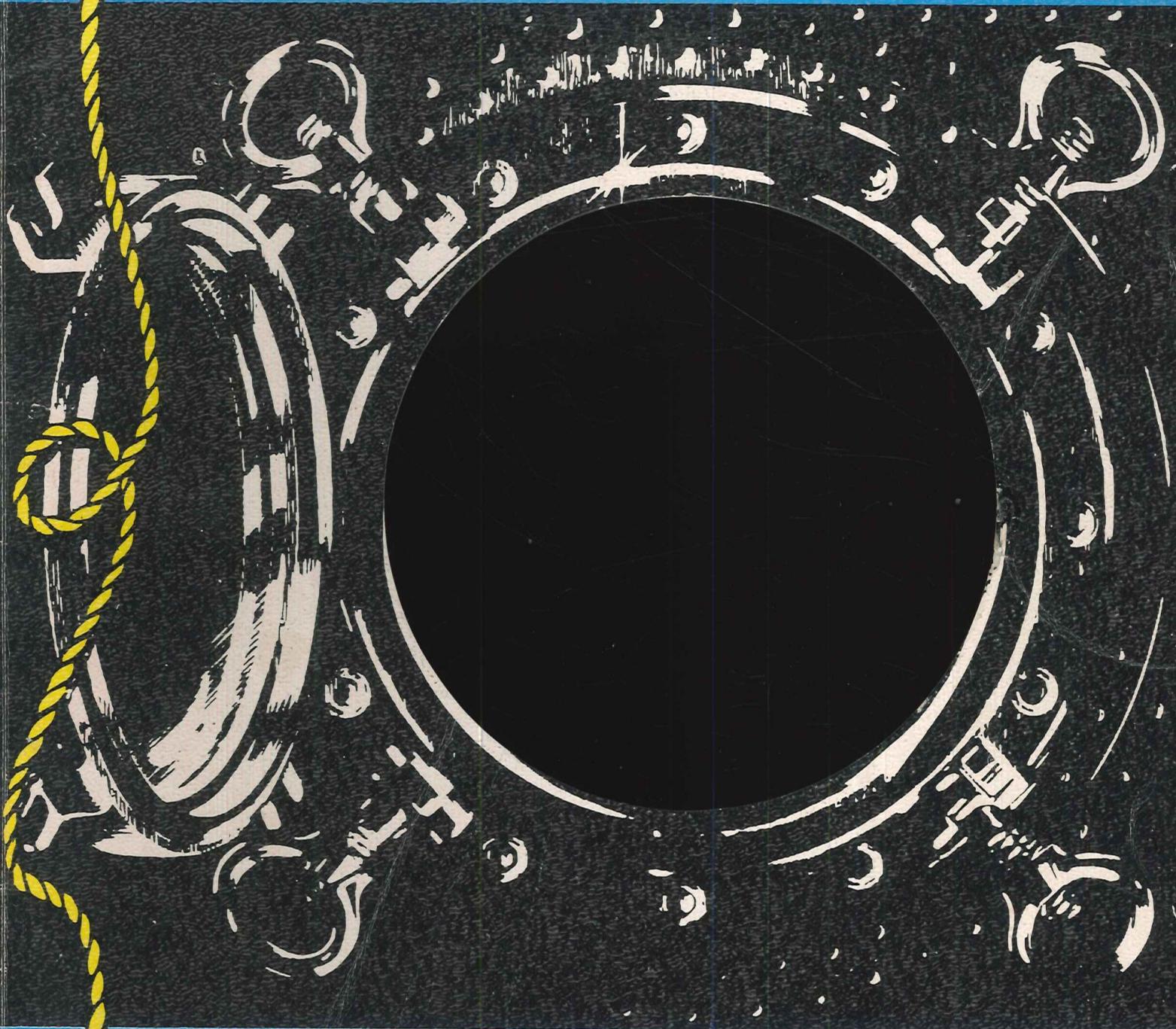
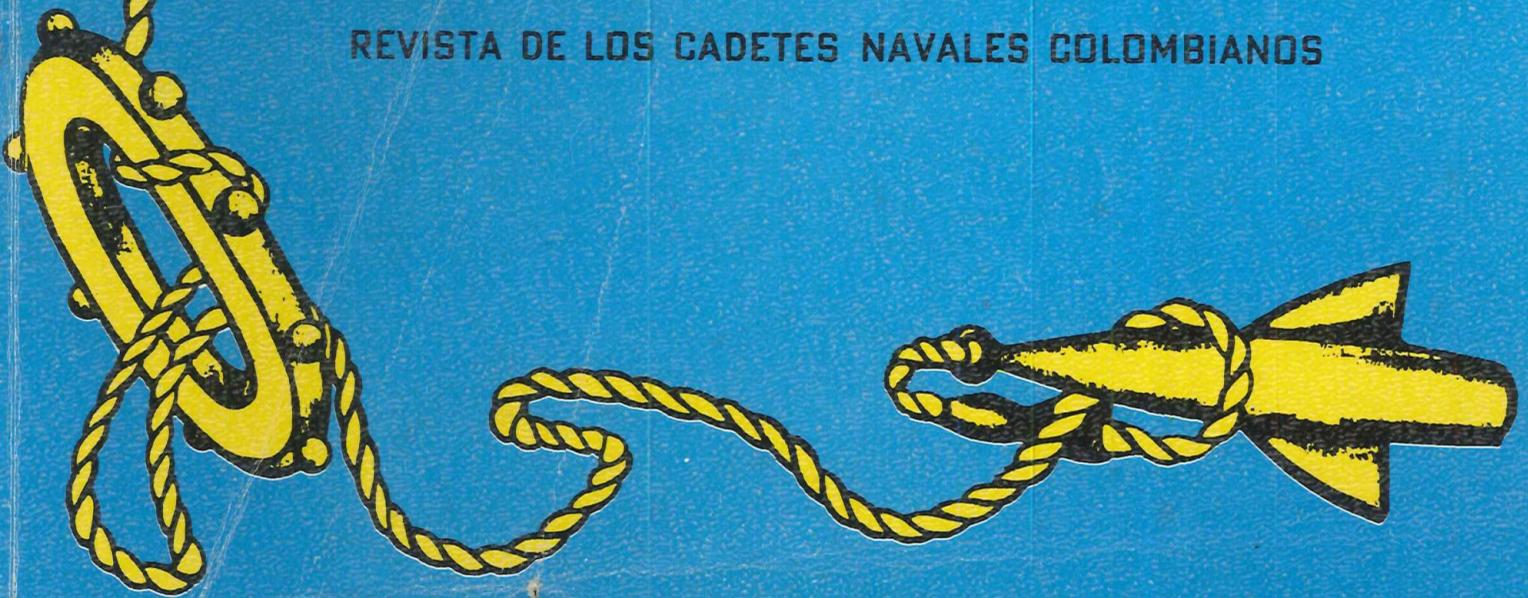


86-1979

# La Corredora



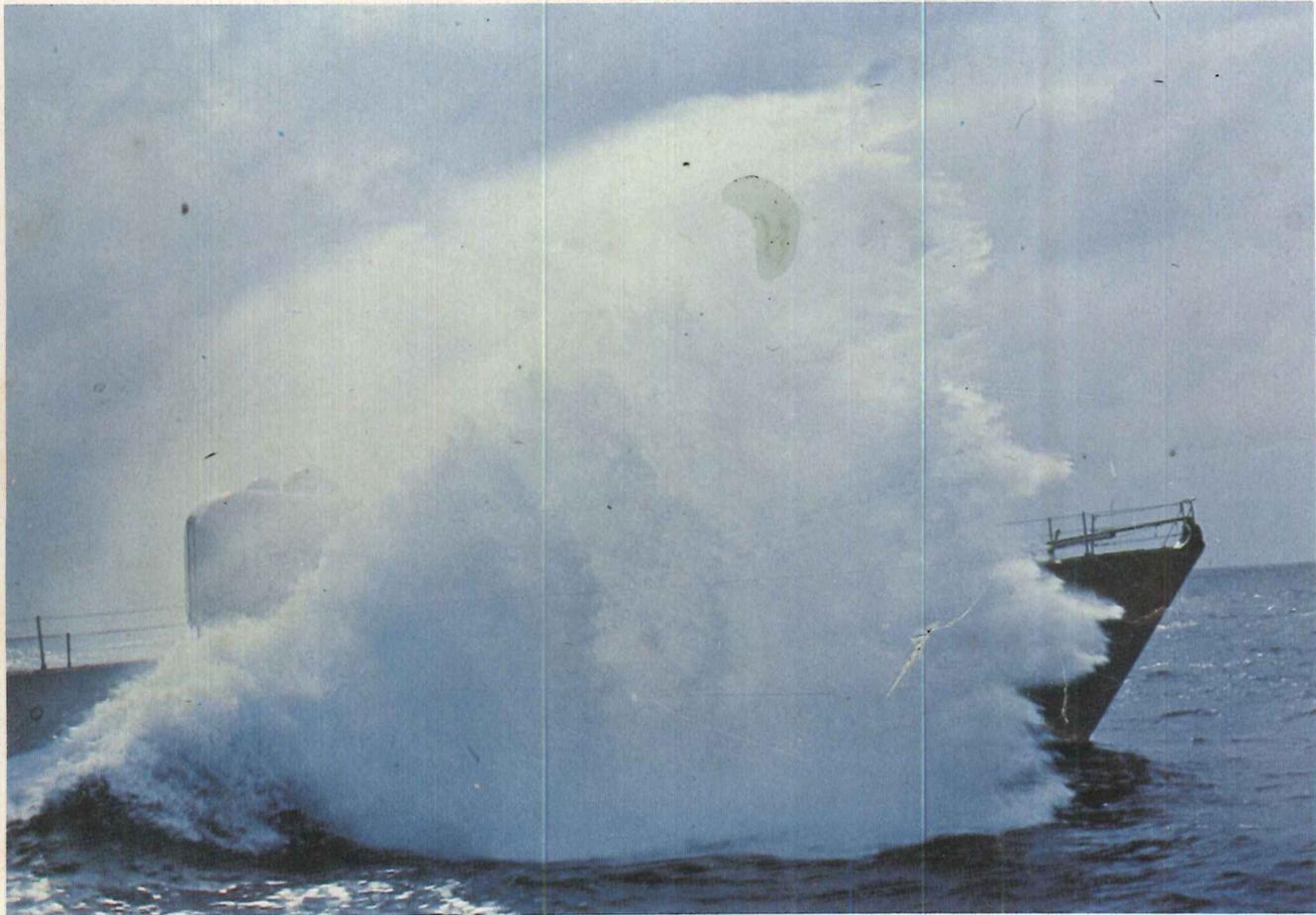
REVISTA DE LOS CADETES NAVALES COLOMBIANOS



FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA



ARMADA NACIONAL  
SECRETARIA DE HISTORIA NAVAL



FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA



ARMADA NACIONAL  
SECRETARIA DE HISTORIA NAVAL



*PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
DR. JULIO CESAR TURBAY AYALA*

**DISCURSO DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**  
**EN EL ACTO DE CELEBRACION DEL DIA DE LA ARMADA**

24 de julio de 1979

“No puedo dejar pasar ciertamente inadvertida esta fecha para el Gobierno Nacional porque en ella se celebra un nuevo aniversario de nuestra Armada que tiene un origen de tanta importancia histórica. Aquí precisamente frente a la estatua del Almirante José Prudencio Padilla quien se comprometió en hazañosa empresa libertaria, podemos decirle a los marinos de Colombia que ustedes son dignos sucesores de nuestro gran Almirante y con el mismo decoro, con la misma eficiencia, con la misma capacidad técnica, están hoy desenvolviéndose en el mar como lo hiciera nuestro egregio Almirante en la Batalla de Maracaibo que hoy también se celebra con solemnidad y pompa en la hermana República de Venezuela.

La Armada Nacional ha ganado un sitio de aprecio entre los colombianos, muy merecidamente, porque además de su vocación de servicio, de su permanente guardia de nuestros mares también sus Oficiales se distinguen por su comportamiento excelente, por su caballería y desde luego esa circunstancia les ha conquistado una de las más grandes simpatías que les permite ponerla al servicio de su arma y poder así cumplir de mejor manera, sus obligaciones y deberes.

En esta fiesta de la Armada en la cual el Almirante Uribe hacía referencia al importante historial de la Armada Nacional, nos refería la reciente muerte en acción de un Oficial que se comportó a la altura de sus obligaciones y que comprobó una vez más como los Oficiales de la Armada, cualquiera que sea la época en que actúen, están dispuestos a hacer la ofrenda de su propia vida en defensa de los intereses a ellos encargados.

Esto es muy satisfactorio y muy agradable poder encontrar un tan selecto equipo humano, una congregación de gentes tan resueltas a prestarle su contingente a la República y a continuar llevando en alto la bandera de nuestra Armada. Para hacer más grato este día todavía ustedes quisieron condecorar a dos eminentes servidores del Estado, al Señor Ministro de la Defensa Nacional, General Camacho Leyva y al Doctor Germán Zea Hernández, Ministro de Gobierno quien recientemente fué delegatario de funciones presidenciales, así como a un conjunto muy selecto de Oficiales, de civiles, que se han hecho acreedores a estas distinciones, las cuales, como Presidente de la República, me asocio con entusiasmo y agrado.

Quiero felicitar a los marinos. Decirles que me siento muy cerca de ellos, que como decía el Almirante Uribe, en mí existe un alma de marino, una gran vocación por el mar, un aprecio por nuestra Institución Armada a través de sus diferentes armas y hoy que celebramos el día de la Armada quiero a ustedes particularmente formularles todo género de venturas, de satisfacciones. Por lo que hacer al Gobierno tendrán el apoyo necesario para que nuestra Armada no solo sea eficiente y esté integrada por admirables Oficiales y Suboficiales, sino también para que esté dotada decorosamente. Esperemos que en el término de mi mandato constitucional, pueda dejar claro testimonio de mi afecto por ésta arma que tanto enaltece a la República”.



*SEÑOR ALMIRANTE  
GUIDBERTO BARONA SILVA  
COMANDANTE DE LA ARMADA NACIONAL*

## **PALABRAS DEL SEÑOR COMANDANTE DE LA ARMADA NACIONAL**

### **CON MOTIVO DEL RELEVO DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL**

El Señor Comandante de la Armada en su propio nombre y en el del personal de la Institución, desea hacer público reconocimiento por la sobresaliente labor que cumplió el Señor Contralmirante TITO GARCIA MOTTA al frente de los destinos de nuestra primera Institución Naval, en la que quedaron impresos el sello de su profesionalismo y virtudes navales, que se hacen evidentes con el incremento de los rendimientos académicos obtenidos en los cursos para Oficiales y cadetes y en los niveles de disciplina y espíritu de cuerpo, tal como lo pude apreciar personalmente durante las diferentes presentaciones que se cumplieron en Bogotá con motivo de la celebración de las festividades patrias y el día de la Armada.

Le sucede en este importante cargo dentro de la Institución el Señor Capitán de Navío RAFAEL MARTINEZ REYES; un distinguido Oficial que a lo largo de su carrera ha demostrado señaladas virtudes y condiciones de servicio, razón por la cual la Institución le entrega la Escuela Naval con confianza y con la convicción de que cumplirá su misión, siguiendo la trayectoria y la noble tradición de sus antecesores.

Día a día con el incremento del mar jurisdiccional y la adición de nuevas funciones, diferentes a las de la seguridad externa y ligadas específicamente al patrimonio Nacional y al desarrollo económico del país y ante sus inocultables realidades marítimas, la Armada adquiere compromisos y responsabilidades históricas más grandes ante el pueblo colombiano, ésto obliga a la Institución a incrementar su cuadro de Oficiales en forma armónica dentro de severas normas de calidad, para que sirviendo a la Armada, puedan servir a la Nación y contribuyan a su desarrollo integral. Es por ésto que el Comando de la Armada dentro de su política de mando le ha dado la primera prioridad al personal, particularmente a los centros de formación, pues sobre ellos recae la enorme responsabilidad no solamente de formar al profesional técnicamente, sino de modelar al hombre desde el punto de vista ético y moral; labor tanto más importante en los momentos actuales cuando se impone la necesidad de que los hombres de la Armada posean como virtud especial una honradez acrisolada y un inmovible sentido del deber y de la responsabilidad para con la Institución y con la patria.

***SEÑOR CAPITAN DE NAVIO  
RAFAEL MARTINEZ REYES  
DIRECTOR ESCUELA NAVAL***



Ingresó a la Escuela Naval en 1950 y se graduó como Teniente de Corbeta en agosto de 1954. Casado con la señora Glenda Ibarra de Martínez, con quien tiene 3 hijos.

Se ha desempeñado a bordo de la fragata ARC. CAPITAN TONO, buque tanque ARC. ANTONIO DE AREVALO, destructor ARC. ANTIOQUIA y destructor ARC. 20 DE JULIO.

En tierra, como Sub-director y Director de la Escuela de Clases Técnicas en Barranquilla, Jefe del Departamento de Operaciones del Comando de la Fuerza Naval del Atlántico, Profesor de la Escuela Naval y Jefe del Departamento 1 del Estado Mayor Naval.

Efectuó Curso de Guerra Antisubmarina en Key West, Florida, Curso de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra, Curso de Comando Naval en el Naval War College en Newport R.I. y Curso de Altos Estudios Militares.

Ha comandado, el destructor ARC. ALMIRANTE TONO, destructor ARC. CORDOBA, destructor ARC. 20 DE JULIO, buque escuela ARC. GLORIA, la FLOTILLA DE SUBMARINOS y la ESCUADRA DE MAR.

Ha sido condecorado con la Medalla al Mérito Militar "ANTONIO NARIÑO", la Orden del Mérito Naval "ALMIRANTE PADILLA", la Medalla "FRANCISCO JOSE DE CALDAS", las Medallas de 15 y 20 años de servicio, la Medalla "ALMIRANTE BROWN", de la República Argentina y la Medalla "ACADEMIA DE GUERRA NAVAL DEL ECUADOR".

Ascendió al Grado actual el 1o. de diciembre de 1974.

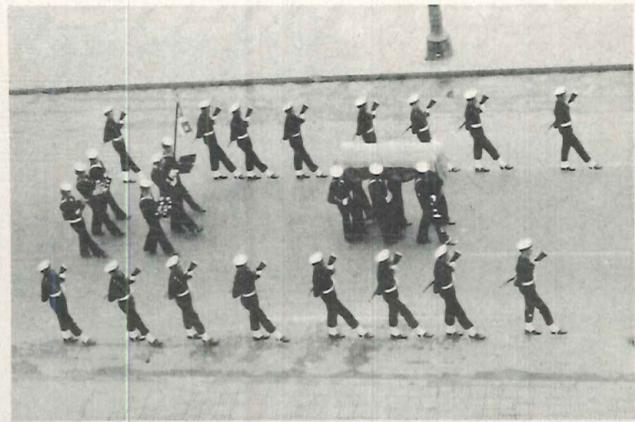
# EN MEMORIA DE DOS ALMIRANTES



Las vidas paralelas de los Almirantes Rubén Piedrahita Arango y Julio César Ayala Moreno se extinguieron simultáneamente, destino que comentamos con melancolía desde una perspectiva netamente naval.

Ambos nacieron en las altas cumbres de nuestras montañas, donde ya casi el verde se transforma en azul, el uno en Yarumal el 5 de septiembre de 1910, y en Pasto el otro el 12 de junio de 1912. Ambos se graduaron en Ingeniería Civil antes de acudir presurosos en 1933 al angustioso llamado de la patria para que empuñaran las armas. Ambos cambiaron en 1935 el uniforme oliva del infante por el blanco de la naciente Armada, cuando ya el peligro cesaba y el honor nacional quedaba incólume. Ambos viajaron en 1936 en el mismo barco a Inglaterra y con idéntica misión: beber en sus prístinas fuentes las tradiciones bellas y románticas de la vieja Armada de Su Majestad, y capacitarse técnicamente en sus respectivas especialidades, oficial de cubierta el primero y oficial ingeniero el segundo. Ambos ocuparon durante su carrera, con eficacia y gran decoro muy altas posiciones, tanto en la jerarquía naval como en la civil, ministro y presidente el uno, embajador en Suecia el otro. Compañeros genuinos, parece que ahora se hubieran puesto de acuerdo en no dejarse separar e irse más bien del brazo a ese insondable cosmos ante el cual ellos y yo pasamos en nuestros navíos muchas veces de absorción, de meditación, de nostalgia, de ansiedad o de alegría.

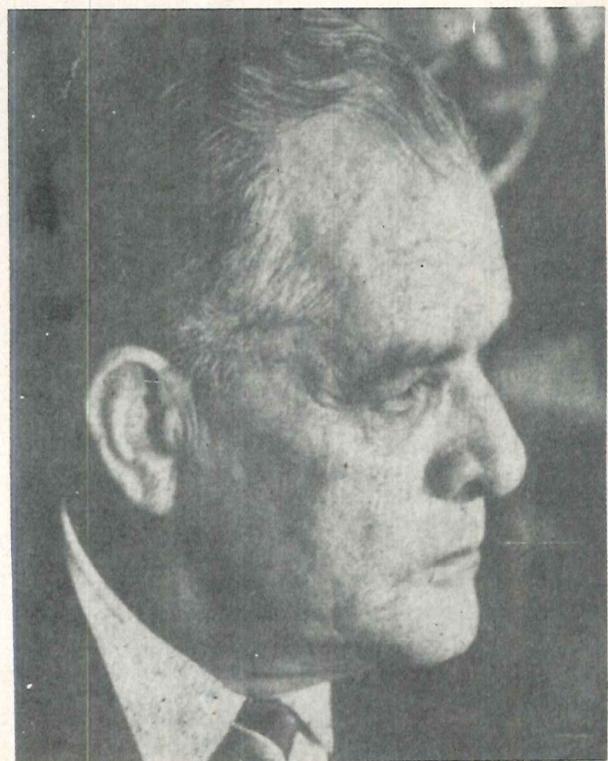
Esos dos oficiales participaron en casi todas las fases de la fundación de la Armada y luego en las de su difícil desenvolvimiento, lento y todavía en proceso, luchando contra las incomprensiones del país respecto de sus mares, enseñando con generosidad, trabajando con denuedo y constituyéndose para sus subalternos en modelos de caballerosidad, de disciplina, de espíritu de



cuerpo, de patriotismo y de honradez. Fueron en suma, dos gentiles hombres navales de cuya memoria cualquier Armada podría sentirse ufana.

Ahora se han ido. Al despedirlos cuando descenden por la escala de la muerte, pedimos a Dios que acá en la tierra sus enseñanzas prevalezcan y se mantengan firmes para el bien de Colombia y de su Institución Naval, que Cristo, nuestro gran Capitán, traiga consuelo a sus hogares, y que allá, ya en el plano metafísico, les sea dado a sus espíritus entender al fin ese universo que nos apabullaba con su inconmensurable grandeza y sus misterios en las lejanas y solitarias noches marineras.

Julio C. Reyes Canal  
Capitán de Navío (R)



# EN MEMORIA DE

RAFAEL:

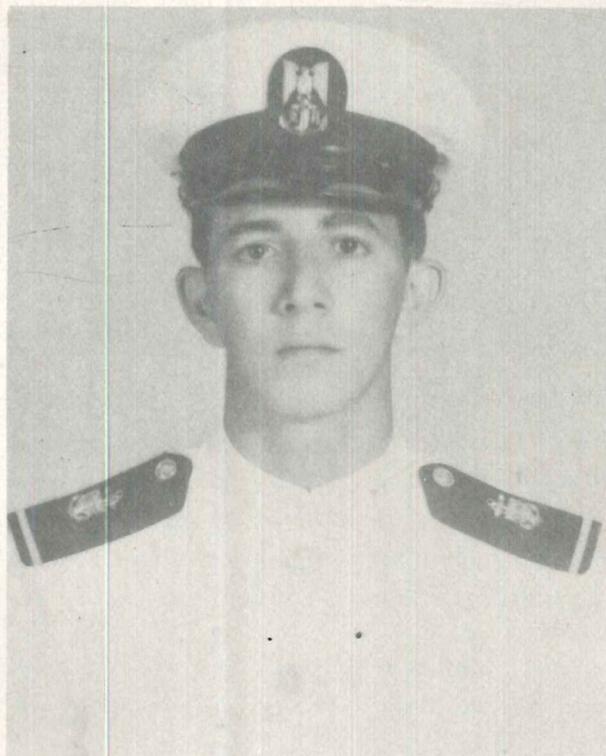
*En estos momentos de tristeza y dolor y en el que nosotros tus compañeros sentimos la angustia de tu partida, no tengo más que decirte que siempre quedarás en nuestros corazones como un hermano que comienza un largo viaje y su final es la paz eterna.*

*Hace apenas unos años el destino quiso encontrarnos, eramos juvenes llenos de ambiciones y nos esperaban muchas alegrías y tristezas que juntos compartimos.*

*Siempre fuiste alegre, jovial y un gran amigo. Hoy que el Señor te llama a compartir en él la gloria del cielo, no te olvides de tus compañeros, vela con celo por nosotros y tu familia y guíanos a la verdadera felicidad.*

*RAFAEL, hombre de mar, aquí estamos todos, no para decirte adios sino hasta luego ya que algún día volveremos a encontrarnos, te deseamos vientos propicios para esta larga singladura cuyo destino final es conocer a Dios.*

TKEI GABRIEL ARANGO BACCI

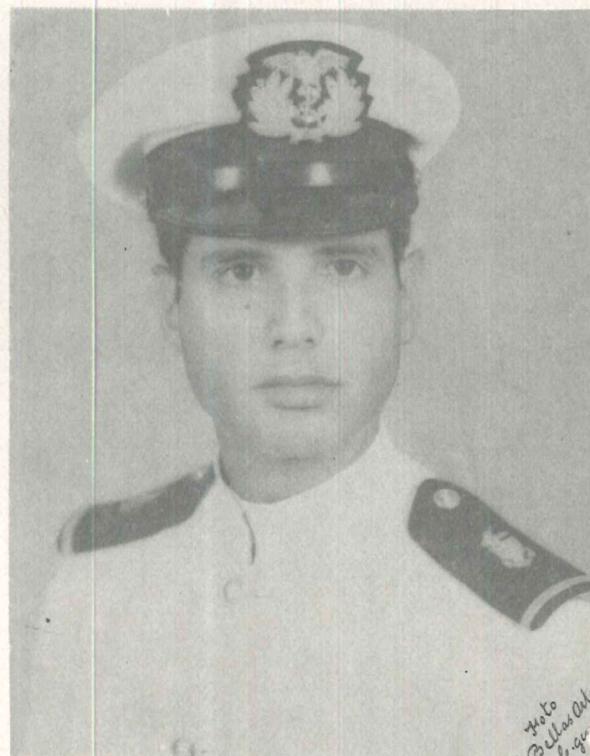


RAFAEL DEL CRISTO CARCAMO ZEA

DAY:

*Hoy no viste nacer el sol.  
Ni viste ocasos que tus brunos ojos  
con febril locura contemplaban tanto.  
Ni hoy; ni mañana vivirás de nuevo  
noches toledanas.  
En el sueño quedaste sumergido,  
en tu joven vida, en tus años nuevos.  
Hoy buscas las alturas y desde allá miras.  
Primo que en mis años niños, fuiste compañero  
de sueños y castillos.  
Creciste con las notas de guitarra,  
que escuchamos en las noches de descanso,  
hoy sigues siendo mi primo, el que busca  
la luz infinita y la paz bonita  
que Dios ha brindado.  
Sigues siendo el primo de la guitarra y  
mis tiernos años.*

Alicia Sáenz M.



DAVID PEDRO SALAS SAENZ



**PALABRAS DEL SEÑOR CONTRALMIRANTE  
GUILLERMO URIBE PELAEZ  
EN EL DIA DE LA ARMADA NACIONAL**

Se ha conferido en el día de hoy el ascenso póstumo a un joven Oficial que un día y siendo un niño todavía decidió dedicar su vida al mar, ese mar cerca al cual nació y el cual llenaba plenamente sus ilusiones. Hacía apenas unos meses había egresado como Oficial de la Escuela Naval y destinado a un buque le correspondió en una operación enfrentarse a quienes sí están utilizando el mar pero no para bien de Colombia sino en beneficio personal y de las mafias internacionales. En forma desigual y con un fervor inmenso en el cumplimiento de su deber entregó su vida en aras de la legalidad y del sentido de la autoridad.

Aquel joven que seguramente soñó con seguir los caminos de PADILLA; es hoy un recuerdo, y una ausencia que nos duele a todos. Llor pues a este héroe de la juventud colombiana que en un momento determinado nos dió un ejemplo que debemos seguir.

Hay un hecho desconocido para la mayoría de los colombianos: la revolución que tuvo feliz culminación el 14 de junio de 1810, cuando la Junta de Cartagena depuso al Gobernador MONTES y asumió bajo la presidencia de GARCIA TOLEDO el gobierno de la provincia. Fué sin duda este primer gobierno criollo un buen ejemplo para los revolucionarios de Bogotá quienes lo siguieron poco tiempo después. Uno de los primeros actos de la Junta fue el ordenar al Comandante del Apostadero de Cartagena Capitán ANDRES URIBE la forma como debía proceder, o dicho en otras palabras: esta asumía el mando del poder naval de la provincia y con ello nacía la Armada de Colombia, la cual el 20 de julio de 1810 era la de Cartagena. El 12 de septiembre del mismo año por orden de la Junta se crea la comandancia de marina con lo cual se confirma la creación de la Armada primera arma del país, que se organizaba formalmente y que tres años después tenía 20 unidades de guerra.

Para Comandante de esta Armada fué nombrado el Capitán JUAN NEPOMUCENO ESLAVA a quien con ingratitud hemos olvidado totalmente.

Otro acto de la Junta fue la creación de la Escuela Naval talvez la primera constituida en Latinoamérica y la cual produjo los primeros egresados en el acto público llevado a cabo el 26 de noviembre de 1812. Después de alguna interrupción esta Escuela vuelve a funcionar bajo la dirección nominal del Capitán RAFAEL TONO y efectiva del Capitán PEDRO MARIA IGLESIAS.

Son las primeras acciones de la Armada de la independencia las que se llevan a cabo a lo largo de nuestros ríos y la toma de Santa Marta. Esta fuerza jugó importante papel en la resistencia que se opuso el Pacificador MURILLO y gracias a su ayuda en aprovisionamiento aunque limitado, y el impedir que el bloqueo fuera más cerrado hizo posible que la población se sostuviera largo tiempo.

Luego llevó a cabo la evacuación de la ciudad y el viaje a Jamaica. En estos hechos empiezan a distinguirse PADILLA, TONO, VALEST.

Sin lugar a dudas el hecho naval más importante de nuestra marina independiente antes de la Batalla del Lago de Maracaibo fue la famosa noche de San Juan del 24 de junio de 1821 en la cual PADILLA en audaz golpe de mano capturó la flota española fondeada en el arsenal y el 4 de julio rinde los Castillos de San Fernando y San José de

Bocachica lo que permite poco tiempo después el que CORDOBA al frente de los ejércitos independientes entrara triunfante en Cartagena.

Hoy hace 156 años se cumplía la más importante acción naval de nuestra independencia, batalla que vino a terminar definitivamente el dominio español en el norte de Sur América. En ella se demostraron las capacidades del Almirante de la flota, su valentía, su deseo transmitido a todos sus hombres de dar todo hasta su vida por nuestra libertad.

Que viene después? Ingratitud, envidia, cambio de un concepto marítimo por un concepto mediterráneo, decretos que autorizan vender los buques; en una palabra deseo por acabar con la Armada Colombiana creyendo que si zozobraba ésta, pasaría lo mismo con la gloria de PADILLA. Posteriormente SANTANDER ordena por decreto del 15 de julio de 1833 la reorganización de la Escuela Naval y por decreto del 21 de abril de 1834 la compra de buques.

Tiene Colombia también hasta mediados del pasado siglo una Marina Mercante que transporta un alto porcentaje de los productos del comercio exterior pero en aras de libre cambio, se dan las mismas prerrogativas que a los nuestros, a buques de las naciones como Inglaterra, Francia y Estados Unidos y en 4 años aquella Marina Mercante se termina y debemos esperar un siglo para volver a tenerla.

La Ley VI del 1o. de junio de 1847 establece algunas normas para que continúe funcionando la Escuela Náutica como se llamaba en aquel tiempo y que operaba como rama militar de la Universidad de Cartagena. Pero el decreto ley 88 del 5 de abril de 1867 elimina la Marina de Guerra la cual se restablece por ley de 1880 julio 13 el que es reglamentado el 20 de agosto por decreto 069.

En el siglo pasado y debido a las continuas guerras civiles poca o ninguna importancia se dió a la marina ya que esta no jugaba un papel importante en las aspiraciones personalistas de nuestros líderes, políticos de aquella época.

Vemos también que la mencionada conciencia mediterránea de nuestro país fue creada con posterioridad a la terminación de nuestra gesta emancipadora y que todos los débiles esfuerzos que en el siglo pasado se hicieron para volver el país hacia el mar tuvieron resultados negativos.

La Escuela Naval de 1907 tiene una duración efímera aunque de ella salieron marinos como VIRGILIO MASTRODOMENICO, JOSE MARIA GALINDO, FROILAN VALENZUELA y otros que posteriormente irían a servir a la Armada que se funda en 1932 a raíz de un conflicto internacional, y con base en dos destructores que fueron comprados con la donación de las joyas que hicieron nuestras madres y abuelas. ¡Que bella forma para iniciar una Armada! Pero lamentablemente después de pasado el conflicto y ya en actividad la Escuela Naval de 1935; se tuvo decidido venderlos y si no se hizo fue por la determinación con que la oficialidad naval de esa época, representada por un Capitán de Corbeta, en forma altiva, decidida y por que no decirlo altanera se opuso a la venta de estas dos unidades y pudo sobrevivir la Armada.

Entre los años de 1958-1968 la Armada tiene su mejor época en buques de superficie la cual a partir de ese momento empieza a decrecer. En 1974 llegan a Colombia los submarinos oceánicos.

Para terminar este breve recuento de la historia de nuestra Institución que en la fecha tiene más de 169 años de fundada permítaseme hacer una pregunta ¿Tiene Colombia la Armada que necesita? La respuesta no puede ser sino una ¡Definitivamente no! Soy consciente de que es la Marina un arma costosa, pero sin lugar a dudas, le cuesta más al país la cantidad de productos del mar que por falta de vigilancia van a acrecentar las economías de otros países, y lógicamente lo que nosotros dejamos de extraer y tenemos que importar. En estudio hecho recientemente se calculan que de unos 8 a 12 mil millones de pesos, sería el producido que un buen control y aprovechamiento del mar dejaría al país anualmente.

Hoy cuando la mayoría de los países canalizan grandes esfuerzos hacia el mar y miran este como el último recurso de supervivencia de la humanidad, Colombia sigue rezagada en sus actividades maríneas. Tenemos gran deficiencia de proteínas en la dieta alimenticia del pueblo colombiano y el pescado que podría compensar esta deficiencia, está en nuestras costas sin dársele ninguna utilización o siendo sustraído por otros países. Afortunadamente el Ministerio de Desarrollo está haciendo algo al respecto.

Las actividades relacionadas con el mar están disgregadas por varios ministerios y organismos descentralizados sin que haya un criterio uniforme y mucho menos un esfuerzo común en su mejoramiento.

Produce nostalgia el recordar que Colombia por 20 o 30 años fue un país marineramente por excelencia y una potencia naval y ver hoy siglo y medio después que aquellas actividades, no solo no se han acrecentado, sino que han ido disminuyendo en forma paulatina.

Creo que nosotros también somos culpables de no haber promovido suficientemente nuestros héroes navales y con ello nuestras glorias marineras, hemos olvidado hombres como RAFAEL DEL CASTILLO Y RADA, NICOLAS VALEST, PEDRO MARIA IGLESIAS, RAMON HERNANDEZ GIL, VICENTE DIAZ, GREGORIO CERRA, JOSE MARIA PALAS, ALEJANDRO BALDOMERO SALGADO, ALEJANDRO ANTONIO URETA, BARTOLOME DE CASTRO, JOSE FRANCISCO y JOSE ANTONIO PADILLA, JOSE BENITO PAREDES, FULGENCIO SUAREZ, JOSE PIZARRO, JOSE LIZCANO, ANTONIO VILLANUEVA, ANTONIO HERNANDEZ, LEANDRO CALDAS, VICENTE GARCIA y tantos otros que sería largo enumerar. Aun no tenemos un museo PADILLA en donde se recojan documentos efectos personales y todo aquello que evoque la memoria del gran JOSE PRUDENCIO ¡Que contraste con nuestros hermanos de otros países! Los cuales si le han guardado y ensalzado en debida forma la memoria de sus héroes navales.

Nuestros buques han llevado nombres ilustres pero que no tienen nada que ver con nuestra Armada PEDRO DE HEREDIA Fundador de Cartagena, ANTONIO DE AREVALO gran Arquitecto e Ingeniero, SANCHO JIMENO Defensor de Bocachica. Bien merecen el que un parque, una avenida, un edificio etc. lleve sus nombres pero para un buque yo preferiría que fuera bautizado con el nombre del primer Comandante de la Armada NEPOMUCENO ESLAVA, o de un PEDRO MARIA IGLESIAS, de un NICOLAS VALEST o de un Teniente DAVID PEDRO SALAS o de los otros héroes que he nombrado.

Hace hoy 156 años que PADILLA se cubría de gloria al derrotar definitivamente el poder español. Este riohachero que había desempeñado desde los destinos más bajos en los buques españoles había ascendido al cargo que cualquier marino anhela: ser Comandante de una flota en combate. Si examinamos su vida vemos en ella un espíritu de superación, constancia, arrojo y patriotismo que lo llevaban siempre a la victoria. Fue sin lugar a dudas el hombre que más influyó en la adquisición de un poder marítimo para su país y en la preparación de los hombres para acrecentarlo. Su heroica vida no ha necesitado como la de algunos otros al crear leyendas, o al omitir fracasos para hacerlo más grande; es más, la gloria de PADILLA ha resistido la intriga, la calumnia, y yo diría al ostracismo en que han querido mantenerlo algunos escritores.

Anualmente nos reunimos aquí en este monumento para llevar a cabo una ofrenda floral y decir algunas palabras acerca de su vida y de su triunfo en el Lago de Maracaibo; pero creo que esto no es suficiente, Si queremos en realidad rendir un homenaje a nuestro Almirante, trabajemos para que el país vuelva al mar y para darle un poder marítimo que, si no igual al que tuvimos tres años después de nacida la Armada o al del 1823; sí esté acorde con lo que necesita para ejercer su soberanía en sus áreas marítimas, a contar con una Marina Mercante que pueda aumentar su capacidad actual de un 10 al 15% de nuestro comercio exterior por lo menos hasta un 40 o 50%. Que aumente nuestra actividad pesquera marítima, que nos permita dar una mejor alimentación al pueblo colombiano. En una palabra como dijo alguien en el último simposio del poder naval, en poner en Colombia "a navegar el dinero".

Este si será un verdadero homenaje a la memoria de JOSE PADILLA. Por eso no he querido hacer el recuento de la célebre Batalla del Lago de Maracaibo, pues considero que sí es importante recordar sus glorias; lo es más el imitar el espíritu de nuestros libertadores y acrecentar todo aquello que ellos nos legaron. Por eso pido a todos los aquí presentes y a todos los colombianos que nos unamos a un pequeño grupo que encabezados por los doctores GERMAN ZEA y DIEGO URIBE VARGAS vienen trabajando desde hace bastante tiempo en crear una conciencia marítima que permita llevar a Colombia al nivel que le corresponde en actividades marineras por poseer dos costas y casi 3.000 kilómetros en ellas.

En 1982 se cumplirán 200 años del nacimiento de este héroe naval. Tengo la certeza que ese bicentenario se celebrará adecuadamente y que para ese año todos estos deseos que aquí he expresado sobre la necesidad de dar a la Armada y a las actividades relacionadas con el mar la debida importancia y volver el pueblo colombiano a mirar hacia los litorales y sus mares; se verán plenamente colmados porque al timón de la nave del país está un hombre del cual doy fe de su espíritu marineramente y de su interés por todo lo que se relaciona con el mar y estoy seguro que así como hace 156 años PADILLA nos dió la independencia en el mar, en el término de cuatro años nuestro presidente con la ayuda del Dios, de Colombia y de los mares nos dará un país con conciencia marítima y una Armada adecuada.

Cartagena, diciembre de 1979

Año XLII – Número 86

Fundador:  
G/M GUILLERMO BARRIGA CASALINI  
1937

Presidente:  
TFES GUILLERMO BARRERA HURTADO

Vicepresidente  
TKES NELSON TRONCOSO NIEVES

Director:  
G/M JOEL CORONADO IZAGUIRRE

Secretario:  
CDNA EVELIO JARAMILLO VILLEGAS

Redacción:  
CDMC JAVIER RICARDO PACHECO A.  
CDNA FERNANDO ALONSO TABARES M.

Dibujos:  
PLTN JORGE GONZALEZ FRANCO  
CDNA GERMAN ARTURO MEJIA B.  
CDNA JORGE FUENTES CONDE

Fotografía:  
G/M JOSE VICENTE CARO GONZALEZ  
CDMC JORGE HUMBERTO RESTREPO R.  
CDMC ALBERTO ENRIQUE HERRERA G.

Impresión:  
GRAFICAS CARMAN

## Editorial

*Una revista como la nuestra encierra un especial significado para nosotros, los miembros del Instituto y para quienes están pendientes de nosotros, porque somos amigos o conocidos, porque estuvieron en la Armada o lo desearon, porque son parientes o somos sus hijos.*

*Queremos mostrar que nos preocupa el campo marítimo y todo cuanto con él se relaciona. Estamos empeñados en dar nuevos blasones a nuestra lucha. Quienes nos hemos comprometido sabemos que nuestras acciones determinan los logros que afianzaron nuestra posición de Nación Marítima. Es importante para ello mostrar quienes somos y nuestra meta. Una de las formas más directas y significativas que está en nuestras manos es esta publicación. Tratamos de reflejar nuestra forma de pensar no solo ante los problemas sino ante las soluciones, la historia, la ciencia, el arte y nuestro medio.*

*Una revista como la nuestra trata de ser polifacética en todo cuanto pueda abarcar esta palabra; por ende nos liga a muchas personas que sin ser militares tienen una influencia determinante en nuestras actividades. Una revista como la nuestra quiere relieves los detalles de la vida de un cadete, de su Escuela, de su meta. La importancia de los pensamientos del hombre se inmortalizó con la escritura; cada escrito es una proyección del espíritu y cuando se afana por llevar un mensaje altruista trata de ser un monumento.*

*Una revista como la nuestra no es fácil de hacer. Somos unos aficionados traduciendo el Modus Vivendi de unos hombres que se interesan por servir a la soberanía del país como unos verdaderos profesionales.*

EL DIRECTOR

## RASGOS BIOGRAFICOS DEL CAPITAN DE NAVIO RALPH DOUGLAS BINNEY

19 Como lo que figurativamente podríamos llamar nuestro “plato fuerte” insertamos en primer plano el trabajo biográfico que sobre el fundador de nuestra Escuela ha elaborado el Señor Capitán de Navío JULIO CESAR REYES CANAL, atendiendo gentilmente los requerimientos de nuestra revista. El Señor Capitán REYES CANAL es perfectamente conocido en nuestra Institución por su permanente actividad en favor de ella. A casi 20 años de haberse retirado del servicio su imagen se ha convertido en ejemplo y guía para varias generaciones navales.



25 ALGUNOS ADJETIVOS PARA NUESTRA ESCUELA

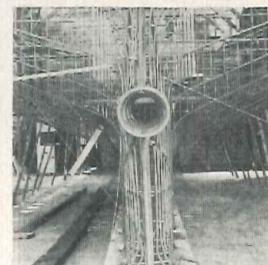
Profesor: M.P. GUILLEN

39 DEPORTIVAS

44 DESFILE DEL 20 DE JULIO

65 CONSTRUCCION DE BUQUES DE CONCRETO

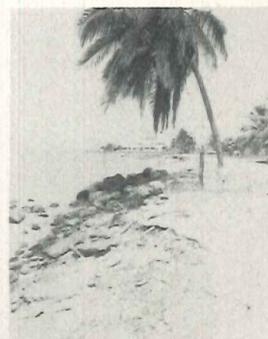
A través de los años la construcción naval ha experimentado en Colombia pálpitos de vida. Desde los días en que el Capitán AZUERO llevó a cabo sus primeros diseños y construcciones, hasta hoy, se ha evidenciado que en nuestro país no falta la iniciativa en este campo. El Cadete Naval (r) CARLOS ANZOLA nos expone en su trabajo algunos detalles técnicos de la construcción de embarcaciones de cemento en Cartagena.



69 EL MAR DESTRUYE LAS PLAYAS DE LA ESCUELA NAVAL

El mar es un elemento protéico. El hombre está supeditado por su fuerza y casi diríamos, por su “genio”. Sinembargo tiene la capacidad suficiente para encausarlo, sirviendose de él. Las playas de la Escuela están sufriendo la acción progresiva de las corrientes de la bahía.

El Cadete Mercante JUAN DIEGO EASTMAN nos ofrece un concienzudo estudio sobre el problema, señalando soluciones.



75 CUMBRE ANDINA

CDMC JAVIER PACHECO

77 ALGO QUE DEBEMOS SABER TODOS LOS COLOMBIANOS:

El Tratado del Canal

JOSE LUIS SANCHEZ C.

Teniente de Corbeta de la Marina Panameña

105 SER GRAN OFICIAL... UN TRIUNFO!

Teniente de Fragata (r) LELIO FAJARDO SANCHEZ

Ex-capellán de la Escuela Naval

## TRADICIONES NAVALES

Los hombres de mar viven llenos de leyenda. Cada travesía origina nuevas historias, cada rasgo del uniforme, cada paralelo, cada meridiano tiene la suya. Simpática o sobrecogedora.

