

La Corredora

REVISTA DE LOS CADETES NAVALES COLOMBIANOS



CARTAGENA - COLOMBIA

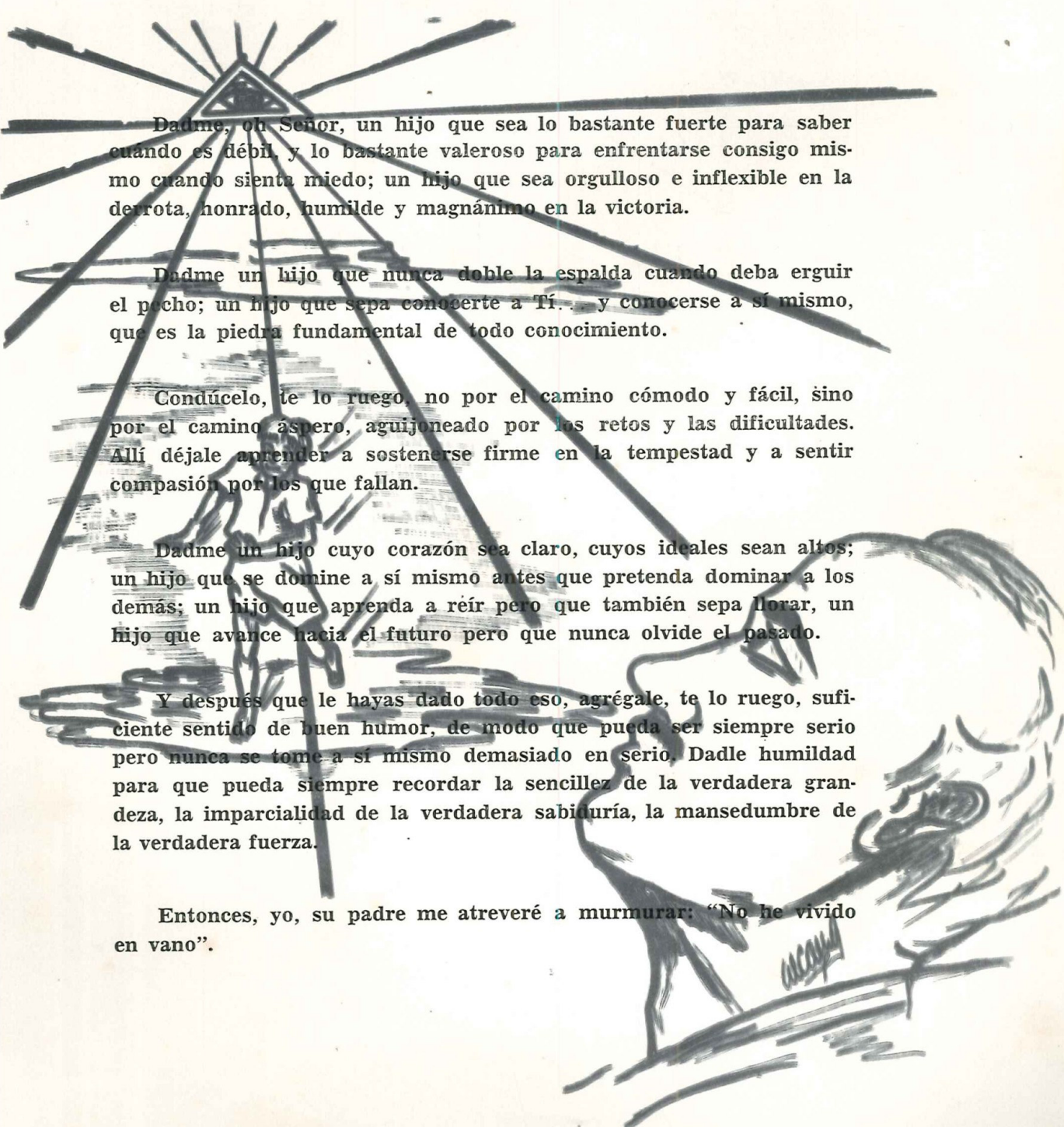
No. 62

DIC. DE 1965

Oración de un Padre

A la Memoria del

GRAL. DOUGLAS MAC ARTHUR



Dadme, oh Señor, un hijo que sea lo bastante fuerte para saber cuando es débil, y lo bastante valeroso para enfrentarse consigo mismo cuando sienta miedo; un hijo que sea orgulloso e inflexible en la derrota, nonrado, humilde y magnánimo en la victoria.

Dadme un hijo que nunca doble la espalda cuando deba erguir el pecho; un hijo que sepa conocerte a Tí... y conocerse a sí mismo, que es la piedra fundamental de todo conocimiento.

Condúcelo, te lo ruego, no por el camino cómodo y fácil, sino por el camino áspero, aguijoneado por los retos y las dificultades. Allí déjale aprender a sostenerse firme en la tempestad y a sentir compasión por los que fallan.

Dadme un hijo cuyo corazón sea claro, cuyos ideales sean altos; un hijo que se domine a sí mismo antes que pretenda dominar a los demás; un hijo que aprenda a reír pero que también sepa llorar, un hijo que avance hacia el futuro pero que nunca olvide el pasado.

Y después que le hayas dado todo eso, agrégale, te lo ruego, suficiente sentido de buen humor, de modo que pueda ser siempre serio pero nunca se tome a sí mismo demasiado en serio. Dadle humildad para que pueda siempre recordar la sencillez de la verdadera grandeza, la imparcialidad de la verdadera sabiduría, la mansedumbre de la verdadera fuerza.

Entonces, yo, su padre me atreveré a murmurar: "No he vivido en vano".







Señor Vice-Almirante Orlando Lemaitre Torres, Comandante de la Armada Nacional.



Señor Capitán de Navío Guillermo Erazo Anexy, Director de la Escuela Naval de Cadetes

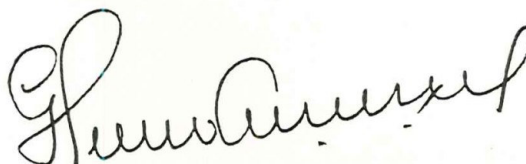
Señor Director

REVISTA "LA CORREDERA"

Escuela Naval.

Con ocasión de dar a la publicidad una nueva edición de la revista "LA CORREDERA", órgano de divulgación del pensamiento de los Cadetes Navales, es para mí muy grato presentar un cordial y efusivo saludo de felicitación al señor Director y colaboradores de la revista por la forma abnegada y eficaz como han servido a los intereses de nuestro primer Instituto de Formación Naval.

Me permito exaltar el alto espíritu de servicio que distingue a los directivos de "LA CORREDERA", y al expresarlo así en este saludo, los incito a continuar por los mismos caminos del esfuerzo que hasta el momento han transitado, dando así la oportunidad a los lectores de conocer la vida íntima de nuestra querida Escuela Naval.



Capitán de Navío GUILLERMO ERASO ANEXY

Director Escuela Naval de Cadetes.

La Corredera

Revista de los Cadetes Navales

Cartagena - Colombia

EDITORIAL

El tiempo ha sido, es y será el eje de toda actividad universal. En función de él la materia sigue transformándose en multifacéticas etapas de superación o decaimiento de las especies, las familias, los grupos, las clases, los tipos y toda esa variedad de elemento finito.

En el lapso 1963-1965 esta revista no pudo ver la luz. Era un embrión al que las causas económicas no le permitían existir. Ahora que el embrión está totalmente formado nace a luz del medio naval.

Nosotros, los encargados de esta revista, hemos hecho un esfuerzo por mostrar a ustedes, amables lectores, una compilación de artículos seleccionados entre los mejores, que abarcan variedad de temas y de los cuales esperamos saquen ustedes, el mayor provecho posible.

Hemos aportado en "LA CORREDERA" nuestros humildes conocimientos en la materia, y un gran corazón.

Sea esta una ocasión propicia para poner de presente la extraordinaria labor académica desarrollada en nuestras aulas. La identificación de nuestra institución al lado de las mejores universidades colombianas, es un claro testimonio del deseo de superación que nos rodea.

En diciembre de 1964 vimos recibir el título de "Ingeniero" por vez primera a un grupo de destacados Oficiales Navales. Eso es patria realmente.

Nuestra Armada, es un hecho, continúa superándose cada vez más. Poco a poco de acuerdo a las restricciones económicas vemos llegar nuevas unidades, que exigen que la preparación técnica de nuestros Oficiales en todas las ramas sea excelente. De esta manera podemos mostrarnos en los lejanos mares y demostrar que sí somos capaces de mantener una fuerza operativa en condiciones de hacer respetar la soberanía nacional.

Las nuevas instalaciones de la Escuela Naval son testimonio mudo de la labor cumplida por los cadetes.

Cuatro años ha, recibimos una edificación solitaria, azotada cruelmente por la canícula. Hoy en día, gracias al afán de nuestras directivas por mejorar las condiciones vitales del personal bajo su responsabilidad, podemos apreciar extensas zonas verdes, geométricamente diseñadas, interminables hileras de árboles que circundan las avenidas y un gran número de casas fiscales que alojan un grupo apreciable de la gran familia naval.

El tiempo pasa y con él nuestra Escuela crece en selección y preparación de Oficiales. El rendimiento es la respuesta orgullosa al deber cumplido.

El Director.

CARTAGENA — COLOMBIA

Nº 62

Año XXVII

Reg. Número 503 Mayo 1963

Fundada en 1937 por

J. Barriga O.

PRESIDENTE

Teniente de Navío

Vitelmo Riveros Polanía



DIRECTOR

Guardiamarina

Ernesto Cajiao Gómez



REDACCION

Cadete Naval

Jairo Cardona F.

Cadete Naval

Gustavo Ramírez



DIBUJO

Cadete Naval

Oscar Moreno U.

Cadete Naval

Gustavo Toro V.

Cadete Naval

Enrique Gil S.

—(0)—

ADMINISTRADOR

Guardiamarina

Sergio A. Oliveros C.

SECRETARIO

Pilotín

Alberto Castaño B.

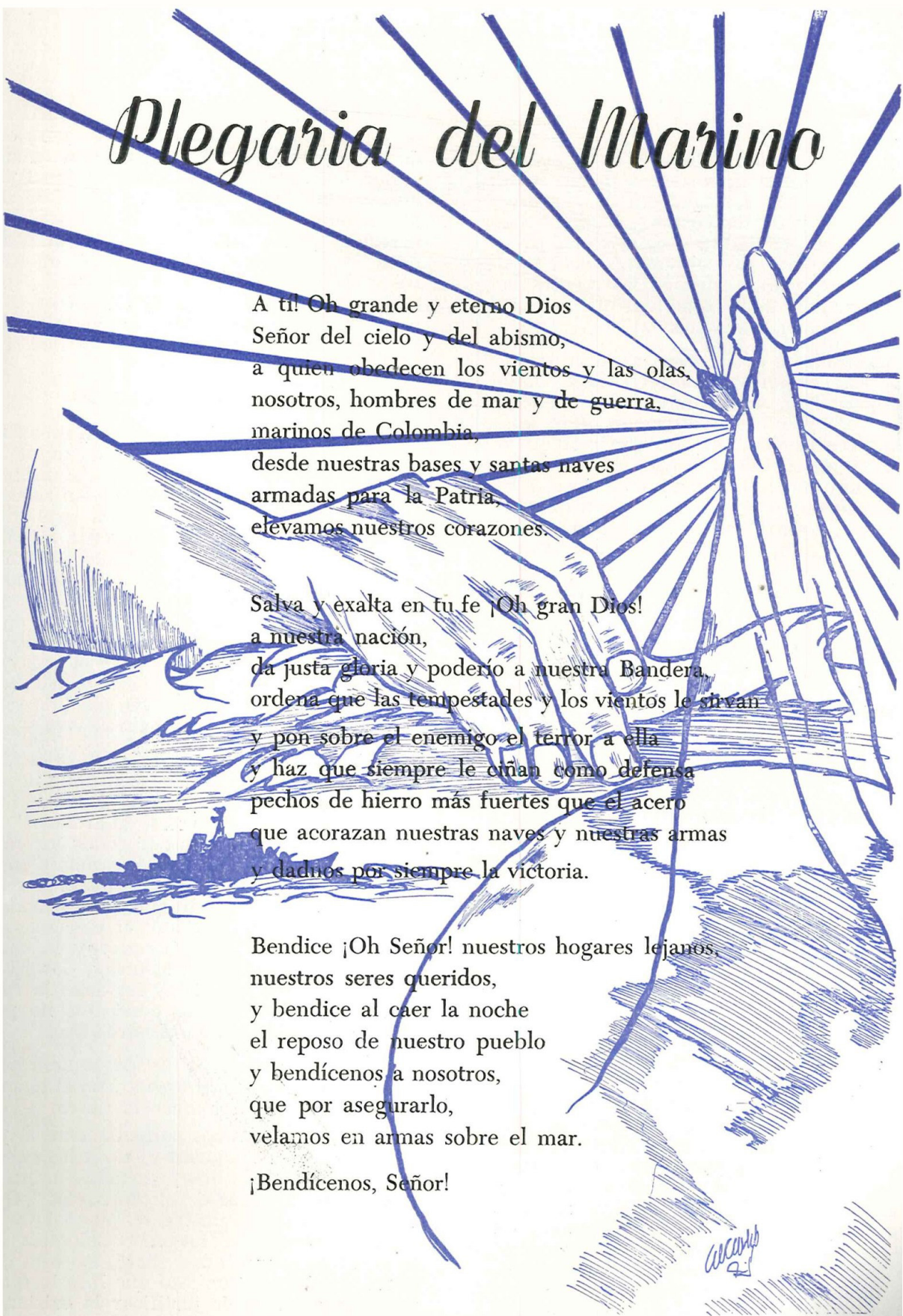
—(0)—

SUMARIO

PLEGARIA DEL MARINO

JUSTIFICACION DE LA ARMADA	TNCG Fabio Gordillo Campos
CUENTOS DE MARINOS	Capitán (R) M. Ariza
UNA HISTORIA DE LA MARINA COLOMBIANA	Cap (R) Pablo E. Nieto
EL PROBLEMA DE LOS SALARIOS	Doctor Humberto Sánchez G.
HISTORIA DE UNA UNIDAD DE GUERRA DE LA A.R.C.	Guardiamarina Ricardo García B.
LA ARMADA Y LA INGENIERIA NAVAL	TNCG Fabio Gordillo C.
CURRICULUM VITAE DEL SEMOR TNCG GORDILLO	
OPERACION VELA	TKCG José Ignacio Rozo C.
EL ARMA SUBMARINA EN LA BATALLA DE LEYTE.	TNCG Vitelmo Riveros P.
AÑORANZA MARINA (Poesía)	CDNA Jorge Alberto Páez
DESDE LA RETAGUARDIA DE UN DESFILE	Profesor Manuel P. Guillén
EL MAR ES UN SIMBOLO	Cap. Capellán Octavio Echeverri M.
RECuentos HISTORICOS	Coronel (R) Luis E. Gil M.
NUEVOS CADETES DE INFANTERIA DE MARINA ...	Cap. Infantería de Marina
HERALDICA DEL ESCUDO DE ARMAS DE CUERPO	Gustavo Bedoya Serna
DE "INFAMAR"	
ABSTRACCION PRETERITA (Poesía)	CDNA Fares Sahid Castaño
LA CIENCIA AL ALCANCE DE TODOS (UN SUEÑO ES-	
PACIAL)	Prof. Josué Muñoz Q.
LLAMADA A LA JUVENTUD	G/M. Ernesto Cajiao (Osiris)
EL EJERCICIO DEL MANDO Y LA SUBORDINACION	Suboficial Jefe Jorge H. Ramírez
A ELLA (Poesía)	Capri.
PEDRO CALDERON DE LA BARCA	CDNA José Antonio Vásquez
PRIMER OCEANOGRFO AMERICANO	G/M. Ernesto Cajiao
MI TUMBA (Parodia de J. Flórez, poesía)	CDME Enrique Cadavid
REMINISCENCIAS DE SANTA FE DE BOGOTA	G/M. Ernesto Cajiao
CARTAGENA (Poesía)	RR. PP. Francisco Miranda.
DIBUJO DE PROMOCIONES ; ! LISTA DE PREMIOS ..	
PROMOCION XXXIV Y VI DE INFAMAR	
LISTA DE PREMIOS	
PROMOCION M-12	
LISTA DE PREMIOS	
PROMOCION XXXV	
PROMOCION ESPECIALISTAS	
LA VOZ DE LOS MARINOS (Poesía)	CDNA Jorge Alberto Páez
CALENDARIO NAVAL	
DESPEDIDA	Guardiamarina Ernesto Cajiao
DIBUJO PROMOCION XXXVI	
LISTA DE PREMIOS	
PROMOCION M-13	
EL CAPITAN ALFONSO OTOYA	Guardiamarina Ernesto Cajiao
DEPORTES	
TIJERA	
ORACION DE UN PADRE	General Douglas C. Mac. Arthur.
MENSAJE DE NAVIDAD	

Plegaria del Marino

A blue ink illustration on a light background. At the top right, a hand holds a cross, with numerous lines radiating outwards across the page. In the lower left, a small ship is depicted on the sea. In the lower right, there is a sketch of the map of Colombia. The text of the prayer is written in the center, overlaid on the radiating lines.

A ti! Oh grande y eterno Dios
Señor del cielo y del abismo,
a quien obedecen los vientos y las olas,
nosotros, hombres de mar y de guerra,
marinos de Colombia,
desde nuestras bases y santas naves
armadas para la Patria,
elevamos nuestros corazones.

Salva y exalta en tu fe ¡Oh gran Dios!
a nuestra nación,
da justa gloria y poderío a nuestra Bandera,
ordena que las tempestades y los vientos le sirvan
y pon sobre el enemigo el terror a ella
y haz que siempre le oñan como defensa
pechos de hierro más fuertes que el acero
que acorazan nuestras naves y nuestras armas
y dadnos por siempre la victoria.

