1.600 toneladas.

Esta es la obra más trascendental que contempla la Armada en materia de construcciones, pues nos da autonomía en la reparación de Unidades en tiempo de paz y de guerra, reduce nuestros gastos de conservación y resuelve para el Puerto de Cartagena el problema de reparaciones y carena para embarcaciones hasta de 16 pies de calado, de 1.600 toneladas y de 100 metros de eslora.

e) Construcción de un malecón entre la Escuela de Cadetes y la rampa de las lanchas, haciendo un relleno con draga de unos 26.000 metros cuadrados de superficie. Este malecón es de grande utilidad a causa del deterioro en que se encuentra el muelle que actualmente ocupamos, cuya reparación no se considera justificada.

El malecón en proyecto tiene la ventaja de estar paralelo a la dirección predominante de los vientos y según el plano futuro de la Base quedará en frente a los talleres de pailería, carpintería, mecánica, electricidad y motores.

f) Construcción de la escuela taller de artillería.

g) Construcción de una cocina-comedor para 300 obreros.

Todas estas obras tienen sus proyectos estudiados algunas de ellas están ya en construcción y para

las otras sólo se esperan las apropiaciones necesarias.

Segunda. Qué opina Ud. sobre las posibilidades del deporte en la Armada?

—Existen los siguientes factores favorables:

a) La Armada tiene el 85% de su personal entre las edades de 16 y 24 años, lo cual es decisivo en el éxito de actividades deportivas.

b) El régimen de vida con estricta observancia de prescripciones en cuanto a horarios de comidas, trabajo, descanso, gimnasia, deportes, baños, etc., es el más apropiado para crear buena salud, cuerpo duro y ágil y una resistencia en el individuo bajo todo punto de vista.

c) En la Armada existe muy desarrollado el espíritu del cuerpo que es un magnífico acicate para la actividad deportiva, pues quien defiende sus colores con fé, con entusiasmo y con orgullo tiene ganado un gran trecho.

En nuestra joven Armada ya existe un buen porqué de tradición deportiva de la mejor ley que todo marino trata de sostener y abrillantar con celo y con denuedo verdaderamente dignos de encomio.

Todas estas circunstancias crean un fundamento sólido para pensar que la Armada tiene las mejores posibilidades en lo que a deporte se refiere y que dispone del mejor material humano y de las mayores facilidades para descollar en todos y cada uno de los deportes.

La Escuela Naval de Cadetes en particular cuenta con mayores ventajas que el resto de las unidades de la Armada, para la práctica de los deportes por los siguientes motivos:

a) El personal es más seleccionado físicamente.

b) Es más uniforme en su edad.

c) Es más homogéneo en su composición.

d) Es más estable, considerado el conjunto.

e) No viaja con frecuencia, lo cual es favorable para su entrenamiento.

f) Tiene franquicia restringida, lo cual redundará en beneficio de su permanente buen estado físico.

g) No está sometido a trabajos físicos penosos como en el caso de las tripulaciones.

i) Tiene el mejor espíritu de cuerpo por ser la repartición naval de más alta entidad y categoría entre las unidades de la Armada.

Por todas estas razones, de suyo claras y concluyentes la Escuela Naval de Cadetes debe ocupar el

primer puesto en deportes y como nobleza obliga todo otro lugar que ocupe le crea una atmósfera de conformidad que no se compadece con su categoría.

Tercera. Qué opina Ud. de las publicaciones navales?

—La verdad, para que sea benéfica es necesario aplicarla como las medicinas: donde se requieren, cuando se necesiten y haciendo caso omiso del disgusto que puedan producir.

Siempre he tenido por cierto que quien no puede expresar correctamente, en su propio idioma, lo que piensa o lo que sabe, está seriamente impedido para descolgar, y como no es posible nacer con esta prerrogativa es necesario formarla escribiendo.

Da grima ver nuestras publicaciones navales plagadas de artículos extranjeros, teniendo nosotros toda una vastedad de temas interesantes para tratar y un buen número de oficiales, suboficiales y marineros capaces de hacerlo. La Armada tiene personal suficientemente capacitado para publicar sus dos pequeñas revistas con material propio. Si esto no se hace es lisa y llanamente por dejadez, por pereza y por una lamentable falta de interés profesional.

Los Oficiales y los Suboficiales tienen la misión de enseñar y educar y están desperdiciando este medio tan efectivo para cumplir su misión.

Nuestras revistas son realmente pobres en su contenido y no han desaparecido porque al frente de ellas está un reducidísimo grupo de muchachos, casi los mismos desde sus comienzos, que les han dedicado su tiempo libre, los escasos cuartos de sus bolsillos y sobre todo un laudable acopio de interés, de fé, de entusiasmo y de cariño.

Cuarta. Cuál es su pensamiento sobre el matrimonio de Oficiales recién salidos de la Escuela?

—Mis puntos de vista son:

a) Si el Oficial vive de lo que gana con su trabajo, es evidente que su sueldo no le alcanza para vivir de acuerdo con su categoría y entonces o se recluye en su casa o anda cojeando económicamente de algún lado.

b) Profesionalmente, en la gran mayoría de los casos, el Oficial progresa muy poco, pues en la Escuela solo se aprende a estudiar, a usar correctamente los elementos de estudio y el verdadero aprendizaje sólo se hace una vez egresado de la Escuela, ya en la práctica.

Si el Oficial joven tiene que partir su tiempo entre las necesidades del buque y las de su casa, se torna rutinario ya que no le queda tiempo para ampliar sus conocimientos profesionales.

c) La Institución se perjudica también con el matrimonio de Oficiales en el primer grado de su

carrera, pues en ese grado el Oficial debe estar más disponible que en cualquier otro, para moverse a las distintas reparticiones navales en donde se requiere el trabajo.

La experiencia nos muestra que en caso de traslado, especialmente a regiones apartadas o en largos viajes a bordo de las Unidades el Oficial recién graduado y que ha contraído matrimonio presenta una serie de problemas que no siempre son de fácil solución.

Quinta. Cuál es su opinión respecto al espíritu de la Escuela Naval de hoy?

—Indudablemente nuestra Escuela de Cadetes va tomando los lineamientos de un verdadero instituto docente naval, a pesar de las dificultades tan serias por que estamos atravesando en cuanto a Profesorado y material de enseñanza.

Es evidente también que la Escuela, funcionando en el edificio actual goza de grandes ventajas y facilidades para la instrucción, alojamiento, etc., pero no puedo menos de observar que aquel espíritu marino, atrevido y semiaventurero del primer curso de cadetes ha ido decayendo visiblemente y con éllo de la Escuela vá alejándose una característica que considero esencial para la educación naval y que es por demás atrayente y simpática.

Es muy seguro que el Cadete de hoy tiene un conocimiento más profundo en cuanto a matemáticas y posee mayores conocimientos sobre máquinas, aparatos, instrumentos y teoría en general, pero el Cadete del "Cúcuta" sentía más apego al mar, a la fae-

El Almacén 'Chamie'

Pone a las órdenes de su clientela el mejor y mas variado surtido de zapatos de caucho (tenis), de la afamada marca GRULLA, medias para señora, hombre y niños. Además de un completo surtido de joza americana.

Calle del Coliseo — Teléfono 90.36

na marinera, a los goces, tropiezos y dificultades de quien vive en el agua. En una palabra, el cadete de antes estaba más curtido a la intemperie que el Cadete de hoy; oía más a brea, a tangón, a cabo, a ballenera, a escala de gato y a hamaca que el cadete de la actualidad.

Nadie puede imaginar la decisiva influencia que perennemente deja en el alma de un muchacho el contacto estrecho y frecuente con las cosas del mar y los rumbos que estos afectos, gustos o inclinaciones imprimen a su vida futura.

Nuestros cadetes en opinión mía, deberían liberarse un tanto de los prematuros compromisos sociales que ocupan una parte de sus horas libres para echarse al mar, para comprenderlo más, para sentirse mejor en su seno, para robarle su sal y su yodo que son salud y aquél sabor que nos deja en el alma y que dura por todos los días de la vida.

Sexta. Opina Ud. que en la carrera de Oficial la antigüedad en el escalafón debiera variar por el resultado de los exámenes y la calificación de Comandantes?

—En todas las Armadas del mundo y también en los Ejércitos la antigüedad para oficiales de un mismo curso es durante toda la vida y salvo casos excepcionales, la antigüedad, con que se egresa de la Escuela.

En realidad esto no es justo, ni estimulante, porque tomando los dos extremos el Cadete mejor calificado en la Escuela y el peor calificado cuando lle-

guen a la práctica como Oficiales las circunstancias pueden variar diametralmente y ser un magnífico Oficial el Cadete mal calificado y un Oficial mediocre el mejor calificado.

Las razones por las cuales todas las legislaciones conservan la antigüedad que dá la Escuela durante toda la carrera de Oficial, son las siguientes:

1º Es lógico suponer generalmente hablando, que los cuatro o cinco años de Escuela en donde un grupo de muchachos está sometido al mismo régimen, a la misma vigilancia, al mismo criterio y sin influencias extrañas al plantel, sea tiempo suficiente y suficiente fundamento para valorar las condiciones personales de cada hombre y colocarlo en un puesto relativo a sus compañeros.

2º Ya en la carrera, en ramos diferentes, bajo distintas condiciones de trabajo y sometidos a los diferentes criterios de los Comandantes es imposible calificar un Oficial con justicia, relativamente a sus compañeros de curso.

3º Colocados los Oficiales de un mismo curso en diferentes situaciones, si la antigüedad variara con cada ascenso la influencia de Comando se vería abocada a un serio problema.

Por los motivos anteriores, si bien es necesario admitir que el procedimiento actual no se ajusta a un criterio perfecto de justicia es al menos lo mejor de que se puede disponer y de dos males, ante la imposibilidad de corregirlos, es natural que se elija el menor.

Almacén MAGALI PARIS

Visítenos y encontrará el artículo que Ud. necesita al mejor precio de la plaza.

Calle Candilejo y Portal de los Dulces.

T E L E F O N O 23-61

Para que Estamos en la Armada

Escribe el Tte. de Navío Ing. JAIME ERASO A.

Todo lo que se escriba para fomentar el amor al estudio y el espíritu de investigación en el personal de la Armada es poco, si se tiene en cuenta que el oficial naval completo no puede llamarse como tal sino a base de preparación profesional, entendiéndose por tal la obtenida por medio de conocimientos teóricos y especializados, no improvisados, y que otorguen la medalla de la eficiencia profesional. Haciendo esto axiomático y tomándolo así, se escriben estos renglones dedicados a la juventud pensante de la Armada.

Dos caminos bien definidos se le presentan a seguir a todo hombre que dedique su vida a la Armada: el ser útil a base de esfuerzo, consagración y estudio, o el ser inútil a base de indiferencia, comodidad y oportunismo, teniéndose en ambos caminos un común denominador que para seguridad de los primeros y tranquilidad de los segundos, llamamos trabajo, porque indudablemente en ambas sendas se trabaja y en ambas también se puede servir en alguna forma.

La meta o fin único y la razón de ser de todos en la Armada, es o debe ser el obtener por todos los medios, una Armada eficiente. Todos los demás fines próximos tales como la organización, la preparación y el entrenamiento son medios de que nos valemos para llegar a ese fin último, por cuya consecución luchamos en la Armada. De estos fines próximos los que más nos interesan dentro de estas líneas son la preparación y el entrenamiento bajo el punto de vista hombre-individuo y hombre-colectivo, esto es, preparación individual y preparación colectiva. La organización es arma directiva quedando fuera de nuestro objetivo aunque para seguir adelante suponemos la existencia de un plan de acción para el presente y de un plan de desarrollo para el futuro de la Armada y no limitados por un pequeño horizonte que encierre las aspiraciones de la Armada al reducido campo de conservar lo que hoy tenemos, consumiendo en ello las energías del personal y los presupuestos.

En esta forma todo individuo que lleve la pañoleta del marinero, los botones del cadete y los galones del oficial, se siente dirigido y orientado hacia algo que lo obligue en su carrera a ser una pieza o engranaje del mecanismo naval y no una ficha dislocada y pasajera, de tal modo que se haga de la Armada un episodio de nuestras vidas, algo así co-

mo una aventura más.

En resumen, suponiendo la existencia del plan de estudio, esto es, la organización de nuestra realidad y la fijación de nuestro futuro, existiendo un "hacia donde va la Armada", solo queda analizar el desarrollo del fin último y su consecución por todos los medios a nuestro alcance.

Para servir a la Armada no basta enrolarse en ella y poder decir, yo estoy en la Armada; para servir a la Armada se necesita algo más noble y más profundo, algo que necesita pensarse; se necesita tener la noción y la responsabilidad exacta de lo que es la Armada, de lo que necesita la Armada y de cómo debe ser nuestra Armada, y luego prepararse, entrenarse, estudiar, para que al llegar ese futuro, nos encuentre preparados y eficientes. Así se es útil a nuestra Institución. Sin sacrificios, deteniéndonos en comodidades frívolas, mirando indiferentes nuestros problemas, "viviendo nuestra propia vida" como señores feudales, así no se es útil a la Armada.

Una sola mira, clara y diáfana, nos debe guiar en nuestra brega cotidiana: Hacernos cada vez más competentes, tener el mito de la eficiencia como un lema permanente; como un credo fanático; debemos convencernos de que el día que no aprendamos algo nuevo y que redunde en beneficio general, ese día no le somos útil a la Armada, ese día no luchamos por nuestro fin inmediato de preparación y entrenamiento.

Estas tan repetidas palabras, encierran en sí todo un programa, toda una actividad permanente, tanto para el nuevo como para el antiguo, para el joven como para el viejo; en la presente guerra se ha llegado a tan asombrosos y vertiginosos adelantos en todos los ramos de la ciencia naval que bien se ha hecho la clasificación de época de ante-guerra mundial No. 2 y época de post-guerra mundial No. 2, después de la cual buques y armamentos que se tenían antes por modernos y por eficaces, se tienen ahora por anticuados y deficientes, lo cual necesariamente conduce a que si el personal se somete también a la clasificación anterior se tendrá personal de ante-guerra y personal de post-guerra, esto es, personal modernamente preparado y personal anticuadamente preparado. Por el primer caso ha sido necesario preparar gente con instrucción y entrenamiento correspondientes al material y sistemas nuevos, lo cual ha obligado a la armadas "pequeñas"

y grandes a revolucionar la instrucción para ponerla a la altura de la condiciones de actualidad para el combate; en otras palabras y sin lugar a dudas, las armadas "pequeñas" y grandes, vecinas de nosotros o antípodas nuestras han tenido que capitalizar esa diferencia de épocas y los resultados han sido el poner al día (dentro de las capacidades de cada cual) sus respectivas organizaciones. No se duda tampoco que entre nosotros las circunstancias no nos han permitido esas diferenciaciones de épocas y de adelantos, pero esto no nos debe hacer perder de vista que no podemos ni debemos estancarnos en el progreso naval, o avanzar en él sin tener en cuenta a los demás, porque si así pensáramos seríamos una Armada sui generis en el mundo.

Luego si las armadas que nos rodean progresan, adquirirán elementos de post guerra más efectivos y más eficaces y necesariamente su personal debe ser prevenido para sus nuevos deberes, y si al mismo tiempo nosotros permanecemos en lo que somos, tan solo conservamos lo que tenemos y no nos preparamos para lo que debemos tener, no ponemos los fines próximos para llegar al fin último; no condu-

cimos a nuestra Armada por un camino de progresión de eficiencias.

Debemos convencernos de que para servir por completo a la Armada no basta cumplir con jornadas como simples empleados de oficina: el trabajo sobre la mesa y nada más; no basta eso; es necesario abrir los ojos y darnos cuenta de que para estar en la Armada es indispensable estar al tanto de lo que pasa en el mundo naval; timonear la Armada, su fin último y fines próximos hacia el progreso que corresponde al plan racional pero ambicioso de no quedarnos atrás.

El deber por cumplir de los que entienden el trabajo por el esfuerzo, la consagración y el estudio, es el mantenerse entrenados y preparados para lo que debemos ser y lo que vendrá; el deber por cumplir para aquellos que entienden el trabajo como una obligación de jornada sindicalista, con comodidades, indiferencias y oportunismos, es de examinarse responsablemente y mirar hacia el futuro de la Armada, en bien de la unidad de criterio, único medio de aunar nuestros esfuerzos y nuestros entusiasmos; para eso estamos en la Armada.

Molinos de Viento

Bombas Eléctricas para agua

Bombas de mano para pozos profundos

Bombas de Jarro

LA FERRETERIA
Franco, Covo & Cía.

Teléfonos: 20-21 y 20-54

Los Llanos Orientales

Subtte. Navío, J. RIVEROS M.

El turista ávido de conocer todos los rincones de nuestra patria, cualquier día tropezará sobre un mapa la vía Bogotá-Villavicencio, y se dirá: el próximo fin de semana o vacaciones viajaré a esa tierra "inexplorada" de la que tan bellas cosas dice José Eustacio Rivera. Es casi una hazaña aventurarse al peligro de la manigua, pensará el turista, que por falta de conocimiento, cree que los llanos son un jardín zoológico de leyenda, una región donde vivimos de sorpresa en sorpresa asediados por tigres, panteras, reptiles gigantescos y otras alimañas de peor naturaleza.

El turista, en proyecto de viaje a los Llanos siente durante sus preparativos y la víspera, que en él ha despertado el instinto secreto del aventurero valeroso que va a jugarse la vida con las tremendas armas que la naturaleza pondrá en su camino. La realidad es otra.

Dos o tres líneas de buses, con choferes de gran pericia adquirida por largos años de práctica en esa vía, existen en Bogotá con servicio bidirario. Con emoción inocultable que se refleja en los rostros toma el turista su puesto en el Bus y se arrellena cómodamente para gozar mejor del espectáculo permanente que se ofrecerá a su vista. Pasando por el antiguo, popular y castizo barrio de Las Cruces abandona Ud. a Bogotá y toma por una carretera serpenteando la cuesta que va a llevarlo en el término de cuarenta minutos al Páramo de Cruz Verde la que atraviesa por el sitio denominado "El Boquerón", así llamado por la helada y violenta brisa que azota este lugar. El turista sabe que pasará por allí y éste es el motivo para que, viajando a tierra caliente se vea que todos los ocupantes del vehículo llevan sobretodos, bufandas, ruanas de lana y otras prendas para defenderse de la inclemencia de la cordillera. Inmediatamente pasado "El Boquerón" y ya por el resto del camino, el vehículo principia a descender por una vía angosta y sinuosa en la cual, a lo largo de todo su trayecto de 127 kilómetros, no se encontrará una recta de cien metros. Una hora de camino y divisamos de repente el humillo azul que lanzan las chimeneas que se abren paso por entre rojos tejados de una villa. Es Chipaque... Duraznos... Basitos cañientes...! Arepas...! pregonan multitud de pequeños vendedores que se agrupan como racimos ofreciendo su mercancía regional a los turistas. Una pequeña

parada y continuamos el viaje por terreno que nos ofrecen a la vista el laboreo de aquella tierra de agricultores. Verdes sementeras de maíz, papa, yuca, arracacha, repollos, lechuga, etc. sembrados en parcelas pequeñas en cuyo centro se levanta el "rancho" de paja donde habita en apacible calma el laborioso agricultor con su esposa y sus hijos. Verdes sauces que rumian la filosofía del caminante, estrechan la cinta polvorosa sobre la cual irrumpe el jadeo del motor que se pierde en la próxima curva dejando una nube de polvo que asfixia la vegetación. Media hora de camino y de repente, sin darnos cuenta, entramos por la calle de un poblado que exhibe su comercio en las puertas de las tiendas donde, tablas de madera ostentan el pomposo nombre del almacén. Es Cáqueza, capital de la provincia de Oriente. En la plaza principal paran los buses y el conductor nos dice que allí debemos almorzar. Es sitio de descanso obligado pues debemos esperar que se abra la "cadena" que permite la bajada de los vehículos. Esto nos da oportunidad para conocer la inmensa y bella iglesia del lugar, una de las mejores de Colombia, hecha con la contribución de ese laborioso pueblo esencialmente católico. Hay diversos hoteles pero preferimos almorzar en una "fonda" donde se ofrece al viajero multitud de viandas frescas y deliciosas y platos autóctonos de la región. Después de media hora nos embarcamos nuevamente para hacer la jornada más larga del camino. De Cáqueza a Villavicencio la carretera se estrecha aún más y no permite la vía doble. No encontraremos vehículos subiendo, pues la cadena ya está cerrada en Villavicencio para los carros que vienen a Bogotá.

A los pocos minutos de viaje recibimos una súbita impresión de temor. A la izquierda vemos, un abismo de más de mil metros, el Río Negro que corre prisionero entre dos gigantescas montañas de roca. A la derecha se levanta sobre nosotros la continuación de la roca sobre la cual está construida la minúscula cinta de esta vía. Allí es donde miramos al chofer y le damos una importancia de capitán de nave. Se convierte de pronto de insignificante conductor en un experto técnico, en un afortunado argonauta de cuyo timón dependen nuestras vidas. La más leve equivocación en un cambio, en un golpe de timón o nos estrella contra las rocas de la derecha o nos lanza de un solo salto al lecho del río que aba-

jo aguarda incommovible el holocausto que rinde en su honor el atrevido que osó hollar sus feudos. Pero no, nada pasa y es bueno advertir aquí, que siendo está una de las más atrevidas vías de comunicación, tiene el mínimo porcentaje de accidentes en el país. Esto tranquilizará a quienes tengan la feliz iniciativa de viajar por ella.

Media hora y estamos en el sitio denominado "Puente de Quetáme". Hay allí una hermosa "Vega" propicia por el clima (22°) y su situación privilegiada, para estación de veraneo. En este sitio se juntan tres ríos. El Sáname, de virtudes medicinales y agua fresca, el Río Negro, con grandes pozos que forman piscinas naturales y el río Contador de aguas muy frías. A la vera izquierda del camino y 200 metros arriba se vé como un pesebre de nochebuena, agarrado de la falda que lo sustenta un pueblecito pequeño que dá una nota de alegre colorido. Es Quetáme, cuna de José David Guarín ilustre hombre de letras colombiano y sitio de donde han salido, proporcionalmente, el mayor número de institutores normalistas del país. Se dice de Quetáme que es un pueblo donde la mística por la pedagogía reina en todos sus habitantes.

Después de breve descanso continuamos viaje, bordeando siempre el Río Negro que ya no abandonaremos en los setenta kilómetros que nos restan para llegar a Villavicencio. A medida que avanzamos la vegetación va cambiando y los paisajes que se ofrecen son múltiples y de belleza insospechada. Gigantescos árboles bordean la carretera, de los cuales brotan parásitas de bellísimos colores y se suspenden bejucos de floración variada. Papagayos, Loros, Turpiales, Arrendajos, Canarios y mil aves más rompen con sus cantos el silencio monótono y en su vuelo ponen una fugaz nota de colorido en el paisaje. Nuestros pulmones aspiran el aire tibio de una vegetación brava, de una flora desconocida y se siente la suave embriaguez de quien aspira el magnífico bouquet de un licor fino que por vez primera catamos.

El "ayudante" del bus, empleado típico que es como el 2° Comandante de una nave y a la vez desempeña el papel de Contador, nos dice: "ya vamos a llegar a Buenavista". Y este es un aviso necesario como adelante lo verá el lector. Ya estamos en Buenavista. Todos los pasajeros quieren sacar la cabeza por las ventanillas. Y todos la sacan. Jamás habíamos imaginado un espectáculo semejante ni pensamos que existiera. Todos exclaman a una voz: "Qué bello..." y enmudecen para saborear mejor en el silencio las varias sensaciones que en nuestro espíritu se producen. Buenavista, llamado hoy por

todos "Bellavista" nombre que quizá le cambiaron los visitantes ante la cortedad de expresión del primero, es la última estribación de la cordillera y parece una azotea adrede para mostrar al visitante desde ella el escenario grandioso que a nuestros pies se pierde en el horizonte. Tiene su vista la imponente grandeza que nos causa la primera contemplación del mar. Pero es algo diferente, superior. Es la llanura verde cruzada por los caudalosos ríos Guayuriba y Guatiquia que desde esta altura se nos antojan hilos plateados caídos al azar, que se pierden tragados por la línea verde y azul del horizonte. Deja la contemplación de este panorama, la satisfacción íntima de haber conocido el más bello espectáculo que darse pueda y nos reconcilia con la vida por habernos permitido vivir un momento como éste. El cansancio producido por el movimiento del bus, que ha cruzado más de mil curvas, y por la tensión nerviosa en que nos mantienen todas las impresiones del camino, desaparecen como por ensalmo. Nos "desperezamos" con satisfacción y ya solo anhelamos entrar a aquel paraíso enantes ofrecido a nuestra vista. Rápidamente bajamos los últimos doscientos metros e insensiblemente entramos a una carretera recta bordeada de plantaciones propias de tierra cálida y de alegres casitas. Diez minutos después atravesamos las primeras calles de Villavicencio, capital de la Intendencia del Meta, puerta de entrada a los Llanos Orientales y punto final de nuestra excursión.

La ciudad que hace diez años fuera villa de diez mil habitantes hoy registra en su censo cuarenta mil. Cuenta con más de treinta hoteles entre los cuales existen algunos que compiten en confort con los mejores del país. El turista encuentra allí, como en ninguna otra parte, los más variados motivos de diversión. Hay piscinas, pistas de baile, clubes, y en media hora se puede organizar un paseo de a caballo o una partida de caza. El llanero es el habitante más hospitalario y más generoso del país. Cada visitante es un huésped que puede sentirse, no por fórmula sino de verdad, como en su casa. Reune a estas virtudes los atributos de la franqueza y el valor adquiridos en la vida hostil de la llanura infinita que ha domado con su brazo, apoyada en una férrea voluntad de vencer.

Nuestro turismo que dirige sus ojos al extranjero, debe volverlos hacia regiones de su país que no conoce y cuya belleza no sospecha. Entonces encontrará más grande el concepto de Patria y sabrá lo que significa Colombia como territorio y como promesa del futuro.

Viejos Camaradas

Subtite. de Nav. Ing. ALFONSO OTOYA ARBOLEDA

El tema de este artículo, está compendiado en unas viejas fotografías, de una Armada de antaño, y en los eufóricos recuerdos de un viejo lobo de Mar, quien ya tiene en su haber más de 6 lustros de servicio Naval. Tema, un poco arduo éste, porque es la reconstrucción de una historia que en cierto modo murió, o que al menos, se halla escondida en los más reconditos arcanos del olvido.

Historia, sí, que sólo vive, porque aún viven hombres que la vivieron, y porque todavía se ven en el mar Caribe, algunas otrora magníficas proas, que en gestos de agonía se alzan al cielo, como símbolo.

El Cabo Segundo de Hornos, Manuel Correa, o mejor, el "Maestro Correa" como es llamado, tal vez por cariño, o tal vez por ironía, es un hombre de color. Su cara, curtida por todos los vientos de la rosa y quemada por todos los fuegos, es la quinta esencia de la satisfacción y de la ingenuidad. Sus brazos musculados, dicen cuán arduas y duras han sido las labores, que éste viejo Sansón ha desempeñado, durante los 50 o más años que ha vivido.

Permanentemente juguetea por su rostro, una sonrisa que parece decir lo agradable de los años que ha vivido y de los que espera vivir.

Es el "Maestro Correa" incansable en su trabajo y en el cumplimiento de sus deberes. Hay que verlo salir, caminando, todos los días, bajo los caniculares rayos del sol vespertino, desde la Base Naval hasta Caimán, y hay que verlo también, como llega puntualmente, con su característico andar a las 7 de la mañana de todos los días.

En ocasión no muy lejana, cuando daba un Oficial instrucción de Orden Cerrado al Personal de Fogoneros del A.R.C. "Cucuta", y en algunos ejercicios de marcha, notó que Correa, no llevaba, ni mucho menos un paso marcial, le llamó la atención diciéndole: "Correa, mejore su modo de caminar", a lo que él ingenuamente replicó: "Para qué, mi teniente, si con éste llego a Caimán todos los días".

Esta es, a grandes rasgos, la descripción del viejo cuyos recuerdos, van a vaciarse en este corto artículo. Extendí, pues en mi mesa de trabajo, las viejas fotografías y llamé a Correa. Al verlas exclamó:

—Eh, hombre, donde se consiguió esas cosas tan viejas? —En esos retratos del Crucero Cartagena, del Pinzón y del Marroquín, puede ver "donde fue que me guindaron la pala".

—Como, Correa? Qué es eso de "guindar la pala?"

—¡Ah, pues fué donde "palié carbón" primero. Fue en el Crucero Cartagena en 1901. Yo era palero, carbonero y fogonero en ese tiempo. Después me pasaron al "Marroquín" en 1903 y estuvimos "arriando tropa" todo este tiempo.

—Bueno, pero cuénteme cómo era ese Crucero Cartagena, Correa. — Deje "pa ve", — y tomó la fotografía del Crucero. —Este, lo compraron cuando la guerra del General Uribe. Era muy bonito. Cuando iban a disparar el cañón de proa, tenían que retirarlo del muelle de la Machina porque el muelle no "aguantaba". Tenía torpedos, pero no como los de ahora sino "alante y atrás" (proa y popa), por unos huecos, que tenía. Los cañones eran cubiertos, y tenía, uno a proa, otro a popa, tres a los costados y dos en el puente "de cápsulas", las máquinas eran como las de los cañoneros (dobles de triple expansión) y tenía cuatro calderas "redondas" con dos fuegos cada una. Pero eso si eran fuegos! El palo Trinquete tenía dos crucetas y una Cofa. Tenía también un "cuarto de espadas" donde había espadas y pistolas. Unas pistolas así (y gráficamente mostró todo el antebrazo). Las espadas, no eran "como las de ahora" sino de hojas curvas y con unas tazonas para proteger la mano. La hachas de abordaje estaban en cubierta.

—Bueno, Correa, y se acuerda más o menos, de qué tonelaje era el Crucero?

—Ahí si nó, porque no tengo "seguridad de tonelaje". Pero era grande! yo creo, que tenía "toneladas en pilas".

—Se fija Ud., maestro Correa, que en la fotografía del Crucero se vé que están disparando los cañones? Parece como si estuviera llegando al puerto el Presidente, u otro personaje importante.... No recuerda como fué eso?

—Cómo nó. Eso fue cuando al finado Presidente Reyes "se le quebró una pata".

—Qué?

—Sí, cuándo antes de irse para Europa, viajó hasta Santa Marta y por eso vino aquí a Cartagena. Que iba a haber una revolución o no sé que lío, allá en Bogotá. Pero, yo quiero contarle algo, "pa que se ría". Lo de la isla Canadia; no lo sabe?

—Hombre, nó, cómo fue eso?

—Pues verá Ud. —y una sonrisa maliciosa bailaba por el curtido rostro del maestro Correa, una de esas

sonrisas que parecen decir "ahora si llegó lo bueno". —La isla Canadia, que está situada "antes de llegar a Brufil" (Bluefields), frente a la costa de "Kitipen" en Nicaragua, está poblada por hombres que hablan Inglés así como en San Andrés. Ellos no querían ser nicaraguenses sino colombianos. Y sabe que pasó?

—Nó, no sé. Qué fué?

—Pues mandaron al "Pinzón" allá, y llevaron a un General Gómez, bajito él y gordo, que era "preparado mismo en Inglés". Cuando llegamos a la isla el general desembarcó y habló con los habitantes. "A las pocas matas" hizo embarcar en un balandro a sesenta tipos de esos y les dió una caja de "galletas de frijoles" y una de cápsulas y con el "Pinzón" los remolcamos hasta el faro de Bluefields. Allí llegamos por la tarde, después de arriado el Pa bellón. — Entonces el General Gómez hizo soltar el balandro y los mandó al pueblo, dizque "a pejeá", por su independencia. Y sabe que hizo "en después"?

—Nó, qué?

—Los dejó y zarpamos con el "Pinzón" a Bocas del Toro.

—Bien, pero que pasó con los sesenta hombres esos?

En ese momento el maestro Correa, no hizo ningún comentario hablado, pero con la mayor seriedad se llevó la mano derecha al cuello, y mirándome, hizo deslizar la mano a lo largo de su achocolatado pescuezo. Creo que no había dudas al respecto.

—Pero Correa, —le dije— dejemos a un lado eso de la Isla Canadia, y volvamos a las fotografías.

—Cómo nó, —replicó—, como a Ud. le parezca. Pues, mire, esa gente de máquinas, en ese tiempo si "se quemaba el cuero", no como ahora que todos son unos flojos.

—Hombre, pero exceptúe en eso; siquiera lo presente.

—Eh!, cómo nó. Pero es que se necesita haber "paliao carbón" como yo "palié". Eso si era "teso", ahí todo el mundo "raspaba quilla" cuando llevaban el buque a limpiar.

—Ahora, maestro Correa, habléme del "Marroquín". Qué clase de buque era?

—Pues el "Marroquín" era un buque trampa.

—Hombre, y eso que es?

—Pues veré, a los buques que tenían bodegas y plumas para cada bodega, los llamaban en ese tiempo así.

Al Marroquín, lo compraron también cuando la guerra, para "arriar tropa". Ahí, fué donde estuvieron los primeros cadetes estudiando, ahí fué donde estudiaron el Capitán Valenzuela, el Capitán Mastrodoménico, Galindo, Nieto y otros. El jefe de ellos, era un Chileno "barbón". De ahí fue de donde salieron a seguir estudiando afuera. Esos sí remaban. Entonces si, los ponían a "tirar remo" llevando en un plachón, agua para los presos en Bocachica.

Ahí, yo estuve de fogonero, y me tocaba "calentarles la máquina" a los Cadetes.

—Y qué clase de máquinas tenía el buque?

—Una máquina buena. Cómo la del "Mosquera" pero bonita. Era alemana. Tenía dos calderas grandes, de tres hornos cada una.

—Bueno, Correa, y donde están los restos de esos buques?

—Pues el uno, el "Pinzón" está junto al terminal marítimo, y el otro el Marroquín está en Colón; lo compraron los gringos y lo pusieron de "tira blanco".

—Diga, ahora, cómo era la rutina diaria, en la marina de ese tiempo?

—Pues vea, en ese entonces no había "alza arriba" con pito, cómo ahora, sino "golpe de cinco" y con corneta. Entonces todo el mundo iba a trabajar, has-

LUIS L. MORA

y EXPRESO COLOMBIANO RIBON LIMITADA

Comisionistas de Transportes y Agentes de Aduanas.

Servicio diario de camiones a Barranquilla. — Transportes de puerta en puerta para todos los puntos importantes del país. — Más de 100 oficinas en toda la República.

Cartagena, Bolívar. —Rep. de Colombia.

Apartados: Postal N° 3. — Aéreo N° 100. — Telégrafo y Cable LUISMORA y GERRIBON.

Teléfonos: 26_65, 95_16.

ta las siete, que era la hora en que le daban a uno "el puntal".

—Cómo, el puntal?

—Sí, el desayuno, quiero decir.

—Ah!

—Ya a las 8 volvía a comenzar el trabajo. Unos a "tirar rasqueta" y otros a darle a la escoba. Eso hasta las 12, hora de almuerzo. A la una, nuevamente trabajo, hasta las seis. A las seis salida a la calle.

—Y que viajes al exterior hizo en esos buques?

—Pues fui a Martinica, en el Cartagena, a "carenar la quilla" y duramos ocho meses, esperando la plata para pagar.

—Y qué castigo había entonces?

Pues, ahí la cosa si era "tesa", porque si el "delito" era grave lo metían a uno en una caja que había en Cubierta, con un "hoyo para la cabeza y otros hoyos para las manos" y al sol a "casco pelao" todos los días. Si la falta no era muy grave los su-
bían "a la jarcia" un rato.

—Y usted estuvo en la secesión de Panamá, Correa?

—Uh! me tocó "tódita".

—El día dos de Noviembre llegamos en el "Pinzón" a Colón y ya estaba allá el "Cartagena". Allá nos recibieron el "Mocho Huertas" y el General Rentería. El General Herrera estaba en Agua Dulce.

El día tres se acabó el carbón y cojimos en Colón. Ese mismo día nos vinimos, ya cuando se había terminado todo. Se quedó un Coronel Santandereano que "no quería aflojar plaza" pero lo aconsejaron y se vino.

Después va en Cartagena, volvieron a mandar tropa a Panamá y la desembarcaron en Tutumate para

que se fueran a Colón por trocha, pero de seiscientos que eran "a trescientos se los tragó el tigre" y la otra mitad la "culebra".

—Y viajaban mucho a San Andrés?

—Sí, como nó. Una vez en el Pinzón duramos tres días de aquí hasta allá, y quince al regreso.

—Y cómo fue eso?

—Ah! pues se saló la caldera. Se sacaban del "tragante", unos bloques grandísimos de sal.

—Y que es eso del "tragante" hombre?

—Pues el "avispero". Ahí donde van los tubos de humo.

—Ah! la placa tubular, nó?

—Sí, eso es.

—Y no hacían en ese tiempo pruebas de esas que le hacen ahora al agua de las calderas?

—Nó, hombre, que vá!

Di por terminada la conversación con "el Maestro Correa". Cuando salió quedó flotando en el ambiente un hálito de sencillez y de lealtad y con él salió esa avalancha de recuerdos, que me han dado tema, para estas cuantas líneas, recordatorias de una Armada que fué precursora de la nuestra. Y fué, tal vez, más que precursora, porque muchos de nosotros, tomamos algunas enseñanzas de los, ahora viejos, marinos de esos tiempos.

Al terminar, y para no cometer el pecado de ingratitud, quiero traer a la memoria de todos los lectores los nombres de los Capitanes Galindo, Valenzuela, Mastrodoménico, y Nieto, que eficientemente, y cuando la Patria los necesitó, prestaron sus servicios en nuestra actual Armada.