107

TK EDUARDO POSADA ZAMUDIO

### APORTES DE COLON A LA NAVEGACION DE ALTURA

Los viajes del Almirante COLON a las "Indias Orientales" le llevaron a descubrir algo más que un mundo nuevo, en estos viajes aplicó principios fundamentales que aún no caducan en la navegación de altura.

111

### UNA CARTA MARINERA

CDNA RODOLFO ARDILA

118

### COMENTANDO UN REINADO

Manizales 78

G/M ALFREDO PARODY

119

### LA TIJERA

122

---

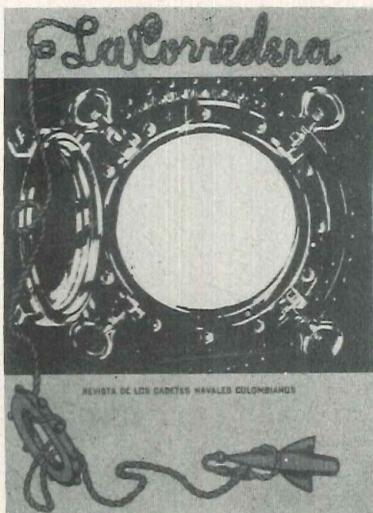
---

## NUESTRA PORTADA

Nada más impetuoso y dominante que el mar para poner a prueba las capacidades de un hombre, de un país. . .

Bañando nuestras costas dos océanos nos recuerdan las luchas de COLON, MAGALLANES, PADILLA, tratando de sembrar en nosotros ese espíritu valiente y arrojado que hizo de ellos unos verdaderos hombres de mar y de su patria una gran potencia marítima. Así como hace ya tantos años, Colombia trata de recuperar lo que es suyo, lo que siempre han sido los mares de nadie y de todos.

Guiada por la Armada Nacional y sus hombres, Colombia va en pos de ser lo que PADILLA deseó, una gran potencia marítima en manos de unos verdaderos hombres de mar.



# El mar, un caldo tóxico

La polución de S.O.S. la bahía de Cartagena  
**Expedido Estatuto para Proteger Recursos Marinos**  
**Aprovechemos el mar**

La creciente demanda de recursos naturales y los cada vez más acelerados progresos técnicos están provocando una carrera por el control de los mares y de las riquezas y los lechos submarinos que hoy preocupa a todos los pueblos del mundo. Inevitablemente, el hombre tiene que entrar en el mar. No queda otra alternativa. La

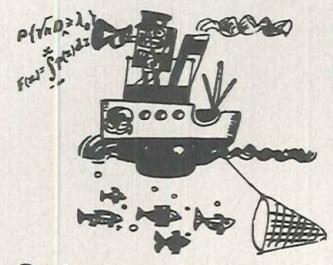
*Contaminado por petróleo y otras sustancias, el océano agoniza mientras sus profundidades están repletas de riqueza desaprovechada. Un informe especial sobre el abandono del mar y lo que se hace en Colombia y en el mundo por rescatarlo*

Desperdiciando un tesoro

## Ley Necesaria para el Mar

Carta al Alcalde de Cartagena

¡Vamos a defender el mar!



Salud de la Bahía

Mas Ayuda

HOY Nuestros Mares

Accos de Minamata Bacterias y Basuras Bahía de Cartagena

¡Pescadores contaminados por mercurio!

Por UNIDAD INVESTIGATIVA

El personaje:

la arque de Salamanca

¿Libertad para la Contaminación Radioactiva?



EL ESPECTADOR JUEVES AGOSTO 9 DE 1979 8-A

Los siguientes son los decretos expedidos por el Gobierno Nacional que establecen normas para la protección de los recursos naturales de las áreas marinas y su aprovechamiento:

Contaminación, menos pesca  
**Texto de los Decretos**

Mercurio en Cartagena  
 de Pescadores por  
 Prueban Contaminación

Control a los contaminadores e la bahía



Desastre Ecológico

Al Que Contamina, ¿Quién lo Ronda?

Colombiano

Echan 600 toneladas

de ácido al Caribe

Una Triste Realidad

Mayorías contaminadas

La Ley de la Selva en el Mar

Olas de petróleo

Curiosa So  
 'Si No Pescamos, Nos Mortimos de Hambre'

Mar de

Nadie

La Contaminación del Medio Ambiente

Problemas de la Bahía

Sombra Sinistra

# CORELEC

\*\* PHILCO \* SILVANIA \* TELEVISION BLANCO Y NEGRO , COLOR \* SONIDO

**FELICITA A LA PROMOCION  
'LXII'**

CARRERA 44 No. 1842\*68 Tels. 2447315\*2690219\*2447962  
BOGOTA



FOTO Y ALMACENES  
**BELLAS  
ARTES** LTDA.

*"La Fotografía de las Reinas"*

**Para su Comodidad.....**

**NUEVO ESTUDIO** en el Centro Comercial

**B O C A G R A N D E**

**LOCAL 2-19 Av. SAN MARTIN**

**Tel. 46683**

PRINCIPAL No. 1 — Ave. La Matuna, frente Avianca — Edificio Pedro Ganem

Tels.: 45-107 y 47-953 — Ap. Aéreo No. 34-12

CARTAGENA - COLOMBIA



**Nos proyectamos  
con fuerza y experiencia**

Calle 31 N° 6-41 Conmutador 285 65 20-Bogotá

---

Sucursales en las principales ciudades del país



**RASGOS BIOGRAFICOS DEL CAPITAN DE NAVIO  
RALPH DOUGLAS BINNEY, R.N., A.R.C.**

**Julio C. Reyes Canal  
Capitán de Navío (r)**

**A la Compañía Capitán Binney  
A Ruth y Angela Binney**

El Señor Director de "La Corredera" me ha solicitado una biografía del Capitán BINNEY para su revista. Presumo que esto se deba a la curiosidad que ha causado el hecho de que a una de las 4 Compañías del Batallón de Cadetes se le haya dado el ilustre nombre del primer Director de nuestra Escuela. Con mucho gusto trataré de cumplir encargo tan honroso.

La personalidad del Capitán BINNEY fue tan multifacética y nuestra Armada debe a él tanto, que su biografía completa demandaría en justicia un libro trascendente escrito por más calificado autor. Me limitaré pues por el momento y por obvias razones a hacer más bien un boceto breve e informal de su vida y de su misión entre nosotros. Quizás más tarde, si a Dios pluguiere, logre sacar a la luz alguna historia más extensa y detallada en memoria de quien fuera mi inigualable preceptor naval y uno de los modelos que he querido seguir en lo profesional y en lo humano.

Cualquier remembranza que se intente hacer sobre nuestro personaje tiene que apoyarse inevitablemente sobre otros dos factores, para completar un trípode histórico, un todo indivisible y armónico: El Capitán BINNEY, el M.C. "CUCUTA", y los 41 alumnos fundadores de la nueva Escuela.

Cadetes: los hechos irán apareciendo en este relato dibujados con la sencillez y naturalidad con que el destino mismo los forjó. Lo que hoy parece un cuento fue hace casi medio siglo realidad.

La M.N. "COLOMBIA", lujoso barco de pasajeros de la Real Compañía Holandesa de Vapores, se hallaba surta al ancla en Dover el sábado 15 de diciembre de 1934 en escala hacia Suramérica. La tarde era tempestuosa y helada y los botes que traían los pasajeros los desembarcaban ateridos, húmedos y medio mareados. Entre ellos venía un Capitán de apellido BINNEY y un Oficial Mercante, el Señor CORLSON, quienes acababan de conocerse. El mayordomo condujo a esos dos pasajeros de primera clase a su camarote y les trajo el té.

Después del refrigerio el Teniente CORLSON subió a cubierta a presenciar los preparativos del zarpe y el Capitán se acomodó en un sillón creyendo que podría continuar la lectura de las memorias del Almirante SIR ROGER KEYES

quien había sido su jefe durante la campaña de los Dardanelos en 1915, pero no logró concentrarse pues su imaginación voló al tren en donde su esposa RUTH y sus hijos ANGELA y DAVID regresaban a Londres después de haberlo despedido y besado en ese triste muelle de Dover, al emprender ese viaje a lo desconocido o a lo que él llamó “La Aventura Colombiana”. Cerró los ojos y suspiró levemente con nostalgia.

Pero reflexionó que esta misma escena de marinos que se despiden y besan y se van se había repetido muchas veces cada día en Inglaterra durante casi un milenio y en circunstancias mucho más adversas, duras e inescrutables que las suyas. Sintió entonces que el flujo de esa formidable tradición marinera y naval impregnaba de inmediato su sangre y trepaba por los resquicios de su ser como una misteriosa savia vivificadora para templar las fibras ocultas de la voluntad, y recobró la fortaleza, el aplomo y el entusiasmo que hacía un segundo apenas había creído perder.

Era alto y magro. Amplia frente, los cabellos castaños y ya algo escasos, ojos verdes y penetrantes, nariz recta y fina, labios delgados, dientes irregulares. Su faz recordaba la de las águilas romanas, firme, noble y severa. Sin embargo había en su voz el acento de la urbanidad, la comprensión, la paciencia y la magnanimidad. Todo el continente daba la impresión de una refinada cultura. Pero las jaquecas recurrentes que no dejó conocer mientras estuvo con nosotros y alguna dificultad para vocalizar con fluidez se habían interpuesto en su carrera hacia los altos mandos y el Almirantazgo y le aumentaban sin justicia la edad.

Buen deportista, pintor, amante de la naturaleza y extraordinario caminante, ya habrían de dar fe de ello los pies llenos de ampollas de sus cadetes al final de interminables excursiones a las que había que acompañarlo. Escritor detallista hacía en su correspondencia minuciosas descripciones de los sitios nuevos que iba conociendo: la gente, sus viviendas, la flora, la fauna, la topografía. Nada se le escapaba, todo le causaba gran curiosidad. Sus observaciones eran perspicaces y a veces provistas de finísimo humor e ironía con que alegraba sus escritos. Hombre muy sociable aun cuando evitaba el licor más allá de lo estrictamente indispensable y se abstenía completamente del tabaco. Organizaba a menudo comidas, cocteles, bailes y paseos a los que estableció por costumbre invitar una representación de cadetes.

Pero por sobre todo esto el Capitán BINNEY era un Profesional completo, exclusivo e integral. Para él la vida no tuvo otro sentido que el mar y no pasó por alto ninguno de los temas, aspectos o especialidades que con él se rozaran. Era además un verdadero hombre de mundo, un marino educado dentro de las rigurosas tradiciones de la vieja Armada Real, acostumbrado a la guerra, a las durezas y a las privaciones lo mismo que al más delicado protocolo naval y a la gracia y gentileza que él conlleva.

Provenía literalmente de una familia que pertenecía a la Corona y que vivió durante el cenit del Imperio Británico, la era Victoriana. Sus 4 hermanos fueron HUGH, encumbrado Oficial de la Armada Real; VICTOR, Oficial de los Ingenieros Reales; FRANK, Oficial de la Artillería Real y HUMPREY, el menor, que emigró al Canadá y pereció en combate en la primera guerra. El había nacido de tercero en Maidenhead el 14 de octubre de 1888 y acababa de retirarse de la Armada a los 46 años con el grado de Capitán de fragata.

Las sacudidas que imprimían al barco los eslabones de la cadena del ancla al ser cobrada, sacaron al Capitán de sus recuerdos y cavilaciones y lo hicieron subir a cubierta para el zarpe y el adiós a patria y a familia. Una hora más tarde en el salón y ya en vestido formal, CORLSON le presentó a tres caballeros más: El Capitán FORSTER y los Ingenieros MADDEN y JAMES de la marina mercante inglesa, contratados con aquel para prestar servicios en el M.C. “CABIMAS” buque tanque de la incipiente Armada de Colombia. Se completó así inopinadamente un buen quinteto que iba a ser de la misma familia y al cual nunca faltó en el largo viaje tema de sobremesa con la narración de magníficas hazañas marineras.

Durante la comida les contó a sus nuevos amigos que él se sentía iniciando una actividad llena de interrogantes pero muy atractiva ya que había venido antes a América. Por lo pronto únicamente conocía las informaciones algo vagas que le habían dado en la Legación al contratarlo y según las cuales el sería probablemente utilizado como Director de Entrenamiento de la Marina de Guerra que se estaba organizando apresuradamente en nuestro país con asesoría de muchos de sus compatriotas, y que tal vez ejercería ese cargo desde un buque transporte llamado M.C. “CUCUTA”. El primer Oficial del “COLOMBIA” señor VERMEULEN quien se sentaba a la mesa con ellos, les contó que el “CUCUTA” tenía dos chimeneas y parecía un buen buque, pero que siempre lo veía amarrado a un muelle viejo en Cartagena.

En los diez días que demoraron en llegar a Barbados el Capitán pensó mucho respecto de su buque sin poder satisfacer su curiosidad con nuevos datos. Vinieron luego a Puerto España, La Guaira, Puerto Cabello y Curacao antes de Puerto Colombia en donde creyó poder aclarar todas las cosas. Con la visita del Capitán de Puerto entraron unos Oficiales de Aduana quienes le dijeron que el “CUCUTA” estaba en el Amazonas y le sugirieron que a lo mejor el debería volar a traerlo, “o por lo menos eso les entendí”, escribió, “pues mi español no sirve todavía para conversar con estos tipos y menos cuando los winches están trabajando”.

Delante del “COLOMBIA” estaba amarrado el M.C. “BOYACA” un buque muy viejo y destartado que a la sazón era la cuna de la Escuela de Grumetes bajo el mando del Capitán alemán RICHTER. El Teniente J.B. SHARKEY, oficial inglés más tarde primer Comandante de Compañía de la Escuela de Cadetes, estaba encargado de él y le dijo ya haber trabajado ocho años con los Colombianos hablandole bien de ellos. Le informó además que el “CUCUTA” no estaba en el Amazonas sino en New Orleans. El Capitán pensó: “Mañana sabré definitivamente la verdad”.

El Capitán BINNEY por fin arribó a Cartagena después de 19 días de viaje el 3 de enero de 1935. Salió a recibirlo a los nuevos muelles el Capitán de Navío LLOYD (FREDERIK JOHN HANCOOK LLOYD) Segundo Comandante de la Misión Naval Inglesa y primer Comandante de la Base Naval M.C. “BOLIVAR”. “Iré a bordo del “CUCUTA”? fué su primera pregunta después de la presentación. “No señor. Irá usted a un hotel. El “CUCUTA” se encuentra en Nueva York y probablemente usted tendrá que traerlo” fué la respuesta.

El 5 de enero conoció al Jefe de la Misión, Contralmirante BASIL OWEN BELL-SALTER, un marino con imponente figura de Kaiser, quien le comunicó oficialmente que él desempeñaría el doble cargo de Director de Entrenamiento de la Armada y Comandante del M.C. “CUCUTA”, con la responsabilidad de educar y adiestrar a 20 Oficiales de 20 a 24 años de edad, sacados del ejército, a 40 Cadetes y a un número indeterminado de grumetes y de marineros. Llevaría el grado de Capitán de Navío pero con el mismo sueldo del contrato que había firmado en Londres. Además lo invitó a comer esa noche a bordo del buque insignia M.C. “CALDAS”. Uniforme: Mess-jacket. Como sus palas eran de Capitán de Fragata y ningún sastre se comprometió a reformarlas para esa misma tarde, se fué a su cuarto, cogió aguja, hilo y tijeras y como cualquier marino agregó el galón que faltaba. Y para que la esposa y los hijos no rieran terminó así su carta para ellos al día siguiente: “Y lo hice muy bien. Repito: muy bien”.

El 11 de enero zarpó el Capitán BINNEY acompañado del Capitán FORSTER quien había sido nombrado Segundo Comandante del “CUCUTA”, a bordo de la M.N. “HAITI” de la Colombian Line. Observó muy cuidadosamente la salida de la bahía, anotando los rumbos, puntos de viraje y posición de las boyas, antes de regresar a su camarote a leer la carta de la Dirección General de Marina que le había entregado el Almirante en el muelle. Según ese documento todo marchaba mal en su buque y se le ordenaba recibirlo, licenciar al Capitán y a los Oficiales norteamericanos, poner al Contador JOSE CLEMENT en su puesto, hacer cumplir rigurosamente el contrato de las reparaciones, redistribuir los otros tres Oficiales, contratar los que faltaran para el viaje de regreso y traerlo a Cartagena lo más pronto posible.

Así lo hizo fielmente, aún cuando como era de suponer tuvo muchísimos tropiezos. El lunes 21 de enero en la tarde, después de desembarcar en Manhattan y atravesar el Hudson llegó a un muelle en Hoboken, New Jersey, en donde estaba amarrado el barco que habría de ser su hogar, su sitio de trabajo, reflexión y mando, y el centro alrededor del cual giraría completamente su vida durante 3 años, 9 meses y 4 días. Antes de subir lo miró de proa a popa con detenimiento y ya con una mezcla indefinida de cariño y ternura que inspira el buque a los genuinos capitanes. Recorrió el costado a todo lo largo, a pesar de la nieve y el frío observando las amarras, las bitas, las defensas y los calados en la roda y el codaste. Trepó la larga escala e inició su compleja tarea.

El M.C. “CUCUTA”, antiguo S.S. “CROFTON HALL” había sido comprado a la Commercial Traveler Company en 1933. Era un carguero de 9.000 toneladas de desplazamiento a plena carga, con 5 bodegas de 2 y 3 entrepuentes, propulsado por una planta de vapor saturado consistente en 4 calderas escocesas y una máquina alternativa de triple expansión que le daba un andar de 10 nudos a 70 revoluciones por minuto. Su edad sería a la sazón 15 años, disponía de muy buenas acomodaciones para 12 pasajeros y se encontraba en excelentes condiciones. Había viajado el Amazonas durante el conflicto con el Perú transportando más de mil oficiales, suboficiales y soldados, y aún se hallaba tripulado por una colección internacional de marinos, mercantes y navales, entre los que se contaban unos cuantos colombianos.

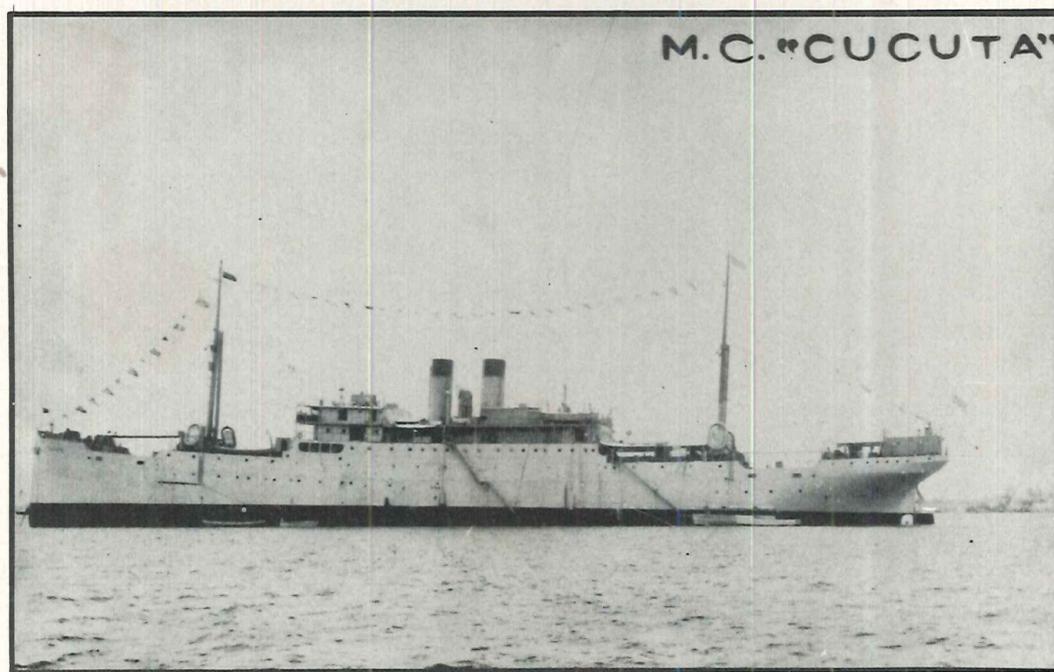
Esa era la herramienta de que dispondría el Capitán BINNEY para producir los primeros oficiales de la tercera etapa de nuestra Armada.

La reorganización del buque fué difícil pues la heterogeneidad de orígenes y formación del personal no se prestaba mucho para establecer una disciplina aceptable. Llegó el Capitán, a pesar de ser un magnífico diplomático, hasta soportar conflictos con algunos miembros de la colonia colombiana en Nueva York que pensaron que la Cámara de ese barco era sitio ideal para francachelas baratas, a las que tuvo que poner fin. Son de imaginar los pensamientos íntimos de ese gentilhombre, levantado como lo dijo CHURCHILL DE LORD HALIFAX “con toda la sonriente gracia de la antigua vida británica”, cuando el cumplimiento de su deber lo ponía en contacto con esa clase de gentes y de actitudes. Sin embargo es admirable como en su correspondencia o en sus anotaciones, fuera de los relatos escuetos de los hechos, nunca escribió una crítica ni se extendió en comentarios. Es seguro que muchas cosas hubieron de chocarle hondamente pero las aceptó como vinieron y guardó discreto silencio. Se dedicó por entero y sin desmayo a cumplir su misión. Las inspecciones vinieron en cascada, la coordinación y el compañerismo entre los Departamentos mejoraron notablemente, la moral subió, y comenzó a respirarse a bordo un aire de misticismo, entusiasmo, orden, disciplina y espíritu naval que hasta entonces habían sido desconocidos.

Terminadas con éxito las reparaciones y arreglado un embrollo jurídico que pesaba contra el buque por manejos fiscales dudosos del anterior comando, el “CUCUTA” fué movido a un céntrico muelle de Manhattan para acelerar los preparativos del regreso y sobretodo para facilitar la adquisición de los botes para el entrenamiento de los cadetes, que él mismo había dibujado, y de la madera para los blancos de artillería que le pedía con insistencia el Capitán LLOYD. Quedaron de los acaecimientos de esos días algunas notas del Comandante, talvez intrascendentes entonces, pero hoy preciosas para interpretar mejor su carácter, evaluar la calidad del mando y definir la época. Veamos:

El 21 de febrero observaba: “Le escribí un informe al Cónsul acerca de un sastre villano y granuja que recibió depósitos de algunos marineros ingenuos y no volvió. Nosotros lo hemos perseguido lo mejor que podemos, pero él usó formularios de otra persona y no dejó huella. Espero que la policía tenga forma de darle su merecido. El Cónsul quien es un verdadero gallo de pelea de apellido GARCES estuvo de acuerdo en denunciar al sastre y en rechazar y discutir la cuenta del Astillero de TIETJEN AND LANG por los trabajos adicionales, que nos pareció exorbitante.

Y otro día: “Hoy pintamos las chimeneas de gris excepto la parte superior que yo dejé negra. FORSTER, quien pasó la noche fuera, tenía la cabeza pesada”.



“Luego me fuí al Astillero WHEELER en Brooklin a ver los botes y las muestras de los remos. Cuando llegué estaba nevando y me produjo mucha rabia la noticia de que no podían hacer los remos. También me dí cuenta de que las tracas tenían más de las seis pulgadas especificadas y les armé un escándalo, me prometieron que las reducirían en adelante a la anchura acordada”.

Y en otra ocasión: “DIAGO no estaba anoche a bordo cuando lo llamé y FORSTER no me supo dar razón. Hoy le tomé cuentas. Se excusó muy nervioso diciendo que se había ido después de las horas de trabajo. Le expliqué que aún así, eso no podía hacerse en un buque de guerra sin obtener permiso del Segundo Comandante. Me prometió que ello no volvería a repetirse”.

El 1 de marzo se terminó el cargue de los botes y los materiales. A las 14:00 horas, después de una minuciosa inspección para cerciorarse de que no hubiera polizones y de que todo estuviera muy bien asegurado y estibado, dos remolcadores sacaron el “CUCUTA” a la mitad del río. El práctico preguntó si debía acompañarlo hasta el mar. “No señor, gracias” fué la respuesta. Ese servicio costaba 70 dólares que él podía ahorrarle a la Armada.

El Capitán BINNEY condujo su barco por entre el impresionante tráfico de uno de los primeros puertos del mundo. Y aún cuando sea difícil creerlo, era la primera vez en su vida que llevaba un barco afuera de cualquier bahía, ya que no había alcanzado a ser Comandante en la Armada Real.

Tres días después ordenó una prueba de máxima potencia y bajó durante ella a las salas de calderas y máquinas. “Las encontré muy limpias aún cuando en las sentinas hay más aceite del que permitiré en el futuro. Quedé fascinado con todo este equipo: 4 calderas de aceite y un juego de máquinas de sube y baja funcionando como un reloj, y solamente con un oficial y dos fogoneros para que las atiendan”.

Ya para llegar a Colombia el Teniente DIAGO dió parte contra un pasajero que antes había sido mayordomo a bordo y quien se entró a la Cámara de Oficiales sin tener derecho. “Cuando me lo trajeron recordé una página de los cuentos del Capitán REECE y lo amenacé con encadenarlo en la bodega. A lo mejor yo estaba poniendo cara muy severa pues el hombre palideció y se puso incoherente”.

El 9 de marzo de 1935 recaló el M.C. “CUCUTA” en Cartagena y fué llevado directamente por su Capitán al muy viejo muelle de madera de La Machina en la naciente Base Naval M.C. “BOLIVAR”. El Comandante ya había surcado la bahía saliendo en el “HAITI” y eso era considerado por él suficiente para evitar la humillación de pedir ayuda para navegar correctamente y con certeza en lo que él llamaba “HOME WATERS”. Así era el puntillo de los capitanes en las épocas idas:

Ahora faltaban los Cadetes.

La espera y los inconvenientes para la llegada de los fundadores parecían interminables al Capitán BINNEY, quien con la ayuda muy recursiva de otro gran pionero de nuestra Armada, el Ingeniero Naval alemán REINALDO PASCHKE WILKE, había alistado el barco para alojarlos y educarlos.

El 3 de julio de 1935 en la mañana salió el Comandante del “CUCUTA”, que desde hacía un mes se encontraba fondeado, en busca de noticias a la Base. Ni Bogotá ni nadie daba razón del “CASTILLO RADA” buque de la Flotilla Fluvial del Magdalena a bordo del cual había zarpado de la Dorada los cadetes el 29 de junio. Pero por la tarde su amigo y compañero de cacerías, Mr. TAYLOR, Gerente del Ferrocarril, lo llamó para contarle que sus muchachos habían salido en tren esa mañana de Calamar y que debían llegar a las 18:45.

Y así fué. A esa hora llegaron, sudorosos, tiznados, con sed y muy ansiosos de saber al fin qué era lo que les esperaba. La estación quedaba donde hoy está el edificio del Banco Popular, diagonal a la Torre del Reloj. Cuando comenzaron a subir sus maletas al camión el Teniente SHARKEY se interpuso y dijo que ese no era trabajo para que un cadete hiciera en público y los mandó formar. A los diez minutos los embarcaron en una lancha Playmate y media hora más tarde ya estaban recibiendo sus hamacas en el dormitorio y alistándose para su primera comida en un buque de alta mar.

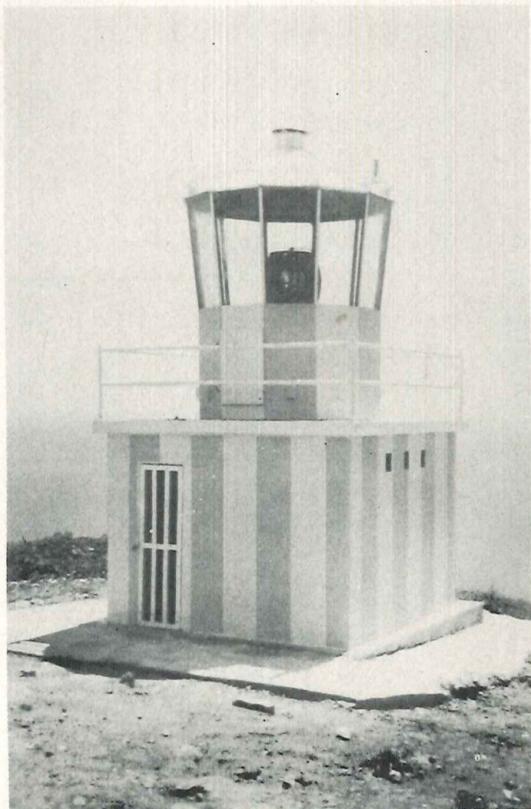
El Capitán BINNEY se mantuvo presente pero al margen de esas actividades, silencioso y observando caras y actitudes. Al día siguiente escribió: “Los cadetes llegaron ayer a las 18:45. Se veían sorprendentemente bien para tan incómodo viaje. Hoy temprano les repartimos los uniformes de diario. Estos muchachos se amoldan con extraordinaria rapidez. Ahí mismo me los llevé con GALINDO y el Profesor THORIN a mostrarles la Base. Por la tarde los mandé con SHARKEY a bañarse y a jugar en la playa. Los seguí solo en una ballenera pero de regreso traje cuatro conmigo”.

Desde esa primera salida en ballenera el 4 de julio de 1935 hasta el 11 de noviembre de 1938, la sombra del Capitán BINNEY guió y protegió a los cadetes cada día. Con él salieron en botes a la vela, a remo y a motor incontables veces, jugaron tenis, caminaron, escalaron montañas, fueron a paseos, bailes, funciones, comidas, cocteles y desfiles. Cuando había algún tema extraordinario él daba una conferencia en su español difícil de entender. Si había que castigar lo hacía con severidad y justicia. En sus cartas y papeles hay amplio testimonio de sus sinsabores, luchas y desvelos por defender la Escuela y por transferir a sus alumnos las tradiciones varias veces centenarias de hidalguía, combatividad, patriotismo, autonomía y espíritu naval de su Armada, en ese entonces todavía dominadora de casi todos los mares del planeta. Con su ejemplo diario el fué educador naval excelso.

El gobierno de Colombia condecoró al Capitán BINNEY el 5 de febrero de 1939 con la cruz de Boyacá, junto con otros dos oficiales ingleses, en reconocimiento por sus meritorios servicios. Inglaterra se iba viendo envuelta rápidamente en los gravísimos sucesos europeos y les había hecho conocer a sus reservas militares que debían irse preparando para reincorporarse al servicio. El regreso a su país a mediados de ese año para vestir nuevamente su viejo uniforme y ser destinado al Estado Mayor del Comandante de la Base Naval de Alejandría. La guerra fué cruel pues en ella perdió a su hijo DAVID, un Oficial Naval de 20 años. Y al final de ella, el 8 de diciembre de 1944, pocos días después de haber vuelto a Londres, encontró la muerte inopinadamente y de manera valerosa y gallarda al tratar de impedir, solo y desarmado, que dos malhechores cometieran un asalto a una joyería. Murió como había vivido: Para sus principios y por sus principios.

Todos los años en vistosa y muy solemne ceremonia la policía de la Ciudad de Londres impone la medalla BINNEY, muy apreciada condecoración ciudadana, a la persona que haya realizado el acto más extraordinario de valor para colaborar con ese Cuerpo en la prevención o la represión del delito.

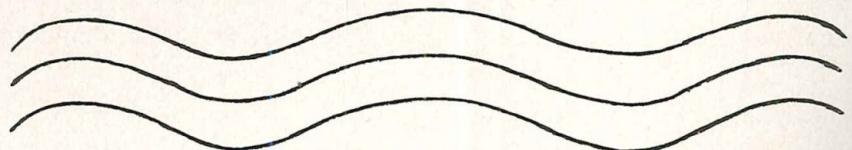
Si los simbolismos tuvieron influencia efectiva sobre la realidad, habría que esperar que cadetes que se educan y oficiales que se perfeccionan bajo los auspicios del Almirante JOSE PRUDENCIO PADILLA y del Capitán de Navío RALPH DOUGLAS BINNEY llegasen a ser marinos avezados, enérgicos, valerosos y patriotas, por una parte, y profesionales navales de alta técnica y alcurnia, disciplinados, metódicos, entusiastas, sobrios, nobles y elegantes, por la otra. Comandantes firmes, fuertes y orgullosos que sólo dieran paso a la intransigencia en defensa de los intereses de la Armada por sobre cualquier consideración egoísta o subalterna. Que así sea!



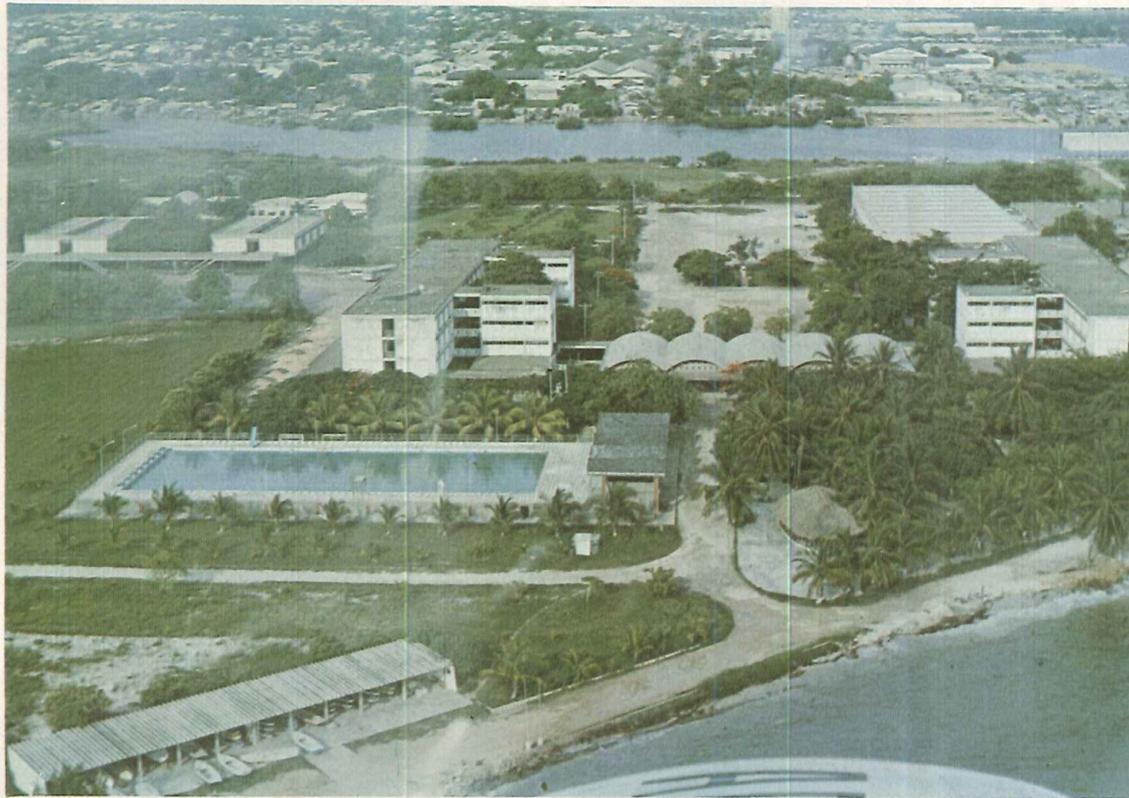
FARO PUNTA HERMOSA

## DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA

ESTA DESARROLLANDO UN AMBICIOSO PLAN  
DE MODERNIZACION DE FAROS Y BOYAS  
EN LOS LITORALES Y REGIONES  
INSULARES DEL PAIS PARA  
UNA MAYOR SEGURIDAD  
A LA NAVEGACION  
MARITIMA Y DE  
CABOTAJE



# ALGUNOS ADJETIVOS PARA NUESTRA ESCUELA



Entre varios significados del vocablo ESCUELA, tendría interés el tratar de encasillar la NUESTRA. Recordemos primero algunos de esos significados. En el ESPASA – CALPE de nuestra biblioteca se lee:

1. Establecimiento público donde se da a los niños instrucción primaria en todo o en parte.
2. Establecimiento público donde se da cualquier género de instrucción.
3. Conjunto de profesores y alumnos orientados bajo un tipo especializado de enseñanza.
4. Método, estilo o gusto peculiar de cada maestro para enseñar.
5. Doctrina, principios y sistema que ha impreso a una rama de la ciencia o del arte, una dirección determinada.

Los significados 2, 3 y 5 encasillan conceptualmente nuestra escuela.

Y el LOEN (Libro Organización Escuela Naval) nos la presenta y define “navalmente”.

Art. 1.1.1. La Escuela Naval es el primer Instituto de Formación y Educación Naval del país y el Centro de formación, de Oficiales para la Armada y la Marina Mercante.

Art. 1.1.2. Misión. . .

Art. 1.1.3. Objetivos. . . etc.

Y es curioso. Para los griegos primitivos, ESCUELA era la etapa del descanso o reposo de las fuerzas físicas. Y este descanso se ocupaba precisamente en actividades intelectuales. Los romanos universalizaron el concepto y así fué llegando hasta nosotros, en diversa riqueza de acepciones, como acabamos de registrar.

Cuando días atrás, a propósito de un Cursillo de Pedagogía, buscábamos, febrilmente, actualizarnos, en un Texto sobre ESCUELA y ESCUELAS de un educador Lasallista, Dr. PEDRO CHICO GONZALEZ, leímos los siguientes ADJETIVOS como características de las modernas instituciones educativas. “La ESCUELA debe ser hoy y siempre: flexible, prolongada, permanente, paralela, adecuada, recurrente, concurrente, eventual, tecnificada, creadora y peregrina” Como les parece?

Esta eclosión de escuelas “vectorizadas” (valga el término) brotó como reacción a una develadora corriente de impugnación escolar, desde MARCUSE, GOODMAN, IVAN ILLICH, PAOLO FREIRE, MAC LUHAN, A. S. NEIL, hasta TEODORO ROSZAK, pasando por JIDDU KICHNAMURTI (atiza con el nombrecito), EDMOND GILLIARD, ERIC FROMN y otros autores cuyos conceptos todavía hay que asimilar.

Alguno de estos señores, o sus adeptos, de alguna manera “reventó” (a veces sin metáfora) el tipo de Escuela clásico, negativo en lo rutinario, anquilosado, herrumbroso que tenía y aires frescos trataron de inyectarle, aunque no siempre de signo positivo. MARCUSE, por ejemplo, recientemente fallecido, en sus años mozos fué el catedrático, oráculo e ídolo de la juventud revolucionaria norteamericana y aún europea de la 2a. post-guerra mundial. Claro, se quedó solo. Mejor dicho: dejó sola a la juventud que soliviantó hasta el exceso. La abandonó sin dimensiones trascendentes. Generaciones unidimensionales. Porque es fácil destruir. Y ahora sobre los escombros, que? El daño se hizo, se sigue haciendo, y de aquellos vientos. . . estas tempestades.

Por eso la ESCUELA debe seguir. La escuela como institución y como proceso, adjetivada como arriba señalamos.

FLEXIBLE, para que se mueva dignamente en las exigencias de unos modos y tiempos movedizos.

PROLONGADA, para que no termine el ciclo educativo con el vital de cada formando.

PERMANENTE, porque aunque no se beba de la misma agua dos veces, lo que importa es que haya agua siempre.

PARALELA, porque no estamos caminando solos en el mismo empeño educativo.

ADECUADA, por las exigencias de unos objetivos planeados y acuciantes.

RECURRENTE y CONCURRENTE, para que se aprenda trabajando y se trabaje aprendiendo.

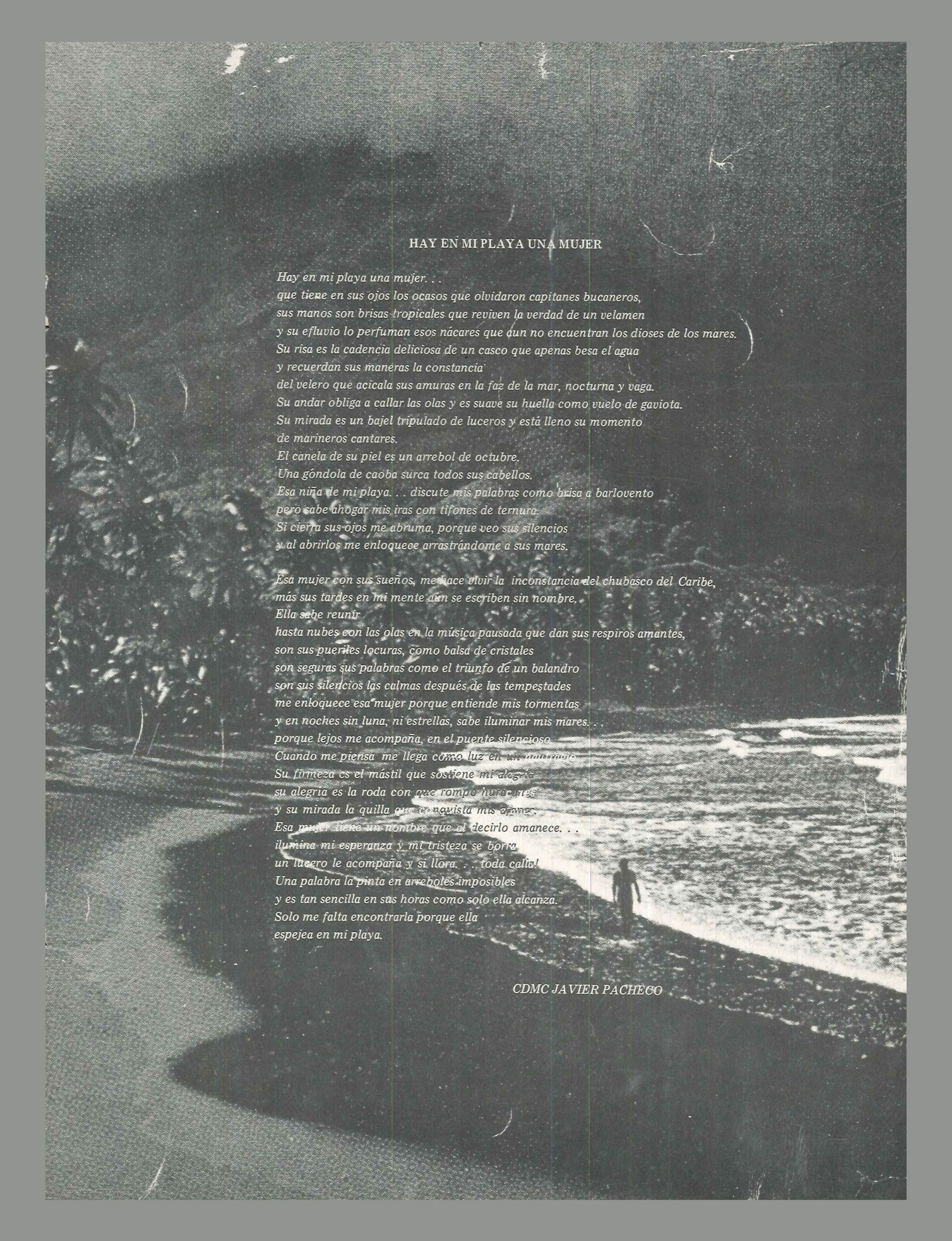
EVENTUAL, para que en la heterogeneidad de las situaciones en que se mueva el educando siempre algo bueno aprenda.

TECNIFICADA, como ya es la nuestra, hacia dentro y hacia afuera del mar, con el mar y para el mar.

CREADORA y PEREGRINA, porque esta ESCUELA ya no es la de hace un cuarto de siglo (respondo por esta afirmación) ni lo será dentro de otro u otros; gradúa promociones y ahí las acompaña, con solicitud de ALMA - MATER, en su peregrinaje vital y profesional.

Verdad que se enriquece nuestra escuela con estos singulares ADJETIVOS?