Bendice ¡Oh Señor! nuestros hogares lejanos,
nuestros seres queridos,
y bendice al caer la noche
el reposo de nuestro pueblo
y bendícenos a nosotros,
que por asegurarlo,
velamos en armas sobre el mar.

¡Bendícenos, Señor!

Justificación de la Armada

Por el INCG. Fabio Gordillo C.

— (★) —

ANTECEDENTES

La gran mayoría de los colombianos ignora por completo la importancia de un instituto armado para la salvaguardia de sus intereses en el mar y en sus costas. La actual marina de guerra es aceptada y goza de cierto prestigio en la mayoría de las esferas de actividad; sin embargo no existen en las mentes de los ciudadanos, argumentos sólidos que los convencen de su imperiosa necesidad.

La intención de estas líneas es la de tratar de vencer esta barrera de indiferencia y de voluntaria ignorancia sobre un problema que a todos compete y que constituye un serio obstáculo al progreso de un país que empieza a despertar de sus sueños perezosos de cientos de años. Los argumentos que aquí se discutirán tienen que ser el fruto de una solución original y apropiada a nuestro medio, aceptando tan sólo el consejo de la historia y las experiencias de otros pueblos más adelantados en civilización y progreso, cuando ello sea necesario.

Me propongo demostrar que la Marina de Guerra no es tan solo una organización bella por su elegancia, por sus buques, por la excelencia de sus hombres y sus tradiciones, causa de orgullo para los ciudadanos que en forma superficial aprecian sus demostraciones; la Marina debe ser dimensionada por los colombianos en base a su funcionalidad de entidad indiscutiblemente útil, productiva, civilizadora y agente específico de progreso.

Justificación Histórica:

La historia ha sido siempre la mejor maestra de la humanidad. Los hechos se repiten con impresionante regularidad y los hombres no aceptan las leyes, ni las enseñanzas de esta extraña forjadora de civilizaciones. El colombiano se encerró en sus valles, se dejó absorber por sus montañas y le dio la espalda al mar desde el comienzo de su existencia. Las consecuencias de esta injustificada actitud las conocemos todos: una mentalidad hostil al progreso y a la influencia externa, una sociedad carcomida por el fenómeno absurdo de una violencia fratricida, un pueblo aniquilado por la ignorancia de sus valores físicos y espirituales, y a pesar de todo, una nación de una energía potencial extraordinaria que sólo necesita el cauce apropiado para fertilizar el medio de su actividad. Si desde un comienzo la raza de gigante en los mares que generosamente le donó la naturaleza, sería muy distinta la realidad del momento. La civilización se estrelló contra nuestras cordilleras y contemplamos indiferentes el paso de los siglos.

Más de dos mil kilómetros de costas y solo un pequeño manojito de buques para protegerlas y explotarlas. ¿Acaso no es el mar la mayor fuente de riqueza? ¿o es monocultivo del café

la solución a todos nuestros problemas? El país necesita una flota pesquera para extraer de las aguas la savia de los organismos; necesita una flota mercante internacional para el intercambio de productos; una flota de cabotaje para desembotellar las regiones menos favorecidas por los accidentes geográficos; una flota de patrullaje para repeler el odioso contrabando que mina nuestra economía y por último, necesita buques de guerra, con cañones, para disuadir por la fuerza a los que utilizarán la fuerza. Esta sí es la realidad de nuestras necesidades.

Justificación filosófica:

Recuerdo perfectamente mis primeros años como cadete: un cambio brusco de la apacible vida civil a la draconiana vida militar. Sin embargo, las dificultades de orden físico nunca me preocuparon. Mi primera inquietud fue la de encontrar una justificación a mi carrera, que me llenara desde el punto de vista filosófico para poder aceptar la dureza de todas las privaciones y la dedicación absoluta a un fin de innegable utilidad. Me pregunté en aquellos días si no encontraría una mayor satisfacción produciendo algo tangible para el país y para los míos, algo que se pudiera palpar con las manos. Fue Platón el que me dio una respuesta que nunca olvidaré mientras viva.

El gran filósofo griego, en su obra "La República" analiza en forma perfecta la necesidad de un cuerpo armado para la protección de los ciudadanos; dice que estos "guardianes" deben ser modelos de pulcritud en todos los campos, diestros en el manejo de las armas y en el conocimiento de las tácticas de los enemigos potenciales. Si no existieran los "guardianes", el fuerte subyugaría al débil, el deshonesto tendría ventaja sobre el honesto y la sociedad sería un caos de intransigencia y desorden. La historia de muchos siglos ha dado la razón a este gran filósofo y sus conceptos no pueden ser menos preciosos en nuestros días.

El mar, siendo fuente de riqueza para la nación, necesita ser protegido con el mismo derecho que pueda reclamar la tierra.

Recuerdo también perfectamente la primera pregunta que alguien ajeno a las cosas del mar, me formuló a los pocos días de haber recibido mis insignias de oficial naval: "¿Qué hacen ustedes cuando están en puerto? ¿y si navegan, para qué lo hacen?" Colombia jamás tendrá una guerra en el mar", me dijo con un asomo de burla. Confieso que hice lo que más pude para tratar de justificar la existencia de la institución a la cual había consagrado lo mejor de mi juventud y mis capacidades; sin embargo, no creo que logré convencerlo y serias dudas empezaron a circular por mi conciencia. Estaría acaso yo dedicando mi vida a una causa estéril? ¿Era cierto que esos buques con cañones jamás justificarían su existencia?

Diariamente, durante varios años me he preguntado con cruda sinceridad si aquel individuo tendría razón en argumentar en la forma en que lo hizo. Miraba hacia atrás, hacia la historia de la humanidad y siempre veía que en todas las épocas y en todos los lugares habían existido flotas para la guerra en el mar; recordaba las historias de batallas que cambiaron el curso de los acontecimientos en todos los frentes; recordaba siempre que "la guerra es la continuación de la política, por otros medios". Sin embargo, en lo más recóndito de mi pensamiento aún subsistía la duda. Algo me decía que el argumento histórico no podía ser el todo en la base de mi raciocinio, puesto que había una incógnita indimensionable: el tiempo. El país necesita soluciones propias, basadas en el carácter de sus individuos, en la naturaleza de su geografía, de sus climas, de sus productos, de su industria; me preguntaba si no podríamos nosotros también hacer historia oponiéndonos a ella. Yo tenía que encontrar una respuesta que invadiera mi cerebro con lógica y claridad, que destruyera todos los sofismas potenciales con vigor y decisión; que me convenciera plenamente de que sí era necesaria la marina en Colombia, para poder yo después convencer a cualquier ciudadano, de cuyos intereses era yo el "guardián".

He aquí lo que yo ví en un rayo de luz.

Si un individuo posee riquezas, sus semejantes lo envidian. Si esos semejantes son fuertes, tratarán de arrebatarlas con argumentos del intelecto primero y después con argumentos de fuerza. Es por lo tanto indispensable responder con la fuerza, es decir armarse. Estos raciocinios no necesitan demostración puesto que brotan espontáneamente de la naturaleza humana. Los colombianos necesitamos de la fuerza para responder nuestros enemigos, convertidos en tales por la ambición de nuestras riquezas, las riquezas de nuestros mares y de nuestras costas.

Es evidente que si el enemigo nos ve fuertes, no osará atacarnos y podríamos pensar entonces que estamos desperdiciando energías y medios en defendernos de algo que quizás no llegará a ocurrir; pero y si llegara a ocurrir? Es precisamente la naturaleza de la marina la que nos induce al error. Vemos muy remotas las posibilidades de un ataque a nuestra soberanía en el mar, más remotas que las de un ataque en tierra, ya sea de procedencia externa o interna y por eso nos sentimos inclinados al descuido y a la falta de prevención. Este argumento bastaría para responder ahora al incrédulo amigo que me formuló la pregunta. El argumento es válido porque tiene origen en la naturaleza humana y a ésta no la podemos ignorar.

El resto de la respuesta no es más que la continuación del raciocinio.

Si debemos defendernos de alguien es apenas lógico suponer que nos prepararemos para ello. Es por esta razón que navegamos, es por esto que consumimos parte de la economía nacional y es este el motivo por el cual nos mantenemos ocupados en algo, sin esperar a que llegue el momento para improvisar una defensa que quizás haga injustificable nuestra existencia.

El raciocinio anterior es de carácter universal y podría no convencer a muchos que no vieran en él una respuesta adaptada a nuestras necesidades específicas. Veamos ahora cómo se justifica la existencia de la marina en el plano nacional.

Mejoramiento del potencial humano

Es un hecho de indiscutible realidad que en la Armada se forman hombres de mentalidad técnica, con principios morales de elevada jerarquía intelectual y con inquietudes de rendimiento tangible en los campos a que se dediquen. La función de una institución armada no es tan solo entrenar un puñado de hombres para que, llegado el caso, garanticen la seguridad nacional; es consecuencia inmediata del medio en el cual se desempeñan estos hombres, el desarrollo de ideas, de métodos, de caracteres, todos ellos dotados de una ambición sana y de unas ansias justificables de mejorar sus condiciones de vida y las de sus semejantes.

Considero apenas justo el reconocer que, siendo la marina un arma de alto nivel técnico por excelencia, sus hombres sean llevados tarde o temprano a desempeñarse en alguno de los campos de la técnica y por ende a constituirse en técnicos de experiencia con el transcurso del tiempo y de las oportunidades. En sus cortos años de existencia, la Armada Nacional ha entregado al país y a sus industrias en particular, un elevado número de individuos capaces en el campo de la técnica y lo que es más importante, disciplinados en el orden social. Dada la escasez de institutos de formación con fines especializados, este aporte adquiere proporciones de singular importancia que a ninguna mente sensata pueden escapar. Bajo este punto de vista, la Armada es sin duda alguna un elemento de progreso en la nación.

Todos sabemos perfectamente que la vida militar, con sus asperezas, con su espíritu de sacrificio, con su filosofía de estricta subordinación, forma hombres con un maduro sentido de responsabilidad, una inclinación natural hacia todo lo que es ordenado y una conciencia plena de sus obligaciones para con la sociedad. El mar requiere mayor espíritu de sacrificio que la tierra y crea un sentimiento de humildad que hace sentir al hombre consciente de su pequeñez e ignorancia; las incomodidades de un buque de guerra despiertan instintos naturales de superación y crean un singular sentido de apreciación por todo lo que pueda ser causa de alegría y felicidad. La inclemencia de la naturaleza hace al hombre precavido y constante en sus ambiciones; las ausencias de largas navegaciones inducen en él una dedicación a su hogar y una estimación por su familia sin paralelo en ningún otro tipo de actividad.

Es imposible ignorar todos estos aspectos y virtudes con que la institución adorna a sus hombres antes de devolvérselos a la nación para que vistan nuevamente un traje de civil. No se puede negar que también bajo este aspecto es la armada un elemento de positiva utilidad.

Representación Diplomática:

No creo que exista ningún tipo de representación diplomática más útil e indicativo de nuestro grado de civilización que un crucero de cadetes a un país extranjero. El contacto di-

recto de individuos de todas las extracciones sociales de la nación representada, con los del país visitado, establecen en forma real y sin las complicaciones del protocolo, una corriente de mutuo entendimiento, una fresca y natural inclinación hacia la comprensión de los problemas ajenos lógicamente un espíritu de competencia y superación, basado muchas veces en la sana imitación de los buenos principios y costumbres. Los antiguos romanos obtuvieron la dominación del mundo no sólo a través de su poderío bélico sino también por medio del flujo intangible de intercambio intelectual entre sus soldados y las gentes dominadas; la mutua asimilación creó mejores civilizaciones para la posteridad.

Es edificante escuchar las conversaciones de los oficiales, cadetes y tripulantes después de un crucero al exterior. Surgen ideas nuevas por doquier, se despiertan inquietudes por los idiomas, se comienza a dimensionar la política internacional, se adquieren costumbres nuevas y mentalidades nuevas y lo que es más importante, todos los individuos, aprenden a enfocar los actos humanos desde puntos de vista diferentes, desposeyéndose de egoísmos e inclinaciones sectarias y exclusivistas.

Siendo dos partes las interesadas en el fenómeno del intercambio, es lícito suponer que en el país visitado también haya tenido lugar un proceso análogo. Es posible que muchas de nuestras costumbres y nuestros principios encuentren camino franco en otras mentalidades y produzcan en el futuro, amigos de nuestras causas en los campos representados, que muchas veces pueden traducirse en beneficios materiales para el país.

La Armada ha tenido como norma de encomiable propósito, el enviar sus mejores exponentes a especializarse en el exterior. Fuera de la evidente utilidad en el aspecto puramente profesional y técnico, estos cursos constituyen una fuente de progreso que debe ser entendida en toda su extensión. Siendo varios los años que los individuos permanecen en contacto con otras mentalidades y civilizaciones, alcanzan a compenetrarse de su experiencia que es el fruto de siglos de esfuerzo y lógicamente tratarán de aplicar esos principios cuando les llegue el momento de las decisiones. Siendo los hombres los que hacen las instituciones, éstas últimas recibirán impulsos de progreso que a otros han costado siglos, y evidentemente el ritmo del desarrollo aumenta con beneficio para todos. Al mismo tiempo, la divulgación de nuestros métodos de vida, de nuestras virtudes y defectos, de nuestras necesidades, riquezas, industrias, configuración geográfica e histórica, en los países extranjeros, crea un clima de mutuo entendimiento con calor humano y con sentido de representación diplomática.

Todo esto constituye también un factor de progreso y civilización de indudable realidad.

Función Educadora:

La Armada es una escuela de dos niveles en el panorama nacional de la educación. El nivel inferior está constituido por el personal egresado de las escuelas técnicas de la ciudad de Barranquilla y el superior por la Escuela Naval de Cadetes con su facultad de Ingeniería Naval, plenamente reconocida por la Asociación

Colombiana de Universidades y el Ministerio de Educación.

No existía en el país hasta la fundación del SENA, una organización de carácter docente a escala nacional que preparara a las clases menos favorecidas para desempeñarse con idoneidad en los campos de la técnica moderna; las Escuelas técnicas de la Armada llenaron el vacío por largos años y a pesar de ser desconocidas por la mayoría de la población civil, prestaron un valiosísimo servicio a la economía a través del personal naval en situación de retiro. En los campos de las máquinas de combustión y en la electrónica, es ampliamente reconocida la eficiencia de este personal retirado, en cuyas manos está hoy gran parte de la industria del país.

La oficialidad egresada de la Escuela Naval de Cartagena ha demostrado poseer un indomable ímpetu creador en todos los campos de la industria, contribuyendo con su espíritu de sacrificio y adaptación a las dificultades, a subsanar las deficiencias inherentes al desarrollo inicial y a enfrentarse a la inercia del medio ambiente.

Los cursos efectuados en el exterior por oficiales y sub-oficiales han traído como consecuencia inmediata una inyección de sangre joven y con ansias de superación, respaldadas por una sólida preparación profesional. Este tremendo potencial humano no solo pertenece a la Armada sino que es una reserva poderosa para el país industrial en el día en que estos individuos dejen de vestir el uniforme para servir a la patria con bríos renovados, bajo un nuevo orden de organización. Los idiomas aprendidos por ellos son una contribución definitiva para la cultura nacional a más de constituir un paso hacia adelante en el desarrollo de la universalización de la mentalidad colombiana, tan aislada en épocas pretéritas.

Esta función educadora de la Armada sería suficiente para justificar la existencia de la institución, puesto que el pueblo colombiano tiene en ella un medio para capacitarse en una actividad decorosa y productiva sin alguna erogación económica y antes por el contrario, con una ayuda monetaria al presupuesto familiar.

Función Industrial:

La creación de astilleros para reparación de buques constituye un fuerte aliciente para la atracción de capitales de inversión así como un renglón poderoso para el ingreso de divisas. En la actualidad se cuenta con un astillero en la ciudad de Cartagena, con maquinaria modernísima y dique flotante, que prestan a nuestra reducida flota marítima comercial valiosísimos servicios de mantenimiento y reparación.

El nacimiento de una flota pesquera de incalculables beneficios para nuestra economía está a punto de convertirse en realidad; la Armada es el centro de gravitación de este tipo de industria puesto que la ayuda profesional, técnicamente hablando, tiene que proceder de ello. Los casos recientes de protección a la pesca en los vecinos países del Perú y el Ecuador, hablan muy a las claras de la necesidad de mantener en todo momento una estrecha vigilancia para salvaguardar los intereses nacionales.

Sería ilógico pretender que una industria pesquera nacional pudiera estar basada en los

conocimientos rudimentarios de los pescadores espontáneos que puedan tener nuestros litorales del Atlántico y del Pacífico. Para organizar técnicamente una empresa se requiere la colaboración de personal técnico, que conozca todas las fases de la navegación moderna, las mareas, la previsión meteorológica, los aspectos oceanográficos, la biología marina, etc. Este personal técnico no puede ser formado de la noche a la mañana sino que debe provenir de nuestra máxima institución naval para aprovechar su alto nivel intelectual y su inapreciable experiencia en los mares territoriales.

La fabricación, mantenimiento y operación de las embarcaciones requiere personal especializado que no puede provenir de otra escuela distinta dado el grado de desarrollo de nuestro potencial marítimo. La industria pesquera, organizada a escala nacional e internacional, puede constituirse en fuente de riqueza de insospechado valor, dadas las características ideales de nuestra reserva ictiológica que recientes estudios han colocado en puesto de privilegio indiscutible.