¡Loor a los viejos Camaradas!

ARTURO VIEIRA URIBE

**Use Ud. nuestro moderno sistema de
ventas por club.**

Solicite informes sobre Club de vestidos

AMERICAN GENTLEMAN

Notas Profesionales

A cargo de J. E. A.

1º) La guerra mundial No. 2 obligó a los Estados Unidos de Norteamérica a incrementar e intensificar la construcción de buques tanto mercantes como de guerra, de una manera fantástica. El gran país del Norte ha fincado el éxito de sus actividades bélicas a lo largo de la historia en la industria de la construcción de buques, como lo mostró en la Guerra de Secesión, en la guerra con España, en la Guerra Mundial No. 1 y en la guerra actual. Gracias a ello ha podido construir sus propios buques paralelamente a las necesidades de la guerra, y reparar los buques averiados en acción o simplemente por motivos de rutina con una capacidad verdaderamente sorprendente.

En esta industria no se pueden improvisar las legiones de hombres técnicos, expertos y especializados necesarios para mantenerla produciendo. Veamos lo que dicen las estadísticas a este respecto.

En la industria de la construcción de buques se ha gastado hasta la fecha una cantidad por encima de 40.000.000.000 de dólares, suma que corresponde a 19.000.000 de toneladas totales de materiales empleados en el año de 1943, 16.000.000 de toneladas en los tres primeros trimestres del año 1944, y un total de 60.000.000 al terminarse la guerra en Europa. En estas cifras se incluyen 2.500 buques del tipo "LIBERTY". El volumen de producción naval, es de tal magnitud (?) que arroja un factor hombre-hora para su producción, equivalente al factor empleado en la construcción mercante. Hasta 1943 inclusive, la construcción de buques de guerra en solo astilleros privados empleo 1.700.000 obreros de los cuales solo el diez por ciento eran mujeres. Además entre 1943-1944 se repararon no menos de 40.000 buques de todos los tipos muchos de los cuales habían sufrido serias averías en combate.

El éxito de esta formidable industria se debe en gran parte a la esquematización de la producción en masa, cuyos principios fueron generalmente seguidos, facilitándose la labor por el tipo de construcciones, ya que en muchos casos se construían 200 o 300 buques de un mismo tipo, al mismo tiempo y en un mismo astillero. Además la colaboración y cooperación de la grande y la pequeña industria ha hecho posible que el dinamismo e ingeniosidad norteamericanas hayan instalado un astillero a 1.800 metros sobre el nivel del mar y a 800 millas del punto mas cercano de

la costa, y a 1.300 millas del astillero naval de Mare Island, en Denver, estado de Colorado, en donde se construyen buques desde 1942, después de realizarse uno de los proyectos más utópicos y fantásticos que puedan concebirse, al volverse realidad el original plan "Denver Mare Island". No menos de 25 compañías industriales participaron en este plan el cual empezó hasta por instruir al obrero en nomenclatura y terminología marítima ya que la mayoría de ellos nunca había visto un buque. Los buques (en su mayoría destroyer, escoltas, avisos, caza submarinos y en general buques entre 500 y 1.000 toneladas) son contruidos en secciones de 10 a 20 toneladas, las cuales se transportan en trenes de 50 vagones, cada tren llevando un buque completo, hasta Mare Island, en donde son unidas sus secciones y puestos a flote. Esta clase de buques no han tenido ni madrinass, ni lanzamiento, ni botellas de champaña.

Y sin embargo, esta industria es la segunda en importancia en los Estados Unidos: la aviación ocupa el primero....

2) Dentro de las creaciones navales durante la

MOTONAVE

MONTERRIA

El barco más seguro y el mejor de su género. Servicios entre CARTAGENA, Tolu Cispata y Colón



El de Mayor confort, mas Rapido y el mas Comodo.

guerra actual, se destaca un nuevo tipo de buque de guerra, aunque ya en la clasificación general hecha por constructores y tratadistas, existía. Es el crucero pesado con artillería más gruesa que la del crucero pesado admitido por los tratados.

Este tipo de buque, es en cierto modo, desechado, por constructores y estrategias navales más que todo por razones de resultados experimentales puesto que en esa misma guerra se comprobó que buques artillados con cañones de acorazado y protegidos con coraza de crucero liviano han llevado la peor parte.

Cómo pues, a pesar de esto, surge una nueva tradición naval? Cómo es que volvemos a ver cruceros super pesados? Muy discutido fue por los expertos norteamericanos la construcción del U.S.A "Alaska" buque de guerra de 27.000 toneladas, artillería principal 9 piezas de 12", eslora de 808 pies y super estructura de bellas líneas cuyos elementos perfectamente separados sobre la línea de cubierta principal forman un conjunto de poder completamente armónico.

Es un buque que sale de la clasificación general y en cierto modo arbitraria de los cruceros pesados hasta hoy aceptados en los tratados navales, bajo cuyas cláusulas se contruyeron los hasta hoy conocidos con el nombre de "pesados". Dentro de esta clasificación normal, solo Estados Unidos construyeron nuevos buques (cañones de 8") en esta guerra. Pero el "Alaska" en realidad se sale de tal anterior clasificación pues ni es crucero ni es acorazado y ni siquiera crucero de batalla. Es en realidad un tipo de buque pesado completamente nuevo, pues aunque

aparenta ser un acorazado pequeño, debido a su armamento, su diseño y arreglo son de crucero, no obstante sus dimensiones tremendas. El tipo de este buque aún no se ha definido, pero sin lugar a dudas habría que inventarlo para ser catalogado y discutido en las futuras conferencias de limitación de armamentos....

La tendencia a construir este nuevo tipo de buques no es exclusiva de los Estados Unidos. Los alemanes y japoneses también la han tenido, no así los ingleses, quienes, conservadores al fin, lo más que han llegado a producir fuera de lo normal y mundialmente aceptado como tipo de buque definido es el crucero de batalla.

3º) Muy halagüeño debe ser para nuestras naciones latinoamericanas el saber que sus fuerzas Armadas cuentan con numerosos oficiales estudiantes y cadetes de las distintas armas en comisión de estudio en Escuelas, campos de entrenamiento y fábricas de Estados Unidos. Especialmente en el campo naval las noticias que llegan por conducto de agencias noticiosas o de simples particulares, revelan una buena actividad y preocupación por parte de esos países en el aprovechamiento de cupos y vacantes en los sitios de entrenamiento y de provecho para sus instituciones. Así, se ve con frecuencia, q' en los noticiarios del cine, en la prensa, por cartas' etc.; grupos de peruanos, chileros, brasileños, venezolanos y cubanos permanecen buen tiempo en aquel país estudiando y esforzándose por llevar a su patria nueva ciencia y más conocimiento. Buen sistema para progresar e instruirse.

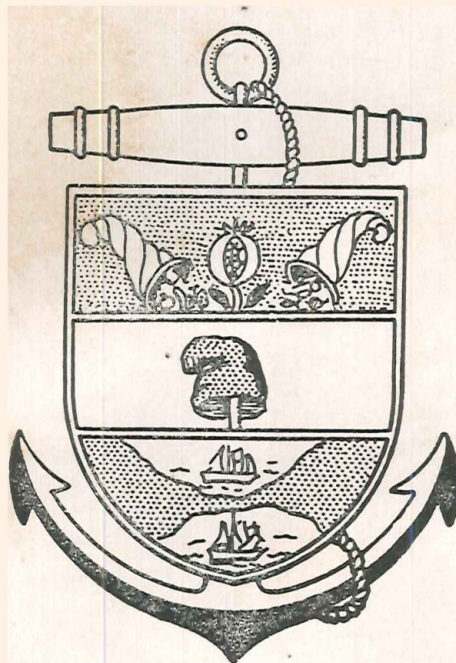
Deportistas!

Artículos para Base-Ball, Basket-Ball, Foot-Ball
los consiguen en el Almacén

MUEBLES ULTRA

Estando del Tabaco No. 27 - Teléfono No. 22-01

CARTAGENA - COLOMBIA.





Capitán de Corbeta Aureliano Castro
Director General de la Armada

El Director General de la Armada

Con alegría y beneplácito profundo fué recibida en todas las dependencias de la Base Naval A. R. C. Bolívar y en general en todas las reparticiones de la Armada, el nombramiento de Director General de la Armada, Capitán de Corbeta Aureliano Castro en los últimos días del año pasado.

Era un anhelo colectivo que al frente de los intereses de la Armada estuviera un marino emprendedor, activo y con grandes dotes de organizador, que conociendo a fondo todos los grandes y pequeños problemas, que confrontamos en esta y las demás Bases del país, pudiera orientar los buenos propósitos del Gobierno por los mejores caminos a seguir, para el progreso de la Armada en esta época difícil en la que se necesita un espíritu dinámico y tenacidad a toda prueba para evitar el estancamiento de nuestras organizaciones y el incremento general y armónico de nuestra Institución.

En los meses que se ha desempeñado en este alto cargo dentro de la jerarquía de las Fuerzas Armadas, ya hemos podido apreciar su labor incansable y que produce día a día nuevos frutos. Así corona el Capitán Castro la cima de una carrera por demás brillante al servicio de la Patria; en la Dirección de la Escuela de Grumetes, en comisión especial en Estados Unidos y en el Comando de esta Base siempre ha ido ligado íntimamente a todas nuestras inquietudes; en la Dirección General de la Armada sigue hoy la ardua y sacrificada misión que se impone a su cargo. Y es un auspicio lisonjero ver al primer oficial naval, iniciar la labor de los marinos en la Dirección General de la Armada.

Las épocas son difíciles y los problemas de la postguerra se ciernen numerosos sobre la joven América; el Capitán Castro en nuestra Suprema Directiva no desconoce ninguno de estos momentos por venir y la fé, el esfuerzo y ese amplio espíritu de trabajo que siempre lo ha caracterizado sacará adelante los colores de la Armada que hoy ve hecho realidad uno de sus mejores sueños como símbolo a sus propósitos.

En nombre de la Escuela Naval "LA CORREDERA" hace llegar al Señor Director General de la Armada la expresión de su resolución y su fé inquebrantables en los futuros destinos de Colombia en el mar; toda la juventud marinera colabora con su más fervido entusiasmo y bizarría en esta gran obra para el futuro de la Patria.

tres poesías para

De Juan de Larzola:

Estancias

Te dejé desde niña
con la muñeca azul de las quimeras
arrullada sobre las dormidas formas de la infancia,
despertabas en mis recuerdos vagos, imprecisos
de juegos infantiles. Y luego, te olvidé.
Cuántas lunas ausente? Quién lo sabe?
Regresé a la cosecha de las pomas y los claveles
y te hallé.....

II

Sobre la fértil mata de tu cabellera
venía flotando el primer resplandor
de aquel Empido sol de primera.
Tu mirada invadía de azul el firmamento;
tu sonrisa, de cascabeles el ambiente
y de encajes el mar. De tu aliento
fugaba el sándalo de oriente
prodigándose al viento!
Tus manos ceñían la impecable blancura
de los castos azahares.
Y vestías la túnica blanca de las vírgenes puras.

III

De pronto,
te abriste para mí como una rosa
que tiembla sorprendida
por el primer soplo de la aurora,
porque tu vida
era una palpitación vertiginosa,
porque tu sangre estaba en sazón
y ya habían florecido
de luminosos frutos.
Los púberes contornos

IV

Sobre la débil huella del pasado feliz,
vives en mi memoria
con la rara frecuencia de un cuento infantil.
Cubres con tus lejanas caricias, todavía,
mi ya marchita faz,
y llenas de armonía
los recuerdos que con la edad senil
se tornan imprecisos,
se escapan con mi vida a los Campos de Olimpo
donde una vez viví!

"La Corredera"

De Manuel Benito Revilla:

Mi ventana da al mar

Mi ventana da al mar!! La brisa loca
deshoja el perfumado jazminero
que sube en campo verde hasta el alero
con su carga de estrellas como toca.

Mi ventana da al mar!! Sobre una roca
que el hondo abismo en su agitar cedeño
amenaza tragársela altanero
con la espuma tembándole en la boca.

Mi ventana da al mar!! Banda ligera
de alcatraces dibuja en la ribera
una V de victoria sobre el cielo.

Mientras, al fijo del manglar cercano
una garza al alcance de mi mano
se fuga en el azul como un pañuelo.

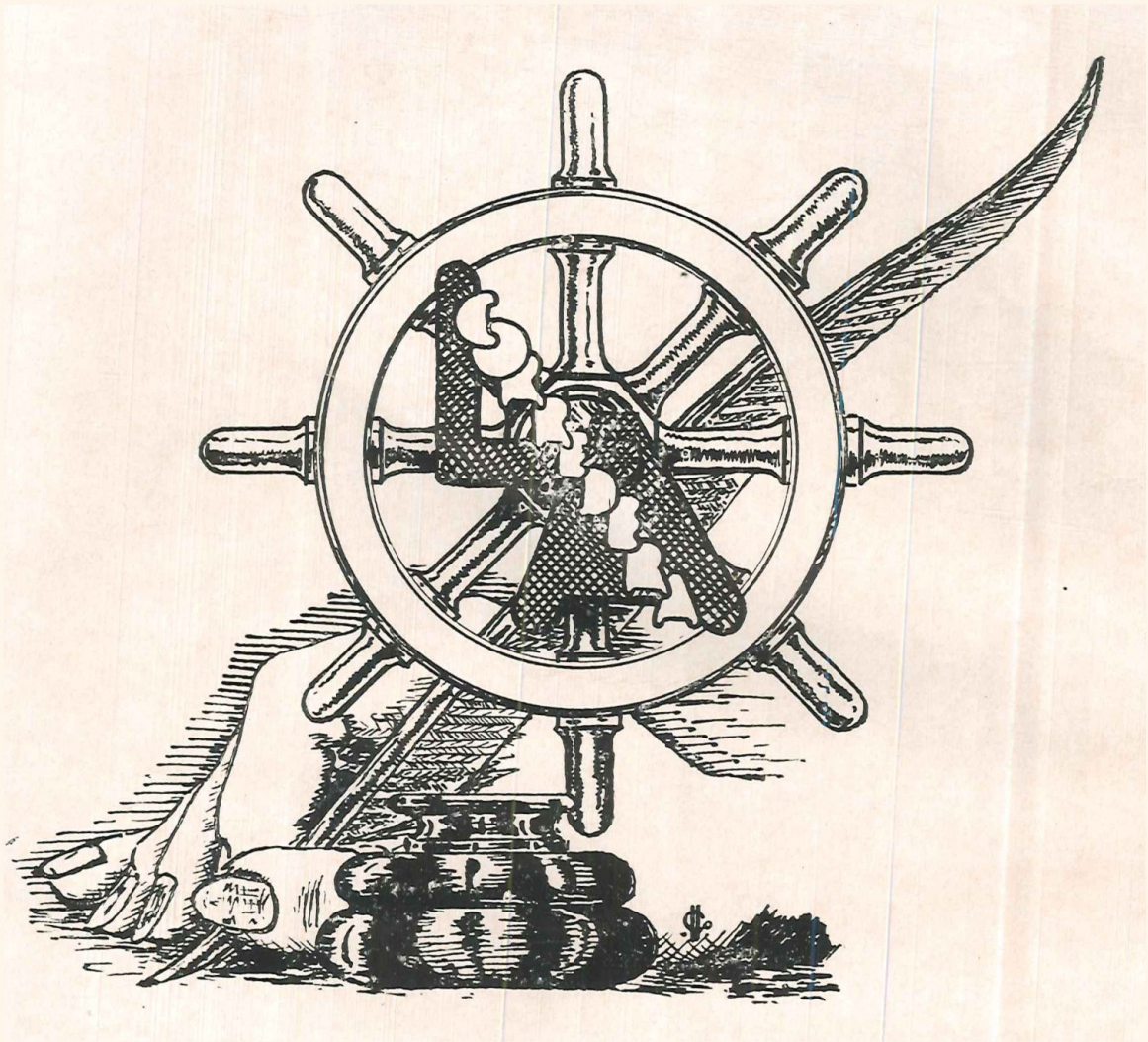
La visión de la garita

Sobre el vetusto muelle se empina
y avizora la mar —plancha de plomo
que copia en sus espejos el prodromo
de un crepúsculo tinto de anilina.—

Hiere el azul profundo la retina
y el blanco de alta nube que en el cromo
semeja en el instante el albo domo
de alguna vieja catedral latina.

Un velámen lejano lento avanza
teñido el mástil cual guerrera lanza
en la sangre del sol enardecida.

Como en lienzos de exóticos Picassos
el cielo es una cocha de retazos
y el mar una paleta enloquecida.



Comentarios Musicales

Por Antonio Hernández Osuna
Cadete de Segundo Año.

Vivir al través de la música ha sido en todas las épocas una idea sabiamente atractiva, pero al parecer, imposible; imposible, si se tiene el concepto de música como de ensueño, que equivaldría a engaño. Lo cierto es, que en los pliegues de nuestros sentimientos hay algo que vive en continua demanda de armonía, de perfección, de divinidad; lo buscamos en todo con resultados bastante aceptables; en las letras por ejemplo, se encuentran con frecuencia rasgos felices pero sinceramente relativos, pues el límite de la expresión no alcanza a encerrar nunca la plenitud de los estados de ánimo. En cambio, vemos que la armonización del sonido puede conmover las fibras más escondidas, y si cultiváramos la sed innata de musicalidad le podríamos dar a la vida cotidiana un matiz sublime, un colorido feliz, como en los atardeceres de Alberto Durero.

Con temor de caer en las torturas del análisis, quiero iniciar una serie de comentarios musicales en referencia a algunos clásicos de los tiempos modernos.

Con Juan Sebastián Bach se inicia una época de grandeza en la historia. Fué el primer filósofo de la música; sus composiciones adquieren progresivamente un carácter solemne; es profundo y religioso en sus cantatas; la fe, la piedad, el temor de Dios, encuentran allí su mejor cristalización. Modela la plegaria hasta hacerla perfecta; mezcla la trivialidad humana con los sublimes problemas del "más allá", y, dejando entrever una inmensa resignación Cristiana plantea las inquietudes y el natural pesimismo del hombre ante el "porqué" de la existencia.

Alfredo Einstein afirma en su "Historia de la Música" que Bach se sintió apesado en los temas ajenos llenando trozos completos de las ideas de otros compositores; es cierto que en él se encontraron todas las formas musicales hasta entonces conocidas, pero es también innegable su asombrosa fertilidad y lo original de sus ideas; en sus "preludios" y "Fugas para el clave bien temperado" encontramos un universo nuevo, el primer preludio conocido generalmente como el acompañamiento al "Ave María" de Gounod es una idea angelical que humanamente solo podía brotar de su imaginación, y que en sus manos tomó un colorido firme y una expresión defini-

nida. Las "Fugas" tienen un valor incalculable; escasamente se puede decir de ellas que producen la más grande sensación de armonía y la inquietud espiritual más comprensible; la Segunda, es algo divino que crece dentro de nosotros mismos, se desarrolla con las impresiones más delicadas, se pierde en el infinito y termina con un dejo de melancolía al comprender la impotencia humana para recibir tanta belleza. La idea de cada una de las fugas de Bach simboliza un estado anímico de determinado individuo, por eso son todas tan variadas y perfectas, revelan un carácter fijo, como en los personajes de las obras Shakespearianas.

Comprender, es algo de lo poco que no cansa en la vida; si eso es cierto, un oído jamás se cansará de oír a Bach en cualquiera de sus fases. Dijo Goethe que "la oferta musical" "y el arte de la fuga", pertenecían a aquellas obras de arte que son pura y simplemente poco atractivas. Sin embargo, hacen sentir el puro concepto de paz y tranquilidad interior.

Beethoven es quizá, el genio musical más grande que registre la historia. Al hablar de él, se llena la imaginación de figuras apasionadas. Si queremos conocer su vida, escuchémoslo. A través de sus conciertos, sinfonías, cuartetos y Sonatas se entreven los más mínimos detalles de su atormentada existencia. Sí, Beethoven vivió en un estado de pasión continua, en una tensión completa de su alma de ahí, que su música tenga ese aspecto subyugante y magnánimo. Viene al mundo en un desventurado matrimonio. Su padre, un borracho, con ansias de gloria quiso hacer de él un Mozart, un niño prodigio, usando medios salvajes que sólo lograban incrementar su aversión hacia el arte. Por su disposición natural, y a fuerza de castigos estúpidos, el niño llegó a tocar más o menos bien; sus compañeros lo llamaban el misántropo; tenía un genio huraño, y un profundo odio al sonido; en los años de su adolescencia se vió obligado a explotar lo que sabía para sostener su hogar; y como sucede muchas veces, el amor quiso buscar su nido en el dolor, y, así se formó Ludwig Van Beethoven, el genio que debía llenar el mundo y los siglos venideros con el ruido de su nombre.

Clásicamente Beethoven es un renovador. De una personalidad indómita como lo calificó Goethe, adaptó la música a su temperamento, definiendo su lema en la frase directriz de la sinfonía "Pastoral": "Más expresión del sentimiento, que pintura".

Se ha establecido un paralelo entre "La Misa solenne" y "La novena Sinfonía" que forman realmente una contradicción, una profunda antagonía de sentimientos. En la primera se realiza el espíritu de la duda, de la incomprensión. Establece un diálogo entre Dios y el hombre para arrojar a este en las tinieblas. Pasa de los ruegos y la súplica, de la confianza y de la fé, a una incertidumbre escéptica. En cambio en la "Novena Sinfonía" hay un marcado ambiente de confianza, de creencia en un supremo bien.

En la "Quinta Sinfonía" desarrolla una serie de profundas emociones que hacen al espectador vivir con la misma intensidad los momentos que vivió cuando los escribía; esos cuatro golpes del tema recuerdan en algunos pasajes la estrofa de Heine:

"Tu mano apoya contra el pecho mío:
¿Oyes de un rudo golpe la inquietud?

Es que hay adentro un carpintero impío
Que labra mi ataúd.

Y no cesa un instante el golpe fiero
Y en vano intento al sueño recurrir.

Acaba, acaba pronto carpintero
Y déjame morir".

Las sonatas son un manantial de sentimientos nobles y no solo caracteriza en ella estados anímicos personales, sino que armoniza con una musicalidad exquisita muchas formas de belleza natural. En la "Aurora" por ejemplo, no hay un compás que no corresponda a un instante del amanecer: partiendo de la perfecta oscuridad llega a la plenitud del día en el "allegro". Cada frase es un rayo de luz, cada nota es un color que podría deleitar a los ciegos con los paisajes que contempla el resto de la humanidad al comenzar el día. Lo mismo sucede en "La Tempestad", "La Apasionata", "Claro de Luna", y en fin, en cada una de las veintiocho restantes, con las que, además, dejó definida para la posteridad la forma clásica de la sonata.

Paseando en alguna ocasión Beethoven con su discípulo Ries, se detuvo a escuchar el canto de un pastor que no andaba muy lejos; ¡qué sencillez! comentaba Ries, pero el maestro permanecía inmóvil con

la mirada loca clavada en el pastor. Estaba sordo. La tragedia avanzaba a pasos gigantescos; poco tiempo después tenía que morder unas varillas conectadas a la caja sonora del piano para percibir vagamente lo que él mismo tocaba. Había pasado ya el ocaso de su vida, en la que no conoció las épocas de felicidad, de ese equilibrio entre lo que se quiere y lo que se tiene, que en distintas formas el destino ofrece a los mortales. La sordera logró apartarlo de la humanidad hasta cierto punto, en el que por su fuerza de carácter, sus sentimientos se levantaron y sacudieron la muerte, surgiendo así, de las sombras de su espíritu la "Novena Sinfonía", las sonatas, y la mejor parte de su obra.

Los trozos sueltos "Adelaida", "Para Elisa", su "Lieder Kreis" en que se perfiló con una fina sensibilidad para crear canciones, vivirán eternamente, si es cierto que "la obra de arte anímica y concentrada tiene la perspectiva de una larga duración".

La época romántica, está muy bien definida en la historia, aunque Románticos en toda la extensión de la palabra, son Handel, Bach, Beethoven, Wagner, Chopin, Debussy, Sibelius y Stravinsky, porque todos, sin excepción, pensaron en la muerte, amaron,

LEQUERICA HERMANOS

Cartagena - Colombia

Casa Fundada en el Año de 1890

FABRICAS DE: Bujías "La Aurora"

Chocolates finos y corrientes

Queso, Mantequilla y Hielo

Crema de Magnesia "Filco"

Estación Radiodifusora RADIO COLONIAL

54 años sirviendo al país

Dirija sus pedidos a los apartados aéreo y
postal No. 37.

tuvieron decepciones y algunas de sus obras, si no todas, destilan nostalgia, afán migratorio u otras de las características del romanticismo. Sin embargo, se acepta que arranca a partir de Schubert el más romántico y enfermizo de su época.

La inmortalidad de Schubert reside en su aspecto lírico porque con la gran musicalidad de su fantasía pone todos sus sentimientos en los detalles más delicados. "Tu no me amas", "El atardecer de un cazador", "Nostalgia del hogar", "Mirada lejana"; ese es el estilo de sus temas y en ellos se presenta con todo el resplandor de su gloria, expresando lo indecible, y haciendo conocer a todas las civilizaciones el verdadero sentimiento del pueblo alemán. No obstante, su obra cumbre es la sinfonía llamada "In-

conclusa" en el que se filtra un refinado ambiente de melancolía; prefiere en ella las tonalidades menores para hacer resaltar con el Do Mayor de las trompetas la sublimación de un espíritu triste.

Sería absurdo clasificar bajo el mismo rótulo de "Románticos", personalidades musicales tan diferentes como las de Schubert, Liszt, Schuman, Chopin, Raff, etc., pero es indiscutible que hay en ellos rasgos que tienen de común su aspecto emotivo y un fin inmediato como en la "La fileuse" de Raff y el "Sueño de amor" de Liszt; El preludio "Gota de agua" de Chopin y la "Canción triste" de Schubert, que podrían tener el mismo nombre:

"Il pleut dans mon coeur,
comme il pleut dans la ville".

Para vestir bien use productos "Olimpic"
FABRICA DE CAMISAS "OLIMPIC"

SAMI M. BADLISSI

Cartagena

-

Colombia.

Apartado Nacional 93

Apartado Aéreo 281

TELEFONO 28-32

La música como expresión de los pueblos

Ricardo Fernández Guzmán,
Cadete de Primer Año.

La música, como el bien y el mal, es cuestión de latitudes.

Qué es música? No hay una respuesta que pueda abarcar todo su significado. Música es todo lo grato a nuestros oídos; las palabras de la amada, el correr de la fuente, el silbido del viento, en síntesis, es la Sinfonía del Universo entonada en la maravillosa escala de la naturaleza.

La música es ciudadana de todas las naciones; las fronteras nada significan; la conocen el Negro, el Amarillo, el Indio, el Blanco, y todos ellos han estado acordes en modelar una música autóctona, que exprese su sentir, que encarne lo espiritual de sus pesares o de sus alegrías y que sirva de mensajera a los estados del alma para decir algo que con palabras sería imposible.

Emprendamos un viaje: Escuchemos. Pesado golpe de tambores, pies que marcan un compás monorítmico, labios gruesos abriéndose para hilvanar una canción lenta y profunda, plena de melancolía y de tristeza como una plegaria sin respuesta. Es el Negro que canta todo el dolor de milenios de esclavitud, todo el peso de una maldición que cambió el color de su epidermis y lo hizo desdichado: Está cantando la paciencia de su raza domada por el sufrimiento y el trabajo; su música es caliente, enervante como el sol que quema sus desiertos. A veces se hace violenta y apasionada en acordes plenos de sensibilidad y de erotismos, otras graves y profunda como el silencio que reina en sus montañas.

Marchemos. Oíd: Notas suaves, ondulantes, flexibles y ligeras descienden, se hacen imperceptibles, crecen, toman el ritmo de una danza loca; lloran, se ríen. Es una flauta encantada en manos de un beduino ebrio. ¿Qué canta? Quizás lo inmenso de sus desiertos, lo imposible de sus horizontes, el ondular de las palmeras despeinadas por un viento abrasador y caliente, el ligero galopar de su caballo persiguiendo un oasis que está lejos; o tal vez el talle armonioso de sus mujeres y el misterio de sus ojos hechiceros ocultos tras un velo que sirve de cielo a sus fulgores.

Abandonemos la Arabia, marchemos a la India. Algo se aproxima, algo como una melodía larga, fina, misteriosa; es la música de lo desconocido, es la expresión de un pueblo fanático enredada a nuestro sentir como una liana tejida en seda y opio;

nos sume en cavilaciones extrañas, nos lleva al escenario de ritmos paganos, nos muestra el canto de sus sacerdotes, el deslizarse rítmico de las serpientes y el éxtasis profundo de los creyentes, adorando Dioses engendrados en una mitología extravagante y misteriosa.

Un salto de gigantes, estamos en América. Escuchemos la hermana del Norte. Su música es un vértigo, es una sucesión de notas dislocadas, zarandeada por una alegría que no conoce límites. En rápida carrera desfilan el mecánico Fox, el movido Swing; las canciones de luna, sol, mar; el sonar de las guitarras en manos de los Cow-boys y el disparatado saxofon haciendo coro a la corneta y al trombón empeñados en cantar lo libre de América, lo práctico de su vida no exenta de sentimentalismos; lo rápido de la época empeñada en robarle tiempo al tiempo, todo definiendo un siglo y un pueblo.

Sigamos adelante. Cuba: La Perla de los Mares ha plasmado en su música la índole y el sentir de sus gentes. Ella es fiel copia de la franca alegría del alma Latina, sensual, sentimental y romántica en exceso; del ambiente marino pleno de sol, mar y novedades llegadas a bordo de buques de todo un mundo. En ella se retrata la grácil figura de sus mujeres y el suave ondular de los cañaverales. A su ritmo se olvida la realidad, se pierde la noción del tiempo y se le da rienda suelta a la alegría. Sus notas, voces maravillosas pregoneras de lo inexplicable, de lo indecible, tienen dulzuras arrobadoras, gritos espamódicos como zambra de enajenados, describen vueltas y más vueltas como giróscopo enloquecido. Cantan a la pasión, al amor franco y desnudo; después se tornan melodiosas, están entonando un himno, un poema a la virtud y al Eros puro y sentimental. Así es la música cubana una mezcla de pasión y espíritu, encarnando un pueblo que bien puede ser símbolo de lo humano, como es, tandarte de lo divino.

Terminamos nuestro viaje, las costas colombianas están a la vista. La brisa nos trae notas Porteñas; es Cartagena que canta: Porro, Cumbia, Fandango, desfile de melodías estampas de un paisaje todo sol, luz, alegría; encarnación del alma de un pueblo reidor y emotivo. Canciones, todas bellas como sus mu-

jeros, sencillas como el alma de sus gentes, ligeras y cambiantes como las olas de su mar. Son notas, son cadencias, mezcla de Castilla la Vieja y Africa la le- gendaria; sublimes cuando cantan los dolores y ale- grías del alma. Sensuales cuando al calor del ron y de la vela impulsan las gláciles caderas de las hem- bras morenas, entregadas a una cumbia frenética, plena de vida y desbordante de gracia y alegría. Pa- san las horas y el ronco sonar de los tambores se mezcla al claro reír de las maracas mientras hom- bres y mujeres giran bailando una rueda que solo terminará cuando los rayos de la aurora pongan, un brochazo de murice sangriento, en los rostros con- traídos por el cansancio de una noche de Cumbia y de Fandango. En su música vibra el alma latina con- jugada en el sentir de la ciudad blasonada, harta de gloria y de grandeza, todo corazón, todo nobleza y sentimiento. Por ello el ritmo Cartagenero es la expresión de una raza y un pueblo encajados en un medio que lo caracteriza: el Trópico.

Un último vistazo a las Murallas, San Felipe. La Popa. Boguemos contra la corriente del Padre Mag- dalena. En el silencio de la noche una voz varonil entona en la ribera una canción que es todo un poema. Canta la tristeza de un amor perdido y lo irreparable de la ingrata; todo en palabras agrestes como la montaña y clara como el agua. A su com- pás, un tiple desgrana en gama infinita de dulzura, marcando los tiempos de un bambuco, el dolor y sentimiento del corazón que lo pulsa. Cómo encaja

de bien en el paisaje! las aguas se deslizan silencio- sas para no interrumpir sus sonoras vibraciones; las ranas de la charca se unen a los grillos entonando un coro que es toda una sinfonía.

Cambiamos de horizonte y de paisaje: estamos en el corazón de Colombia. Los tiples, guitarras y ban- dolas entonan en interminable caravana, pasillos, bambucos, guabinas, torbellinos; todos ellos sinuosos como la topografía del terruño; un poco rudos co- mo rudas las manos que los arrancan de los diapa- sones, pero siempre sentidos ya que nacen de un pueblo sensible por naturaleza, capaz de emocionar- se hasta el éxtasis, de amar y odiar hasta el sacri- ficio y hasta el crimen. En ellos vibra el alma del latino: se hacen dulces y arrobadores cuando can- tan al amor, a la vida, a la hermosura; quejosos y profundos cuando su canto es el desbordar de una pena o el consolar de una tristeza. Si van de fiesta son cantores plenos de alegría, vivos y juegue- tones, sueltos y ligeros, todo ello ligado íntimamen- te para componer una melodía expresión fiel del alma ingenua y traviesa de las gentes de nuestros campos, conservadas gracias a la sencillez de sus costumbres.

Ya hemos terminado, con los ojos del alma he- mos mirado un mundo descrito sin palabras, para ser sentido en alas de la imaginación y comprendido sólo por aquellos que pueden desprenderse de la rea- lidad para elevarse a la contemplación de las enso- ñaciones.

Ferretería Gruesa

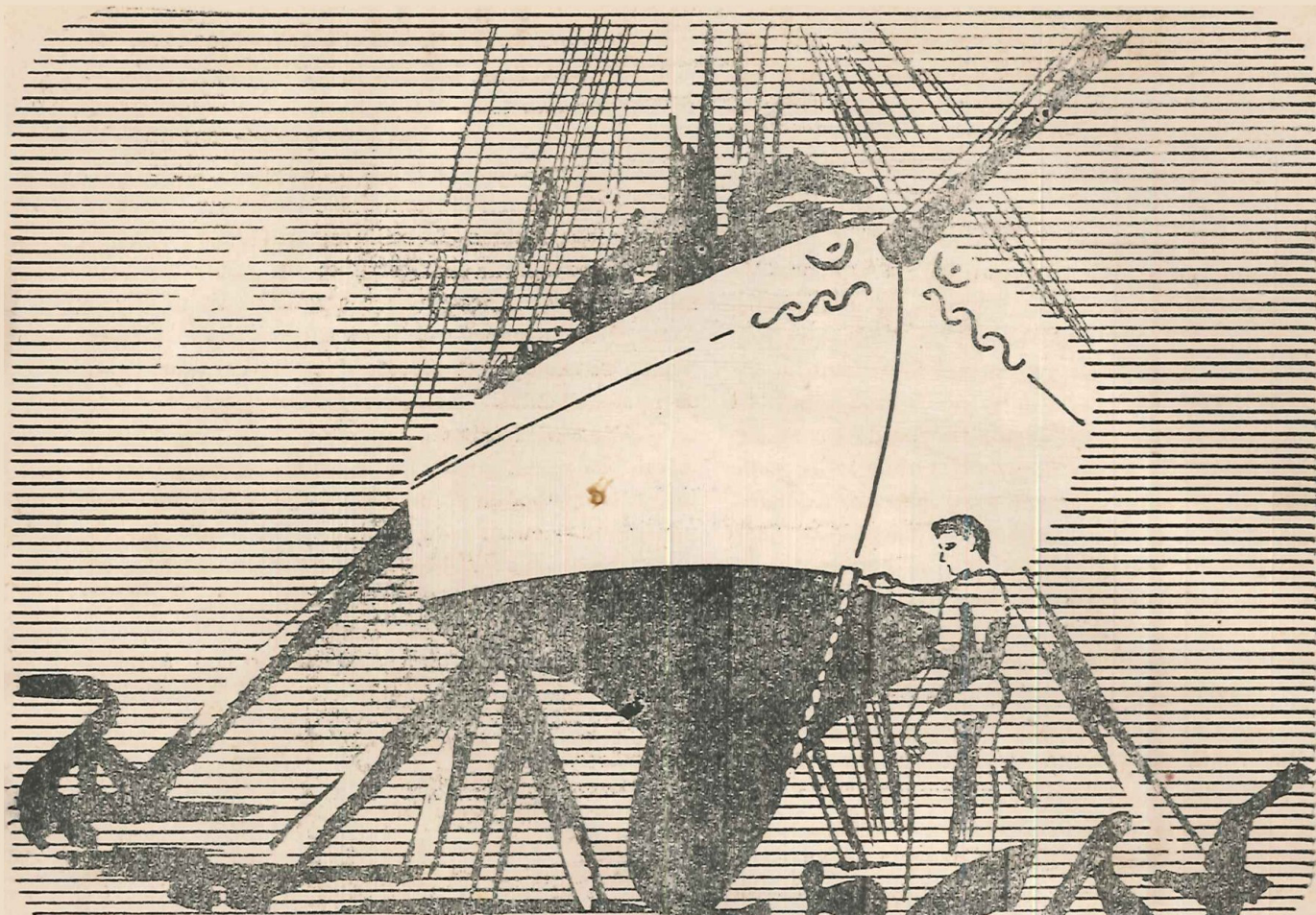
Pinturas. Materiales de hierro y cobre

Artículos Sanitarios

FROILAN CEPEDA T.

Teléfono: 25-11

CARTAGENA - COLOMBIA.