## HAY EN MI PLAYA UNA MUJER

*Hay en mi playa una mujer. . .  
que tiene en sus ojos los ocasos que olvidaron capitanes bucaneros,  
sus manos son brisas tropicales que reviven la verdad de un velamen  
y su efluvio lo perfuman esos nácares que aun no encuentran los dioses de los mares.  
Su risa es la cadencia deliciosa de un casco que apenas besa el agua  
y recuerdan sus maneras la constancia  
del velero que acicala sus amuras en la faz de la mar, nocturna y vaga.  
Su andar obliga a callar las olas y es suave su huella como vuelo de gaviota.  
Su mirada es un bajel tripulado de luceros y está lleno su momento  
de marineros cantares.  
El canela de su piel es un arrebol de octubre.  
Una góndola de caoba surca todos sus cabellos.  
Esa niña de mi playa. . . discute mis palabras como brisa a barlovento  
pero sabe ahogar mis iras con tifones de ternura.  
Si cierra sus ojos me abrume, porque veo sus silencios  
y al abrirlos me enloqueee arrastrándome a sus mares.*

*Esa mujer con sus sueños, me hace vivir la inconstancia del chubasco del Caribe,  
más sus tardes en mi mente aun se escriben sin nombre.  
Ella sabe reunir  
hasta nubes con las olas en la música pausada que dan sus respiros amantes,  
son sus pueriles locuras, como balsa de cristales  
son seguras sus palabras como el triunfo de un balandro  
son sus silencios las calmas después de las tempestades  
me enloquece esa mujer porque entiende mis tormentas  
y en noches sin luna, ni estrellas, sabe iluminar mis mares.  
porque lejos me acompaña, en el puente silencioso  
Cuando me piensa me llega como luz en un amanecer  
Su firmeza es el mástil que sostiene mi alegría  
su alegría es la roda con que rompo huracanes  
y su mirada la quilla que conquistó mis amores.  
Esa mujer tiene un nombre que al decirlo amanece. . .  
ilumina mi esperanza y mi tristeza se borra  
un lucero le acompaña y si llora. . . toda calla!  
Una palabra la pinta en arrebotes imposibles  
y es tan sencilla en sus horas como solo ella alcanza.  
Solo me falta encontrarla porque ella  
espejea en mi playa.*

CDMC JAVIER PACHECO

### AMISTAD

*Que se me llenan los ojos  
de gloria cuando te miro,  
porque tu silueta tiene  
pisadas de nuestro Cristo!*

*Que se me llenan los labios  
de pena cuando suspiro,  
porque la distancia es negra  
cuando se marcha el amigo.*

*Que se me llenan de aromas  
las telas de mis vestidos,  
pues ya las horas son horas  
y los caminos. . . caminos.*

*Que se me llena de dicha  
el alma cuando te escribo,  
porque contigo camina  
el tiempo de recibirnos!*

### HERMANO

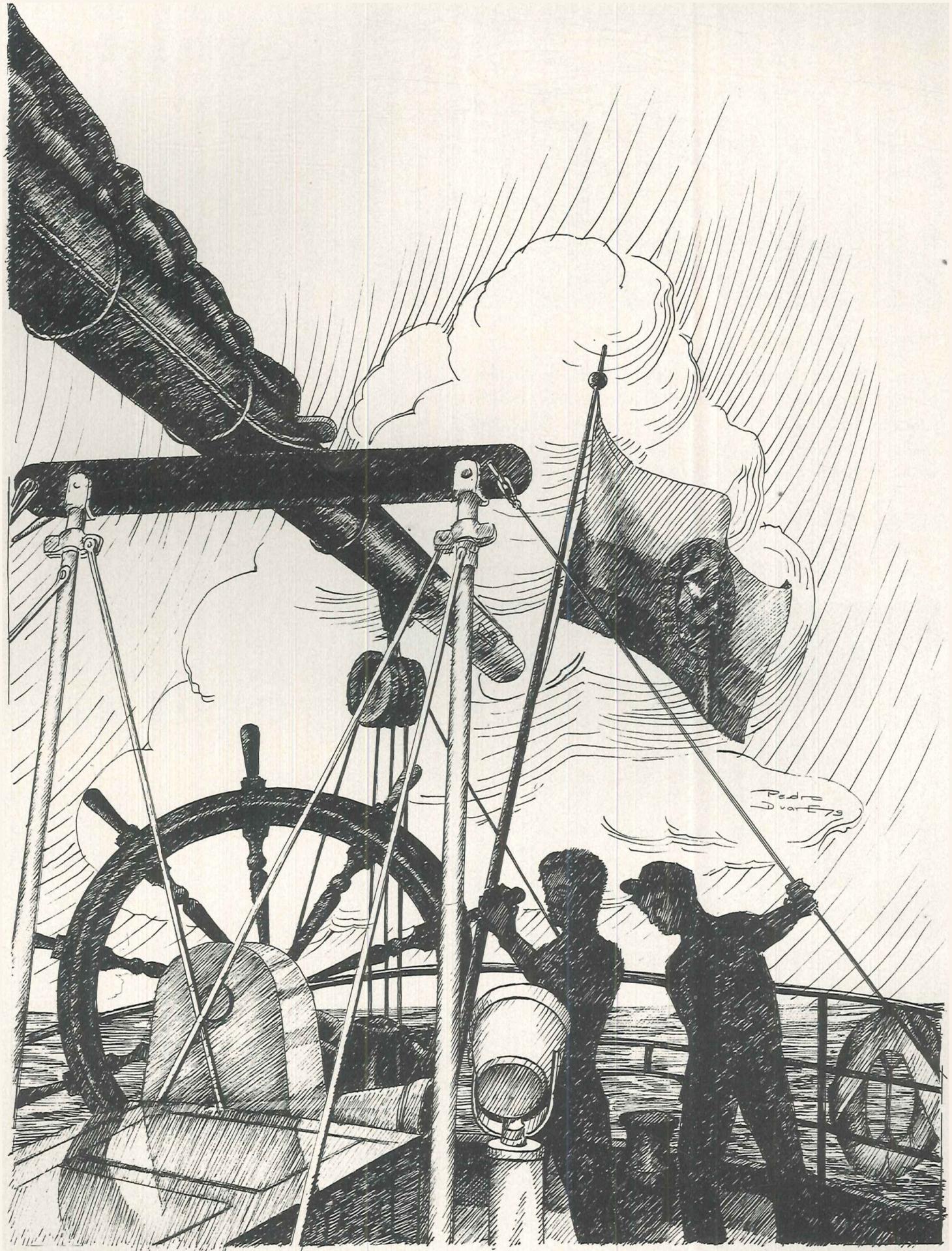
*No olvides al hermano  
aunque te vayas lejos,  
no olvides esa mano,  
no borres su consejo.*

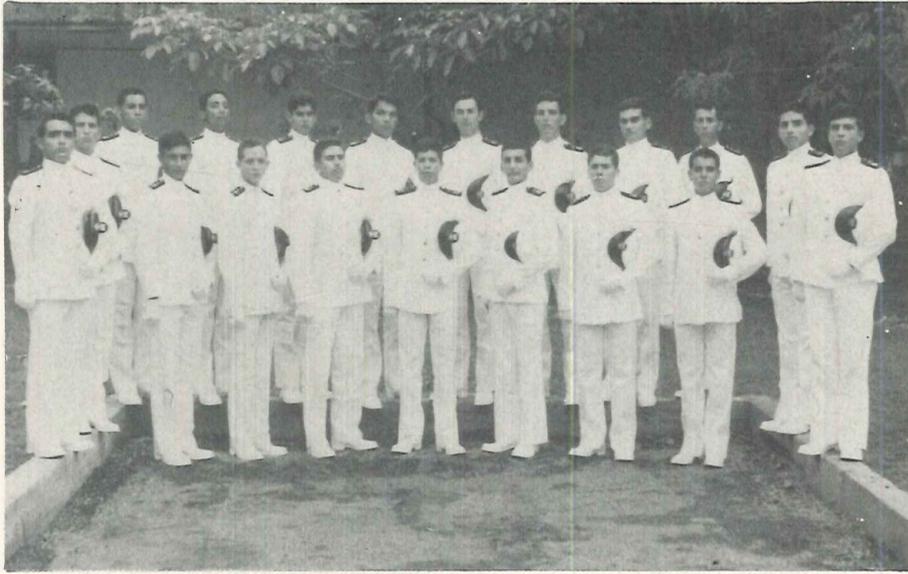
*Escribe en el verano,  
"Tu palabra es recuerdo"  
y le dices: "Te amo"  
con el mejor te quiero!*

*Si te sientes cansado  
una carta es el cielo  
y si estás olvidado  
en ella va recuerdo!*

*Y cuando pase un año. . .  
un año se va presto,  
iremos caminando. . .  
tus cartas con mis versos.*

CDNA PEDRO DUARTE



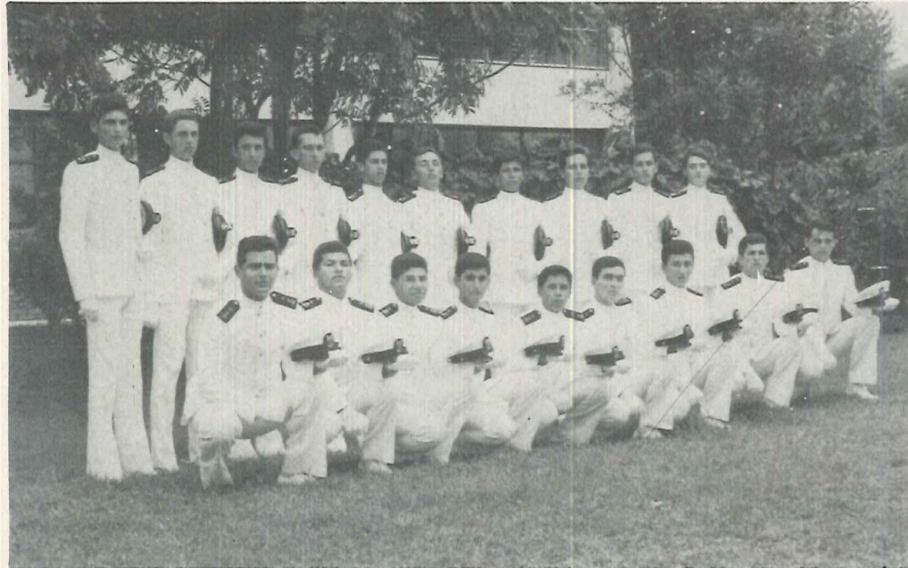


## CURSO 1 - 2 A

*De izquierda a derecha:*

*Atrás: González Jessup Juan Carlos, Amador Acuña Jesús Aníbal, Narváez Muñoz Jorge Said, Barros Yidios Gustavo Adolfo, López Flórez Eduardo Ignacio, Bastidas Hernández Daniel, Rodríguez Mcnaughton Michael, Jaramillo Villegas Evelio, Farello Serrano Rubén, Meza Gómez Julián, Peláez Molano Juan Mauricio, Silva Santacruz Hugo Hernán.*

*Adelante: Peña Pinzón Jaime Jefferson, Martínez Ceballos Luis Alberto, Chaparro Estévez Carlos, Preciado Romero Gabriel Eduardo, Gómez Latorre William, Trujillo Restrepo César Augusto, Vásquez Villegas Eduardo.*



## CURSO 1 - 2 B

*De izquierda a derecha:*

*De pie: Franco Charry Hernán, Gómez Germán Eugenio, Hernández Guarín Enrique, Martínez Pedro, Barrera Reyes Jesús, Ocampo Estrada Leo, Gordillo Bélisario, Páez Marco Antonio, Salguero Jairo, Segura Daniel.*

*Agachados: Mejía Nelson, López de Arco Javier, Camacho Mario, Colón Rafael, Sepúlveda José, Bejarano José Mauricio, Reina Oswaldo, Pérez Máximo, Peña Guillermo.*

## CURSO 1 - 2 C

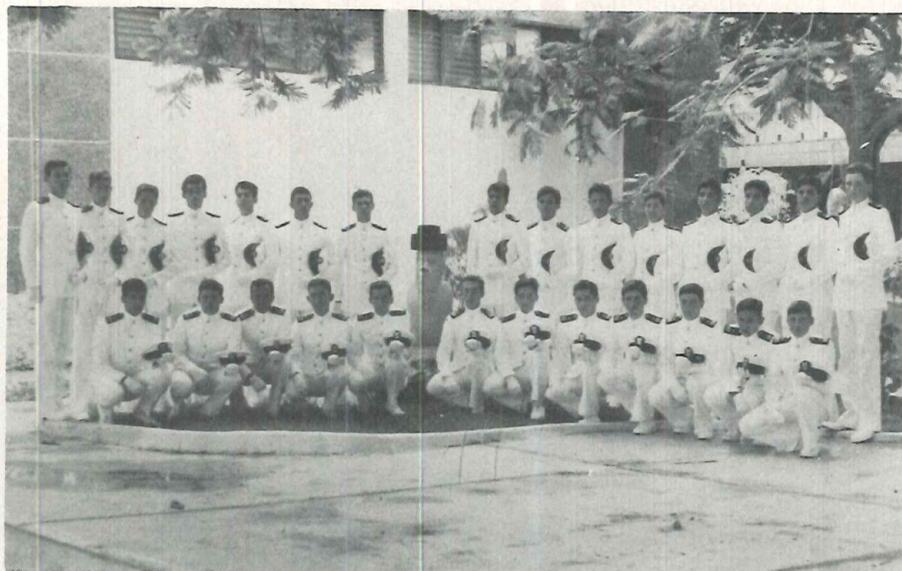


*De izquierda a derecha:*

*De pie: López Jaramillo Carlos M., Pedroza Muriel Jaime G. Pineda López Alfonso A., Correa Botero Gonzalo, Fuentes Conde Jorge G., Carrillo Quintana Juan, De La Hoz Tobón Alvaro, Guio Arévalo Josué, Monzón Gómez Rodrigo, Varela Urrea Nolberto.*

*Agachados: Andrade Romero Germán A., Cortés Rodríguez Felipe, Taboada Torres Armando G., Trujillo Ramírez Gonzalo, Quevedo Moreno Yesid O., Tamayo Gacharná Marco A., Sánchez Prada Miguel A., Riaño González Néstor.*

## CURSO 1 - 2 M

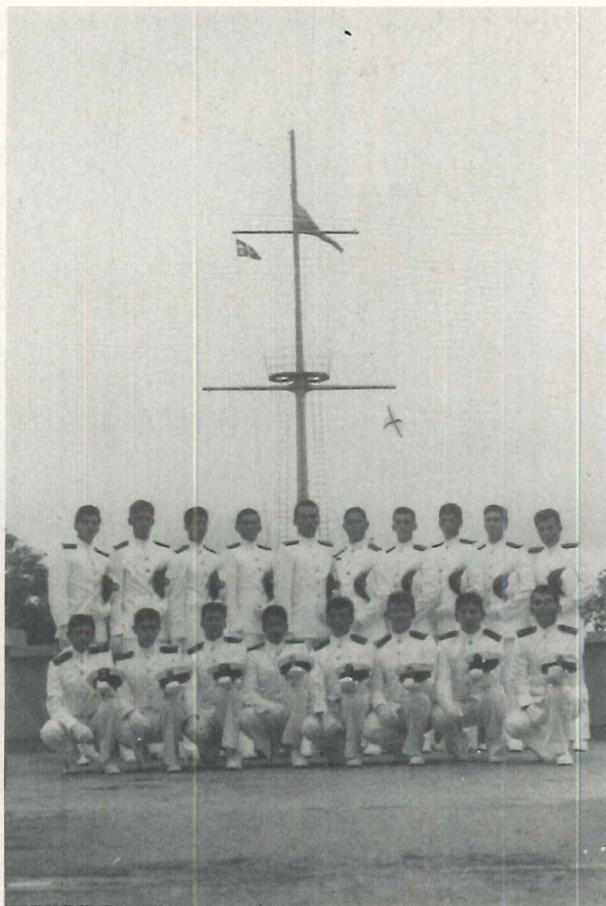


*De izquierda a derecha:*

*De pie: Cáceres Estrada Luis, Cadavid Vásquez Andrés, García Restrepo Héctor, Dussan Smith Stefano, Gracia Romero Fernando, Velasco Martínez Eduardo, Ramírez Ramírez Enrique, Alvarez Poloche Carlos, Rojas Collazos Jairo, Santana Vanzina Carlos, Valcarcel Calderón Alvaro, Molina Torrentes Nicolás, Valenzuela Pardo Rafael, Hossman Canizales Yamil, Sepúlveda Hernández Andrés.*

*Agachados: Cediel Rangel Germán, Becerra Daza Edgar, Márquez Silva Luis, Serrano Rodríguez Rubén, Rueda Prada Jairo, Arcila Rodríguez Armando, Pinzón Salcedo Fernando, Minota Cantín Carlos, Cifuentes Castañeda Edgar, Jaramillo Morales Edgar, Zambrano Alvarez Jimmy, Gutiérrez Carlos.*

**CURSO  
1 - 2 I M A**

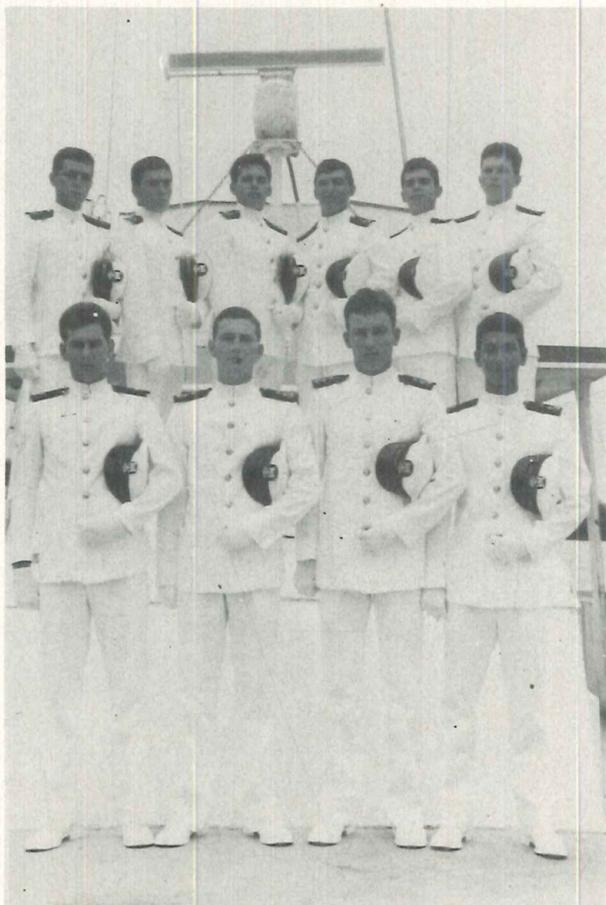


*De izquierda a derecha:*

*De pie: Valencia Prado José Iván, Avendaño Rondón Juan Pedro, Navarro Montañez Carlos Humberto, Mendoza De Arco Alvaro León, Jiménez Moreno Asdrubal, Díaz Daza Fernando Gregorio, Moreno Restrepo Carlos Arturo, Montoya Gallego Gustavo de Jesús, Ariza Ayola Alberto, Mogollón Guzmán Jorge Eduardo.*

*Agachados: Flórez Castillo Henry, Jiménez Gómez Leopoldo, Arrieta Lemus Néstor Eduardo, Erazo Baca Hugo Fabián, Sánchez Mendoza Luis Miguel, Mantilla Serrano Harold Afranio, Agredo Moncada Javier de Jesús, Charry Peralta Fulgencio.*

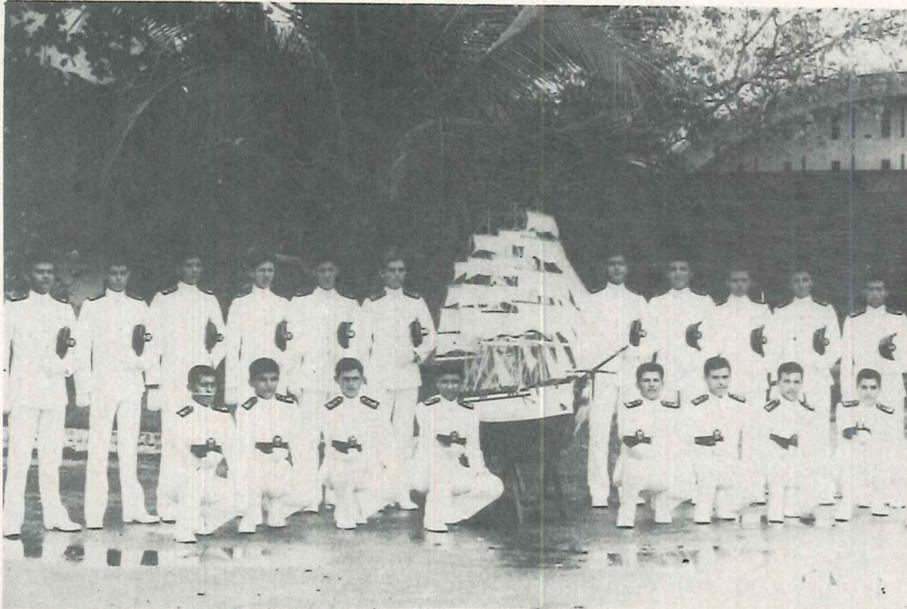
**CURSO  
1- 2 I M B**



*De izquierda a derecha:*

*Arriba: Salcedo Douglas, Rodríguez Héctor, Romero Didier, Serrano Raúl, Saavedra Oscar, Rito Germán.*

*Abajo: Salazar Javier, Rincón Leonardo, Zapata Alvaro, Sandoval Raúl.*

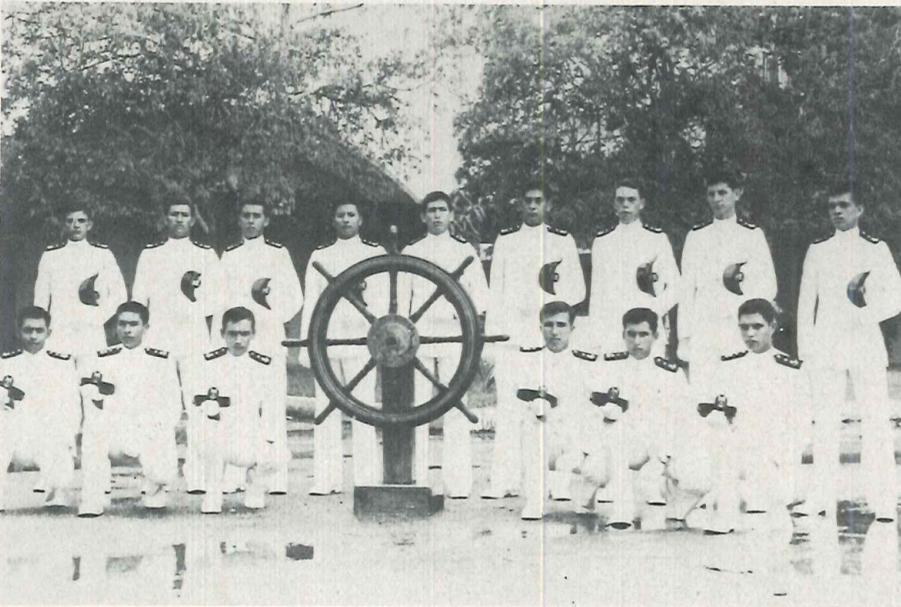


## CURSO 1 - 1 A

*De izquierda a derecha:*

*De pie: Vela Cerquera Rodrigo, Calixto Cortés Pedronel, Reyes García Gonzalo, Arias Ramírez Gerardo, Delgado Sarmiento Mauricio, Henao Guzmán Alejandro, Casañas Restrepo Luis Fernando, Paz Suárez Jorge, Acosta Nuñez Francisco, Cañón Rincón Miguel Antonio, Guerrero Mahecha Jorge.*

*Arrodillados: Rojas Pérez Hugo, Ovalle Rodríguez Juan, Ocampo Hernández Luis Felipe, Sánchez Velásquez Jhon Jairo, Montaña García Jorge, Ruiz Quiroga Javier, Lagos Campos Silvio, Bejarano Urrego Mauricio.*



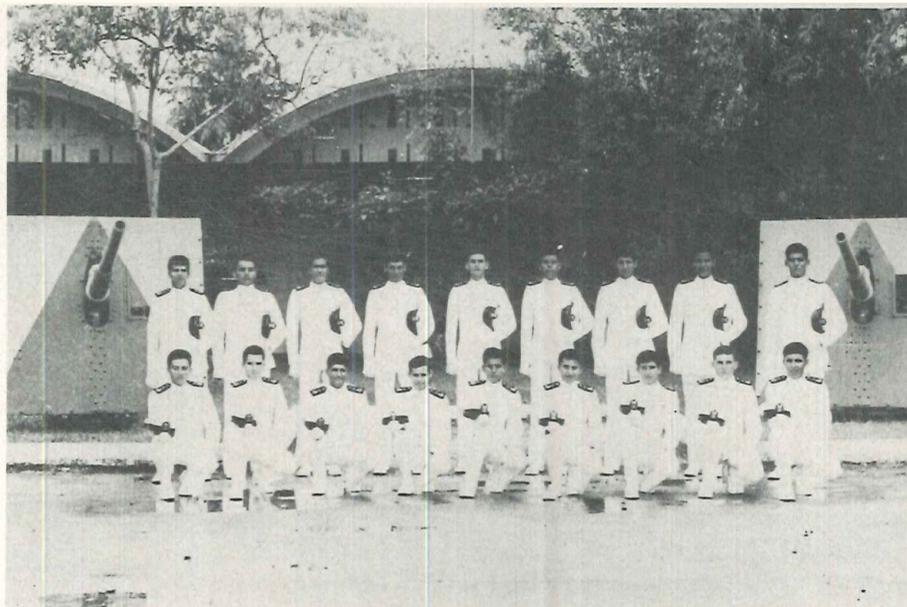
## CURSO 1 - 1 B

*De izquierda a derecha:*

*De pie: Gómez Pinillo César, Palacios Bello Luis Eduardo, Avendaño Rincón Fernando, Saavedra Pérez Eleazar, Gutiérrez García Jaime, Rengifo Lozano Alberto, Vélez Ballesteros Jorge, Ortiz Concha Mauricio, Marín Juan Ricardo.*

*Arrodillados: García Ibañez Jairo, Hernández Tabarez Néstor, Bernal Navas Epifanio, Coronado Santana Luis Alberto, Barney Vélez Iván, Lugo Varela Raúl.*

## CURSO 1 - 1 C

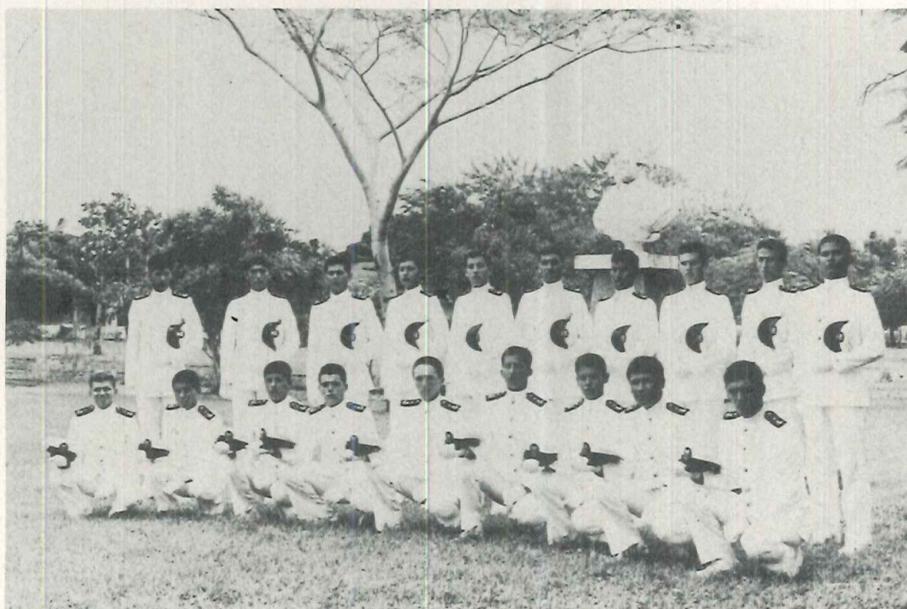


*De izquierda a derecha:*

*De pie: Camacho Alejandro, Ortiz Nieves Roque, Infante Jairo, Vega Aponte Jorge, Gutiérrez Mario, Derazo Luis, Sánchez Germán, Cuartas Gustavo, Bejarano Fernando.*

*Arrodillados: Luque Leonardo, Mendoza Ronald, Suárez Luis, Pastrana Ariel, Rosero Enrique, Lozano Luis, Rojas José Israel, García Gregorio, Duque William.*

## CURSO 1 - 1 I M

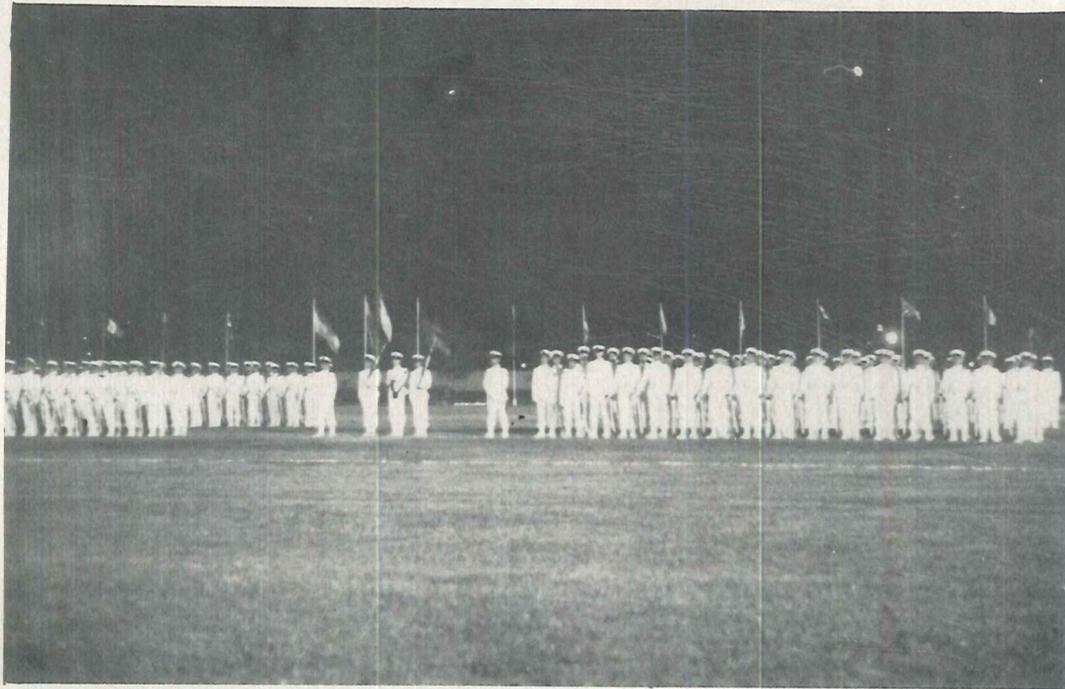


*De izquierda a derecha:*

*Arriba: Villamizar Fernando, Salazar Lizarazo Leonel, Torres Rico John Jairo, Martínez Medardo, González Fonseca Germán, Patarroyo Carlos, Velasco Luis, Rey Ramos Marco, Arias Herrera Julio Hernán, Gómez Santos Iván.*

*Abajo: Ríos Hernando, Otálora Libardo, Herrera Benjamín, Donado Iván, Mejía Alfredo, Osorio Jairo, Blanco Gustavo, Nope Héctor, Gaitán Jesús María.*

# ENTREGA DE ARMAS



Hace ya tres meses, padres y familiares vieron partir con incertidumbre y tristeza, al grupo de jóvenes que conocedores de la responsabilidad adquirida, con profundo orgullo, fe y entusiasmo, acaban de recibir sus armas y jurar ante Dios y la Patria, proteger y defender la bandera de Colombia y todo lo que ella representa.

Ustedes, padres y madres, han sido testigos de la noble y desinteresada entrega de sus hijos al servicio de las armas, henchidos sus juveniles corazones de grandes ideales y esperanza. Al ingresar en julio, la Escuela Naval adquirió con ustedes un sagrado compromiso: terminar la educación que se inició en el hogar y hacer de ellos caballeros del mar a carta cabal; instruirlos en las disciplinas navales militares y capacitarlos para desempeñarse eficientemente a bordo de las unidades de la Marina de Guerra, Infantería de Marina y Mercante; conservarlos moral y físicamente en óptimas condiciones y hacer de ellos ciudadanos ejemplares. En resumen: prepararlos para que sean verdaderos "Oficiales Navales". Pero la labor de la Escuela se desarrolla eficientemente, con el apoyo con que ustedes han sostenido y animado los inquietos espíritus de sus hijos.

Hoy los encontrarán cambiados: su mente y su cuerpo han sido templados y preparados para la vida del mar; han tenido que doblegar las naturales debilidades y entregarse de lleno a una vida nueva y extraña, pero que han encontrado apasionante y atrayente, durante tres meses, el hijo ausente se ha dedicado por entero al aprendizaje de mil cosas, palabras, temas nuevos y a la preparación física que son necesarias para el hombre de mar. Hoy, la incertidumbre y tristeza de entonces, se han troncado en alegría y esperanza. Sus hijos son un ejemplo para la juventud colombiana y han puesto muy en alto el nombre de sus progenitores.

## NOVELES CADETES:

Los aquí presentes, hemos sido testigo del sagrado juramento que acaban de hacer ante Dios y la Patria, de usar las armas que con emoción acaban de recibir de manos de sus padres, para defender y hacer respetar nuestra bandera, y todo lo sublime y sagrado que ella representa: el hogar, las creencias y el fruto del trabajo del pueblo que amamos. Su dedicación al servicio de la Patria, les será retribuida con creces.

Refiriéndose a una ceremonia similar hace más de cuarenta años, decía un distinguido Oficial: "El escenario era a la vez magnífico y sencillo: al frente el mar inmenso de COLON, de MORGAN y de DRAKE; a la espalda la bahía más gloriosa de América; sobre nuestras cabezas la bóveda infinita de un cielo azul y diáfano; como testigos mudos, las

murallas y los altivos castillos de BLAS DE LEZO y de ANTONIO DE AREVALO, en el tope de cuyas almenas eran batidas suavemente por la brisa tibia, las antiguas banderas navales y los nuevos pabellones de la libertad. Nada mas. . . Pero nada menos". Y es que hoy y en el mismo escenario, reciben ustedes el legado que hace cuarenta y cuatro años recibieron 36 jóvenes, que como ustedes llegaron con un bagaje de ilusiones, anhelos y optimismo; todos tenían en mente que debían recuperar para la Patria, los mares que por tanto tiempo llegaron a morir en nuestras costas.

El Capitán de Navío RALPH DOUGLAS BINNEY, de la Real Armada Inglesa, fué el primer Director de esta Escuela; tenía excelentes virtudes, era un magnífico conductor de hombres de mar y antes que nada un completo caballero; de él recibieron los entonces jóvenes cadetes el clásico espíritu naval inglés, la tradición añeja del Almirante NELSON y su estirpe y la ética de los hombres de mar. De los bancos de clase, donde se aprendía la marinería, el uso del sextante y el misterio de las estrellas, la maquinaria y las matemáticas, se pasaba diariamente a fortalecer el cuerpo con gimnasia y deportes marinos. . . Al compás de los remos aprendieron a ser uno solo, a amar el mar y entregarse a la Patria sin reparos, durante todas las horas del día y todos los días de la vida. Hoy, la historia se repite. Y como entonces, ustedes son quienes reciben las mismas enseñanzas y las mismas tradiciones. De la ballenera que simboliza la Armada, ustedes son las nuevas tracas, bahos y cuadernas que la harán más fuerte, estanca y marinera. Pero para que su trabajo sea efectivo, cada nueva pieza debe ser perfecta y acoplarse correctamente a las vecinas, porque si no lo fuera, el andar de la ballenera sería lento, su estanqueidad nula y cualquier viento la haría zozobrar.

Ahora comienzan una nueva etapa; la vida naval implica muchos sacrificios pero también enormes satisfacciones. Bienvenidos, nuevos cadetes de la Armada de Colombia; su patrimonio como el de los que los precedieron, será su integridad y sus firmes convicciones morales; es por eso que somos diferentes.

Señor Almirante Comandante de la Armada:

Como Comandante de la Compañía "CAPITAN BINNEY" me permito manifestarle que los nuevos cadetes conocen el mar; han aprendido a degustar la sal que va formando el espíritu, las faenas marineras y el trabajo armónico de las tripulaciones. Han estudiado la marinería, e incrementado su amor a la Patria, han conocido el uso de las armas para defenderla.



Con espíritu inquieto; alegres y resueltos, han cumplido con sus deberes y han aprendido a conocerse unos a otros, creando lazos de amistad y espíritu de cuerpo, indispensables para el futuro hombre de mar. Entienden también, el profundo significado que tiene el ser Oficial Naval y lo que la Armada y Colombia esperan de ellos. Por último, Señor Almirante, son perfectos caballeros. . . Puede hacerse de ellos, hombres de mar.

**Discurso pronunciado por el señor  
Teniente de Fragata  
GUILLERMO BARRERA H.  
Comandante de la Compañía Binney.**

GRACIAS.



EN CARTAGENA

**SALUDA A LOS CADETES NAVALES**

**Y**

**LES DESEA**

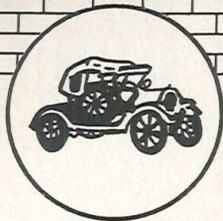
**Feliz Navidad y Prospero Año 1.980**

PRINCIPAL: Av. San Martín No. 5-32 Tel. 50-240

Sucursal No. 1: Ed. Banco Internacional Local 4B Tel. 47 305

Sucursal No. 2: Calle Stos. de Piedras - Ed. Marinero Tel. 42120

Sucursal No. 3: Centro Comercial Bocagrande Local 1-17



# AUTOBOL

ES SU CASA  
CARTAGENA

TOPOLINO 750-Z                      FIAT 131  
FIAT 147GL                              CARAVAN 125  
JEEP FORD      CAMIONES TODO USO  
MOTOCICLETAS SUZUKI

Repuestos - Talleres de Servicio:  
Alcibia Calle 30 No. 37-07

AVENIDA PEDRO DE HEREDIA

20000 VENTAS  
Tels. 22 05 6 REPUESTOS  
20005 COBRANZAS

## MUSEO DEL ORO

BANCO DE LA REPUBLICA

DIRECCION: Bogotá, D. E., calle 16 N° 5-41,  
entrada para el público: Carre-  
ra 6ª - Parque de Santander -  
Conmutador: 2 81 36 00.

### HORARIO

Martes a sábados:                      de 9 a. m. a 5 p. m.

Domingos y días feriados: de 9 a. m. a 12 m.

La entrada tiene el valor de \$ 10.00 (Diez pesos M/cte.), para adultos y \$ 5.00 (Cinco pesos M/cte.), para niños de 7 a 15 años. La suma que usted paga por esta boleta, será destinada a obras para la protección de la niñez.

The money you give for this ticket will go to children's charities.

Los colegios y centros educacionales en general, se reciben únicamente con cita previa y no pagan entrada.

CERRADO LOS LUNES

*Joyeria  
Nancy*



For over quarter of a century selling guaran-  
teed EMERALDS directly from government  
owned mines to your hands.

Bocagrande:  
Centro Pierino Gallo No. 1-12 A.A. 12-34  
Tel. 44524 Cartagena.

## Ponga su dinero a galopar... en SuperRentables de Granahorrar

Abra su cuenta en Granahorrar  
consólo tres SuperRentables y ponga  
su dinero a galopar como un brioso  
corcel.  
Los SuperRentables de Granahorrar  
aumentan constantemente el valor  
de su dinero, porque invertir en los  
SuperRentables es super rentabilidad  
asegurada.



Upac de  
**Granahorrar**  
SuperRentables!

# SEMANA DEPORTIVA

Era un día esplendoroso, la actividad y la euforia reinaban en toda la Escuela, haciéndola aparecer ante nosotros como una gran fábrica, en donde todos sus empleados vienen y van buscando a cada instante algo que pueda serle útil a su empresa.

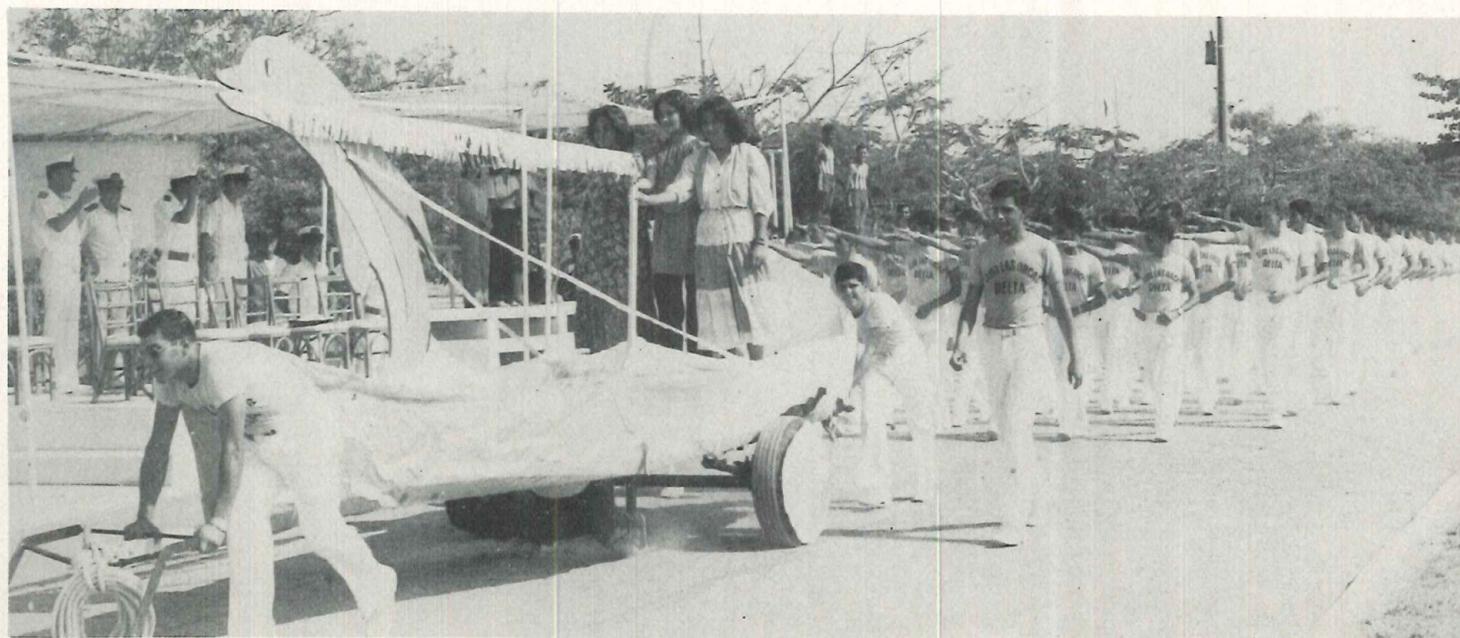
Los campos deportivos se veían colmados de Cadetes que con las respectivas camisetas de sus compañías ponían un toque de colorido y vida al día que apenas se iniciaba.

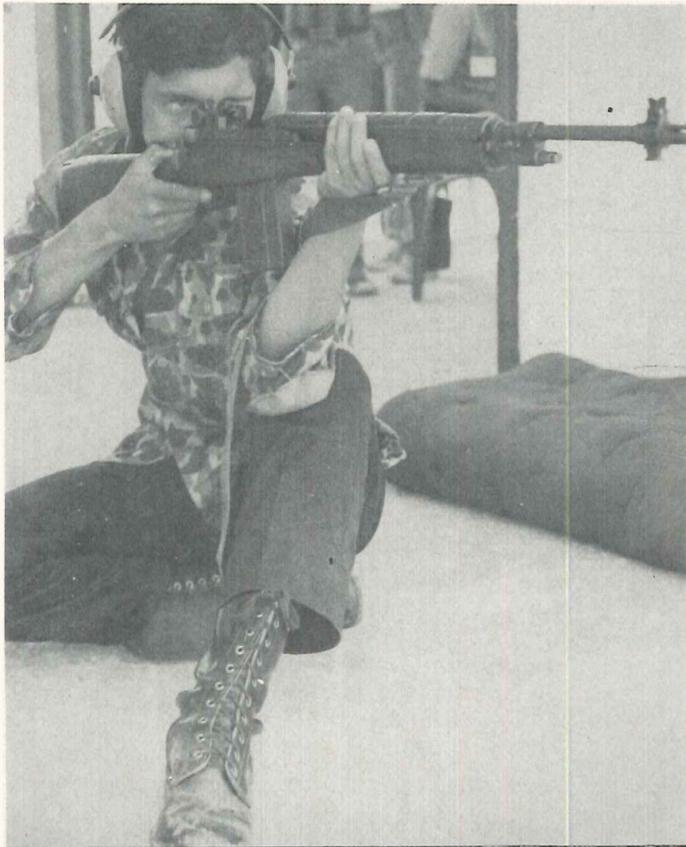
Fué para nosotros una semana de gran satisfacción y celebramos su nacimiento con la ceremonia que es tradicional en nuestro ambiente naval.

Era alentador ver nuestra Escuela, representada en las cuatro compañías tradicionales formando frente a la

tribuna de honor para iniciar el correspondiente desfile ante la mirada siempre firme y detallista de nuestra plana mayor. Precedidas por la marcialidad de sus compañías desfilaron frente a nosotros, las tan admiradas carrozas, fruto del esfuerzo y la iniciativa de los cadetes de su respectiva compañía, unas verdaderas obras de la ingeniería recursiva de nuestros compañeros que le dieron realce a la ceremonia.

En materia deportiva pudimos ver buenos resultados, una excelente colaboración y ante todo un admirable espíritu de cuerpo, que hicieron de nuestra semana deportiva y nuestras instalaciones una pequeña villa olímpica donde todos vivíamos pendientes de las actividades de nuestros equipos, alentándoles hasta el cansancio, cosechando a veces la felicidad del triunfo o la resignación de una honrosa derrota.

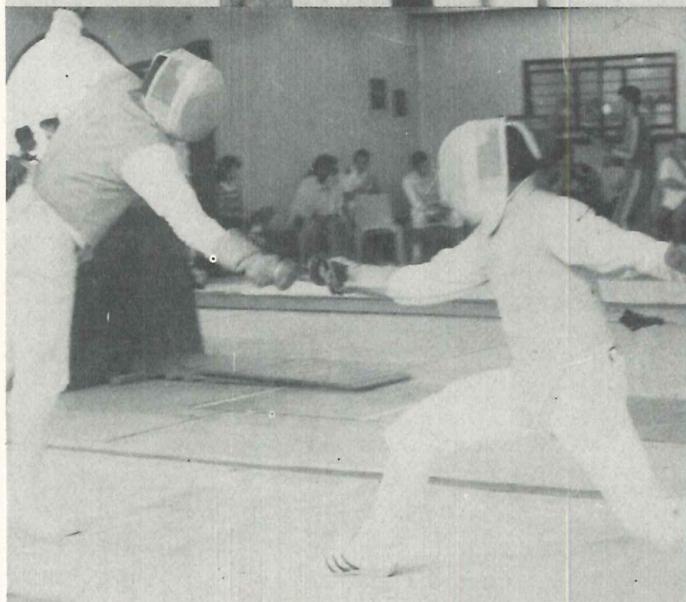




## INTERESCUELAS

Siempre fiel a su tradición marinera y a la formación física de sus cadetes, la Escuela Naval ha tomado parte en varios torneos Inter-escuelas en diferentes ciudades del país, obteniendo en ellos unos resultados óptimos que nos dan una idea precisa del constante deseo de superación de los cadetes en las diferentes disciplinas deportivas.

A sí mismo estos torneos sirvieron como selectivo para los juegos Suramericanos de Cadetes en la ciudad de Sao Paulo en Brasil.



Con los resultados obtenidos allí, pudimos darnos cuenta que aún cuando a nivel Nacional nuestros atletas sobresalen, para un Torneo Internacional aún nos falta preparación. Las instalaciones deportivas de nuestra Institución se han visto colmadas de deportistas con un espíritu envidiable. Es alentador ver como nuestros Oficiales, Profesores, Compañeros y Suboficiales se entregan de lleno a defender los colores de nuestra Escuela, buscando así una superación deportiva cada día más firme.