La creación de profesionales dedicados a las actividades del mar, tiene que provenir necesariamente de una institución con nivel universitario, para que sus individuos puedan argumentar a los demás profesionales con la misma fuerza de raciocinio y el mismo espíritu creador que caracteriza su nivel intelectual. Es necesario que la nación conozca argumentos sólidos, sensatos y equilibrados para que sus fuerzas vivas entiendan las posibilidades de utilización de esta enorme fuente de riqueza y eliminen de una vez por todas la inercia poética que durante siglos ha mantenido nuestras mentalidades distraídas en lo referente al mar. La Armada nacional está produciendo esta clase de hombres y por lo tanto está contribuyendo poderosamente al despertar industrial del país.

La Flota Mercante Grancolombiana, que se el primer indicio de nuestro interés por el mar, tiene en la Armada un valiosísimo acceso en los aspectos profesionales. Un gran porcentaje de sus oficiales han sido formados en la Escuela Naval, en forma paralela a los oficiales de carrera y han obtenido por lo tanto la misma educación básica y los mismos principios universales de progreso; sus tripulaciones cuentan con un gran número de personal retirado y sus directivos están íntimamente ligados a la Armada por razones de variado orden. Nadie, absolutamente nadie, puede negar el beneficio que la creación de esta flota representa para nuestra economía desde el mismo instante de su iniciación.

El país está necesitando con urgencia de sesperada la creación de flotas de cabotaje para desembotellar las regiones menos favorecidas por las vías de comunicación. A nadie escapa el hecho de que el transporte marítimo es el más favorable para las grandes distancias desde el punto de vista económico. La Armada nacional ha venido supliendo en la medida de sus capacidades, esta falla tremenda de nuestra organización, que compete en forma exclusiva a la iniciativa privada.

La extraordinaria riqueza que encierran nuestras selvas del Pacífico, permanecen explotadas por falta de acceso a los mercados y por las dificultades para la explotación que se

derivan de la ausencia de transporte adecuado. Es necesario que los inversionistas del país descubran el extraordinario campo de acción que existe para su capitales en este renglón de actividad y puedan contribuir al mismo tiempo a la vigorización del proceso industrializante en estas zonas. Los encargados de convencer al capital, de atraerlo, deben ser los hombres de la Armada, en virtud de su posición, de su influencia y de sus conocimientos; deben además prestar su colaboración para organizar en forma adecuada, tanto en los aspectos materiales como humanos, las flotas de cabotaje destinadas a la liberación de las regiones incomprendidas por el ánimo aislacionista y mediterráneo de nuestra mentalidad. Todo esto en forma perfectamente paralela a la correcta defensa de la soberanía y de los intereses de la nación, justifica plenamente desde el punto de vista industrial, la existencia de nuestra institución Armada para el mar.

Represión del Contrabando:

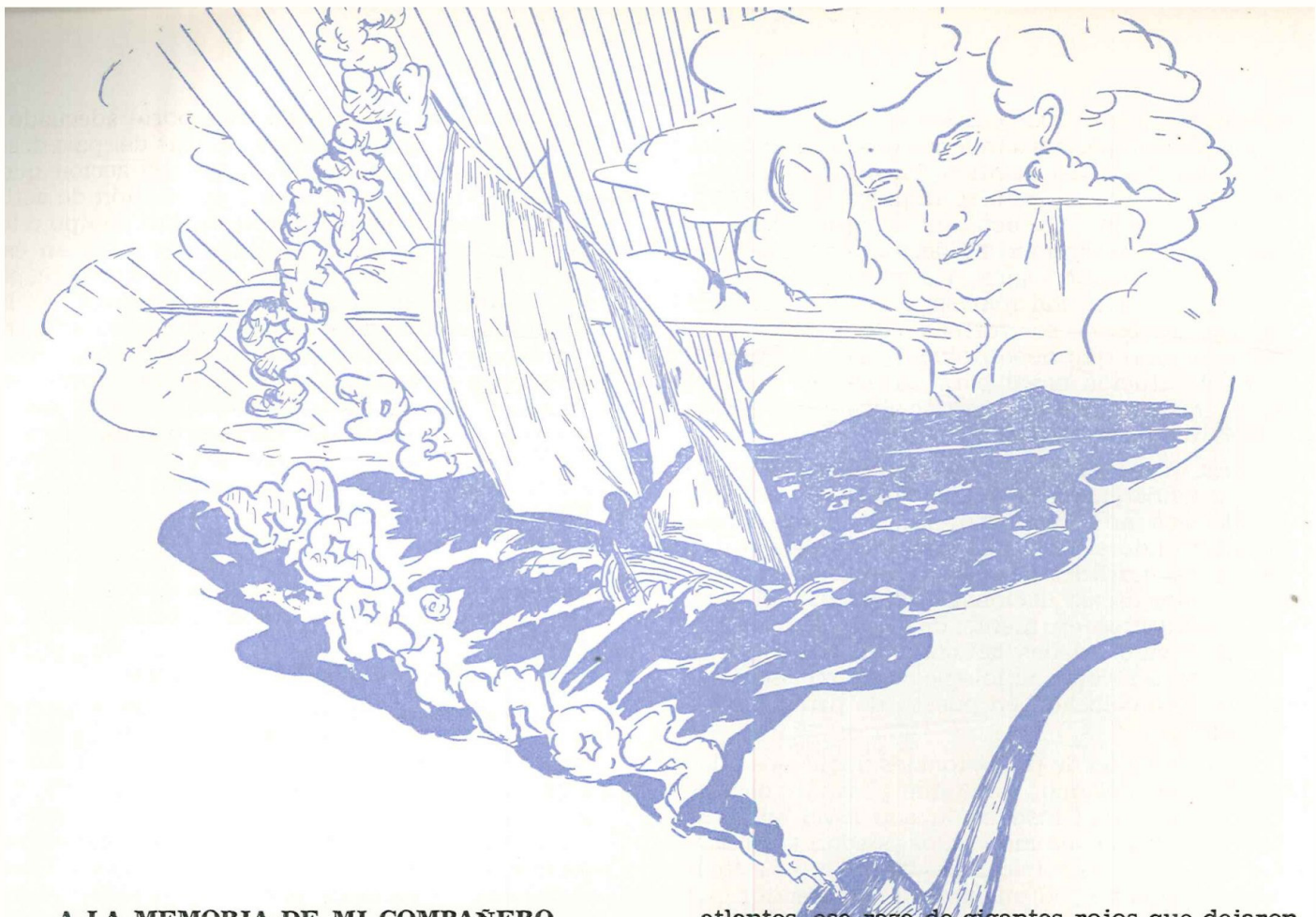
No se puede ignorar que la nación padece de un cáncer que está minando su economía en forma alarmante y despiadada: el contrabando. Hasta que ese mal no sea extirpado de raíz, las leyes que tratan de favorecer, con noble espíritu, el florecimiento y la creación de industrias mediante la limitación de las importaciones, quedarán irremediablemente en la mitad de su camino puesto que carecen de medios efectivos para imponerse con una vigilancia estricta en las fronteras marítimas. La creación de un cuerpo de guardacostas con embarcaciones ágiles, veloces y dotadas del armamento y los medios de comunicación adecuados, es una necesidad imperiosa para garantizar la efectividad de aquellas leyes. Este cuerpo con funciones eminentemente policivas necesita tener una iniciación de orientación naval en virtud de su naturaleza y es la Armada el organismo más indicado para cristalizar en forma efectiva este cometido.

El mantenimiento, la reparación y el consejo técnico tienen que provenir también de ella para evitar una innecesaria duplicidad de funciones que no produciría resultados positivos desde el punto de vista económico.

Conclusiones:

Después de este análisis desapasionado y honesto, que en ningún caso pretende alegar méritos intelectuales, creo que los espíritus escépticos me concederán al menos el derecho de la reconsideración de sus ideas y podrán orientar sus argumentos hacia líneas de acción positiva que redunden, en todo caso, en el bien común de la nación.

La sociedad colombiana reúne en su seno grupos heterogéneos con tendencias, mentalidades y costumbres propias. La mentalidad a la cual yo pertenezco alega para el mar un reconocimiento que la nación le ha negado durante años y que considero no sólo justo sino funcional y productivo desde todo punto de vista. La gran riqueza de nuestros mares y nuestras costas es patrimonio común de todos los colombianos y es necesario que los ciudadanos, que por vocación vestimos el uniforme, hagamos conocer al resto de la sociedad la magnitud de esas riquezas y les digamos que para su defensa son indispensables esos buques con cañones que la misma nación puso en nuestras manos.



A LA MEMORIA DE MI COMPAÑERO

LUIS C. RODRIGUEZ

Durante la primavera del año 950 AC. se notaba un gran alboroto en la corte del Rey Salomón. Pocas semanas antes había llegado la flota combinada de la misteriosa expedición, que por cuarta vez había logrado sobrepasar las columnas de Hércules en la boca del Mediterráneo. Estas expediciones se habían preparado con todo detalle en los departamentos de Operaciones Marítimas de las Flotas combinadas compuestas por las mejores embarcaciones y los navegantes más expertos, que tanto el Rey Hiram de la fenicia Tiro, como el Rey Salomón habían seleccionado entre lo mejor de sus poderosas fuerzas marítimas. La esposa de Salomón el Sabio, hija del Faraón Siamón, había aportado a la empresa todos los conocimientos astrológicos y astronómicos del legendario Egipto. En el gran salón donde se reunieron por primera vez los sabios de los Estados mayores Marítimos de Israel, de Egipto y de Fenicia, aparecieron enormes cuadros llenos de figuras y símbolos misteriosos que con el andar del tiempo habían de transformarse en los procedimientos modernos de la navegación astronómica.

La operación combinada había dado sus frutos. El comercio había logrado alcanzar cifras fabulosas. Los puertos del Mediterráneo estaban abarrotados de mercancías y las majestuosas naves seguían con absoluta precisión todas las rutas conocidas del mar interior. Ya un año antes habían propuesto reunir todos los esfuerzos de Tiro y Palestina para incrementar el campo de acción y para evitar los peligros de la competencia. El diplomático Salomón acertó en su política exterior y bien pronto comenzó a ondear una sola bandera con la estrella de David en todos los puertos del Mediterráneo. La flota combinada llegó entonces a las puertas del mar océano, el misterioso dominio de los

atlantes, esa raza de gigantes rojos que dejaron huellas imborrables antes de extinguirse para siempre. Las Columnas de Hércules, en lo que hoy es el Estrecho de Gibraltar, marcaban el final de la ruta para la Flota Combinada. Pero este reto era demasiado evidente para el ardor aventurero de los marinos mediterráneos y bien pronto la Flota Combinada salió al Atlántico y comenzó a bordear la península ibérica hacia el norte y el continente africano hacia el sur.

La agitación y la expectativa de los cortesanos, ministros y guardianes del palacio salomónico era genuina y explicable. En el gran salón rojo se habían reunido los sabios navegantes para comparar y evaluar las informaciones obtenidas en las expediciones de la Flota Combinada por el Atlántico. Los sabios habían hecho un maravilloso descubrimiento y habían llegado a una conclusión fantástica. Cuando las embarcaciones navegaban hacia el norte, la estrella Polar ascendía sobre el horizonte; cuando navegaban hacia el sur, descendía. Y además esta maravillosa estrella no se ponía jamás. Por lo tanto los sabios habían concluido que la tierra era redonda! Pero la expectativa de los cortesanos estaba motivada por otro acontecimiento. El Rey Salomón había ordenado a su Flota Combinada, alistar lo necesario para dar la vuelta al mundo!

Durante las siguientes semanas, la actividad de los astilleros alcanzó el máximo nivel. La Flota entera fue sometida a las reparaciones y alistamientos más espectaculares. Los cascos fueron calafeteados con el mayor cuidado, los aparejos se reforzaron, los equipos se renovaron y todos los mecanismos se sometieron a las máximas pruebas. Pronto las bodegas estuvieron llenas de provisiones, de agua potable, de medicamentos y de armas. En el cuarto de navegación de la nave guía se guardó con el máximo secreto un misterioso libro con cubiertas de cuero negro y una gran caja de madera fina. Los centinelas apostados en la cubierta pagarían con su vida el menor descuido.

Al comenzar el verano del 950 AC. las naves de Tarshish de la Flota Combinada, zarparon del puerto Asion-gaber, situado en el vértice del Golfo Elanítico, rumbo a lo desconocido. A lo largo de la costa norte africana se habían establecido puestos de reabastecimiento que facilitarían y acelerarían la travesía de la Flota hasta las columnas de Hércules. Entonces las naves de Tarshish desplegaron todo su velamen y comenzaron a bordear la costa africana hacia el suroeste en una ruta que las llevó sin demora hasta el Cabo Verde en donde cambiaron rumbo directo al sur. El timonel de la nave guía maniobraba su aparejo para mantener por la popa la estrella Polar de noche y el Sol a través por el costado de estribor durante las tardes. En el cuarto de navegación se anotaban las observaciones, mientras que en la superficie de la esfera metálica que se había sacado de la caja, se rayaba un trazo indicativo del camino recorrido.

Poco a poco la estrella Polar se fue acercando al horizonte y los sabios navegantes comprendieron que se acercaba la hora de cambiar el rumbo. Con el objeto de ajustar la hora de la observación definitiva, se recogieron las velas y se disminuyó la marcha. Faltaba poco para amanecer y la Estrella Polar todavía brillaba rozando la línea oscura del horizonte. El cielo se tiñó lentamente de blanco, desapareció la Estrella y por el costado de babor comenzó a salir el disco solar. La nave guía izó la señal convenida y la Flota Combinada viró a estribor hasta colocar el sol por la popa. Las naves de Tarshish navegaban entonces por el Paralelo Cero rumbo al Oeste, desde un paraje localizado hoy en Lat O° Long 18° W.

La travesía seguía sin novedad. Al ocaso se buscaba con afán la Estrella Polar asomándose por el horizonte. Con ligeros cambios de rumbo a estribor se hacía salir si estaba escondida bajo el mar y si estaba muy alta se corregía a babor. Durante las horas del sol las sombras de los mástiles debían cortar las marcas que se habían trazado en la cubierta. Los marinos gozaban por primera vez de la maravilla tropical de un mar transparente, cielo azul y brisa cálida. Así transcurrieron varias semanas. El riguroso racionamiento de víveres y de agua potable se atenuaba con la pesca y con la lluvia. En las cubiertas se practicaban los deportes y los juegos de entretenimiento tal como harían después los marinos del siglo XX. La línea grabada en la esfera metálica del cuarto secreto de navegación había tomado forma de que se alargaba por el Ecuador en la ruta más ansiada por la humanidad. Una noche, al final del verano, el contramaestre de media cubierta dio la voz de alarma había sacado una cántara de agua de mar para el aseo de la guardia y al probarla la encontró dulce. Pronto la tripulación entera llenó cuantas vasijas había para beber, para bañarse y para lavar la ropa. La noticia llegó al cuarto de navegación y de allí se dieron instrucciones para redoblar la vigilancia por la proa. La Estrella Polar brillaba por estribor siempre juguetona y rozando la línea del horizonte. "Luz al frente" gritó el vigía de proa, y toda la tripulación escrutó impaciente la oscuridad que cerraba la ruta. Efectivamente en medio de las tinieblas aparecía y desaparecía una pequeña lucecita amarillenta, débil, y a veces rojiza; des-

pués otras dos y luego tres. Con angustia y desesperación transcurrieron las horas hasta el amanecer. En las otras naves de la flota solamente se mantenían encendidos los faroles de popa que servían para que las naves más lejanas pudieran seguir a las más adelantadas.

Por fin amaneció. En medio de la bruma que cubría el mar se delineaba la costa como una mancha oscura, un poco a babor. El mar ya no era transparente, llevaba gran cantidad de ramas verdes y muchos pájaros revoloteaban sobre la flota. La nave guía cambió rumbo directamente hacia tierra. La flota entera maniobró para reunirse y sin dificultad alguna remontó las aguas de un gran río hasta colocarse al abrigo de una pequeña bahía. Las naves de Tarshish habían atravesado el Atlántico por el Ecuador para llegar al misterioso país de Ophir que hoy se conoce con el nombre de América!

Al desembarcar el Gran Capitán de la Flota, en representación del Rey Salomón, bautizó el maravilloso río con el nombre legendario que hoy utilizan todos los nativos de sus riberas; el río SALOMON o Solimoes. Esta expedición que penetró por el gran río dejó huellas imborrables de su paso, estampó las marcas de la arqueología y tomó muestras de maderas, oro, aves y monos.

El viaje de retorno fue menos complicado y más rápido. A partir de este momento se inició en absoluto secreto la navegación por el Paralelo Cero en un viaje que desde Palestina hasta Leticia y regreso, duraba tres años. En viajes sucesivos el Rey Salomón con su fantástica Flota Combinada, llevó del Amazonas las maderas de itauba. Y del imperio de los Incas, el oro y los tesoros que sirvieron para construir el majestuoso templo. Pero el sabio Salomón comprendió que la verdadera tierra prometida estaba aquí al otro lado del mar y fue así como en secreto absoluto construyó la legendaria ciudad perdida en las selvas amazónicas, estableció los ritos hebreos en las costumbres indígenas, transmitió intacta la historia del diluvio, enseñó a los Mayas los secretos astronómicos, a los chibchas el secreto de la cera derretida para laborar el oro, los secretos del sacrificio de fundición a los Quetchuas, puso sus marcas inconfundibles en San Agustín, en la serranía de la Macarena, en los valles del Magdalena y en las costas del Pacífico. El anciano Bochica, con su cabellera larga, su tez blanca, sus ojos azules y sus enseñanzas patriarcales, refleja hoy en los Andes precolombianos la imagen del Moisés de Miguel Angel. Pero Salomón dejó también oculto el secreto del Paralelo veinte que solo podría descifrarse 1492 años después de Jesucristo.