Pinturas

DU PONT

**PARA
EMBARCACIONES**

*



Todos los acabados de la marca Du Pont son ideales para usos marinos. Las pinturas preparadas, los esmaltes y los barnices exteriores fabricados por Du Pont, resisten las condiciones extremas a que están sujetas en el mar. Con los acabados Du Pont Ud. conseguirá cubrir mayores superficies, que le

duran más tiempo en perfectas condiciones, reduciendo así el costo de mantenimiento de sus embarcaciones ya sean comerciales o de placer.

La próxima vez que tenga que pintar sus embarcaciones, ensaye los acabados de Du Pont y verá los amplios resultados que podrá obtener.

J. V. MOGOLLON & Co.

COMPRE DONDE VEA ESTE LETRERO

* MARCA REGIST.

Síntesis de la Habana

Por: TOMAS CAMARGO.
Cuarto Año de Ejecutivos.

Fue un día opaco, brumoso, que evocaba los glaciales atardeceres de las altas latitudes del globo terrestre cuando nuestro buque, el imponente y majestuoso Destructor A.R.C. CALDAS tuvo la primera sensación de la isla de Cuba. En el horizonte, a fin de toda, una punta de tierra dejaba ver recelosamente sus difíciles contornos para luego ante la marcha definitiva e impetuosa de las poderosas turbinas del buque exhibirse en toda su plenitud y dejarse reconocer como el Cabo de San Antonio, la punta más hacia el oeste de la tierra cubana. En su extremidad un faro, una luz promisoría que hacía juego con el maravilloso color del cielo de Cuba, que invita al ensueño, a la fantasía y a la música de los sentidos ante el soberbio espectáculo de su naturaleza, exuberante y lujuriosa. Cuando ya el sol lanzaba sus últimos reflejos sobre la tersa superficie acuosa del mar de las Antillas nuestro buque que demoraba por el travesía con el cabo de San Antonio, se internaba definitivamente por las aguas territoriales cubanas, cierto el rumbo y rugientes sus máquinas. La noche del 14 al 15 de noviembre transcurrió íntegramente bordeando las costas, con una fácil navegación pues toda la costa estaba sembrada de faros que permiten al navegante una segura ruta y una prematura confianza en la organización del servicio de navegación de Cuba.

Al amanecer del 15 de noviembre, 06:30 horas nuestra última posición fue determinada dando por resultado una latitud de 23°07' N. y una longitud de 82°23' W., es decir, estábamos a la entrada de La Habana. El día se presentaba nuboso y ocultaba a nuestra vista por el Este el panorama de la ciudad; el sol salió despejando el cielo pero sus rayos llegaban directamente a nuestros ojos que escrutaban ansiosamente en busca de la primera sensación de la Habana. Fue ya tarde, a las 07:30 horas, cuando el fantástico paisaje surgió a nuestra vista regalándonos con deliciosa placidez de ensueño. Una bellísima costa de doradas playas y tras de ellas una hermosa ciudad moderna con imponentes edificios con un cinturón de evocaciones antiguas de la conquista representada por fortalezas magníficamente conservadas. Largo rato hay que navegar frente a la ciudad en busca del canal al puerto que está situado hacia el Este de la ciudad. Guardían inaccesible de la heredad amurallada, el castillo del Morro se yergue in-

victo a su entrada coronado por una garita del más puro sabor medieval. El castillo defiende la entrada oriental de la bahía y sus muros, internándose en el mar, nos traían a la mente los recuerdos nostálgicos de nuestro célebre San José de Bocachica, extendiéndose a lo largo del canal, tomando entonces el nombre de "La Cabaña" como si su prolongación fuese el cordial saludo que La Habana da a sus visitantes. La Habana, ciudad de contrastes, descansa majestuosa por el lado occidental; una amplia avenida corre a lo largo de la bahía interceptada súbitamente con maravillosa sagacidad urbanista por la plaza de Gómez, el héroe cubano.

Nuestro buque tomó el canal de entrada a las 08:15 horas y su silueta esbelta y grácil enmarcada por los blancos uniformes marineros despertó la curiosidad de los Habaneros que se agolpaban a las orillas ansiosos de contemplar el navío en cuyo mástil ondeaba el tricolor colombiano.

Mientras se adelantaban gestiones para atracar el buque se llevó a cabo la maniobra de fondear el ancla de estribor más o menos hacia la mitad de la bahía. El cazasubmarinos A.R.C. "Ayacucho" al mando del Sr. Subteniente de Navío Carlos Prieto Silva, que había servido de guía durante la entrada al puerto se abarló a nuestro costado y varias altas autoridades de La Habana así como también el señor doctor Ricardo Gutiérrez Lee, Embajador de Colombia en Cuba, subieron a bordo a presentar su saludo de bienvenida al Comandante del "Caldas". Una hora más tarde se levó el ancla y el buque amarró al costado occidental del muelle San Francisco del puerto de La Habana.

La ciudad

La Habana, una de las más bellas ciudades del mundo, basada su historia en el mismo episodio conquistador de nuestra Nueva Granada, es la síntesis maravillosa del espíritu latino en conjunción armónica con la metódica inquietud de progreso de los países nórdicos. Un auténtico ambiente cosmopolita domina por todas partes y ante todo un secreto afán por halagar al visitante, por hacerlo conocer los más recónditos placeres y las más bellas perspectivas, todo en concatenación, sin que el ritmo vertiginoso de la vida logre envolverla y oprimirla.

mirja. En el año de 1519 Dón Diego de Velásquez, señor de rancia estirpe y caballero súbdito del rey de las Españas, fundó a La Habana. Nunca pudo imaginarse el gentil hombre que con el transcurrir de los años la ciudad llegaría a ser famosa entre las del mundo entero como un faro luminoso de incomparable hermosura. Sus 600.000 habitantes viven la vida ignorantes o queriendo ignorar que en el resto del mundo la angustia y el dolor son permanentes en todos los espíritus; por esto es por lo que La Habana ha logrado despertar la conciencia universal como una ciudad despreocupada, hecha para gozar y para reír. Decir cubano en cualquier parte del mundo es decir el hombre audaz, simpático a quien nada ni nadie asusta y que armado de esa audacia y de esa simpatía combate a la vida, a veces cruel.

El conjunto de la ciudad contemplado desde el punto de vista arquitectónico es raro. No es una ciudad enteramente moderna pues en su centro tiene callejuelas estrechas que súbitamente desembocan en magnificas avenidas con fondo de soberbios edificios de líneas ultramodernas. En las vecindades del Capitolio, imitación perfecta del de Washington, los urbanista han seguido la línea recta, amplia y cómoda, con gran cantidad de iluminación y una bien cuidada arborización. Hay un edificio, el que ocupa el Centro Gallego, que sin ser moderno tampoco es antiguo resultando de esto una maravillosa combinación clásica de espléndidos contornos. Los edificios comerciales de la ciudad son a base de un primer piso amplio para almacenes y los pisos siguientes con grandes ventanales de cristal para permitir el paso del aire y la luz.

Como toda ciudad hispana, La Habana tiene iglesias coloniales bellísimas y sobre todo muy bien cuidadas. Es desde todo punto de vista interesante pa-

ra nosotros los colombianos el admirar este constante espíritu público de los cubanos, este sentido de conservación de sus monumentos históricos que en nada pierden el espíritu antiguo que le infundieron sus arquitectos, venidos de la Madre Patria especialmente para tal efecto.

La Habana para el navegante

Como un gran puerto marítimo que es, La Habana tiene para el navegante magníficos campos de estudio. Situada en los 23°09' N. de latitud y 82°21' W de longitud posee un clima cálido moderado por las brisas marinas que soplan constantemente. Con frecuencia es azotada la ciudad por violentos ciclones que naciendo de latitudes más bajas hacen las más de las veces de la Perla de las Antillas su víctima favorita. El último ocurrió a mediados del mes de octubre del año pasado llegando a marcar los anemógrafos una velocidad del viento de 135 kilómetros por hora que causó estragos inmensos en los buques surtos en la bahía. La temperatura varía desde los 50° F. en Enero hasta los 96° F. en Junio. Las condiciones sanitarias de la ciudad son buenas y tan pronto como un buque llega a puerto el oficial de sanidad reconoce el estado de salud de la tripulación. Cuando hay una enfermedad contagiosa a bordo el buque es puesto en cuarentena en Mariel.

En la fortaleza de la Cabaña hay un observatorio astronómico, en el lado Este de la ciudad, que da todos los días la hora de tiempo medio que equivale a 17 h 29 m 23.5 s de TCG.

El servicio de muelles en la Habana es magnífico, capaz de dar cupo a los más grandes buques que generalmente navegan por estos mares. Hay facilidades para el cargue y descargue de toda clase de artículo: grúas fijas, móviles y flotantes. El muelle

Nabonasar Martínez S.

Distribuidor exclusivo de:

O. K. Gómez Plata

Café Puro Almendra Tropical

Lociones y Alhucemas de Santander

Cuchillas Token

Cuchillas Barbet

Cartagena

-

Colombia.

de San Francisco, donde amarró nuestro buque, está situado al un pie de la calle de la Amargura con 662 pies de largo y una profundidad de agua de 24 a 42 pies.

En lo general la bahía tiene buena profundidad. En la entrada, frente al castillo del Morro, el canal tiene una profundidad de 39 pies y al fondo, en la ensenada de Antares hay una profundidad de 36 pies.

El castillo del Morro tiene un faro de 80 pies de altura que dá luz blanco-amarillo. Además hay numerosas boyas y señales luminosas que aseguran la correcta entrada de los buques a la bahía de la Habana.

La Habana y los cadetes

Durante el tiempo maravilloso que pasamos en La Habana y que parécenos aún como una visita al país de las maravillas, no hubo un solo instante en que nuestro sentimiento de gratitud hacia el pueblo cubano no se incrementara cada vez más por las

constantes atenciones de que fuimos objeto. Fiestas, paseos, desfile ante la Estatua de José Martí el apóstol precursor, visita a los edificios y monumentos históricos de La Habana, en fin, todo un programa de festejos que serán motivo de peregrina gratitud para nosotros.

Como un refulgente recuerdo nos llega a la mente la espléndida fiesta ofrecida en nuestro honor por los cadetes de la Academia Naval de Cuba. Situada en Mariel, uno de los más bellos paisajes de Cuba, con un amplio edificio de estilo antiguo y dotada de los últimos adelantos de la ciencia náutica, la Academia Naval ha demostrado, con las promociones que de ella han salido, su amplio campo de estudio y su magnífica disciplina moral y militar.

Este número de LA CORREDERA lleva a Cuba nuestro cordial saludo a todos los amigos y amigas que allí dejamos. A orillas de este mar Caribe un puñado de muchachos enamorados del infinito azul sienten a cada paso en el murmullo de las olas que llegan de allá, del Norte, el amplio grito de amistad de Cuba hacia Colombia que hoy devolvemos en estas páginas de nuestra Revista.

Alegría de vivir



● CUIDE SU SALUD

● CONTRA TOS
CATARROS, GRIPA

Tome

● EL INDISPENSABLE
● CURATIVO
● PULMONAR ROMAN

● DE VENTA EN FARMACIAS Y DROGUERIAS



Pura *Splendia*
LA HABANA

PAGINA DEPORTIVA

A cargo de: B. BARAYA H. Cadete Naval

SECCION DE DEPORTES EN LA BASE NAVAL

Un paso franco hacia el progreso deportivo de la Marina, ha sido la reciente creación de la Sección de Deportes, ya que el aletargamiento en que se encuentra tan importante rama entre las diferentes Unidades, es en gran manera desconcertante.

Hacia falta un timón que encasara las actividades de todos los que sienten apego y entusiasmo por las inquietudes deportivas. Aquí practicábamos el deporte sin tener una mira, sin observar un entrenamiento metódico, un plan premeditado; así nunca se podrá conseguir un adelanto necesario, una representación auténtica de nuestra Marina en el concierto deportivo internacional. "El buen deportista no nace, se crea", decía un maestro de esta rama. Aquí, entre la juventud naval, hay muchísimos capacitados para alcanzar el renombre deportivo y por ende el escalamiento más fácil en sus actividades profesionales. Bien es cierto que si someterse al entrenamiento necesario dentro de cada especialidad implica un sacrificio en nuestras costumbres, veremos luego cuanto beneficio nos depara.

El Comando de la Base, al organizar la Sección de Deportes ha puesto al alcance de todos los que sienten amor por dichas actividades, la forma práctica y segura de llegar al perfeccionamiento, y darles a todos ellos un punto de unión que los hará más fuertes y optimistas en relación con el futuro deportivo de la Armada.

Al frente de dicha dependencia figura el Tte. de Infantería de Marina, Guillermo de Irisarri, ampliamente capacitado para estas funciones por llevar en toda la trayectoria de su vida el sello del verdadero deportista. Presentamos seguidamente a nuestros lectores, una corta exposición de las iniciativas y actividades que animan a tan distinguido Oficial al hacerse cargo de la Sección de Deportes de la Base. Dice así el señor Tte. Irisarri:

"Algunos cadetes me han solicitado, que por medio de la Revista CORREDERA, explique cuáles y qué proyectos mediatos e inmediatos tengo en mi nueva labor de Oficial de Deportes de la Base Naval A.R.C. "BOLIVAR".

"Al hacerme cargo de esta Oficina (así la denominé), fué mi primera intención darle al deporte una preponderancia e importancia hasta ahora nunca vista en la Armada Nacional. De tal suerte, para esto decidí llevar a cabo un Campeonato Interno de

Basketball. Elegí este deporte por ser el más "económico", por una parte; y el más conocido y practicado, por otra. Desde luego que no todos los equipos participantes serán homogéneos, pero no es mi intención la de formar ases, sino que cualquier iniciativa deportiva se acoja con beneplácito e interés. Afortunadamente así ha sucedido y mis labores no han encontrado tropiezo alguno, por el momento, de parte de mis superiores jerárquicos. Hasta el momento que escribo estas palabras, lo anterior sigue siendo una realidad.

El próximo 7 de Agosto se jugará la final de basketball y espero que este Campeonato siga realizándose en la misma forma durante los años venideros y así se mantenga latente el espíritu deportivo dentro de la Base Naval. Mi otro propósito inmediato es el de llegar a formar un equipo de atletas capaz de presentarse en cualquier circunstancia. Por tal motivo pasé una señal a los Señores Comandantes de Unidades para que inscribieran a todos aquellos que fueran capaces de realizar alguna de las numerosas pruebas atléticas.

Tenemos por delante los VI Juegos Atléticos Nacionales en Bogotá en el mes de Enero de 1946. Respecto a esto, deseo que la Marina participe en esos Juegos y que la Delegación de Bolívar se componga en su gran mayoría de elementos Navales. Para esto se requiere lo siguiente: Que cada Unidad envíe una lista detallada de individuos capaces de ejecutar cualquier prueba atlética de pista y campo. Desde luego será un grupo numeroso y la dificultad de entrenamiento será mayor, pues es necesario un entrenamiento variado durante todos los días de la semana y además llevarle a cada uno de los participantes un récord por cada prueba de entrenamiento. Esto es difícil y laborioso, pero me asesoraré de elementos ya versados en las lides deportivas. Bajo esos entrenamientos estaremos durante un mes y medio o dos y al terminarlos se realizarán las primeras eliminatorias, de acuerdo con las marcas mínimas preestablecidas y que en todo caso serán razonables. Aquellas personas no aptas quedarán de hecho, excluidas; —pero puede suceder el caso de que un individuo que se entrene en 100 metros, por ejemplo, durante aquellas prácticas se le vean capacidades para otra prueba distinta. El suscrito es una prueba de ello. Y cito el caso: Durante los entrenamientos para los Juegos Bolivarianos de Bogotá, me entrenaba en 100 y 200 metros planos, y un

A La Carga! A La Carga! A La Carga!

Ya estará Ud. convencido de que en pinturas, barnices y esmaltes lo que le conviene es

STANDARD VARNISH WORKS

Que le garantiza su belleza, rendimiento y duración, que mas quiere?

LUIS F. ARAQUE

Agente exclusivo para el Departamento de Balívar y el Chocó.

Edificio de la Compañía Colombiana de Tabaco Tel. 26-01.

buen día al tratar de pasar una valla de las usadas en la carrera de 110 metros, el profesor Hogarty, entrenador en aquel entonces, "me vió y decidió que si guiera en esa prueba y en ella participé en los Juegos Bolivarianos. Cosa análoga podría suceder aquí y así la labor de preparación no tiene pérdida.

Terminada esta primera fase de los entrenamientos, los continuaremos con el mismo interés y rigor para una segunda eliminatoria, desde luego más fuerte, que sería por ejemplo, al mes siguiente. y consecutivamente otra después. Con esos elementos nos presentaremos a competir con los de fuera, es decir, los atletas cartageneros, para hacer así la Selección definitiva. No creo que a esta ambición natural le falte el eco, pero será necesario que los atletas le pongan una gran interés y se sometan a las restricciones y privaciones que el deporte impone, en esta forma lograremos el objetivo anhelado.

Pasados los Juegos de Bogotá, la Base Naval puede hacer pruebas atléticas todos los años y llevar una vida de actividad deportiva, no dejando decaer lo que trabajo nos va a costar. Desearía trasplantar la actividad deportiva de Bogotá a la Base, pero para alcanzarlo se necesita que todos cooperen en ese ideal.

Mi propósito inmediato es que exista una dependencia dentro de las bases denominada Sección de Cultura Física o de Educación Física. Esta sección tendría las mismas funciones que las de Artillería o Armas Submarinas, esto es, elaborar directivas de gimnasia y de deporte y velar porque esas directivas se cumplan; elaborar cuadros para las fichas antropométricas de cara individuo de la Base, dirigir los entrenamientos y preparar individuos aptos para la cultura física. Desgraciadamente en nuestro ambiente la cultura física se considera relativamente impor-

tante. La prueba de ello es que los profesores de gimnasia y de deportes en las Unidades no sólo de la Armada, sino del Ejército y de la Aviación, son los Comandantes de Sección, esto es los mismos Oficiales. Ello es un error incalculable! Es un error, porque los que salimos de las Escuelas de Cadetes no sabemos si tal o cual ejercicio sirve o no para determinado individuo, y que acción tónica o fisiológica desarrolla sobre los músculos. Esto es cierto y nadie me lo puede refutar. Los profesores de Cultura Física deben tener la preparación lógica para poder realizar eficazmente un programa educacional.

Cuando la cultura física tenga la importancia de la Ingeniería o de la Astronomía, proporciones guardadas, entonces estaremos dirigidos hacia el progreso; mientras tanto andaremos por senderos erróneos. Esta guerra ha sido la maestra por excelencia. No es la disciplina cuartelaria y los gritos y las posiciones firmes con ruidos lo que forma el espíritu combativo, no; es la Educación física la que enerva el deseo de vencer y de realizar algo superior a las propias fuerzas.

Pero estoy seguro que una nueva etapa ha llegado y que la Marina, arma joven y por tanto compuesta por elementos jóvenes en su totalidad, dará un vuelco total a nuestros sistemas educativos. Creo que, deficientemente, he cumplido con el deseo de los cadetes que me solicitaron manifestara mis proyectos".

NOTICIAS DEPORTIVAS

Se está efectuando en la ciudad un torneo de Base Ball entre la Selección venezolana, ganadora del Torneo Mundial Amateur, recientemente jugado en Caracas, y los cuadros cartageneros, auténticos

representantes colombianos en el deporte del bate. El saldo de partidas efectuadas hasta la fecha arroja DOS triunfos y UN empate sobre la novena venezolana, contra UNO perdido por "Terminal" en el primer juego de la Serie. Esto nos demuestra que en Colombia poseemos equipos de prestigio internacional y que todas las enseñanzas adquiridas en la pasada serie de Caracas, han sido bien aprovechadas. Van nuestras felicitaciones para los beisboleros Colombianos.

Bajo la Jefatura de Deportes, se está organizando en la Base, un Torneo de basketball entre las diferentes Unidades. Debido, tanto al apoyo prestado por el Comando de la Base, como al entusiasmo reinante entre los deportistas de la Armada, se augura para dicho Torneo un completo éxito. También la Jefatura de Deportes está adelantando gestiones para iniciar lo más pronto posible los entrenamientos de atletismo dentro de la Base, rama que requiere mayor cuidado y una metódica preparación bajo directores que conozcan la técnica de las diferentes pruebas.

Se rumora que entre los Oficiales de las diferentes Unidades, se está organizando un potente equipo de football, quien medirá sus fuerzas próximamente en el campo de la Escuela Naval. Dicha iniciativa es bajo todo punto plausible pues ello entraña un ejemplo práctico para todos los subordinados. Ojalá continúen estas muestras de entusiasmo en la Armada Nacional.

Entre las actividades de la Oficina de Deportes de la Base, figura para el próximo 19 de Julio un Field Day, en el cual participarán los mejores atletas de la Armada y los muchachos afiliados a la Liga de Bolívar. Dichas competencias serán una muestra palpable de la potencialidad atlética del De-

partamento de Bolívar y una anterior preparación para los Sextos Juegos Atléticos Nacionales que se llevarán a efecto el próximo mes de Enero en Bogotá. Estamos seguros que una franca comprensión entre las autoridades deportivas de este Departamento y los dirigentes de la Armada, constituirá una lujosa representación en las próximas Olimpiadas. Por lo que toca a nosotros, se hace necesario la presencia de nuestros representantes en los campos de Juego, ya que esto engendra una gratuita propaganda y un mayor conocimiento de la Marina por parte del pueblo colombiano.

"JUVENTUD NAVAL"

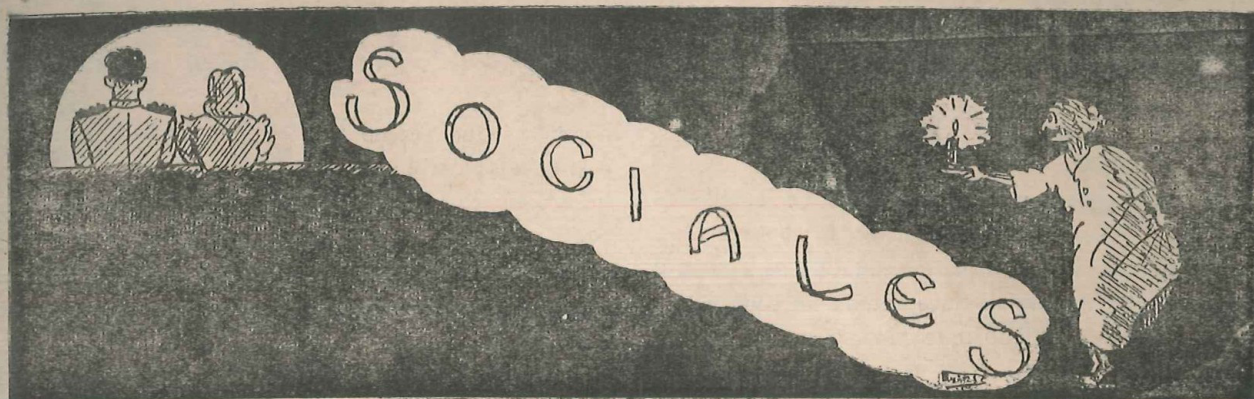
Hace apenas un año que un grupo de muchachos, donde campeaba el espíritu deportivo, donde se hacía vida el amor por las actividades del músculo; buscaron la feliz realización de sus aspiraciones organizando, bajo los auspicios y dirección del señor Tte. de Navio Jorge H. Berrio, el potente cuadro de football que hoy ostenta el nombre de "JUVENTUD NAVAL".

Muchos contratiempos tuvieron que afrontar en sus comienzos, luchas constantes por alcanzar lo deseado. Pero en todos ardía el deseo de triunfos, el deseo de mostrarse fuertes e invencibles para hacerle honor a la Armada, que como madre cariñosa había velado sus primeros pasos. Estas cualidades unidas al perenne compañerismo y caballerosidad reinante entre sus miembros, han sido los escalones por donde han llegado a la feliz culminación de sus anhelos.

El año pasado fué inscrito en el Torneo Dptal. de Bolívar y después de sostener interesantes juegos, alcanzó el título de subcampeón, distinguiéndose ya como un cuadro de valor. Fué reorganizado en Marzo del presente año, contando con la siguiente nómina de dirigentes y jugadores:

Presidente Honorario:	Cap. de Corb. Rubén Piedrahíta
Vice-Presidente:	Cap. de Corb. Jorge E. Palacios
Director Técnico:	Tte. de Nav. Jorge H. Berrio
Delegado Titular:	Cabo 1º Señalero Julio Montes
Delegado ante la Liga:	S. O. Jefe Miguel A. Rodríguez
Secretario General:	Gustavo Valenzuela, Marinero 1º
Capitán de Campo:	Marinero 1º Hernando Lineros
Jugadores actuantes:	
Jorge Cortés	José Kaor Doku
Rafael Arrázola	Eliás Sabogal
Miguel Rodríguez	Rafael Mejía
Venancio Barrós	Tulio Carrasco
Ignacio Salazar	Alvaro Aldara
José Vera	Julio C. Silva

(Pasa a la pág. 64)



Matrimonios

Ultimamente han contraído matrimonio los siguientes distinguidos oficiales de la Armada:

Guardiamarina Jaime Castelblanco con Doña Beatriz Grau;

Teniente de Navío Jorge Berrio con Doña Merce Villarreal;

Guardiamarina Mario Mutis con Doña Cecilia Vélez;

Capitán de Corbeta Dario Gajardo con Doña Ruby Zamudio;

Guardiamarina Guillermo Flórez con Doña Stella González;

Teniente de Navío Augusto Porto con Doña Olga Arrázola;

Teniente de Navío Miguel Carriazo con Doña Cecilia García Benítez.

Todo nos hace augurar para las nuevas parejas un futuro halagüeño. Ellas, con sus dotes de simpatía sencillez exquisita, nobles y generosas, poseen todos los atributos y condiciones que constituyen la felicidad y hará de sus hogares modelos de armonía. Sus compañeros, gallardos oficiales de nuestra Armada, tienen dotes de grandes caballeros, consagración e inteligencia, como bases firmes para todos los éxitos en la vida.

Les hacemos llegar de la manera más sincera nuestros mejores votos por su eterna ventura.

Fiestas Sociales

Indudablemente la fiesta social de más trascendencia en este mes se desarrollará con los actos que tendrán lugar en la Escuela Naval Militar para festejar el décimo aniversario de su fundación.

Con tal fin circula la siguiente invitación:

"El Director, los Oficiales, Profesores y Alumnos de la Escuela Naval, se complacen en invitar a Ud. a la celebración de los actos que tendrán lugar con

motivo del décimo aniversario de la fundación de la Escuela Naval Militar el día tres del próximo mes de Julio.

PROGRAMA

08:00 Formación y Honores.

Misa Campal.

Juramento de Bandera del IX contingente.

Desfile Individual.

Homenaje a la memoria del Señor Capitán de Navío R. Binney.

Desfile del Batallón Naval.

Ejercicios de la Compañía de Cadetes.

12:00 Almuerzo de Camaradas.

18:00 Baile ofrecido por los Cadetes de Primer año. (Invitación Especial).

Nacimientos

El hogar del señor Guardiamarina Francisco Romero y su señora doña Gladys Nieto de Romero, fue alegrado recientemente con la llegada de una primorosa chiquilla, la primogénita. LA CORREDERA, se complace en felicitarlos muy cordialmente y desea a la pequeña un sinnúmero de venturas.

Se encuentra de plácemes el hogar del señor Guardiamarina Eduardo Castañeda y su señora doña Edna Yepes de Castañeda por la llegada de un precioso niño. Los felicitamos.

Llegan

Procedente de la capital de la República y con el fin de asistir a las ceremonias del décimo aniversario de la ESCUELA NAVAL, el Señor Director General de la Armada, Capitán de Corbeta Aureliano Castro y altos Jefes y Oficiales de la Aviación y el Ejército. Les saludamos deseándoles una grata permanencia entre nosotros.

Semblanzas

Cadeteriles

LOS CHISPAZOS DEL CADETE

El cadete es insoportable; siempre se encuentra a caza de un buen apunte, de un chispazo ingenioso. Pero es lamentable oír al cadete, cuando se dedica a ese pasatiempo: y que lo hace muy a menudo:

Cree el muy menguado, que para el hacer un calambur es como llenar una necesidad fisiológica y continuamente llena y llena dicha necesidad sin tener consideraciones con los pobres seres de su misma especie, quienes también, consideran ya como una necesidad imperiosa, que no fisiológica, poner los pies en polvorosa, tan pronto como a nuestro ingenioso de cabecera, se le ocurre lanzar al aire como una bomba, el "primer chispazo de la temporada", como el mismo, en una racha de ingenio, lo llama.

Pero no es eso todo, porque combina el cadete su chispazo con una "cascada de cascada carcajada" que hace salir a flor de labios de quien la oye, una sonrisita nervisa de esas que dicen: "te pego o mejor te mato". y si no se le hace caso, insiste el muy tunante, generalmente propinándole al pobre oyente un par de golpes en el omoplato y lo que es peor ¡oh Dios mío! repitiéndole el chispazo y explicándole detenidamente.

Afortunadamente, la voz de "formar" ataja la avalancha de chispazos.... Sin embargo, se alcanza a oír una voz que dice algo de una "ensalada de trote con albondiga de giros".

Huelgan comentarios.

LOS APUROS DEL CADETE

No es esta propiamente una Semblanza. ¡Nó! que si lo fuera, quedaría alguien para "recoger con cucharita". Es más bien, esto, como una historia con moraleja. Ustedes decidirán, amables lectores.

Los apuros del Cadete, son algo así como legendarios; todo el mundo los conoce ya que todo el mundo también los ha sufrido en pellejo propio, que lo digan si no todos aquellos que imaginariamente pararon ellos y de verdad para sus respetables progenitores, no han hecho ya más de dos viajes a las tierras del Tío Sam y otros a lejanas tierras, tan lejanas, que son necesarios algunos "denarios" para dulces y tal.

Y hay que ver cómo describe el cadete sus apuros, en cartas, al lejano hogar; son tantas las peripecias y sufrimientos del cadete que la llegada de ellas al

hogar produce como una "conflagración hogareña" y si no algo así por el estilo.

Pero no es esto el final. El cadete no se contenta con limitar sus apuros a las humildes "docenas" sino que acude elegantísimamente a las "unidades de cien" y pide al hogar "tablas" ya que no tabla de salvación.

Es un as el cadete. Realmente, para él, una de las asignaturas de las cuales mejor provecho ha sacado, ha sido sin duda alguna, la "esgrima".

Es notable la elegancia con que el cadete pide a su casa medio millar de pesos porque tiene que pagar un "foque" que se le rompió, o la afluencia de vocablos para enumerar el equipo de reglamento....

En fin, allá ellos....

EL PANTALON DE BAÑO

Salió del almacén, no sé si con la buena o mala estrella, de ser pertenencia de un cadete naval. Su existencia será breve rebido al gran coeficiente rozamiento existente en las bancadas de los botes balleneros y su elasticidad será sojuzgada por la fiabilidad dinámica de su dueño; más todo esto le estará compensado por la rara intensidad de matices múltiples.

Ya sea B.V.D., Jansen o Sport, irá por todos los golfos y bahías del Caribe donde el cadete alterna frecuentemente y aún joven, antes de que la madurez de los meses descolore sus flancas habrá que ponerle apresuradamente un pallete de colisión en la sección correspondiente a su menor radio de curvatura; estas son las postrimerías de su fondo deflinitivo.

Es el uniforme No. 1 del cadete; a través de todas las épocas se ha programado para él esa atrayente uniformidad que tarda y nunca llega, como el SI de una pelada cartagenera; por esto es que en la delicada polícromía de las formaciones para playa todos en conjunto parezcan una caja de colombinas: los hay de fresa, chocolate, limón, naranja y hasta tutti frutti. Algunos son clásicamente célebres como los de Flatanito que interpretan el último berrido de Miami; los de Chuchito Mendoza que son modernísimos azul de Prusia aunque con características centenaristas y esos menuditos y encantadores de el Seco que hicieron las delicias de las chicas habaneras en el Yatch Club.

Esto no quiere decir que aquellos fuertes, sobrios, de color de liturgia y criollísimos confeccionados con

telas Samacá dejen de estar sabiamente aplicados en estas faenas del mar y sean de una actualidad nervante.

En resumidas cuentas los SHORTS del cadete son múltiples en corte, forma y estilo; como es de suponer es muy frecuente que se llegue al coeficiente máximo de ruptura localizado en popa, pero esto no tiene importancia.... ¡qué bellos estilos y colores!!! En una tarde de revista se podría completar una colección excelente para un museo de antigüedades!!

LA INFANTERIA

Sol canicular que se quiebra despiadado sobre los patios reverberantes de la Escuela. Hay un ambiente presagiador de faena y carreras por los limpios pasillos. Formar...!! es la hora de infantería, y el cadete con su esplendoroso Mausser se apresta a salvar las contingencias de una tarde "deportiva".

Atrás carrera mar!! A a derecha carrera mar!! Tenderse! Levantarse! Sentarse! Formar! Y el apuesto cadete sacando cinco metros cúbicos de pecho, sentando la mano derecha al muslo y la derecha al fusil como si fuera arte de la soldadura autógena, se irgue ante la primera escaramusilla de la hora vespertina.

Al hombro.... arr!! Pésimo, bajen esas escobas, al tróte!! Fusil en alto con elevación de rodillas y marcando el primero, cuarto, séptimo y octavo compás!!

Y todo esto mientras en la bahía se deslizan dulcemente los pequeños cayucos de alta vela latina como un contraste de suprema tranquilidad. Como ama entonces el cadete su verdadera profesión, como anhela llegar a tercer año para ir en la ballanera Nº 2 por la bahía, aspirando con fruición la brisa del norte en vez de estar en esas andadas.

Lógico es que lo saquen de tan aventuradas ensenades más de tres pares de zafarranchos de aviones enemigos y que más de dos cadetes que aman tiernamente el arte del camuflaje queden sobre el asfalto de la carretera haciéndose pasar a la vista de los aviones quizás como colillas....

Gruesas gotas de sudor corren por todos los flancos posibles de la anatomía cadeteril.... las piernas a veces se flejan angustiosamente como un paréntesis sin contenido y ante el atrayente paisaje de la huca del compañero marca su monorrítmico... quier... dos... tres y cuatro...

De pronto un alto que suena como una matraca

(Pasa a la página 59)



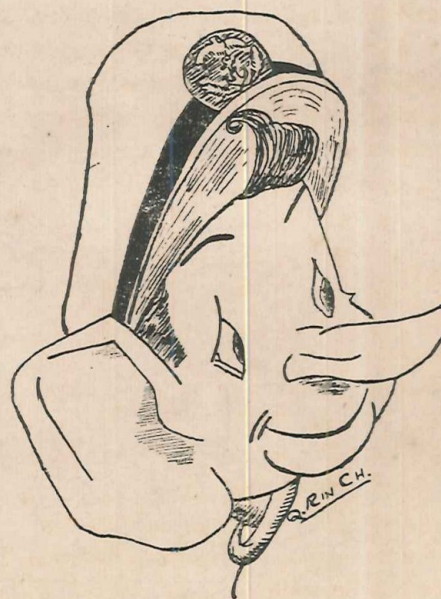
El "ballet" cadeteril desde el orto hasta el ocaso.

Los Cadetes en Miami

Al fin! Ya estamos llegando! A lo lejos en medio de la penumbra producida por un esquivo sol invernal, avaro de luz, se alcanzan a divisar las altas torres de los "sky scrapers" de Miami. Un dirigible comienza a evolucionar sobre nuestro buque en su loco afán de averiguarnos la vida, quienes somos y para donde vamos todo en el mágico lenguaje de los destellos. Naturalmente nosotros contestamos que somos colombianos y vamos a Miami a pasar una temporada, un week_end. "Okay" es la contestación amable y breve. "Les enviaremos un práctico" y el dirigible se aleja lentamente tal vez un poco desilusionado de que no hubiéramos sido enemigos para haber tenido algún encuentro asaz interesante. Hacía proa un paraíso de luces multicolores. Es Miami Beach, la playa encantada en cuyas arenas se recuestan dorsos femeninos "brutales". Nuestros oídos entusiasmados oyen por todas partes las discordantes notas de "swings" arrebatadores o de "blues" sentimentales al paso que la mirada cree ver en cada oja que pasa las diez mil y una evoluciones de las coristas de Broadway, en cuyo centro la rubia Betty Grable es como una tentación mortal. Sube el práctico a bordo. Es un señor alto y ancho que comienza a hablar dizque en inglés, a lo que parece Marejú está perfectamente embozado a su lado con la boca abierta, mientras que el resto de los discípulos de Don Julio Jiménez que han dado ya todo el texto de Don Alfredo Elías piensan en su interior si tal vez no hubiera sido mejor haber dedicado su tiempo a las elucubraciones filosóficas de Aristóteles... Qué es lo que dice el gringo ese? Le preguntábamos a Marejú, el sabio de nuestro curso. Y Marejú nos contestaba con un gran aplemo: "Pues en este momento le está diciendo al capitán que sería bueno disminuir las revoluciones de la máquina hasta tal punto que los cojinetes de empuje del eje axial no sufran perturbaciones erróneas". Naturalmente nosotros nos declarábamos perfectamente de acuerdo con el práctico aun cuando no entendíamos absolutamente nada del significado de la frase así no lo hubieran explicado en chibcha. Personalmente yo estoy convencido de algo muy diferente pues entre lo que oía al práctico en ese momento le ententi la palabra "women" y que tienen que ver la palabra "women" en una operación de ataque? Pero que lo oía eso si no me queda duda.