# CAMARA ESPECIAL

*La Torre del Reloj la pasamos una noche a la Escuela Naval!*

*La labor esmerada y unánime de un grupo de cadetes y profesionales hizo posible esta magnífica fantasía, para la fiesta de presentación de los Contingentes NA 78, IM 16 y MC 30. Estuvo de primera. Lástima... sólo fué una noche.*



*Los hombres de mar rinden un culto especial a la mujer, porque su recuerdo le endulza la soledad de las noches silenciosas.*

*Una chica, una guitarra y una tarde deliciosa. Qué agradables esos momentos en que una sonrisa hace olvidar la tensión de la rutina.*



*Los ratos de esparcimiento en una Institución como la nuestra, son valiosos. El buen humor y la iniciativa son parte de una agradable estancia.*



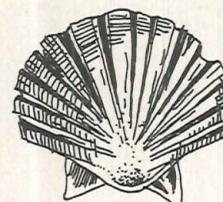
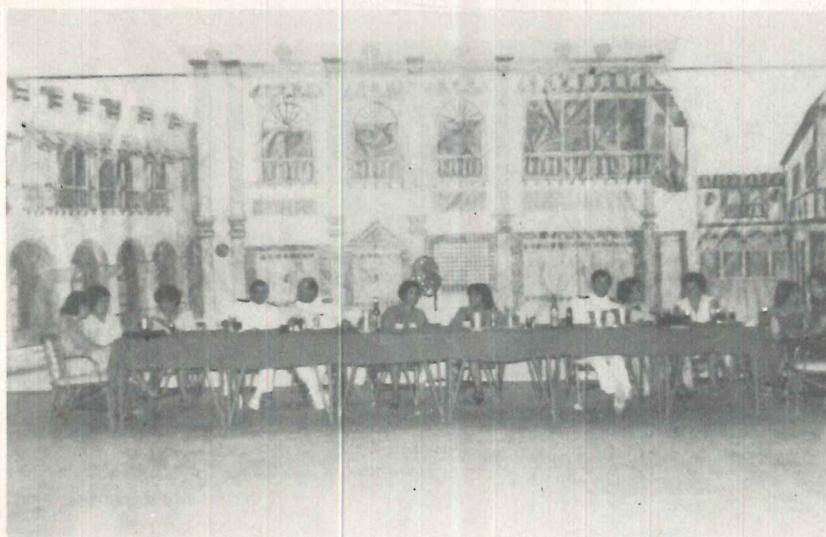


## CAMARA FORMAL

*La ceremonia ya va a empezar y los Agredados Militares de otras Fuerzas y otros países no pueden faltar en la tribuna.*



*Aquella noche el encanto del corralito de piedra de nuestra "Cartagenita" sumado a unas buenas copas y al ambiente delicioso de la fiesta hicieron un momento inolvidable.*



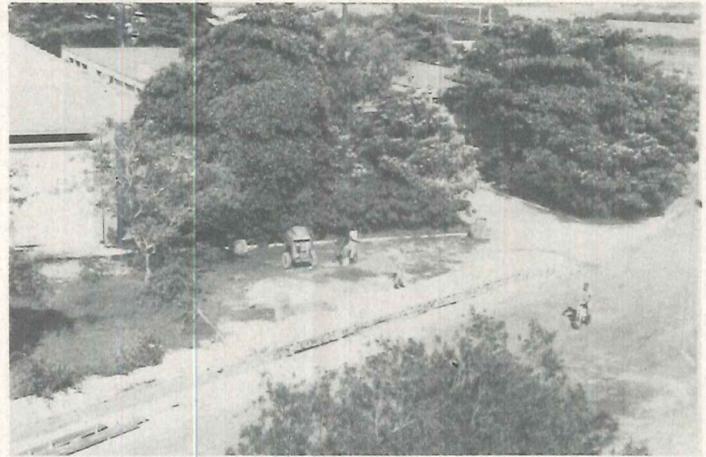
### PARTE AL SEÑOR DIRECTOR.

*El Señor Director de la Escuela Naval de Cadetes pasa con cierta periodicidad una revista a todo el personal bajo su mando. En la gráfica aparece el Señor Contralmirante TITO GARCIA MOTTA*

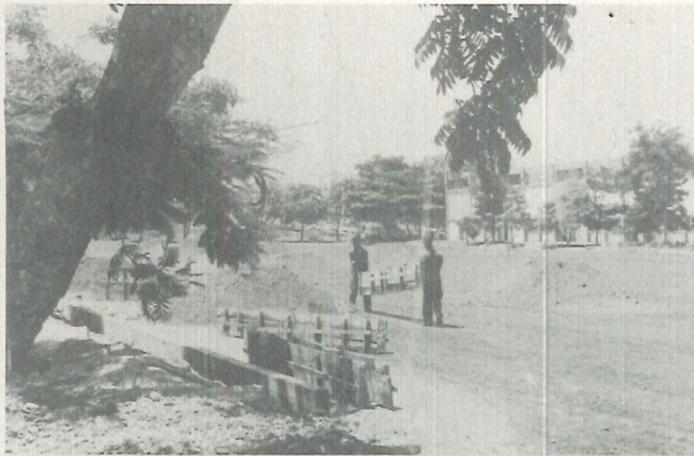
# HACIENDO ESCUELA



*El intensivo sol no fué inconveniente para que el Batallón de Ingenieros llevara a cabo su continua y ardua labor.*



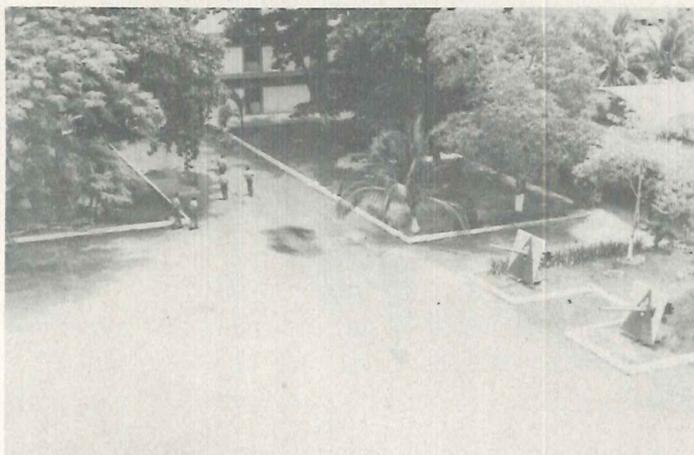
*Pocas fueron las partes de la Escuela que quedaron sin su toque de renovación.*



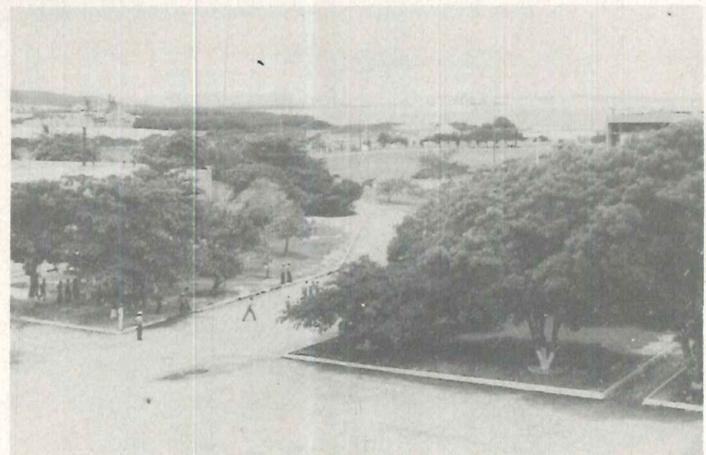
*No todo fue maquinaria gran parte del trabajo fué realizado a mano.*



*Al principio resultaba incómodo movilizarse entre tierra suelta y montículos de arena, pero bien valió la pena.*



*LISTO! Más o menos llegó la conclusión de la dura tarea, que cambia.*



*El Batallón de Ingenieros Vergara nos entrega una Escuela más grata. Una Escuela pavimentada!*

En una época de innegables irregularidades de orden, y en la que las Fuerzas Armadas del país han recibido sobre sus hombros un cúmulo de nuevas responsabilidades es imprescindible que los hombres de armas aprovechen las oportunidades de hacerle saber a la ciudadanía colombiana que mantienen firme en sus conciencias la noción de su misión fundamental, la misión que en sí constituye la razón de ser de las Fuerzas Armadas de cualquier país: la de estar siempre listos a defender la soberanía y la integridad de la nacionalidad. La oportunidad más propicia es la que año a año se presenta en la celebración del 20 de Julio. Es la oportunidad en que el paso marcial de las diferentes unidades por las avenidas de Bogotá la ciudadanía demuestra su entusiasmo, su fé y su confianza en sus Instituciones Armadas y éstas le demuestran a la población que su fé y su confianza están bien justificadas y que están siempre listos a cumplir con su misión.

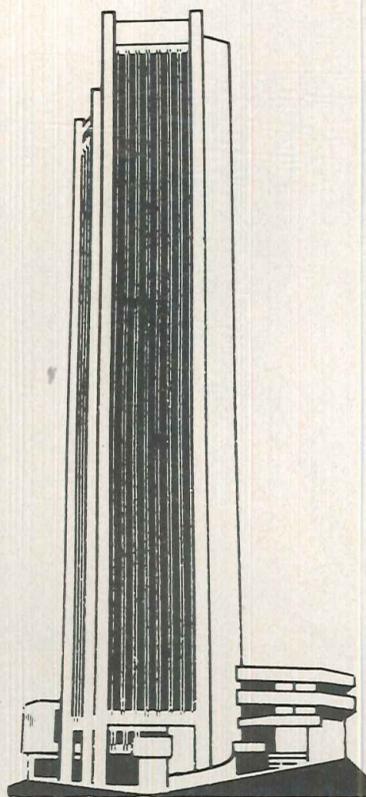
## DESFILE VEINTE DE JULIO



El desfile del 20 de Julio de este año fué una nueva manifestación de compenetración entre las Fuerzas Armadas y el país en general. Se puso de manifiesto una vez más que tanto unos como otros se reconocen mutuamente como miembros copartícipes de una misma comunidad nacional, desvirtuando todos los enfrentamientos que algunos sectores han querido vanamente propiciar.

Los cadetes de la Escuela Naval nos sentimos orgullosos de ser depositarios de esa confianza y nos sentimos con ella sobradamente retribuidos por la dedicación que día a día ponemos en nuestras tareas y en nuestros estudios. Nos sabemos en un futuro muy cercano los portadores de la Soberanía Colombiana en los mares propios y en los extranjeros; y sabemos la magnitud de esta responsabilidad.

Por todo lo que ésto significa, estamos orgullosos de haber sido en Bogotá objeto de la hospitalidad de sus ciudadanos y esperamos ansiosos la próxima ocasión de sentir la emoción de ser acogidos por nuestro pueblo y de palpar nuestra integración con él: nuestra razón de ser.



seguros  
**tequendama s. a.**

**Seguros Tequendama de Vida S.A.**

**Capitalización y Ahorros Tequendama S.A.**

**Inversiones Tequendama S.A.**

**Administradora de Inversiones Tequendama S.A.**

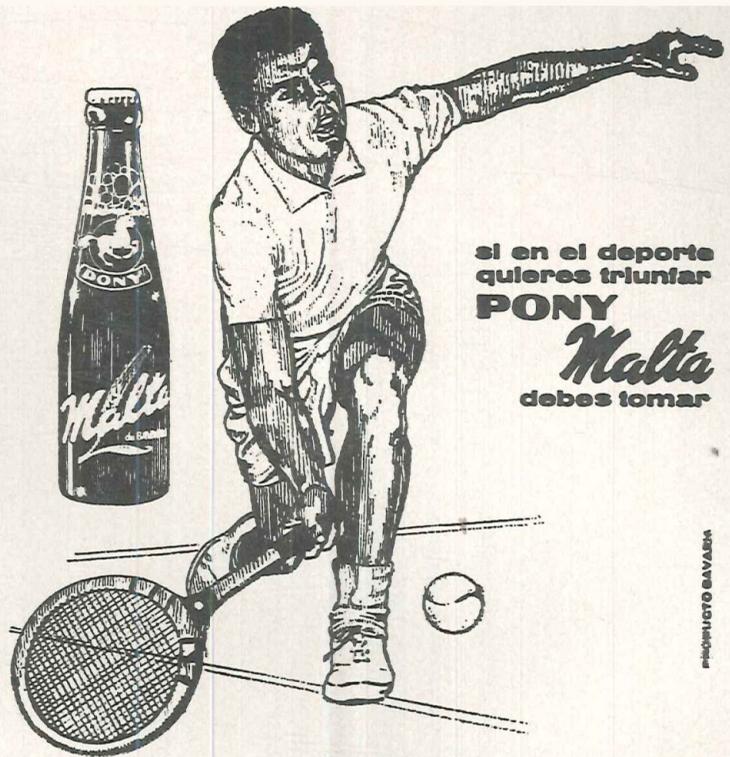
**Banco Tequendama**

Toda una organización a su servicio



CLUB MILITAR DE OFICIALES

ASISTA USTED CON SUS FAMILIARES Y AMISTADES



si en el deporte  
quieres triunfar  
**PONY**

*Malta*  
debes tomar

PRODUCTO SAVASA

**BEBIDA de CAMPEONES**

**AHORA....**

**CON SU NUEVA LINEA DE  
JEEPS CJ 6 AMERICANOS.  
SOMOS DISTRIBUIDORES EXCLU-  
SIVOS.**

**JUANAUTOS.  
SU LLAVE RENAULT  
ENCARTAGENA.**



REPUESTOS GENUINOS SERVICIO AUTORIZ.

BOUTIQUE RENAULT

Av. Pedro de Heredia No.18C-207

Bocagrande Carrera 4a. Calle 6a.

45695

Tels: 46686

42689

# PROMOCION LXI



# CONDECORACIONES

MEDALLA MILITAR FRANCISCO JOSE DE CALDAS, al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción LXI URIBE AYALDE FELIPE.

MEDALLA DE HONOR AL MERITO DE LA REPUBLICA DEL PERU, al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción LXI URIBE AYALDE FELIPE.

MEDALLA REPUBLICA ARGENTINA, al Teniente de Corbeta que obtuvo las más altas notas en materias profesionales URIBE AYALDE FELIPE.

MEDALLA ESCUELA NAVAL DE CHILE, al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción LXI URIBE AYALDE FELIPE.

MEDALLA ESTRELLA AL MERITO MILITAR DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción LXI URIBE AYALDE FELIPE.

MEDALLA ARMADA DEL BRASIL, al Teniente de Corbeta que obtuvo el más alto promedio académico ORJUELA AVILA PEDRO.

## ESPADAS

ESPADA GENERAL GABRIEL REBEIZ PIZARRO, otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional al Guardiamarina que ocupó el Primer Puesto en la Promoción LXI URIBE AYALDE FELIPE.

ESPADA "PLAS DE LEZO", de la República de España, al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en Aptitud Naval RUIZ GONZALEZ HERBERT.

ESPADA NELSON DE INGALTEIRA, al Guardiamarina que demostró el Mejor Espíritu Marinero DURAN CAMARGO JAVIER.

ESPADA ESCUELA NAVAL DE VENEZUELA, al Guardiamarina que se destacó como el Mejor Compañero GUILLEN MONROY RODOLFO.

## PREMIOS

PREMIO COMANDO ARMADA NACIONAL, al Guardiamarina que se distinguió por su Amor a la Institución BARON QUINTERO RAUL.

PREMIO GOBERNACION DE BOLIVAR, al Guardiamarina que se destacó como el Mejor Deportista VERGARA GARCIA ORLANDO.

PREMIO DIRECCION ESCUELA NAVAL ALMIRANTE PADILLA, al Guardiamarina que se distinguió por sus Condiciones de Mando URIBE AYALDE FELIPE.

PREMIO COMANDO FUERZA NAVAL DEL ATLANTICO, al Guardiamarina que obtuvo las más altas notas en Armamento BETANCOURT TABORDA JAVIER.

PREMIO DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA, al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en Conducta GARCIA DE VIVERO HUGO.

PREMIO COMANDO BASE NAVAL ARC BOLIVAR, al Guardiamarina que obtuvo las más altas notas en materias de Ingeniería ORJUELA AVILA PEDRO.

PREMIO FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, al Guardiamarina de Ingeniería que ocupó el

Primer Puesto en su especialidad ORJUELA AVILA PEDRO.

PREMIO PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA, al Guardiamarina que ocupó el Primer Puesto en la Promoción LXI URIBE AYALDE FELIPE.

PREMIO ASOCIACION DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE COLOMBIANA, al Pilotín que se destacó como el Mejor Compañero DE CASTRO RUBIANO MIGUEL ANGEL.

PREMIO MISION NAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS, al Guardiamarina que obtuvo las más altas notas en Navegación ORJUELA AVILA PEDRO.

PREMIO DIRECCION LOGISTICA, al Guardiamarina de Administración que obtuvo el Primer Puesto en su especialidad PINZON VASQUEZ JAIME.

PREMIO FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA, al Guardiamarina que ocupó el Primer Puesto en la Promoción LXI URIBE AYALDE FELIPE.

PREMIO FONDO ROTATORIO COMANDO ARMADA, al Guardiamarina de Administración que ocupó el Primer Puesto en su especialidad PINZON VASQUEZ JAIME.



Teniente de Corbeta  
FELIPE  
URIBE AYALDE



Señorita  
ANA MARIA  
URIBE AYALDE



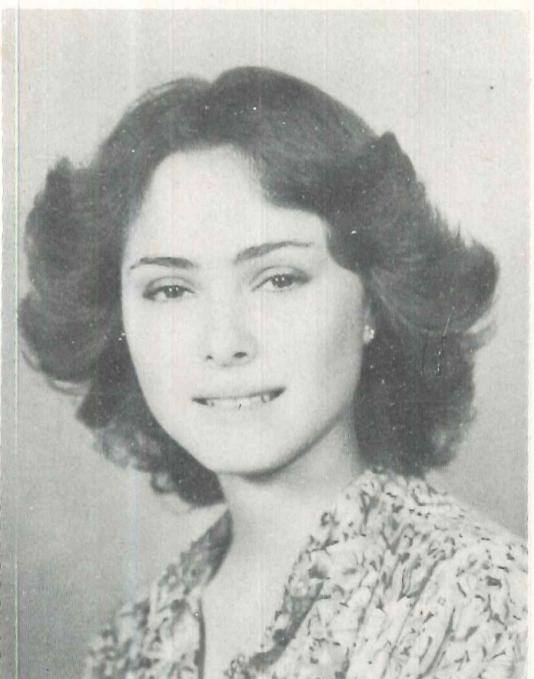
Teniente de Corbeta  
HELBERT AUGUSTO  
RUIZ GONZALEZ



Señorita  
DEICY DEL PILAR  
RUIZ GONZALEZ



Teniente de Corbeta  
HERNANDO  
WIEST LOPEZ



Señorita  
GLORIA INES  
CANDAMIL RINCON



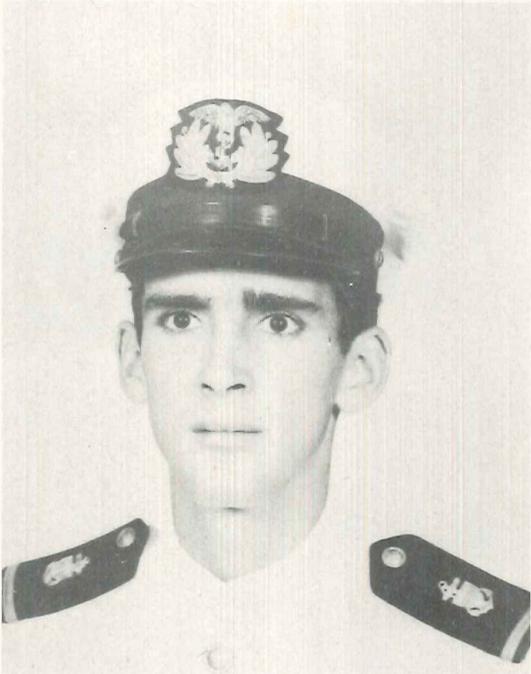
Teniente de Corbeta

JAIME ALFONSO  
PINZON VASQUEZ



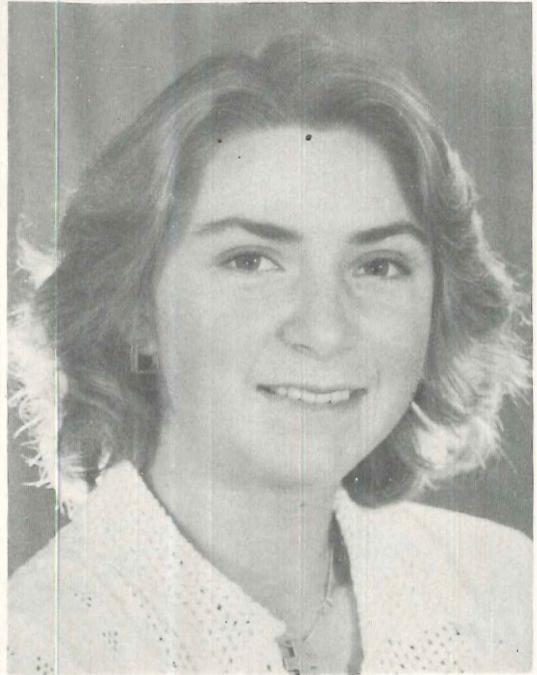
Señorita

LESLIE MARIELA  
PINZON VASQUEZ



Teniente de Corbeta

GUSTAVO  
GAVIRIA MALDONADO



Señorita

INES ELVIRA  
LONDOÑO DURAN



Teniente de Corbeta

MARIO  
HOYOS FALLA

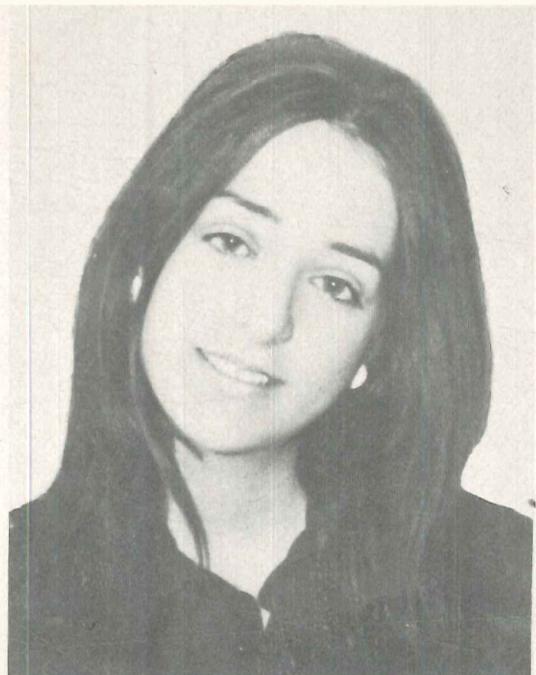


Señorita

BEATRIZ  
BETANCOURT PEREIRA



Teniente de Corbeta  
PEDRO ANTONIO  
ORJUELA AVILA



Señorita  
SONIA CONSTANZA  
JARAMILLO FUENTES



Teniente de Corbeta  
MARCOS JOAQUIN  
MARQUEZ SERNA



Señorita  
CAROLINA  
MARQUEZ SERNA



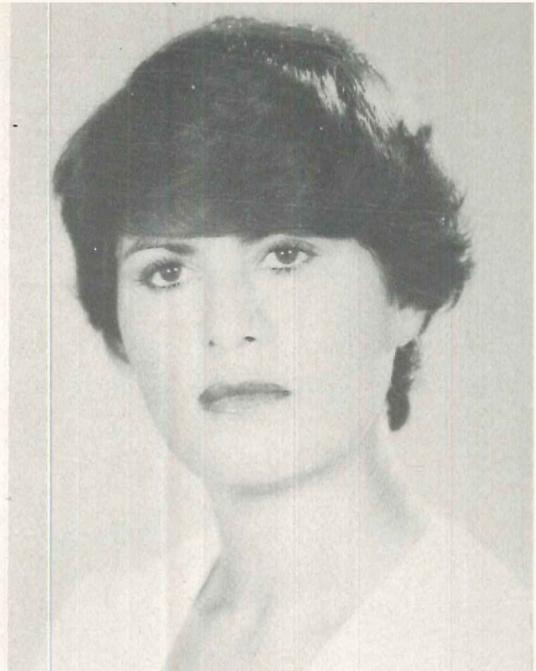
Teniente de Corbeta  
ELVER  
CAVANZO VALDERRAMA



Señorita  
YASMIN  
CAVANZO VALDERRAMA



Teniente de Corbeta  
JULIO CESAR  
CORTES HERNANDEZ



Señorita  
HILDA MARIA  
FAGUA QUINTERO



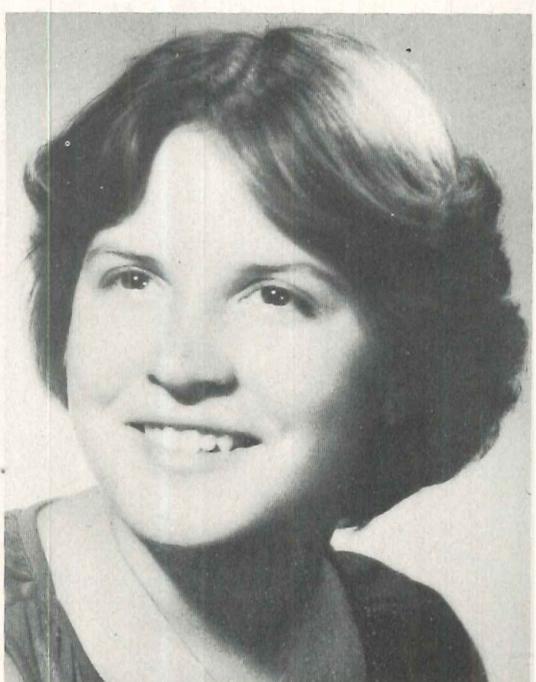
Teniente de Corbeta  
ALEJANDRO  
VELASCO SOLANO



Señorita  
PATRICIA  
CADENA SOLANO



Teniente de Corbeta  
MARIO  
VARGAS CABEZA



Señorita  
ISABEL TERESA  
VARGAS CABEZA



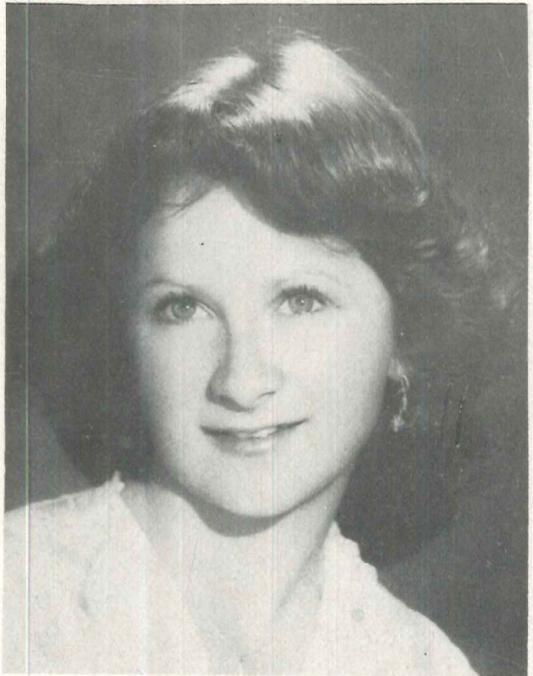
Teniente de Corbeta  
RAUL  
VARON QUINTERO



Señorita  
AURA JOSEFINA  
ESTEVEZ GONZALEZ



Teniente de Corbeta  
HERNANDO  
QUINTERO SANTAMARIA



Señorita  
ROCIO DEL PILAR  
QUINTERO SANTAMARIA



Teniente de Corbeta  
RAFAEL  
CARREÑO URIBE



Señorita  
MARIA MERCEDES  
CARREÑO URIBE



Teniente de Corbeta  
HUGO  
GARCIA DE VIVERO



Señorita  
MARIA MARGARITA  
GARZON GONZALEZ



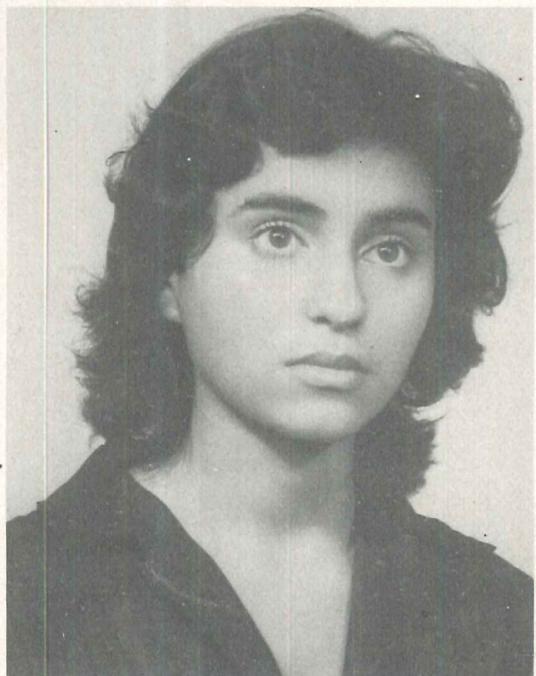
Teniente de Corbeta  
JOSE MANZANERA  
RODRIGUEZ



Señorita  
EDNA LUZ MANZANERA  
RODRIGUEZ



Teniente de Corbeta  
ROBERTO  
ZARANTE MALDONADO



Señorita  
MARTHA ELENA  
ZARANTE MALDONADO



Teniente de Corbeta  
ANTONIO  
FACCINI DUARTE



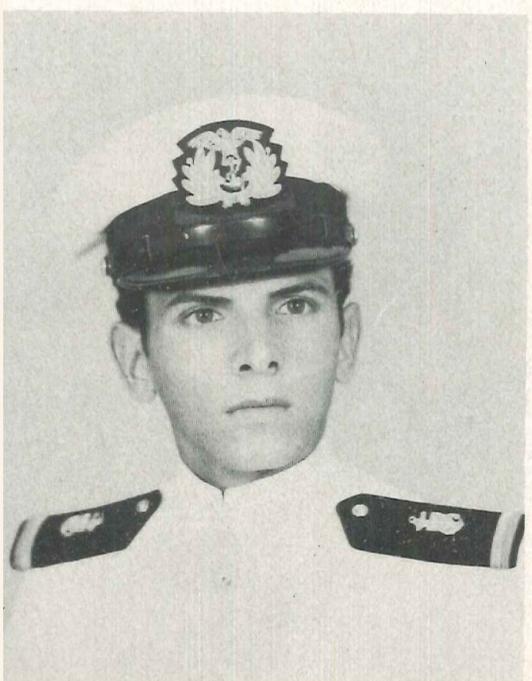
Señorita  
PATRICIA  
FACCINI DUARTE



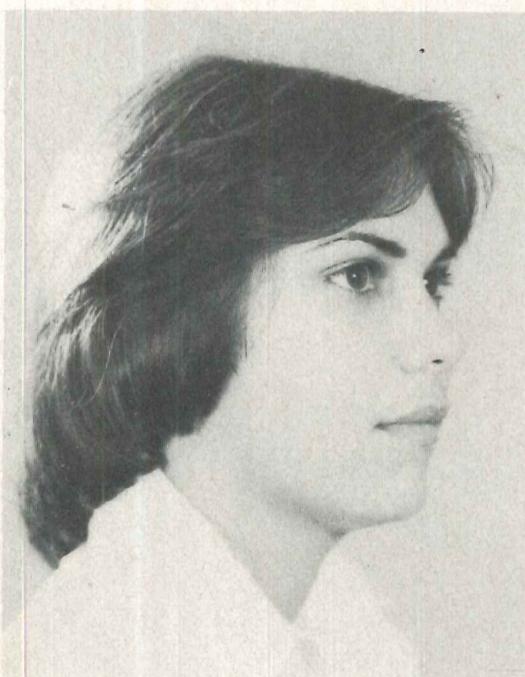
Teniente de Corbeta  
LUIS EDUARDO  
PASTRANA LONDOÑO



Señorita  
PATRICIA  
PASTRANA LONDOÑO



Teniente de Corbeta  
ORLANDO  
VERGARA GARCIA

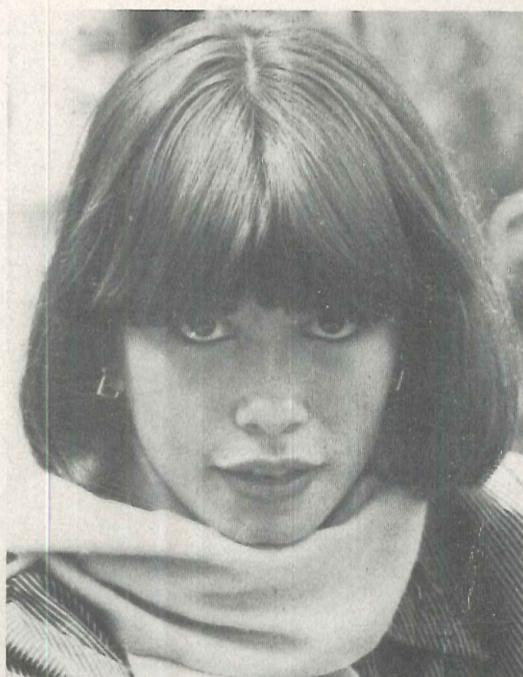


Señorita  
CLARA INES  
VERGARA GARCIA



Teniente de Corbeta

FRANCISCO  
OSPINA DUQUE



Señorita

CAROLINA  
OSPINA DUQUE



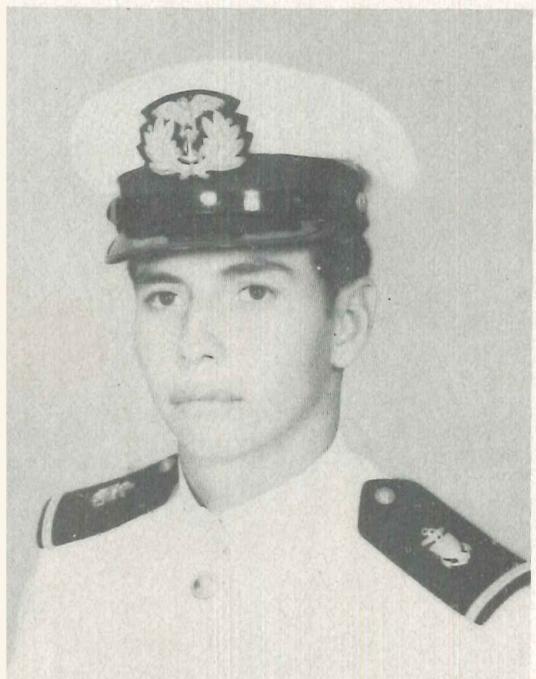
Teniente de Corbeta

JORGE  
OSORIO MONTOYA



Señorita

MARIA VICTORIA  
CORREA GOMEZ



Teniente de Corbeta

GERMAN  
RAMIREZ CAMACHO



Señorita

PATRICIA  
RAMIREZ CAMACHO



Teniente de Corbeta  
BORIS  
RODRIGUEZ SUAREZ



Señorita  
GEMA  
HANABENG SUAREZ



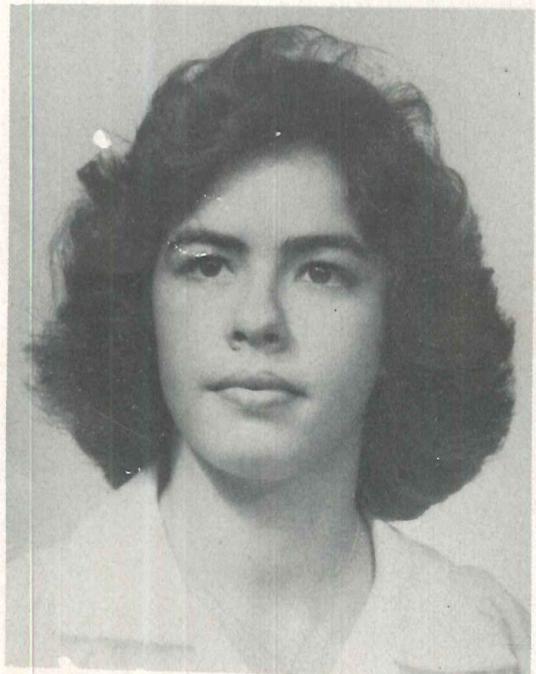
Teniente de Corbeta  
JAVIER  
BETANCOURT TABORDA



Señorita  
CONSUELO A.  
MONTEJO



Teniente de Corbeta  
ADOLFO  
GUILLEN MONROY



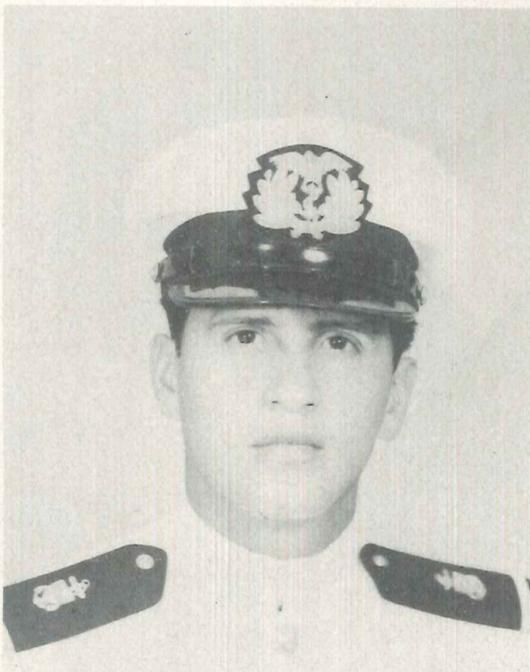
Señorita  
MARIA A.  
GUILLEN MONROY



Teniente de Corbeta  
ALVARO  
DUARTE MENDEZ



Señorita  
IRENE  
DUARTE MENDEZ



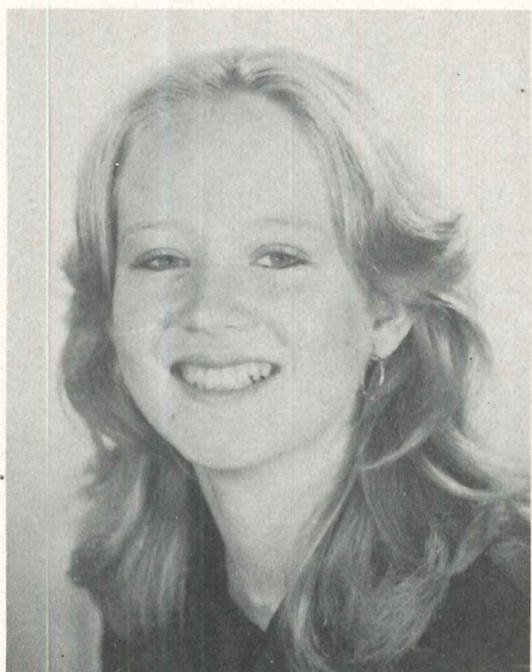
Teniente de Corbeta  
GONZALO  
OTAVO GUILOMBO



Señorita  
NANCY  
OTAVO GUILOMBO



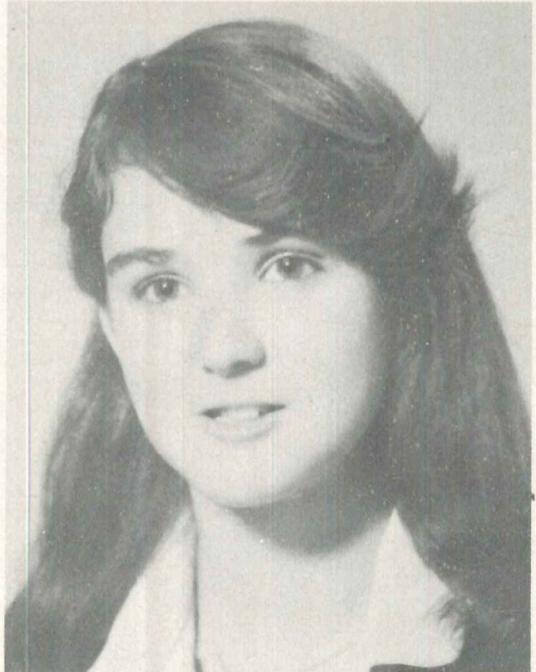
Teniente de Corbeta  
JAVIER  
DURAN CAMARGO



Señorita  
SONIA  
SALAMANCA C.



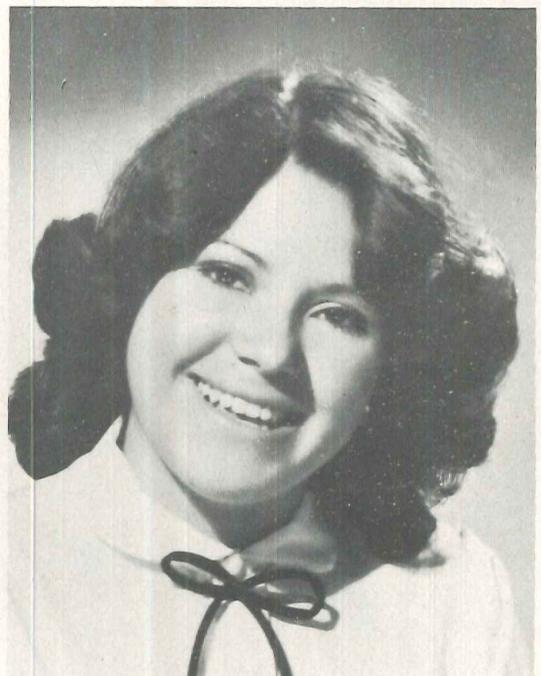
Teniente de Corbeta  
MIGUEL  
MORA ECHAVARRIA



Señorita  
PATRICIA  
BELTRAN O.



Teniente de Corbeta  
JAIRO  
HERMIDA ALMARIO



Señorita  
VILMA  
HERMIDA ALMARIO

# PROMOCION

## MJ XXI



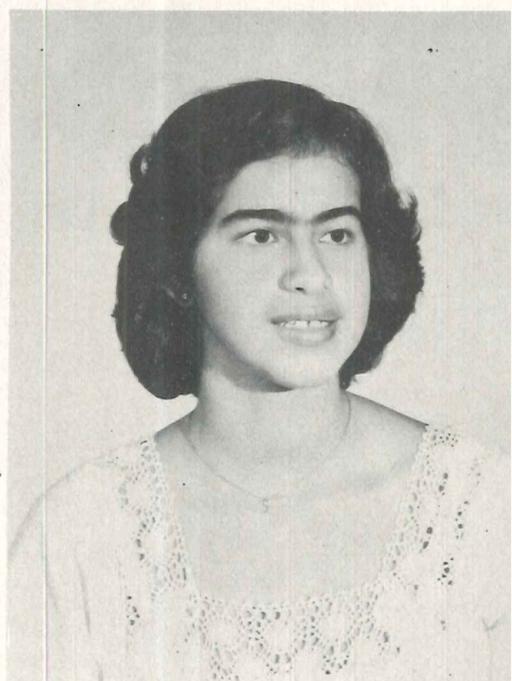
Tercer Oficial  
RICARDO  
ESCALANTE AWAD



Señorita  
ISMENIA  
CERVANTES FAJARDO



Tercer Oficial  
JOSE IGNACIO  
ROZO VILLANUEVA



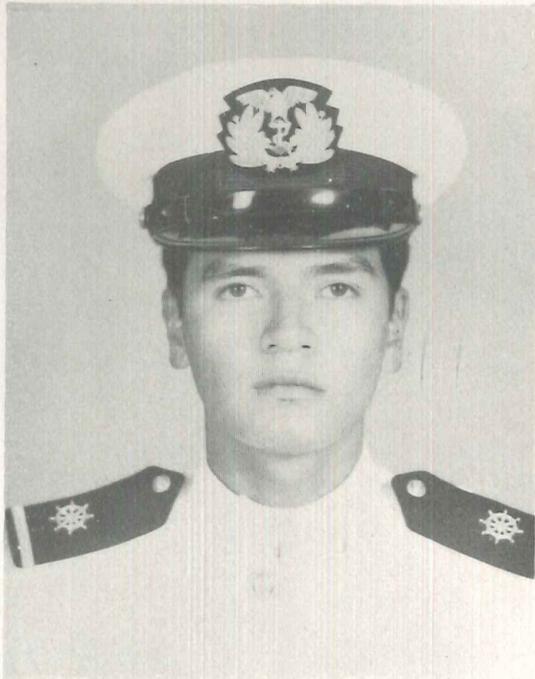
Señorita  
ELVIRA  
ROZO VILLANUEVA



Tercer Oficial  
JORGE  
RAMIREZ MORENO



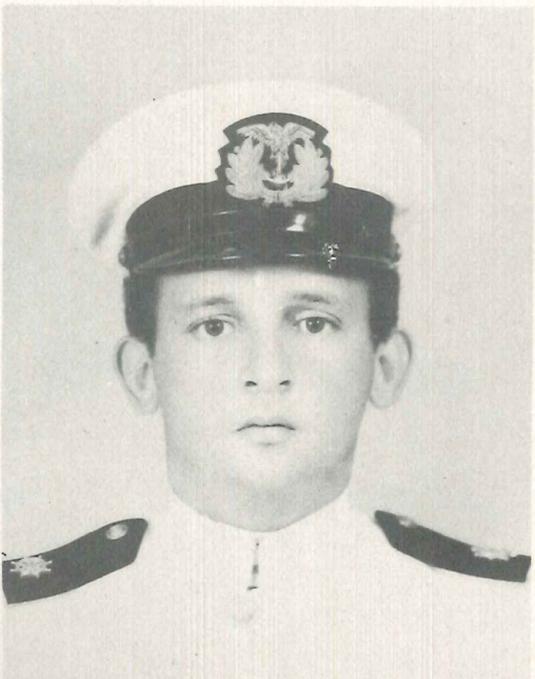
Señorita  
ANA MERY  
RAMIREZ MORENO



Tercer Oficial  
EDUARDO  
CHICANGANA LOPEZ



Señorita  
MARIA RUTH  
PULIDO GAMBA



Tercer Oficial  
MIGUEL ANGEL  
DE CASTRO RUBIANO



Señorita  
ELVIRA  
DE CASTRO RUBIANO



FELIPE ZUÑIGA  
Médico



HUGO VELASQUEZ  
Médico



OSWALDO ESCOBAR  
Médico



ARMANDO MEDINA  
Ingeniero Civil



OSWALDO ARMELLA  
Ingeniero de Sistemas



HENRY GUTIERREZ  
Ingeniero Químico



JAIRO CARDENAS  
Administrador  
Empresas.