—(★)—

A LA MEMORIA DE MI COMPAÑERO HERNANDO BARRIGA

Cuando se paralizó la invasión mongólica que había llegado hasta las puertas de Viena en el año 1242, Europa tomó gran interés en el misterioso continente asiático pleno de cosas raras. El cristianismo inició entonces un lento acercamiento apostólico que poco a poco fue penetrando hasta los rincones más alejados del Mar Amarillo, mientras que detrás

de las sotanas franciscanas comenzó a movilizarse una caravana de mercaderes descendientes de las huestes salomónicas que habían sido expulsadas antaño de Egipto, de Palestina, de Roma y de Grecia y que habían buscado refugio en la Península Ibérica. El mercado de ricas pieles, de raras especies y exóticos esclavos cubría el Mediterráneo y se manejaba con excelente pericia desde Venecia, Florencia y Constantinopla.

Hacia 1295 regresaba de la India una caravana que durante 25 años anduvo comerciando por todos los rincones del Asia, encabezada por el insigne Marco Polo quien trajo a las cortes europeas el secreto de la pólvora, el descubrimiento de la aguja magnética y los procedimientos más asombrosos de los cálculos astronómicos. Pero Marco Polo fue puesto en prisión y durante su cautiverio de tres años con la ayuda de Rusticello escribió sus famosas memorias, que en el capítulo CL nos hablan de la isla de Ceylán, cuya capital Colombo, es hoy de las claves misteriosas del gran secreto. En efecto en el capítulo CLVII menciona que en el reino de Collum se produce en gran escala el "brasil colombiano", que llegan muchos mercaderes cuyas naves traen y llevan multitud de mercancías y que existen muchos sabios astrólogos.

Andando el tiempo se estableció en Florencia el centro mercantil del mundo conocido, para controlar hacia el oriente las rutas que por el Adriático se internaban hasta las profundidades del Asia y por el occidente hasta el Cabo Finisterre. Poco a poco había tomado extraordinaria importancia una casa comercial que tenía agencias y sucursales en todos los puertos. Ostentaba con orgullo un curioso nombre romano indicativo de fuerza, tradición y nacionalismo: La casa CENTURION!

Ese día a finales de 1483 había llegado el correo de la Península Ibérica con noticias alarmantes para los intereses de la multitud de mercaderes que alrededor de la casa Centurión o de sus filiales, controlaban la economía, la política y la vida misma de los demás europeos. En la recóndita penumbra de la sede principal se habían reunido los sabios dirigentes para discutir los acontecimientos. Primero la misteriosa gestión con los moros había logrado producir la guerra contra los cristianos, de la cual se esperaba obtener grandes beneficios en la tarea de aprovisionar a los dos ejércitos. Pero se habían producido algunas filtraciones en los acuerdos que podían poner en peligro el bienestar y la vida misma de los comerciantes. Además ya se había entrometido Roma con disposiciones sobre los repartos geográficos que dejaban por fuera los intereses de la comunidad mercantil. Y para colmo de males el mercader Sánchez de Huelva había naufragado en las costas de Madeira en donde por fortuna el Gerente de la sucursal Centurión había logrado apoderarse de los libros e informes secretos. Sin embargo este gerente era persona de confiar a quien se le había exigido ocultar su verdadero nombre y el lugar de su nacimiento.

Las discusiones se prolongaron durante varias semanas hasta que por fin el Director máximo de la Casa Centurión hizo sacar de la bó-

veda secreta los tesoros que fueron recuperados por sus agentes viajeros del Egipto tiempo atrás, en donde habían permanecido ocultos más de 2.400 años. Por primera vez en la era cristiana los asombrados mercaderes florentinos observaban con incontenible emoción el proceso de abrir los herméticos empaques del tesoro. Uno de los objetos de forma plana resultó ser un antiquísimo libro con cubiertas de cuero negro escrito en el primitivo lenguaje de los antepasados. El otro era una gran esfera metálica confeccionada con oro antiguo y sobre cuya superficie se habían trazado misteriosas marcas que saliendo de cierta zona seguían diferentes caminos. El departamento criptográfico de la Casa Centurión había logrado traducir el libro de cubiertas negras para comprender las explicaciones contenidas en páginas muy importantes donde aparecía el diseño de un aparato muy singular, con figura de ballesta, y el tramo central graduado en divisiones marcadas con números romanos y la corredera deslizante con dos visores en los extremos. Según indicaba el libro, con tal aparato apoyado en la barbilla y la corredera fija en la marca X al sostener el visor inferior sobre el horizonte y el superior sobre la Estrella Polar era posible navegar hacia el poniente para seguir una de las rutas grabadas en la esfera metálica; precisamente por el trazo más profundo por ser el más transitado que conducía en camino directo hasta la Isla de Sabá, maravilloso presente que el Rey Salomón había ofrecido a la bella reina de épocas ya olvidadas.

Ahora, ya en 1491 el Consejo Directivo de la Casa Centurión, se había también reunido por otro motivo. De la Península Ibérica llegaban noticias cada vez más alarmantes. Ya los ejércitos cristianos estaban a las puertas de Granada y era posible que los Reyes Católicos descubrieran la trama de la intriga que los mantuvo en guerra contra los moros durante tantos años. La expulsión era inevitable y las hordas comerciantes si no perdían la vida, por lo menos quedarían en la ruina. Europa, Asia, África, ya no ofrecían seguridad alguna para los intereses y aún para la misma existencia de la comunidad que se había dedicado al comercio. Solo quedaba un último refugio, el más seguro, el más secreto, el que se podía ocupar como dijo antes el profeta Abdías con los procedimientos que explicó Esdras.

En la penumbra misteriosa del salón de conferencias de la Casa Centurión se acordaron los últimos detalles del plan de operaciones para invadir las tierras de Ultramar y establecer en ellas el imperio comercial más impresionante en la historia futura de la humanidad. Se nombró al Gerente de la sucursal Centurión en la Isla de Madeira como jefe de la expedición, quien se trasladó al continente para poner en marcha la operación. Los acontecimientos se sucedieron con rapidez tal como se había previsto a medida que pasaban los primeros meses de 1492. Y fue así como el 2 de agosto zarpó del puerto de Palos de Moguer la vanguardia de las fuerzas invasoras. Se necesitaron muchas semanas de navegación para comprender la equivocación de la ruta, pero finalmente se cambió el rumbo hasta el paralelo XX. Poco después el 12 de Octubre las fuerzas invasoras desembarcaban en la Tierra Prometida!

Una Historia de la Marina Colombiana

Lo que les pasó a los primeros Cadetes al evocar espíritus en el Buque Escuela

—★—
Por el Capitán (R) Pablo E. Nieto
—★—

Antes de las vacaciones ocurrió en la ciudad la muerte del Capitán Rodgers, padre del ayudante, secretario de la Escuela, también Capitán Rodgers. Los dos tenían el mismo nombre, Johnny y los dos gozaban de mucha y merecida simpatía, no solo en Cartagena sino en toda la Costa Atlántica y especialmente en todos los círculos de la Escuela Naval. Por esta razón el Comandante Assmussen dispuso que la Escuela en corporación asistiera a los funerales del Capitán Rodgers.

Por primera vez yo conocí el original, complicado y vistoso ceremonial empleado por la Masonería ante el cadáver de un destacado gestor de esta institución.

La ceremonia se celebró en el centro del Camellón de los Mártires, en sector aledaño a lo que hoy representa el monumento que las damas levantaron a la Libertad con el sugerente y atractivo símbolo de "Nolly me tangere". No me toquéis.

Destacadas personalidades de la Banca, la Industria y el Comercio y de los más altos círculos sociales estuvieron en este funeral, que se rigió por el más prolijo ceremonial de la alta masonería.

Pasado algún tiempo vine a darme cuenta de que el espiritismo hacía secretos progresos entre el personal de Cadetes, no entre todos, naturalmente sino entre un grupo que podríamos llamar de avanzada. La cosa tenía cierta gravedad y para mí mucha trascendencia porque se contemplaba el caso de que las sesiones más concurridas y más importantes de los aprendices de espiritismo las celebraban en la cámara del buque, y lo perjudicial y grave para mí, que los dirigentes disponían tenidas cuando yo estaba de Guardia. En esta situación resolví darme cuenta directa y personal de las actividades del clan, y de los sistemas que usaban los espiritistas

a bordo del buque escuela. Tuve éxito completo en las investigaciones que hice y saqué a la realidad que, dos o tres veces a la semana, pero de modo fijo en las noches que yo montaba guardia, se reunían alrededor de doce Cadetes que practicaban todo lo que llamaban: "Evocación de Espíritus". Ante la realidad de estos hechos creí cumplir un deber primordial y amistoso al hacer un llamamiento privado y personalísimo a los principales complotados, quienes me atendieron, me confesaron sus prácticas y me dieron formal palabra de que las suspenderían definitivamente. Quedé satisfecho de las ofertas y me despreocupé del detalle. Pero a las pocas noches un cadete me dijo que otra vez habían sesionado los espiritistas en la cámara principal.

En formación general de los cadetes hablé de la anomalía y previne a los responsables de que aplicaría el reglamento con todo rigor. La prevención trajo a mi presencia a los dirigentes, quienes me dijeron que en tierra habían sabido que en determinada noche había evocaciones generales de numerosos centros espiritistas y que por ello se habían reunido.

Acepté la explicación e hice nuevas, rotundas y terminantes prevenciones si el caso volvía a repetirse. Me garantizaron en forma franca y al parecer sincera que podría tener la seguridad de que ellos suspenderían toda actividad a bordo. Los felicité por su entereza de carácter e ideal franqueza y quedamos convencidos de que nada había pasado en lo referente a espiritismo a bordo del MARROQUIN.

Cierta noche como a las diez estando yo de guardia en el portalón se me acerca el Cadete Caicedo y haciendo señas de mucha prudencia y mucho silencio, me contó tremenda información de que los espiritistas estaban reunidos. No puede ser contesté yo, no lo creo! Ven conmigo y podrás contarlo tu mismo!

Fuimos al cubichete de popa que daba exactamente sobre la cámara principal que servía de aula, de comedor y de salón de sesiones. En la toldilla apenas había una débil lámpara de tipo Diez, que alumbraba tenuemente el mismo cubichete, el cual tenía las batientes levantadas de uno y otro lado, lo que permitía ver perfectamente lo que ocurría en la Cámara. Fue así como tuve la oportunidad de comprobar lo que me decía Caicedo, pues alrededor de la mesa, que era muy larga y de la cual solamente estaba la cabecera en proa, estaban sentados cosa de ocho cadetes entre los cuales identifiqué a José Federico Betancourt, Leonidas Flórez Alvarez, Francisco de Paula Prieto, Juan Federico Gerlein, Pablo García Franco, Luis María Galindo, Miguel Durán y otros cuyos nombres no vienen a mi gastada memoria. Busqué una mano de Caicedo para tener la seguridad de que me acompañaba y para que cambiáramos ideas sobre el plan a seguir para terminar con aquella vagabundería. Los dos muy pegaditos al cubichete, dentro de un profundo silencio, estuvimos de acuerdo en la conveniencia de conocer el funcionamiento de este grupo de espiritistas. En primer lugar diré que tenían una lámpara igual a la que había en la toldilla, pero la tenían envuelta en unos papeles, para amortiguar su luz, dejando apenas una leve penumbra en la extensión de la cámara, leve luz que apenas nos permitió contar y conocer a tan audaces y originales espiritistas.

Y vimos y oímos su táctica o modo de operar. En la cabecera de la mesa estaba dirigiendo, desde luego, Dimitri, que tenía a su izquierda a Prieto. Todos, absolutamente todos tenían las manos sobre la mesa agarrando fuertemente la orilla de ésta como si algún peligro corriera. Dimitri lanzó una mirada circular de revisión para verificar si todos los asistentes estaban oyendo, o sea atendiendo a lo que decía él. Tosió levemente, soltó un momento las manos de la mesa y las levantó en alto, en actitud solemne, suplicante, implorativa.

Las bajó en un momento dado y con ellas sostuvo las mejillas para decir con voz clara, como rezo solemne: "Espíritu del Capitán Johnny Rodgers; respetuosamente te invocamos y si nos vas a oír da tres golpes en esta mesa..."

Nadie contestó ni hubo tales golpes. Se repitió la invocación con el mismo resultado negativo. Pasaron dos o tres minutos que nosotros contamos reloj en mano, y entonces Dimitri volvió a agarrar fuertemente la mesa para decir en tono más fuerte:

"Espíritu de Rafael Núñez; te invocamos con respeto; si nos quieres oír, da tres golpes en esta mesa..." Tampoco se oyó ni se advirtió el menor movimiento.

No quise ver ni oír nada más porque a mí me vino rápido y fulgurante un plan para terminar esta escena. Tomé de la mano a Caicedo y lo llevé a la puerta de babor que da a la entrada del cuarto de calderas y al salón de máquinas, y que da a los camarotes del Primero y Segundo Ingenieros, los cuales dan precisamente sobre el salón comedor donde estaban

los espiritistas. Las puertas de los camarotes estaban a 20 o 30 centímetros de donde estaba Dimitri. Hecha esta explicación a Caicedo, lo volví a tomar de la mano y le dije: —Vamos a nuestras camas y regresamos cada uno con una sábana que nos envolveremos en la cabeza, de tal forma que pueda dejarse como una túnica en un instante dado. En cosa de segundos estábamos otra vez en cubierta con las sábanas en la mano y, expliqué despacio y con buena letra mi plan al Cadete Caicedo: Fíjate — le dije—, nos quitamos las pantuflas y quedamos con los pies descalzos (estábamos en pijama). Entramos a máquinas y llegamos al camarote del primer ingeniero. Ponemos nuestras orejas sobre la puerta que da al comedor, para saber cómo se oye la voz de los evocadores de espíritus. Probamos y oímos la misma voz gutural de Dimitri, repitiendo su llamado al Capitán Rodgers, sin recibir contestación. Cadete Caicedo dijo seriamente: —Llegó el momento de obrar, vamos primero a probar la puerta del camarote del primer ingeniero, pues sobre ella vamos a desarrollar el plan. Lo probamos con gran cuidado y vimos que dicha puerta quedaba a 10 o 15 centímetros de Dimitri, o sea de los evocadores de espíritus. Ahora, dije muy claro Cadete Caicedo nos colocamos las sábanas a manera de túnicas desde la cabeza hasta los pies, pero dejándonos libres los ojos y las manos. Cuando Dimitri haga la evocación tu y yo levantamos la mano derecha para dejarla caer fuertemente sobre la puerta cuando diga las últimas palabras del llamamiento. Me entiendes? Caicedo estuvo conforme no sin sonreír a manera de aprobación. Repito, Caicedo; cuando diga Dimitri la frase sacramental: —Si quieres oírnos da tres golpes en la mesa, nosotros damos tres golpes en la puerta, e inmediatamente nos presentamos como auténticos fantasmas ante los evocadores, con nuestras largas y blancas sábanas encima. Entonces vino la voz gutural de Dimitri: "Espíritu del Capitán Johnny Rodgers, respetuosamente te invocamos. Si quieres oírnos da tres golpes en la mesa... y nuestras manos derechas, la de Caicedo y la mía cayeron fuertemente sobre la puerta que instantáneamente quedó abierta, dándonos libre paso al comedor para presentarnos frente al grupo de espiritistas que ahí mismo abrieron ojos, erizados los cabellos y lanzando gritos penetrantes, dirigiéndose atropelladamente a la escala, naturalmente angosta, donde se formó por los cadetes una masa informe, como grupo de demonios, poseídos de espanto, dando alaridos que se oyeron en el vecino muelle. Ahí mismo sentí una impresión tremenda y pensé justamente que habíamos ido muy lejos, que posiblemente algunos de esos cadetes podrían quedar locos. Caicedo y yo sin ponernos de acuerdo fuimos a los camarotes, pasamos las salas de máquinas, dejamos las calderas y estuvimos en la cubierta para llegar a la toldilla. Efectivamente, tenían los ojos saltados, con miradas extraviadas, con los labios trémulos. Caicedo se lanzó de rodillas ante Dimitri y Cerlein, que eran los más próximos. "Fuimos nosotros, fuimos Nieto y yo", gritaba Caicedo. "Nosotros fuimos los que los asustamos. Ninguno atendía. El primero en serenarse fue Dimitri, quien se sentó en una banca que trajo el marinero de guardia en la toldilla. El más impresionado y el que tardaba más en reaccionar era el Cadete Prieto.

El Problema de los Salarios

Por el Dr. Humberto Sánchez Garzón

— (★) —

A primera vista una reclamación de mejores salarios se soluciona simplemente aumentando los sueldos y jornales, sin caer en cuenta que este es uno de los problemas más complejos que afronta cualquier país; tal complejidad resulta ser una buena razón ineludible para emprender un análisis, aunque somero, que aclare las íntimas relaciones que existen entre el factor remuneración a la mano de obra y los fenómenos del alza del costo de la vida, el empleo y los brotes inflacionistas que se perciben en la economía colombiana. A lo largo de este trabajo los distintos fenómenos se interrelacionan más que en ningún otro estudio lo cual permite apreciar en su mejor dimensión una de las actualidades más significativas en el panorama económico y social del país.

El proceso inflacionario que se registra en las últimas décadas, ha hecho ver la necesidad de evaluar los cambios a que están sujetas las rentas del trabajo y por ende determinar su poder adquisitivo conforme se vayan observando alzas de precios de los bienes y servicios comprados por los consumidores. En su afán de conocer el costo de vida se recurre a los índices de precios de los bienes de consumo que revelan las fluctuaciones periódicas de los mismos. Su importancia se hace evidente toda vez que en los contratos colectivos se vienen estipulando reajustes de sueldos y salarios en la medida en que crecen los índices al consumidor.