Pero en fin, allá ellos; lo positivo es que a la media hora de haber subido el práctico a bordo estábamos cómodamente amarrados al "Pier 3" de Miami. Nuestros relojes marcan las nueve de la noche pero uno

luminoso muy grande que alcanzamos perfectamente a ver sobre uno de los mas altos edificios marca las diez de la noche. Entonces comienza a entrar en juego nuestro conocimiento de la astronomía y de los husos horarios sin llegar a ninguna conclusión hasta que Marejú, que sabe de todo, nos explica que es la hora de guerra en la costa oriental de los Estados Unidos. Thanks, le contestamos, nos ha sacado de una duda. Vamos a poner el radio. El jazz es el que está en este momento. El speaker exactamente lo mismo que en Colombia, lee unos anuncios de la goma de mascar o "chicle", despues uno de la crema dental Kolynos, otro de las bujías Auto-Lite, otro de Joe's Barber Shop, otro de Cobb's, artículos para hombre y cien más: al cabo de las cuales anuncia a la popular estrella del cine Shirley Ross cantando "You and me and a kiss at the moonlight" lo cual quiere decir 'que tu y yo nos vamos a besar a la luz de la luna' (Como si un beso no fuera lo mismo a la luz de la luna que en matinee). Se oye entonces la voz de la cantante que nos hacía acordar de las ovejitas chiquitas cuando se pierden de la mamá allá en los "potreros" de Colombia". Total cerramos el radio aburridos porque no hemos entendido absolutamente nada. Nos vamos a proa a contemplar el fantástico aspecto de Miami at the moonlight. La ciudad está que se raja de ganas de que la bombardee un Zero japonés pues no cabe un solo bombillo mas, ni hay color que no figure esta noche. En cuanto a la escasez de automóviles de que tanto se habla en los periódicos, donde está? Las "colas" son



"Pica_pica" también dejó una "girl" en Miami Beach!

interminables en esa ancha avenida que a nuestra vista está. Pasan sedanes de todos los modelos y de todas las marcas. Como ya es tarde nos vamos a acostar a prepararnos para el día siguiente en que habremos de salir a conocer la ciudad de los millones.

El Alza arriba, siguiendo la costumbre y guiándonos por los relojes del buque es a las seis de mañana. La oscuridad es total y de esta manera la gimnasia nos parece un castigo impuesto a las dos de la mañana pero al fin termina pues todo tiene fin en esta vida del cadete.

Salimos francos a las diez de la mañana y nos lanzamos a la calle ansiosos de conocer y de ver todo, pese a las dificultades que habrán de presentarse con esta gente que no habla el mismo acristiano de uno. Pero en fin, es proverbial que un cadete naval no se vara en ninguna parte y con este convencimiento es que desembarcamos listos a apoderarnos de la ciudad y ponernosla de "Ruana". Sin embargo el pelao Barrera bien pronto es víctima de su acostumbrado mal genio. No mas en la puerta del muelle se interpone entre él y la ansiada calle un "sipote guaimarón" que se dirige directamente al "pelao" hablando en su "jerga" esa que no la entiende ni el que la inventó. "El pelao" se pone rojo de la furia y comienza a echar sus maldiciones en legítimo castellano castizo de Cervantes Saavedra que nosotros si entendemos muy bien pero el guardián de la puerta no porque si lo entiende, probablemente el "pelao" no estaría ahora a mi lado escribiendo sus acostumbradas misivas románticas. Al fin nos damos cuenta de que lo quiere el "estimado señor" no es otra cosa que nuestro carnet, el cual al ser presentado, es el "ábrete Sésamo" que abre la puerta por la que nos lanzamos a la calle.

Aquí si fue lo grave. Ahora para donde? Qué hacemos? La fila de carros es interminable y hasta llegamos a creer que es por despistarnos que lo que hacen es darle vueltas a la manzana para hacer creer que hay muchos. Al fin dan un "time out" y logramos pasar a mitad de la calle. Allí hay como una especie de camellón en el cual hay pintados en el suelo avisos que dicen: "para marineros solamente"; por allí cogimos seguros ahora de que no nos va a matar un carro.

Si alguna vez creímos que en Miami íbamos a tener éxito con nuestro flamante uniforme de cadetes nos equivocamos esta vez de medio a medio. Como alcanzar éxito en Miami donde todo el mundo está uniformado? Y las mujeres? Las mujeres.... Pero donde están las mujeres? Lo que pasa a nuestro lado en este momento es un capitán de corbeta y ya vamos a saludarlo cuando nos damos cuenta de que los capitanes de corbeta no suelen tener las

piernas tan divinas que tiene este que se acerca ahora. Tampoco los capitanes de corbeta usan Tangee rojo fuego y este que viene aquí está pidiendo a gritos todo un cuerpo de bomberos. Pero entonces? Qué es lo que pasa? (bolero) Que ciudad es esta donde los capitanes de Corbeta tienen las piernas tan lindas y los labios tan rojos? Y todos volvemos a mirar a Marejú, el único, el infinitamente sabio y él trémulo de emoción también nos dice: "es una Wave, hay que saludarla" "ya lo creo que la vamos a saludar, comenta el incorregible seco Baquero, que pelada". Cuando el Capitán está justamente a los tres pasos reglamentarios de distancia que exige la etiqueta del saludo se lo hacemos en la forma más impecable. El seco no puede resistir a la tentación de echarle un piropo a lo bogotano. Le dice algo así como "qué tipo tan brutal" y mi capitán le contestó en perfecto español: "Oiga jovencito malcriado, si ha de seguir así lo devuelvo a su Unidad". Al seco por poco le dá patatuz de la sorpresa que se llevó con la energía de su capitán. De ahí para adelante ya no le volvió a dirigir ningún piropo a ninguna WAVE por recluta que ella fuera.

Mientras tanto Meléndez, atenido a su política famosa del Buen Vecino, no había perdido el tiempo y cuando lo vimos fue en amable y cordial palique con un ensign de Texas que hablaba correctamente en español. El nos ayudó a salir un poco de las dificultades en que estábamos y galantemente se ofreció a servirnos de cicerone durante un rato. Meléndez nos decía mientras tanto ebrio con su triunfo,



Esto no fue en Miami; fué en Bogotá.

Qué opinan de ese "canal" de Suez? mejor ni en Paipa, qué es donde se fabrican marranos".

Entramos a un USO. Esto es el desvaradero más divino de la vida. Tan pronto llegamos nos salieron al encuentro preciosas "chicas" chapurreando un español horroroso pero destilante de simpatía y amabilidad. Aquí entraron en juego todas las inclinaciones de mis compañeros. Baraya comenzó inmediatamente a poner en juego sus cualidades reconocidas de galán joven, acompañado de Chuchito Mendoza. Troncoso y Barrera esquivos a toda mirada femenina pues ya estaban "comprometidos". Páez se amancizó con la señora organizadora del USO comentando con ella sobre los defectos de la alimentación de tarros mientras que Materon y Martínez Erazo, hacían las delicias de las Girls con su acento altamente pastuso. El "lobo" en el centro del salón de baile bailando cheek_to_cheek con una rubia de un "oomph" que era de mandar trastear y un cuerpo que más tarde nos decía el "lobo" que tenía más curvas que el río Magdalena frente a Neiva. El asonante ritmo de un boogie_woogie se dejó oír y entonces... oh maravilla! El "lobō" el hombre que nunca baila en nuestras fiestas de la Escuela, era digno en verdad de admiración. Estaba lo que se llama echando candela con la rubia aquella y tal cual como habíamos visto en las películas de Andy Hardy, que se bailaba aquello, así lo vimos.

Había momentos en que no podíamos distinguir quién era quién y si lo que iba allá debajo era el lobo o lo que pasaba era que la rubia se había metido un tropezón. No aspiramos a ver nada igual a aquello. La pieza siguiente fue un bolero pero estaba tan entusiasmada la pareja, que siguieron en aquella locura inenarrable del boogie_woogie.

Y los USOS's sandwiches! Conque los lectores se den cuenta de lo que come un marinero y si ese marinero es estadounidense, se podrá formar una idea de la magnitud de los sandwiches aquellos muy distintos de los raquíticos que los ingleses usan en su "five o'clock tea". Qué hermosura aquella! Las verduras más exquisitas, mantequilla, huevos, jamón, pavo, mermelada, uvas y hasta pedazos de alpargate que daban encerrados en aquellas dos sólidas paredes formadas por el delicioso pan. Y todo eso obsequio a los miembros de las Fuerzas Armadas de las Naciones Unidas. Con dos de aquellos sandwiches quedamos todos perfectamente almorzados pero con el firme propósito de volver a tomar las onces y a comer más tardesito. Como vermouth nos dieron coca cola helada, que sabe exactamente lo mismo aquí que en la Patagonia..

Las girls que van al USO a atender a los marinos no pueden atender ninguna invitación fuera de este

establecimiento. Allá las conoce uno y allá se quedan.

Allá se quedan, es cierto. Pero eso no impide que al regresar la dama a su casa encuentre frente a su balcón al romántico pirata que desea hacerla dueña de su corazón. Y es entonces cuando pueden ir al célebre parque de Miami, que es obligación para todo marinero conocer su exacta ubicación. A la entrada hay un letrero en inglés que traducido dice; "PROHIBIDA LA ENTRADA DESPUES DE LAS SEIS DE LA TARDE PARA TODO AQUEL QUE NO PERTENEZCA A LA MARINA", lo que significa que después de las seis de la tarde el parquecito aquel está lleno de marineros muy bien acompañados. Si el "lobo" fue a dar allá es cosa que nunca se sabrá.

Mientras tanto, Baraya y Marejú, como intérprete, hacían de las suyas. Se levantaron sendos tenientes de Navío y andaban con ellas para arriba y para abajo. Baraya no hacía más que reírse de todo lo que hacía o decía su compañera y pagar lo que se comían en los diversos restaurantes a donde entraban.

Martínez Erazo y Materon: paradero ignorado. Después supimos que se habían ido a Miami Beach y habían visto los "mailots" extraerodinámicamente nulos de una miss hija del rey del ariquepe y de otra miss hija del rey de las colombinas. Cada una con 500.000.000 de dólares. Este par de pastusos compraron gorra nueva, tapagorras, vajilla, ropa, etc. de dónde sacaron? Misterio.

Tito Livio.



De regreso de Miami.

Personaje a Bordo

El ya es una cosa trascendental en la Escuela. Una mañana del año pasado llegó y dijo: Aquí estoy a la orden!, y desde entonces ha estado aquí en esta Escuela, para él de tan gratos recuerdos, pues en ella hizo su año de brigadierato, es decir, el periodo "fine" de la vida cadeteril, aunque creemos que ya no la recuerda o al menos nos da esa impresión....

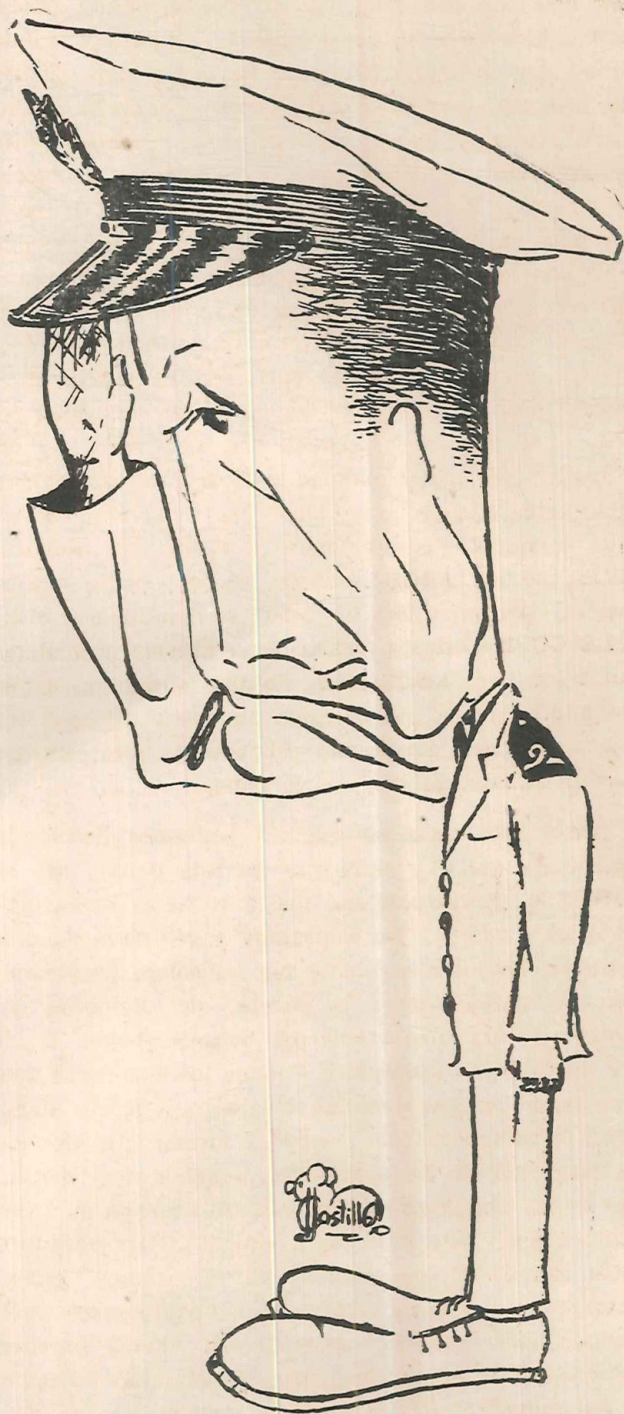
Han pasado los días y a través de ellos se han perfilado de una manera definitiva, como cosas de nunca olvidar, sus zapatos colorados de zuela de goma, esos suavísimos y ligeros escaarpines que se deslizan silenciosos por los pasillos, con la punta levantada como una antena y sin ningún chirrido que denuncie su proximidad breve y cortante. Su gorra, esa indefinible gorra marinera que es más loba que vieja y que toma diversos calados y ángulos de escomamiento según la hora y hasta el momento, porque han de saber, caros lectores, que él es un artífice en la preparación y ejecución de las ocasiones en que éntren las peladas en juego. Ahí si la cosa es seria, pues a pesar de ser de la promoción de los "resbalosos" posee un altísimo concepto del amor y tenemos su punto vulnerable en la "cuerda femenina" que es en él de una extraña sensibilidad desconcertante.

No es alto ni bajito, mejor dicho, es regularcito de puntal, más filiforme que volumétrico, breve, simpático, calculador y amplio conocedor de las marrullas cadeteriles ("Perro no come perro"). Es popularísimo entre las peladas y por lo tanto es gran animador en fiestas, paseos, chocolates y sancuchos; dolor de cabeza de muchos cadetes que creen que les está enamorando la pelada.... pero no hay tal, es que él es así....

Es lobo, lobísimo, ha viajado por casi todos los países americanos y si le preguntan cuál es el viaje de sus mejores recuerdos, contestará sin vacilar:

Oh! La Habana!.. Guanabacoa!! Tiene razón, las cubanitas tienen nombres mitológicos, de asonancias dulcísimas: Haydée, Iris, Violeta, Omaira, Pancracia y Salustiana. En las playas de Marianao bailó el "Hula_hula" en pantalón de baño e hizo las delicias de las chicas habaneras.

En Miami sedujo a un "capitán".... de las "Waves", su uniforme azul de fines de otoño era irresistible aunque estaba empeñado en cambiar de especialización.... y en fin, tal vez por el frío, los U.S. no alcanzaron para comprar una "cap" destinada a los días de repicar duro.



Tome nota, Brigadier....

Sinembargo, la censura tiene un empleado especial para revisar la abrumadora cantidad de romances epistolares que le escriben desde esas tibias latitudes tan propicias para el amor!!

Sufre tal vez del hígado, no hay terapéutica posible para su mal; afortunadamente éste no dura si.

no un día cada vez.... el siguiente al "ataque", y si no hace mucho sol a medio día estará O.K. (Característica intermitente).

Excelente profesor de Nomenclatura, tiene "al pelo" a los pupilos de primer año en el decir marinerío; para ellos no hay pajo que se les pare ni vela que no descifren, ni aparato o compartimento que ignoren; ya saben hasta filar por ojo cuando él se acerca y los sorprende, no propiamente localizando la cruceta alta de la gavia....

Cuando alguno de nuestros lectores visite la Escuela y él esté de guardia, no tiene para identificarlo sino ver las largas tiras negras que se le descuelgan por su babor, sus mocacines colorados de grácil pandeo y su caminar apresurado y avizor. Si nuestro lector tiene la ventura de ser pelada, no hay más que hablar; para las mujeres es el hombre más simpático (Derechos de propaganda exclusivos de LA

CORREDERA), lógicamente entrará a dialogar animadamente con Ud. y entonces se le olvidará que se voló Prisco, que hay que izar la ballenera Nº 2, rasquetear el sector de los pescantes y regar los almen-dros y el jardín.... lo que no quiere decir que apenas deje de percibir la suavidad de su perfume exótico, vuelva a la realidad de ésta, su ya vieja y querida Escuela y fuera de lo antes enunciado haya algunas otras cositas por hacer "en dos minutos".

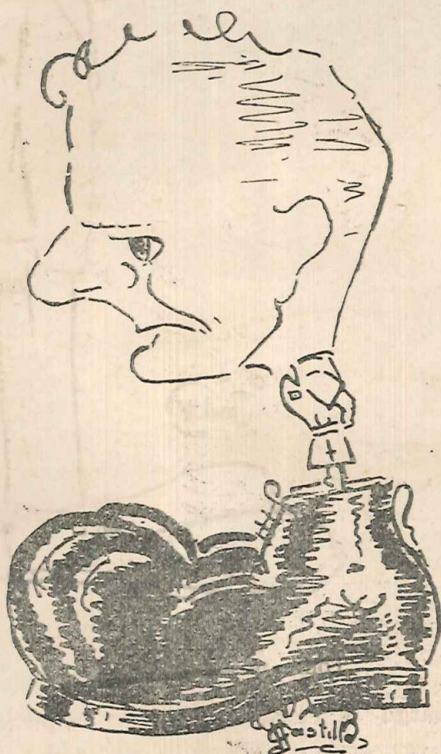
Ah! sus botes! Siempre andan pintaditos y bien aparejados como que son uno de los medios de más éxito: el Tte. Otoyá y el Doctor Herrera lo pueden decir: ballenera, Coca-Cola, confites.... y peladas en profusión, pues él ó Chicri como le dicen en la intimidad, va a bordo!!!

NOTA: Cualquier parecido o relación que tenga el Personaje a Bordo con el Sr. Subtte. de Navío Jorge Taua, Comandante de la Primera División, es pura y casual coincidencia.

AVISOS LIMITADOS

LA CORREDERA necesita secretaria comprendida entre los 16 y los 18 años, viajada, que conozca La Habana.

Envíe cartas de recomendación al Secretario de de LA CORREDERA.



Este es el Secretario....

Matrimonio joven, sin hijos necesita un camarote del segundo piso para habitarlo.

Se promete que no se dañará la pintura de las paredes, ni se tendrán jaulas con canarios. Mande los datos a Remache o a Polea, Miramar.

El Cadete Escobar Posada avisa a todos los brigadieres que en el curso del presente mes de julio le llegarán deliciosos comisos por vía aérea. Dirigirse al anunciante en su establecimiento Amaciselândia.

Daniel Maldonado especialista en floricultura avisa: que durante este mes rebajará los precios a las canastas de flores. Dirigirse directamente a la Dirección de LA CORREDERA.

Mario Convers, profesor de cultura física. Clases a domicilio. Precios módicos. Por un paquete de cigarrillos Pielroja le saca pecho a una tabla. Por un paquete de Lucky le pone a usted en condiciones de enfrentarse a Joe Louis.

Quiere usted aprender a hablar con elegancia y distinción el francés, La lengua del Amor? El famoso profesor Monsieur Julio de Gacharná lo pondrá a usted a la "dernière".

"La Religión al alcance de Todos". Espere usted este famoso libro que editará próximamente el hermano Casabianca! Cuide su alma! Témale al demonio!

Fidel Torres Mantilla, el popular pato, avisa que si siguen rompiendo platos los cadetes, tendrán que comer en totuma.

El galán joven de primer año, príncipe del amor en el pasado Carnaval de Ocaña, saldrá a la calle los días 3, 8, 15 y 29 del presente mes; todas las peladas que quieran conocerlo tendrán una magnífica oportunidad. De las 18.00 a las 19.00 horas, en la Heladería Americana, junto a la "Pianoja".

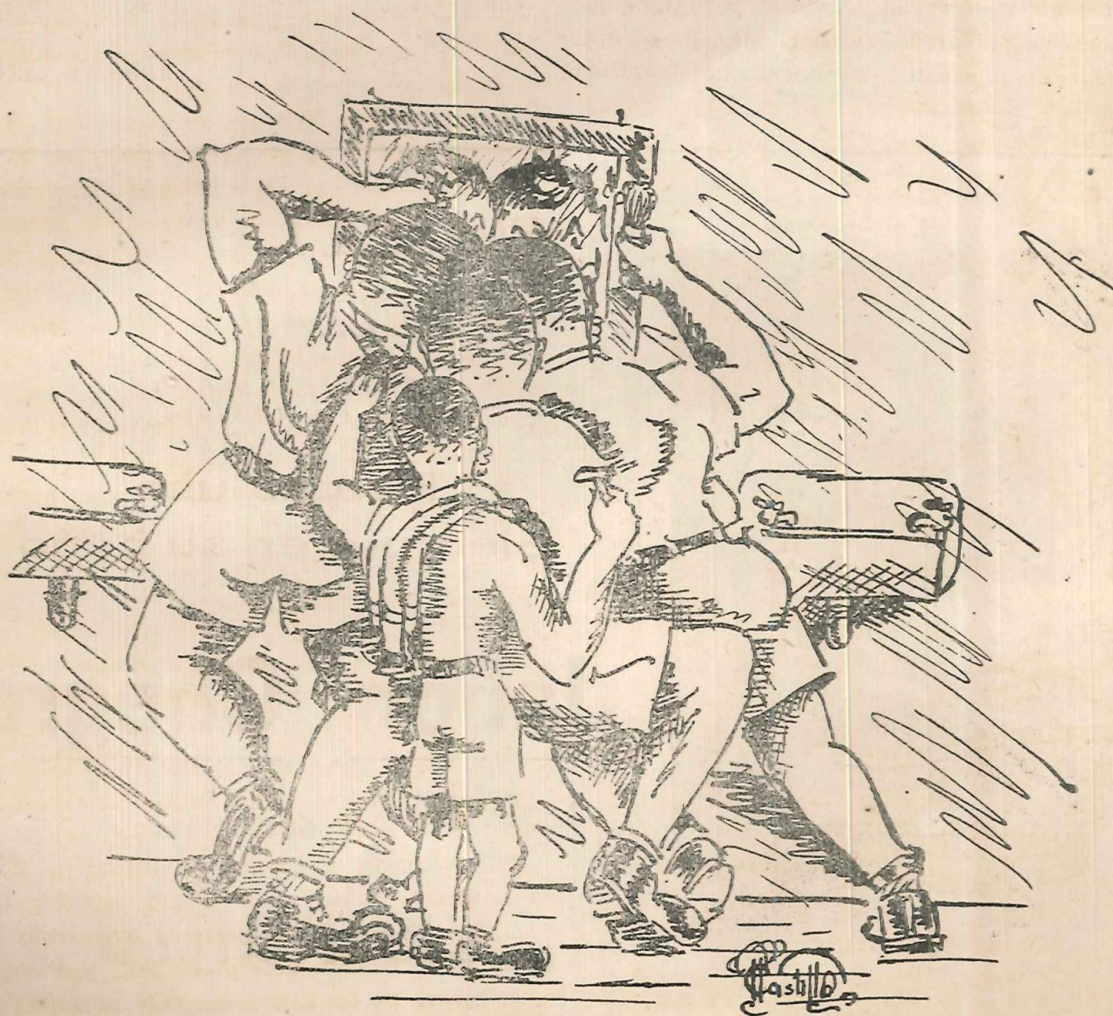
El Peluquero

Lorenzo! Tu poder es inmenso. Tari, tara, tari. Así sube cantando el Cadete las escalerillas que lo separan de la peluquería, mientras a través del cercano muro se filtra el ronquido placentero y profundo del enemigo satánico de las largas cabelleras. Esto sucede ordinariamente los días lunes, porque los demás días o se oye el ritmo de su charla acentuada por los golpes maestros de las tijeras o no se oye nada porque está entregado a lo que él llama sus labores de mecánico que considera bajo dos puntos de vista: el práctico y el estético. Impulsado por el primer principio trata de rejuvenecer hasta lo increíble todo el instrumental que posee: barberas estilo serrucho, raspadoras criminales, amén de las tijeras cojas, y las peinillas desdentadas. Bajo el segundo punto de vista o sea el estético; como quien dice, la fibra íntima de su personalidad cristaliza en sencillas

ocupaciones, tales como las barnizadas que con frecuencia le obsequia a la descalabrada silla (eléctrica) operación que él en su charla jocosa y dicharachera llama el cambio de vestido de Rupertina. Pero sigamos nuestro cuento; en estos momentos el cadete pisa los umbrales del recinto donde se "pela" más (cabelleras) y sorprende a nuestro héroe admirando el panorama femenino que circula por las calles de Boca Grande.

Salve Maestro! dice el cadete, y el "maestro" vuelve la cara hacia el cadete tras de soltar un suspiro kilométrico, que en realidad es el toque de faena.

Pero quizás usted, lector, no conoce a nuestro mencionado personaje; pues bien; es sencillito describirlo: más alto que bajito, con bastantes carnes, y de volumen acentuadamente esférico; frisa a la sazón, por los cuarenta y pico, aunque por su genio a-



Ay Lorenzo, cuándo nos podrás afeitar?

legre y espíritu ansioso de aventuras, parece haber echado en saco roto lo menos una veintena de años, porque si miramos un poco abstractamente, encontramos entonces al artista, en cuyas ágiles manos, las tijeras describen las más caprichosas filigramas. Hay que verlo; hay que admirar esa amabilidad burlona que lo caracteriza como a la persona que está acostumbrada a tomar el pelo a su clientela.

Tiene habilidad especial para desvanecer el temor del recluta melenudo y para halagar al cadete pololo (en general), de atirantada y aerodinámica cabeza; de tal manera que las pobres victimas se sientan confiadísimas y al cabo de brevísimos instantes, ignorantes de lo que les sucede nunca arriba, ven con sorpresa que lo que antes eran ondas y melenas, después no es más que un misérrimo ovoide, viene entonces el golpe de gracia del maestro, pues descubre en su cliente una ira gradual que le hace clavar nerviosamente las uñas sobre los acerados brazos de Rupertina la "eléctrica". Rápido toma entre sus manos un poco de talco, y convierte al furibundo en un auténtico ratón de panadería. Le aplica luego un poco de Glostora, o de cualquiera de los revoltijos que cada uno tiene patentado, desde el Maz Bimbo hasta el Aceite de Aguacate. (Recomendamos la loción

Michín por sus excelentes resultados) después de este sistema de lubricación forzada el paciente poseedor en esos momentos del encanto propio de todo un señor puercoespín se levanta de la silla, se mira en el espejo, se lleva la mano donde le queda ahora la cabeza, torna su mirada hacia el maestro, luego la posa sobre el instrumentaje y palidece, vuelve a mirar a Lorenzo quien adivina el estado anímico del motilado comienza a doblar cuidadosamente la sábana mortuoria y emprende una retirada precavida, el cadete enrojece de coraje, contrae la boca y... se vuelve a mirar en el espejo para contemplar con despecho la media pulgada que contienen su cabellera. Adiós pretensiones de poeta, adiós siluetas filosóficas, patriarcales presencias, de ellas no quedan sino sus pompas y vanidades. Después de esto no queda más remedio que bajar a clase, más no sin antes escuchar la voz de Lorenzo que le dice que usted la pase bien cadete y que me dé el gusto de volverlo a ver muy pronto. El cadete se calla, al salir se estrella con la puerta y va golpeando las paredes con su cabeza mientras arriba se oye el chasquido de las armas homicidas en las manos del Maestro Lorenzo Vega alias "Pepete" nuestro viejo y recordado peluquero.

ARMAND LE CAT.



FRESCA..!

BELLA..!

JUVENIL..!

Porque usa
Siempre en su baño
el

Jabón Chegrel

de

Lemaitre

EL CAPITAN BINNEY.....

(Viene de la página 9)

mo el paso de una nave en concéntricas ondas vibratorias se extiende y repercute en la incommensurable superficie del mar; más no muere como estas; a medida que pasa el tiempo esas altísimas virtudes cobran más relieve y brillantez como que son preceptos inmutables, tradición de la más pura ley traída a tierra colombiana con amor, con esfuerzo y con entusiasmo para quien sentía sobre sí mismo la abrumadora tradición naval del Imperio Británico.

La Escuela Naval de Colombia rinde un cálido y emocionado tributo de admiración, de respeto y de cariño a su memoria; se siente orgullosa de guardar en lo más recóndito y noble de su amor filial un recuerdo imborrable de ese gran corazón y noble espíritu que fue su fundador y renueva la inquebrantable decisión de mantener vivas y frescas sus enseñanzas como la expresión de su postrer y perenne sentimiento de gratitud.

(Tomado de "Diario de la Costa", del 9 de enero del presente año).

SEMELANZAS

LA INFANTERÍA

(Viene de la página 51)

de Semana Santa, el briga ya está exasperado y viene la atrofiante alternativa de curruca, cuatro patas y demás cositas asaz interesantes. Y a todas estas y el aflautado reloj con su campanilla tísica apenas hace sonar las cuatro!!

Presenten.... arr! Reversen.. arr! portaarriba.. arr! al hombro.. arr! al trote marrrr!! y ya ese altivo cadete que tenía cinco metros cúbicos de pecho se ve que ha sucumbido al esfuerzo del pando que nos explicaba el profesor Páramo y casi mira bizco (cosa que le encanta al Briga Chucho) mientras las botas tienen un color de burro al trote indefinible y las mismas, idénticas gruesas gotas de sudor que se descuelgan intermitentes de los rostros cadetes, rifles de todas las épocas parecen escurrir de un filtro de piedra. Y en realidad debe ser de piedra porque el cadete es un hacha!! A las cinco por fin lo retiran y dice muy complacido: OKEY!!

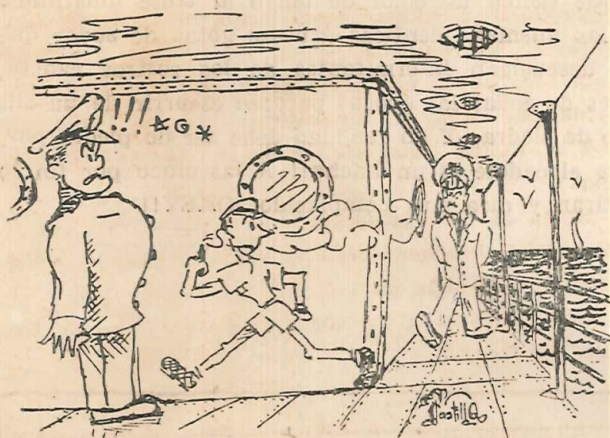
TOME

"COCA-COLA"

Deliciosa y Refrescante.

Los Cadetes y su ingenio

El cronista jocoso de LA CORREDERA ha entrado en acción, y cuando lo hace sálvese quien pueda! El cronista ha entrado al aula de Cuarto año Ingenieros con cierto respeto y temor pues allí son amos y señores el temido Fausto y el Malandrín Chuchó, pero, claro está, el cronista ha logrado salir con vida de ahí y se dirige al aula de Segundo año, el curioso mártir que de lo puro mártir se la pasa durmiendo; en su cartera de cronista tenía varias preguntas por formular en forma rápida a los cadetes para probar su ingenio e iniciativas. Ustedes juzgarán por las respuestas la clase de "fichitas" que son:



Zafarrancho de colisión!!!

Encontramos en primer plano a Carlos Flórez en un momento en que las pesas lo han dejado libre y le disparamos rápidamente el cuestionario:

—Si usted fuera capitán de un buque y oyera la voz hombre al agua, qué haría?

—Y el ingenioso Charles nos dice perfectamente convencido:

—Mandaría largar todas las cargas de profundidad y máquinas adelante para seguridad del infortunado.

—Si el espíritu de Lord Nelson se le apareciera qué le preguntaría?

—Cuántas veces barrió el corredor de estribor del primer piso de la Academia Naval de Dartmouth?

—Qué haría si fuese Comandante de Compañía?

—Duplicaría la rutina para los cadetes mayores de 26 años, pues rejuvenece en un ciento por ciento.

—De qué manera elegante te desharías de tu suegra?

—Poniéndola de guardia en las calderas.

O. K. Charles. Estás muy simpático hoy. Good bye y el cronista sale para otro. Por el corredor vie-

ne la miniatura de la Escuela el famoso brigadier "auxiliar" Currinche Monzon a quien le preguntamos:

—Qué le preguntas a Nelson si te encuentras con él?

Y como buen cadete ejecutivo contesta con picardía:

"Le pregunto los factores de tiro Parodi y las letras de identificación de Emma Hamilton".

—Y si Comandando un buque se cae un hombre al agua, qué haces?

"Le tiro una bomba de achique".

—Y cómo te deshaces de la suegra?

—Echándole un chiste de Marejú o regalándole un retrato de Troncoso.

—Qué color prefieres en los labios de tu pelada?

"De lirios tumefactos con incrustaciones de lapis-lazuli".

Y el simpático Currinche se aleja dejándonos con la boca abierta por su maravilloso ingenio:

Un hombre flaco, flaquísimo se diviza en lontananza, con error de apreciación. Es el popular Popeye de cuarto año, Enrique Baquero, mago y amigo de los espíritus.

—Si tú estás en a Heladería con cinco peladas y no tienes ni un centavo qué haces?

"Me desmayo".

—Por quien votarías para Reina del Cadete?

—Por la pelada que me queda enfrente en la misa los domingos.

—Y si a tu novia le pone bolas un Teniente de Navío, qué haces?

—Le hecho encima al Teniente de Navío con mucha pena un espíritu maligno, por ejemplo el de Mamatoco.

—Cuál es tu nombre femenino favorito?

—Cleopatra.

—Y si te encuentras con Nelson qué le preguntas?

"Dime Nelsiton, te gusta el "Sucre"?"

Y se va espantando del paso un espíritu que lo ha venido molestando durante todo el reportaje.

El ejecutivísimo Carlitos Vázquez, la sonrisa perfecta de la Compañía nos responde a la pregunta de ¿Qué haces si a tu pelada le pone bolas un Teniente de Navío, así:

—Fondeo a barbas de gato o enmiendo de fondeadero.

—Qué harás el día del Cadete?

—Echar el agua al Brigadier Troncoso.

Y viene con un tarro de pintura el encargado de botes el largo y sonriente cadete Lemus. Le contes- ta al cronista rápidamente esta vez sin "concha":

- En qué forma elegante te deshaces de tu suegra?
- Usándola como muerto de ancía.
- Por quien votarias para Reina del Cadete?
- Pregúntele a Varela....
- Cuál es su nombre femenino favorito
- Carmen y otro muy especial que me reservo.

La colonia pastusa está reunida al pie del cañón recordando las erupciones del Galeras o algo parecido. Los coge el cronista desprevenidos y empieza por Quijanito:

—Qué haces si en la Heladería estás con peladas y no tienes plata?

—Las despisto. Yo sé como, porque ya me pasó.

—Y tú, Zambrano qué haces?

—Yo les pregunto: "Oigan chamacas, no han visto nunca correr a un pastuso con zapatos nuevos? Pues véanlo!

—Y tú, Martínez Eraso?

—Yo? Yo empeño la gorra o si no sigo "de gorra".

Y tú, Revelo, qué harás?

—Organizo una vaca entre los cinco y si esto no resulta, "permiso me retiro".

Y tú, Materón?

Yo pido cinco vasos de agua y cinco palillos para sair del lio.

Ya saben pues, las peladas de Cartagena como piensan los pastusos en un trance de estos. Así que mucho cuidado con dejarse invitar de los muy taimados.

Hay otra colonia debajo de una palmera. Son los mozos más simpáticos y de más "oomph" de la Escuela y resueltamente le preguntamos a Zurequito "Chachá":

—Si se va un hombre al agua, qué haces?

—Yo digo. Era un buen marino EHS (está hecho sopas).

—Qué piensas hacer el día del Cadete?

—Pienso hacer una entrega de mi cuerpo y alma a la Coca Cola.

—Cuál es el color favorito para los labios de tu pelada?

—Rojo oscuro y labios húmedos.

Eduardito Martínez Badillo, el Jorge Negrete de primer año y pasisano de Zurequito y con fama de avispadísimo, contesta:

—Le gustan las peladas Cartageneras?

—Más que una franquicia hasta las 24:00.

—Qué haces si a tu novia le para bolas un Teniente de Navío

—Sigo el conducto regular y le paso parte exigiéndole rendición incondicional.

—Cuál es el color favorito para los labios de tu pelada?

—Color de vida, de juventud, calafateados con rouge rojo suave.

—Y cómo te deshaces de la suegra?

—Citándola a relación por mala voluntad en el servicio.

—Que programa tienes para el tres de julio?

—Cerveza en la cabeza y peladas en mi mesa.

El viejito Segura está hablando con Riaño, los abordamos.

—Qué recuerdas con agrado de tu vida de cadete?

—Las enfermedades de Troncoso.

—Y si te encuentras con Nelson qué le preguntas?

—Qué espoleta empleó en la batalla de Trafalgar.

—Y tú Riaño qué le preguntarías?

—Yo le preguntaría cómo hizo para levantarse a Lady Hamilton.

Leyendo en la cámara está Jairo, el sin igual menorcito de los Mantilla.

—Si oyes la voz hombre a agua, qué haces?

—Mandar callar al mensajero.

—Y si fueras Comandante de la Compañía qué harías?

—Haría la Escuela mixta.

El caleño Jiménez también está catalogado entre los ingeniosos. Allá va.

—Qué haces si a tu novia le pone bolas un Teniente de Navío?

Antes, Ahora y Siempre...!!!