FERNANDO GARZON  
Arquitecto



MIGUEL A. TORRES  
Arquitecto



ALCIDES A. BONFANTE  
Economista



MIGUEL RUEDA R.  
Economista



ENRIQUE MORAN L.  
Abogado



JORGE E. PAJARO B.  
Abogado



LUIS C. A. GOMEZ J.  
Biólogo



OMAR GOMEZ C.  
Abogado



JUAN M. SANCHEZ  
Abogado



RICARDO HINESTROSA  
Abogado



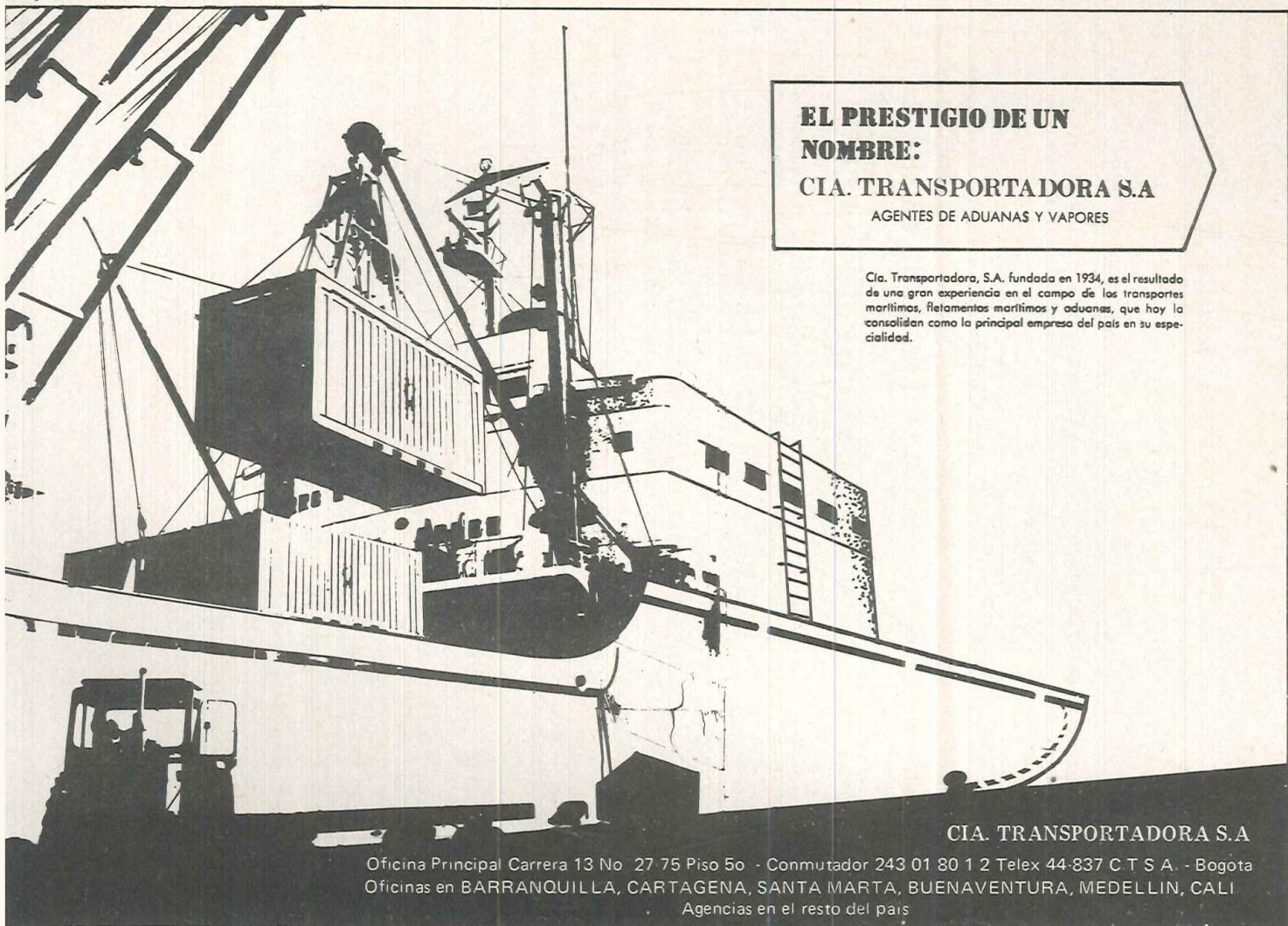
CIRO A. FERNANDEZ  
Abogado

## CURSO



## MILITAR

# 1979



**EL PRESTIGIO DE UN  
NOMBRE:  
CIA. TRANSPORTADORA S.A**  
AGENTES DE ADUANAS Y VAPORES

Cia. Transportadora, S.A. fundada en 1934, es el resultado de una gran experiencia en el campo de los transportes marítimos, fletamientos marítimos y aduanas, que hoy la consolidan como la principal empresa del país en su especialidad.

CIA. TRANSPORTADORA S.A

Oficina Principal Carrera 13 No 27 75 Piso 5o - Conmutador 243 01 80 1 2 Telex 44-837 C T S A - Bogotá  
Oficinas en BARRANQUILLA, CARTAGENA, SANTA MARTA, BUENAVENTURA, MEDELLIN, CALI  
Agencias en el resto del país

  
*La Nacional*  
**DE SEGUROS**

**Viva tranquilo**

**ASEGURESE Usted**

en

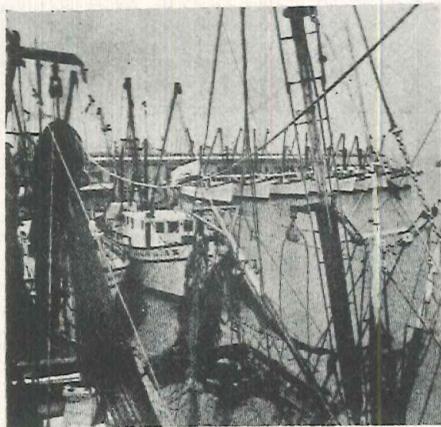
**LA NACIONAL** DE SEGUROS

EDIFICIO BANCO CAFETERO \* OFICINAS 301\*302\*303 \*\* A.A. 1238

Tels.14663\*13645 \* Cartagena

# Vikingos

DE COLOMBIA S.A.  
COMPAÑIA PESQUERA



VIKINGOS ofrece productos pesqueros de la mejor calidad.

Langostinos, langosta, calamares caracol, pulpo.

Pescados enteros: pargo, chino, sal-

tona, róbalo, corvina, pacora, jurel, lenguado, mojarra perla, sábalo; solmonete, sierra, etc.

Filetes de pargo, corvina, róbalo, cherna, filete especial y filete

salado seco.

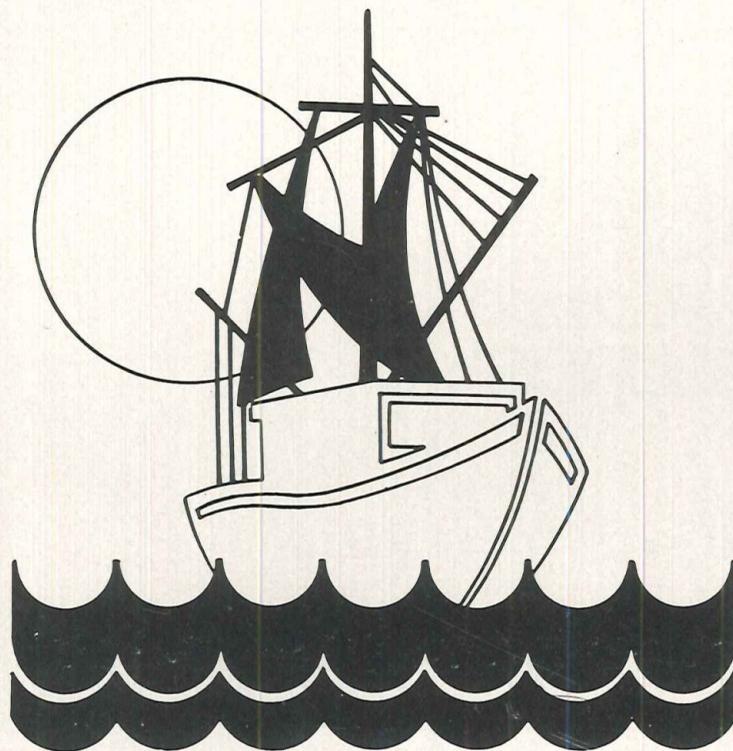
VIKINGOS exporta a su mercado tradicional de los Estados Unidos, al Japón y a Europa.

Sus productos de exportación han sido calificados de óptimos, por lo cual se obtienen las mejores condiciones de venta.

La calidad VIKINGOS está considerada como "Top Brand" en el mercado Norteamericano,

VIKINGOS dispone de una de las más modernas plantas pesqueras de Suramérica.

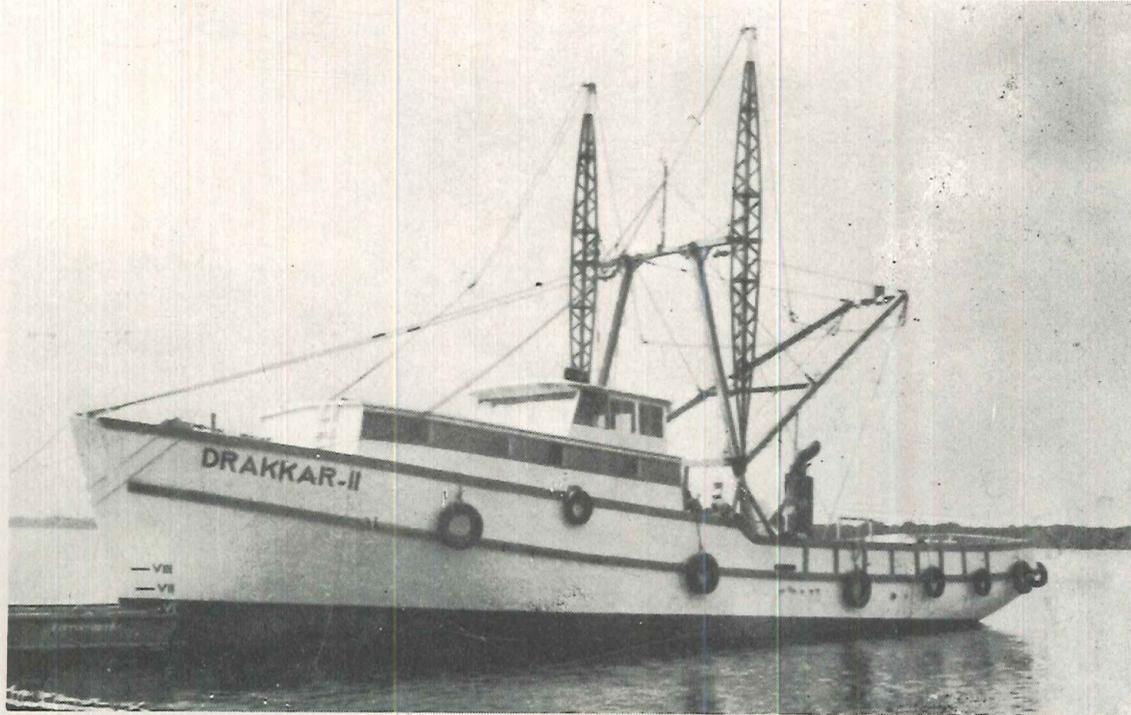
Teléfonos: 21-346 - 26-310 - 26-311    Apartado Aéreo No. 28-58  
Télex 037-713    CARTAGENA - COLOMBIA



# ARPECOL<sup>LTDA.</sup>

ARMADORES PESQUEROS COLOMBIANOS

# CONSTRUCCION DE BUQUES DE CONCRETO



*Los buenos resultados hacen que se propague la Industria.*

El cemento es un material pesado que húmedo lo es más, seco es quebradizo y en tensión es fácilmente agrietable, pero todos estos inconvenientes desaparecen en el Ferro-Cement, que después de la segunda guerra mundial ha hecho posible obtener formas asombrosamente flexibles, livianas y capaces de resistir considerables impactos, sin deformarse ni romperse. Su aplicación en la construcción de buques día a día goza de una mayor aceptación.

La construcción en Ferro-Cement presenta un campo de investigación y aplicación con muy grandes perspectivas a nivel mundial.

El investigador italiano Luigi Nervi asistido por sus colaboradores observó que la elasticidad proporcionada por reforzamientos en el concreto, aumentaba en proporción a la división y distribución de estos reforzamientos en la mole.

Después de numerosas prácticas y pruebas en el laboratorio, expuso, que numerosas y diferentes capas de malla, en combinación con varillas de acero, cubiertas por una delgada capa de una rica mezcla de cemento, producía un bloque altamente resistente y tan liviano como otro de acero o madera, cuyos materiales se obtienen fácilmente en el comercio y su precio es mucho más económico.

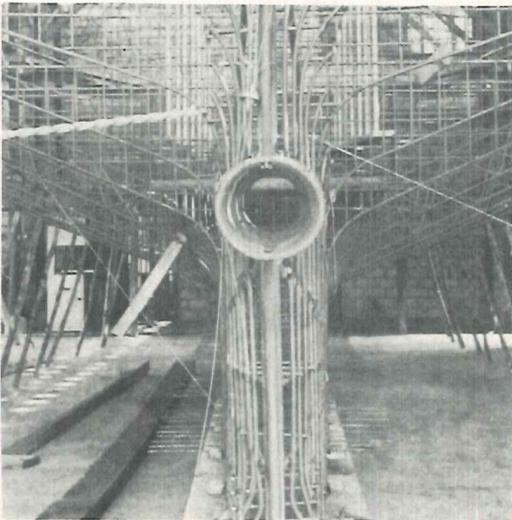
De la habilidad en la construcción de una unidad de Ferro-Cement depende su rendimiento, para esto se necesita un personal altamente capacitado. Es básica la preparación de la mezcla y su vaciado en el armazón, esta operación requiere un tiempo mínimo que supera al comúnmente utilizado en los buques de material ordinario, es el que exige el período de solidificación del cemento.

## MANTENIMIENTO

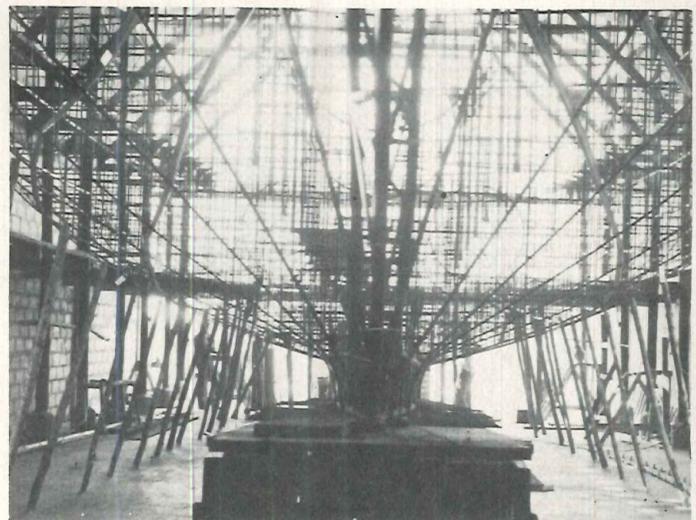
Objeto de un cuidadoso tratamiento en su construcción, la estructura de un buque de Ferro-Cement necesita de un mínimo mantenimiento, ya que el grado de oxidación en ella es nulo y su limpieza es rápida, ofreciendo un mantenimiento bastante económico; su vida útil promedia entre los 50 o más años sin corrosión de ninguna clase; el Ferro-Cement rechaza la posibilidad de podrirse y por sus características de construcción la posibilidad de erosión es prácticamente imposible.

## EL COSTO

El valor de la construcción de botes de Ferro-Cement es notablemente bajo respecto a otros materiales de aplicación naval. De acuerdo a los resultados obtenidos en diferentes partes del mundo, se ha encontrado que se puede construir cascos de Ferro-Cement con las dos terceras partes del costo de una construcción de madera, acero o fibra de vidrio y a menudo este material no se consigue a precios bajos. En donde el margen de economía es nulo entonces su valor aumenta notablemente.



*La elasticidad en el cemento es proporcional a la división en la mole.*



*La malla hace que el refuerzo sea poderoso.*

Si es posible construir gran cantidad de botes pequeños de Ferro-Cement, no es la forma idónea de construcción y aprovechamiento del material; para comodidad e incrementación en el comercio se construyen botes por encima de los 25 pies y no mayores a los 125 para evitar problemas de flexibilidad. Esta manera de oferta trae mayores ventajas económicas y disponibilidad en la construcción.

El ahorro en la construcción se presenta también en la elaboración de los moldes que pueden ser utilizados indefinidamente, mientras que los buques de acero, madera o fibra de vidrio necesitan una renovación constante de los moldes.

## COMPORTAMIENTO EN EL AGUA

El barco de Ferro-Cement presenta una gran comodidad y gran adaptación del medio ambiente para el hombre, pues tienden a estar frescos en verano y guardan calor en invierno. La transferencia de calor es  $1/6$  menor que la del acero y por lo tanto las condensaciones en los compartimentos son reducidas.

Una vez seca la mole de cemento, se hace completamente inodora. La vibración cuando están sometidos a una fuerza disminuye e igual el ruido del agua al golpear el casco, esto se debe a la estructura misma del casco. El peso de un buque de Ferro-Cement a partir de los 40 pies es igual al peso de otro buque de otro material; de 60 pies en adelante es más liviano. Su espesor en el casco es de 1" a 2" según sea el tamaño de la unidad.



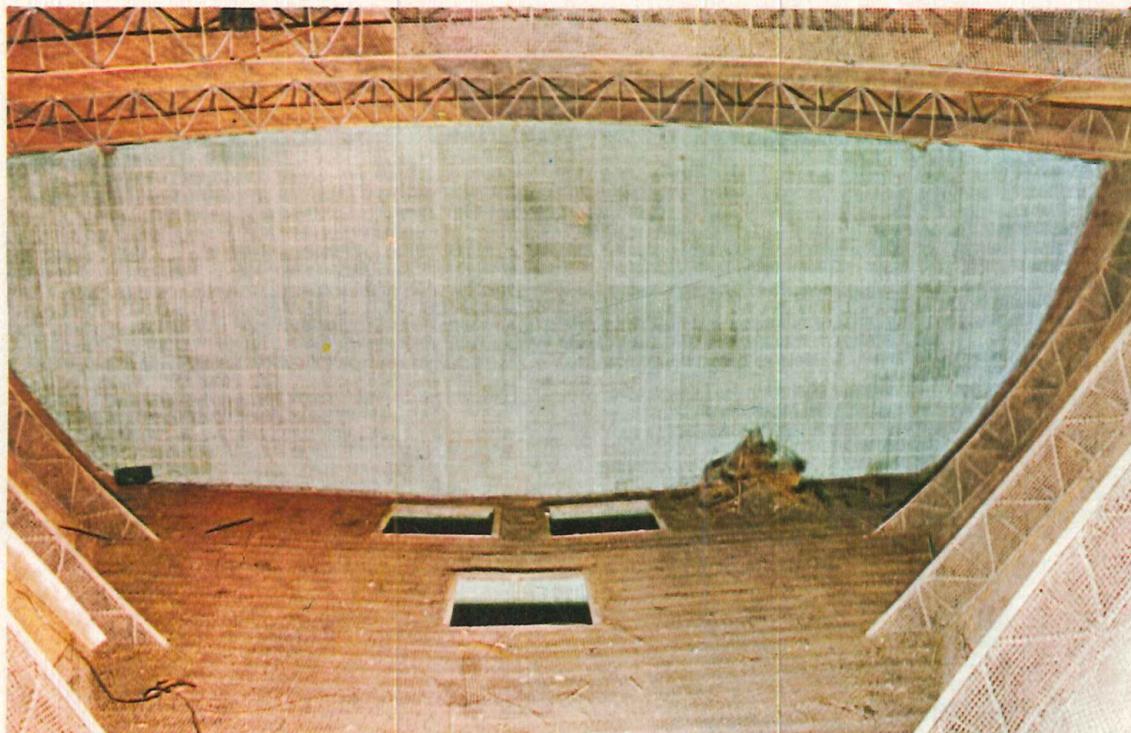
*La preparación de la mezcla del casco, exige un tiempo mínimo de solidificación.*

### **FACIL DE REPARAR**

Uno de los aspectos de los cascos de Ferro-Cement que los hacen más aceptables es la fácil reparación. Un impacto de considerable magnitud que podría abrir completamente un casco de madera ordinario, simplemente astilla una zona determinada en uno de Ferro-Cement, zona en la que quedan suspendidas las partículas o la malla que contiene la estructura, esto no permite que el paso del agua sea mayor y continuo, entonces el agua puede ser achicada con una bomba simple. Esto es una gran ventaja en seguridad y reparación, pues solamente basta cubrir la malla después de tejerla y queda listo nuevamente para ser utilizado.

### **RESISTENCIA AL FUEGO**

De acuerdo a las numerosas pruebas a diferentes temperaturas, el Ferro-Cement tiene una resistencia superior a cualquier otro material y no es normal que en los cascos de acero regule esta cualidad. Una de las razones de que el Ferro-Cement se mantenga es el reforzamiento de acero que se expande con el calor sin crear ninguna deformación gracias a la mezcla de protección que forma un sandwich con el acero soportando así temperaturas hasta de  $1.700^{\circ}\text{C}$  sin ocasionarle daño a su estructura; superando de esta manera a los diferentes cascos e incluso a los de acero.



*Todavía no hay cemento, sólo varillas y mallas.*

## CONSTRUCCION MUNDIAL

Actualmente la construcción de los botes de Ferro-Cement se está propagando por todo el mundo gracias a los buenos resultados obtenidos. Algunos de los países pioneros en este tipo de construcción de botes son a saber: Cuba, Inglaterra, China Comunista, Nueva Zelandia, Australia, Brasil, Colombia, Italia y Francia.

## CONSTRUCCION EN COLOMBIA

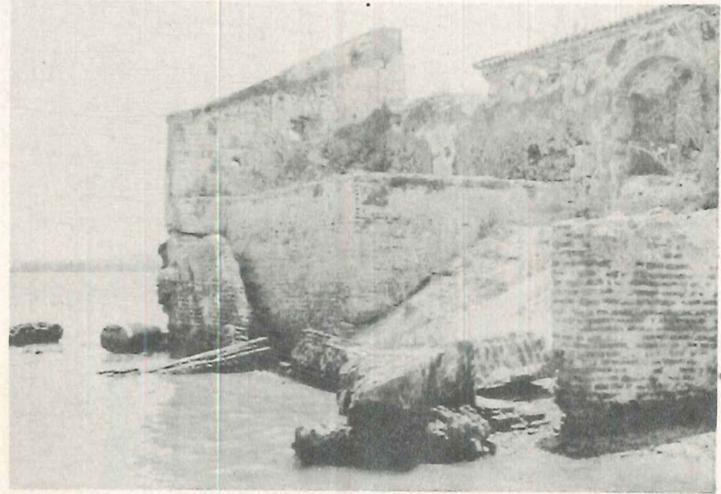
Para promover la construcción del Ferro-Cement se estableció en Cartagena Ferrocem, una compañía de tipo experimental con astilleros propios en la zona industrial de Albornoz, bajo la dirección del Ingeniero Mecánico con especialidad en diseño naval Heric Thirrez que desde 1974 ha desempeñado una gran labor con personal y material colombiano.



Un cheque de Bancoquia  
se gira con orgullo  
y se recibe con seguridad.

**Bancoquia**  
BANCO COMERCIAL ANTIOQUEÑO  
El banco de todos.

## EL MAR DESTRUYE LAS PLAYAS DE LA ESCUELA NAVAL



*Los pobladores ribereños observan con tristeza y nostalgia como aquellos lugares que les sirvieron de asiento a sus juegos cuando niños, hoy hombres han desaparecido o ha emergido una playa nueva y desconocida a consecuencia de la imponente y majestuosa fuerza del mar.*

La línea de costa trazada sobre nuestras cartas que delimita los continentes y sirve de referencia para medidas de las altitudes de las cordilleras y las profundidades de los mares, no es inmutable, sino que se halla en incansable movimiento desde los más remotos tiempos.

Resulta así, que el contorno de las tierras y los mares está en perpetuo cambio. La variación de la línea costera es influenciada por muchos factores; entre ellos, la acción del oleaje, la velocidad del viento y su dirección, los cuales son factores fundamentales en la generación del sistema de corrientes costeras.

En determinados lugares las fuerzas dinámicas del agua actúan arrancando los materiales de las costas, mientras que en otros sitios los depositan. De este modo dichas fuerzas pueden erosionar una costa o rellenarla por acumulación de depósitos.

Hay corrientes cerca a la costa las cuales pueden cambiar su configuración física, sus lugares circundantes al igual que el aspecto geológico a lo largo de su recorrido.

En las playas abiertas expuestas a estas corrientes el transporte de sedimentos puede ser muy voluminoso debido a la presencia del arrastre litoral. Si la playa tiene un amplio suministro de sedimentos que reemplace al que se ha ido, no se verán cambios visibles considerables. La erosión puede ser perjudicial si constituye una amenaza para las instalaciones de la costa, aunque este peligro logra evitarse con relativa facilidad.

Ahora particularicemos en la Bahía de Cartagena. En el pasado la erosión se presentó en el sector de Bocagrande y de acuerdo a estudios detallados se construyeron espolones perpendiculares a la costa junto con el espolón Iribarren, con el propósito de estabilizar las playas y el sector del Laguito. Los resultados de este proyecto no demoraron en presentarse y a expensas de esta estabilización de dicha área, fenómenos de erosión se presentaron a lo largo de las playas de Castillogrande, lo cual hizo necesario su posterior protección mediante nuevos espolones; pero estas obras produjeron a su vez consecuencias en otros sectores y es así, como en la Isla de Manzanillo localizada al este de la Bahía de Cartagena, ha venido presentándose una destrucción progresiva originada por la erosión debida al desvío natural de las olas y corrientes marinas imperantes en la Bahía.

Si observamos atentamente casos como las playas del sector Nor-Occidental de la isla, donde la acción de las olas en conjunto con las corrientes sacan sedimentos en mayor proporción que los que está depositando, es evidente el perjuicio causado a las instalaciones de la Escuela Naval a la orilla de la Bahía de Cartagena.

Los fenómenos costeros son relativamente complejos y por lo tanto su conocimiento requiere de estudios detallados de cada una de las variables que inciden sobre ellos. Para proteger una determinada playa o área litoral es imprescindible el conocer los aspectos físicos tales como la acción de las olas, corrientes, vientos, transporte del sedimento y estructura geológica del sitio. En la actualidad se desarrollan estos estudios en base a programas específicos por parte del personal de científicos del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) de la Armada Nacional con sede en la Isla de Manzanillo y de esta manera llegar a proponer las soluciones de protección costera más variable.

Según datos estadísticos el mar ha robado aproximadamente algo más de veinticinco (25) metros de costa en el transcurso de varios años y día a día nos arrebatara más terreno.

El régimen de olas provenientes de Bocagrande, son desviadas de su curso natural y dirigidas hacia el sureste de la Bahía, éllas, por efectos de la profundidad toman dos direcciones, una hacia el sector de Castillogrande y otra dirigida directamente a las playas de Manzanillo incidiendo con una energía suficiente para producir los presentes fenómenos de erosión.

Las olas al romper llevan consigo una energía determinada por la influencia del viento sobre la mar, la cual cede a la costa en su choque. Este continuo movimiento produce un ir y venir de la masa de agua formando vaivenes que de acuerdo a la energía obtenida produce el fenómeno de arrastre del material de la costa conformando lo determinado "material en suspensión" el cual es arrastrado por las corrientes.

En aguas de poco movimiento las partículas suspendidas terminan por depositarse. Cuando este movimiento es menos que el retorno del agua los sedimentos viajarán con ella trasladándose de un sitio a otro, formando así el transporte de sedimentos por suspensión. Los sedimentos se conocen como arenas, pues el 95% de las playas del mundo están formadas por ellos.

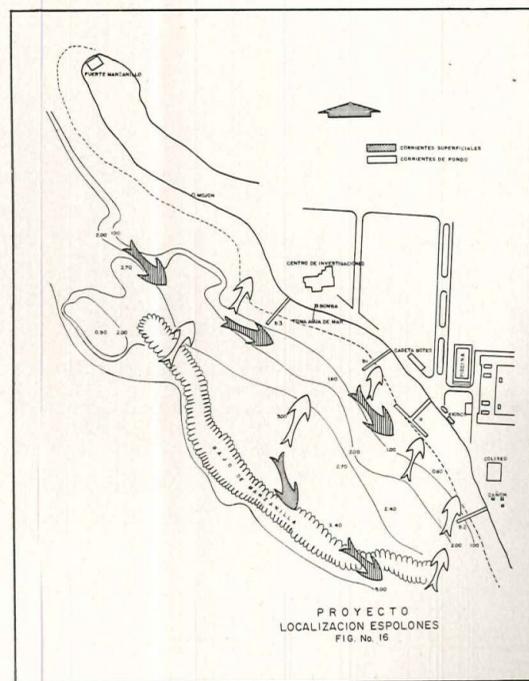
En el transporte por translación las partículas ruedan y se deslizan sobre el fondo al ser empujadas por la fuerza de la ola de retorno.

Las olas en las cercanías a las costas sufren variaciones y modificaciones en su trayectoria y altura de acuerdo a la profundidad, obediendo estas deformaciones a las mismas leyes de la óptica. El ángulo de incidencia es el mismo de reflexión. El choque de una ola contra un obstáculo, espolón, escollera o rompeolas, da origen a una contracorriente resultante de la ola de incidencia y la reflejada.

Los ya mencionados espolones son obras que avanzan en el mar perpendicularmente a la costa siendo permeables o impermeables de acuerdo a sus características como medio de defensa a la erosión.

Las corrientes, en especial aquellas que afectan a la Isla de Manzanillo, se determinaron utilizando Correntómetros y Flotadores de deriva, los cuales se siguieron a lo largo de la trayectoria con Teodolitos instalados en puntos apropiados para determinar las corrientes superficiales.

Las corrientes de mayor predominio son las paralelas a la costa con dirección Norte-Sur y se localizaron corrientes perpendiculares a la costa originadas por vientos del Sureste y Oeste con generación de olas provenientes del sur, con mucha incidencia sobre la costa de la Isla.



En la protección de playas hay la necesidad de instalar medios de defensa a la erosión tales como empalizadas, muros de contención o espolones en sitios estratégicos. Se ha podido demostrar que los resultados obtenidos por ellos en otros lugares con similares circunstancias han sido invaluable en la reparación y estabilización de las playas.

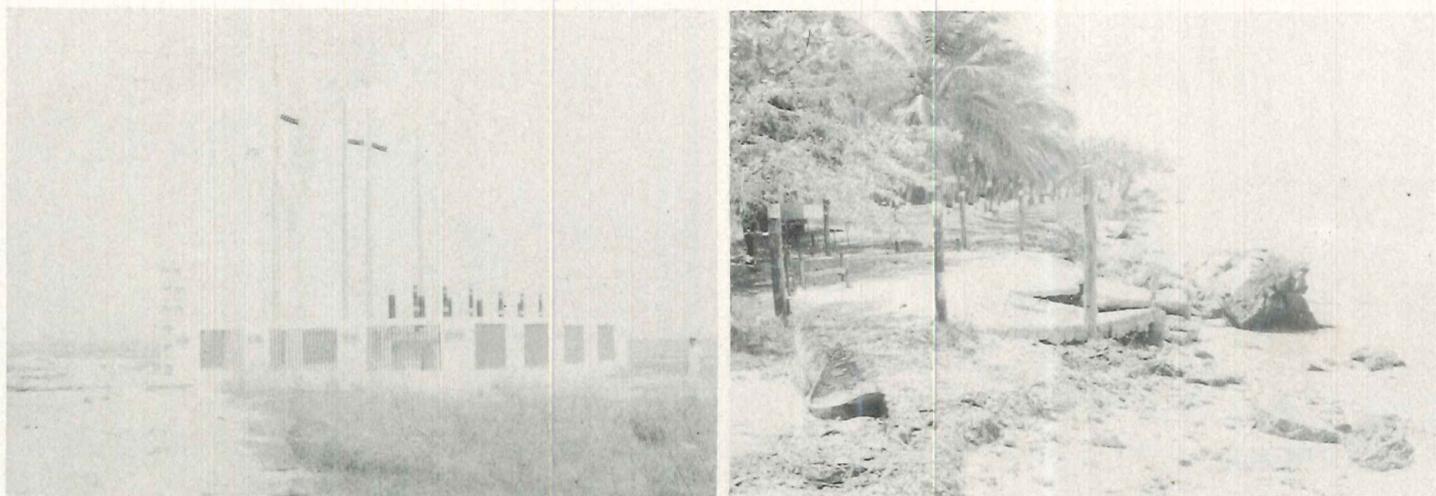
Las áreas con más extensa erosión corresponde a los lugares situados desde el viejo Fuerte de Manzanillo hasta el Coliseo de Esgrima de la Escuela Naval. La actual situación de la costa ha motivado a solicitar la construcción de espolones a la mayor brevedad para proteger la zona; en donde el mar sigue causando los mayores destrozos.

La construcción de los espolones requiere de muchos esfuerzos humanos y materiales. Los espolones son obras cuyo presupuesto de construcción es muy elevado y de conformidad con las características requeridas.

Irán las playas de la Escuela Naval al estado que tiene hoy en día el Muelle Terminal de Puerto Colombia, orgullo de nuestro país, que emergía entre los más grandes del mundo?. El movimiento portuario de esta urbe era considerable y contaba como infraestructura un ferrocarril que unía dicho puerto con la ciudad de Barranquilla. Hoy en día no existe y solamente se mantiene erguido en forma lastimosa el muelle, desafiando al tiempo y negándose a morir, aún cuando lo atraviesa una barra de arena inmensa en su base.

Las obras de ingeniería del hombre no tienen límite a su imaginación. El torrentoso río Magdalena debería ser aprovechado para la navegación marítima y es así como se iniciaron las colosales obras de Bocas de Ceniza, conjunto de tajamares que debían encauzar las aguas para que los sedimentos transportados por el río no obstruyeran la boca de acceso, la obra progresó, se construyó un nuevo terminal marítimo y destruyó el pujante movimiento del puente de Puerto Colombia.

La faja litoral entre Barranquilla y Cartagena está expuesta a cambios continuos en su lecho y rivera, debido a los miles de toneladas de sedimentos vertidos al mar. Las condiciones climatológicas unidas con los regímenes dinámicos del mar hacen que ellos (sedimentos) se depositen en la costa creando inmensas llanuras de arena que en promedio general avanzan hacia el sur, formando también ensenadas. Las descompensaciones antinaturales formadas crean a su vez acciones de reacciones opuestas en las cuales, se destruye la línea costera formando zonas de erosión que viene a acabar con lo existente. Lo uno cubrió y sirve de sostén al muelle de Puerto Colombia haciéndolo inservible por su bajo calado de navegación y lo otro destruyó las obras de infraestructura construídas para la comunicación y transporte de los materiales de importación - exportación hacia Barranquilla.



El muelle marítimo de Puerto Colombia es uno de los lunares negros de nuestro país, obra tan importante en otrora hoy se destruye solo. Imposible que la nación no voltee a mirarlo habiendo sido este tan importante para el desarrollo económico - comercial de Colombia.

Los tajamares de Bocas de Ceniza si son orgullo y se muestran como obra colosal y se mantienen a base de ahorros inmensos de "dinero".

Las playas de Bocagrande y Marbella, la Avenida Santander y otras riveras de Cartagena son actualmente estudiadas cuidadosamente y protegidas con espolones de piedra para evitar la entrada del mar hacia lo más preciado de Cartagena, su Corralito de Piedra.

Dejo a criterio de ustedes los destrosos que podrían sufrir las playas de la Escuela Naval en un futuro muy próximo de no ser contrarrestada su erosión.

Doy las gracias a las personas que de una u otra forma me han colaborado, especialmente al Señor Oceanógrafo Don Ricardo Parra Suárez quien con su desinteresada colaboración permitió la elaboración de este artículo.

CADETE MERCANTE – JUAN DIEGO EASTMAN R.

**RESTAURANTE**  
**LA GRAN PAELLA**

**Especialidad en:**

**MARISCOS**



**CARRERA 49 No.72-83 Tel.353060**  
**BARRANQUILLA**

**D E V I S'**

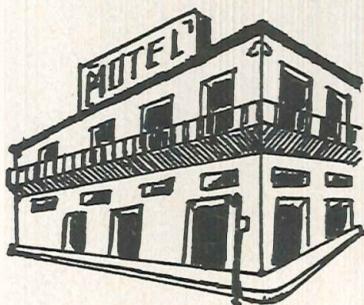
**BAR RESTAURANTE**

**Especialidad:**

**COMIDA FRANCESA**

**CARRERA 52 No 74-76 Tel. 353468**  
**BARRANQUILLA**

# EL CASO DE LAS BANDERAS



Era el mes de NOVEMBER, cuando aquel hombre salió de la misteriosa ciudad de QUEBEC a orillas del legendario río DELTA, en el GOLFO de FOXTROT; nuestro desconocido pero valiente YANQUI cuyo nombre en clave era OSCAR viajaba a cumplir una peligrosa misión ultrasecreta.

Encaminábase nuestro agente de la agencia de inteligencia CODE en un elegante ALFA ROMEO a su HOTEL en LIMA, su destino era reunirse con JULIET, agente de la XRAY y así juntos eliminar al padrino de la mafia golfeña.

De su nombre y su paradero se sabía muy poco, pero por el ECO de algunos soplonos se averiguó que su apodo era VICTOR y que su guarida se encontraba en la Isla ZULU.

Nuestros dos agentes se pusieron el UNIFORM apropiado para la tarea y se encaminaron al lugar. Para penetrar en la guarida escondieron una bomba en un KILO de PAPA, al explotar ésta entraron al lugar y rompieron la segunda puerta con una SIERRA, capturaron a Víctor que estaba en su cama tomándose un WHISKY y admirando una foto de la INDIA Catalina. Luego de muchas penas y dificultades pudieron llegar a las instalaciones de la base secreta de la Code y le notificaron a su jefe MIKE el éxito de la tarea.

Oscar y Juliet para festejar su victoria, se fueron a una discoteca, bebieron whisky y cenaron con papa rellena y luego bailaron un TANGO interpretado por el grupo de CHARLIE y sus BRAVOS.



# LOTERIA DEL ATLANTICO

Anuncia su nuevo plan  
SEIS MILLONES DE PREMIO MAYOR

## S E C O S

1er. Seco \$ 200.000.00

3er. Seco \$ 80.000.00

2º Seco \$ 100.000.00

4º Seco \$ 60.000.00

5º Seco \$ 40.000.00

Pagamos el Doble: Pagamos: Las Tres Primeras Cifras  
Por la Ultima Cifra Las Tres Ultimas Cifras Pagamos TODO  
Por las Dos Primeras Cifras Las Dos Ultimas Cifras

# CUMBRE ANDINA

Cumpliendo con compromisos tanto de carácter Latinoamericano como de carácter neohistórico, se reunieron en Cartagena, Presidentes de cinco naciones pujantes y luchadoras que uniendo sus esfuerzos durante diez años han alcanzado escalones importantes de una cima que favorece un objetivo común; brindar a sus pueblos la seguridad de una libertad justa y una verdadera autonomía de bienes y de pensamientos.

El 26 de mayo de 1979, en la gloriosa Cartagena de Indias, se empezaban las deliberaciones que llevarían a conclusiones trascendentales para reafirmar el proceso de integración, cuyos pilares descansaban sobre el acuerdo firmado diez años atrás. Por su magnitud este proceso no deja de ser progresista e ideológicamente ambicioso y como tal no está exento de obstáculos impredecibles, pero al mismo tiempo propicio a logros hasta hoy no alcanzados política ni económicamente en la historia de estas cinco Naciones.

Una llamativa política de Comercio Internacional decide mostrarse sin tapujos al mercado común europeo y ante gigantes industrialistas como los Estados Unidos y Japón.

El plan Integracionista está dividido en programas a los que cada país irá dando cabida a medida que su capacidad de asimilación lo permita, teniendo en cuenta que completando los programas se favorece la política y se fortalecen todos los comprometidos en el acuerdo, los resultados se irán madurando con la voluntad de los miembros apoyándose en las conclusiones obtenidas. Entre las más importantes cuenta la creación de un Tribunal Andino de Justicia, en el que todos ven un factor indispensable para la longevidad del Pacto Subregional Andino, que tendrá su sede en Quito. También se creó el Instituto Internacional de Integración con sede en la ciudad de La Paz. Por otro lado se logró la separación legal de la ALALC confiando en la restauración de la misma, además los Presidentes ofrecieron solucionar para Bolivia, su salida al mar, lo que evidentemente multiplicaría sus posibilidades internacionales de comercio y le daría entrada a las naciones de la puerta infinita; las naciones con océano.



*Dr. JULIO CESAR TURBAY AYALA  
Presidente de la República de Colombia  
anfitrión de los cuatro mandatarios.*



*General FCO. MORALES BERMUDEZ  
Presidente del Perú.*



*Vicealmirante ALFREDO POVEDA  
Presidente del Ecuador.*

*El saludo corresponde a una ofrenda floral al  
LIBERTADOR.*



*Dr. DAVID PADILLA  
Presidente de Bolivia*

*Con su Sra. en una recepción ofrecida en el Club  
Cartagena.*

Finalmente se dijo que la única forma de solucionar cualquier problema que pudiese surgir o que hubiese surgido, era indudablemente; la negociación directa y no la exposición de este a un arbitraje internacional, conservando los principios amistosos y justos que caracterizan la integridad de sus miembros. Para Colombia quedó la representación del bloque Andino ante Europa y buscar la forma de exportar mucho, importar poco y consumir lo propio.

Nuestras naciones están en las manos de los más capaces. Mejorar nuestra ubicación mundial es una obligación en un proceso en el cual todos podemos ayudar. La crítica destructiva generalmente cumple su cometido porque es fácil y no tiene ciencia, por ende la realización de actos objetivos multiplica los obstáculos ya que ser una nación ideal no es sencillo.

CADETE MERCANTE JAVIER PACHECO  
3.2 MC



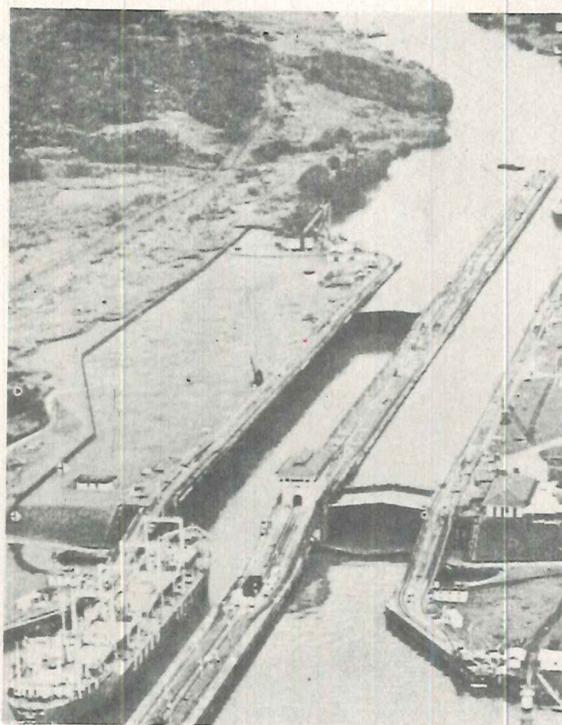
*Dr. ALBERTO HERRERA CAMPINS. Presidente de Venezuela*

Los acuerdos logrados hace dos años a través de la negociación de un nuevo tratado entre los gobiernos de Panamá y los Estados Unidos de América, representan no solo la culminación de una etapa en la lucha por la liberación del pueblo panameño, sino que es suma de hechos de importancia que señalan la erradicación gradual, constante y permanente de todas las formas de colonialismo en Panamá, quedando muchas aún en la América Latina y en el resto del mundo.

Ha sido notable y acertada la enorme participación de Colombia en el apoyo que ofreció para lograr estos acuerdos que marcan un hito en el desarrollo económico de la América Latina.

La situación de los derechos de Colombia como consecuencia de la firma del Tratado sobre el Canal de Panamá, quedaron plasmados en un manifiesto aprobado por la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos, máximo organismo que representa la constituyente panameña, su texto dice así:

**ALGO  
QUE  
DEBEMOS  
SABER  
LOS  
COLOMBIANOS**



**EL  
TRATADO  
DEL  
CANAL**

*JOSE LUIS SANCHEZ C.  
TENIENTE DE CORBETA  
DE LA MARINA  
PANAMEÑA*

“La Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos considerando:

Que el 24 de marzo de 1975, en la ciudad de Panamá, el jefe de gobierno de Panamá y los presidentes de la República de Colombia, Costa Rica y Venezuela, expidieron una declaración conjunta;

Que en dicha declaración conjunta los presidentes de Colombia, Costa Rica y Venezuela, a nombre de sus respectivos pueblos y gobiernos reiteraron su decidido apoyo a las justas aspiraciones panameñas en la cuestión del Canal de Panamá;

Que el gobierno de la República de Panamá, como libre expresión de su voluntad soberana, declaró que, una vez aprobado un tratado del canal con los Estados Unidos, está dispuesto a llegar a un acuerdo con la República de Colombia y con la República de Costa Rica, dirigido a otorgar a estos dos países los siguientes beneficios:

A) Tránsito por el Canal de Panamá de los productos naturales, industriales de Colombia y Costa Rica, así como de sus respectivos correos “LIBRES A TODO GRAVAMEN”;

B) Tránsito para las naciones de Colombia y Costa Rica por la ruta interoceánica, “LIBRE DE IMPOSICION DE PEAJES, IMPUESTOS O CONTRIBUCIONES”;

C) Transporte por el canal interoceánico de tropas, naves y materiales de guerra de Colombia y Costa Rica “SIN PAGO DE PEAJE ALGUNO”.