Si bien cualquier estudio sobre los precios de los bienes y servicios al consumidor puede ser utilizado por un gobierno para fijar una política general al respecto, parece todavía más benéfico para toda la sociedad, que se investiguen con criterio selectivo allegando aquellos datos y hechos que inciden en las fluctuaciones de los mismos y sus efectos en el costo de vida en los diferentes sectores sociales de la población.

Los índices de los salarios reales que no son otra cosa que los índices de precios de los bienes de consumo se utilizan como medio para evaluar los cambios relativos ocurridos en el nivel de vida del trabajador. Aunque esta práctica parece perfectamente legítima, por lo menos cuando se hacen comparaciones a corto plazo, hay que recordar que la validez de tales comparaciones depende del alcance, campo de

aplicación práctica y exactitud del material estadístico.

Determinación de los salarios.

Tratándose de la fijación de los salarios, su determinación se viene acordando mediante tres procedimientos: negociaciones individuales, negociaciones colectivas y por disposición del poder público. Las dos primeras modalidades son las que predominan en el sector industrial para distintos niveles profesionales.

Sin embargo, todo parece indicar que cuando hay ausencia de organización en el sector de los trabajadores, la mano de obra se encuentra en clara desventaja frente a los patronos al ir a negociar pues perciben una tasa de salario inferior que si tuviesen a su favor otras alternativas más favorables para trabajar y contratarse. Por tal razón la remuneración fijada por "contratación colectiva" tiene una repercusión ampliamente favorable para el trabajador en contraste con las que obtienen los trabajadores que contratan individualmente.

Pero a pesar de que en el país se reconoce por la Constitución Nacional la libertad de asociación y el derecho a organizarse y negociar colectivamente, todo indica que la calidad de afiliado y el número de miembros de los sindicatos y asociaciones de empleados no está bien definido y las cifras suelen experimentar fuertes fluctuaciones.

Repercusión sobre la producción y el consumo.

Podemos preguntarnos, entonces, cuál es la incidencia que sufre la producción y, a su vez, el consumo cuando ocurre cualquier alza en los salarios.

Es evidente que la reacción inmediata de un pago adicional a la mano de obra en cualquier sector de la economía o en su conjunto, sea la de impedir una baja de las utilidades recurriendo a la elevación de los precios de los artículos producidos. Este hecho trae como consecuencia una disminución de la Demanda dada cierta escala de precios. En estos casos el proceso es inequívoco, pues lo que en realidad sucede es una baja del número de pedidos de los artículos fabricados, lo que trae como consecuencia un costo adicional por unidad produci-

da, una disminución de la producción y finalmente de las utilidades de la firma. Luego podemos decir que el mayor costo de la empresa derivado de un alza de salarios adicional se trasladará en parte sobre la masa consumidora y en parte sobre la empresa misma.

Vamos a suponer que se cumpliría en todos los sectores de la economía una remuneración adicional a la mano de obra, que perfectamente podemos llamarla "prima móvil" cuya consecuencia sería provocar un alza de precios de todos los artículos y una disminución del poder adquisitivo de los salarios recibidos.

Siguiendo la exposición que nos muestra Manuel Pernaut Ardanaz en su libro "Teoría Económica", y el de Kenneth E. Boulding en su "Análisis Económico", tal hecho económico se incluye en un gráfico analítico que precisa la incidencia de una remuneración adicional a la mano de obra sobre la producción y el Consumo, junto con una tabla adaptada de las dos situaciones a que se enfrenta el productor. Tal pago adicional según la variación del índice nacional de precios de los bienes y servicios de consumo, asumiría las características de impuesto indirecto y el deseo de las empresas es continuar vendiendo la misma cantidad que antes y traspasar al consumidor el pago atribuido.

Dadas las curvas originales de Oferta (O) y Demanda (D), el Precio de equilibrio (P) es indicativo de que al precio de 5 se demandan 4.000 unidades del artículo, esto es la gente quiere comprar esta cantidad; pero si hay un gravamen de \$ 1.00 por cada artículo vendido que en este caso el productor identifica con la prima móvil trasladada y asimilada a los costos de producción, querrá vender la misma cantidad al precio de 6, esto es, en el punto P1 igual a Q1. Si el precio es de 3 cuando se demandaban 1.000 unidades, con el gravamen querrá seguir vendiendo esta cantidad al precio de 4. Si el precio es de 7 cuando se demandaban 6, en la nueva situación querrá seguir vendiendo esta cantidad al precio de 8. En esta forma obtendríamos un desplazamiento de la curva original de O. a la posición O1, esto es, hacia arriba y a la izquierda. Considerando que el volumen global de ingresos de la población no varía aún existiendo gravámenes, el consumidor reaccionará ante esta circunstancia a lo largo de la curva de la demanda y se percatará de que los precios han subido, por lo cual restringe un poco la compra de los artículos que antes estaba acostumbrado a consumir. En consecuencia el productor no podrá eludir la verdad del fenómeno y tendrá que aceptar el nuevo precio de equilibrio P2 mayor que P con demandas iguales a M2 menores que M.

El cuadro refleja la situación original y la nueva situación del comprador, cuyas cifras se obtienen del gráfico adjunto. Es evidente que al afrontar la nueva situación el productor solo podrá vender 3.700 unidades, cada una al nuevo precio de \$ 5.75 el comprador. Pero a su vez el productor por cada unidad que venda al nuevo precio, debe pagar \$ 1.00 como gravamen que se identifica con la remuneración adicional a la mano de obra, por lo que le queda \$ 4.75; como antes la unidad la vendía a \$ 5.00

la diferencia de \$ 0.25 representa el monto que él pagaría por su cuenta.

Es cierto que con la nueva situación el productor obtiene unos ingresos brutos mayores que antes, en nuestro caso \$ 21.275 pero de éstos debe pagar \$ 3.700 en la forma de remuneración adicional; luego la diferencia de \$ 17.575 indica los ingresos brutos finales que recibiría en la nueva transacción.

El examen de este problema permite aprender que, en realidad, la población resulta menguada en el importe de sus ingresos reales. Por tal razón un resumen global de la incidencia del alza de salarios en el ritmo de producción y consumo, sea cual fuere su denominación sobre todo si es impositiva, lo podemos simplificar en la siguiente forma:

Las mercancías producidas en el proceso de producción, originan una corriente de productos de todas clases que entran a los distintos canales del mercado y luego salen con destino al consumo. En caso de que el consumo se restrinja, bien pronto se darán cuenta los productores que el mercado empieza a saturarse y restringen la producción. En un tiempo más o menos largo, la producción llega a ser aproximadamente igual al consumo estando las dos corrientes reguladas por un dispositivo que llamamos precio normal, cuyo nivel es tal que permite un ligero exceso de producción sobre el consumo, como en realidad debe verificarse en toda economía cuyo crecimiento corresponde a la expansión demográfica del país. Por lo tanto, los precios que se piden en un momento dado deben ser aquellos que permitan cubrir todos los costos que implica el éxito de las empresas lo mismo que el margen de beneficio.

El anterior razonamiento nos permite ver que en un régimen salarial como el actualmente vigente en el país, el aspecto de querer hacer menos incierto el porvenir del conglomerado social utilizando una retribución adicional, como en el efecto lo sería una prima móvil, la menor capitalización de las empresas o de la economía general del país, debe contrarrestarse por medio de una mayor tecnificación industrial que permita aprovechar las ventajas de la producción en gran escala y el mejoramiento sustancial de la productividad en todos los órdenes de actividades, al unísono con la obtención y el acrecentamiento de las prestaciones sociales que permitan satisfacer convenientemente las aspiraciones socio-económicas del individuo.

En todo caso, la secuencia del alza de precios es similar cualquiera que sea el tipo de industria o actividad económica, implicando con ello un incremento de los costos de todas las actividades que utilizan estos bienes y, a su vez, en los precios de todos los demás artículos. Como reflejo, cierto tiempo después, ocurre un ascenso en los costos de los artículos de primera necesidad y por consiguiente nuevas demandas de salarios compensatorios para la población asalariada.

Nota: El presente estudio es de competencia exclusiva del suscrito formulado a la luz de la teoría económica contemporánea y por lo tanto en nada compromete a ninguna entidad.

Historia de Una Unidad de Guerra de la A. R. C.

Por el Guardiamarina Ricardo García B.



El destructor ARC. "Caldas" fue adquirido a raíz del conflicto Colombo-Peruano, construído para el gobierno de Portugal por la casa Yarrow. Zarpó de Lisboa el 1º de Marzo de 1934, comandado por el señor Capitán de Navío Charles Keith Adam, y como Ingeniero Jefe al señor Capitán de Corbeta Abraham Davidson, antiguos oficiales de la Armada Británica.

Todos los tripulantes eran marinos de la reserva naval inglesa. El 14 de marzo de 1934 fue recibido y bautizado en Cartagena, actuando como madrina la Señorita María Teresa Olaya L.

Sus principales características son:

Desplazamiento en plena carga 1.588 ton. Es-
lora máxima 322 pies.
Manga 31 pies.

Armamento:

3 piezas de 5/38.
4 piezas AA de 40 mm.
1 lanza cohetes de A S W.
6 lanza cargas
2 rieles de deslizamiento.
Velocidad máxima 36 nudos con 3.000 millas de
radio de acción.

Tripulación:

12 Oficiales.
153 tripulantes.

Oficiales que participaron en el combate:

Señor Capitán de Corbeta Federico Diago D. como Comandante; señor Teniente de Navío Hernando Berón V. como Segundo Comandante; señor Teniente de Navío Hernando Cervantes, como Ingeniero Jefe; señor Sub-teniente de Navío Jesús Valenzuela como Oficial de Deberes Generales; señor Sub-teniente de Navío Luis C. Rodríguez como Ingeniero Ayudante; señor Guardiamarina Francisco Romero como Oficial de Armas submarinas y señor Guardiamarina Alfredo Castañeda como Oficial Artillero.

Fue modernizado en la Base Naval de Cartagena y posteriormente en los Estados Unidos. Al regresar de dichas reparaciones en Febrero de 1955 sufrió un accidente cuando en medio de una fuerte tormenta, una ola barrió la cubierta, arrastrando al señor Teniente de Fragata Jaime Martínez Diago y a siete tripulantes, de los cuales sólo se salvó el tripulante

Luis Alejandro Velasco, quien alcanzó a llegar a las Playas de Mulatos en el Golfo del Darién.

Prestó invaluable servicios a la nación destacándose entre ellos el hundimiento de un submarino Alemán, hecho ocurrido en el mes de Marzo de 1944, en las aproximaciones del Golfo de Urabá.

Deja el destructor Caldas una noble tradición patriótica y marinera heredada de sus primeros tripulantes. Por sus cubiertas desfilaron los mejores oficiales, y los más disciplinados y abnegados tripulantes.

Fue retirado del servicio el 26 de Enero de 1961 en solemne ceremonia presidida por el señor Capitán de Navío General, Julio César Reyes Canal en la Base Naval A.R.C. "Bolívar".

El A.R.C. "Caldas" hunde un Submarino.

Según órdenes del Comando de las Fuerzas Marítimas de Cartagena, el ARC. "Caldas" zarpó para Colón el día 22 de Marzo de 1944 a las 20:00 horas convoyando al ARC "Cabimas", habiendo recalado en Colón el viernes 24 de Marzo a las 08:00 horas.

El ARC. "Cabimas" prosiguió el viaje a Balboa y el ARC "Caldas" permaneció en la bahía de Colón.

El martes 28 de marzo a las 20:00 fondeó el ARC "Cabimas" en la bahía de Colón de regreso de Balboa y recibió orden de alistarse para zarpar el miércoles 29 rumbo a Cartagena.

El día 29 de Marzo de 1944 a las 08:00 horas los buques se encontraban listos para zarpar, pero el señor Comandante del ARC "Caldas" Capitán de Corbeta Federico Diago D. en vista de los muchos anuncios recibidos de la Oficina de Información de la Zona del Canal de que aún merodeaban por las aguas del Caribe muchos submarinos alemanes y en especial en la ruta a seguir para arribar al puerto de Cartagena, canceló la Orden de zarpe para el buque petrolero ARC "Cabimas" y después que el ARC. "Caldas" se hiciera a la mar a las 10:00 horas. Desde el momento del zarpe el buque navegó en segundo grado de alistamiento prevenido para cualquier ataque.

Se navegó sin novedad alguna hasta las 18:37 horas; en ese preciso momento fue avisado un submarino en marcación 40° por babor hallándose el buque en latitud 10° 31' N y longitud 77° 28' W.

De cómo se procedió al ataque, son estas las palabras del señor Comandante en su informe al Comando de las Fuerzas Marítimas N° ARC C. c. 0081 del 31 de marzo de 1944:

Como la Unidad navegaba en segundo grado de alistamiento maniobré inmediatamente sobre el rumbo de colisión las máquinas todo avante, emergencia y "zafarrancho de combate"; la artillería abrió fuego con la pieza N° 2 a los 15 segundos de avistar el submarino. Este que tenía el periscopio y parte de la torre afuera no se le observó mayor movilidad y dio tiempo a que el primer disparo le cayera un poco corto; el artillero había puesto distancia 1.000 metros, pero probablemente por las condiciones del mar el disparo resultó corto; en esos

momentos el submarino terminó de hundirse esquivando la quilla del Destroller un poco por mi babor.

Entonces ordené el ataque con cargas de profundidad y el Marinero 2° Migdomio Barros quien había visto la posición en que se había hundido el submarino obrando con gran criterio y precisión disparó la primera por el lanza-cargas de babor, que es la que consideramos más efectiva pues la columna de agua levantada fue completamente negra cosa que no hubiera sucedido si el efecto no hubiera sido directo; al mismo tiempo cerré todo el timón a la banda de babor y continué lanzando cargas por los rieles (tres por babor y dos por estribor) lo que dió un total de 6 contando la del lanzador, en un círculo completamente cerrado lo que me dio la absoluta seguridad del completo éxito".

El señor Comandante sigue en su informe la siguiente narración:

"Terminado el ataque a los tres minutos de haberse iniciado y teniendo la seguridad de un completo éxito continué navegando en zig-zag rumbo a Cartagena. A las 20:30 horas di el parte en clave a ese Comando dando la posición del ataque pero diciendo que acababa de suceder con el objeto de que si la radio era interceptada por submarinos enemigos me buscasen en una posición 40 millas atrás de donde me encontraba en ese momento".

"A las 20:35 horas un Guardacostas de los Estados Unidos principió a pedirme por luces la identificación y le contesté que la llamada de mi buque era HKMA pero el Guardacostas no la supo habiendo seguido llamando y cerrando distancia. Como consideré peligroso continuar haciendo señales luminosas resolví aumentar la velocidad al máximo para dejar el Guardacostas atrás y evitar contestarle. Este que tenía también muy buenas máquinas aumentó su velocidad y continuó acercándose. En vista de que no le contestaba me disparó tres granadas luminosas probablemente para poder definir mi silueta. Incomodado por tanta insistencia resolví enfocarle al puente el reflector de combate para que se diera cuenta de que se trataba de un buque de superficie, cosa que dio el resultado apetecido, pues el Guardacostas se retiró sin llamar más".

"A las 21:37 horas un avión de bombardeo americano dio dos vueltas, nos pidió identificación, iluminó con su reflector la superficie del mar y luego se retiró".

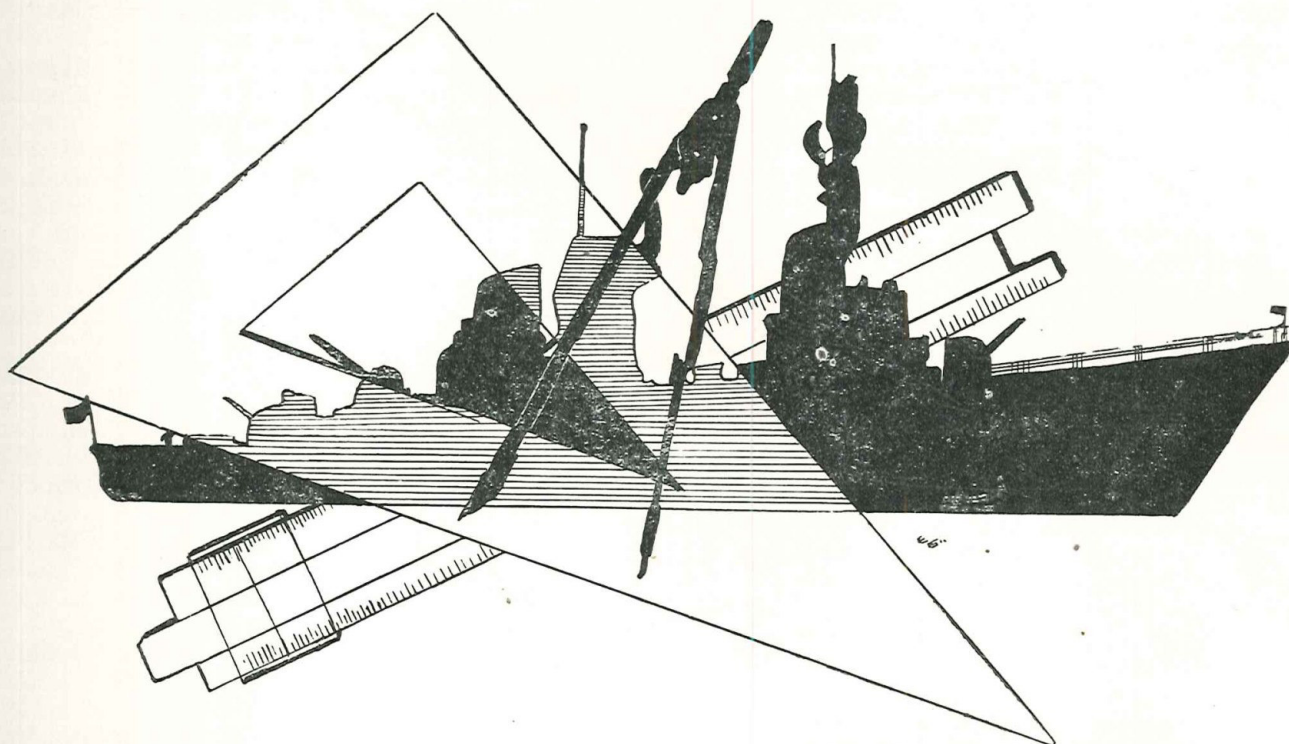
"El día 30 a las 02:00 horas amarré sin novedad la boya de esta base".