Lotería de Cundinamarca

A la Vanguardia !!!

Su problema de la post-guerra será resuelto si compra siempre

CUNDINAMARCA

Con los sorteos semanales obtendrá

\$ 20.000.00

ESPRIECCA HERMANOS

Agentes exclusivos para Bolívar
Departamento de Loterías. Tel. 27-01

AL PAÑOL DE COSAS VIEJAS.....

Lara

Polea y Remache.
 Los zapatos colorados del Teniente Taua.
 Las tiras del Teniente Taua.
 La gorra del Teniente Taua.
 Los grados el tres de julio.
 La dulzaina del Brigasier Wills.
 Y la del "seco".
 Las quince salidas.
 Los amores de Chuchif.
 El maltratado corazón de Tufik.
 La gorra de Curazao y de policía de Mtz. Eraso.
 La libretita del Abuelo Pammm.
 El tiple del "lobo".
 El móvil perpetuo de Varela.
 La resistencia a Cupido del Teniente Otoya.
 Los caninos del "Mono" Vásquez.
 El nido de Aguilas de Michín Reyés.
 Las pesas de Flórez.
 Los versos de Cruz.
 La encefalitis letárgica de Maldo.
 Las "chicas" del camarote de LA CORREDEIRA.

LO QUE HEMOS VISTO POR UN PORTILLO

A Wills y al "seco" Baquero en La Matuna.
 Las reuniones de profesores.
 Las bombas de los administradores.
 Los comisos de Amacice.
 Las juntas de la cantina.
 Los "motivos del lobo".
 Al pato Torres contando los tenedores.
 A los de tercer año regateando en el mercado.

A Maldo trotando hasta Castillo Grande.
 A Durán y a Zambrano cantando bambucos.
 A Martinez Baúllo enseñándole a Chuchito "Como hacerse querer de las peladas".
 Al eterno Quijano atracando la lancha de rutina.
 A Remache y Polea en un romance de amor.

NAVAL FILM CORPORATION PRESENTA

"Siete dias de Licencia". Cadete Flórez.
 "Toros, Amor y Gloria". Cadete Troncoso.
 "El Espectro de la Novia". Cadete Barrera.
 "Canchilias en el Circo". Cadete Revelo.
 "El Amor las vuelve Locas". Novias de los Cadetes.
 "Corresponsal Fenómeno". Director de LA CORREDEIRA.
 "La Monja Alferez". Cadete Riaño.
 "Week_end en La Habana". Cadete Faustino Martinez.
 "Noches de Ronda". Cadete de Imaginaria.
 "Primer Amor". Cadete Varela.
 "Santa". Cadete Casabianca.
 "Qué Hombre tan Simpático". Teniente Berrio.

Se han perdido las siguientes cosas: La escoba de Mahecha, la Fé de Bautismo de Escalante y de Rojas. El reloj de Martinez Badillo.

La Minuta del Brigadier de Guardia.
 Los bigotes del Teniente Irisarri.
 Los pantalones de deporte de Troncoso.
 El Rosario de Martinez Eraso.
 Las espinacas de Cifuentes.

NOTA: Todo esto lo podrá encontrar usted en el estómago de Tulio Enrique Cruz Aponte. Alias "Silver".



En Miami: Good-bye, darling. ¿Dónde nos vemos?

Los Cadetes y la Lengua

Nombres, expresiones y verbos marineros. Traslados al Argot cadeteril.

N. de la R.

Nunca creímos que una sección de LA CORREDELA tuviera tanto éxito como la publicada en nuestro número anterior titulada "Los Cadetes y la Lengua". Para la muestra basta un botón: las peladas de Cartagena saben ya lo que es "Estar a la deriva" o "alterosas". Así pues, seguimos:

Lantia. — Es lo que dice el cadete enamorado de los ojos de su adorada.

Sondaleza. — Dicese que una señora va a echarle la sondaleza a un cadete cuando quiere cazarlo para casarlo con su hija.

Escurridor. — Dicese de los Tenientes y Subtenientes de Navio solteros.

Arpón. — Cupido y su Arpón.

Rastra. — Manera elegante de decir que uno lleva la vida arrastrada.

Cuerpo Muerto. — Dicese de los cadetes que irremisiblemente repetirán año.

Baliza. — Poste de la esquina donde vive la pelada.

Abatimiento. — Estado de ánimo propio del cadete cuando le han quitado quince salidas.

Esteia. — Nombre de mujer.

Largar por Ojo. — Dicese de la mirada 37 que largan los cadetes en el intermedio del matinée.

Tenedero. — La Heladería Americana, su sitio preferido.

Mordido. — Efecto que produce la perrita Polea en los cadetes.

Colisión. — Pelear con la pelada.

Adrizar. — Es el arte de presentarse correctamente al Brigadier de guardia después de haber estado cazando "Aguilas".

Amantillar. — Dicese de los brigadieres que forman parte del "trust", Mantilla, Mantilla, compañía.

Bornear. — Pasando toda la tarde dándole vueltas a la manzana donde vive la pelada.

Desatracar. — Abandonar precipitadamente el asiento en matinée antes de que enciendan la luz.

Garrear. — Llenarle los oídos de dulzuras a una niña y después no saludarla en la calle.

Guiñar. — Desde la mirada 1 hasta la mirada 37.

Laborear. Mandar flores diariamente "a lo pam".

Virar. — Verbo que significa "no me meto en calmisas de 11 varas".

Tiro natural. — Uniforme de salida.

Tiro forzado. — Uniforme de trabajo.

Interruptor. — Cadete sapo en matinée.

Astillero. — Primer año.

Baterías. — Sistema amoroso usado por el seco Baquero.

Cúpula. — Dicese de una pelada tipo Rita Hayworth.

Amantillo. — Cadete al cual todavía no le han dicho "sí".

Marchapies. — Irse a pie hasta Cartagena.

Grillete giratorio. — Un cadete tipo Barrera.

Eslora. — Estatura de una pelada.

Manga. — Barrio de Cartagena.

Sentina. — Amplio espacio debajo de los colchones donde los cadetes guardan hasta pedazos de enjalmas.

Cuadernas. — Femenino de cuaderno. Libreta de apuntes.

JUVENTUD NAVAL.....

(Viene de la página 48)

Luis Calderón

José Fernández

Trófino Mera

Rafael Fernández

José Dennis Villa

Arturo Lemus

Francisco Rojas

Gustavo Valenzuela.

La presentación ha sido una revelación para todos los fanáticos del balompié, triunfando contra sus fuertes rivales por "escotes" notables que dan una idea de su potencialidad. En la primera vuelta ha resultado vencedor, siendo el balance de juegos el siguiente:

Juventud Naval vs. Universidad. Ganador Juventud Naval por 5—0. Juventud Naval vs. Infantería de Marina. Ganador Juventud Naval por 3—1. Juventud Naval vs. Atlético Cartagena. Ganador Juventud Naval por 6—0.

Como se vé el equipo Naval ha obtenido 14 goals a su favor por 1 en contra y 6 puntos, que lo colocan así, a la cabeza del Torneo con las características de invicto.

Actualmente, cuenta el cuadro con un engranaje perfecto dentro de su organización; velando sus miembros, por el adelanto constante del Club hasta ofrecer una cuota mensual para su sostenimiento, lo cual es una muestra clara del espíritu deportivo que los mueve, y el interés perenne por que su obra no decaiga un instante, y solo siga por la ruta del triunfo y el pundonor. Hoy el JUVENTUD NAVAL es un digno orgullo para nuestra Marina.

B. B. H.

tantes le permita su capacidad. El empleo especial del buque siembra-minas es el de sembrar campos de minas a flote, en beneficio de la acción de la flota, es decir, para impedir el uso de una parte del mar, o un cierto rumbo al enemigo o para proteger una retirada.

Lanchas torpederas:

Estas son lanchas de una eslora de 15 a 30 metros con una velocidad de 40 a 60 nudos con motores de combustión interna, que llevan a bordo 2 a 4 torpedos dos o mas ametralladoras anti-aéreas y a veces cargas de profundidad. Casi su única defensa es su velocidad y su habilidad para maniobrar. A causa de su corto radio de acción su uso principal es en aguas costaneras, pero su poco costo, y su gran fuerza para atacar, las hace sumamente útiles dentro de sus limitaciones.

Porta Aviones:

Estos son los aeropuertos móviles de la marina. La cubierta de vuelo es sumamente vulnerable por bombas aéreas. Unos pocos impactos directos de bombas pesadas probablemente paralizarían todos los aeroplanos a bordo. El localizar y bombardear los porta-aviones enemigos es por eso de suma importancia para ganar el control del aire. De todos los tipos de buques que hemos considerado, este es el único que evita a toda costa tomar parte en la batalla naval. Su valor depende de su capacidad para transportar aeroplanos y solo de eso y una vez que su cubierta de vuelo está fuera de servicio, el buque ya no tiene ningún valor para la flota.

Varias veces se ha mencionado "línea de exploración" "Fuerza de exploración", "cobertura anti-submarina" "cobertura anti-destroyer". En nuestro estudio el uso de varios tipos de buques, es conveniente definir estos términos mas exactamente. La exploración tiene por objeto procurar información acerca de una fuerza enemiga que se sabe o se cree esta en cierta area. La información obtenida por las fuerzas de exploración es de dos clases: primera, "información positiva" que es el resultado del contacto visual con las fuerzas enemigas, y segunda, "información negativa" que es el resultado de la verificación de que no hay fuerzas enemigas en una cierta area. La "cobertura" sirve para proteger la fuerza de un ataque, así, la cobertura anti-submarina sirve para protección en contra de ataques hechos por submarinos.

Ahora podremos determinar el número y tipo de buques necesarios para formar la fuerza de exploración: debe contener números suficientes para cubrir adecuadamente el area de exploración y deben ser del tipo adecuado para penetrar en las líneas enemigas y conseguir la información exigida por el comandante en Jefe. De la misma manera y por la misma razón se puede determinar el número de buques y sus tipos para una fuerza de cobertura.

Hasta ahora hemos considerado en esta conferencia principalmente el uso de varios tipos de buques con respecto a una batalla en que se emplee toda la flota. Cualquier otro uso de los varios tipos de buques es una naturaleza secundaria, y aunque importante, debe de ser sujeta al objetivo principal, la derrota de la flota enemiga.

CLASIFICACION GENERAL DE LOS BUQUES GUERRA. — ARMAMENTO

(4a. Conferencia)

Aunque el título de la conferencia de hoy es "Armamentos", el término debería ampliarse para incluir "Características militares de buques y armas navales" porque las características militares de los buques de combate, consideradas todas juntas, determinan el valor militar de la flota. Armamento denota tan solo fuerza ofensiva, pero siempre se debe considerar en conexión con la fuerza defensiva, eso es blindaje. La parte de la velocidad, como característica militar no será discutida por ahora.

Entonces, desde este punto de vista, los principales elementos de la capacidad de combate de un acorazado son sus fuerzas de tiro, armamento,

y su resistencia a la averia por armamentos enemigos. Por el momento, la capacidad de establecer sus comunicaciones durante la batalla no será mencionada.

El acorazado ofrece el mejor ejemplo de cañones de gran calibre en combinación con la mas grande resistencia a la averia producida por fuego de cañones del enemigo. En todas las otras clases de buques de guerra, una de estas dos condiciones por lo general, el blindaje, se sacrifica para obtener mayor número de cañones.

A causa de su fuerza ofensiva y defensiva, el acorazado es la personificación de las cualidades de

de combate. Algunos medios deben ser previstos para que los destroyers puedan completar el ataque de torpedos sin ser molestados por las fuerzas ligeras enemigas. Los cruceros ligeros proveen esta protección, y su colocación por lo general es tal, que ellos pueden interponerse entre nuestros destroyers y los del enemigo. Se pueden ver que los cruceros generalmente acompañan a los destroyers en sus ataques pues estos buques también llevan torpedos.

Destroyers.

Posiblemente estos son los mas útiles de todos los tipos de buques de guerra a causa de su velocidades, su maniobrabilidad y su economía. En altamar, unidos con toda la flota entera, los encontramos en la línea de exploración, en la cobertura anti-submarino y en la cobertura anti-destroyer, en ataques nocturnos en la escolta de los buques auxiliares; y el desplegarse, en posiciones para el ataque contra la línea de batalla enemiga o contra-ataque para repeler ataques de destroyers enemigos y disponibles para hacer cortinas de humo para fines tácticos. Su gran debilidad es su vulnerabilidad por falta de blindaje y su velocidad y habilidad para maniobrar solamente en parte lo compensan.

Submarinos

Esencialmente la única defensa de un submarino es sumergirse. Por esto, todo lo que puede hacer debe ser hecho clandestinamente para protegerse. Esta cualidad de poderse esconder, lo hace sumamente útil en las fuerza de exploración, porque cuando fuerzas enemigas de cobertura son tan fuertes que impiden a nuestros buques de superficie que penetran, frecuentemente les es posible a los submarinos sumergidos alcanzar la línea principal del enemigo, para procurar los datos que necesita el comandante en Jefe. Después del despliegue, es decir cuando la batalla es inminente, o ha empezado, los submarinos toman su posición para hacer un ataque de torpedos a las fuerza enemiga principal, estando sumergidos.

Buques siembra-minas

Este es un tipo nuevo de buque que tiene un uso táctico especial. Sus características lo asemejan mucho al destroyer; tiene aproximadamente el mismo tonelaje, la misma velocidad y la misma falta de blindaje, pero en vez de llevar a bordo torpedos lleva cuantas minas flo-

Por Patriotismo, Por Regionalismo

Proteja usted la industria propia.
Consumiendo usted los licores oficiales de Bolívar, contribuye al mayor incremento de la economía de su región.

Las Rentas de Licores de Bolívar representan un porcentaje importante en el Presupuesto de sus rentas y para el desarrollo satisfactorio de todas las actividades oficiales se requiere el creciente rendimiento de sus recaudos.

Rones Viejos:

**BOLIVAR
CONVIVENCIA
CARTAGENA.**

Anises Finos:

**QUETZAL
COCO
NARANJA
CELESTIAL
MATRIMONIO
PATO CUCHARO**

RENTA DE LICORES DE BOLIVAR

batalla en el mar y como tal, ha sido siempre, es ahora y hasta cuando se puede pronosticar, será la base esencial de la fuerza del mar. Es el centro de donde irradian las fuerzas ligeras, fuerzas submarinas y las fuerzas del aire, para ganar y mantener soberanía en el mar. Es el centro del cual todos los tipos dependen para asistencia mutua.

El blindaje está puesto en los acorazados por protección de ciertas partes vitales. En estas partes se encuentran: el armamento en si mismo; las estaciones para el control del fuego de cañón; las santa bárbaras; todos los espacios para la maquinaria y los sitios para controlar las maniobras del buque.

Suponiendo que todo el blindaje es de la mejor calidad, el espesor que se le dará, dependerá en su colocación en el buque. La posición ideal es aquella en que los proyectiles enemigos hagan impacto en un ángulo mínimo respecto al blindaje, dándole así el máximo espesor para penetrarlo. Este ideal nunca puede realizarse, por consecuencia, el blindaje se pone de tal manera que de la protección máxima contra el ángulo mas probable del impacto de los proyectiles enemigos.

A propósito se debería recordar que la trayectoria de todos los cañones navales es muy rasante y que los buques navales no llevan cañones corres-

pondientes a los Mort, empleados por el ejército. Otra peculiaridad de los cañones navales es que los proyectiles tienen espoletas de tal manera contruídos que la explosión no ocurre al hacer contacto, como sucede en algunos de los proyectiles del ejército, que hacen explosión al tener contacto con el blindaje causando muy poca avería al buque que tocan. Es necesario que el proyectil penetre primero en el blindaje, y después cuando esté dentro del buque, haga explosión causando averías al personal y material.

Aun cuando la trayectoria de cañones navales es muy rosante, no obstante a largas distancias, el ángulo de caída es grande, a veces 60o. grados. A este ángulo la superficie horizontal de un buque presenta un blanco mas grande que la vertical, y por eso debe existir blindaje horizontal y también blindaje. Y además, en la guerra moderna, el blindaje horizontal debe ser previsto para protección contra averías causadas por bombas aéreas. La adición de este extur peso debe ser compensado por la reducción de peso en cualquier otro lugar. Este problema ha resultado muy difícil para los constructores navales.

De este modo el blindaje de un buque se asemeja a una caja, que tiene blindaje en todos sus lados menos en el fondo, y además hay blindaje en las torres, sitios para el control de fuego etc.

El armamento es la fuerza ofensiva de un buque. Naturalmente deseamos que nuestro buque tenga la máxima fuerza ofensiva, y por eso, deseamos poner a bordo cañones tan grandes como sea posible, y queremos el mayor número de ellos. Naturalmente hay un límite práctico tanto para el tamaño como para el número de cañones que pueden colocarse en cualquier buque. Pero hay un recurso mas a nuestro alcance: podemos aumentar el daño causado por un proyectil que golpee al enemigo, aumentando su velocidad lo que se obtiene por uno de estos métodos: primero: aumentando el peso de la carga de proyección o segundo, aumentando el poder de la carga de proyección.

Tomando en consideración los factores mencionados, ahora es deseable conocer el tamaño y número de los cañones empleados a bordo de los varios tipos de buques. Son:

Acorazados

De 8 a 12 cañones en la baterial principal.

De 12 a 16 pulgadas de calibre.

Estos cañones son montados en torres blindadas, dos o tres cañones por torre. El alcance máximo es de mas o menos 30.000 metros.

Fabrica de Camisas

BEETAR

Vendemos camisas y ropa interior para hombre a los mejores precios del país. Nuestras marcas exclusivas

BEETAR y FEBECO

son solicitadas en todas las plazas. Antes de hacer sus compras al por mayor solicite nuestros precios. Somos los primeros fabricantes de camisas que se han establecido en la costa atlántica. 17 años de experiencia al servicio de nuestra clientela.

F. BEETAR & CO.

Por telégrafo: "Febeco. — Apartados:
Aéreo 181 — Nacional 162.

De 8 a 16 cañones de 5 pulgadas para defensa contra ataques de destroyers y submarinos. Estos cañones se ponen en compartimentos con blindaje para la protección tan solo de cascos. El alcance máximo de estos cañones es poco mas o menos de 16.000.

De 8 a 16 cañones antiareos de 5 pulgadas, en las cubiertas mas altas, para protección contra-ataques aeroplanos, aunque estos cañones también se pueden usar para hacer fuego sobre buques en la superficie. Tienen espoletas automáticas y un alcance máximo vertical de cerca de 8.000 metros.

Crucero pesados

De 8 a 10 cañones de 8 pulgadas como batería principal. Son montados en torres blindadas, con dos o tres cañones en cada torre. Alcance máximo, mas o menos de 30.000 metros.

De 8 a 12 cañones antiaereos de 5 pulgadas, idénticos en todos los aspectos a los de los acorazados.

Los cruceros pueden llevar o no, torpedos a bordo, en algunos paises los llevan, en otros no.

Cruceros ligeros.

De 8 a 16 cañones de 6 pulgadas, montados en torres o en compartimentos. Cuando son montados en las torres el blindaje es muy ligero y sirve únicamente para la protección en contra de cascos. El alcance máximo es poco mas o menos de 22.00 metros.

De 4 a 8 cañones antiaereos de 5 pulgadas que tienen las mismas condiciones y características de los de los acorazados.

De 4 a 12 torpedos que tienen alcance máximo de mas o menos 10.0000 metros.

Destroyers

De 4 a 8 cañones de 5 pulgadas. Los destroyers viejos solo tienen cañones de superficie, pero en casi todos los destroyers modernos, estos sirven pa-

ra doble fin, es decir tanto para superficie y como antiareos.

Además, estos destroyers llevan a bordo una batería de 2 a 4 cañones antiareos de 40 milímetros de calibre.

De 8 a 16 torpedos que tienen un alcance máximo de cerca de 10.000 m. De 10 a 30 cargas de profundidad.

Porta-aviones

De 8 a 12 cañones de 8 pulgadas, montados en torres blindadas que tienen las mismas características que los de los cruceros pesados.

De 8 a 16 cañones antiaereos de 5 pulgadas semejantes a los montados en los acorazados.

Submarinos

De 1 a 2 cañones que varias de 3 a 6 pulgadas y que tienen un alcance desde 16000 hasta 18.000 metros.

De 6 a 16 torpedos con un máximo alcance de mas o menos 10.000 metros. Casi todos estos buques llevan a bordo un número variado de Am. antiaereas de mas o menos media pulgada, para protección contra bombarderos en picada.

Se debe entender que los datos acabados de dar son generalizaciones únicamente y que hay gran diversidad en las diferentes marinas del mundo.

El HUMO como arma debe ser mencionado. Puede ser puesto como una "cortina" que viene de las chimeneas de todos los buques de superficie, y los aeroplanos también pueden tenderlo. Aparatos especiales pueden ser empleados para formar cortinas de humo. La cortina de humo puede ser empleada para ocultar una parte del enemigo mientras se concentra el fuego en la parte expuesta. Es especialmente efectivo para cubrir ataques de destroyers y retiradas después de tales ataques, y puede ser usado en conjunto en otras maniobras tácticas.

Capitán de Navío ADAMS

De la Misión Naval Norteamericana

J O S E Y A B R U D Y

Ventas al por mayor

Surtido variado de mercancías nacionales y extranjeras

Calle de las carretas No. 28 — Cartagena.

El primer ataque submarino

Por el Capitán de Corbeta P. PROTOPAPAS de la Marina Helénica y traducido de la "Revue Maritime Francaise", por Oscar Herrera Rebolledo.



"No hay un pueblo que haya adquirido en el mundo algún renombre, que no se glorie ante todo de sus hazañas militares. Son ellas sus mas hermosos títulos para legar a la posteridad". — PROUDOM.



Esta bella expresión puede ser completada, observando que todas las naciones guardan celosamente y defienden con energía sus hazañas en el dominio de la fuerza. Fiel a esta tradición universal, trataré de defender en las líneas que siguen, un título que pertenece a la Marina Helenica y que los historiadores modernos tratan de ignorar.

Al escribir la historia de un arma, siguiendo un uso consagrado por el tiempo se debe remontar al historiador hasta los mas lejanos orígenes. Es justo, pues, establecer a propósito del uso militar del submarino, por quién y cuándo fué llevado a cabo el primer ataque bajo el agua en tiempo de guerra. Durante la gran guerra (1914-1918) y muchos años después de haberse terminado fué guardado al respecto el mas absoluto silencio en los archivos herméticamente cerrados de los almirantazgos. Vino después la revelación, y se pusieron a la disposición de los exploradores de la historia, informaciones autorizadas y abundantes. Aquellos, ampliando reseñas, pronunciaron el veredicto siguiente: el 8 de agosto de 1914, por primera vez en tiempo de guerra, fué lanzado un torpedo por un subma-

rino alemán contra el acorazado inglés "Monarch" que practicaba ejercicios de tiro al Sud este de la Isla Fair. El submarino era el U-15, comandado por el Capitán de Corbeta Phole. El torpedo no dió en el blanco. El U-15 formaba parte de la primera escuadrilla de submarinos alemanes que barría el mar del norte en los comienzos de la guerra. Al día siguiente de su infructuoso ataque, encontró al crucero Birmingham y partiéndolo en dos lo envió al fondo del mar, primera víctima que inauguró una larga lista de pérdidas crueles.

Supuesto todo esto, los historiadores se equivocaron. En realidad este ataque es el segundo en la historia. Si en lugar de ceñirse al estricto estudio de la gran conflagración mundial, hubieran ellos lanzado una mirada investigadora un poco más lejos, habrían descubierto que dos años antes de este ataque calificado de primero, el submarino griego "Delfin" comandado por el Capitán de Corbeta Paparigopoullo, que participaba en las operaciones militares de la primera guerra balcánica, atacó el 22 de diciembre de 1912 al crucero turco "Medjidieh" frente a la entrada del Helesponto y lanzó el primer torpedo provisto de cabeza

de guerra. No permitió el destino que este esfuerzo del "Delfin", admirable bajo todo punto de vista fuese coronado por el éxito, ni que el nombre de su comandante encabezara la lista de los héroes submarinos. Nada se opone sin embargo a que este ataque ocupe el lugar que le corresponde en la historia.

Brillante tambien desde el punto de vista del arte submarino moderno, aparece este ataque aun mas meritorio si se tienen en cuenta las condiciones verdaderamente dramáticas en que fue ejecutado. Rara vez un comandante de buque de guerra se ha empeñado con tanta furia y coraje con la esperanza de alcanzar un resultado favorable, hasta el punto de que esta misma impetuosidad lo conduzca al borde mismo de la catástrofe. La divinidad caprichosa interviene para evitar que el "Delfin" termine prematuramente sus días. Pero dejemos que la historia nos exponga los hechos.

EL "DELFIN", PRIMER SUBMARINO GRIEGO

En un pasado que parecía muy lejano, antes de que la gran guerra le hiciera surgir con brillo, el

submarino, saliendo tímidamente de las tinieblas donde le habían tenido su pretendida fragilidad y una ausencia injustificada de confianza, toma en el cuadro de los órganos de guerra naval un puesto de excepcional importancia. Al introducirse en la técnica guerrera, serios y nuevos procedimientos, adquirió el submarino también una novedad que cautivó la atención sobre todo de las marinas pequeñas que vieron en él el arma soñada, poderosa por la sorpresa, terrible por el ingenio que la gobernaba y también invulnerable.

La marina griega era de estas marinas pequeñas, y en el año de

1910, considerando que la nueva arma había traspasado los límites de la experiencia, encargó dos submarinos a los astilleros Shneider, bajo planos de Laubeuf. Estos buques, aunque provistos de todos los adelantos de la época, eran vistos a la luz de las enseñanzas de la post-guerra, unidades muy mezquinas. Esta mediocridad estaba acrecentada por el hecho de que el personal que debería garantizar su conducción y utilidad, tenía una instrucción técnicamente insuficiente.

La dificultad era seria, pero también poco insalvable. Shneider prestó amablemente su ayuda, encargando a un oficial francés retirado de

iniciar a los oficiales griegos en la nevegación submarina. Por otra parte, la construcción de un submarino dura de ordinario bastante tiempo, permitiendo así que un personal inteligente pueda adquirir conocimientos suficientes para poder posteriormente familiarizarse debido a la práctica, con sus mecanismos delicados y complejos.

Para comandar el primero de estos buques, el "Delfin", y organizar el servicio, la marina helenica hizo una escogencia afortunada y designó para este puesto al capitán de Corbeta S. Paparigopoulo quien era acreedor, por sus largos y hermosos servicios, a una estima general. Excelente marino, instruido, y con un sentido profundo de organizador, este oficial tenía sobre todo un don de inestimable valor: la fe en el arma; era ella motivo poderoso para sostener el pesado fardo de dificultades en la organización de un nuevo servicio que nacía de la nada. Para ayudarlo le fue nombrado adjunto al teniente de navío D. Lambrou, modelo de orden y de método. En cuanto al personal subalterno fue seleccionado entre los mejores suboficiales de la Marina.

Las cosas hubieran marchado a la perfección si el tiempo puesto a su disposición para completar la instrucción del personal hubiera sido el requerido. Desgraciadamente ocurrieron ciertas circunstancias que privaron al "Delfin" de este factor tan indispensable.

El horizonte ya ensombrecido peligrosamente después de muchos meses en los Balkanes, hizo presentir que la guerra se acercaba. El 21 de agosto de 1912, se izó el pabellón griego a bordo del "Delfin" en Toulon y después de una decena de imersiones, entrenamiento ejecutado en forma rápida, de-

Alegría de vivir



- CUIDE SU SALUD
- CONTRA TOS
CATARROS, GRIPA

Fome

- EL INDISPENSABLE
- CURATIVO
- PULMONAR ROMAN
- DE VENTA EN FARMACIAS Y DROGUERIAS



PUB *Splendid*

Jó las aguas francesas el 29 de septiembre y se dirigió a aguas nacionales. En el viaje una pequeña avería en el motor de babor obligó al comandante a hacer escala en Corfou el 4 de octubre, donde supo la noticia de la iniciación de la guerra. Algunas horas de trabajo conciente fueron suficientes para reparar el motor y al siguiente día el "Delfin" llegaba al arsenal de Salamina, después de 130 horas de navegación, esfuerzo que para la época, y ejecutado por un personal que por primera vez tomaba contacto con este nuevo tipo de buque, no deja de tener gran mérito. Tan pronto hubo llegado a Grecia, el submarino efectuó las revistas indispensables de los motores y de los aparejos auxiliares, al embarque de torpedos, la estiba del material y los múltiples trabajos para la preparación de la guerra. El arsenal, cupado íntegramente por los buques de superficie prestó pocos servicios al submarino. A pesar de estas circunstancias adversas, el "Delfin" estuvo en pocos días listo a hacerse a la mar y según orden del comandante en Jefe, dejó el

arsenal para dirigirse a Moudros.

No se puede comentar favorablemente esta partida precipitada. Era preciso que el Comandante del "Delfin" ejecutara cierto número de ataques de entrenamiento y procediera a efectuar algunos lanzamientos de torpedos, para adquirir el decisivo factor de la experiencia. En el caso del "DELFIN" esta preciosa experiencia faltaba totalmente al comandante.

Las autoridades que permitieron la salida del "Delfin" para el teatro de la guerra en un estado de preparación tan incompleto, no pueden ser en todo caso censuradas, ya que ellas ignoraban la importancia de una preparación eficaz para los ataques submarinos. El comandante del "Delfin" era el único que conocía exactamente la situación; pero impregnado por el vivo deseo de tomar parte activa en las operaciones militares, que según todos creían serían de corta duración, no quiso manifestar tales requisitos a sus superiores.

Es probable que le repugnara dar muestras de espíritu conservador en momentos en que el entusiasmo conmovía a toda Grecia

desde sus cimientos hasta sus más elevadas cumbres.

Queda pues establecido que el Comandante del "Delfin" llega al campo de batalla no teniendo por guía en la ejecución de sus ataques, sino su experiencia en el mar, su imaginación y los vagos conocimientos teóricos de la época.

Habiéndose unido a la flota en Moudros, el "Delfin" luchó enormemente contra las deficiencias del nuevo material. Continuamente llegaba a puerto a reparaciones, cortadas a pequeños intervalos con algunos ejercicios de inmersión. Por fin, el 20 de noviembre, la embarcación se encontró suficientemente lista para regresar a Tenedos escoltada por un destróyer, y pudo participar en el bloqueo de los Dardanelos, patrullando frente a la entrada, ya sumergido ya en superficie, y a una distancia de las fortalezas de 4 a 6.000 metros. Durante la noche fondeaba en Tenedos a fin de cargar las baterías y rehacer el aire comprimido. Las dificultades sin embargo no cesaban de aumentar volviendo la vida a bordo insopor-

Tejidos Rosellón

Lo mejor de la industria textil Colombiana
Especialidad en tela para pañales, tela
para sábanas Toallas y sobrecamas.

Rafael del Castillo & Co. Cartagena

TELEFONO No. 22-59

table. Los patrullajes hasta el 14 de diciembre continuaron monótonos y extenuantes sin que se presentara la ocasión de una acción cualquiera.

Pero aquel día, cambió la situación. Los turcos habiendo entablado con los aliados balcánicos algunas conferencias para llegar a un armisticio, chocaron con la intransigencia de Grecia y resolvieron obrar energicamente en el mar. El "Delfin" se encontraba fondeado en Tenedos, cuando en la mañana los destroyers en la rada, recibieron la señal convencional de una salida parcial de la flota enemiga. Se aprovisionaron rápidamente y se comunicó al submarino la orden de esperar en el puerto comunicaciones posteriores. Dos horas después, (el "Delfin" no tenía T.S.F.) fue enviado un destroyers, para advertirle la presencia del "Medjidieh" frente a los Estrechos, y se le transmitió la orden de "libertad de maniobra".

Tan pronto fue recibida la comunicación, el "Delfin" aprontó sus diesels, he hizo rumbo a toda velocidad hacia el enemigo. Cerca de la entrada sumergió pero no fue observado ningún vestigio del "Medjiedh". El enemigo había retrocedido, y un penacho de humo indicaba su paso. Desesperado, Paparigopoulo, volvió con su

embarcación a Tenedos y se quejó ante el almirante, tanto por la orden de permanecer en el puerto como del retraso en la comunicación de los reconocimientos.

El día siguiente pasó tranquilo. Ningún buque enemigo se atrevió a salir del Estrecho y no fue variada la monotonía del patrullaje sino por una corta inmersión, en vista de que un acorazado italiano salía del Helesponto.

El 16 de diciembre las dos flotas enemigas se enfrentaron a lo largo del Cabo Helles. El "Delfin" patrullaba al norte de Tenedos cuando un destroyer se acercó y le transmitió la nueva de la presencia del enemigo frente a la entrada. La señal terminaba diciendo: "Escúcheme y sígame". El "Delfin" se vió obligado a seguir por la superficie al destroyers. Pero a las 08-50 horas los grandes buques enemigos salieron del estrecho y a las 09-30 h. abrieron el fuego. El destroyers se escapó a toda velocidad y el "Delfin" libre ya gracias a la llegada del enemigo, se dirigió hacia la entrada.

El casco del submarino se estremeció con la explosión de los gruesos obuses en el mar. En un momento preparó todo Paparigopoulo para el lanzamiento, pero de repente los turcos viraron y se dirigieron a toda velocidad hacia el

abrigo de las fortalezas. Perseverando, no dejó el submarino la calma hasta tanto no hubo ya esperanza de acción y se dedicó a patrullar durante dos horas en estos lugares. Esta vez, expresó Paparigopoulo libremente su descontento. Por la segunda vez había sido privado de una soberbia ocasión de ataque por una pérdida injustificada de tiempo. En un informe expresó al almirantazgo que en estas condiciones no podía llevarse a cabo ninguna acción. El almirante persuadido al fin, le concedió la "libertad absoluta de maniobra".

Pasaron sin embargo algunos días más en calma y el patrullaje continuó hasta el 21 de diciembre. En la tarde de este día, el "Delfin" regresó a Tenedos y había apenas comenzado a cargar cuando los destroyers de guardia señalaron una salida del enemigo. Se suspendió la carga y el "Delfin" salió del puerto con la orden de mantenerse al sur de la ciudad para no incomodar a los destroyers. Como se esperaba de un momento a otro la solución del conflicto, el submarino se esperó frente a la costa y pasó la noche maniobrando con sus motores eléctricos.

Pero la alerta continuó hasta el siguiente día y en la mañana el "Delfin" se dirigió hacia los muelles ansioso de recuperar el com-

Ferretería «El Serrucho»

Calle de Badillo

Articulos de la mejor calidad

Armando Espriella & Co. — Cartagena

bustible gastado en la noche. Apenas hubo llegado preguntó a un torpedero de guardia si podría cargarle y recibió como respuesta la siguiente señal: "Medjidieh y cinco torpederos están saliendo del estrecho. Libertad de maniobra".

Paparigoupoulo no titubeó un instante, dispuesto como estaba a no perder una tercera ocasión. Las baterías estaban a medio cargar, pero juzgó que sería suficiente para un ataque.

A las 09_00 horas encontrándose a la altura de la Isla de los Conejos divisó en el horizonte a los destroyers griegos que seguían a toda marcha hacia el N. W. Uno de ellos se acercó y le reportó sobre la posición del enemigo.

A las 09_52 horas el submarino sumergió. Al tomar profundidad picó de nariz y descendió profundamente. La situación, ya seria antes de sumergirse, se torno ahora precaria. No quedaba en las re-

servas sino una cantidad de aire suficiente, bien para ascender a superficie, bien para poner en movimiento los diesels. Los buques enemigos habían aparecido, y era imposible ascender a recuperar el aire comprimido.

Serenamente el Comandante ordena rectificar la profundidad. Atacar y resolvería después lo que debería hacer con respecto al sumergible. Todo iba bien hasta las diez horas. Profundidad 7 metros. Aparecen en el periscopio los buques enemigos. Son cinco y el Medjidiedh marcha a la cabeza. El enemigo sigue un rumbo entre el "Delfin" y Tenedos. Colocado a la distancia de lanzamiento el comandante maniobra para atacar lo más rápido posible y da la orden de preparar el torpedo interior y alistar los aparejos exteriores.

A las 10_25 h. se encuentra en

la ruta de ataque, perpendicular a la ruta calculada del blanco y se reduce la velocidad al minimum. Entre tanto el comandante calcula la velocidad del enemigo. A las 10_30 h. el submarino se encuentra a 500 metros del enemigo y cuando le "Medjidiedh" corta el hilo del retículo, el comandante hace fuego. El torpedo abandona el tubo, sale hasta la superficie, ejecuta algunos movimientos y después desaparece sin dejar rastro.

Habiendo permanecido izado el periscopio el comandante se da cuenta de lo sucedido. "El ataque había fallado". Pero aun no se pierde la esperanza. Dentro de algunos momentos el segundo buque pasaría por la visual del periscopio y todavía se encontraba el submarino en posición excelente de ataque; 300 metros, distancia a la cual no importa ningún error sobre cálculo de velocidad

MAQUINAS DE COSER

"FREE"

La máquina que tiene personalidad.

Todas las características buenas de todas las máquinas de coser se encuentran reunidas en la famosa "FREE".

COMPRELA DONDE

Franco Covo & Cía

Solo le cuesta \$ 90.00.

y rumbo del enemigo. Estas reflexiones por un extraño descuido que se nota en los buques enemigos. Desgraciadamente la bulla del lanzamiento y la aparición del torpedo en la superficie del mar despertaron el adormecimiento de los turcos, y como el periscopio había permanecido izado, los destroyers enemigos dejaron su puesto en la línea y avanzaron hacia el "Delfin" a toda marcha: toda ilusión había terminado. Ahora no había tiempo que perder, y Paparigopoulo ordenó la inmersión rápida a 18 metros; se había llegado apenas a 12 metros, cuando el ruido de las hélices de los destroyers se hizo oír, raspando casi el casco del submarino.