RESUELVE:

PRIMERO: – Manifiestar su decidido apoyo a la declaración conjunta del 24 de marzo de 1975.

SEGUNDO: – Declara que una vez aprobados los tratados sobre el Canal de Panamá y sobre la neutralidad y defensa del canal entre Panamá y los Estados Unidos, debe procederse en forma inmediata a la concertación de los acuerdos que se enuncian en la declaración conjunta.

TERCERO: – Solicitar que la cancillería de Panamá, de común acuerdo con la de Colombia y con la de Costa Rica, emita un canje de notas que establezca el propósito de realizar los acuerdos con los puntos contemplados en la declaración conjunta, apenas se aprueban los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos.

Dado en Panamá a los 11 días de noviembre de 1977

**“Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos, República de Panamá.**

El canje de notas entre Panamá y Colombia se cumplió ya, en presencia de todo el cuerpo diplomático acreditado ante el gobierno de Panamá, en el mes de noviembre de 1977, ceremonia en la cual se le dió lectura a esta determinación, esta resolución de la Asamblea de Corregimientos, formalizándose así el canje de notas entre Panamá y Colombia.

Con este enorme apoyo que ha ofrecido el gobierno colombiano se ha logrado también enmarcar una nueva era de desarrollo que traerá para este país incalculables beneficios en su economía a través de la Marina Mercante; así mismo fomenta y fortalece con bases rígidas la economía nacional en bien directo para el pueblo que constituye esa nación y para legarle a las futuras generaciones un país grande respetado y digno.

Con este Tratado sobre el Canal se ha logrado uno de los objetivos en el camino hacia la total recuperación de Panamá, pero falta aún mucho por recorrer. Nos toca ahora demostrar gran sentido de responsabilidad, fe en nuestra lucha liberadora y constancia en la defensa de los acuerdos logrados hasta hoy, manteniendo la firme determinación de aunar esfuerzos hasta culminar nuestra tarea y lograr el objetivo final: Erradicación de la presencia y sistema colonial en nuestro territorio.



BUQUE INSIGNIA  
BOGOTA

CENTRO DE EXCADETES Y OFICIALES NAVALES

“ POCIGUEICA ”

FINALIDAD : Mantener un estrecho vínculo de amistad entre todos sus asociados y rendir permanente homenaje a la ARMADA NACIONAL, de la cual se considera su prologación espiritual en la vida civil.

OFICIALES NAVALES  
MERCANTES Y EXCADETES : Haganse socios del Centro “ POCIGUEICA ”

SOCIOS : Se les agradece confirmar a la secretaría su cambio de dirección llamando a los teléfonos No. 2-449-487 y 2-669-300 Ext No. 304 oficina No. 117 Armada Nacional CAN Apartado Aéreo No. 100490 Bogotá.

# PROMOCION LXII



# CONDECORACIONES

MEDALLA "ESCUELA NAVAL DE CHILE", al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

MEDALLA MILITAR "FRANCISCO JOSE DE CALDAS", al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

CRUZ AL MERITO NAVAL DE LA ARMADA ESPAÑOLA, al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

MEDALLA "REPUBLICA DE ARGENTINA", al Teniente de Corbeta que obtuvo las más altas notas en Materias Profesionales, FLOREZ RODRIGUEZ OSCAR.

MEDALLA "ESTRELLA AL MERITO MILITAR DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR", al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

MEDALLA DE "HONOR AL MERITO DE LA REPUBLICA DEL PERU", al Teniente de Corbeta que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

MEDALLA "ARMADA DEL BRASIL", al Teniente de Corbeta que obtuvo el más alto promedio académico, GUTIERREZ ROJAS CARLOS.

## ESPADAS

ESPADA "GENERAL GABRIEL REBEIZ PIZARRO", otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional, al Guardiamarina que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

ESPADA "BLAS DE LEZO", de la Armada Española, al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en Aptitud Naval, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

ESPADA "MARINA DE FRANCIA", al Guardiamarina que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

ESPADA "NELSON DE INGLATERRA", al Guardiamarina que demostró el Mejor Espíritu Marino, MORALES NUÑEZ JAIME.

ESPADA "ESCUELA NAVAL DE VENEZUELA", al Guardiamarina que se destacó como el Mejor Compañero, VANEGAS CORREDOR MAURICIO.

## PREMIOS

PREMIO "MISION NAVAL AMERICANA", al Guardiamarina que obtuvo las más altas notas en Navegación, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

PREMIO "REPUBLICA DE FRANCIA", al Guardiamarina que ocupó el Segundo Puesto en la Promoción, FLOREZ RODRIGUEZ OSCAR.

PREMIO "FLOTA MERCANTE GRAN-COLOMBIANA", al Guardiamarina que obtuvo el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.

PREMIO "COMANDO ARMADA NACIONAL", al Guardiamarina que se distinguió por su Amor a la Institución, MORALES NUÑEZ JAIME.

PREMIO "GOBERNACION DE BOLIVAR", al Guardiamarina que se destacó como el Mejor Deportista, MARTINEZ ASCARATE LUIS.

PREMIO "PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA", al Guardiamarina que ocupó el Primer Puesto en la Promoción, GARCIA MARQUEZ ROBERTO.



Teniente de Corbeta  
ROBERTO  
GARCIA MARQUEZ



Señorita  
MARTHA LUCIA  
GARCIA MARQUEZ



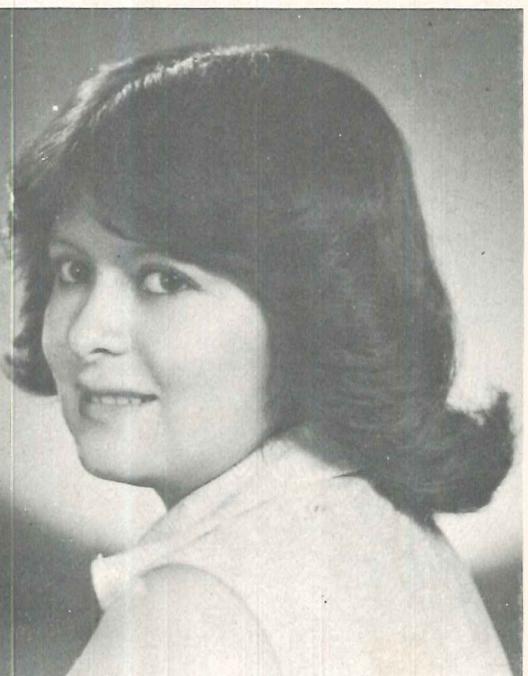
Teniente de Corbeta  
OSCAR MANUEL  
FLOREZ RODRIGUEZ



Señorita  
MARTHA  
DEL REAL CASTRO



Teniente de Corbeta  
MAURICIO  
VANEGAS CORREDOR



Señorita  
YENNY PATRICIA  
VANEGAS



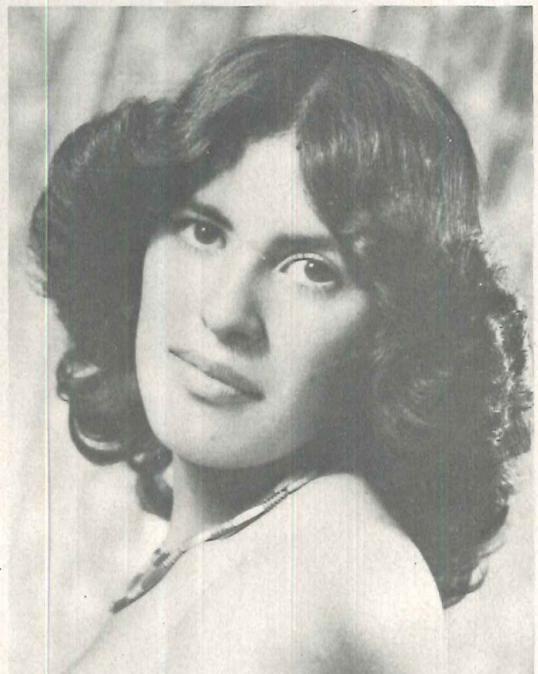
Teniente de Corbeta  
JOSE GABRIEL  
ESCOBAR HOLGUIN



Señorita  
ADRIANA  
ESCOBAR HOLGUIN



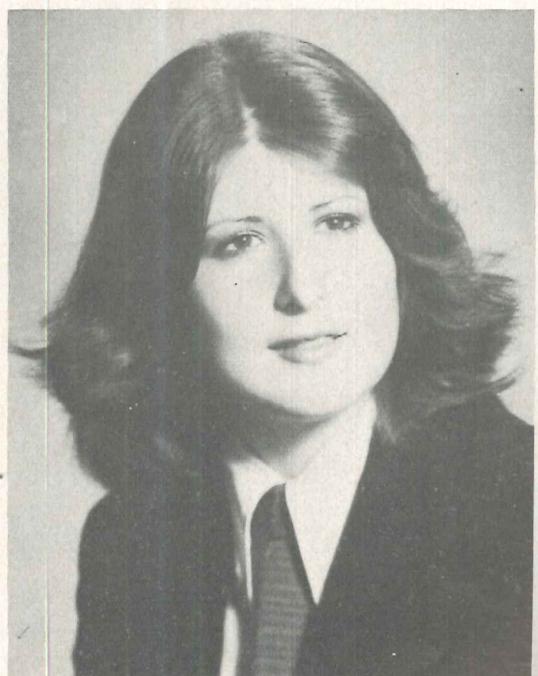
Teniente de Corbeta  
ORLANDO  
SANCHEZ BARAJAS



Señorita  
GLADYS  
SANCHEZ BARAJAS



Teniente de Corbeta  
LUIS HERNANDO  
MARTINEZ A.



Señorita  
MARIA TERESA  
MARTINEZ A.



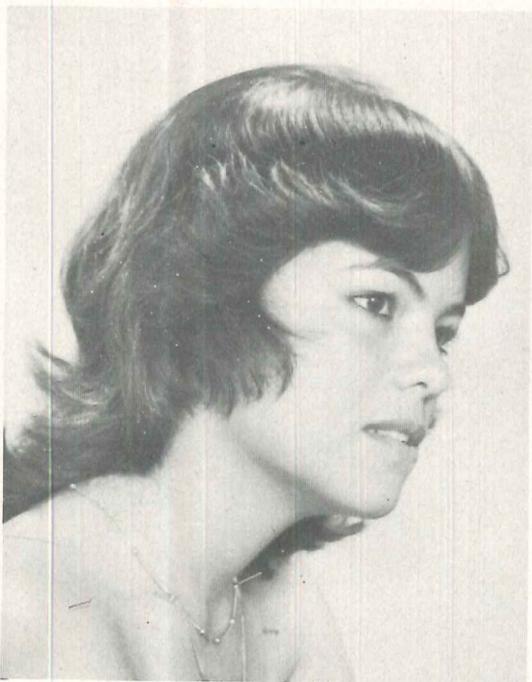
Teniente de Corbeta  
JORGE E.  
GOMEZ BOBADILLA



Señorita  
MARIA DEL PILAR  
GALVEZ GOMEZ



Teniente de Corbeta  
ANGEL JUNIOR  
PUENTES SABBAGH



Señorita  
LOLA  
ALVAREZ PEDRAZA



Teniente de Corbeta  
ALVARO ISAAC  
PARRA ZAFRA



Señorita  
GRACE  
PARRA ZAFRA



Teniente de Corbeta

JOSE VICENTE  
GOMEZ AGUDELO



Señorita

MARIA EUGENIA  
GOMEZ AGUDELO



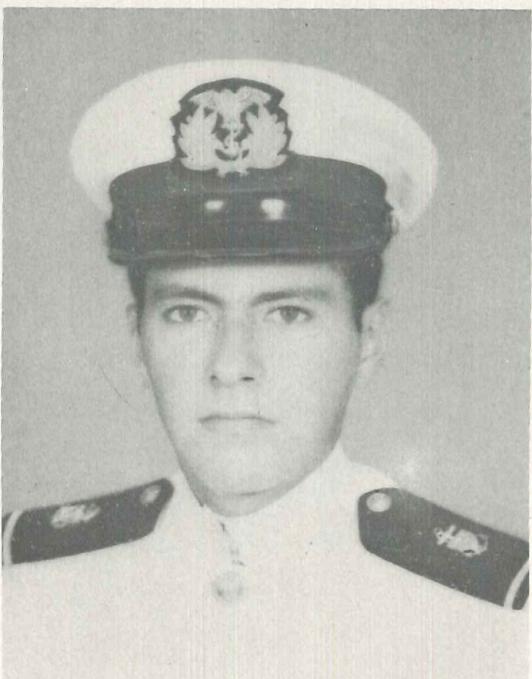
Teniente de Corbeta

WILFREDO ANTONIO  
REYES C



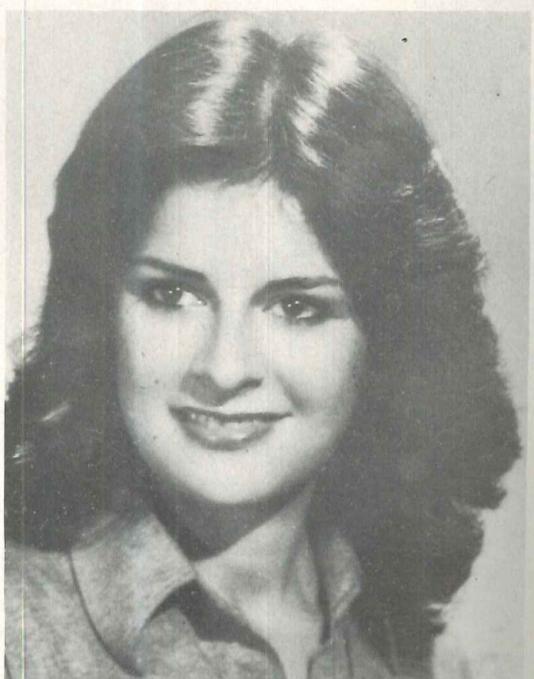
Señorita

EVY IVONNE  
BUENO COTES



Teniente de Corbeta

RAFAEL IGNACIO  
GIL GALINDO



Señorita

JANETH PATRICIA  
GIL GALINDO



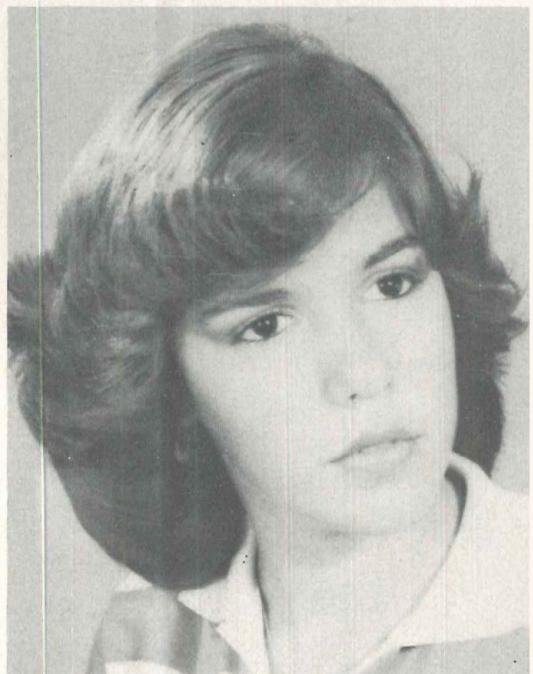
Teniente de Corbeta  
MANUEL GUILLERMO  
BARRERA V.



Señorita  
MARIA EUGENIA  
SOTO COVO



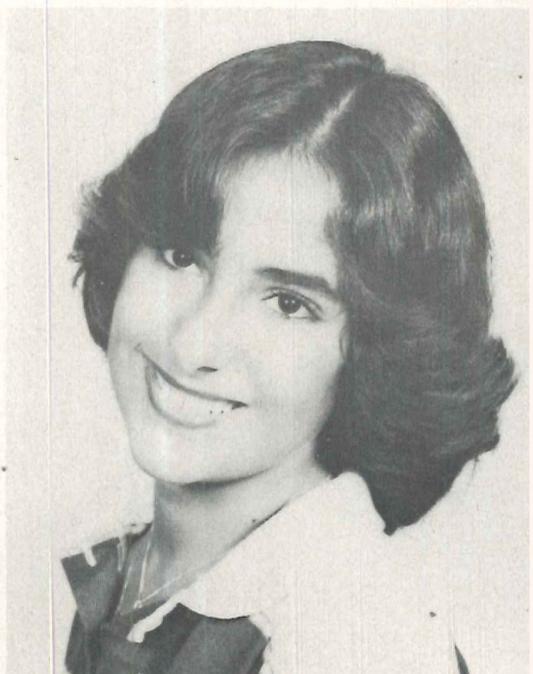
Teniente de Corbeta  
RICARDO RAFAEL  
GALVIS COVO



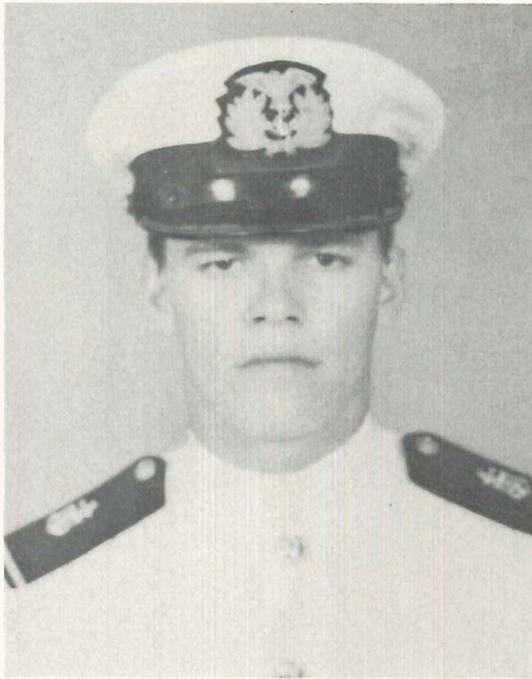
Señorita  
MERCELENA  
BERRIO VILLARREAL



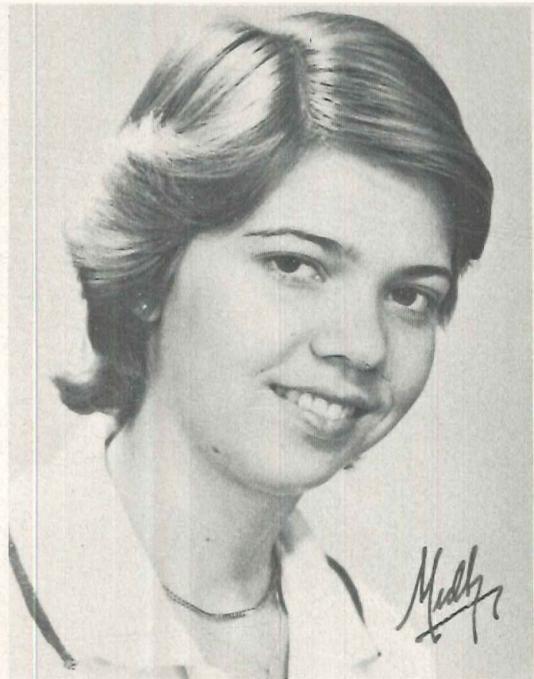
Teniente de Corbeta  
JAIME EDUARDO  
MORALES NUÑEZ



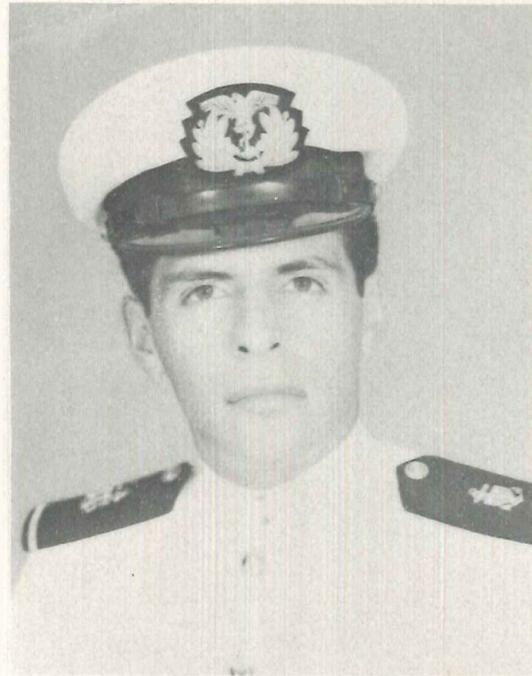
Señorita  
CLAUDIA EUGENIA  
OSPINA PARADA



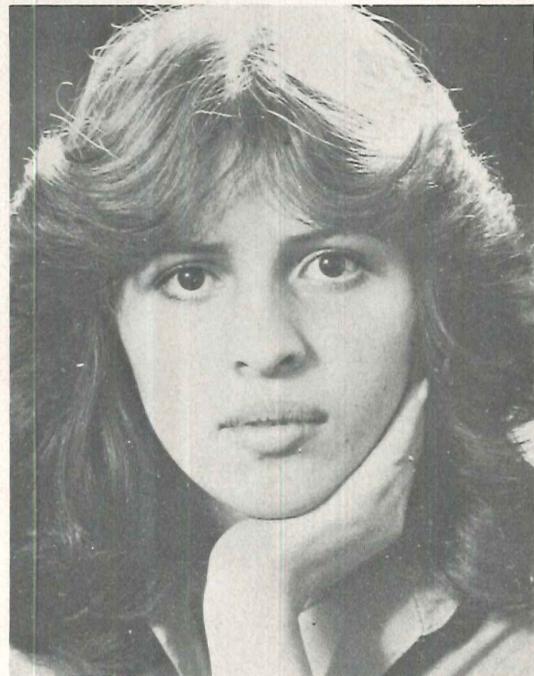
Teniente de Corbeta  
CARLOS ARTURO  
VICTORIA BOTERO



Señorita  
MARIA DEL ROSARIO  
VICTORIA BOTERO



Teniente de Corbeta  
EDGAR ENRIQUE  
URDANETA NAVARRETE



Señorita  
EVELYN  
URDANETA NAVARRETE



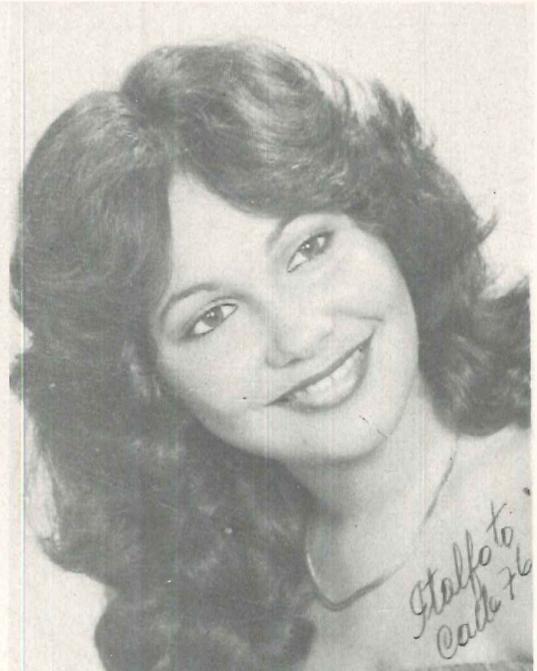
Teniente de Corbeta  
JUAN MANUEL  
LESMES DUQUE



Señorita  
MARIA CRISTINA  
LESMES DUQUE



Teniente de Corbeta  
JOSE VICENTE  
CARO GONZALEZ



Señorita  
JUDYTH MARIA  
CARO GONZALEZ



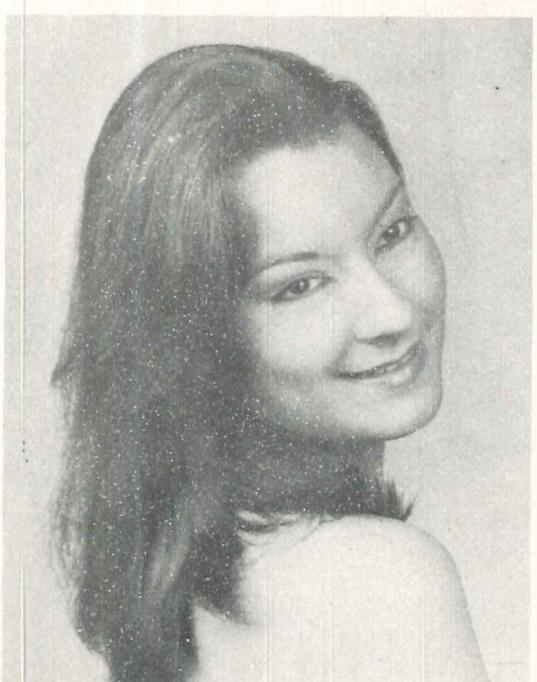
Teniente de Corbeta  
JOEL  
CORONADO YZAGUIRRE



Señorita  
GLORIA PATRICIA  
HESHUISIUS BUITRAGO



Teniente de Corbeta  
DANIEL J.  
GEORGE



Señorita  
ALBA LUZ  
PUENTES

## ORAMA LTDA.

AGENCIA DE ADUANA - AGENCIA MARITIMA  
BODEGA EN ZONA FRANCA DE BARRANQUILLA  
COMERCIO EXTERIOR - IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES  
AGENTES DE CARGA - BARRANQUILLA

Calle 34 N° 43-109 Ofna. 612

Teléfonos: 314-821 / 321-202 / 318-610

BOGOTA: Calle 15 N° 8-68 Ofna. 403

Telefono 2-416-359



## HOTEL *Cartagena Real*

EL HOTEL TROPICAL  
DE LA COSTA ATLANTICA

- Para disfrutar de inolvidables vacaciones.  
Ubicado en el sitio preciso, cerca de todo  
. . . Restaurantes, Casinos, Teatros, lugares de  
diversión nocturna, baluartes históricos y playa  
privada frente al Hotel.

EL CARTAGENA REAL LO TIENE TODO !

- 20 pisos de diseños en cada detalle.  
- 80 Suites de lujo con terrazas al mar y a la ciudad  
antigua.

Aire acondicionado central, agua caliente en todas  
las suites, piscina, televisión, Restaurante "El  
Espolón", Bar de "Leva", Cafetería Ola's, Lavan-  
dería, Salón de Conferencias.

AVENIDA DEL MALECON No. 10-150  
TEL. 46058 - APARTADO AEREO 3908  
CABLES: CARTAREAL  
CARTAGENA - COLOMBIA

HOTEL CARTAGENA REAL. . . la sonrisa amable del Caribe.

*Wolowicz & Cia Limitada*

AGENTES DE ADUANA Y TRANSPORTE MARITIMO  
ASESORIA DE IMPORTACION Y EXPORTACION  
FLETAMENTOS

BELFRAN LINE - CIA. PERUANA DE VAPORES - JUGOSLAVENSKA  
OCEANSKA PLOVIDBA - LINEA MEXICANA DEL PACIFICO S.A.  
MARASIA S.A. - POLISH OCEAN LINE - WEST INDIA LINE.

OFICINA PRINCIPAL: Carrera 10 N° 28-49 Piso 19 Conmutador: 2412173 - Depto. Marítimo: 2431728  
Apartado Aéreo 4347 - Bogotá, D.E. (Colombia)

## MOSAICOS DEL CARIBE LTDA.

Los mejores mosaicos de la costa  
y toda clase de **MATERIALES PARA  
CONSTRUCCION**

CALLE 52 No. 41-88  
Barranquilla

# PROMOTION MAIL





ESPAÑA "REPUBLICA DE CHINA", al Guardiamarina de Infantería de Marina que ocupó el Primer Puesto en su Curso, CASTRILLON TORRES FERNANDO.

## PREMIOS

PREMIO "FUERZA NAVAL DEL ATLANTICO", al Guardiamarina que obtuvo las más altas notas en Armamento, LOPEZ VERA CARLOS.

PREMIO "DIRECCION ESCUELA NAVAL ALMIRANTE PADILLA", al Guardiamarina que se distinguió por sus Condiciones de Mando, CASTRILLON TORRES FERNANDO.

PREMIO "COMANDO DE INFANTERIA DE MARINA", al Guardiamarina de Infantería de Marina que obtuvo el Primer Puesto en su Curso, CASTRILLON TORRES FERNANDO.

PREMIO "AGRUPACION ANFIBIA DEL ATLANTICO", al Guardiamarina de Infantería de Marina que obtuvo el Mejor Promedio en Materias Profesionales, CASTRILLON TORRES FERNANDO.



Subteniente de Infantería  
de Marina

FERNANDO  
CASTRILLON TORRES



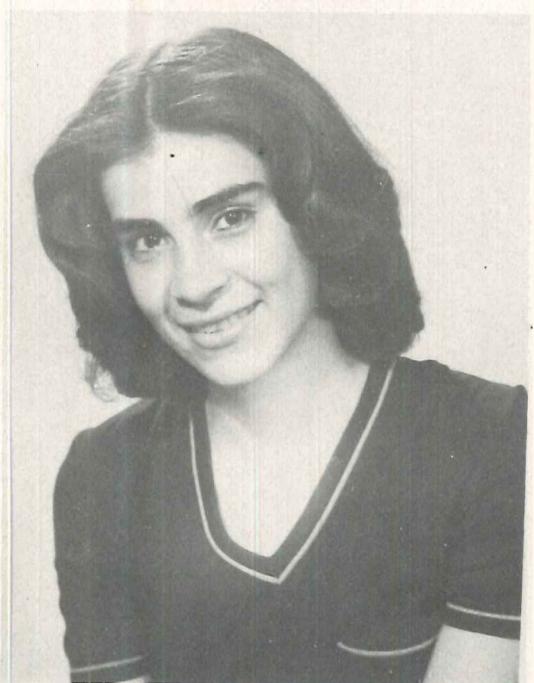
Señorita

LUZ ADRIANA  
CASTRILLON TORRES



Subteniente de Infantería  
de Marina

CARLOS ALBERTO  
LOPEZ VERA



Señorita

MARIA DEL PILAR  
LOPEZ VERA



Subteniente de Infantería  
de Marina

FERNANDO JAVIER  
VARGAS FLOREZ



Señorita

AMANDA  
VARGAS FLOREZ



Subteniente de Infantería  
de Marina

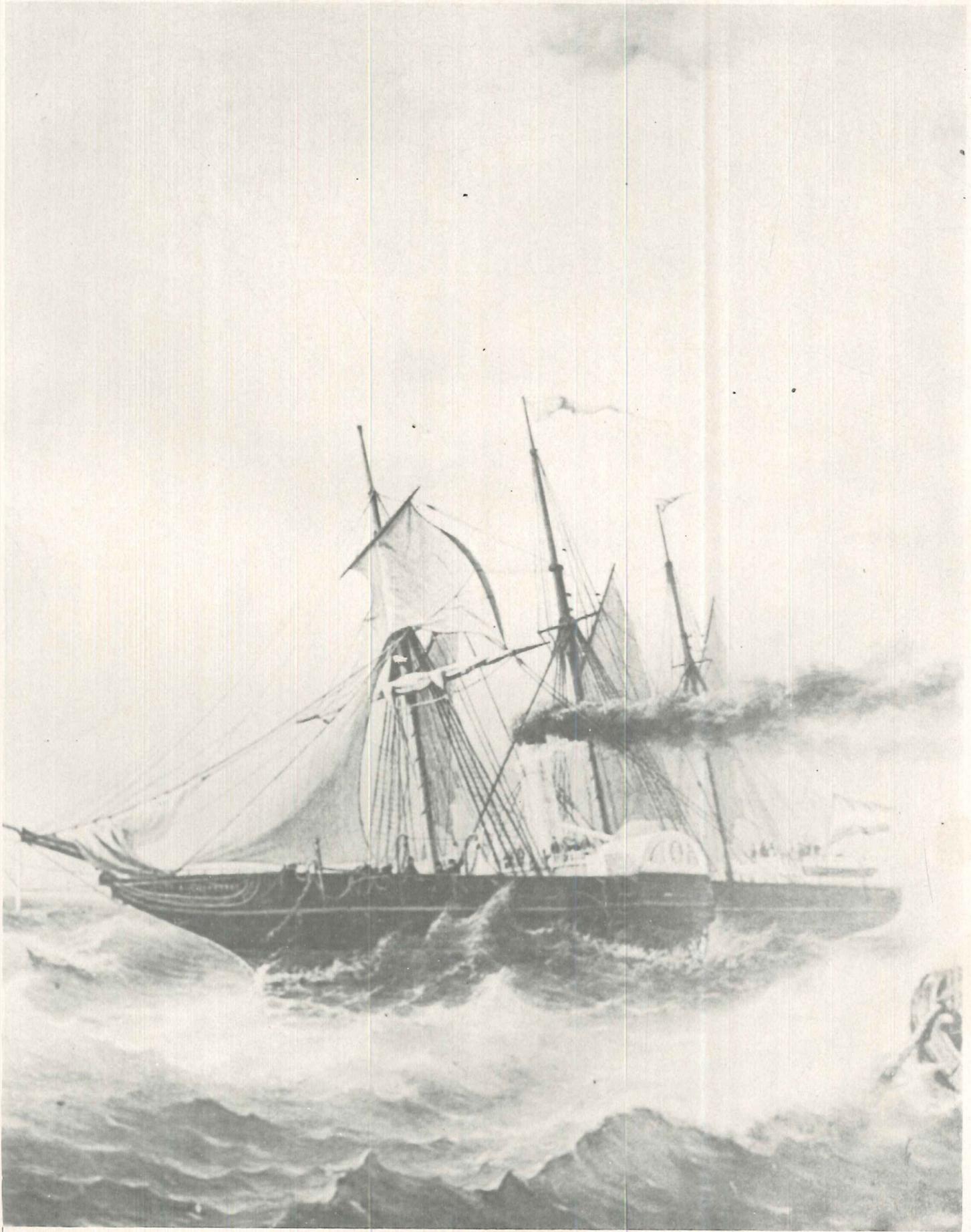
GONZALO ANTONIO  
ARIAS DUQUE



Señorita

MARIA CECILIA  
MERINO CORREA

# PROMOCION MI XXII



# PREMIOS

PREMIO “DIRECCION GENERAL MARITIMA Y PORTUARIA”, otorgado al Pilotín que obtuvo el Primer Puesto en su Curso, NAVARRO GARCIA JAIRO.

PREMIO “BÁSE NAVAL ARC BOLIVAR”, al Pilotín que obtuvo las más altas notas en Materias de Ingeniería, ROJAS ARMELLA JOAQUIN.

PREMIO “FLOTA MERCANTE GRAN-COLOMBIANA”, al Pilotín que obtuvo el Primer Puesto en su Curso, NAVARRO GARCIA JAIRO.

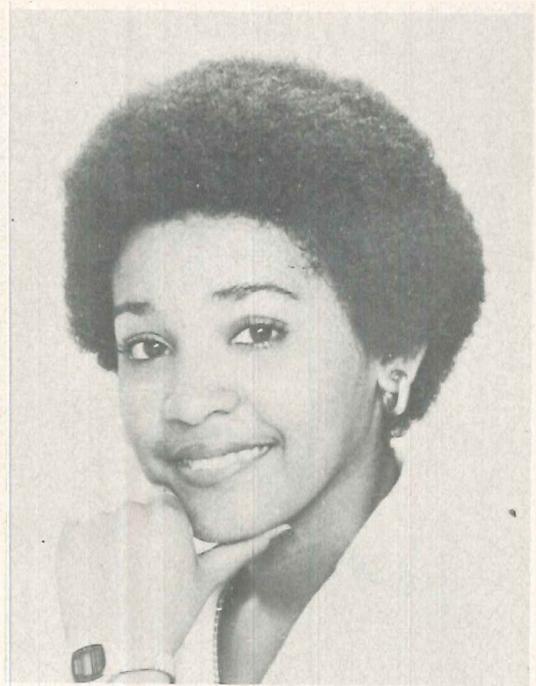
PREMIO “AGROMAR”, al Pilotín que obtuvo la más alta nota en Aptitud Naval, GOMEZ GONZALEZ GUSTAVO.

PREMIO “ASOCIACION DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE GRANCOLOMBIANA”, otorgado al Pilotín que se destacó como el Mejor Compañero, ROJAS ARMELLA JOAQUIN.



Tercer Oficial Ingeniero

JAIRO JAVIER  
NAVARRO GARCIA



Señorita

YAMILE  
NAVARRO GARCIA



Tercer Oficial Ingeniero

JOAQUIN TIRSO  
ROJAS ARMELLA



Señorita

MARIA LUISA  
ROJAS A.



Tercer Oficial Ingeniero

JESUS ENRIQUE  
BERNAL GONZALEZ



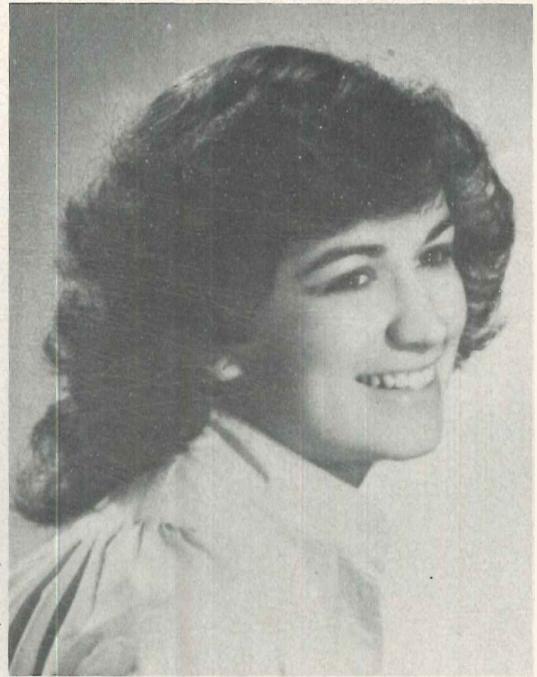
Señorita

MIRYAM  
BERNAL GONZALEZ



Tercer Oficial Ingeniero

CARLOS AUGUSTO  
GUTIERREZ ROJAS



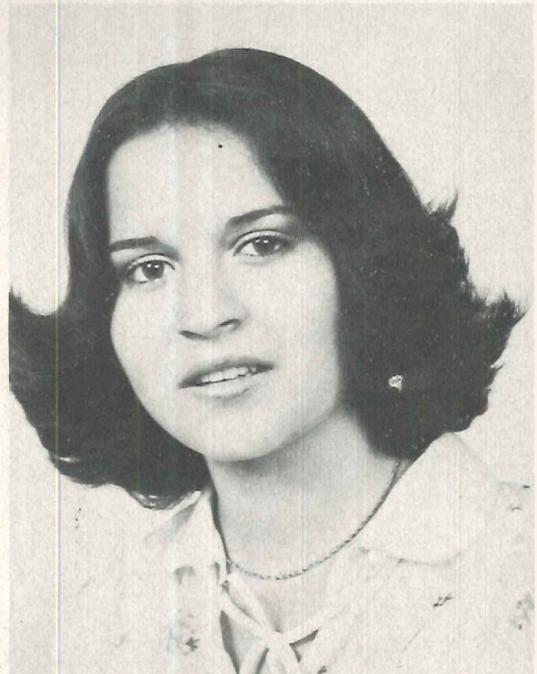
Señorita

MARIA DEL PILAR  
GUTIERREZ R



Tercer Oficial Ingeniero

ROGELIO ALBERTO  
BEDOYA PALACIOS



Señorita

DIANA  
BEDOYA



Tercer Oficial Ingeniero

GUSTAVO  
GOMEZ GONZALEZ



Señorita

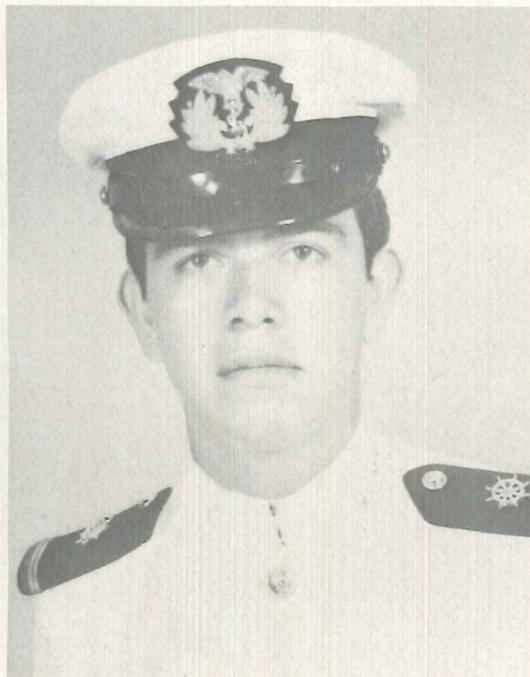
MARCELA  
RODRIGUEZ



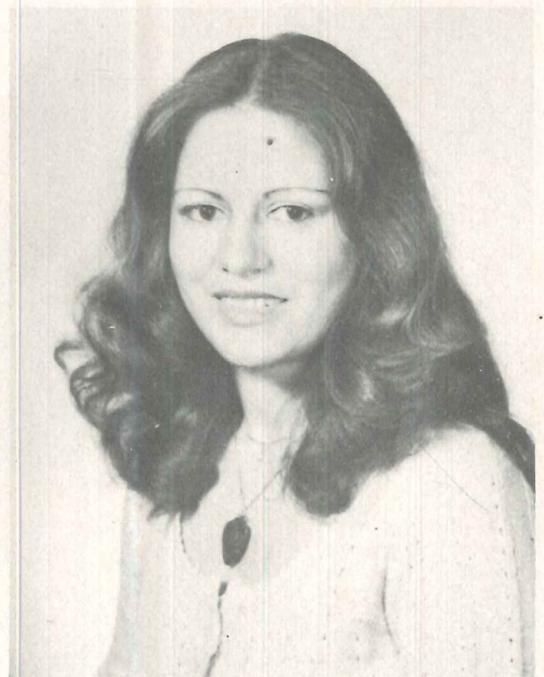
Tercer Oficial Ingeniero  
GILDARDO  
ORTIZ PARRA



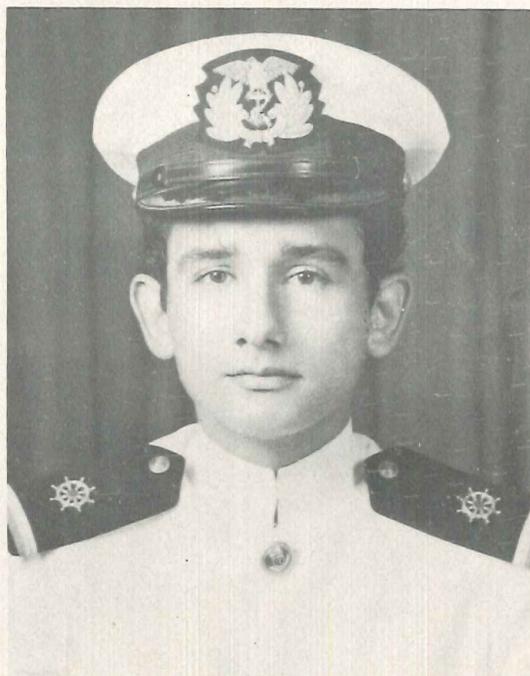
Señorita  
LUZ HELENA  
PARRA GARCIA



Tercer Oficial Ingeniero  
FERNANDO  
GAMBA OLARTE



Señorita  
MIRYAM  
HERNANDEZ



Tercer Oficial Ingeniero  
JORGE ELIECER  
ARIAS ARIAS



Señorita  
MARIA EUGENIA  
CASTILLA ARIAS



Tercer Oficial Ingeniero

GABRIEL JAIME  
ROBLEDO VELEZ



Señorita

LUCY  
LEREA



Tercer Oficial Ingeniero

FERNANDO  
VARGAS PEREIRA



Señorita

LUCERO JANETTE  
VARGAS PEREIRA



Tercer Oficial Ingeniero

JAIRO ALBERTO  
MARULANDA R.



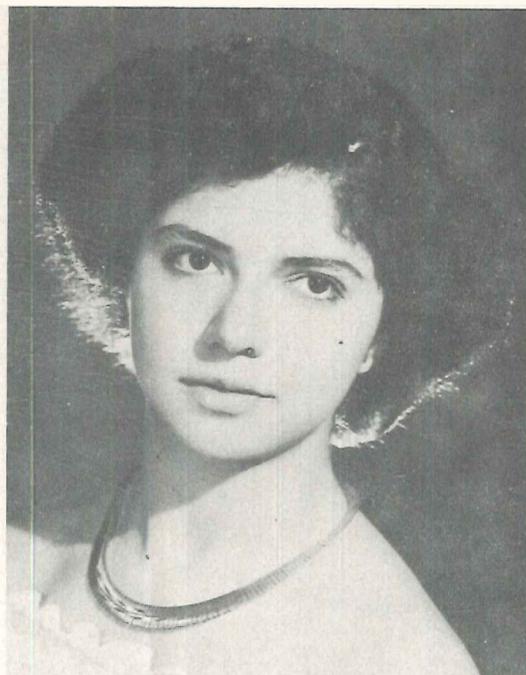
Señorita

MARTHA TERESA  
MARULANDA



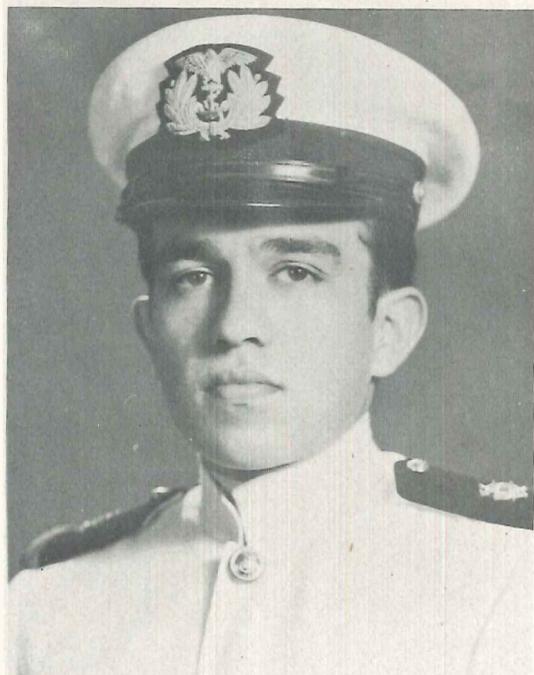
Tercer Oficial Ingeniero

EDGAR TULIO  
TINJACA SANCHEZ



Señorita

SANDRA  
TINJACA



Tercer Oficial Ingeniero

LUIS FRANCISCO  
CAMARGO H.