Al fondear en la bahía de Cartagena a las 02:00 horas el día 30 de Marzo de 1944 el ARC "Caldas" era esperado por el señor Comandante de la Base Naval ARC "Bolívar", Capitán de Corbeta Aureliano Castro y algunos Jefes Navales de la Base. Una vez amarrado el buque, el Capitán Federico Diago D. rindió el parte reglamentario sobre lo sucedido en el viaje y se procedió a informar a la Dirección General de Marina en Bogotá de todos los detalles que ocurrieron en la acción.

La A.R.C. y la Ingeniería Naval



Por el TNCG. Fabio Gordillo C.



El año de 1964 deberá registrarse como punto de partida cuando se escriba la Historia de la Ingeniería Naval en nuestro país. En el mes de Noviembre de este año, precisamente el 19, el señor Presidente estampó su firma en el decreto N° 2892, dando así culminación a muchos años de lucha por parte de los hombres de nuestra Armada para obtener el justo reconocimiento de su preparación en esta rama de la Ingeniería.

Antes de esta fecha se habían expedido el acuerdo N° 5 de 1963 (Mayo 17) de la Asociación Colombiana de Universidades y la Resolución N° 1506 de 1963 (Mayo 30) del Ministerio de Educación. En ellos se acordaba para todos los efectos legales el título en Ingeniería Naval que expide la Escuela Naval de Cartagena. A partir de este instante el Instituto que forma los Oficiales Navales se puso definitivamente a la cabeza de los Institutos de las demás armadas en cuanto a nivel académico de sus programas de estudio y en cuanto al aporte de ellas a la preparación técnica de la juventud colombiana.

La nación ha venido contemplando sus mares con olímpica indiferencia a través de toda su historia y solamente ahora comienza a observar con asombro las realizaciones de otros países en el campo de la explotación de los recursos marinos. El Perú, nuestro vecino y semejante, nos ha sacudido violentamente con el impresionante desarrollo de su industria pesquera y se ha colocado ágil y sorpresivamente en

el primer puesto de la explotación pesquera mundial. Las más altas capas de nuestro intelecto han comentado con incredulidad la hazaña de este país, que con una sola puerta al mar (el océano Pacífico) logró aventajarnos en forma tan rotunda. Las estadísticas arrojan números de ingresos por este concepto en el Perú, que sobrepasan con ventaja los ingresos de nuestro máximo producto, el café.

Los hombres de mar colombianos registramos el progreso del Perú en este campo porque pone en nuestras manos un argumento de peso, de extraordinario peso, para combatir la despreocupación de nuestros conciudadanos por esa inmensa fuente de riqueza.

La Facultad de Ingeniería Naval obtuvo su aprobación universitaria en un momento de singular importancia para el desarrollo del país y sus hombres están dispuestos a tomar las riendas del desarrollo en el mar con derechos casi de exclusividad. La Armada Nacional, en sus 30 años de existencia, ha venido luchando a brazo partido por despertar la conciencia de nuestros dirigentes para que enfoquen sus esfuerzos y sus capitales hacia la explotación no solo de nuestra reserva ictiológica, una de las mayores del mundo, sino de todos aquellos renglones que generan progreso como el cabotaje y el transporte de carga internacional. La Flota Grancolombiana ha sido modelada por hombres vinculados a nuestra Armada y hoy la nación entera contempla con orgullo los impulsos

de progreso que esta organización le ha proporcionado.

Pero la pesca, el cabotaje y el transporte marítimo internacional requieren la vigilante protección de una fuerza naval que tenga un desarrollo paralelo y proporcionado. Lo más importante es crear la mentalidad y luego explotarla; guiarla con el fin de acrecentar el poderío económico de la nación. La Escuela Naval afianza hoy su posición en el panorama de las ideas y asume con responsabilidad la producción de hombres capaces, no solo técnica sino intelectualmente, de exponer con argumentos sólidos y equilibrados sus planes de desarrollo.

Hay que producir y saber operar los buques si se desea navegar. Los ingenieros navales deben estar capacitados no solo para construirlos sino para maniobrarlos en todo tiempo y lugar. Con estos principios como base, la Armada Nacional en general y su Escuela Naval en particular, han iniciado una verdadera revolución académica tendiente a capacitar cada vez a los jóvenes que dedican su vida al mar.

La Revolución Académica.

Veamos en qué consiste esta revolución académica que se ha producido en nuestra Escuela Naval.

Desde los primeros años de su existencia se adoptó como norma el recibir jóvenes con 4º año de Bachillerato aprobado y después de 5 cursos de intenso estudio en las matemáticas y ciencias propias de la profesión, se les concedía el grado de Tenientes de Corbeta en una de las dos especialidades: Cubierta e Ingeniería. Esta orientación se sostuvo por espacio de 24 años hasta 1959 cuando el Ministerio de Educación Nacional autorizó a la Escuela Naval por medio de la Resolución N° 2161 (Mayo 22), para expedir cartones de Bachillerato a sus alumnos; en esta forma se dio el primer paso de importancia en el proceso de incorporación académica a las estructuras de la educación del país. La medida era necesaria ya que los jóvenes que por una u otra razón no deseaban continuar la carrera naval se veían imposibilitados para obtener el reconocimiento de sus estudios por parte de otros colegios o Universidades; este inconveniente frustraba en muchas ocasiones la continuidad en la preparación intelectual de los interesados y sus esperanzas de convertirse en elementos útiles a la sociedad en otros campos de actividad. Por otra parte, los oficiales graduados por la Escuela carecían del título de bachiller para ingresar a Universidades nacionales y extranjeras y así poder continuar estudios de especialización por cuenta de la Armada en cualquiera de las ramas de la Ingeniería Naval.

La meta siguiente quedaba claramente fijada una vez salvado el primer obstáculo; era indispensable obtener la aprobación del nivel universitario de los 3 años restantes de Escuela. El decreto N° 0570 de 1960, que reglamenta los cursos de capacitación para oficiales como requisito de ascenso, proporcionó indirectamente la solución al problema de la falta de tiempo para completar la preparación universitaria de los oficiales y poder así entrar de lleno a solicitar la aprobación de la Facultad de Ingeniería Naval. Se contaba con excelentes laboratorios para responder por la experiencia de los graduados ante la asociación Colombiana de

Universidades: los buques y las instalaciones terrestres de las diferentes bases. Ellos darían la práctica indispensable a todas las ramas de la Ingeniería con suficiencia de méritos y tiempo de maduración.

El Comando de la Armada solicitó en el año de 1960 a la Asociación Colombiana de Universidades la admisión de la Facultad de Ingeniería Naval y el reconocimiento oficial del título de Ingeniero Naval que ella expide. La Asociación designó, por indicación del Servicio de Coordinación y vigilancia universitaria, dos representantes para practicar la visita Académica; el Informe elaborado por ellos fue enviado en consulta a la Sociedad Colombiana de Ingenieros, la cual conceptuó que los programas de la Facultad cumplieran el pénsum mínimo para la formación de Ingenieros Navales. Posteriormente la Asociación Colombiana de Universidades, por medio del acuerdo N° 5 de 1963 (Mayo 17), y el Ministerio de Educación Nacional, por medio de la Resolución N° 1506 de 1963 (Mayo 30) dieron su aprobación definitiva a la Facultad de Ingeniería Naval y su reconocimiento al título de Ingeniero Naval.

Uno de los mayores adelantos logrados en los últimos años es el cambio radical en los métodos de enseñanza y los sistemas empleados para verificar la asimilación de las materias por parte de los profesores a exponer los principios teóricos enmarcados dentro del esquema del "problema tipo" y por lo tanto el estudiante caía inconscientemente en el mismo sistema cuando se le examinaba. Esta situación atentaba peligrosamente contra la iniciativa y el enfoque de la realidad ya que los problemas en la práctica no se presentan sujetos a determinadas reglas o esquemas, sino que intervienen en ellos múltiples variables; en la escogencia de las variables y la consciente eliminación de muchas de ellas para simplificar las soluciones radica el éxito de las misiones que se puedan encomendar a los individuos. Ahora en las aulas, tanto de cadetes como de oficiales, impera el análisis de los diferentes factores y se estimula el uso de la interpretación personal y la libre iniciativa que conduce a las soluciones inteligentes y funcionales.

Las instituciones necesitan desesperadamente hombres capaces que sepan dudar de las tradiciones sin irrespetarlas y que, llegado el momento, sepan imponer los cambios necesarios que requiere la dinámica del desarrollo. La Armada Nacional está perfeccionando la formación de un tipo de Oficiales que fundamente la disciplina en la preparación y el respeto que ella irradia; no en el seco y sonoro timbre de una orden enérgica o en el miedo a la sanción que imperaba en siglos anteriores.

El hombre está en los umbrales de la conquista del cosmos y se avecina una época de tremenda responsabilidad para las nuevas generaciones; el cambio se está produciendo a pasos gigantescos y es necesario acelerar nuestro ritmo de asimilación para no quedarnos rezagados en este loco torbellino de progreso que día a día nos arrastra. Esta es la filosofía que impera en la Armada de los hombres colombianos.

La Nueva Estructuración de la Carrera Naval

Ya se dijo anteriormente que la carrera exi-

ge 5 años de estudio para obtener el grado de Teniente de Corbeta siendo éste el primer pel-daño en la escala de la antigüedad naval. Los dos primeros años equivalen al 5 y al 6º año de Bachillerato, y contienen un cierto número de materias indispensables para el futuro desempeño en el mar; durante estos dos años el cadete comienza la asimilación de la mentalidad que exige la carrera naval, adquiere los fundamentos de disciplina, porte y educación física y empieza el proceso de modificación en sus procedimientos de estudio. Terminados estos dos años los cadetes y las directivas de la Escuela han tenido los suficientes elementos de juicio para tomar una decisión en cuanto a la continuación de la carrera. El cadete que decide permanecer en la Institución inicia de lleno la etapa a nivel universitario y durante los 3 años que ella dura, adquiere una preparación científica de carácter universal y comienza a aplicar las ciencias básicas de las materias típicamente navales. Paralelamente a esta instrucción técnica, el cadete recibe una maduración naval fundamentada en las más puras tradiciones de honradez profesional, responsabilidad, iniciativa y carácter.

Se modela en esta forma un individuo verdaderamente "sui generis" que conjuga armoniosamente la más exigente disciplina militar y física con una sólida preparación intelectual.

El siguiente cuadro estadístico proporciona una idea aproximada sobre los porcentajes de las materias que se estudian durante estos 5 años:

Curso	Humanidades	Mat. Técnicas
1º Año	47 %	0 %
2º Año	37.5 %	0 %
3º Año	7.69%	15.4 %
4º Año	7.14%	42.86%
5º Año	14.28%	50 %

Mat. Científicas	Mat. Profesionales
35 %	18 %
37.5 %	28 %
46.15%	30.55%
14.28%	35.72%
0 %	35.72%

Antes de seguir adelante con la estructuración de la carrera examinaremos un poco más a fondo las razones que tiene la Armada para exigir a sus oficiales una sólida preparación en la rama de Ingeniería en general. Todos sabemos que un buque de guerra es una plataforma diseñada para llevar por la superficie del mar unos cañones; en la antigüedad esas plataformas eran bastante rudimentarias y en realidad no exigían mayores complicaciones ya que los cañones eran controlados manualmente. Sin embargo las técnicas del combate en el mar se fueron desarrollando a través de los siglos y así vemos que la propulsión obtuvo los beneficios de la energía producida por el vapor, el armamento comenzó a utilizar la energía eléctrica y los sistemas sirvientes de telecomando se hicieron cada día más indispensables para apuntar las bocas de fuego hacia los puntos en que se encontrarían en un instante futuro los objetivos. El progreso paralelo de los sistemas de propulsión y del armamento, impulsó el desarrollo de los sistemas de navegación para conducir en forma segura la nave "en todo tiempo y lugar"; las necesidades de aloja-

miento se hicieron cada vez más apremiantes para dar albergue permanente a un número siempre creciente de oficiales y tripulantes. El suministro de alimentos, vestuario, combustibles, munición, repuestos, etc. creó todo un sistema logístico que poco a poco se fue incorporando dentro del esquema general para contribuir al desarrollo de ese complicado conjunto de aspectos que caracterizan al buque de guerra moderno. Vemos así que en un buque de guerra hay divisiones de máquinas y calderas, electricidad, control de averías, electrónica y comunicaciones, armamento, control de tiro, administración de personal y de fondos, etc. etc.

El Comandante debe tener una idea bastante exacta del papel que cada una de estas divisiones representa en su buque para poder ser el individuo que asigna prioridades y toma decisiones. Los oficiales Jefes de las divisiones deben conocer a fondo la teoría del funcionamiento de sus equipos y los procesos de mantenimiento y reparación que ellos exigen, con el fin de operarlos en forma eficiente y permanente. No es posible, a causa del limitadísimo presupuesto de la Armada Colombiana, tener un cuerpo especializado de técnica civil que se encargue de velar por el buen funcionamiento de los equipos, particularmente en lo que se refiere a su reparación. Este hecho, unido a la escasez de personal idóneo en el país, ha forzado a los altos mandos navales a orientar la educación de sus oficiales y tripulantes hacia la obtención de un militar tecnificado, en permanente contacto con los problemas de su especialización, que enriquece el patrimonio intelectual de la nación en general y de la Armada en particular.

Volviendo a la estructuración de la carrera, una vez que su necesidad ha quedado demostrada, veamos cómo se complementa la preparación de los oficiales cuando ellos egresan de la Escuela con nivel académico de tercer año universitario y sin especialización definida.

Los oficiales recién graduados se embarcan en los destructores y allí van rotando por los diferentes departamentos y divisiones, en pleno proceso de entrenamiento. Durante un año tienen la oportunidad de poner en práctica los conocimientos teóricos adquiridos en las aulas y de ir cogiendo la especialización que más se adapta a sus inclinaciones. Al finalizar este año de embarque se reúne una junta clasificadora, la cual determina, en función de las aptitudes de los interesados, de las recomendaciones de la Armada, cuál habrá de ser la especialización de cada oficial. Estas especializaciones se han clasificado tradicionalmente en dos ramas; cuerpo general y cuerpo general especial; la primera incluye las actividades de operaciones y armamento, es decir la parte "combativa" del buque y la segunda incluye las actividades que suministran la energía para el combate incluyendo la propulsión del buque.

Después de la clasificación los oficiales pasan a las diferentes unidades de la Armada, buques e instalaciones terrestres, a prestar sus servicios y a iniciar prácticamente la fase "productiva". Allí entran en contacto directo con los problemas reales, los que se presentan a todo ingeniero en cualquier tipo de actividad. Allí se pone a prueba la iniciativa y la capacidad de lucha de los individuos, se templan las volun-

tades en el crisol de la escasez presupuestal y la falta de recursos. Allí es donde se adquiere el sello inconfundible de sencillez, voluntad de servicio, indiferencia ante las dificultades y sentido de disciplina y responsabilidad que caracteriza a los hombres de la Armada.

Transcurridos dos años desde el grado de Teniente de Corbeta, el oficial es llamado por el Comando de la Armada a efectuar el curso de capacitación para ascenso. Este año de estudios tiene dos fines inmediatos: llenar el requisito que exige la Ley 126 y facilitar el estudio de las materias del 4º año de Ingeniería Naval. Como los oficiales ya han sido clasificados y han recibido dos tipos de orientación profesional, es evidente que las materias no pueden ser las mismas. Los del cuerpo general enrumban su estudio hacia las materias que tienen relación con la utilización de la energía para controlar los cañones, establecer las comunicaciones, navegar en forma segura por la superficie del mar, localizar al enemigo, etc. etc. Los del cuerpo general especial encaminan sus esfuerzos hacia la utilización de la energía para mantener la eficiencia combativa del buque en su propulsión, suministro de potencia a los equipos, refrigeración, agua potable, luz, control de posibles averías en la estructura, etc., etc.

Al terminar el curso, el oficial pasa nuevamente a la vida productiva con un nivel profesional más elevado. Su conocimiento de los problemas y las soluciones es ahora más profundo y más real; su capacidad para concebir métodos de trabajo, controlar la eficiencia y coordinar los esfuerzos está adornada por una mayor maduración intelectual que le permite llegar a metas más claramente definidas. Con este equipaje intelectual se le asciende al grado de Teniente de Fragata.

Transcurren cuatro años y se le llama nuevamente a curso de capacitación para el grado de Teniente de Navío, el cual tiene una duración de un año y llena los mismos requisitos del curso anterior, teniendo en cuenta que el nivel corresponde al 5º año de Ingeniería Naval.

Este curso es la última etapa universitaria. El oficial que lo aprueba recibe su ascenso a Teniente de Navío y presenta su Tesis de grado para recibir el título de "Ingeniero Naval". Han transcurrido 13 años de disciplina física e intelectual desde el momento en que el individuo ingresó a la Institución; se le ha sometido a toda clase de pruebas para verificar sus capacidades y tener la certeza de su responsabilidad. La institución confiere el título a ese oficial convencida de que no tiene absolutamente nada que envidiar a los demás profesionales colombianos. La Armada tiene en él un elemento preparado para asumir a conciencia la dirección de los niveles intermedios y un futuro Comandante que sabrá ocupar un sitio de distinción en la sociedad colombiana en virtud de sus méritos y de la consciente aceptación de ellos por parte de sus semejantes.