El "Delfin" marchó ciegamente durante 20 minutos rumbo al W. según el compás magnético, único compás de a/b. Al cabo de este tiempo asciende hasta una profundidad periscopica. Mirando el horizonte observa que los buques enemigos se dirigen hacia el Estrecho; pero de repente fue sacudi-

do el submarino por una fuerte conmoción y quedó inmóvil. Estaba varado en algún alto fondo del norte de Tenedos. Un trágico dilema se posesiona del comandante: o perseguir al enemigo o salir a la superficie. Lo primero es imposible: las baterías están exhaustas. Lo segundo también es imposible: las baterías no pueden mover la embarcación y hace falta el aire para mover los diesels, y al salir, quedará inmóvil en la superficie del mar, airoado sin defensa alguna contra cualquier buque enemigo. La flota griega no se divisa y es muy posible un regreso ofensivo de los destroyers turcos.

Se calcula pues el aire necesario para poner en marcha los motores, pero el buque no navega. El Comandante decide entonces soltar los pesos de seguridad. El "Delfin" se balancea y vuelve lentamente a superficie a las 11.45 h. Terminada la limpieza del balasto, los diesels fueron puestos en marcha. El uno moviendo la embarcación y

el otro cargando las baterías. El submarino se dirige hacia la base de Moudros, siendo imposible la inmersión sin los pesos.

Las aventuras del "Delfin" terminaron. Dos días después, enrum-baba al arsenal y terminaban las hostilidades. No tuvo así otra ocasión de participar en nuevas operaciones militares. Su único ataque contra un buque enemigo, por el cual sufrieron tantas penalidades el Comandante y la tripulación no tuvo la satisfacción del éxito claramente merecido, según la audacia y firme resolución de Paparigopoulo. Esta proeza sin embargo llena una hermosa página en la historia de la marina griega y es de desear que el fiel recuerdo de este brillante ejemplo dado por los precursores de la navegación submarina en Grecia, inspire y guíe a los comandantes y tripulaciones de los nuevos submarinos, si es que el destino le tiene reservadas aun nuevas guerras a la heroica nación Helénica.

Vicente Martínez M. & Co. S. en C.

Ferretería Cartagena

CARTAGENA

Plaza de la Aduana, 1. 2, 3 y 4

Recorrido Cinematográfico



Sorprende la manera como trabaja la memoria! Un objeto, un perfume, una nota, despierta en nosotros recuerdos y la Maga dá comienzo inmediatamente a la proyección de una película sobre la pantalla maravillosa de nuestro cine interior. Permanecemos inmóviles en nuestras butacas y vemos las imágenes en el telón con toda claridad, en representación de un drama, de una comedia, de una tragedia, etc., de que hemos sido espectadores o actores en época reciente o remota.

Amables lectores, una fotografía del A. R. C. "Cúcuta" ha despertado en mí recuerdos y la función va a comenzar. Se proyecta el siguiente noticiario cinematográfico que fué tomado en el año de 1.937 desde el puente de mando de dicha nave, acompañado de una breve reseña histórica y geográfica:

VIAJE DE INSTRUCCION POR LAS ANTILLAS MENORES Y MAYORES EFECTUADO POR EL BUQUE-ESCUELA "CUCUTA", de la A. R. C.

Activamente se trabajó a bordo del "Cúcuta", durante los días 23, 24 y 25 de junio del año mencionado en los preparativos para su viaje de instrucción por las Antillas y el 26, después de que se embarcaron dos oficiales de la fuerza aérea — el Capitán Gabriel Piñeres y el Teniente Miguel Meléndez — con sus respectivos aparatos Falcón número 123 y 125, el buque quedó listo en todo respecto para hacerse a la mar. Su Comandante y Director de la Escuela, el experto Capitán de Navío R. D. Binney, dió la orden de levar las anclas a las 16:45 y esta fué recibida con júbilo general, especialmente por los cadetes quienes ocupaban sus puestos de guardia desde las primeras horas de la mañana. Media hora después de ejecutada la orden el buque abandonó la bahía por Bocachica y enfiló su proa hacia el Cabo de la Vela, en la península de la Goajira. La noche no tardó en extender su manto de sombras y entonces se vieron brillar en lontananza las luces fantásticas de la Ciudad Heroica y centellar hasta horas avanzadas como en señal de despedida.

El buque fué azotado por fuertes vientos al día

siguiente y eso impidió que los aviones realizaran maniobras. En la noche pasó por frente al Cabo de la Vela, pero no se vieron los destellos del faro que existe en ese lugar a pesar de la buena visibilidad. Se navegó al rededor de la península y se tomó rumbo hacia el puerto principal de la república hermana.

La Guayra - Venezuela

El martes 29 de junio se divisó la costa venezolana ribeteada por los Andes y a las 19:00 arribó el buque a la Guayra, amarrando a las boyas número 2 y 3. El puerto es completamente artificial y hace gran contraste con el de Cartagena, por ser la primera obra de la mano del hombre y el segundo de la mano de Dios.

La Guayra se extiende por el Oeste hasta Maiquetia, pintoresco lugar de quintas y palmeras y por el Este hasta Macuto, bellissimo balneario. Dista de Caracas 25 kilómetros por ferrocarril y otros tantos por carretera. Tanto el ferrocarril como la carretera son obras maestras de ingeniería.

Por gentil invitación del Gobierno de Venezuela el Comandante del "Cúcuta", cuatro oficiales más de la Armada y la compañía de cadetes, salieron en tren especial al día siguiente para la ciudad de Caracas en donde fueron recibidos por el señor Director General de Marina, Capitán de Navío Larrazábal. En las horas de la tarde fueron a la Legación de Colombia y le hicieron una visita al señor Ministro de Colombia ante el Gobierno de Venezuela.

A las 16:00 del mismo día el señor Ministro de Colombia correspondió a la visita del Comandante del "Cúcuta" y demás oficiales y fueron a ver

Cartagena tiene para sus visitantes: modernos Hoteles con todas las comodidades, un Balneario moderno, un gran Circo de Toros. Parques magníficos y bien cuidados, un inigualable panorama. Visito sus monumentos y reliquias históricas.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

entonces al Coronel Isaías Medina, Ministro de Guerra. A esta visita correspondió más tarde el señor Director General de Marina en nombre del señor Ministro de Guerra.

En la mañana del 1o. de julio el Comandante del "Cúcuta", en compañía de los oficiales y cadetes de la Escuela Naval, colocó una corona en el mausoleo del Padre de las Cinco Repúblicas Bolivarianas, en presencia del señor Ministro de Colombia y del señor Director General de Marina. En la tarde fueron llevados a los sitios de importancia y de interés histórico por el señor Director General de Marina en persona. Se admiró el Panteón, la Universidad, el Ministerio de Hacienda y el bellísimo barrio del "Paraíso" en donde los caraqueños han hecho derroche de lujo, de arte y de buen gusto. ¡Qué quintas, qué jardines, qué flores!

Es curioso que las calles de Caracas carezcan de nombres y que éstos pertenezcan a las esquinas. Para dar una dirección debe decirse por consiguiente: de "Cuartel" a "Pajaritos" número tal, etc.

El Comandante del "Cúcuta" y la compañía de cadetes regresaron a la Guayra en las horas de la tarde del día 1o., pero los oficiales permanecieron en Caracas hasta el día siguiente como huéspedes de honor del Gobierno de Venezuela.

Para corresponder a las atenciones anteriores se ofreció un almuerzo a bordo el día 2 de julio y fueron invitados, por conducto del señor Ministro de Colombia, los señores Ministro de Guerra y Director General de Marina, pero no les fué posible asistir por motivos ajenos a su voluntad. Estuvieron presentes el señor Ministro de Colombia y su señora esposa, los attachés a la Legación y el ingeniero del puerto. En la noche la oficialidad del "Cúcuta" agasajó a la oficialidad de la Escuela Naval de Venezuela y a un grupo de sus amistades personales con un baile a bordo.

El sábado 3 de julio zarpó el "Cúcuta" de la Guayra con rumbo a:

Los Frailes

A estos islotes áridos y deshabitados llegó el buque el día 4 de julio. Se arriaron los aviones al agua y sus hábiles pilotos realizaron maniobras. La hazaña fué magnífica en vista de que el decolaje y el amarizaje se llevó a cabo en aguas bastante agitadas.

Antillas Menores

En la mañana del 5 de julio llegó el "Cúcuta" a la isla de Carriacoo y esta fué la primera manifestación que se encontró de la gran cordillera submarina cuyos picos más elevados forman el cordón de islas que se conocen con el nombre de Antillas mayores y menores y que en realidad no es más que una continuación de los Andes venezolanos. En las horas de la tarde se navegó en varios sentidos por el canal que forman las pequeñas islas granadinas y se practicó navegación costanera. Este es un sitio ideal para esa clase de entrenamiento. Se pasó cerca de Granada, perteneciente a la Gran Bretaña; de San Vicente; de Santa Lucía, perteneciente también a la Gran Bretaña y finalmente se llegó a la mayor de las Antillas menores.

Fort de France - Martinica

A las 08:00 del día 6 de julio ancló el "Cúcuta" en la pintoresca bahía de Fort de France. Vinieron a bordo el señor Cónsul de Colombia y un oficial francés en representación de los comandantes naval y de la guarnición. Se hicieron las visitas oficiales de reglamento y estas fueron correspondidas formalmente más tarde.

Loterías de Medellin y Valle

sus aliados en la suerte
Mayores Premios
mejores garantías

Durante la permanencia del "Cúcuta" en Martinica el señor Gobernador de la isla agasajó a un grupo de oficiales y cadetes del buque-escuela con un banquete en el Palacio de Gobierno, y los señores cónsules de Venezuela y de Colombia con un "Vin d'honneur" en uno de los clubs más importantes de la ciudad. El "Cúcuta" correspondió a estos agasajos con un baile a bordo en la noche del 10 de julio. El señor Gobernador de la isla ofreció nuevamente a un grupo de oficiales, cadetes y tripulantes del "Cúcuta", una excursión en carro al volcán de Mont Pelee y a las históricas ruinas de San Pierre, ciudad destruída por dicho volcán en 1902 y célebre además por haber sido cuna de la emperatriz Josefina.

El sábado 10 de julio el Comandante del "Cúcuta" colocó una corona sobre la Tumba del Soldado Deconocido, en presencia del señor Gobernador de la isla y de las tropas coloniales que representaban al Ejército Francés. Los oficiales, la compañía de cadetes y un grupo de grumetes del "Cúcuta", tomaron parte en la ceremonia rindiendo los honores reglamentarios.

La isla de Martinica fué colonizada por los franceses en 1635 y continúa hasta la fecha bajo su

dominio. Tiene un area de 385 millas cuadradas y sus dos terceras partes son montañosas. El pico más alto se encuentra en la región Norte y se denomina Pelee, con altura de 350 metros sobre el nivel del mar. Su puerto principal es Fort de France, situado en la parte Norte de la bahía del mismo nombre. Tiene 27.000 habitantes y cuenta con dos magníficos hospitales: uno civil y otro militar. De julio a octubre la isla es azotada y sacudida a menudo por huracanes y fuertes temblores de tierra.

El "Cúcuta" zarpó de Martinica el domingo 11 de julio con rumbo a la menor de las Antillas mayores. Pasó primero a corta distancia de Dominica, perteneciente a la Gran Bretaña; después de Guadalupe, de propiedad de Francia y finalmente de un sinnúmero de islas menores hasta llegar al grupo de las Vírgenes, de las cuales la principal es Santo Tomás, de propiedad de los Estados Unidos de Norteamérica. Ahí tiene ese país una de sus mejores bases sobre el Atlántico y un dique seco para reparación de buques. Esta isla perteneció a Dinamarca y fué comprada por los Estados Unidos durante la primera guerra mundial.

De acuerdo con el itinerario fijado el buque cruzó el Paso de las Vírgenes, entró al Océano A-

Cervecería Cartagena Consolidada S. A.

Cartagena-Colombia - Agentes Distribuidores de la

Cerveza AGUILA

La mejor del país

**SIN IGUAL Y
SIEMPRE IGUAL**

Fabricada por

Cervecerías Barranquilla y Bolívar S. A.

de Barranquilla

tlántico y enfiló su proa hacia el puerto principal de la menor de las Antillas mayores.

San Juan — Puerto Rico.

En la mañana del 13 de julio ancló el "Cúcuta" en la bahía de San Juan. Vinieron a bordo el señor cónsul de Colombia; el Comandante de la Guarnición y el Comandante del guardacostas "Unalgas". Se elaboró el programa de las visitas oficiales y éstas fueron efectuadas y correspondidas oportunamente. A las 11:00 atracó el buque a uno de los muelles de la Bull (B) Lines, por cortesía del gerente de esa compañía.

Se obtuvo permiso para realizar vuelos y estos se efectuaron en los días 14 y 15 de julio, llevando cadetes como pasajeros. Por cortesía de la Pan American Aviation Co. los aviones 123 y 125 se resguardaron en los hangares de la compañía y esto facilitó su revisión.

Las autoridades civiles y militares tuvieron atenciones tales como las siguientes: Arreglar excursiones para oficiales, cadetes y tripulantes, a los sitios importantes y de interés histórico de la ciudad; dar al personal del buque entrada gratis a los teatros y cines y poner un lujoso automóvil a la disposición del Comandante del "Cúcuta".

El día 15 de julio se dió un baile a bordo del buque-escuela y asistieron además del Gobernador otras personalidades y elementos prestantes de la sociedad portorriqueña. El señor Gobernador correspondió al día siguiente con otro baile en el Palacio de Gobierno.

La ciudad de San Juan cuenta con una población de 100.000 habitantes y sus lugares más importantes son: el Capitolio Nacional, por el estilo del de Washington; la Escuela de Medicina Tropical, único instituto de esta clase en América; el Castillo del Morro; las murallas de San Cristóbal, semejantes a las de Cartagena; los bulevares de Santurce, el Condado, Ato Rey y Río Piedras. Cuenta además con magníficos hoteles y muelles para el atraque de buques de gran tonelaje. Es una mezcla curiosa de lo colonial con lo muy moderno.

La isla de Puerto Rico fué descubierta por Cristóbal Colón en el año de 1493, o sea en el segundo viaje de los cuatro que efectuó al Nuevo Mundo. Tiene forma rectangular y cien millas de longitud por cuarenta de latitud. Es algo montañosa en el interior y muy fértil. Su población según el censo de 1928 era de 1.200.000 habitantes, pero en la actualidad puede ser de 2.000.000. En proporción territorial es el país más poblado de Amé-

rica y el segundo del Mundo. El pico más alto se encuentra en la región Este y se denomina el Yunque, con altura de 3.484 pies sobre el nivel del mar. Un pequeño río llamado Culebrina la baña en la región Nordeste y desemboca cerca del puerto de Aguadillas, lugar en donde desembarcó Colón por primera vez. Para conmemorar este acontecimiento histórico le erigieron al gran navegante una estatua a orillas del río. Colón la bautizó con el nombre de Puerto Rico, pero los aborígenes la llamaban Borinquen. Estos constituían una de las tribus más feroces de los Caribes, quienes prefirieron morir antes que someterse al yugo de los españoles. Por tal motivo no existe en la actualidad raza indígena en Puerto Rico.

Si es usted buen colombiano visite las reliquias históricas y los grandes monumentos que existen en Cartagena, la ciudad de tipo colonial más interesante que tiene el país, y una de las pocas de Sur América en donde la madre España dejó su sello inconfundible.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

Coltejer

El primer nombre en textiles



LA TELA NACIONAL INSUPERABLE

El primer Gobernador que tuvo la isla fué Ponce de León, famoso aventuro español fundador de la ciudad de San Juan y de varias poblaciones importantes. Ponce de León fué uno de los viejos navegantes de Colón y el que descubrió más tarde la Florida. Cuenta la leyenda que los nativos les informaron a Ponce de León que no lejos de Borinquen existía una tierra maravillosa y en ella una fuente mágica cuyas aguas encantadas tenían la propiedad de rejuvenecer a quienes se bañaban en ellas. y en busca de esa fuente fué como Ponce de León descubrió la Florida.

Puerto Rico perteneció a los españoles hasta el año de 1798, época en que los Estados Unidos tomaron posesión de la isla, después de la guerra con España. Los norteamericanos dejaron a Cuba en libertad y retuvieron a Puerto Rico por considerarlo muy pequeño para ser independiente.

El "Cúcuta" levó anclas en la mañana del 17 de julio y salió lentamente de la bahía de San Juan. Gratos recuerdos llevaba su personal de la isla maravillosa y a cada momento se escuchaban por pasillos y cubiertas del buque estrofas de la siguiente canción, muy en boga en esa época:

Borinquen la tierra del Edén
la que al cantar el gran Gautier
llamó la perla de los mares.
Ahora que tu te mueres con tus pesares
Déjame que te cante yo también...

Santo Domingo.

Santo Domingo es la segunda de las Antillas mayores y fué descubierta por Colón en su segundo viaje. Ahí fundó la ciudad más antigua de América denominada Santo Domingo de Macorís, que fué destruída en el año de 1930 por uno de los huracanes más violentos que han azotado a las Antillas. Está dividida en dos repúblicas. La Dominicana hacia el Este y la de Haití hacia el Oeste. Se encuentra separada de Puerto Rico por el Paso de la Mona y de Cuba por el Paso de los Vientos, estrechos transitados por innumerables embarcaciones procedentes de los Estados Unidos y de Europa.

Se navegó a lo largo de la costa septentrional de la isla pero no se hizo escala en ninguno de sus puertos por no estar incluidos en el itinerario del viaje. El "Cúcuta" cruzó el Paso de los Vientos y entró nuevamente al mar Caribe, tomando rumbo hacia la antigua San Jago.

Kingston — Jamaica

El 20 de julio llegó el buque a la bahía de Kings-

ton y estaba empavesado en conmemoración del día de la independencia nacional. Tan pronto como ancló subieron a bordo el señor cónsul de Colombia y el señor secretario del Gobernador de la isla. En la tarde vinieron algunos oficiales en representación del Comandante militar de la plaza y a estas visitas se correspondió formalmente.

Los agasajos en Kingston se limitaron únicamente a los ofrecidos por el señor cónsul de Colombia.

Las autoridades de la isla concedieron permiso para que lo aviones volaran y el miércoles 21 de julio el aparato número 125 efectuó un vuelo sobre la ciudad y sus alrededores. En la mañana del 22 ambos aparatos realizaron un viaje de ida y regreso a Montego Bay y el Comandante del "Cúcuta" viajó como pasajero del número 123.

Jamaica es la mayor y la más importante de las islas que poseen los ingleses en las Indias Occidentales. Fué descubierta por Cristóbal Colón en su tercer viaje y la bautizó con el nombre de San Jago. Los españoles tomaron posesión de ella en 1509, pero cuarenta y cinco años más tarde una expedición británica al mando de Oliver Cromwell tomó la isla después de una fuerte resistencia por parte de sus defensores. Sin embargo, no fué cedida formalmente a los ingleses sino hasta después de haberse firmado un tratado en Madrid en el año de 1670. La isla es montañosa y su pico mas elevado se encuentra en la región Este, con altura de 7.500 pies sobre el nivel del mar. Su población era de 885.692 habitantes según el censo de 1922 y la de la capital de 63.000.

Cerca de Kingston se encuentra un viejo pueblo español que es habitado aún por descendientes de castellanos.

El viernes 23 de julio zarpó el "Cúcuta" de Kingston y llegó de regreso a este puerto el 26, exactamente un mes después de su salida.

El viaje tuvo un éxito completo no solo desde el punto de vista de entrenamiento sino también desde el punto de vista moral, porque el personal causó una magnífica impresión debido a su buen comportamiento y presentación militar. Así lo manifestaron francamente las autoridades civiles y militares en todos los puertos en donde el "Cúcuta" hizo escala. No se suponían que la Armada colombiana hubiera llegado a ese estado de adelanto en tan corto tiempo ni que en el buque-escuela flotara tan alto el Pabellón Nacional.

El camera-man es un aficionado y espera que le dispensen las deficiencias del film.

JULIO JIMENEZ, profesor externo

Notas de la Redacción

Entrenamiento a bordo.

Iniciado un nuevo año de labores, comienza también en las faenas marineras de la Escuela una nueva época. Conforme a lo dispuesto por la Dirección, hay la realización de un extenso programa de prácticas a bordo de las diferentes unidades, que tendrán por fin preparar en la forma mejor a los diferentes cursos, según su grado de conocimientos e ir así escalando uno a uno los peldaños que conducen hacia una eficiente preparación.

La importancia de estos embarques está por demás ponderarla. Conocimientos que se adquieren en el íntimo contacto de los buques, no llegan nunca a encontrarse en las continuas dígaciones teóricas, que si bien son necesarias e indispensables, llegan a ser solamente un camino para la realización inteligente y cierta de las rutinas de abordó. El programa de embarques para el presente año es una garantía para nuestra completa preparación naval.

Nuevo contingente de Cadetes:

Ha llegado a la Escuela un nuevo grupo de Cadetes a iniciar su carrera en las armas marinas. Escogidos todos ellos dentro de una extensa lista de aspirantes, llegan con el ánimo ferviente de servir a la patria desde las filas de la Armada Nacional. Conocedores son ya de los sacrificios que impone la carrera que han escogido y del sinnúmero de dificultades a vencer para llegar a la meta de sus aspiraciones juveniles. Apoyados sin embargo en los fervientes deseos de coronar sus esperanzas, verán desgranarse los días hasta que llegue la mañana feliz en que ingresen, blindados con una competencia adquirida en esta Escuela, al grupo de los oficiales de la Marina Colombiana.

"LA CORREDERA" saluda con efusión de compañeros al nuevo contingente de Cadetes y pone sus columnas a su entera disposición.

Oficiales que regresan.

Después de una prolongada permanencia en La Argentina, donde enviados por el gobierno seguían cursos de especialización, han regresado a la Ba-

se de Cartagena los siguientes oficiales: señor Sub-Teniente de Navío, Jorge Berrío, quien adquirió su grado en Torpedos y Armas Sub-marinas; señor Sub-Teniente de Navío, Carlos Muñoz González, graduado en Artillería; señor Sub-Teniente de Navío, Belarmino Vargas, graduado en Navegación, Astronomía, y Meteorología, y señor Sub-Teniente de Navío, Carlos Quijano, graduado en Aviación Naval.

La forma sobresaliente como terminaron sus cursos de especialización y el destacado puesto que ocuparon dentro del número crecido de estudiantes son una garantía para el futuro de nuestra marina. Tres de ellos se encuentran ya prestando sus servicios en forma directa en la Escuela de Cadetes llenando con plena competencia las cátedras a ellos asignadas.

LA CORREDERA, saluda atentamente a los señores oficiales mencionados, y agradece de antemano la colaboración que a ella se sirvan prestarle con jugosos artículos científicos.

Biblioteca de la Escuela:

Fruto de un interés propio, y gracias a las donaciones valiosas y continuas que los señores oficiales de la Armada y los amigos de nuestra Escuela nos han proporcionado constantemente, contamos hoy con los cimientos de la biblioteca. Para un instituto como la Escuela Naval de Cadetes, es factor de trascendental importancia contar con una biblioteca de gran capacidad de lectura para el agrandamiento de conocimientos y para proporcionar momentos amenos y fructuosos al espíritu curioso de la juventud. Ya contamos con lo que hemos llamado cimientos de nuestra biblioteca, o sea aquella cantidad y calidad de libros que se hacen necesarios. Ahora buscamos darle a ella una mayor amplitud, o sea incrementarla con libros científicos modernos, revistas de sustantivo valor, y obras que en uno u otro género puedan calificarse de buenas. Con este deseo, solicitamos la colaboración de todo el pueblo colombiano, que puede demostrar su simpatía por la Armada enviándonos libros o revistas, los que sabremos agradecer. Para aquellas personas que envíen a esta redacción libros y revistas con destino a nuestra biblioteca, prometemos el envío permanente de "LA CORREDERA" durante un año.

Durante las largas horas de mar, lejos de la patria, los marinos colombianos tienen ratos libres que desean dedicar a la lectura de libros útiles e interesantes.

EXPERIMENTE UD. la íntima satisfacción de haber proporcionado horas de distracción y de solaz educativo a esos muchachos, que enamorados del mar, se han impuesto la nobilísima tarea de pasear por todas las aguas y hacer conocer por todas las latitudes el pabellón colombiano.

SEÑOR INTELLECTUAL: envíe Ud. cuantos libros pueda a la biblioteca de la Escuela Naval; recuerde que los libros son los mejores amigos de los hombres.

SEÑOR INDUSTRIAL; Envíe Ud. cuanto libros pueda a la biblioteca de la Escuela Naval; recuerde que la influencia de una buena lectura puede decidir del futuro de uno de sus compatriotas.

DAMAS COLOMBIANAS, clarísimos ejemplares de la raza nuestra y altísimos exponentes de todas las virtudes que hacen a un pueblo grande y digno: envíen Uds. cuantos libros deseen para la biblioteca de la Escuela Naval y no olviden que más de un marino bendicirá desde lo más íntimo de su alma a su benefactor desconocido que le proporcionó horas de solaz y de alegría en medio de los peligros y de las asechanzas del océano.

Amigos de "La Corredera":

Como bien habrán podido apreciar nuestros lectores hemos iniciado en este número una nueva sección donde transcribiremos las colaboraciones que nos lleguen, procedentes de fuentes ajenas a las fuerzas Armadas.

En esta forma, y a solicitud de numerosos amigos de nuestra revista, ampliamos el radio de acción de ella y consideramos que en adelante será uno de los rincones más amenos. Convidamos así todos los que tengan algo que manifestar por medio de nuestras columnas, a dirigirse a nuestra redacción, con la seguridad de que sabremos agradecer el mas pequeño esfuerzo que se haga en beneficio de la Escuela y su revista, y por consiguiente en provecho nuestro. Quizá los temas a desarrollar presenten dificultades, pero concedemos toda libertad en su elección, recalcando claro está sobre los motivos que se hallan mas ligados a nuestra carrera de marinos. Para datos sobre colaboraciones en esta nueva sección pueden dirigirse los interesados a la dirección o redacción de la Revista.

Una nota de progreso:

Con un positivo orgullo de patriotas vimos fondear en días pasados en nuestra bahía, al primero de los cañoneros botado al agua en los astilleros de la Unión Industrial de Barranquilla. Tres de estos buques habían sido sometidos a una rigurosa reparación en los mencionados astilleros, sin creer quizá que los trabajos a realizar colmaran con tanto éxito. Conservando lo esencial de sus características, fueron renovados completamente, modernizándolos en su interna distribución y adaptándolos en una forma sobresaliente para los servicios que deben prestar en nuestra Armada. El primero que ha regresado es el "Carabobo", buque de prolon-

Si desea usted pasar unas vacaciones inolvidables, visite a Cartagena. Hoteles modernos, Balnearios, playas incomparables, monumentos y sitios históricos. Su panorama, contemplado desde el antiguo Convento de la Popa es uno de los más bellos del mundo.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

MOTONAVE MONTERIA

El barco más seguro y el mejor
de su genero. Servicio
entre CARTAGENA,
Tolú, Cispata y Colón.



El de mayor confort, el más
rapido y el más comodo

gada y lujosa tradición en la marina, poniendo de manifiesto los adelantos que vamos adquiriendo en la rama de construcción naval. La ampliación de los Astilleros permitirán en un futuro próximo la reparación completa de nuestros buques evitándose así gastos fabulosos en el envío de ellos a puertos extranjeros a que se sometan a las rutinas indispensables de limpieza, y una u otra reparación de carácter técnico. Próximamente regresarán los otros dos, el "Junín" y el "Pichincha", dispuestos y capacitados ampliamente para realizar las labores dentro del programa que el Comando de las Fuerzas marítimas tenga a bien asignarles.

Miembros de la FAN nos visitan.

Cumpliendo sus programas de instrucción, hemos recibido desde hace varias semanas la visita constante de los alfereces de la Fuerza Aérea Nacional, quienes han realizado importantes cruceros a través de las costas colombianas.

La Escuela de Aviación, localizada en la ciudad de Cali, dependencia directa del Ministerio de Guerra, ha realizado a través de su corta vida una labor de palpable relieve. En ella se han formado casi todos los pilotos militares que hoy conducen con verdadera habilidad las alas de Colombia. La Escuela de Aviación Militar tiene como la nuestra el encanto de su juventud, habiendo nacido en medio de luchas y a costa de grandes sacrificios que hoy dan su fruto con verdadero lujo de esperanzas. Por eso hemos sentido una honda satisfacción al recibir la visita de nuestros compañeros en armas, deseando solo que ellas se repitan, para nuestro profundo gusto de cambiar con ellos mas de dos

ideas y vincular así estrechamente la marina a la aviación nacional.

A los alfereces que nos han visitado y que están prontos a recibir su grado, desea "La Corredera" un amplio cielo azul donde puedan beber a cada instante el licor ardiente de sus emociones.

TEATRO ALMIRANTE PADILLA:

Hay un teatro en la heroica ciudad de Cartagena que con su solo nombre cautiva la atención de los marinos. Lleva el nombre de nuestro héroe en el mar, y por la calidad de sus películas y su fresco, y cómodo interior es sin duda alguna el preferido. Además de estas ventajas, las películas que allí se proyectan son todas de gran calidad. Por estar asociado a las mejores casas productoras como la Metro, 20 Century Fox etc., el asistir a él es una garantía de pasar ratos amenos. El Cine ha encontrado dentro de la vida del hombre un lugar de gran preponderancia. Al teatro se va a olvidar... a reír... es decir a inyectarle al monótono y acre sabor de la vida un rato de expansión y de idealismo. Y somos los cadetes unos de los mas aficionados al "deporte de la oscuridad". Un buen teatro, una buena película, y junto a nosotros uno de esos "chinonones" de la ciudad heroica, he ahí un paraíso de dimensiones infinitas.

Agradecemos al activo empresario del Almirante Padilla, señor Rafael Pinzón, persona muy amiga de esta Escuela, la dedicatoria que hace a todos los marinos colombianos de la gran película "Honor a las Armas" proyectada en el mágico telón de su teatro.

Cortesía de

R. H. Parrish
Raymond Concrete Pile Company
Winston Bros. Company
Lock Joint Pipe Company
Cía. del Puerto y Terminal de
Barranquilla, S. A.
Compañía de Servicios Públicos de
Cartagena
Compañía Constructora de Carreteras.

La canción de las velas



Las lonas tendidas hablan con el viento
el trágico idioma del vasto confín;
A veces orzando, dan como un lamento,
a veces serenas, bajo el firmamento,
se expanden gloriosas ebrias de zafir.

Conocen las velas que el viento acuchilla
los dramas terribles de la soledad;
el júbilo inmenso del faro que brilla
qué cosa es el alma, un cacho de orilla,
qué cosa es la angustia que en las proras va!

Conocen al monstruo de amores complejos
que, hirviendo de espumas, al cielo escupió;
y luego, rendido, de claros reflejos
bruñó para ella los glaucos espejos
en donde su comba pomposa se vió.

A veces al zarpe, cuando los bajeles
se inclinan al soplo que riza la mar,
tremantes nerviosas, tensos los cordeles
sufren impaciencias como de corceles
que piden anchuras para caminar!

A veces plegadas duermen como muertas.
La lluvia las moja... pero sale el sol,
y dando quejidos al verse despiertas,
estiran sus alas y exhiben abiertas,
el hondo cansancio que allí las rindió.

Las velas de China, sus extraños picos
prestaron al viejo dragón del Thibet,
y portan marfiles y nacares ricos
y esparcen al mundo, con sus abanicos
tenaces almizcles y aromas de Té.

La vela del Nilo, de altísima punta,
por sobre las ribas parece mirar;
y al ver la planicie que al cielo se junta
al hondo misterio de Egipto pregunta
si aquello es arena o aquello es la mar...

Las velas redondas, las velas que un día
Izaran los nautas que narra Estrabón,
Duermen en la historia llenas de poesía.
Las últimas vieron la Santa María
La Cruz de Castilla y al bravo Colón!

Son grises las velas cuando el viento arrecia.
Son negros fantasmas en horas sin luz.
La tarde las tiñe de rojo en Venecia,
y bajo las linfas del cielo de Grecia,
parecen la alas de un pájaro azul.

Su aguda nostalgia, su senda imprecisa,
les hace, en las calmas, gemir de dolor
y arrullan tan solo sus ansias de prisa
las viejas canciones que canta la brisa
allá entre las cuerdas del palo mayor!

Oh, lienzos sagrados que ungió la distancia,
con niveas alburas con lampos de sol!
Oh, velas, que henchidas de noble elegancia
A tierras lejanas llevais la fragancia
del blanco pañuelo que dijo el adiós!

Oh, símbolo errante! Oh, ingravida tela
que habéis con la vida tal similitud!
Que todo está lejos, que todo es novela,
Que en todas las almas hay siempre una vela,
Y en todas las almas la misma inquietud.!

D a n i e l L e m a i f r e

De Administración

Para corresponder a la amable invitación del Sr. Director de LA CORREDERA, me permito por el presente artículo informar a los señores Cadetes de la Escuela Naval, interesados en el ramo de administración, sobre algunos conocimientos generales que deben tener los oficiales de esta especialidad en la Marina Colombiana, sus funciones y responsabilidad.

Nuestros oficiales de administración tienen los mismos deberes y el mismo carácter de los oficiales pagadores de la Marina Británica, de los oficiales Comisarios en la Marina Francesa y de los oficiales Auditores en la Marina Española. La diferencia consiste solamente en la denominación, ya que la organización de la Marina es de carácter internacional. Estos oficiales reciben su entrenamiento naval y hacen su curso de especialización a bordo de las unidades navales, bajo la dirección del oficial más antiguo de la especialidad.

A bordo, son los Jefes de la Administración y de la economía, secretarios naturales del Comandante y por lo regular les toca actuar en unidades correlativas a su grado, iniciativa y responsabilidad.

De la correcta rendición de las cuentas, precisión de los datos y presupuestos a su cargo, depende el buen nombre que tenga la unidad ante las altas esferas gubernamentales y esta responsabilidad obliga a exigirles el mayor rendimiento.

Sus conocimientos son variados y deben estar dotados del fino instinto de la observación que les permita captar la vida económica de los puertos que visitan para que sus informes económicos viajen sean verdaderos y sirvan de base a la esta-

dística sobre costo de la vida que de los puertos debe llevar el servicio informativo de la Armada.

Para no extenderme demasiado anoto sus conocimientos más indispensables y que corresponden a los de mayor necesidad en nuestra naciente Marina:

a) Conocimiento sobre aprovisionamiento; b) Sobre conservación de víveres; c) Sobre menús, preparación de alimentos y sus fuerzas vitamínicas; d) Sobre hacienda pública y economía política; e) Sobre movimiento de Caja y contabilidad oficial; f) Sobre contabilidad de Almacenes y clasificación de los mismos; g) Estadística de presupuestos; h) Sobre estadística de consumo.

Las empresas industriales y comerciales, cada una en su género, tienen generalmente un mecanismo parecido y en el país, las oficinas de carácter administrativo, su organización y mecanismo es igual y está claramente definido en el Código de Procedimiento Administrativo; pero la Marina, que tiene que actuar en un medio completamente diferente al de tierra, debe tener su peculiar organización. Por lo tanto se requiere que los oficiales de administración se formen en una escuela esencialmente práctica, a bordo de las unidades y dependencias de la Armada; de lo contrario, el personal destinado a esta especialidad que no haya

AYUDE USTED A LA FORMACIÓN DE LA BIBLIOTECA DE LA ESCUELA NAVAL, REMITIENDO TODOS LOS LIBROS QUE PUEDA

«EL DANUBIO»

de Benjamín W. Lerner

Esquina de Manuel Román y Colegio

Es el Almacén mejor surtido de la plaza

Cartagena

-

Colombia.

Cartagena, la clarísima

Cartagena no es la ciudad más bella de Colombia por una simple fórmula literaria. Su belleza no es una metáfora, un ingenioso apunte de la preceptiva, para llenar una cuartilla de urgencia. La múltiple variedad de su panorama clarísimo (alba crepúsculo y mar), duerme, con mansedumbre de leyenda, en las piedras seculares que arquitecturan su historia.

San Felipe y San Fernando, El Pastelillo y Bocachica, centinelas de su decoro inmarcesible, guardan el patrimonio intacto de su heroicidad. Guardianes de la heredad amurallada, no han permitido

la fuga de ninguna de las virtudes que hicieron de Cartagena la villa inmortal. En ella aún viven, con sus fueros exactos, los que la defendieron del pirata inglés, y del segundo conquistador español, y los que tatuaron en sangre de siglos la magnífica epopeya del Once de Noviembre. Cartagena, para el turista, es el solar de poesía más definitivamente colombiano en la República. En ella coexisten, con presencia inobjetable, la dignidad de todo nuestro presente y el fulgor promisorio de todo nuestro porvenir. Es Cartagena la más acabada síntesis de Colombia.

cumplido con este requisito, tendrá que llegar a aprender y como consecuencia lógica vendrá la demora en las funciones y el natural entorpecimiento de los servicios por la falta de experiencia

No dudo que buscando la colaboración de la Contraloría General de la República, con un profesorado de Contabilidad oficial para la Escuela Naval y seleccionando personal en este ramo para profesorado, se podría empezar a formar una escuela práctica de administración que en poco tiempo llegaría a un alto grado de preparación.

En la Marina Colombiana los oficiales de Administración aseguran con una fianza el manejo de los bienes que les confía el Gobierno, cuya cuantía fija la Contraloría General de la República, de acuerdo con el monto de numerario que vaya a manejar el oficial, que responde con esa fianza por la pérdida de fondos, de elementos o por el uso indebido de éstos. Motiva esta medida el hecho de que tanto las normas fiscales como las administrativas en Colombia están claramente determina-

das en leyes de la República, las cuales por no existir leyes especiales para la Marina en este sentido, cobijan su administración y por lo tanto, ellas tiene que ceñirse.