Señorita

LUZ MARINA  
CAMARGO HERNANDEZ



Tercer Oficial Ingeniero

FERNANDO  
GARCÉS S.



Señorita

CARMEN EUGENIA  
OSORIO S.



Tercer Oficial Ingeniero  
CARLOS ENRIQUE  
LOAIZA CHALARCA



Señorita  
MARTHA NOHORA  
LOAIZA CHALARCA



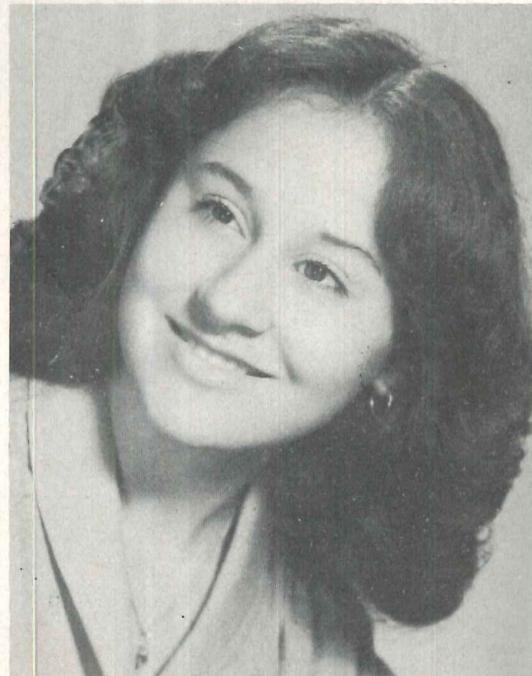
Tercer Oficial Ingeniero  
JUAN FELIPE  
RESTREPO LOPEZ



Señorita  
ANGELA MARIA  
RESTREPO LOPEZ



Tercer Oficial Ingeniero  
JOSE HONORIO  
CADAVID YEPES



Señorita  
LEONOR LUCIA  
CADAVID YEPES



# DESPEDIDA

*Las que siguen son las palabras de un hombre agradecido, y al escribirlas procuro ofrecer el homenaje más auténtico y más sincero a ésta que ha sido durante cinco años el hogar, la familia, la escuela y el trabajo. Y en cierto modo una especie de templo a cuyo altar he acudido diariamente buscando respuesta a tantas preguntas o simplemente a ofrecer las satisfacciones de una jornada. Cuando ha transcurrido esta etapa me ocurre lo que he visto ocurrirle a todos cuantos me han precedido; pero yo siento como si esta nostalgia fuera un pesado hilo que empieza a llamarme antes de haber partido. Mi nostalgia es mayor por la certeza de que tendría que ser muy grande mi fortuna para que yo volviera a ver pronto estos predios que me acogieron por tanto tiempo. Pienso cuándo volveré a pisar esta tierra cuyo sabor tuve en mis labios tantas veces bajo el sol, tórrido y vitalizante, cuando el sudor y la sangre de mis brazos, mis piernas y mi frente se confundieron con la savia de estas hermosas piedras. Pienso cuántas lecciones de humildad, de prudencia y de entereza tuve que tomar de estos claustros para llegar hoy al día de alistar un equipaje y partir con el alma rebosante de gratitud.*

*En esta escuela conocí otras caras de la vida, otros colores, otras brillanteces. Conocí y aprendí a querer esta tierra. Aprendí un significado más justo de lo que es la nacionalidad y aprendí que realmente nuestra tierra es la tierra donde luchamos día a día. Nuestra tierra es múltiple y única a la vez.*

*Escuela mía: siendo tu discípulo me convertí en un hombre. Se dice que el silencio es más expresivo que las palabras, pero yo quiero que sepan de mi alegría de haber sido alumno de la Escuela Naval de Cartagena.*

*Guardiamarina Joel Coronado Yzaguirre  
Becario Venezolano*

*Agua que no has de beber...  
No la dejes correr!*

El agua que tu economizas  
la llevamos a los  
barrios del sur.



Mientras tu desperdicias agua, muchas zonas de la ciudad carecen de ella !

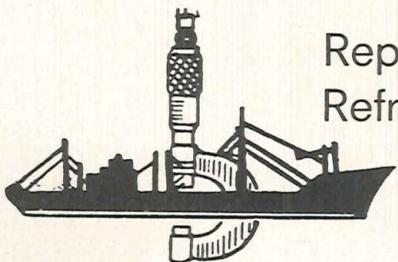
Midiendo tu consumo de agua, no solo evitas el pago de una elevada cuenta mensual, sino que colaboras para que, quienes no gozan de este servicio, puedan tenerlo.

**COLABORA POR UN MEJOR SERVICIO PARA TODOS !**

**EPM EMPRESAS PUBLICAS  
MUNICIPALES  
DE BARRANQUILLA**  
En plena reorganización.

SORVISA

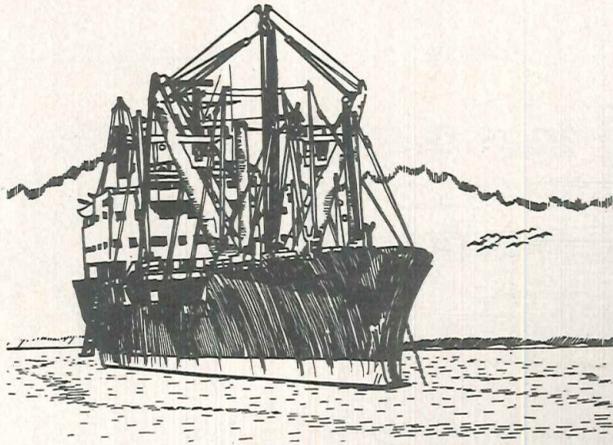
TECNICA NAVAL E INDUSTRIAL  
"TECNAVAL"



Reparación de Motores Diesel Marinos, Equipos de Refrigeración para Bodegas, Compresores, Equipos Hidráulicos; Soldaduras de toda clase.

Facilidades de Atraque.

Carrera 50 No. 40-62 - Teléfonos: 23-836. Residencia: 46-794  
BARRANQUILLA - COLOMBIA



COMPAÑIA AGROPECUARIA  
Y MARITIMA  
SANTA ROSA LTDA.  
"AGROMAR"

**RESEÑA:**

Esta Compañía se creó hace 13 años, se inició con tres buques pequeños, en el transporte de maderas, de ahí su nombre.

Agromar cuenta actualmente con 800 trabajadores, entre empleados y tripulantes. Sirve tráficos de y para Colombia, con México, Centroamérica, Venezuela, Brasil, Argentina y Uruguay. Sirve los tráficos de cabotaje entre Turbo y los puertos del Atlántico Colombiano.

**TRAFICOS:**

**Resolución Dimar 055/74**

Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Cartagena, Barranquilla (opcional), Santa Marta, Puerto Cabello, Trinidad (opcional), Río de Janeiro, Santos, Paranagua (opcional), Montevideo (opcional), Buenos Aires, Necochea (opcional), Bahía Blanca (opcional).

Regreso: Buenos Aires, Angra Dos Reis (opcional), Paranagua (opcional), Santos, Río de Janeiro, Victoria (opcional), Salvador, Recife (opcional), Guayanas (opcional), Trinidad (opcional), La Guaira, Puerto Cabello, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Coatzacoalcos, Tampico, Veracruz.

Servicios de cabotaje entre Turbo y Barranquilla para atender el transporte de maderas.

**BUQUES**

NOMBRE	TRB	TRN
1. COVADONGA	4219	1353
2. DARIEN	3945	2101
3. CIUDAD DE TURBO	3805	2132
4. CIUDAD DE ITAGUI	3806	2122
5. BECEÑA *	5618	3103
6. TOPEKA *	5054	2850
7. IRAZU *	3805	2123
8. CORAIN I	7338	4730
9. CORAIN II	7338	4730
	<u>44928</u>	<u>25244</u>

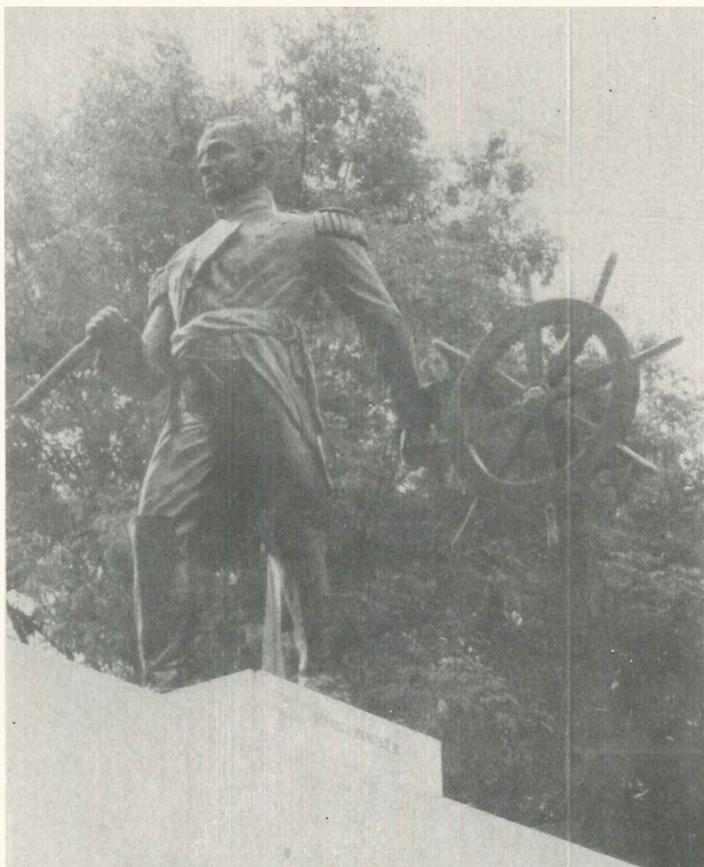
**ASOCIACIONES**

Agromar - Lloyd Libra Navegacao (del Brasil), para los tráficos Río de Janeiro, Santos, Salvador, Recife, Belén y Buenaventura. Resolución 000553 Septiembre 8 de 1977.

Agromar - Líneas Marítimas Argentinas Elma: Para el tráfico entre Buenos Aires y Buenaventura. Resolución 000646 Noviembre 8 de 1977.

Agromar - Valmar: para el tráfico entre los Puertos Mexicanos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, y los puertos del Atlántico y Pacífico colombianos.

(\* ) Buques de Bandera Panameña, restantes, buques registrados con Bandera Colombiana.



# SER GRAN OFICIAL UN TRIUNFO!

*TFLR (r)*

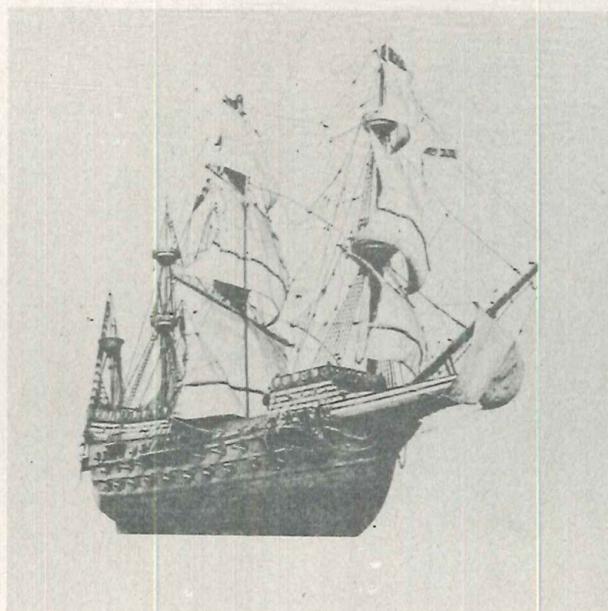
*LELIO ISAAC FAJARDO SANCHEZ  
EX-CAPELLAN DE LA ESCUELA NAVAL*

Es generalmente en los primeros años del recién graduado, cuando hacen su aparición los síntomas de NEUROSIS; cuando se encuentran los casos con un denominador común de infantilismo, de inmadurez. Y no es extraño, pues el contacto con las primeras responsabilidades de la Vida Profesional Adulta es cuando estallan estas manifestaciones. Ocurre que, para llegar a un alto grado de MADUREZ el hombre va pasando por diversos estados hasta llegar al más elevado, que es el dominio del espíritu. Para lograrlo, lo más importante es saber superar cada etapa, integrarla de tal manera que no quede añoranza de la anterior. Sin embargo, cuando ha habido represiones, traumas, etc., este avanzar en la edad psicológica es lento, a veces nulo. Por eso cuando el joven Oficial sale de la Escuela, ese primer contacto es duro, difícil. Es frecuente ver gentes que en la etapa primera de formación eran eminentes, llevados en palmas debido a su inteligencia y a su manera de ser y luego, al salir a la vida real, han sido unos verdaderos fracasados. Por el contrario, hombres medianos, pero con una serie de cualidades humanas y de madurez, realizan obras maravillosas.

Hoy más que nunca, es innegable, hay una especie de prolongación, de la edad de la adolescencia, no un retraso sino una prolongación, es decir, que se está más tiempo en esta fase. Esto tiene gran interés por el estilo de vida que se suele llevar en las FUERZAS MILITARES. Los jóvenes oficiales muestran una inmadurez al salir de su época esencialmente formadora, LA ESCUELA. (Hablemos psicológica y no científicamente). Es en este instante cuando van descubriendo los problemas en su descarnada realidad y en toda su amplitud y con todos los matices del caso. Son paralelamente y de rechazo, sus problemas los que se le presentan como no resueltos. Porque entonces, padeciendo estas preocupaciones e inquietudes propias, los subalternos les piden resolver sus problemas. Pero esta tarea es demasiado para su personalidad todavía incipiente o adolescente y la neurosis aparece. Dicho sea de paso, es lamentable cuando el individuo se “ancla” de por vida con rasgos infantiles impresionantes.

Un signo para descubrir la madurez es la OBJETIVIDAD. La persona madura es capaz de la RELATIVIDAD. Ve los acontecimientos como son, no como uno quisiese que fueran, pues de hecho en la vida son pocas las posiciones absolutas a adoptar y menos todavía los juicios sin reserva, sin matices. La aceptación de las realidades con esta objetividad solo la logra un equilibrado. Por eso una “personalidad”, habiendo adoptado una norma de conducta racional, sabrá mantenerla por encima de las fluctuaciones del interés y de los cambios. Esta actitud serena hace que el individuo se reconozca con sus posibilidades, sus insuficiencias, su capacidad, su limitación.

Ver a un oficial ubicado de frente a la realidad de la vida, es un triunfo. Buscará que su vida profesional vaya muy acorde con la privada. Dios y los hombres lo motivarán felizmente. Se postrará ante el creador, reconociendo la necesidad de EL y acatará al prójimo con singular serenidad y en plan de verdadero servicio. Esto es ser gran OFICIAL. Esto es un triunfo.



*El mar!  
Lo contemplas...  
En su inmensidad extraña  
y maravillosa.  
Describiendo  
suaves palabras,  
delicados secretos  
de su espléndida naturaleza.*

*Vislumbres esas olas...  
esparciéndose en los arrecifes.  
Las palmas surcando la orilla  
encorvadas caprichosamente,  
las sombras  
enmarcando el paisaje.  
Mientras... las gotas de rocío  
se deslizan por entre las hojas  
para besar la arena.*

*Puedes percibir?  
... es un instante,  
nuestra vida,  
un acallar que dá el silencio  
lleno de felicidad... o tristeza.  
Es la asidua esperanza de un nuevo  
y esplendoroso despertar!*

CDIM Camilo Paredes

# VIEJAS TRADICIONES MARINERAS



El mar, inspiración de poetas, sueño de jóvenes y esperanza de doncellas ha sido por siglos una de las más arduas barreras que ha tenido el hombre por franquear. Desde los Fenicios hasta nuestros días conocemos tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los marinos. La vida de mar es distinta, es natural, es saludable, es temeraria, es romántica, es ruda, es bohemia, es alegre, es espontánea, es misteriosa, por lo tanto los marinos son una casta distinta donde quiera que vayan y siempre han sido supersticiosos y tradicionalistas ya que los descubrimientos, batallas, acciones extraordinarias, peligros y parrandas han dado pie para crear las costumbres, historias y leyendas que hoy llegan hasta nuestros oídos y enriquecen aún más este modo de vida sin que por esto no deje de asimilar todos los tecnicismos modernos.

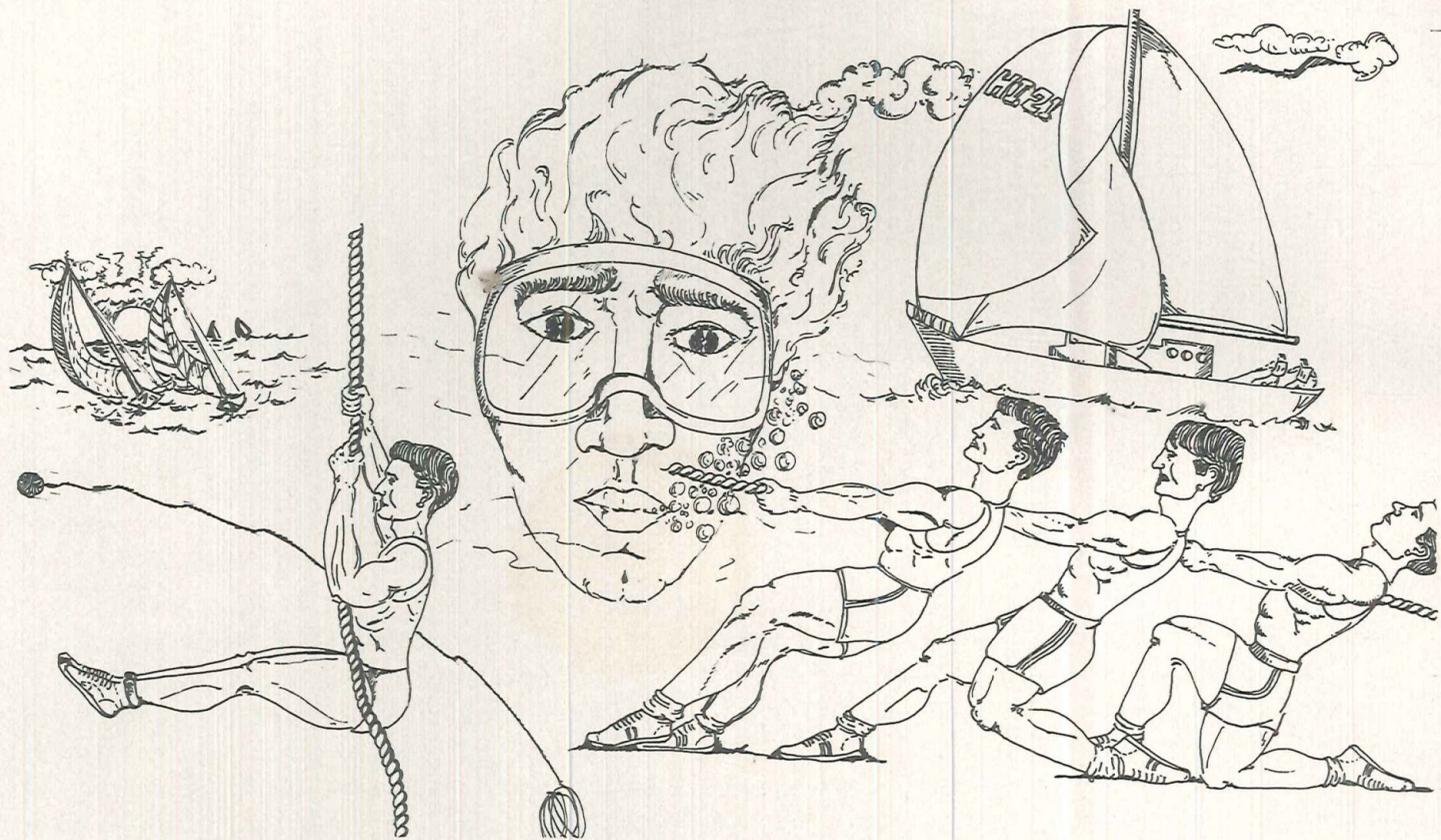
Nuestra Armada, como la gran mayoría de las Armadas del mundo, tuvo sus orígenes en la Armada Británica, que es tal vez una de las más antiguas, poderosa y tradicionalista y por ellos acogimos muchas de sus tradiciones y costumbres dentro de nuestra vida diaria.

Para no dar más rodeos, vamos a ver algo sobre la ceremonia del Matrimonio Naval: todo empieza cuando el Oficial le regala a la novia una réplica de su anillo de grado con la fecha del compromiso; ya ha firmado su sentencia; una vez se acerca la ceremonia, el novio nombra un "best-friend" ó mejor amigo, tal vez con la esperanza de que lo salve de su eterno cautiverio, pero resulta siendo su verdugo, ya que le dá bríos, le saca de atafagos, le colabora en todos los preparativos y la noche anterior le embriaga junto con todos sus compañeros para que vaya al altar con un sonriente "Sí" en los labios.

En el buque del novio a la hora de izar el pabellón el día de la ceremonia, se iza en una driza del mástil principal, una corona de flores blancas. En la iglesia, después de la ceremonia el nuevo matrimonio, que se considera el más feliz del mundo, pasa por debajo de una "bóveda de acero" que le hacen sus compañeros de armas con sus fulgurantes espadas, significando así su acogida y protección dentro de la gran Familia Naval; de allí la comitiva se dirige al buque donde la novia arría la corona y el novio iza el ramillete de su esposa; se brinda con una copa de champaña en honor de los novios para euforizar a los concurrentes y luego se dirigen a la casa de la novia donde se celebrará la fiesta. Llega la hora de sindicar nuevos reos y él entrega la corona al más antiguo de los solteros de la reunión y ella arroja el ramo a las solteras que hace dos horas le están lanzando miradas de envidia, (ya sabemos que no hay muerto malo ni

novia fea), enseguida proceden a finar el ponqué o pudín de impecable presencia, hiriéndolo de muerte con la espada de Oficial, asida por sus temblorosas manos, sin saber a que se debe el nerviosismo. El regalo del buque lo presentan los dos Oficiales menos antiguos y consiste en una tula marinera de tamaño mediano, llena de monedas en bajas denominaciones, con el fin de que el esposo se trasnoche contando la cuantía del presente.

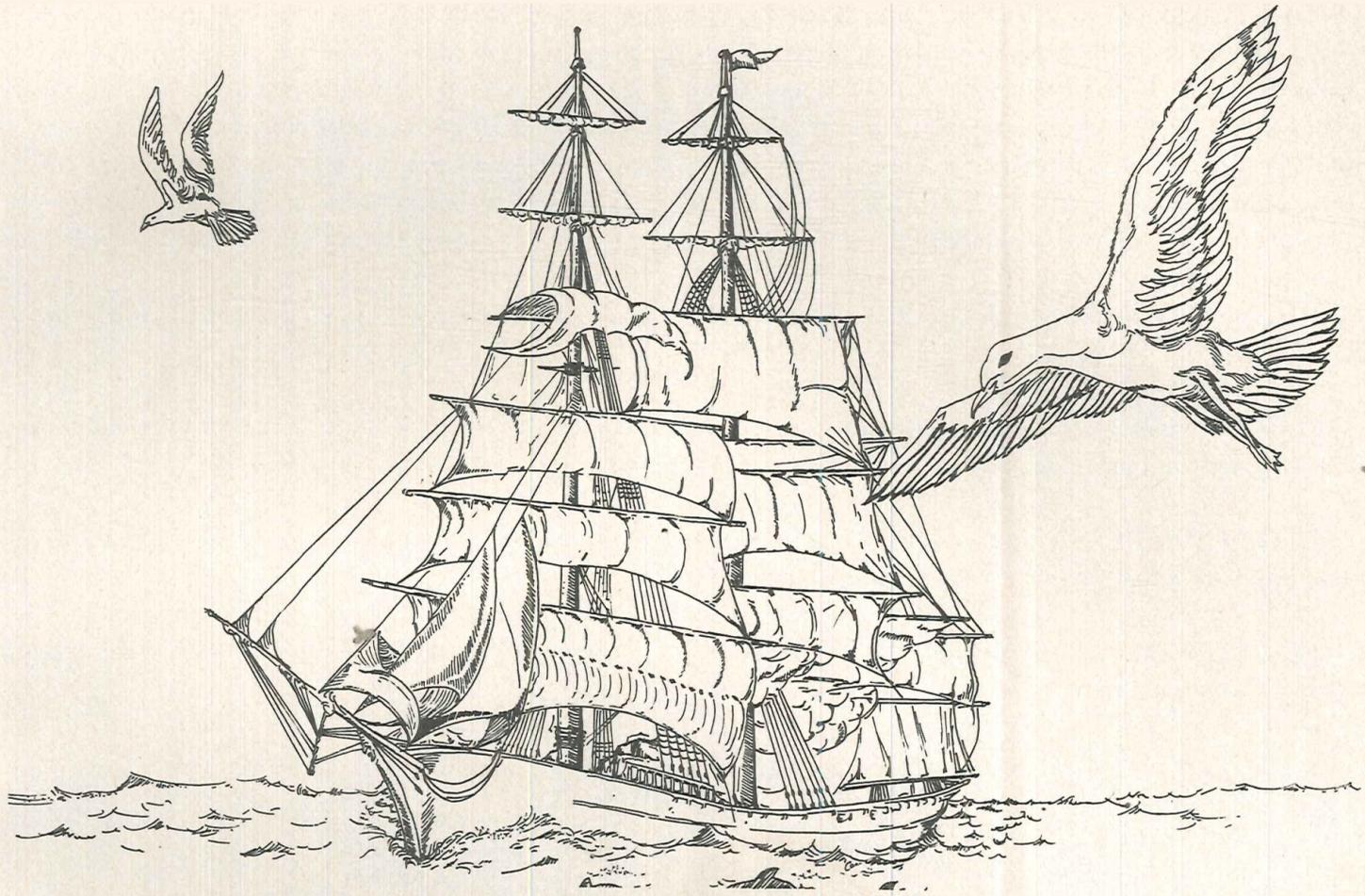
Hay tradiciones en el uniforme, por ejemplo la cinta de la gorra que hoy día usan los marineros con el nombre de su buque, viene desde cuando los marineros usaban larga cabellera, les molestaba para trabajar y les azotaba la cara al haber brisa; por lo tanto se lo amarraban con una cinta que identificaba a cada uno; el cuello cuadrado de la chompa, proviene del uso de un trapo que se ponían en los hombros, ya que el sudor y la grasa que usaban en el cabello les dañaba la ropa; la rabiza, que se lleva en el cuello con un pequeño nudo del ahorcado, es símbolo de lealtad, simbolizando la muerte antes que rendirse, y el luto que es una cinta negra, también en el cuello y que los Oficiales la llevan en la gorra es por el Almirante NELSON y los marinos muertos durante la batalla de Trafalgar.



Hay tradiciones en la rutina diaria y en el trabajo como: la de pagar "vino" a la hora del almuerzo si se ha cometido en público algún error, con un brindis al Comandante y a los Oficiales; también brinda vino un Oficial que llegue trasladado a una unidad, por su progreso y sus nuevos compañeros de trabajo; es costumbre hacer una comida formal mensualmente con mucha etiqueta en mess - jacket y vestido largo respectivamente los Oficiales y sus señoras o sus novias.

Es tradición que cuando una dama se pone la gorra de un marino, debe darle un beso (no es obligatorio en la boca). Según GEORGE LLOSES un buque es llamado ella. . . "porque donde esté ella, siempre habrá confusión. . . porque usualmente hay varios hombres rondándola. . . porque lleva mucha pintura para verse bien arreglada. . . porque no es su adquisición lo que te quiebra, sino su mantenimiento. . . porque ella es toda adornada por fuera, exhibe sus formas y esconde su fondo".

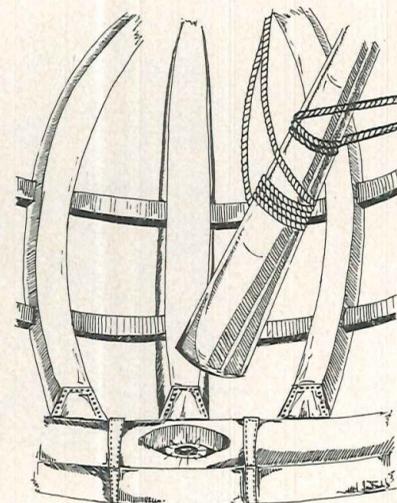
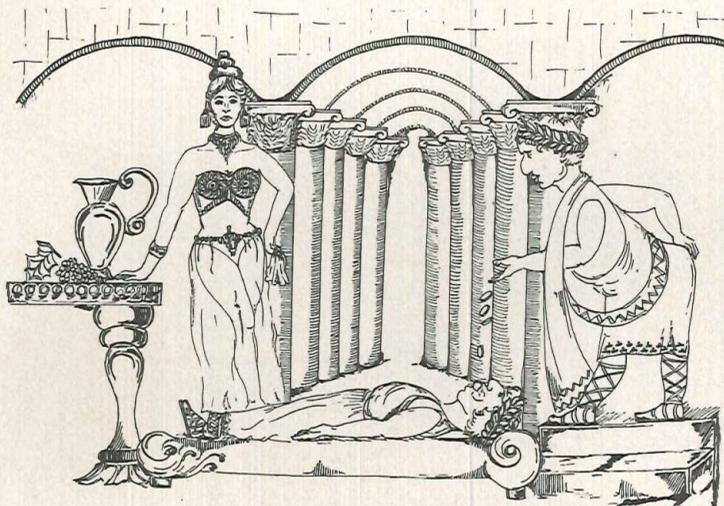
Es tradición cuidar las gaviotas, compañeras perennes del marino, a quienes no se puede hacer daño y se les brinda descanso y alimento; del mismo modo a los delfines. Los Griegos y los Romanos consideraban el delfín como un pez sagrado y prohibían su pesca; él era emisario entre los dioses y los hombres. En la edad media, el delfín, venido a menos, perdió su categoría de pez sagrado para convertirse en un animal investido de dignidad que figuraba en los estanques con el mismo rango que el león o el águila. Cuando un buque se encuentra en altamar con un velero, es símbolo de buena suerte y debe saludarlo pitando repetidamente mientras le da una vuelta en redondo. En la Marina Portuguesa el costado de babor se le llama el "costado de honor; debido a que VASCO DE GAMA pasó el Cabo de Buena Esperanza teniéndolo siempre por la izquierda"; es costumbre llamar "Capitán" al Comandante de una nave ya sea una lancha o un portaviones, no importando el grado que tenga.



El rudo trabajo diario se volvió costumbre y el instinto competitivo del marino lo volvió deporte y es así como hoy se encuentran difundidos los deportes marinos y acuáticos; como la halada de cabo y el lanzamiento de Heavy - line, la subida de cabo vertical, el buceo, la pesca submarina, el esquí, las competencias de remos en diferentes tipos de botes, regatas a vela, hasta las competencias de veleros de más de 1500 toneladas (Tall - ships), en fin, todas las formas de esa lucha del hombre contra la poderosa fuerza del mar y el viento que nunca dejará de existir.

Cuando se sube al buque, se debe saludar al pabellón en la popa y a la guardia de portalón: todo proviene de que antiguamente, la toldilla, (la cubierta más a popa del buque) era el lugar donde permanecía el Comandante y los Oficiales y todos los visitantes al llegar les dirigían su respetuoso saludo y eran recibidos por unos dos o tres hombres que permanecían en el portalón para ayudarles a subir, o si venían del mar, para izarlos y mantener el bote que los transportaba.

Cuando se está construyendo un buque, existe la costumbre de colocar unas monedas con la cara hacia arriba, en la carlinga (parte de la quilla donde descansan los mastiles) del palo mayor, esto para pagar el pasaje a la eternidad de las almas de sus tripulantes si por desgracia mueren en el mar. Esto proviene de una costumbre romana de poner monedas en la boca de los muertos para pagar el transporte de estos a Charon a través del río Styx.



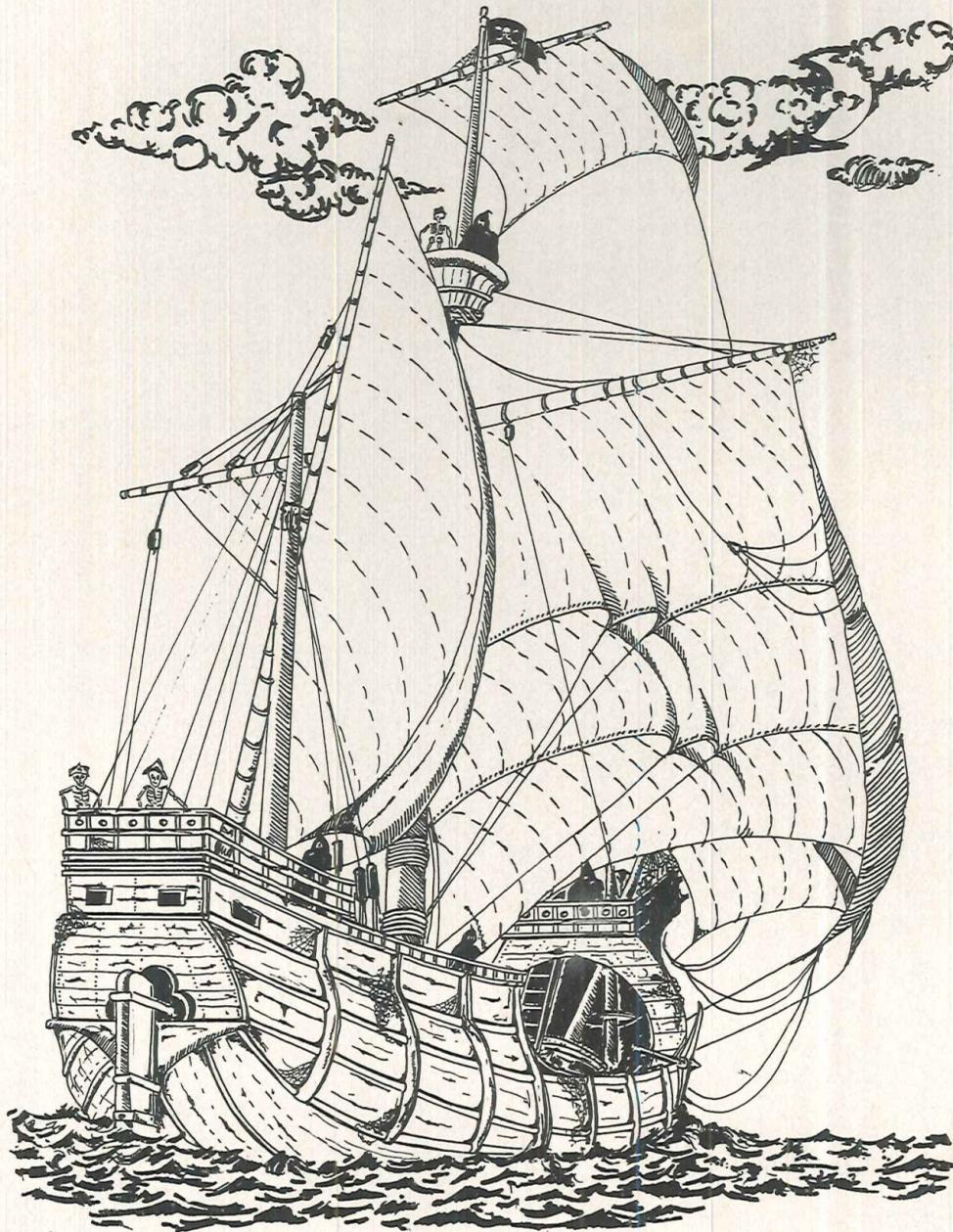
Sobre la margen derecha del Rhin, cerca de Sankt Goar en Alemania, existe una roca alta y escarpada, famosa por su singular eco. A dicha altura la navegación del río es peligrosa; la gente tenía la creencia de que la roca aludida alojaba a una bella sirena llamada LORELEI que atraía a los navegantes al naufragio. Según cuenta la leyenda, LORELEI había sido una adorable doncella que se arrojó al Rhin por la infidelidad de su amante. Desde entonces se transformó en sirena y permanecía sentada sobre la roca peinando eternamente su larga cabellera de oro, con un peine también de ese material. Al acercarse las embarcaciones LORELEI entonaba bellas canciones en voz tan encantadora que los pescadores descuidaban su vigilancia y su rumbo, al grado de que las barcas se estrellaban contra la roca.

Los buques legendarios que siempre han existido, son realidad?, superstición o exageración?, estos son algunos de ellos.

ARGOS, fué construido según las indicaciones de Minerva, condujo a JASEN a la conquista del vellocino de oro. El ARGOS tenía un ojo en la proa que lo protegía de los arrecifes.

El SKIDBLADHNER, navío del Dios ODIN, es lo bastante grande para navegar por el océano y es lo bastante pequeño para poderse plegar, lo que le hace fácilmente transportable.

El NAGLFAR, está construido con uñas de muertos. Por eso se las solían cortar las uñas con el fin de retrasar la llegada de la siniestra nave.

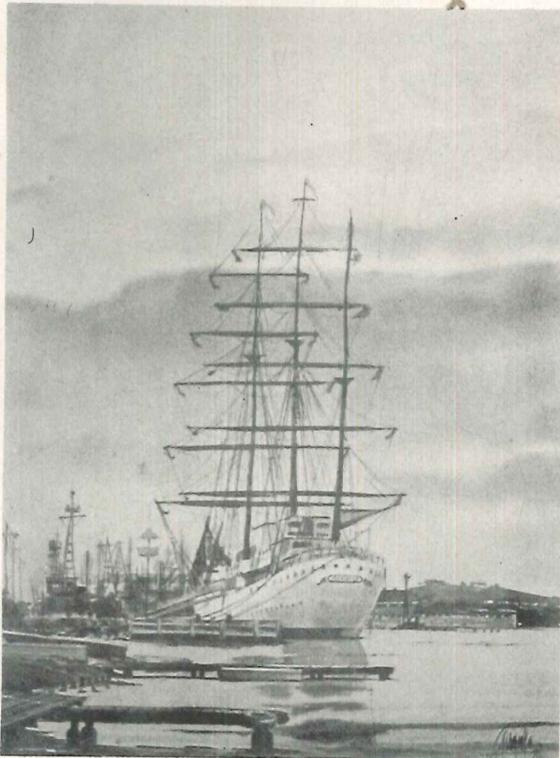


EL HOLANDES HERRANTE

La leyenda del HOLANDES ERRANTE, nacida quizás en el siglo XV, tomó consistencia en el siglo XVIII. Para algunos, este barco era sospechoso de llevar una nación entera entre sus bordas y frecuentaba las playas del cabo de Buena Esperanza. Sus dimensiones eran tales que el grumete encargado de hacer una virada con el timón, tenía la barba blanca al terminar la virada. Algunos sabían que tardaba siete años en dar una virada de banda. Su tripulación estaba compuesta en parte por esqueletos y en parte por espectros transparentes. Tropezarse con el era la muerte segura. Al doblar el Cabo de Hornos, el clipper TEXADA se encuentra (en medio del terror de su tripulación) con el HOLANDES ERRANTE. Días más tarde, cinco marineros son barridos por una ola; otro cae de la arboladura y se mata; el Capitán se suicida; y cuando al fin, hace escala en Hobart, la fiebre amarilla ha acabado con las tres cuartas partes de la dotación. Nada de esto podía extrañar: el TEXADA se había cruzado con el buque fantasma.

Pero no es suficiente esta breve nota para conocer la vida del mar, es necesario observar un amanecer rojo brillante, inspirarse en la inmensidad del mar con la estrella polar o la cruz del sur, sentir un frío que te cale los huesos en la cofa de un velero, jugar con las olas y hacer un castillo de arena en alguna cálida playa, llegar al lugar donde te espera un amor sincero, perder cien veces, beber la brisa, gustar la sal, y sin embargo me pregunto, qué es el mar? y encontré una respuesta que dice “. . . es el camino de la osadía, la frontera de la tierra, el determinador de los continentes, el hostal de los ríos, la fuente de la lluvia, un refugio en el peligro, una invitación al placer”.

TK. Eduardo Posada Zamudio

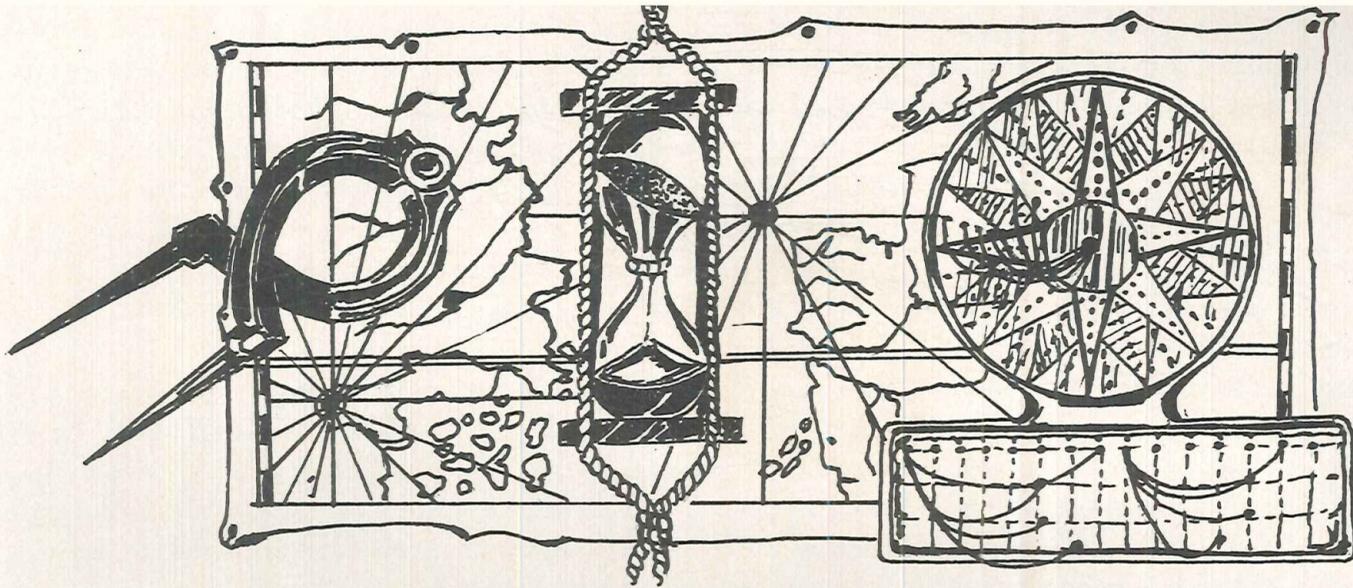


#### APORTES DE COLON A LA NAVEGACION DE ALTURA

A los marinos más arriesgados de la antigüedad, la navegación de altura les planteó serios problemas. . . orientarse y trazar un rumbo en un mar que parecía no tener fin, infundía respeto y temor.

El primero en adentrarse en estas aguas fue el Cartaginés HANNON, en el siglo VI a.c. poco después lo hizo el griego EUXOXIO, aunque ambos no se apartaron de las costas europeas y africanas. CRISTOBAL COLON se aventuró a cruzarlo en una de sus partes más anchas; saliendo de occidente pretendía llegar al lejano oriente, por una vía corta y segura, pensando que la tierra era más pequeña de lo que realmente es y sin poder prever que entre ambas costas existía un continente desconocido.

Tampoco sabía el gran Almirante la importancia que tendría en la navegación de altura la desviación o declinación de la aguja magnética en relación con el polo, aunque debió serle conocido por referencias que venían desde el siglo VIII D.C. Su importancia no era aún conocida ya que no era un factor necesario para navegar en costas próximas como las del Mediterráneo. Sin haber sido COLON el descubridor de este hecho, fué quien lo incorporó a la ciencia, cuando el 13 de septiembre de 1492 descubrió que la desviación variaba de un lugar a otro pasando de nordeste a noroeste al atravesar el meridiano de las Islas Corvo, en el grupo de las Azores.



Todo ello fue anotado por el Almirante en su diario: “En este día al comienzo de la noche, las agujas noruesteaban un tanto” y tres días más tarde, el 17 de septiembre escribe MARTINEZ HIDALGO: tomaron los pilotos el norte, marcándolo hallaron que las agujas noruesteaban una gran cuarta, temían los marineros, estaban apenados y no lo decían al saberlo el Almirante mandó marcar el norte y hallaron que estaban buenas las agujas.

Para aquietar los pilotos, COLON les dió una rápida explicación al decirles: “El fenómeno se debe a que la estrella (según parece la polar) hace movimientos y no las agujas”.

Sin pensarlo, COLON había hecho en este viaje su primer gran descubrimiento, el cual habría de tener importancia en la navegación de altura: que la polar no era estrella fija como lo suponían los navegantes de su tiempo, sino que se movía alrededor del polo terrestre, debiendo tomarse su posición con las estrellas que le son próximas, en la constelación de la Osa Menor, entre las cuales la estrella polar ocupa el extremo de la cola, llamándose a estas estrellas guardas de la polar.

El 30 de septiembre HIDALGO escribe en su diario: “Las estrellas que se llaman guardias, cuando anochece, están junto al brazo de la parte del poniente y cuando amanece está en la línea debajo del brazo, al nordeste parece que en toda la noche no andan salvo tres líneas, que son nueve horas y esto cada noche”. Esto dice el Almirante “También anocheciendo las agujas noruesteaban una cuarta y amaneciendo están con la estrella justo: por lo que parece que la estrella se mueve y las agujas dicen la verdad”.