Los Laboratorios de la Institución.

Fuera de los Laboratorios convencionales con que cuenta la Escuela Naval en las ramas de la Física, la química, los motores, la electricidad, la electrónica y el armamento, los oficiales que salen de ella con sus tres años de Ingeniería aprobados tienen a su disposi-

ción para adquirir experiencia, antes de recibir el título, los buques y las instalaciones terrestres de las diferentes bases. Veamos en forma rápida las ramas de la técnica que abarcan estos laboratorios tan especiales, tan prácticos y tan apartados del convencionalismo, en los cuales se adquiere destreza a la vez que se presta un servicio.

Consideremos en primer lugar el elemento fundamental de toda marina; el buque. En él tenemos los departamentos de Ingeniería, Armamento, Operaciones y Administración. Los tres primeros constituyen el objeto de nuestro interés inmediato en cuanto ellos contemplan actividades relacionadas más directamente con las aplicaciones de la técnica. El departamento de Ingeniería abarca los diferentes procesos de transformación de la energía química del combustible en energía mecánica de propulsión y energía eléctrica. La transformación de la energía química se efectúa en las calderas de tipo naval, las cuales la convierten en energía térmica de vapor, que a su vez es convertida en energía mecánica de propulsión en las máquinas principales y en energía eléctrica en los turbogeneradores; en aquellos buques cuyas máquinas principales no son de vapor esta conversión de energía química se efectúa directamente en la máquina correspondiente. Para el funcionamiento de las maquinarias antes mencionadas se requiere el concurso de un gran número de equipos y maquinaria auxiliar que utiliza la misma fuente de energía primaria, tales como turbo-bombas, moto-bombas, bombas eléctricas, sistemas de comandos y controles eléctricos, sistemas de ventilación y refrigeración etc. Todos los servicios que facilitan el alojamiento de un gran número de personal con las necesidades de la vida moderna, tales como el suministro de luz eléctrica, agua potable, agua para sanitarios y duchas, cuartos fríos, cocina, teléfonos, sistemas de incendio, etc., hacen de un buque una pequeña ciudad flotante que requiere para su funcionamiento un personal preparado en todas las ramas de la Ingeniería.

El departamento de Armamento recibe la energía eléctrica suministrada por el departamento de Ingeniería y se encarga de colocar las bocas de fuego, de diferentes calibres, en la correcta posición para proporcionar el mayor daño posible al enemigo. En este proceso, aparentemente sencillo intervienen equipos de extraordinaria complejidad tales como las centrales de tiro, que no son otra cosa que computadores de tipo analógico, los cuales calculan en forma rápida y precisa los ángulos de adelantamiento necesarios para que el cañón se apunte no hacia la posición en la cual se encuentra el objetivo sino en la dirección necesaria para que el objetivo y el proyectil se encuentren en un instante futuro cuya situación depende de un sinnúmero de variables. La central requiere información sobre estas variables y ella le llega de los radares, de los directores de tiro, del girocompás, de los estabilizadores y demás fuentes. Es necesario teletransmitir los datos angulares y de ello se encargan los sistemas sincrónicos; es necesario mover las pesadas torres y ametralladoras y de ello se encargan los servomotores; es necesario transportar la munición desde las santabárbaras y de ello se encargan los ascensores. Todas estas operaciones

requieren conocimientos exactos y profundos sobre electrónica, electromecánica, electricidad, sistemas de control automático, hidráulica y balística. No se puede prescindir de dar a los oficiales que van a trabajar con estos sistemas, una preparación sólida tanto teórica como práctica y esto se logra combinando los conocimientos obtenidos en las aulas con el entrenamiento a bordo.

El departamento de operaciones es el encargado de recolectar toda la información que llegue al buque, interpretarla, distribuirla y además enviar la información que sea necesaria a otras unidades. Este tipo de información es por lo general enviada y recibida en forma electromagnética por los equipos de comunicaciones, los radares, los radiogoniómetros y demás ayudas a la navegación. La energía electroacústica interviene para facilitar la operación de las ecoondas y el sonar, indispensables para navegar y efectuar la guerra antisubmarina; los compases magnéticos exigen conocimientos de magnetismo y electromagnetismo para poder efectuar las compensaciones necesarias. Es evidente que en este departamento el oficial adquiere práctica y conocimiento de las diferentes aplicaciones de la electricidad y la electrónica como un complemento necesario a los cursos teóricos que sobre estos temas se dictan en la Escuela Naval.

Después de haber examinado en forma general la utilización de las diferentes dependencias de un buque como laboratorio, demos un vistazo a las instalaciones terrestres y veamos sus posibilidades de empleo para el mismo propósito.

Los buques necesitan reparaciones mayores, no solamente en sus equipos sino también en su casco y sus estructuras. Es necesario efectuar operaciones de limpieza y pintura en forma periódica para combatir el efecto de la corrosión tremenda producida por el medio salobre y para extirpar las adherencias extrañas del casco, la hélice y el timón; es necesario verificar las descargas y las tomas, reemplazar las láminas que no ofrecen garantía de resistencia y en fin un sinnúmero de trabajos que requieren el consumo de maquinarias delicadas y métodos de trabajo apropiados. Para poder efectuar las operaciones mencionadas se cuenta con un varadero y un dique en la ciudad de Cartagena, un varadero en Leguízamo y un dique flotante en Puerto Carreño. El astillero de Cartagena cuenta además con talleres de fundición, latonería, mecánica, electricidad y electrónica, los cuales tienen maquinaria y equipos suficientes para efectuar las reparaciones esenciales a la vida de nuestros buques. Es indispensable construir nuevas unidades y para ello se requie-

re conocer a fondo la Arquitectura y la construcción naval con toda su gama de complicaciones. Colombia no cuenta con universidades civiles que tengan estas facultades y además el desarrollo actual del transporte fluvial y marítimo no atrae los capitales ni las voluntades que produzcan su acelerado impulso para épocas futuras. En las instalaciones terrestres de las bases navales se suple esta deficiencia y los astilleros con que se cuenta actualmente prestan un inapreciable servicio para el sostenimiento de la flota y sirven a la vez como laboratorio para consolidar el aprendizaje de las teorías aprendidas en las aulas por los oficiales navales. El progreso genera progreso y la semilla que se siembra en las inteligencias de estos hombres habrá de fructificar más adelante, ya que se cuenta con el nivel intelectual para producir los argumentos necesarios para convencer el capital y la inteligencia y modelar en esta forma un brillante futuro: un futuro que consolide definitivamente la emigración de nuestros recursos y nuestras voluntades hacia esa extraordinaria fuente de riqueza que es el mar.

Justificación del Título de Ingeniero Naval.

El observador desprevenido, el hombre de la calle, puede opinar a primera vista que la Escuela Naval no está cumpliendo con su misión de formar oficiales navales, sino que está dedicada a la formación de Ingenieros. Un contacto más estrecho con nuestra Armada, le haría ver a este observador superficial que primero vino la preparación y luego el título, como un justo reconocimiento de los organismos responsables de la Educación en el país. No depende de la Armada el que sus exigencias técnicas la hayan obligado a través de su corta historia a mejorar cada día sus programas de enseñanza hasta el punto de que personas extrañas les abran las puertas a sus hombres con la gallardía y la lógica que confiere el nivel intelectual.

No se puede concebir que una institución armada sea como una isla dentro del panorama nacional. Su desarrollo es una consecuencia del desarrollo industrial y económico del país y es precisamente la defensa de este desarrollo la que justifica su existencia. No se puede pensar en establecer diferencias entre la mentalidad militar y la mentalidad civil, entre la educación militar y la civil o entre las responsabilidades. La Armada está educando a sus hombres para que defiendan la nación, es decir sus gentes y su progreso. Para esta acción defensiva se necesita, además del valor y la disciplina, una sólida preparación en los campos que directa o indirectamente interesan a la responsabilidad de la Institución en las cosas del mar.

Teniente de Navío FABIO GORDILLO CAMPOS

Efectuó estudios durante cuatro años en la Academia Naval de Italia y recibió su grado de Teniente de Corbeta con fecha 20 de enero de 1957.

Cursó estudios de especialización en Electrónica durante dos años en el "CAPITOL RADIO ENGINEERING INSTITUTE" de Washington D. C. Estados Unidos y allí obtuvo el título de "ASSOCIATE IN APPLIED SCIENCE". Durante su carrera naval se ha desempeñado en los siguientes cargos: Jefe del Departamento de Operaciones del A.R.C. "Caldas", Oficial de Control de Tiro del A.R.C. "7 de Agosto", Ayudante del Jefe del Taller de Electrónica del Astillero Naval de Cartagena, Ayudante de la Dirección de Cursos para Oficiales en la Escuela Naval. Durante 3 años se ha desempeñado como Profesor de Electrónica de los cursos de postgraduados de la Escuela Naval. En 1964 la Escuela Naval le otorgó el título de INGENIERO NAVAL.



OPERACION VEGA



Desde mi primera regata en Nantucket Sound muchos años ha, hasta mi más reciente salida como marino durante un fin de semana, la navegación a velas me ha dado algunos de los momentos más felices y agradables de mi vida. Me ha enseñado también, algo del coraje y valor requerido de los hombres que navegan los mares. Así, espero ansiosamente la Operación Sail; la visión de tantos veleros reunidos desde los distintos rincones del mundo, nos recordarán esa fortaleza, disciplina y valor de hombres que aún pueden encontrar un camino seguro a través de la incertidumbre y los mares tormentosos. Aún resuena el eco de estas palabras con que el gallardo caballero John F. Kennedy, aceptó con placer la idea de reunir

un día no lejano los veleros más grandes y famosos del mundo.

Hoy, sus deseos han sido cumplidos y pueden estar seguros todos los marinos del mundo que esa prueba de hermandad en el mar estuvo acompañada siempre por el recuerdo de aquel que supo valorar el sentido de lo humano y lo noble.

El 5 de junio día esplendoroso como suelen ser en el Atlántico, el mar se engalanó de fiesta; 8 grandes veleros de 6 diferentes naciones: El Gorch Fock de Alemania, El Sebastián el Cano, de España, El Sagres de Portugal, El Danmark, de Dinamarca, El Sorlandet de Noruega, el Christian Radick y el Statsraad Lehm-

kuhl también Noruegos, así como el Libertad de Argentina, cazaron sus velas enormes al viento y a una señal del destructor Portugués Bartolomeu Dias donde se encontraba el Almirante América Deus Rodríguez Thomas presidente de ese país, sus proas coronadas de simbólicos mascarones, se lanzaron presurosas en busca de otras latitudes; la brisa sacudía sus velas; las vergas se fueron orientando mansamente bajo la destreza de aquellos hombres dorados por el sol y poco a poco se fueron escorando, por la fuerza del viento que llenaba los paños; el mar se fue abriendo a su agitado paso y aquellos sueños... tras esos momentos de belleza inconcebible en la época, quedaban convertidos en una realidad; se daba comienzo así a la regata de gran aliento Lisboa-Bermudas, primera parte del programa preparado por la "Sail Training Asociation". La pericia, el valor, la sagacidad, la experiencia se ponía en juego y 24 días largos habrían de pasar antes que el primero de ellos recalara esas maravillosas islas inglesas. Vinieron allí, los brindis, los cantos marineros, el despertar de una época que parecía ya existir tan sólo en el recuerdo. El espíritu aventurero que impulsó a viejas generaciones cobró vida y la tranquilidad y el silencio de este paraíso se vio turbado por aquellos días. Suaves brisas, vientos borrascosos... mares tranquilos como el volar de las gaviotas o agitados y rugientes como truenos mecieron los blanquecinos cascos de acero. El mar una vez más escuchó el pito del contra maestre y escuchó el arrullo del "Ah, uno; Ah, uno..." de los marineros al bracear los palos o cazar las velas.

El día 29 de junio los veleros Gorch Fock, Danmark y Christian Radick, cruzaron la meta ansiada; el 30 lo hizo el Libertad, único de América y al siguiente los demás, no menos atrevidos ni ligeros.

Hamilton regresó a las épocas de los descubrimientos y conquistas; con los paños cargados y desnudas sus vergas parecían dormitar

sueño tranquilo al arrullo de las olas once gigantes veleros y ocho grandes yates de diferentes nacionalidades. Era curioso ver, aquel conjunto transitar por las calles, marinos de tantas costumbres, ideas y uniformes.

Cinco días más tarde se reanudó la empresa; zarparon uno a uno bergantines y fragatas y el 14 de julio tras una navegación corta pero preñada de fuertes vientos, se dio comienzo a la revista naval en la ciudad de Nueva York. El porta-aviones Forrestal donde estaban ubicadas las altas autoridades presididas por el Ministro de Marina y ocho destructores, marcaron la ruta por la cual uno a uno los navíos, eco de aventuras y leyendas pasadas fueron desfilando. Los gavios en sus lugares de maniobra pintorescamente engalanaron las vergas y la jarcia y las notas marciales de doradas trompetas saludaron las banderas e insignias; luego, las velas se fueron desplegando y la numerosa multitud apostada en las orillas del Hudson contempló con fantástica mirada y alegre sonrisa la grácil silueta de bergantines y fragatas que majestuosamente se internaron en el corazón de aquellas viejas aguas que rodean la imponente isla de Manhattan.

Ya en puerto, multitud de gentes transitaban por todos ellos; se efectuaron visitas oficiales y excursiones; las justas deportivas tendieron lazo de unión entre todos los marinos.

Recepciones y bailes permitieron que la mujer con su belleza, con el brillo de sus ojos y la ternura de su risa, trocáran en nobleza el rostro duro y tosco de aquellos navegantes.

Más tarde, uno a uno fueron separándose; la palidez del cielo habló de la tristeza con que lo hacían pues todos saben que serán muchos los años que habrán de pasar antes de que el mar les vuelva a señalar la ruta que les permitirá encontrarse.

Sin que nadie lo sepa, el mar ha conseguido realizar lo que el hombre no ha logrado en muchos años: Unos días de confraternidad, paz y hermandad entre los pueblos de la tierra.

Características y Resultado de la Regata Lisboa - Bermudas Para los Grandes Veleros Año 1964

Nombre	País	Tonelaje	Eslora Pies	Superficie Bélica	Velocidad Asignada	Puesto
S. ELCANO	España	2.221 T.	309.7 Ft.	27.940 m2	8.42 Kn	7º
GORCH F.	Alemania	1.860 T.	269.0 Ft.	20.625 m2	8.17 Kn	3º
SAGRES	Portugal	1.869 T.	266.0 Ft.	19.630 m2	8.12 Kn	8º
S. LEHMKUHL	Noruega	1.701 T.	279.0 Ft.	21.660 m2	7.98 Kn	6º
LIBERTAD	Argentina	3.765 T.	301.9 Ft.	24.356 m2	7.80 Kn	4º
DANMARK	Dinamarca	790 T.	213.0 Ft.	15.650 m2	7.67 Kn.	2º
CHRISTIAN RADICK	Noruega	676 T.	205.0 Ft.	13.280 m2	7.54 Kn.	1º
SORLANDET	Noruega	568 T.	186.0 Ft.	10.730 m2	7.38 Kn.	5º
EAGLE	Estados Unidos	Fueron estos los buques que se unieron en la ciudad de Hamilton a dicha operación.				
ESMERALDA	Chile					
DEWARUTJI	Indonesia					

El Arma Submarina en la Batalla de Leyte

Por el TNCG. Vitelmo Riveros Polanía

Al desembarcar en Leyte, en el mismo centro de las Filipinas y a 800 kilómetros allende las posiciones previamente conquistadas, los americanos contaban con aviones embarcados y sub-marinos para protegerse contra probables intervenciones de la flota japonesa. Los 32 porta-aviones americanos tuvieron que permanecer concentrados al este de Leyte, para hacer frente a la amenaza de miles de aviones japoneses con bases en 70 aeródromos de las Filipinas, para dar protección aérea a la Tercera y Séptima Flotas, y para apoyar la operación de desembarco.

Así la zona regularmente explotada por la aviación embarcada (con un radio medio de 480 kilómetros) se extendió hacia el oeste de las Filipinas a lo largo de una línea que pasaba a través del extremo occidental de Mindanao, el cabo septentrional de Palawán y alrededor de 80 kilómetros cerca de la costa occidental de Luzón. Al oriente de Luzón, el reconocimiento aéreo apenas se extendía más allá de una línea paralela al extremo norte de la isla (véase figura N° 1).

Fuera de esos límites, la seguridad fue confiada a un numeroso grupo de submarinos. Al tiempo de la batalla, había alrededor de 70 submarinos dispersos sobre los mares.

Los submarinos ocuparon los diferentes puestos, aislados, o en grupos de dos o tres operando conjuntamente. Las zonas de vigilancia permanente incluían las aguas de lugares ocupados por el enemigo tales como: Singapur, Cabo de Saint Jacques, Haiman, Manila, Formosa y el Mar Interior.