En las demás Marinas del Mundo, estos servicios forman parte de la carrera del oficial, que no tiene necesidad de fianza económica alguna, si nó que su palabra de honor y respetabilidad del uniforme que lleva lo obligan a ejercer sus funciones con absoluto decoro. Contra los infractores a las disposiciones administrativas de la Marina, el Código Penal en cada país tiene sanciones económicas y penales que sientan precedentes morales tales, que hacen que esos casos nunca se repitan.

Decoro, sacrificio y patriotismo debe ser el lema de los futuros oficiales de administración para que puedan llevar con orgullo su blanca divisa, igualmente respetable a la de las otras especializaciones.

HERNANDO GOMEZ L.,
Tte. de Nav. Almacenista General.

La felicidad



Pero, es que existe la felicidad? Todas nos hacemos esta pregunta, deseosas de contestarnos: sí! Y para persuadirnos de que estamos convencidas de que es así, pensamos: Si la felicidad es la ausencia de contratiempos y la frecuencia de satisfacciones, nosotras las muchachas la hallamos a cada paso. Una amistad sincera, bien cimentada, cuántos encantos nos procura! No puede una llamarse feliz cuando oye una voz tan amiga, tan verdaderamente amiga?

Me dirán que sí, pero que esa amistad puede no ser mañana, que la separación, las circunstancias, pueden acabar con aquel vínculo gratísimo. Y yo contesto: es cierto, la amistad es quebradiza, pero mientras se conserva es fuente de grandes satisfacciones. Tener grandes satisfacciones es ser feliz.

Otras, las mas, refieren la dicha al matrimonio. Pero el matrimonio es árbol que da frutas dulces y frutas amargas. La mujer suele ser la mejor fruti-

cultora. Ella puede lograr que todas aquellas frutas acendren miel. Muchas veces lo consigue. Cuando nó, es porque fué desventurada en la elección, porque el esposo es rebelde al sentimiento y aun al simple deber

Pero el hecho de que sean frecuentes esos casos no significa que la felicidad no exista. Lo que ocurre es que todos pretendemos que sea eterna, como si la vida lo fuera. Hay felicidades breves como hay existencias efímeras. Cuando aquéllas se prolongan en el tiempo, decimos: Fulana es dichosa; si un accidente la interrumpe, la llamamos desgracia. Mientras no haya esas interrupciones, hay que creer en la dicha. Y creer en la dicha es ser dichosa. Por eso en el camino de la dicha nos empeñamos en eliminar toda causa de dolor, como si andando por sendas de malezas y de plantas generosas, apartamos las primeras, y avanzamos entre las segundas.

PAULETTE

Somos agentes exclusivos del famoso

Calzado "PACIFICO"

de Cali

H i j o s d e M . F A D U L

Guardiamarina Alfonso Saavedra

Se ha quemado en las ascuas de la muerte una hermosa juventud... Doblegado bajo el peso de una tragedia duerme hoy en el reposo postrero el Guardiamarina, Alfonso Saavedra.

Joven, henchido de vida y de optimismo, ansiosa su alma de aspiraciones profundas, había hallado en su ruta de marino el campo propicio para dilatar su espíritu juguetón y aventurero.

Su recuerdo enluta el corazón de todos aquellos que fuimos sus amigos y que sentimos en su ausencia el dolor sincero de no encontrarlo más.

Alfonso: Mira como tiene el mar colores de nostalgia... Mira como cubre su rostro con el ropaje gris de su quietud... No tiene altanería, se halla marchito, es tan honda su tristeza que rehusa de los vientos la caricia, de esas brisas maldecidas que le dieron la noticia de que tu no volverías...

Navegante... Mensajero de la patria... Tu buscate en la tersura de los mares una mesa gigantesca para ver rodar sobre ella los colores de tu suerte, y empeñado en tu entusiasmo te batiste con la muerte que robó inmisericorde el acerbo de tu vida y vencido por su astucia te quitó de entre nosotros ignorante de que eras, un amigo, un marino y un hermano...

Recoge en la fría soledad de tu morada el calor de estas estrofas que tienen en su esencia el amargo sabor de nuestra lágrimas.



Ha muerto un compañero.... La muerte
Con su manto de tristeza y de dolor
Malogró una vida joven, truncó un alma
Y en un surco de la madre tierra
Fuso la simiente de una nueva flor.

Murió Alfonso Saavedra, el compañero y el amigo, murió.. murió..
Y las campanas lloran en sus suaves tañidos
Y las olas se duelen con espumantes rugidos
Por que murió el navegante que sus ondas surcó.

Murió Alfonso Saavedra.... él conjugaba
De corrido todas las virtudes
De un buen navegante a todo renglón,
Jugaba con los vientos, dominaba
Todas las viscitudes de un fuerte aquilón.

Pero la muerte impía dió el golpe certero....
Y venciendo a la vida nos arrebató,
Al buen compañero,
Fogoso y chancero,
Ardiente, imperioso y burlón.....

Al oído del nuevo Cadete

Por el Capitán de Corbeta RUBEN PIEDRAHITA A.



Hermano Cadete que llegas del bullicio de la ciudad Capital o de la paz de la provincia, con el ánimo de ingresar a esta cofradía del Mar.

Todavía copias en tu mirada los mimos hogareños y denuncian tu ser y tu sentir el ambiente de las Universidades. Ya tendrás oportunidad de oír de autorizados labios los mandamientos de esta profesión, pero no será vano empeño que cuchichee al oído algunas cosillas que si encuentran en tu espíritu terreno propicio harán que te aferres a la Marina en cuerpo y alma, con devoción, con honradez y con cariño o te moverán a rehacer tus equipajes y desandar lo andado, si es solamente un capricho de dilettanti lo que te ha impulsado hacia estas playas.

No quiero que mañana cuando la Institución te exija un sacrificio, te veas en la desairada posición de decir, con injusticia y decoro, que se te ha engañado. Quiero, pues, que sepas lo siguiente:

1o.—Que la marina es un ministerio y no una profesión lucrativa. Aquí no se busca el personal provecho sino el progreso, eficiencia y buen nombre de la Institución como objetivo inmediato y como razón suprema el bien del país.

Si el individuo progresa y mejora este progreso y mejoramiento han de ser profesionales y en última instancia ha de ser aprovechables por la Institución de la cual haces parte.

2o.—El individuo, como ciudadano libre desaparece para convertirse en la rueda de un gran engranaje, gobernado por reglamentos y ordenanzas de las cuales no puede separarse. Toda denominación política se extingue y solo queda una sola preocupación: EL SERVICIO.

3o.—La subordinación es la primera virtud. Subordinación total e irrestricta a la Reglamentación vigente y a la autoridad jerárquica. Es posible que en muchos casos no se esté de acuerdo con lo dispuesto o con el orden existente, pero si quien tiene autoridad, toma responsabilidad y mando, es necesario obedecer al punto.

4o.—Espíritu de Sacrificio. —Si el papel primordial del Oficial es inculcar en el ánimo de sus subordinados el menosprecio de sus gustos, comodi-

dades, bienes, aficciones y aun la vida misma cuando el servicio lo requiera, lógicamente se supone que tal Oficial debe ser adornado por dicha virtud en grado eminente.

El militar siempre debe mostrar al civil el camino en este sentido.

5o.—Lealtad— Si no se es leal no se puede ser militar, ha dicho alguien, y yo añado que ni siquiera se puede vivir en sociedad. Ser leal y al mismo tiempo tener franqueza y carácter son atributos masculinos y requisitos fundamentales en la Carrera Naval.

La deslealtad es opaca y rastrera y no cuadra a la gente del mar acostumbrada a mirar alto y distancia.

6o.—Compañerismo—Nuestro trabajo exige que laboremos codo con codo y esto requiere una buena dosis de compañerismo. Cuando se carece de armonía y de colaboración en el trabajo, no es posible crear nada de provecho.

El Cadete de hoy llega a una organización en donde se ha hecho de esta virtud un culto, una noble religión de la cual no es fácil desligarse. Sin riesgo de errar, podemos decir que este sentimiento de Unidad es más fuerte aquí que en cualquier otra organización del país. A veces se confunde el compañerismo con la contemporización y la alcahuetería, pero aquella gran virtud es diametralmente opuesta a estos vicios que tienen carácter delictuoso.

Tampoco es compañerismo el espíritu gregario, vulgo, rosca, que con fines aviesos cubre a la manera de una densa niebla los defectos y errores colectivos.

7o.—Sentido de dignidad.—La obediencia de los subordinados depende en gran parte de la autoridad moral de quien manda. El ejemplo propio y la influencia que ejerce la propia dignidad, son los mayores elementos constituidos de la autoridad moral porque sitúan a quienes los posee en un plano eminentísimo.

Las situaciones poco airoas aun en los actos más insignificantes de vida no cuadran bien al oficial. A quien porta un uniforme, a quien no va repre-

sentándose únicamente a sí mismo sino lleva el nombre de una institución no le son permitidos ciertos detalles que pasarían inadvertidos en un ciudadano de la calle. De allí que aun los actos de la vida íntima, las relaciones sociales, etc., hayan de ser para el oficial motivo de la más cuidadosa revisión.

8o.—El estudio de las materias profesionales debes continuarlo por costumbre cuando seas oficial. —Jamás se logra estar al día con la profesión y el trabajo más provechoso es el que hace uno mismo.

Es necesario que seas ambicioso profesionalmente, que no te contentes con lo que otros reciben que aspire y logres lo mejor y más alto.

El hombre satisfecho profesionalmente es un fracaso y da sensación de timidez y de apocamiento.

9o.—La noble ambición que he puesto ante tus ojos es inseparable de la honradez. Que repugnante es el espectáculo de un ambicioso sin escrúpulos y sin moral.—El que quiere ascender en su profesión sin poner de su parte buen acopio de inteligencia, de tenacidad y de constancia, llegará a ser lo que en lenguaje llano denominan despectivamente un audaz y podrá alcanzar algunos éxitos pasajeros pero no dejará de ser Don Nadie.

No olvides que el militar ni se ofrece ni se esquivo y que la intriga solo revela carencia de capacidad.

Cuando para escalar posiciones no se cuenta con los recursos que nos brinda la dignidad, la inteligencia, la constancia y el carácter, entonces algunos esgrimen la intriga. Pero oídlo bien, no van muy lejos.

10.—Ganarás un sueldo que te permitirá vivir decorosamente si lo dedicas a satisfacer las necesidades y no a fomentar los vicios. Al pisar los umbrales de esta carrera debes deponer toda ambición de dinero. Para la profesión Naval precisa haber

nacido un poco romántico, un tanto idealista y quijotesco. Al fin y al cabo todo en la vida no ha de ser un puñado de monedas.

11.—Debes tener una entereza a toda prueba y hacer uso de tu propio criterio. Debes exponer tu manera de pensar cuando se te solicite y debes hacerlo con valor y con personalidad. Claro está que si el superior ordena algo distinto, el único camino que te resta es cumplirlo. La disciplina militar sería imposible de otra manera.

12.—Debes tener por la carrera Naval, orgullo, cariño y entusiasmo. A veces encuentra uno en vida gentes que no sienten agrado por su profesión. y a quienes no entusiasma lo que han elegido como motivo de su actividad. Yo siempre he creído que los horizontes que se ofrecen a un hombre activo y acucioso son ilimitados y entonces no hay razón para buscar una ocupación que no satisfaga. Además en ninguna actividad se puede progresar si faltan estos tres requisitos.

13.—Yo creo que es un honor para el Oficial Naval recibir sus ascensos y promociones por méritos merced a su esfuerzo para hacerse acreedor al nuevo puesto o para mostrarse capaz de desempeñarse en el que tiene o para subir hasta donde quiera según sus dotes personales así lo determinen.

Debe tener siempre en la mente que nuestra actividad profesional ha de ser un esfuerzo, desvelado y constante por mantener nuestra eficiencia en cada puerto y en cada grado. —La antigüedad sola es apenas un requisito para nuestro avance y es en verdad el menos importante.

En la vida civil el oficial no es lo mismo, pues allí intervienen otros factores que no indican precisamente eficiencia en el agraciado.

14.—Porte individual.—El hábito hace al monje, dice un viejo refrán y nada que produzca peor

La Fábrica de Calzado "LA CORONA"

Fabrica Modelos Especiales

Para la Marina Colombiana

EL CORTE AMERICANO

Agencia Exclusiva. - Calle de el Porvenir No. 60

impresión que un militar desaliñado, pues hasta las condiciones morales de un individuo parece que se reflejan en su ser exterior.

En todo caso no hay que echar en olvido dos cosas. Primera: El comando no se hace sino a base de respeto y jamás inspiran respeto el desaseo, el desaliño y en general el mal vestir. Y segunda: la carta de presentación que llevamos para las personas que no nos conocen es: **EL PORTE INDIVIDUAL.**

15.—Sé fuerte físicamente. —La resistencia corporal es condición sustantiva para el buen desempeño en el mar.

La Institución Naval brinda inapreciables oportunidades para ser sano y fuerte. Cuatro años de régimen escolar y luego la vida ordenada y metódica de los buques son suficientes para endurecer el cuerpo. Lo único que se requiere de tu parte es bien sencillo: **VOLUNTAD.**

16.—Sé reservado y no des pábulo a cierta crítica que todo lo destruye y nada edifica.

Comentar en todas partes los casos del servicio

da idea de un complejo femenino y por otra parte revela poco seso en un militar.

Al criticar actuaciones, mide y pesa cuidadosamente las circunstancias, colócate luego en el plano del criticado y estoy seguro que tu crítica bajará de tono.

17.—Amor a la responsabilidad.— Desde la Escuela empieza a relievase esta cualidad que es una de las mayores virtudes militares de todos los tiempos y que constituye un requisito fundamental de mando.

Nace de la confianza en las propias fuerzas del estudio desarrollado de cada situación y del espíritu de empresa y de iniciativa que debe tener todo hombre investido del mando.

Sin pretender abarcar todo el credo de un buen oficial de Marina, creo que lo expuesto es lo primordial. Si estas cosas están dentro de tus capacidades, adelante Cadete y buena suerte. Si no lo estás emprende tu regreso y no pierdas tu tiempo. Serás una carga para la Marina, una molestia para nosotros y fracasará irremediablemente.

ASUNTOS INTERNACIONALES

Bajo este título abriremos desde nuestro próximo número una interesantísima sección donde se ventilarán temas de carácter internacionalista. Se darán a conocer documentos importantes y será sin duda una sección de marcada importancia para nuestros lectores. — **LEA NUESTRO PROXIMO NUMERO**

Quiere ser elegante?
U S E
CALZADO BEETAR



Cocktail - Party

Para el sábado 15 del presente mes, y con motivo de la entrega de uniformes al nuevo contingente de cadetes, habrá en los salones de la Escuela Naval un Cocktail-Party al que asistirán las más esclarecidas damas de la sociedad cartagenera.

Tradicción ha sido en los anales de la Escuela darle así una resonancia considerable al hecho de ver ingresar ya en forma definitiva a un nuevo grupo de jóvenes colombianos dentro de las filas de la Armada Nacional. Y muy lógico también que la sociedad entera, en especial la de este hermoso puerto, impregnada de belleza y de mar, se asociara en forma activa al acontecimiento. Los que esa fecha vistan por vez primera los immaculados colores del marino, serán sin duda en épocas futuras los que lleguen a escribir gloriosas páginas de historia sobre el tablero gigantesco de los mares.

Muchos han sido los preparativos y es de esperarse así que la fiesta resulte por todos sus aspectos magnífica.

Amenizará la noche la afamada orquesta Caribe.

Han sido invitadas las siguientes señoritas:

Gloria Delgado, Elida Martínez, Evelia Porto, Aida Porto, Kali Méndez, Judith Porto, Angelina Vélez, Dora Clement, Morayma Piñeres, Colombita Pérez, Polly Vásquez, Etna Yepes, Gladys Nieto,

Paulina Gómez, Bertica Gómez, Merce Osorio, Cecilia Torres, Elicia Piñeres, Josefina Piñeres, Leonor Tono, Lucila Porras, Cristina Gómez, Josefina Pareja, Alicia Stevenson, Paulina Castillo, Carmen Alicia Jiménez, Elida Pareja, Numa Camargo, Olga Carazo, Sonia Escallón, Aurita Pareja, Margarita Herrera, Graciela Arango, Rosalba Galofre, Blanca Ballestas, Sara Lemaitre, Victoria Juan, Cecilia Juan, Yoconda Vélez, Zoila Martínez, Julia Méndez, Elsa Vélez, Ofelia Vélez, Mary Clement, Aida Piñeres, Isabel Morales, Teresita Trores, Rebeca Porras, Amelia Gómez, Josefina Gómez, Paulina Pareja, Cecilia Araújo, Ruby Ripoll, María Josefina Bustos, Merce Stevenson, Berta Castillo, Amelia Méndez, María Teresa Grau, Aura Carazo, Rosita Herrera, Constanza O'Byrne, Berta Gerdis, Maruja Puche, Teresa Vergara, Delfina Vergara, Merce Torres, Alicia Araújo, Ofelia Díaz, Bellita Gómez, Hilda Gómez, Lilia Lequerica, Lola y Aida Bozzi, Carolina Pérez, Merce Osorio, Magola y Yolanda Azuero, Beatriz Grau, Anita Gómez, Dalis Villareal, Dalila Visbal, Teresita Román, Ana Camargo, Merce, Susana y Aida Segovia, Merce Macía, Rebeca Porras, Rebeca Vergara, Carmen Alicia Pareja, Ketty y Cecilia Armenta, Yyrian y Julieta Vélez, Matilde Lengua, Luchy Méndez.

Viaje de Entrenamiento



Según lo dispuesto por el Ministerio de la Guerra, en los días 20, 21, 22, 23 y 24 de abril se llevaron a cabo los ejercicios aereo-navales, tendientes a dar una práctica instrucción al personal de la Escuela de Cadetes. Las operaciones se realizaron en combinación con las fuerzas aéreas y con el concurso de varias de las unidades de la Armada.

Las unidades que tomaron parte fueron las siguientes:

Destroyers.

Cañoneros.

Motoveleros.

Por parte de la Fuerza Aérea tomaron parte máquinas "Falcon".

Para los ejercicios se hizo la siguiente distribución del personal de oficiales: Capitán de Corbeta Lius A. Baquero Herrera, Comandante en jefe. Capitán de Corbeta Rubén Piedrahita, jefe de la Escuadrilla de mar. Teniente de Navío Luis Carlos Guzmán, jefe de Comunicaciones. Sub-teniente de Navío, Luis F. Velásquez, oficial de Estado Mayor; Sub-teniente de Navío Jorge Berrío, jefe de armas submarinas; Sub-teniente de Navío Carlos Muñoz González, jefe de artillería naval. Sub-teniente aviador Torres, jefe de la Escuadrilla aérea.

Ceñidos al programa, el día 20 a las doce del día se iniciaron las operaciones. Tres máquinas Falcon, comandadas por los sub-tenientes Torres, Sendoya y Lozano, decolaron en la bahía de Cartagena y comenzaron el patrullaje dentro de las zonas marcadas. A la una de la tarde, se hacía a la mar el motovelero "Padilla", llevando a bordo algunos cadetes de los cursos superiores. El motovelero estaba comandado por el Capitán de Corbeta Jorge Palacio y partió rumbo a Santa Marta. Tan pronto abandonó la bahía, fue patrullado constantemente por las naves aéreas. Los trabajos a realizar a bordo se llevaron a cabo con toda normalidad cumpliendo las siguientes indicaciones: prácticas de navegación a la vela; prácticas de navegación astronómica, determinación de amplitudes y azimutes, latitud meridiana, líneas de posición y llevar la derrota calculada; además de los diferentes trabajos de marinería que continuamente se presentaban a bordo.

El segundo día fue de intenso trabajo. Los

tres Falcon iniciaron sus vuelos a las seis de la mañana, patrullando las zonas de navegación para las unidades de mar. Por espacio de tres horas recorrieron el mar en diferentes direcciones, regresando alrededor de las nueve, para reanudar sus trabajos a las doce por espacio de tres horas. Solo a las 6 de la tarde acuatizaron definitivamente en la Bahía de Santa Marta.

A hora desconocida, el A. R. C. "Sucre", había zarpado de Bocachica con rumbo a Santa Marta, comandado por el Sub-teniente de Navío Francisco García. La maniobra consistía en prácticas de alcance y defensa entre los diferentes buques. El "A. R. C. Caldas" zarpó de Cartagena con la consigna de dar caza al "A. R. C. Mariscal Sucre" ayudado por la aviación. El "Sucre" fue localizado rápidamente por los aviones quienes transmitieron al "Caldas" su posición; se sucedieron las maniobras de ambas unidades y el "Mariscal Sucre" logró internarse en una de las bahías de la costa defendiéndose así en forma sobresaliente de la persecución del "Caldas".

A bordo del "A. R. C. Sucre" viajaron numerosos cadetes quienes practicaron: navegación por estima y astronómica; determinación de rectas de sol, llevar la derrota calculada, y persecución, ataque y defensa con artillería de 76 mm.

Luchas aero-navales, en condiciones de imprevista realidad se desarrollaron durante el día 22, cuando los tres aviones Falcon fueron destinados a explorar la zona número 3, con la consigna expresa de atacar con cargas de ejercicio, los buques que se encontraran sobre la superficie.

Más o menos a las 9 y media de la mañana, la escuadrilla se desenvolvió con precisión y armonía. Acababa de descender sobre el "Mariscal Sucre" y en los momentos en que se disponía a tomar altura, uno de los aviones, el Falcon 128, pilotado por el Sub-teniente Ernesto Sendoya Horta, intentó virar en media vuelta sobre el objetivo. La máquina perdió estabilidad y se precipitó al mar a unos 20 metros de la proa del buque "Mariscal Sucre". El aparato al caer hizo explosión y desapareció de la superficie. Solo eran visibles los flotadores.

Precipitadamente, al ver la catástrofe, la tripulación del "Mariscal Sucre", emprendió las maniobras tendientes a prestar los primeros auxilios o al menos a rescatar los cadáveres de los aviadores. El mar estaba tempestuoso y el avión se había hundido. Se arriaron numerosos botes, y no pocos de la tripulación se arrojaron al agua con el ánimo de llegar hasta las cabinas de los aviadores y desatarles sus ligaduras. Pero la furia del mar hacía imposible el mayor de los intentos. Se quiso salvar la máquina haciéndola firme con cabos, pero un golpe de mar destruyó todo el trabajo hecho y se precipitó al fondo del océano. Concluida en esta forma la maniobra de rescate, la tripulación del "A. R. C. Mariscal Sucre" luciendo su traje de parada rindió los honores a los aviadores desaparecidos. Entretanto, volaban escuadrillas aéreas sobre el punto donde había desaparecido el Falcon 128. Mientras esto sucedía, el "A. R. C. Caldas" que había zarpado de Santa Marta a la máxima velocidad después de recibir un informe sobre la posición del buque enemigo, procedió a la persecución, ataque y alcance del blanco con munición de tipo reducido.

El viernes 23 se hicieron una serie de maniobras aero-navales de gran similitud a las que ya antes se habían adelantado. Los aviones exploraron la zona de rutina número dos y atacaron con bombas los barcos que se encontraron en la superficie, siendo uno de ellos un torpedero tipo "Caldas". En este día se hizo la maniobra de ataque de submarino lanzándose numerosas cargas de profundidad.

Una vez el motovelero llegó al puerto de Santa Marta se efectuaron algunos cambios dentro de la tripulación, con el objeto de que los cadetes efectuaran también prácticas a bordo de los buques.

La Dirección General de Marina, ordenó que el sábado 24, los buques "Caldas" y "Mariscal Sucre", rindieran los honores militares correspondientes al Sub-teniente Sendoya y al mecánico Díaz,

víctimas de la catástrofe aérea del 22 de abril. La posición del sitio del accidente fue la siguiente: Latitud: 11 grados, 9 minutos Norte. Longitud: 74 grados 34 minutos W.

Los buques llegaron al sitio de la catástrofe y se procedió a rendir honores. Todas las tripulaciones vestían traje de parada. Estando formado el personal en popa, el Capitán de Corbeta Luis A. Baquero Herrera, Comandante de la Base Naval de Cartagena y Comandante en Jefe de las Maniobras, pronunció las siguientes cortas pero emocionadas frases:

"Señores Oficiales, Cadetes, tripulación del "A. R. C. Caldas":

En este momento, que recordaremos siempre con profundo respeto y emoción, la Armada Nacional rinde el homenaje póstumo al aviador subteniente Ernesto Sendoya y al mecánico Jorge Díaz, muertos en cumplimiento del deber durante las maniobras. . .

Al rendir este homenaje emocionado a nuestros hermanos del aire, caídos por un golpe del destino, ofrecemos un tributo al cumplimiento del deber, al celo que no conoció las fronteras de la propia vida, para sacrificarla en aras de la patria.

Marinos: Leamos en este trágico idioma del dolor como cualquier sacrificio es nada, cómo la vida misma carece de valor cuando el honor de la Armada o el amor a la patria nos la piden'.

Las sirenas y los pitos de guerra de los buques llenaron el mar con sus toques tenebrosos. Se dispararon las salvas reglamentarias y todos los marinos con las gorras en alto despedían para siempre a los que fueron sus hermanos en las armas colombianas. Sobre el mar quedó flotando una corona de claveles mientras en el cielo se escuchaban los motores de una escuadrilla de aviones que fue dejando caer sobre el mar un manojo de rosas.

Cumplida la ceremonia, los barcos hicieron rumbo a Cartagena, dándose por terminadas las maniobras.

ALMACEN ESPRIELLA

SIEMPRE LOS MEJORES ARTICULOS PARA CABALLEROS

Exija Camisas ' ' P A R K ' '

TELEFONO: 27-01

Directorio Profesional

BOLIVAR FRANCO PAREJA

Materiales de construcción — Tel. 20-60.

CARLOS ARTURO PAREJA

— Abogado —

Oficina: Edificio de la Compañía Colombiana de
Tabaco — Tercer piso, No. 38 — Tel. 9901.
Negocios civiles, penales y administrativos.

DR. LUIS CARLOS GUERRERO

Cirujano Dentista

DR. MIGUEL BORGE ESCOBAR

Médico Cirujano
Especialista en órganos de los sentidos.

ALFREDO ARAUJO GRAU

— Abogado —

Calle de la Estrella No. 110 — Tel. 25-86.

DR. RAFAEL A. MUÑOZ

— Médico cirujano —

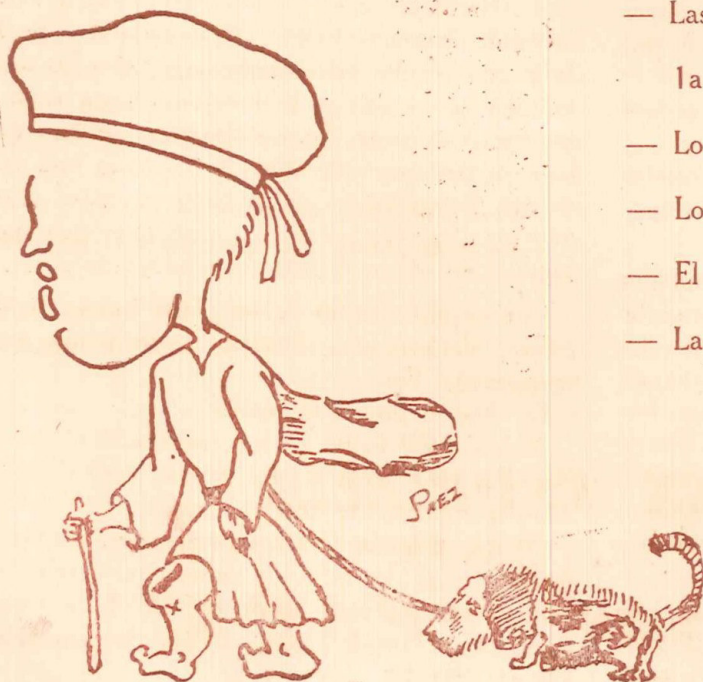
Cartagena

Horas de consulta: de 10 a 12 y de 2 a 5 p.m.

ALBERTO H. TORRES

— Abogado —

Cartagena — Oficina: Edificio de la Compañía
Colombiana de Tabaco. — Tel. 28.47.



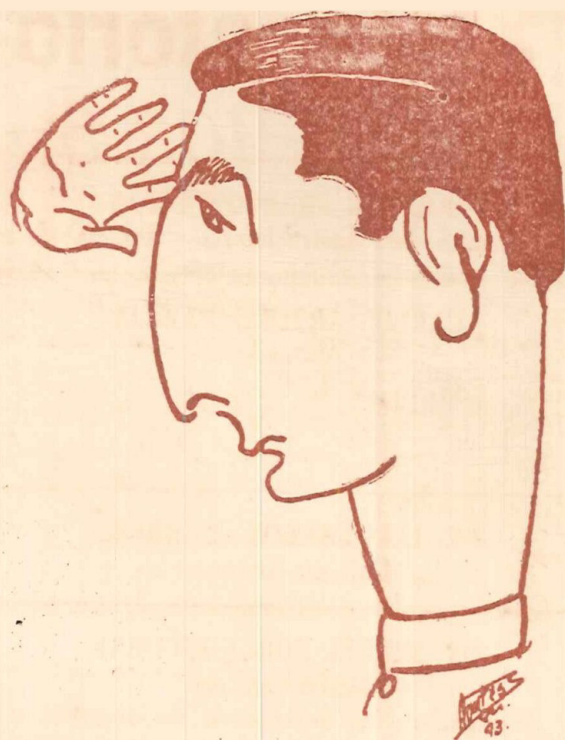
AL PAÑOL DE COSAS VIEJAS:

- Las levantadas a las dos de la mañana de la 1a. División.
- Los cuentos novelescos del director.
- Los antiguos brigadieres de sección.
- El amor de los cadetes.
- Las relaciones de Castel-Withe.

San Roque

"Personaje a Bordo"

Nuevamente . . . !



El chiste

(Dedicamos este artículo, como una prueba de verdadera amistad, al mas chistoso de los brigadieres: Floro.)

Chiste en general es casi siempre un cuento corto que tiene la finalidad de hacer reír. También se le conoce dentro de la terminología común con el nombre genérico de chispazo.

Los chistes se dividen en chistes buenos y chistes malos, aunque abundan los malísimos (especialmente en el tercer piso).

En cuanto a su coloración se dividen en: verdes semiverdes e incoloros. En cuanto a su redacción se dividen en: finos, ligeramente finos y ásperos, estos últimos, aquellos que martirizan las leyes de la sintaxis. En la historia del chiste colombiano hay figuras sobresalientes en el arte, como Soto Borda y el general Bustamante. De este último anotamos sus postreras palabras: "Lo único que os pido amigos míos es que cuando yo muera no me vayan a enterrar vivo" y expiró.

De Borda cuentan que habiendo tenido una cita con una encantadora chica (en Cartagena: pelada) tuvo la mala suerte de encontrarse con unos amigos que lo invitaron a tomar unas copas de ron.

Ya estaba bastante COPETON cuando llegó la hora de la cita y salió velozmente hacia el lugar indicado. Con la carrera se le revolvió el ron y le vino un vómito terrible. En tal situación estaba cuando llegó su dulcinea y le dijo:

—Pero Clímaco, qué es esto?

—Nada mi amor; te esperaba con un "ancia" loca.

Este es un ejemplo de un chiste bueno, incoloro y fino; Veamos otra división: Es decir uno malo y ligeramente fino.

Le dice el hijo a la madre:

Mamá, esta noche no me esperes.

—Por que "mijo" para donde vas?

—No mamá, fue que ya vine . . .

Ahora, el lector que quiera ejemplos de las otras divisiones, es decir de los malísimos, verdes, semi-verdes, ásperos etc. puede escribir a la siguiente dirección: Florindo Floro — Calle del Ramillete — Escuela Naval.

Muchas gracias señoras y señores, H. B. C.

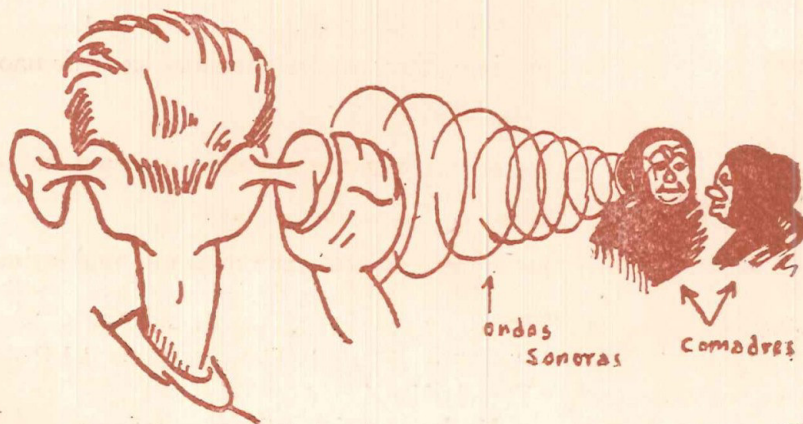
SE RUMORA:

- Que el Cadete Largacha ha solicitado su baja por “deterioro” y tiempo cumplido en el servicio
- Que el astrónomo que anunció el cambio de luna para primer año manifiesta que no se efectuará hasta el próximo trimestre.
- Que el cadete Holguín reemplazará a la pulga en la enfermería.
- Que ya llegó a la Escuela el perro de San Roque (Barreto)
- Que el cadete Fermín Bernier cantará “CONTIGO” el día de la fiesta.
- Que Burgos fue protagonista de “Lo que el viento se llevó”.
- Que los cadetes muy chiquitos se pierden en Annapolis...
- Que el Cadete Puentes estafó a Magin. Le cambió un diente por un pistero.
- Que los chistes mas malos no son los de Flórez... Son los de Marejú.
- Que la mayor delicia es tener el brigadier de 1ª sección enamorado.
- Que para bien del proletariado dentro de poco se van... los brigadieres.
- Que Palais al llegar de Santa Marta exclamó: “ME MAREO...”
- Que Gerdtz tiene ganas de conseguirle una novia a otro...
- Que el decreto sobre matrimonio hizo estragos en la Escuela.
- Que Romero dejó muchas “esperanzas” en Pal mira.



Vamos por partes...
Eso se arregla en...

- Que Castañeda es pariente del cadete Rodríguez...
- Que el niño de Jerez montará el día de la fiesta la yeguita andaluza de rejona, e irá acompañado del alguacil y las mozas mas feremosas del poblado.
- Que Erasito está mas caído que una hoja de otoño.
- Que en la Escuela no hay solo ocho Alfereces... HAY NUEVE...
- Que levantarse a las 2 de la mañana es lo mismo que no dormir.
- Que al director de la Revista le fascinan las “ESTRELLAS”.
- Que las rodillas de Tulio Aurelio están en reparación.
- Que Esculapio, “NO COMIA, NO DORMIA, Y EL AMOR LO CONSUMIA”; Ahora come...



Juan Gotera

ORDEN DEL DIA, PARA HOY...



—Cantinerero...!!
 —Firmes...!!
 —Cantinerero...!!
 —Firmes.
 —Dónde está?
 —Al lado suyo, mi brigadier...!!



SE RUMORA

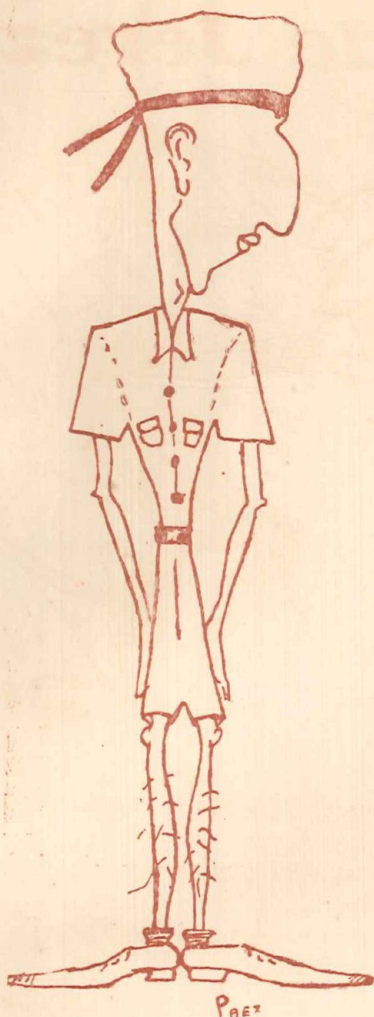
- Que Pachoso es el íntimo amigo de FAUSTINO; por aquello del parecido).
- Que Hans von Giverens von Gurtzhzfw se está PORTando muy bien.
- Que Floro lleva ya tres llamadas por teléfono... y con éxito.
- Que ya los brigadieres tienen sus madrinas de grado... Quien fuera adivino!
- Que a Lilo le gustan las rubias mas que las morenas.

¡Olé ... El niño de Jerez!!



Brindo ete toro a la mujé que quero; yo, el mozo maz forajido del poblado y el maz atrevido del cortijo.

Firmao y rubricao: NIÑO DE JEREZ.



Llanero Solitario.