Su eventual hipótesis la pudo comprobar trece días después, contra la opinión sostenida por los navegantes de su tiempo.

COLON es el primero en descubrir la rotación de la polar y si ignoraba la existencia de la declinación, pudo probarla más adelante. Finalmente esta declinación magnética le resulta distinta a COLON en cada meridiano que corta, de donde deduce que la declinación de la aguja no es constante para todos los lugares y meridianos de la tierra.

Conocido esto, COLON, en el curso de su viaje continúa marcando diariamente la variación magnética dándose cuenta de la importancia que tiene sobre la derrota y sigue. Si el Almirante a partir del día 13 de septiembre, observa el cambio de declinación magnética y no lo expresa en su diario, es probable que lo hiciera para guardarse el descubrimiento.

En su tercera travesía, escribe a los Reyes Católicos: “He comprobado que cien leguas al poniente de las Azores las agujas pasaban del maestral cuarto a tramontano (NE) al maestral poniente (NW)”. En 1496, en su viaje de regreso navegando de Guadalupe a España con rumbo al este, permaneció por los paralelos 20 a 22 N notando también el cambio. Y mientras los pilotos no sabían donde estaban. El Almirante conocía que la línea sin declinación correspondía a las Azores por el W y por lo tanto hacia la corrección aproximada de su posición estimada.

La navegación de altura había dado sus primeros pasos en firme. Ahora bien si la latitud era conocida por los antiguos navegantes con el uso del astrolabio y de la ballestilla, aún no se sabía como determinar la longitud.

Fue COLON en su primera travesía quien pensó que la variación o declinación de la aguja podía ser proporcional a la longitud, aunque no llegó a plantear la idea. Pese a ello recurre a encontrar la declinación por medio de los eclipses. El Almirante utilizó este método en dos determinaciones de longitud correspondientes a la observación de la luna: en el eclipse del 14 de septiembre de 1494 y el del 29 de febrero de 1504. COLON se limitó a usar efemérides en las que se indicaban que esos fenómenos ocurrían en los lugares conocidos geográficamente de Europa. Es probable que consultase las de REGIO MONTANO y el Amanach de ZACUTO.

El 16 de febrero de 1493, el Almirante decidió regresar a España, porque le hacían agua dos naves que le quedaban, El mar tenebroso había sido vencido. Para cruzarlo COLON había navegado 3409 millas. El hombre de la capa raída con sus observaciones y deducciones había hecho posible la navegación de altura.

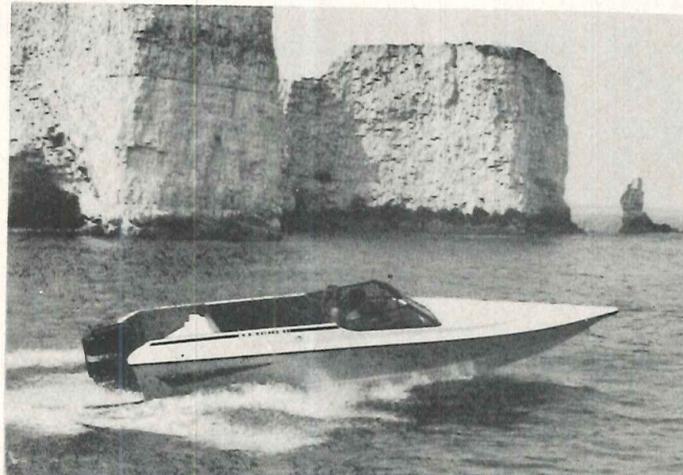
CDIM: Carlos A. López V.

EL MAR ES TODO SUYO Y



LE AYUDA A DISFRUTARLO.

- \* Servicio de Marina
- \* Motores Fuera de Borda "Mercury"
- \* Motores Dentro y Fuera de Borda "Mercurise"
- \* Botes y Lanchas "Figlas"
- \* Motocicletas "Kawasaki"
- \* Alquiler de Lanchas
- \* Servicio de Taller
- \* Venta de Repuestos
- \* Artículos de Pesca



EL LIMBO, BOCAGRANDE A.A.2707  
Tels. 41774\*40960 CARTAGENA

## CONFERENCIA DICTADA POR EL SEÑOR COMANDANTE DE LA ARMADA

### AL PERSONAL DE CADETES Y OFICIALES DE LA ESCUELA NAVAL

- 1.— Los Cadetes deben hacer un esfuerzo para que sin menoscabo del nivel académico, la Armada pueda lograr el mismo producto en un menor tiempo.
- 2.— El Cadete de hoy tendrá en el futuro la responsabilidad de dirigir la Armada y no podrá eludirla.
- 3.— Una persona que se retira es una persona que fracasó en su intento; pero sin embargo cuando se llega a un nivel de incompetencia el Oficial debe darse cuenta de esto y no debe continuar en la carrera. Ojalá la preparación de ustedes señores Cadetes sea continúa, nunca lleguen a éste nivel y puedan muchos de ustedes llegar a ser Comandantes de la Armada.
- 4.— Cuando comparo la preparación académica de ustedes con la que yo recibí de Cadete me doy cuenta del avance de la Institución.
- 5.— El marino verdadero como hombre de mar nunca será persona opulenta, porque su trabajo está dedicado a producir riquezas para su país.
- 6.— El futuro del país está en el mar y la Marina es responsable de los recursos de Colombia.
- 7.— La Escuela Naval debe convertirse en la universidad del mar; que estudie la problemática y las circunstancias de un país que es netamente marino.
- 8.— El material naval está limitado a las capacidades del país, pero el entrenamiento y la formación del personal no pueden estar ajenos a la evolución de la ciencia y la tecnología.
- 9.— Debemos estar preparados en calidad y cantidad para tripular cualquier renovación del material.
- 10.— La Armada es una fuerza costosa y la suma asignada por el presupuesto no satisface sus necesidades.
- 11.— Los errores de la Armada se pagan con la carrera ó con la vida.
- 12.— La prueba máxima del Oficial Naval se lleva a cabo cuando ocupa los cargos de Comandante o segundo Comandante y tiene que desempeñarse como hombre técnico administrativo.
- 13.— La meta de un Comandante debe ser, lograr la más alta eficiencia de su buque en situación de combate.
- 14.— Esta no es una carrera fácil, se complica a medida que se avanza.
- 15.— En esta Institución no hay meta que se pueda lograr sin lucha.
- 16.— Las matemáticas son la base para cualquier especialidad que quiera seguir el Oficial Naval.
- 17.— La preparación del Oficial Naval nunca debe terminar, porque la Armada del futuro será más y más compleja.
- 18.— Lo primero dentro de la Institución debe ser: el hombre, la operación de las unidades y el apoyo logístico.
- 19.— Solo la observación directa del trabajo de un Oficial, le puede dar al superior, una idea de su eficiencia.

- 20.— En el momento de la emergencia es cuando se nota la preparación de mando del Oficial.
- 21.— A bordo el Oficial está sometido continuamente a las pruebas de mando, liderazgo, dirección técnica y administrativa. Es ahí donde se prueban las verdaderas capacidades.
- 22.— El Oficial no debe olvidar que primordialmente su misión es conducir hombres.
- 23.— Muchas de las crisis que se presentan a bordo se deben a problemas de mando.
- 24.— Por naturaleza el Oficial debe estar hecho para mandar. Es importante tener personas muy capaces, profesional e intelectualmente, pero es más importante tener buenos líderes.
- 25.— Las Relaciones Humanas son parte del mando y nadie puede llegar a ser líder sino se llega al corazón de sus subalternos.

Extractado por el Señor Capitán de Corbeta MANUEL MOGOLLON U.

---

### **EL MUSEO NAVAL DE CARTAGENA UNA IDEA QUE SE HA CONVERTIDO EN REALIDAD**

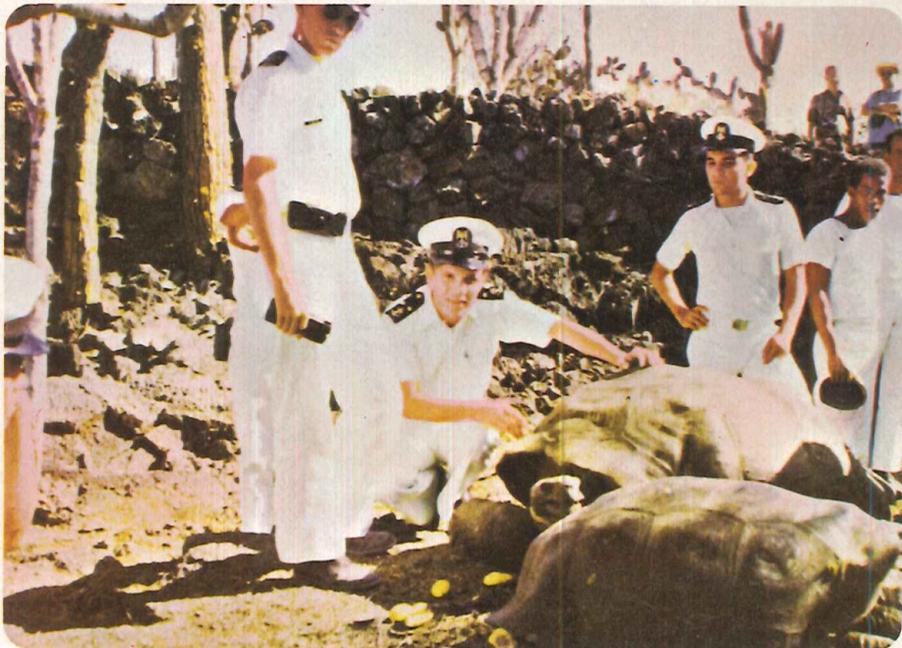
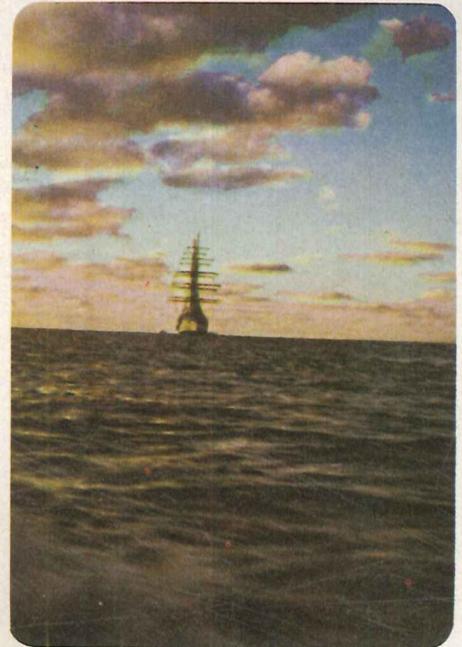
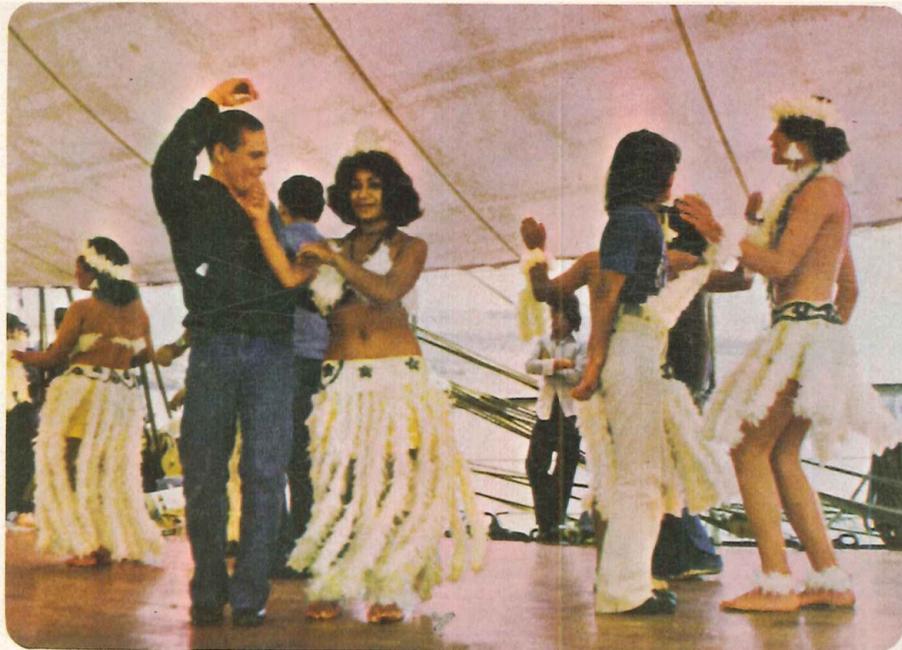
El Comandante de la Armada, Almirante GUIDBERTO BARONA SILVA, firmó el 30 de octubre la Directiva Transitoria Nr. 043-CARMA-79 que organiza el “MUSEO NAVAL DE CARTAGENA” cumpliendo con este documento, el viejo anhelo de los marinos colombianos de tener un lugar en donde se pueda admirar los recuerdos de las glorias navales del país y conservar el acervo histórico naval de la nación.

La tarea impuesta por el Comandante para iniciar la organización de la sede del Museo fué comisionada al siguiente comité, presidido por el Sr. Capitán de Navío RAFAEL H. GRAU ARAUJO, e integrado por el Sr. Capitán de Navío NOEL ARDILA PINILLA, Capitán de Navío HERNAN GALVIS RUBIO, Capitán de Navío ENRIQUE OSPINA CUBILLOS, Teniente de Navío (r) GUILLERMO FONSECA TRUQUE, Dr. FERNANDO OSPINA HERNANDEZ y Teniente de Corbeta CARLOS ANDRADE AMAYA, como Secretario.

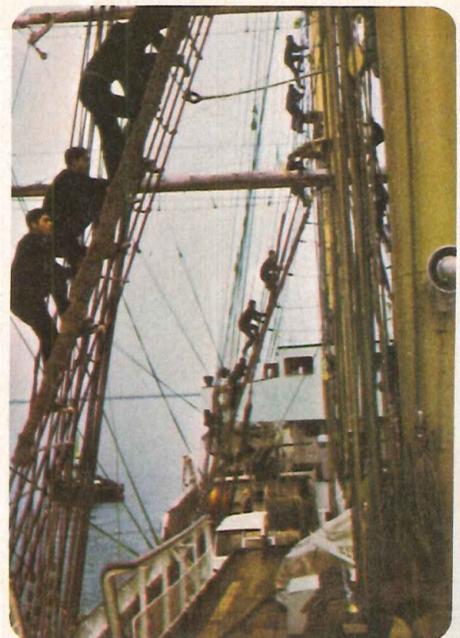
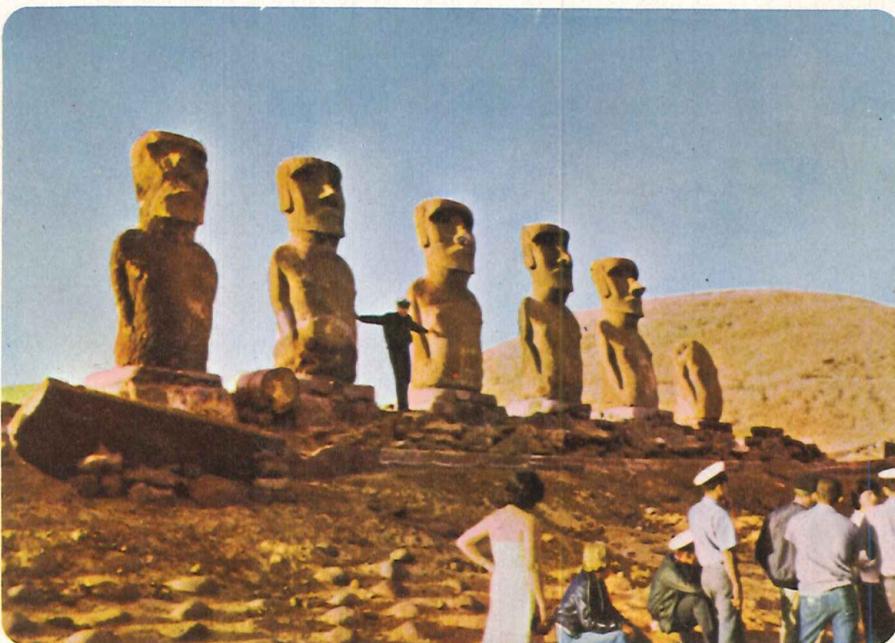
El Mando Naval decidió utilizar el baluarte de San Francisco Javier sede de las instalaciones del antiguo Hospital Naval ESGUERRA LOPEZ para establecer allí el MUSEO NAVAL DE CARTAGENA, una vez que sean demolidas las partes modernas de la edificación y reestauradas a la época colonial. En la edificación tendrá su sede permanente el Centro de Ex-cadetes y Oficiales Navales POCIGUEICA, y en élla se mostrarán al público las piezas auténticas, uniformes, libros, material de los buques de guerra y otras colecciones, para recordar nuestra época precolombina, las tradiciones navales y los aspectos relacionados con la participación de Colombia en los eventos marinos desde la época de la Independencia, el Conflicto con Corea, hasta nuestros días. Dentro del concepto moderno de “MUSEO” se organizarán en este baluarte, exhibiciones, demostraciones, muestras prácticas, etc., de las diferentes fases de la vida en el mar, para enseñar a los visitantes las actividades de la vida marinera, el desarrollo de la técnica y de la explotación comercial de los recursos del mar. Es necesario comprender que un Museo Naval con una sala de conferencias adecuada podrá ser un centro de información cultural para colegios y grupos de visitantes que tanto necesita la ciudad de Cartagena, así como un centro de difusión del conocimiento de la Patria y de las cosas del mar.

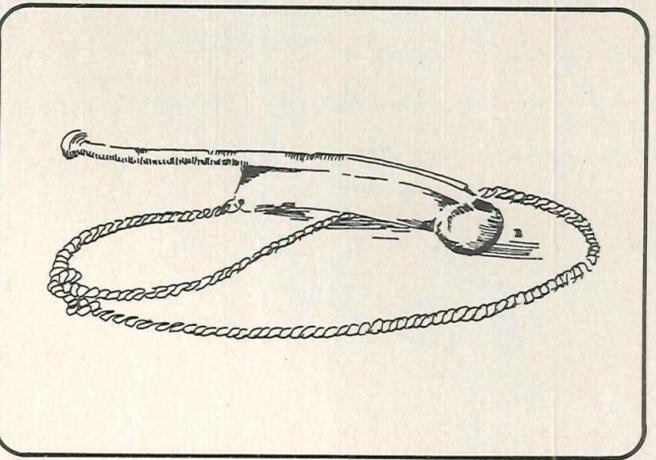
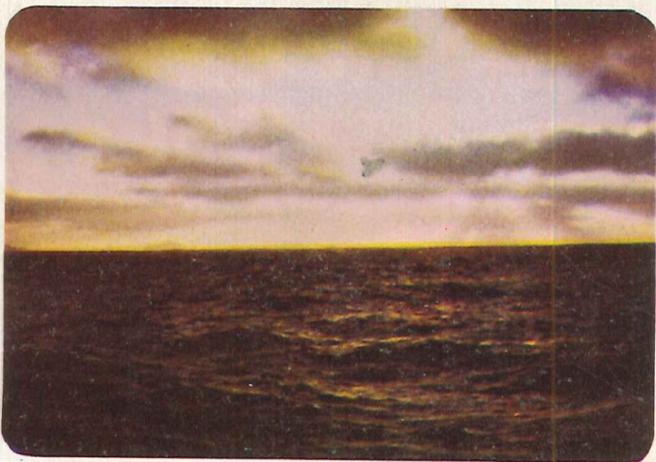
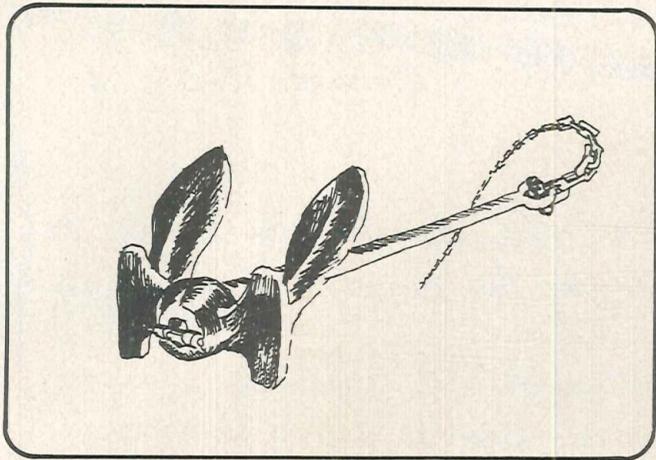
El Sr. Almirante (r) JAIME BARRERA LARRARTE, Ex-comandante de la Armada Nacional, “Lobo de Mar”, de las primeras promociones, ha aceptado a partir del 1o. de diciembre de 1979 el cargo, ad-honorem, de Director del MUSEO NAVAL DE CARTAGENA y desde éstas páginas de la REVISTA LA CORREDERA le deseamos muchos éxitos en esta empresa que requiere tanto interés y dedicación personal.

Estamos seguros, que todo el personal de la Armada Nacional colaborará con el éxito del presente proyecto, porque el MUSEO NAVAL DE CARTAGENA, viejo anhelo de los Marinos Colombianos es una necesidad para que el país adquiera una conciencia marítima y consolide a través de él el espíritu de cuerpo y el amor a la Institución, de todos los miembros de la misma.



**CRUCERO  
GLORIA  
MENSAJERO  
DE  
COLOMBIA!**





Una tarde que el sol parecía una mentira sobre el horizonte, ya de regreso, la sensación de haber realizado un imposible me llenaba el cuerpo como el alisio que delineaba la cangreja en un riso perfecto y delicioso. Desde atrás como el eco extinto y misterioso de un albatros me llegaban los momentos transcurridos.

Galápagos: sus inmensos reptiles, sus gentes amables, las chicas que nos hicieron sentir descubridores y la grandeza de la naturaleza que nos hizo sentir niños.

Todo lo que había acaecido en esas singladuras: a veces solitarias y melancólicas, a veces sorprendentemente alegres y en ocasiones indefinibles, dejaba un trazo imborrable en nuestros diarios marineros.

Cada momento a bordo era una situación rica de enseñanzas y cada problema una experiencia verdadera.

Rapa Nui, Matakiteragui o simplemente la isla de Pascua. Aquellas inmensas estatuas monolíticas que según los nativos llegaron caminando por mandato divino, ellas esperan quizás el momento de irse nuevamente y a donde vayan podrán hablar de nosotros, lo digo porque al estar al lado de ellas algo me quería hacer pensar que en realidad llegaron solas. La leyenda se trenzaba con la realidad como una jarcia y nosotros allí en el centro de la leyenda.

Al partir, la isla de Pascua se fué quedando hasta perderse en las olas de nuestra estela. De nuevo el mar, el cielo y en aquella ingruidad el velero paciente y solitario era una vez más el confidente de nuestros secretos, de nuestros pesares y el que esperaba como nosotros cada momento futuro con más ansias que el anterior.

El rancho general fué testigo de una vida hecha por muchas vidas, la vida de un crucero. Fué dormitorio y sala, la cuna que arruyó nuestras verdades porque ya no era un sueño. Ya había otros rincones del mundo y otras personas que sabían algo más de Colombia y de sus gentes, porque estoy seguro que cada uno se esforzó por ser el mejor colombiano y todos lo logramos.

El embarque es el encuentro con la brisa, con la espuma, con la incertidumbre, con el ansia y el peligro. Nosotros cumplimos nuestra cita con el océano, ese gigante inocente y noble que es nuestro elemento.

Corcega 1940 E.16.

**M**i amadísima Gloria:

Es mi deseo que te encuentres bien abrigada y que tengas un buen estibaje de sentimientos para que no vayas a zozobrar en el impetuoso mar de la vida.

Cuando mi radar captó por primera vez tu menuda imagen en su pantalla, no llegué a pensar nuestros velos iban a tomar rumbo a los mares del amor, pero cuando mis cuerdas traqueaban al sentirte lejos y los mamporos de mi corazón casi estallaban deseando sentirte cerca, acderada a mi costado, entonces comprendí que los pescantes de mis sentimientos no podrían zagar a bordo de mi vida otro amor que no fuera el tuyo.

**A**hora mi único deseo, es sentir que por mis bitas pasa tu toa de remolque para que nada nos separe y para que ninguno de los dos tome otro rumbo. En sí, lo que te estoy pidiendo es que cuando el viento de la vida hinche nuestras velas poniéndonos proa, bien sea a los grandes chubascos o a las olas deliciosas que nos reserva el destino, nos dirijamos juntos.

Que sea yo para tí mas importante que un tender para un destructor. Cuando fondiemos en el mar tranquilo y hermoso de la comprensión mutua ojalá que ninguno de los dos vaya a garrear pues podríamos encallar. Y si por algun motivo escoraramos, siempre habrá entre nosotros, coramuzas y líneas de vida para intercambiar el lastre de los problemas y emerger con tranquilidad. Lejos de tí, lo único que me impide naufragar en el mar de la tristeza es el recuerdo de tu hermoso cabecear cuando aquella noche Navenbrino hundiamos nuestras proas en el mar de la felicidad, llegando a la consumación de nuestro amor, justo cuando nuestros telegrafos marcaban "todo Avante"!

**E**spero que esta unión de como fruto un hermoso Clipper que tenga la manga y la eslora del padre, la línea de flotación y mastiles de la madre, así como su gran maniobrabilidad y celo.

Quien te quiere mas en el mundo:

Juan Sebastian

Al ancla en Corcega  
Mediterráneo

# COMENTANDO UN REINADO



## MANIZALES

78

Cada uno hace uso de sus mejores galas pues se acerca el recibimiento de la dama que le fue asignada el día anterior, son unos momentos de suspenso, muchas sorpresas nos esperan.

Sin quererlo hacemos una llegada sensacional, la avioneta que trae a las reinas y la buseta en que vamos nosotros pasan al mismo tiempo, es el comienzo de una nueva experiencia.

Lo primero que se aprecia es la gran multitud, que muy pocas veces nos abandonará, no importa, nos abrimos paso, esa será una acción necesaria durante el transcurso de la semana. Se inicia el primer desfile, Manizales se volcó sobre la principal Avenida de la ciudad, el aire de fiesta se respiró en el ambiente, música, gritos, risas, aplausos.

Esta noche paso por tí! son las últimas palabras que se pronuncian después de un ajetreado día, en el que el cansancio hace mella en lo físico, pero el ánimo mantiene intacto el espíritu.

La crema y nata de la sociedad Manizaleña se manifiesta en la gran fiesta de presentación de las candidatas del Reinado Internacional del Café. Van entrando una a una, haciendo un corto desfile que termina en la mesa del fondo donde se sientan todas con sus respectivos edecanes. Se inicia el baile, se abre con la Feria de Manizales, gran pompa y así se da comienzo a una fiesta animadísima. Las reinas muy amablemente bailaban una o dos piezas con algún interesado pero no necesariamente obligada. Hay algunos contratiempos al bailar debido a la diferencia de costumbres entre las danzas de los países pero al final todo el mundo baila de una manera colombiana.

A eso de las dos de la mañana se empiezan a ir las primeras parejas, pero hay muchos que continúan hasta las 4 o 5 de la mañana, depende de las actividades realizadas y lo que se programe para el día siguiente.

La levantada es temprano pues son muchos los compromisos que se avecinan, pueden ser conferencias, almuerzos, paseos y el principal de estos es la visita al Nevado del Ruiz, para la mayoría de los asistentes es la primera vez que ven

un Nevado, esto es algo novedoso y lleno de ansiedad, sed de conocer; hay gran compañerismo entre las candidatas, el bus donde van es seguido de cerca por cientos de personas.

Lo que nunca falla y es una de las bases de la feria son las corridas en la tarde, es como una inyección de alegría para aquella cantidad de gente. No pueden faltar la influencia española, la manzanilla, la bota, la plaza y los toros; con los años la gente se vuelve exigente pues se hace conocedora de los toros.



El momento crucial es la coronación, influyen demasiados motivos, pero al final solo una puede ganar y el delicioso sentimiento que queda en sus compañeras como representantes de la belleza de un pueblo. Después de esto ocurren muchos cambios en ellas, ya no tienen porque luchar, vuelven a su vida normal, entonces es cuando se recogen los frutos de lo que se ha cultivado.

La despedida es cruel, direcciones, teléfonos, promesas, con la esperanza de volverse a ver y volver a ser edecán.

G/M Alfredo Parody

INDUSTRIAS Y SUMINISTROS ELECTRICOS LTDA.

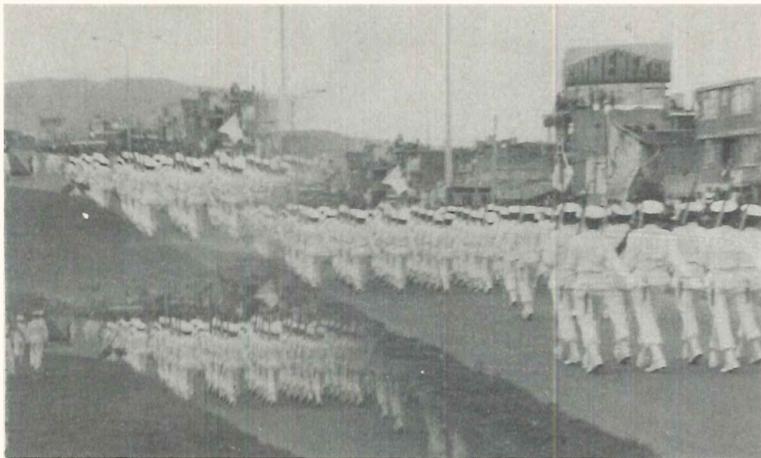
**IndYSel**

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS  
 **Peterco**  
ILUMINACAO-ELETRICIDADE  
SAO PAULO - BRASIL

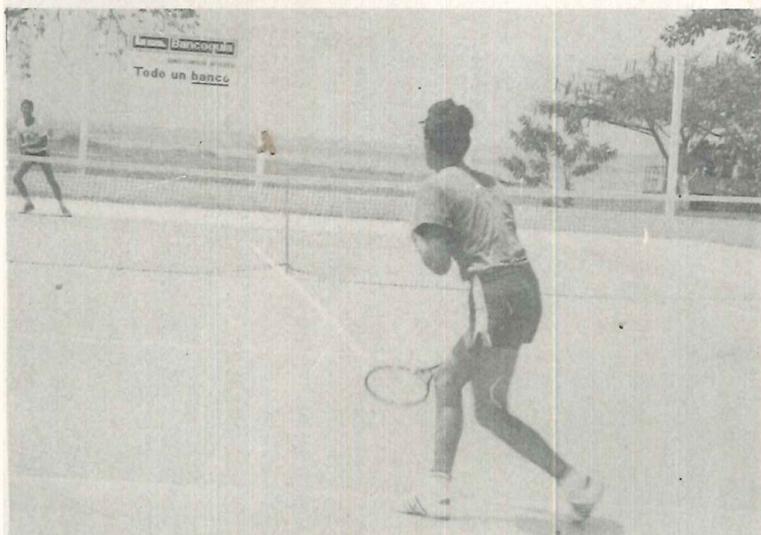
**Ing. GUSTAVO RUEDA A.**  
GERENTE DE VENTAS

---

DIRECCION ED BANCO DEL ESTADO OF. 10-01 TELEFONO : 42600 CABLES "INDYSEL"  
APARTADO AEREO : 7 TELEEX : 037791  
CARTAGENA - COLOMBIA



*Por eso fuimos los primeros.*

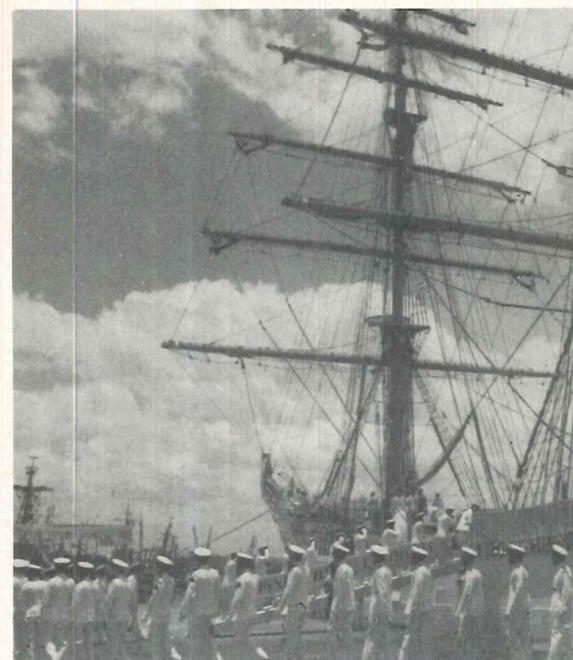


*Día a día el Tenis se acoge con más entusiasmo en nuestra Escuela.*

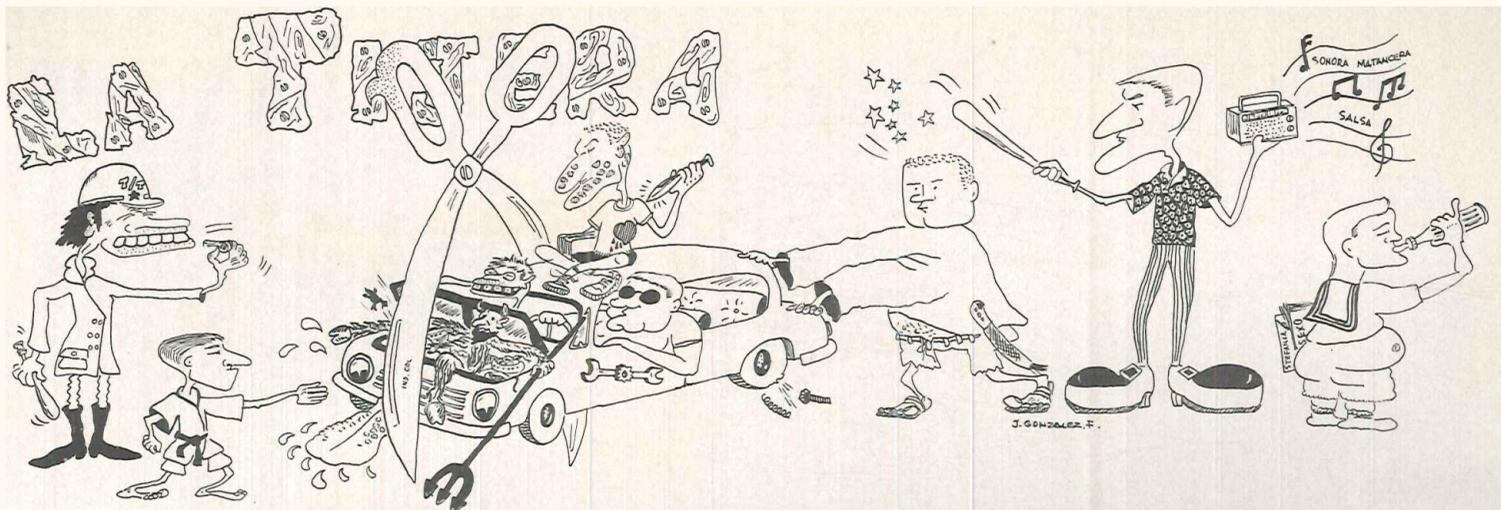
## Y ALGO MAS



*Dentro de las competencias siempre cabe la camaradería.*



*La hora cero del Cadete Naval su encuentro con el mar.*



La justicia coge pero llega, reza el dicho popular más temido por todos ustedes, ahora nos toca coger la sartén por el mango y ser implacables en nuestras sentencias

Nuestra tarea no ha sido fácil, aunque si hemos afilado bien nuestras tijeras; el dolor será suave, pero eso sí sentirán un gran remordimiento al recordar esa sobrealimentación a base de "huevo" que nos dieron en estos fatídicos meses.

Por el contrario, nosotros no nos arrepentiremos al decir unas cuantas verdades y sacar las ruanas al sol de vez en cuando, es lo más indicado. No creen?

Así pues el "combo" de la Corredera ha dictado su sentencia y nos sentimos satisfechos de haber hecho justicia.

No sabríamos como definirte, unos te recuerdan con cariño en cambio otros. . .

Y es que siempre fuiste el hijo de papi y mami, lástima que no pudieran verte con el "Gallinazo de Four Lines" como dirías tu. Pero bueno una sola línea te basta para "Maminear" por Bocagrande, no es así?

Ojalá y para bien de nuestros grumetes no sigas con tus pretensiones de gran hombre, recuerda que Bolívar y Napoleón eran más altos que tu.

Más sabe el diablo por viejo que por diablo, pero tu creías saber tantas cosas que a veces quedabas como un. . .

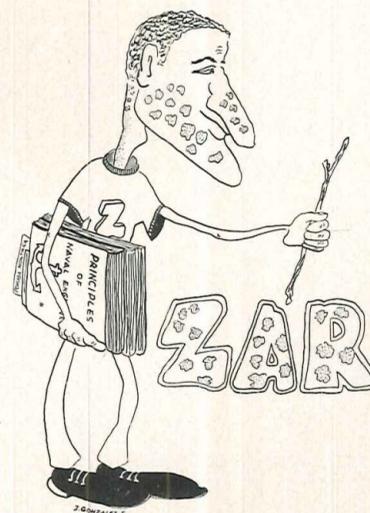
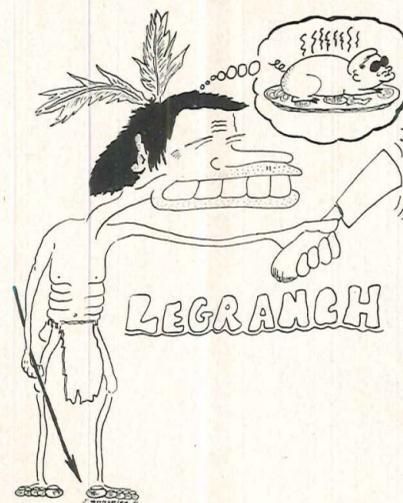
No sabemos si Travolta se copió de tí o tu de él, el caso es que tu decías que se te parecía un poquito y que hasta se te copió el hablado, pues bien sabido es por todos que dominabas el "English" no?

Eso si tus salidas a Bocagrande eran todo un acontecimiento, dicen por ahí que hasta salías con lapicero, por aquello de los autógrafos. Lástima que el genio de la "Naval Music" siempre le mentía el espejito en aquello de "Quién es el mamincito?"

Ah! Legranch, tu nombre sabe a "Coche" pero es como la comida de los restaurantes baratos donde lo único bueno es la carta porque lo que nos traen en los platos es puro Legranch.

Por ahí te llaman inocencia y deseo, otros te recuerdan al ver a Abelardo por televisión, que más podrías desear? Eres como una cuadrada de aspirinos que da desespero, tristeza, angustia y después de todo nos damos cuenta que esos no dan para más. OK?

Menos mal nada tienes que ver con la realeza soviética y aunque tu nombre de "Combate" suene parecido e intentes hacer aparecer un cetro real de un palito de tamarindo, siempre serás el mismo corroncho con un corazón de madre tan grande como las vueltas de tu época. Lástima que los valores paleontológicos como el tuyo no sean del agrado de todos tus contemporáneos. Suerte.



De recluta parecía que rodabas por toda la Escuela, pero la realidad era otra porque usabas el pretexto del idioma para gritar "viva Colombia" a todo cuanto te decían los antiguos.

"Qui veraco ole, usté purai simpre dispelotado, qui disculpa tiene. . . coredero nuis cierto?, qui veraco. En verdad que nos tenías cansados con tus trabalenguas. Pero nos preguntábamos, si nosotros estábamos dispelotados, qué hacías tu entonces? Lo mismo no es cierto? De todo corazón te deseamos muchos éxitos.

Oh! Divinidad! Caida en paracaidas?, contabas con un caminado del "tercer tipo" que casi siempre nos dejaba la duda sobre. . . tantas cosas increíbles que pasan. Pero como dicen por ahí, todo tiene su razón de ser. Y los de tu escuadra como que estaban convencidos que realmente una luz divina te iluminaba, pero solo era la del pilotín de guardia.

Llegaron a decir que un brazo todopoderoso te movía y también tenían razón porque un brazo con la blonda del "OGB" mueve a cualquiera y más a las 04:45.

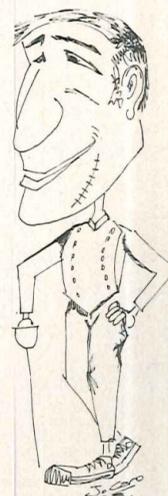
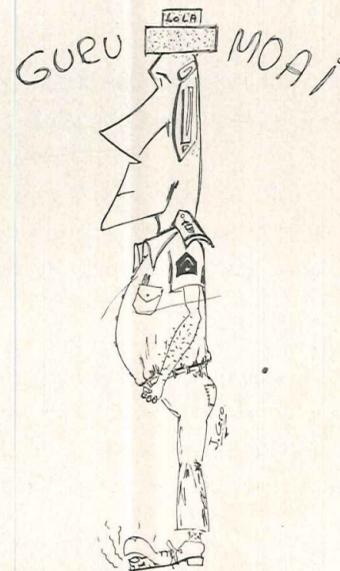
Quieran al gran alá, buda, o mahoma que la luz te siga iluminando y el brazo te siga moviendo porque vemos muchos días de portalón para tí en nuestra bola de cristal. Suerte.

Clavelito, Clavelito, Clavelito de mi. . . no creas que nos volvimos caleños, solo queremos destacar tu nombre de "combate". Eras buena gente, hasta dicen que "gabito" te dedicó eso de los funerales de la "Mama Grande", no por lo grande sino por. . .

Cuando hablabas no sabíamos si eras tu o las desafinadas gaitas, total nadie te prestaba atención, o sí? Que te parecías al abuelo de German Monster, de eso no hay duda, pero no en lo feo, sino en lo viejo. No te solles, a tí también te deseamos suerte. Qué te parece?

Ahhh! por fin te tenemos "entre la espada y la pared" y ten por seguro que te llenaremos de "cortadas", qué más da? De verdad que parecías un taxista, de puro milagro no te desangraste.

Ultimamente te creías el dictador de los seleccionados y defendías la ida a misa "a capa y espada". Lo cruel del asunto es que no te tuvimos en cuenta para el día del niño diferente, pero estamos seguros que sabrás perdonarnos esta estocada, gracias sardi. Suerte? no que va, mejor te pasas por la Corredera por una cajita de concha de nácar.



El amigo del peinado 888, tu fabricabas las afamadas "Rulas" y que bien que las sabías manejar, no te bastaba con ser de "Pu'allá del Tolima" sino que hasta pinta de lechona tenías y los pantanos te fascinaban, al fin de cuentas eras de "Re-aries" y todos te querían. . . ver. . . qpd. Supongo que allá donde estás ya tendrás fama y seguro que habrás cambiado de gorra y demás prendas a solicitud de tus subordinados.

Al verte en la piscina, los reclutas salían despavoridos, uno de tus compañeros alistaba el arpón y a los gritos de "Un bagre", "Un bagre" salías tu de las profundidades con una cara de asombro que nos recordaba a esos seres mitológicos que habitan las profundidades marinas.

Pero fresco "Piti" "Yo" se muy bien que allí donde estés todos a tu alrededor sabrán valorar tus cualidades.

Eso sí cuando la navegación se alargue tu soplas y cuando escasee la comida tirate al mar no sea que. . .

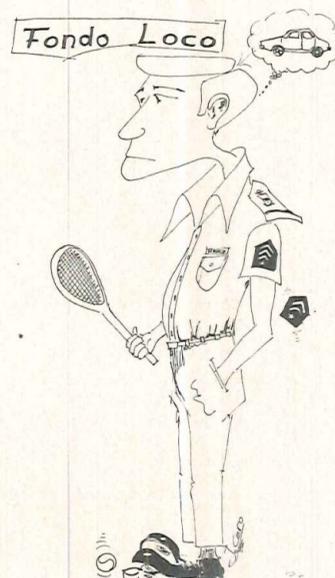
Tal parece que no te perdías un solo "Film" de "Bruce Lee" y quien sabe como hacías para "sacarle el cuerpo" a las innumerables culebras que descendían del "Olimpo" con la única intención de dañarte el "Show" en aquellos días que de reclu, los antiguos te confundían con un garbanzo, no por lo pelado sino por tu tamaño, sería eso?

Ahh! pero no hay mal que dure cien años ni lenteja que lo resista y ya de "Gama" integrabas el selectivo de karate en calidad de Jack Snack's, puro chicharrón.

Pues bien, fresco mi estimado (Bruce Lee) los hombres crecen hasta los veintiun años. . . es decir. . . crecías. . .

Sabemos que vas a engrosar la lista de tenistas en el Club Naval, la verdad es que no lo haces mal; pero como todo tiene su final, allá no podrás aplicar pala como aquí, así pues acostúmbrate a escuchar de ahora en adelante. . . a la cola joven!

Eso si el "chulo" three lines te lo "tiraron por la cara" y te hiciste el sorprendido. Verdad? Picarón. . . Ahh! otra cosita, ya nos tenías medio locos y medio arruinados con el asuntico del cigarrillito. Un poco cacheterito el niño. No? Pero no creas que no te queremos, todo lo contrario, eres nuestro ídolo pelao! Más como la justicia es ciega y fuera de eso coge, pero siempre llega. Te deseamos mucha suerte, la vas a necesitar, ya verás recluta!



FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA  
ARMADA NACIONAL  
SECRETARIA DE HISTORIA NAVAL



**Leche en Polvo  
Mantequilla  
Choco milk  
Yogurt  
Quesos**

**Cra. 36 No. 53-47  
Barranquilla**

**COMISARIATO COOTER LTDA**

**UNA SOLUCION PARA LAS GRANDES  
EMPRESAS**

**Un comisariato moderno ... para una  
ciudad moderna**

CALLE 43 No.43-104  
Teléfonos: Gerencia 319252. Cuentas Corrientes . 32 42 50  
Sección Ferreteria 312667 A. A. 1027  
Barranquilla

LA CORREDERA LES DESEA

UNA FELIZ NAVIDAD

Y UN PROSPERO 1980