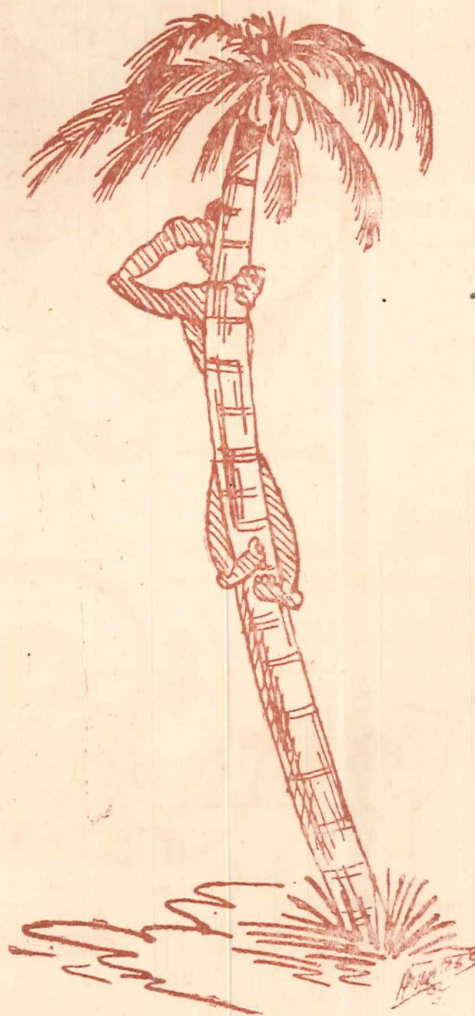
SOLICITAMOS...

- Que Rafa Morales no grite tanto.
- Que Floro no eche chistes...
- Que Lilo no acapare las chinas...
- Que Hans no tome mas Cofee with milk...
- Que el cantinero sea mas complaciente.
- Que Florindo no monopolice el radio.
- Que haya menos jugadores de Walley-ball, para evitar así IRAS
- Que no se tomen las Coca-Colas...

SABIA UD....

- Que Pachín encontró lo que había perdido? (Felicitaciones.)
- Que el director de CORREDERA perdió lo que había encontrado? (sentido pésame.)
- Que Erasito ya no levanta ni un suspiro? (Terrible situación).

- Que Pachoso BERTIginosamente se cayó? (consecuencia lógica).
- Que Troncoso es español? (Camino de Sibaté).
- Que Castañeda cayó y volvió a levantar? (Eres un valiente).
- Que Rafa aun insiste...? (El que no llora...).
- Que Vargas y Vásquez corren en parejas? (Cara y sello muchachos...!)
- Que Lilo encontró en el Club Popa su Dulcinea? (Bien dice el refrán: "Viento en popa...")
- Que la Escuela también levanta presión? (Silencio Floro!!!)
- Que Barrera es de la capital de Bulgaria? (A Mal que no tiene cura...).
- Que se agotó la grasa en el armerillo? (Pobre Garchía...).
- Que hay un cadete que se llama RENE PALAIS DE ORBEGOIS?



Grande Goleta...!! Juuuuuuuuu! Bum, Bum...
Bum... juuuuuuu

Flores y Rosas

Esta sección está a cargo del reputado y cono-
cidísimo "chistósofo" don Roso Floro y Los Clave-
les, natural de Florencia y amigo entusiasmado de
la buena vida.

A petición de muchos de nuestros lectores, te-
nemos el gusto de presentarlo desde este número
de nuestra revista con la garantía completa de su
éxito; para ilustración damos a conocer los rasgos
mas sobresalientes de su risueña vida.

Nació un 30 de Febrero de 1.9???. Cursó sus pri-
meros estudios en Jardín, floreciente ciudad antio-
queña. Pasó a estudiar botánica en Florencia don-
de recibió el grado de odontólogo...

La correspondencia mantenida con el reputado
Chaflán le abrió nuevos horizontes y viajó a los
Estados Unidos para entrevistarse en Méjico con el
famoso Cantinflas.

Entre nosotros quizá es desconocido, pero sus in-
mensos estudios de "chistosofía" nos lo acreditan
como hombre de grandes protuberancias en el arte
de la risa.

Como información damos a conocer que su vida
preciosa se halla expuesta...; por qué? Ya lo sa-
brán los lectores que gustan de nuestra revista:

Y ahora señoras y señores, escuchen a Floro, el
mas florecido de todos los florindos.

Jóvenes, buenos días... Quieren reir? Les con-
taré entonces algunas anécdotas de mi vida... y



Jsucito mío; antos no pues...



Pasando el páramo — Enero de 1.943

les haré algunas preguntas que sin duda Uds. sa-
brán contestar:

En que me narezco a Adam?... En que ando
mucho con PARRA.

Cuál es el colmo de un supernumerario?... Sa-
car la mesa para el pago.

El colmo de Perico?... Leer el Tesoro de la
Juventud.

Ahora un cuento: Cierta día se acercó un ca-
dete a un Teniente y le dijo: Permiso mi teniente
voy a la Enfermería por que me duele la cabeza...
Y el Teniente le contestó: Cual, la de ejercicio...
o la de guerra...

Le preguntaron una vez a los cadetes: A quien
preferís: a Barrabás o a Amezquita?... Y un re-
cluta espiritual contestó: AL BARRABAS DE AMEZ-
QUITA!!!

Estaba un cadete en un exámen y le preguntaron:
En cuantas partes se divide el craneo?...

—Depende de la volcada... profesor.

Y me despido señores por que tengo que almor-
zar... Ya comprenderán lectores por que tenemos
por la vida de nuestro cómico Cantinflas criollo...

Cosas de ayer, de hoy y de mañana

Amor, amor, azote de la humanidad, cuánto se ha escrito, a cerca de tu anatomía, cuánto se ha ponderado tus hechizos, y cuánto también se ha dicho y se dice contra tí. Por eso yo no diré nada, tan solo me limitaré a considerarte como un par de fuerzas que iguales y con distinto punto de aplicación, hacen de la vida una verdadera cupla perturbatriz del género humano, que gira al rededor de los polos opuestos del SI y el NO.

Ya veo las caras llenas de ira que ponen todos aquellos abonados al tema pues de seguro esperaban que mi inspiración se derretiría en lluvia de acarameladas expresiones en lugar de esa indigestión matemática de que he sido víctima hace un momento. Pero discúlpennos Uds., pues se debe tan solo a que tengo delante de mí las conferencias de Artillería y... Hubiera querido seguir con mi propósito de no decir nada, ni en pro ni en contra de "esa bendita palabra" tan estropeada al través del tiempo y las edades, pero me han entrado unas ganas de meter la cucharada, que a pesar de todo lo bueno, o malo, que tenga convengo en afirmar que es lo mejor que existe como emocionante sobre el globo terráqueo; verdad estimado Poete Mantilla?

Si señores, no hay como las inyecciones de ese elixir, para quitar el aburrimiento de la vida, la pesadilla del Planton y la fatiga de una infantería marca Lunes.

Y á propósito han visto Uds., a un cadete verdaderamente enamorado? Nó, claro que nó, porque esos que voy a enumerar no se deben clasificar entre los enamorados sino entre los que el amor no tardará en enviar al manicomio, y qué bendita locura esa! que lo diga si nó, el que haya oído a "Pachín" lanzando al aire sus trinos, en esas tardes lánguidas, todas llenas de ojeras y de desteñidos arreboles; el que haya tenido la oportunidad de saborear uno de esos chispazos marca "RAF" o sencillamente aquel que haya localizado a Florito en el radio. Aquí respetuosamente solicito se me concedan 5 segundos de intermedio.

Hablemos pues de los cadetes verdaderamente enamorados y veamos como se comportan en la intimidad; ante todo hay que afirmar que son muchos, pero hay que descubrirlos pues están escondidos bajo el velo de su propia pasión, son (con perdón de los señores ingenieros) como calderas

cuyas válvulas de escape están obturadas, sí, son volcanes que arden en su entrañas sin dejar traslucir en su superficie, ni siquiera el humo de sus reacciones, por eso hay que mirarlos más de cerca, observarlos con curiosidad y atención y vaya si es un trabajo grande y pesado, por eso que aunque haya recurrido a la chismografía mas grande de mi vida, he obtenido tan solo unos pocos datos que me han aconsejado prudentemente a dividirlos en dos grandes grupos: los "rabiosos" y los "pasivos" de una parte de los primeros nos ocupamos al principio por lo tanto nos queda por hablar de los segundos solamente; ante todo son personas que no hacen mal a nadie, son cadetorios inofensivos que llevan una vida aérea agitadísima que en hacer globos tienen la pasión que más plenamente satisface a sus temperamentos extra sensibles; son

Una importante y magnífica carretera moderna une a Cartagena con Barranquilla. Visite usted la ciudad universitaria de la Costa, en cuyas construcciones está intacto el estilo maravilloso de la colonia.
Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

Colegio Americano de Comercio

(Exclusivamente para señoritas)
KINDERGARTEN - PREPARATORIA - BACHILLERATO - SEMI-INTERNADO - EXTERNADO

Las escuelas Preparatoria, Bachillerato y de Comercio, se rigen por los programas oficiales, estando la de Bachillerato autorizada por el Ministerio de Educación Nacional.

PLAZA DE BOLIVAR.

Edificio de la Inquisición.

Cartagena.

Apartados:

Aéreo 227

Nal. 163

Cable y Telégrafo:

"CADEC"

Tel.25-44

Directora - Propietaria

MERCEDES M. DE YAMURE.

seres que dan toda su vida en una mirada, que se contentan con respirar el aire tibio y fragante por donde se ha deslizado, con gracia inverosímil su adorado tormento... desde lejos la contemplan y desde lejos la ven desaparecer, una y mil veces a excepción de aquellas en que la suerte mas propicia, les depara un sitio estratégico en un rincón de la Heladería Americana. Y entonces qué de cosas no le dice con sus ojos! Y qué no quiere significar con el uniformemente acelerado relevo de vasos de cerveza. Hasta aquí la primera parte de su "ataque". Viene luego su expresión máxima: Decidido y arrogante se dirige al "armatoste musical" y sin hacer caso de los quejidos agónicos que le lanza su bolsillo saca un puñado de monedas y acciona unas cuantas teclas que dejan escuchar tras breves minutos llenos de ansiedad, las simbólicas notas de unos cuantos boleros, como "Déjame ser tuyo "Bésame Mucho" etc. Pero en vano!; es un incomprendido, y cuando flotan en el aire las últimas armonías que encarnan una confesión que nunca brotará de sus labios, su corazón siente de nuevo la ausencia del ser que lo derrite en mieles...

El bullicio poco a poco se ha ido sofocando. Los vasos con el licor de los dioses ya llenan la mesa por completo y el silencio se hace insoportable. Se impone una nueva pieza musical, y ésta ha de ser algo que llegue al alma, y por eso, llamando al primer mesero que pase por su lado, alargándole una moneda solitaria le diga: Por favor... UN TANGO. Y es cuando nuestro heroe modelo, "toma y obliga"... obliga a darle un sobrecito de Sal de Uvas Picot. (no es propaganda).

A todas estas, las horas de su franquicia se han ido esfumando y las irrevocables 2100 H., galopan con dirección a la Escuela; es necesario adelantarse a ellas si desea tener una nueva oportunidad en la próxima salida. Así, dando al traste

con el sentimentalismo, nuestro cadete se transforma en un hombre de acción y está puntual a la formación de costumbre. El resto, es decir la mala y negra noche, ya corre por su cuenta, y entre vueltas a babor y luego a estribor, lo sorprende la alborada; y claro, el pobre hombre se levanta medio sonámbulo, y da comienzo a la tercera parte de su programa, la parte trágica, pues si le toca gimnasia, continúa con flecciones de rodillas cuando le han ordenado flecciones de la cabeza y no es para menos pues quién va a saber donde guarda nuestro heroe su masa encefálica? Después vienen las clases. Allí se convierte en un alma de Dios. A nadie importuna con preguntas, y seguiría toda la mañana en brazos de Morfeo, si no se le ocurriera al profesor sacarlo de sus "castillos" con un soberano tizaso (impacto) en la cabeza, y un cero grandísimo que apunta en su "libreta para recordar". Pero como el pobre paranoico afectivo es en su mínima expresión el desprendimiento personificado, se limita tan solo a soltar un suspiro kilométrico, y ofrece su congoja como tributo a los encantos de su bella dulcinea; y a medida que pasan los minutos, va creciendo más y más pero mucho más su sentimiento platónico.

Vuelve la noche, y con ella la negrura de los amargos pensamientos...; es la hora de los castigados, y claro, entre ellos descuella nuestra heroe que es uno de los mejores cumplidores de plantón, pues en esa hora larguísima cuando los otros sufren de calambres, él asorbido por sus incursiones aéreas, no oye ni siente nada, tan solo ve en los luceros que coquetean en la oscuridad nocturnal, unos ojos profundos, ya azules, ya negros que rubrican en la noche sin quererlo, un capítulo de amor que permanecerá inédito quizá PER OMNIA SECLA SECLORUM — Amén.

ARMAND le cat.

«Ron Piñeres»

Un brindis de calidad

Biografías. - Datos que pueden ser buenos o malos. - Y cosas servibles o inservibles de los más selectos personajes del elemento Cadeforio.



EL GALAN NUMERO UNO

NOTA:— Esta relación fue enviada a esta Revista por un individuo anónimo. La Dirección no conoce personalmente tampoco al envidiable joven a quien se refiere este artículo.

Describiremos a este interesante galán desde tres puntos distintos de apreciación. Estamos casi seguros que desde cualquiera de ellos la obtusa inteligencia de un recluta, la viva de un briga o la normal de Ud. caro lector, será suficiente para adivinarlo. Estos tres puntos de apreciación son: por la vista; por el gusto; y por el olfato.

Por la vista encontramos primero su aerodinámica cabeza. Esta es con cabello ondulado estilo Gary Grant y con ondas modelo "Ondas del Danubio". Es por esta su cabellera que es enemigo de Maestro Vega (tradúzcase Peluquero de la Escuela), pues su melena fue derrocada por él con la vil pero económica e higiénica medida de "A lo sumo una pulgada D.O.S". (Interprétese Dios Os Salve). Es con precisión en aquella parte de su cuerpo donde encaja su peculiar gorra (estilo japonesa, que como su dueño no tiene medidas de protección, estética, ni forma alguna definida. (Dato este último suministra-

do por cierto Profesor de la Escuela).

Y allí en aquella gran cabeza se aprecia diariamente un sublime y enternecedor suceso que pueden apreciar todos aquellos que tienen el privilegio de rodearlo. Observar sin marearse los estrepitosos bandazos que da aquella interesante cabeza cuando al arrullo de los motores y de las corrientes bifásicas se entrega en brazos de Morfeo, requiere tener nervios inservibles o llevar largos años de lidia con sonámbulos. Para mirarlo en aquel estado y no ser víctima de empezar también a dar bandazos por hipnotismo y sugestión se necesita ser buen marino. Los mismos Profesores dicen que su caso es tan raro que evitan investigar a fondo la causa de tal sueño por temor de resultar mareados por hipnotismo. (Uno de ellos refiere que fue tan raro lo que sintió cuando trató de investigarlo que olvidó por completo lo que explicaba, al par que un fuerte dolor de cabeza empezó a dejarse sentir).

La parte de su cuerpo que la Junta de ingenieros (cadetes) decidió que era más interesante fue su cabeza y por eso resolvió mandarla a la fundición como modelo de cabeza de cadete y emblema del sueño. Pero hay algo más que a la

vista hace inconfundible a este galán y es su marcha a sacudidas o especie de contracciones rápidas, cortas y sin ritmo, acompañadas por sacudidas fuertes de las manos. Es de notar que cuando porta uniforme Nº 5 estos movimientos se aceleran.

Pasemos ahora a describirle desde el punto de su gusto. Para ello hay que admirar su elegante ropero donde en confusión están: B.V.D., Arrow, Jantzen, Pyramid, etc.; pero la forma de estas marcas no es igual a la usada por la Casa para el comercio, sino que es hecha especialmente para él y con tinta china. Su nudo de corbata es tan famoso que le ha costado relacionazos (felicitaciones) por no querer dar el secreto del modo de adujarlo (hacerlo). Los domingos poco antes de la misa se le ve alborotado y con cierto pañuelo amarrado al cuello. Esto lo hace, según él, para no perder la costumbre de su tierra.

Como dandy cabal añora sus tiempos de civilote y aunque es todo un lobo de mar, dice que le gusta más marearse en tren o en chiva que en buque. Sueña con volver a tener su hermosa melena, su corbatín negro con lazo estilo poeta, sus antiguos zapatos negros y sus holgadas camisas de seda.

ro es su gusto por el sexo fe-
ino lo que se nos hace más in-
sante, ya que figura como ga-
No. 1 (interpretése sapo No.

Al interrogarlo sobre sus an-
as amorosas dice que le gus-
sólo las chicas lindas, pues se-
él debe haber reciprocidad en

amores. Difícil ha sido sacarle cual
es en verdad su adorado tormen-
to ya que responde que todas lo
atormentan con sus miradas, pero
que también a todas las adora.
Qué Barba Azul ni qué nada. Sin
embargo, hemos podido en sus sue-
ños oír nombrar con voces casi in-

teligibles, pero bastante emociona-
das: Anelinas, Serafinas, Marinas,
y alguien refiere haberle oído es-
ta frase: Créeme que digo sólo la
verdad Bertina. (Es rara su afi-
ción especial por las terminadas
en ina).

Así pues es tal su debilidad por
el sexo opuesto que tiene un baúl
lleno de mujeres (por supuesto en
retrato) con autodedicatorias y
dice que cuando sea potentado va
a empapelar un salón con todas
ellas y cuando muera las va a de-
jar de herencia a sus descendien-
tes, que deberán ser como él, ma-
rinos.

Refiere que en una ocasión y
cuando era joven, dos lindas mu-
chachas cartageneras sin saber
sus alcances tenorioscos se entre-
garon a amarlo locamente y quan-
do supieron la realidad se juraron
odio eterno. El tiempo pasó y pa-
recía ya todo olvidado cuando de
pronto las dos... Se sienta, se
lleva las manos a la frente, se ha-
la el cabello y qué tristeza. Todo
había sido causa de un infame
sueño.

Su estadia en la Escuela y la
rudeza de las faenas de los hom-
bres de mar no han podido men-
guarle su gusto por las maneras
y expresiones de hombre de mun-
do. Así en un zafarrancho es co-
mún oírle latinazos que son defi-
nitivos, pues la faena se interrum-
y todos tratan de descifrar lo que
han oído. Pero no es sólo en aque-
llos casos donde son comunes es-
tas expresiones, pues por ejemplo,
ante una "metidam de patum"
saca un "lapsus calamis"; ante un
implorante; "Mi Brigadir no fue a
priori" de un recluta, pone un "re-
lacionasus vivum", ante una do-
blada de "Brigus Guardiorum" po-
ne un "tremendus pataleus", pe-
ro ante una dulcerum sonrisus de
una chica se le llena la boca de

¡Ahora toda otra pluma parece anticuada!

PARKER

"51"



¡Escribe al instante—seca en el acto!

PARECE diferente, se coloca
diferente, es diferente de
todas las demás. Sí, señor, la
pluma Parker "51" es en verdad
la pluma del mañana... aquí
hoy en toda su perfección.

Empieza a escribir en cuanto
su punta estilo "torpedo" toca
el papel. Y se desliza suavemente
como la seda para expresar sus
ideas, sin esfuerzo alguno...
como por encanto.

Y, además—el colmo de las ventaj-
as. Usted no necesita papel secante.
Porque la Parker "51"—y sólo
esta pluma—está diseñada para es-
cribir con una tinta, nueva y veloz
... la tinta Parker "51". Si Vd.

desea, puede usarla con otra buena
tinta para pluma de fuente, pero
seguramente preferirá la tinta "51".

¡Goce hoy mismo de la sensa-
ción de escribir con la nueva pluma
Parker "51"! Obsérvela en toda su
sin igual elegancia y pruébela en su
tienda favorita... con la tinta "51".

♦**GARANTIZADA PARA TODA LA
VIDA**—El Rombo Azul de Parker en
la pluma es el Contrato de la fábrica
que garantiza incondicionalmente el
servicio durante toda la vida del
dueño, sin otro costo que el siguiente
siempre que el daño no haya sido
causado intencionalmente. Para
cubrir el porte de correos, seguro y
manejo habrá una pequeña cuota
para gastos de \$2.00.

J. V. MOGOLLON & Co.

Cartagena, Bogotá, Barranquilla, Magangué, Santa
Marta, Bucaramanga, Honda, Girardot, Tunja, Barran-
cabermeja, Montería.

almibar y se le olvidan hasta sus famosos latinazos. Es tanto su gusto por la muerta lengua, que solicitó permiso para practicarlo los domingos después de misa, pero su pronunciación es tan clásica, que él sólo entiende lo que dice.

Ahora lo describiremos por el olfato. Por lo general, entre semana y especialmente los miércoles hay que buscarlo por el olfato. Si usted distingue los vapores de amoníaco, grasa y óxido podrá dar con él fácilmente; de lo contrario pasará por cerca sin reconocerle, aunque le haya Ud. visto antes. Estos mismos olores son las señas para dar con su vivienda. En cambio los domingos por la mañana, en "La Americana", deja a su paso una estela atrayente y que marea (Léase Limas de Tur

baco o Fachulí) y ya por la noche, la estela que deja a su paso hasta quita el mareo; entonces dice que le hizo daño la Kola y el limón.

Si desde ninguno de estos tres puntos de apreciación Ud. ha podido dar con él, dos grados mas (léase datos), le darán el rumbo verdadero.

Primero que es capaz de mantener un auditorio numeroso de reclutas con su repertorio de chistes y cuentos a plena carcajada durante una hora. No obstante un recluta desagradecido se atrevió a decir que los cuentos no sabe si son buenos o malos pero que prefiere una hora de "oído a esa caja" y no un "la relación no se rebaja". Y por último que en

su juventud se dedicó a estudiar Meteorología y en la actualidad trabaja en el Departamento de Detectivismo y Ciencias ocultas como adivino de lo que vendrá: tormenta, calma o descarga eléctrica y a veces por escasez de personal releva al encargado de vigilar la llegada de encomiendas llegadas para los reclutas con el fin de que no se extrayén.

Y ahora estimado lector, si con esto tampoco ha podido dar Ud. con nuestro héroe tenga un poco de paciencia y escuche lo siguiente: Este individuo es perfectamente imaginario. Cualquier parecido o semejanza con alguien que Ud. conozca es mera coincidencia. (Haga de cuenta si le parece, que estuvo en cine).

Lancha Colombia

Sale de de Cartagena todos los jueves con destino a Tolú, Coveñas y Cispata, regresando de Cispata todos los lunes y viernes.

El "Simón Bolívar"

sale quincenalmente con destino a Colón, República de Panamá y San Andrés de Providencia.

Entenderse con GANEM & Co. — Cartagena.

"Yo he jugado Rugby"



La tarde no podía ser mas propicia. Tras aquella tranquilidad, nadie, ni yo mismo podía enterarse del suceso, del cual iba a ser yo actor principal.

Una vez terminado el aseo de armamento, (una de las principales entretenencias del weekend, quizá la favorita), nos alistamos los cadete para afrontar en las mejores condiciones la tarde deportiva. Y nuestra "alegría" y curiosidad se duplicó al pensar en las delicias del nuevo sport que se nos iba a introducir. Se trataba nada menos que del famoso RUGBY. Recibidas las primeras instrucciones, Mister Leo nos indicó las primeras colocaciones: tú aquí, tú allá, tú estar aquí junto de mí, tú irte más allá...

Al silbato del juez, yo, un jugador novel, me lancé ciegamente llevado por el entusiasmo a coger el "ovoide", que dicho sea de pa-

so es más resbaloso que el mismo jabón dulcificado, sin tener en cuenta que delante de mí se hallaban dos fornidos jugadores. El resultado no se hizo esperar: Pocos momentos después me debatía fieramente bajo una piramide humana en busca de algún sitio por donde expandir mis pulmones. Afortunadamente la oportuna y sagaz intervención del juez, libró a mis compañeros de una forzosa marcha fúnebre hacia el campo, santo donde a esta hora reposarían mis triturados huesos.

De nuevo tomé colocación y la bola fue puesta en juego; mis ojos siempre listos a captar cualquier detalle digno, se posaron de pronto en un grupo de primorosas chinas (de 16 a 16½ años) que ansiosas y alarmadas observaban el nuevo deporte. Algo me dió un vuelco, y pensé que era el momento de mostrar mis profundos conocimientos y honrar tan distinguida presencia con un espectáculo digno de su vista... y, al recibir de pronto el proyectil, partí velozmente hacia la anhelada meta. Fue mi perdición. El deseo de co-

ronar la carrera con un espectacular "goal", me cegó por completo. Dí contra algo, o algo dió contra mí; dí tres vueltas en el aire, caí por efectos de la gravedad y seguí rodando por los de la inercia; creo haber roto las leyes de la aceleración y haberme ceñido a las de la gravitación, pues me sentí transportado al éter. Cuando volví a caer, traté inútilmente de hacer funcionar mi aparato respiratorio...

Poco a poco se fue oscureciendo todo a mi rededor y lo que antes me parecia claro y brillante era solo una mancha negra. Luego, solo pensé descansar mi vista sobre las espectadoras que según mis cálculos debería estar a babor, y la sorpresa no pudo ser más grande, cuando en vez de sus caras hermosas y risueñas, ví las camas blancas y alineadas de la enfermería. ¿Qué pasó? Aún no acierto a comprenderlo. Solo sé que pronto seré recompensado con la "cruz deportiva" otorgada a la primera víctima del rugby naval.

E. WILLS O.



"Nuestras dilatadas cestas requieren una gran marina"



Compruebe esta verdad desde los buques de la Armada.

Una berrasca en el mar

"Un recuerdo de Delia, que envolvió su vida en el misterio de la "ROAMAR"

Ya la tarde iba muriendo a la tenue llamarada del crepúsculo... Mecidas al viento y lloronas de nostalgia se izaban las velas de la nave.

La brisa iba dejando en las jarcias silbidos de adioses y tristezas. Abrazados a su oficio, los marinos tejían en sus labios una cálida canción de atardecer. Se abría el ancho mar como una mesa gigantesca de banquete donde las naves lujuriosas se embriagarían de sol de viento y de paisaje...

En la lejanía, se ruborizaba la luz y se extendían las sombras lentamente...

A bordo solo se oía ya el murmullo de las olas...

Fue agrandando la penumbra... Sobre el cielo había chisquetes de luces; estrellas que hacen pensar en la falsedad de todas las joyas terrenas... Ya era tarde... Sobre cubierta solo la mirada inquieta de un timonel jugaba con la inmensidad...

Delia se acercó y preguntó... ¿Que hora es, hágame el favor?

Las 11 y media, señorita...

Avanzó unos pasos y reclinó su caballera dorada sobre un mástil.

Mirémosla un instante... Tiene el pelo dorado como las espigas maduras y sus miradas son tibias como el amanecer de un trópico. En su pecho se ahogan los recuerdos y martirizan sus labios los deseos contenidos de llorar. En su cuerpo hay cadencias de juventud dormida hoy en la pesadez de las sombras. Pero... conozcámosla mejor... Pasemos el umbral misterioso del pensamiento e internados en las encrucijadas de su espíritu leeremos su nostalgia... Su vida... Su vida es un canto a la esperanza. Tierna y bella, lleva la castidad atada a su corpiño como si fuera un encaje. No ha conocido quizá las amarguras hondas y salobres del amor pero sí ha llegado a comprender que la vida lleva un marco de luz y de sombras, de dicha y sufrimientos... El sueño va aletargando su memoria. Va cayendo rendida, dominada por el movimiento de las olas y despierta el subconciente maltratando sus secretos. No ha notado la presencia de nuestra curiosidad y duerme tranquila...

Oigamos su loco pensamiento...

Ha recorrido su vida henchida de optimismo. Lleva inyectada en su sangre el virus de la felicidad. Su tristeza en esta hora de desolaciones no es sino el dejo lastimero de su sensibilidad... Deja amigas, amigos, quizá algunos que han vivido muy dentro de su alma; deja las costas de su tierra querida donde libó con derroche la primavera de sus años. Es un dolor de despedida... Mas tarde pasará también ese dolor. Por la estrechez de este apretujarse de recuerdos, han pasado los mas ardientes corazones de mujer.

Quizás navega inocente. Allí en ese puerto, donde creció su brillante juventud ha dejado también recuerdos de noches armoniosas y hay en el corazón de alguno el aroma evocador de sus sonrisas. Alguien tendrá en ella la inspiración de su vida.

Al ordenar

sus vestidos hágalo
siempre en la GRAN
S A S T R E R I A

"La Moda Elegante"

Calle de las Damas y
San Pedro Claver

Mejor que lo ignore para que su curiosidad no la precipite en los abismos del deseo.

Se ha quedado dormida. Cerró la noche su estuche de diamantes y la calma se acercó a las velas para dormir con ellas... Quietud en alta mar. La nave columpiaba su pereza sobre el ritmo cadencioso de las olas. Se dormía el barco también... Un fornido marinero vigilaba sobre el lomo de la nave. Conocía él los rumores de los mares traviosos del oriente, la nebulosa traición de los mares europeos y había escuchado en más de una tormenta el grito de la desesperación. Ahora conocía la tragedia de estas noches agosteñas, hérfanas de brisas, preñadas de inquietud y de calor... Recordado en la proa entonaba muy paso un viejo vals evocador, romántico girón de sus recuerdos marinos, notas que maduraban en sus labios con dulzura inefable.

Y así la noche fue muriendo... En cubierta se extendía por el suelo la caballera de Delia como un aureo manojo de mieses. Su cuerpo, vencido por la furia del cansancio y del calor se ha doblado en actitud rendida... En proa, aun saltan las notas del romántico marino, ¡guetonas y sensibles... En un rincón de popa ha despertado otro

de estos viejos tatuados y comienza a fumar filosofía en su negra cachimba. ¡Noche callada, triste y solitaria emula de las noches del alma con sus inquietas caricias de nostalgia, noches que tienen ardor de heridas y un amargo paladear de álgimas!

Fue naciendo lentamente el sol. Con sus flechas doradas asediaba todos los escondrijos de la sombra. Parecía el horizonte una inmensa mesa azul donde hubieran rodado calurosas las apuestas de dos tahúres trasnochados. No había la más mínima esperanza de que la brisa despertara a la nave de su perezosa quietud. Creció la luz y se acentuó un meloso calor... Y así fueron pasando las horas tras las horas en un candente rosario de malestar y tedio. Pasajeros descontentos rodaban por cubierta mendigando un poco de sombra a las velas resignadas. Delia enredaba su atención en las páginas de un libro. Se acentuaba la presencia de un día interminable...

Pobre Delia! muchacha romántica, lastimada por el recuerdo de un litoral ya muy lejano! Hubiera bebido su tristeza sin el mas leve reproche, pero la sofocación del mar se apretaba a su garganta como un nudo indisoluble. Si el mar le brindara su grata poesía, o le hubiera dado a conocer trozos de su furia, habría sentido un poco menos el acre sabor de su tragedia.

Serían las tres de la tarde, cuando la atmósfera cargada de calor, henchida de una pesadez abrumadora se fue tornando gris... Dibujábanse en el cielo espesas nubes que daban a la tersa superficie del mar un acentuado color plumizo. El calor dilatava los pechos. Solo el marinero de la negra cachimba miraba el horizonte con satisfacción de lobo marino... Pronto llegaría la brisa... Se reforzaron las velas y uno tras otro los preparativos para proseguir la marcha quedaron terminados.

A eso de las cinco estaremos en viaje dijo en un idioma enredado aquel viejo tatatuado. Y en efecto... Allá en el horizonte, donde las ansias de mirar se estrellan con su propia impotencia, aparecía debilmente dibujada una roja nubecilla que besaba el mar.

Es una tromba, grita espantado un marino...!

Y a la velocidad del rayo, las velas se desgajan de sus palos y amarradas fuertemente ansían sólo la hora de recobrar la libertad para hartarse de viento. Todo mundo a las bodegas! Y en cubierta, con un cabo a la cintura el capitán y tres marinos esperan impacientes el choque de la nave con el fenómeno marino.

Para viajar por la carretera de
la Cordialidad utilice usted los ser
vicios del EXPRESO CARTAGENA



Teléfonos en Cartagena, 24-15 y 23-07



En Barranquilla, 48-82

Abajo, en las bodegas existe una sudorosa expectativa. Nadie se mueve de su sitio; en los rostros hay una inconciente palidez...

La nave comienza a columpiarse... Son las pricipias de un fuerte temporal... Todo está preparado. Los viejos marineros arrugan el ceño y se listan a soportar con entereza el encuentro.

Y el mar se enfureció... Y las olas se encumbraron queriendo acariciar las nubes con sus crecenas... Y el sol se refugió temeroso... Acaso en estas horas de solemne brutalidad, se aprecia la magnitud de las fuerzas naturales.

La nave parecía una débil cáscara arrojada al mar de la tormenta. Se perdía abrazada por las olas y surgía de nuevo con una ansia loca de vivir. El viento se estrellaba contra el mastil y bramaba como un toro cerrero atado a un roble. La nave inclinada se precipitaba sobre el horizonte dejando sobre la plomiza superficie encrespada una estela de tragedias.

En las gargantas apretujadas se ajustaba la desesperación... gritos imprecisos, desgarramientos de alma que buscaban salida para perderse como las olas de agua en este inmenso mar de pavor.

La tripulación, convenientemente asegurada se treaba por cubierta atenta a las maniobras. Las bodegas parecían un cementerio... Lamentaciones de gentes temerosas que musitaban entre dientes oraciones imcompleas... Delia en un rincón solzaba sus suspiros con sus lágrimas.

Había llegado la hora de las cruentas realidades. El viento había concebido un temporal de tan bastas proporciones. Las cuadernas del buque se quejaban y parecía que lloraban al dejar entrar hilos de agua por entre las junturas. La desesperación había llegado al límite. Un movimiento hizo pensar que el viento había terminado y la gente se avalanzó sobre la puerta, herméticamente cerrada con ánimo de romperla y escapar... Cedió la cerradura y el primero que asomó sobre cubierta fue barrido por el viento y por las olas... Todos vieron una mano que se alzaba entre las sombras y oyeron un grito;

una ola mas grande lo cubrió, robándose con una satisfacción de verdugo su humana desesperación. Arreciaba la tormenta... Los mástiles, como si fueran velas, impulsaban la nave a una vertiginosa rapidez... Hubo que troncharlos; y las hachas añadieron con sus golpes una nota mas de terror... Parecían los golpes de un martillo sobre un negro ataud... Y este drama se hacía en cada cual, carne en sus entrañas; y las horas, estas horas con longuras infinitas de eternidad, galopaban sin visos de esperanza; Solo iban dejando una huella... que solo la muerte la podría borrar.

La noche llegaba a su plenitud... La nave había agotado su valor... Alzó su proa al cielo mendigando quizá un momento de reposo... No era posible luchar tanto... y cayó de nuevo sobre el mar. Angustias infinitas, desbordamientos de tragedias, peregrinación de torturas tomaban nido en el corazón de todos. Y como si el dolor engendrara una reacción violenta en los espíritus, se callaron los lamentos y una resignación iluminó el rostro maltratado de los navegantes.

Llegó la calma a los espíritus, calma precursora del supremo dolor... La nave no resistía un golpe

La Taberna del Escribano

El sitio elegante de la

Ciudad Heroica visitela U.d

Visite usted a Cartagena, la ciudad más interesante de tipo colonial con que cuenta el país. Sus modernos Hoteles ofrecen toda clase de comodidades para los visitantes.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

mas. Un fuerte bandazo, y todo terminaba... Una ola no más de grandes dimensiones bastaría para dar el golpe de gracia... Y allá estaba... Se oía en el horizonte el fragor de su embestida.

Se acercaba con ademanes de gigante... Hombres y mujeres la vieron venir... Sintieron el frío intenso de la muerte... El buque se empinó; pero era inútil; Ya había caído la presa en poder del mar... Sobre la inmensa ola se dibujó una quilla y desapareció la nave para siempre...

El mar siguió rugiendo. La espesa oscuridad acentuó su color para arropar con su tristeza el lugar de la tragedia. ¡Cuántas vidas que dejaron de vivir! Cuántos corazones que fueron a mezclar su música en las profundidades submarinas! Y Delia, la niña de dorados cabellos halló la sepultura de sus ojos, en el azul insondable del mar.

Delia! Romance enternecido del Creador, tu que llevabas en la cadencia armoniosa de tu cuerpo la frescura de un canto, has apagado bruscamente la fulgurante inquietud de tu mirada en esta noche oscura quizá para hacerla mas trágica y sombría. En tus flancos henchidos de esperanza, se recosó

la muerte como una deliciosa sibarita sedienta d amor, y encontró en el calor de tu inocencia un floración de vida que tronchó sin piedad... Delia, robusta vibración de juventud, el dolor de ausencia fue tan grande que acalló los rugidos de la mar...

Se apagaron las olas, y las aguas hastiadas de tristeza se durmieron lentamente.

A la mañana siguiente, teñido por el purpureo color de las auroraras, flotaban empapado de naufragio un diminuto pañuelo, mientras se oía en el fondo del océano un lugubre miserere de sirenas...

OSCAR HERRERA REBOLLEDO

La bahía de Cartagena es la más hermosa y segura de Colombia, y una de las mejores de Suramérica. Visite usted la gran capital costeña, vinculada a todo el Departamneto de Bolívar por medio de magníficas carreteras.

Oficina de Publicidad y Propaganda de Bolívar

COMITES DE DESANALFABETIZACION

(Extensión Cultural)

La Dirección de Educación Pública, en su anhelo permanente de rebajar el actual porcentaje de analfabetas al mínimo, y de elevar el nivel cultural del pueblo, acaba de instalar los

COMITES DE DESANALFABETIZACION

en todos y cada uno de los barrios de la ciudad, y a la vez adelanta los mismos en los mas apartados caseríos del Departamento, con la colaboración espontánea y eficaz del magisterio. También atiende de manera especial la alta cultura del pueblo, por medio de conferencias, en el Teatro Heredia, la radio, la Biblioteca Fernández Madrid & &.