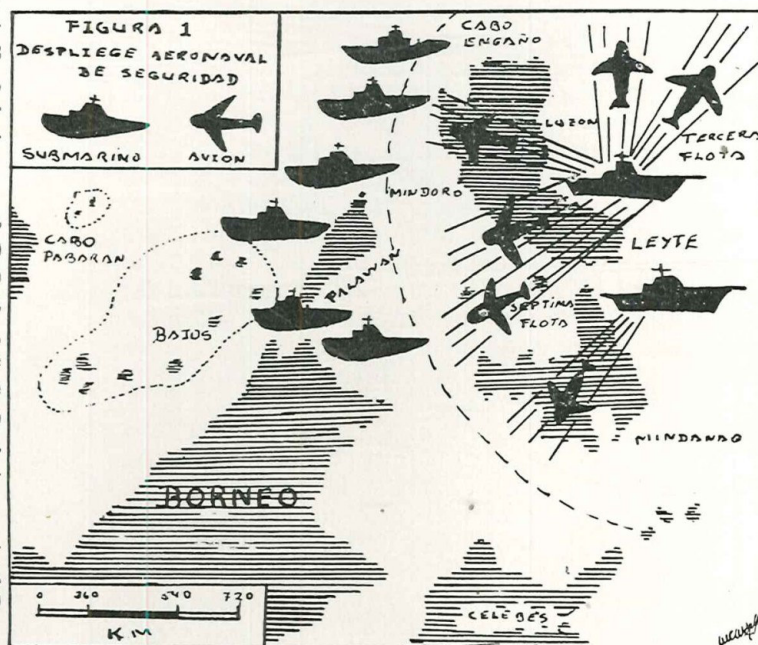
Además los submarinos guardaban el paso que las fuerzas japonesas se verían precisadas a utilizar al intentar acercarse a la zona de desembarco americana, especialmente los estrechos que penetraban de las Filipinas, que incluían el estrecho de Macasar entre Palawán y los bancos del Mar de la China, y entre aquellos bancos y el Cabo Palawán. (Véase figura N° 1).

Los submarinos que operaban al sur y al occidente de las Filipinas, lo hacían desde bases en la costa septentrional de Australia y su autonomía de navegación era alrededor de 50 días. La misión de cada submarino aislado o de cada grupo era, primero, informar sobre la situación de las fuerzas enemigas avistadas, y después, atacarlas.

Los submarinos entran en acción.

El grupo compuesto por los submarinos DARTER y DACE zarpó de Australia el 3 de Octubre de 1944 con la misión de ejercer una estrecha vigilancia sobre el paso de Palawán. El día 10 de Octubre recalaron y el Comandante del grupo a bordo del DARTER situó el DACE en la entrada Sur del paso y se hizo cargo de la entrada norte. Días después al amanecer, el

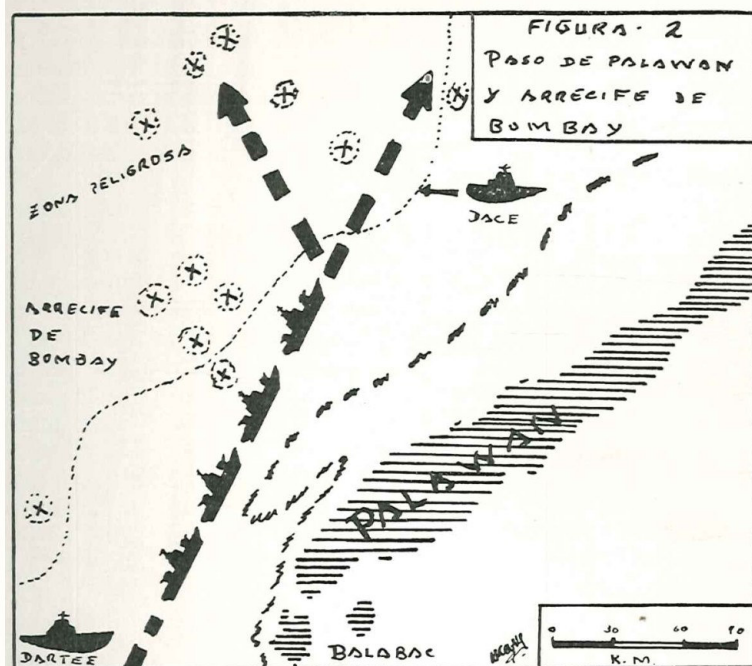
DACE divisa un convoy con rumbo sur y se lanza en su persecución sin poderle dar alcance en el día, pero continúa durante la noche logrando alcanzarlo cerca de la costa norte de Borneo. El DACE torpedea y hunde un petrolero y un transporte, por lo cual tuvo que per-



manecer todo el día siguiente a máximas profundidades para eludir a las escoltas japonesas. Regresó a su puesto hasta la noche siguiente.

El día 19 de Octubre el alba, los dos submarinos se estaban comunicando a la vez, como era de rutina; cuando el DACE divisó el tope de un mástil; sin señal previa alguna, los dos se sumergieron navegando para alejarse uno del otro. No pasó mucho tiempo sin que se identificara el motivo de la alarma; se trataba de dos torpederos japoneses del tipo FUKUBI. El DARTER se apresuró a lanzar una descarga de torpedos, pero el torpedero alcanzó a divisar las estelas en el agua y maniobró esquivando en el preciso momento en que el DACE lanzaba otro ataque. Después de esta maniobra evasiva los torpederos japoneses iniciaron completamente la persecución pero no pudieron descubrir a los submarinos, pues éstos se habían sumergido a máxima profundidad.

Un convoy, sobre todo una patrulla de torpederos, era el indicativo de actividad por parte del grueso de las Fuerzas Japonesas por lo cual los submarinos extremaron su vigilancia. Durante los días 20 y 21 no hubo novedad especial. Al amanecer del día 21 el DACE reinició su patrulla en superficie; unas horas más tarde poco después de media noche recibió un mensaje por radio del DARTER indicando "Bucques rápidos ruta noroeste". En este momento el DACE se encontraba situado en el extremo norte del paso y por lo tanto en situación privilegiada para perseguir el objetivo informado por el DARTER. (véase Fig. N° 2). Este último trató de seguir de cerca el objetivo pero se en-

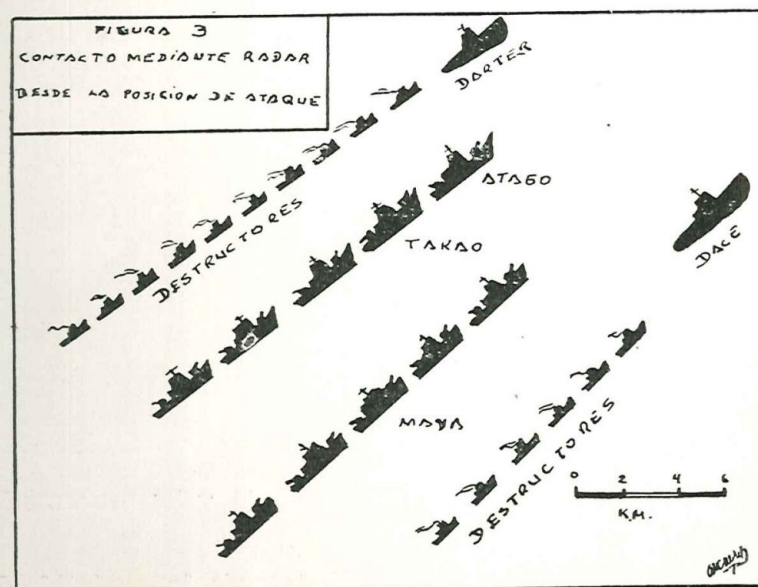


contró con que los japoneses se alejaban gradualmente siguiendo un rumbo de 020° a una velocidad de 20 nudos.

El Comandante del DACE calculó su ruta de persecución para interceptar al enemigo al amanecer, pero se dio cuenta de que esa ruta lo llevaría a penetrar en la zona restringida de la cual no tenía carta detallada. Esto le hizo dudar sobre las intenciones enemigas de mantener ese rumbo. Sin ninguna otra noticia del DARTER, el DACE siguió su persecución basado en la información recibida inicialmente pero al amanecer nada había divisado y recibió un mensaje del DARTER en el cual informaba que el enemigo había cambiado de rumbo durante la noche distanciándose del submarino.

Sin embargo el DARTER consiguió información valiosa pues precisó que la Fuerza Japonesa consistía en tres cruceros, confirmando una creciente actividad del enemigo.

Durante el día 22 de Octubre se efectuó un intenso reconocimiento aéreo por parte de los americanos para encontrar los buques japoneses sin resultados positivos. Este debía ser el último día de patrulla para los submarinos, pero al medio día interceptaron un mensaje infor-



mando que un convoy navegaba rumbo al paso de Palawán y decidieron esperarlo. Hacia la media noche se encontraban en la superficie cuando el operador de radar del DARTER anunció un eco a máxima distancia. El Comandante del DACE determinó pronto que el radar había captado un grupo de buques, moviéndose en dos columnas paralelas. Ordenó seguir las mediante el radar y permanecer en la superficie en posición de ataque.

Se encontraban en la siguiente posición: DARTER a babor delante de la columna de la izquierda y el DACE a estribor, delante de la columna de la derecha (ver fig. N° 3).

El pensamiento del Comandante al dar esas órdenes era poder obtener información precisa sobre los buques descubiertos mediante el seguimiento por radar hasta la hora del orto, sin atacar hasta haber visto al enemigo a la luz del día, a pesar del riesgo adicional que implicaba el ataque a tal hora.

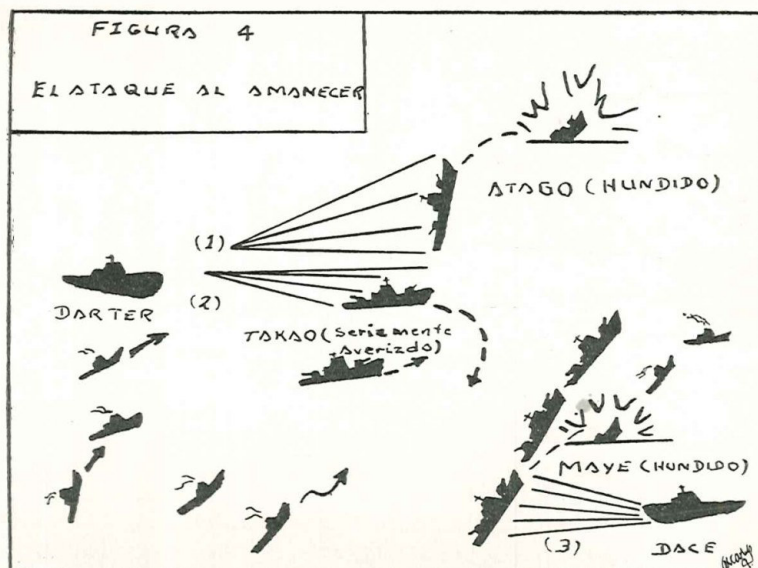
En tal situación los submarinos se encontraron haciendo frente a la escuadra principal del Almirante Kurita compuesta de 5 acorazados, dos de estos los mayores hasta entonces lanzados al agua; el Yamato y Musashi de 75.000 toneladas cada uno; los otros eran: el Negato, el Kongo y el Haruna. También tenían 10 cruceros pesados: el buque insignia Atago, el Maya, el Takao y el Chicai de la cuarta División; el Kumano, Suzuga, Tone y Chikuma de la séptima División; el Moyoto y el Naguro formaban la quinta División. Además la flota contaba con los cruceros livianos Noshiro y Yahagi y 15 destructores.

Hasta el alba los tripulantes de los submarinos contemplaron el espectáculo que ofrecía este blanco único en la historia de la guerra submarina. Al despuntar las primeras luces del día las unidades se sumergieron. Utilizando en forma continua sus periscopios, los Comandantes pronto observaron en el horizonte el perfil de los buques japoneses que componían las dos columnas.

A las 05:32 horas el DARTER lanza 10 torpedos de sus tubos delanteros en dirección al crucero que encabezaba la columna de la izquierda, luego vira rápidamente hacia babor con el fin de disparar los tubos de popa al segundo crucero de la columna. Al hacer este disparo, pudo observar cinco explosiones contra su primer objetivo viéndolo hundirse envuelto en llamas. Escucharon cuatro explosivos contra el segundo blanco, pero no tuvo tiempo el Comandante de verificar el resultado a través de su periscopio antes de sumergirse (ver fig. N° 4).

El Comandante del DACE pudo observar cómo las dos grandes unidades japonesas se hundían envueltas en llamas y los otros buques de la columna rodeándolos y disparando desatinadamente.

Los objetivos del DACE estaban ahora acercándose; dejó pasar a los dos primeros buques y disparó de sus tubos delanteros seis torpedos contra la tercera unidad que el Comandante tomó como acorazado pero que resultó ser sólo un crucero pesado.



A bordo se escucharon cuatro explosiones contra el blanco y el Comandante ordenó una sumersión profunda.

El DARTER había hundido al buque insignia, el crucero pesado ATAGO y averiado seriamente al TAKAO. El DACE acaba de hundir al crucero pesado MAYA (véase Fig. N° 4).

El Almirante Kurita y unos pocos tripulantes sobrevivieron del ATAGO fueron recogidos por el torpedero Kishinawi habiendo transferido el Almirante su insignia al YAMATO. Kurita perdió casi la totalidad de su Estado Mayor especialmente personal de comunicaciones, lo que afectó notoriamente el funcionamiento de su puesto de mando durante la batalla principal que tuvo lugar más tarde.

Los submarinos estuvieron furiosamente atacados con bombas de profundidad por los torpederos japoneses, sin sufrir daños de consideración. Finalizando el encuentro subieron cautelosamente a profundidad de periscopio y luego a la superficie dirigiéndose al área de la lucha.

Al poco tiempo divisaron unos mástiles y reconocieron al TAKAO que se encontraba a la deriva pero protegido por dos destructores y dos aviones. Durante el día el TAKAO logró reanudar su marcha hacia el sur a una velocidad de seis nudos.

Los submarinos sigilosamente siguieron al grupo con intenciones de rematar al TAKAO aprovechando la noche; tan pronto obscureció salieron de nuevo a la superficie y utilizando el radar tomaron posiciones de ataque a una velocidad de 18 nudos.

En este momento el DACE recibe un mensaje del DARTER en el cual le comunicaba que

había encallado al envestir a toda máquina sobre el arrecife del Bombay, situado en la mitad occidental del paso de Palawán.

Ante la alternativa de liquidar al buque enemigo o de salvar a la tripulación del DARTER, el Comandante del DACE se decidió por lo último llegando a su lado una hora más tarde. Considerando que el DARTER no podía volver a flote fue preciso evacuar a la tripulación y tratar de destruir la unidad antes del amanecer; como la fuerte corriente no permitía emplear

los botes para salvar a la tripulación hubo necesidad d improvisar un pasadizo de cuerdas entre los dos submarinos. Los 80 hombres componentes de la tripulación del DARTER alcanzaron con éxito al DACE, durando la operación 02:00 a 04:00 horas.

Otras Operaciones.

Mientras el DARTER y el DACE seguían por radar a la vanguardia de la escuadra del Almirante Kurita durante la noche del 22 al 23 de Octubre, el submarino BREAM que se encontraba patrullando en la entrada de la bahía de Manila, vio un grupo de buques de guerra: Un crucero pesado y otro ligero y dos destructores. El Comandante maniobró hasta colocarse en posición de ataque y a las 03:25 horas disparó seis torpedos al crucero que se encontraba de guía; uno de ellos averió al crucero Aoba.

En la tarde del día siguiente los submarinos ANGLER y GUITARRO que se encontraban patrullando en los estrechos al Norte de Palawán, descubren utilizando el radar, a la escuadra del Almirante Kurita.

No pudiéndosele acercar lo suficiente para atacar, se limitaron a informar que la escuadra penetraba en el estrecho de mindoro, la ruta más corta hacia el estrecho de San Bernardino y al golfo de Leyte. El cerco submarino tendido por los americanos había trabajado perfectamente. El alerta en la noche del 22 al 23 de Octubre previno al alto mando Americano con 48 horas de anticipación. La información procedente del ANGLER y GUITARRO definió la intención del enemigo, e indicó que al amanecer los japoneses estarían al alcance de los aviones americanos. Además el DARTER y el DACE habían hundido a 3 de los acorazados con que contaba el grueso de la Armada japonesa.

Con el fin de evitar errores, se dio orden a los submarinos norteamericanos de permanecer fuera de la zona de acción de las Fuerzas Aéreas y de superficie. Por otra parte, el Comandante de los submarinos, trató de situar el mayor número a lo largo de las posibles rutas de retirada de los japoneses. Esta orden incluyó 70 submarinos; los que ya estaban en el mar fueron reagrupados: 7 en el estrecho de Luzón, 3 al Norte y 1 al Noroeste de Formosa. Al mismo tiempo se ordenó a los siguientes submarinos que navegaran a toda máquina con rumbo oeste hacia la zona de Luzón: HADDOCK, HALIBUT, TUNA, ATULE y PINTADO.

En la tarde del 25 de Octubre las unidades que iban a la vanguardia escucharon las explosiones de la batalla del Cabo Engaño contra la escuadra japonesa del Almirante Ozawa; quien en esa misma tarde perdió los 4 últimos porta-aviones que le quedaban a los japoneses: ZUIKAKU, CHITOSE, CHIYODA y ZUIHO. Mientras se acercaba la fuerza submarina a toda máquina, la Escuadra del Almirante Ozawa se batía en retirada con sus 2 acorazados Porta-aviones ISE e HYUGA y los cruceros livianos OYODO, TAMA e IZUZU y alrededor de 10 destructores. El Almirante Ozawa transfirió su insignia al OYODO después de la pérdida de ZUIKAKU.

Acciones Dispersas.

El Comandante del HALIBUT divisó las torres de un crucero japonés aproximadamente a 15 millas de distancia. Lo persiguió hasta que divisó a los buques escoltas, sumergiéndose para el ataque.

A las 18:43 horas disparó 6 torpedos de los tubos delanteros a una distancia de 3.300 metros. A bordo del submarino se escucharon cinco explosiones y luego el sonido de las hélices de los buques de escoltas como si estuviesen efectuando operaciones de rescate.

El submarino emergió a las 19:50 horas creyendo ver desaparecer un enorme crucero averiado. Más tarde se comprobó que ningún buque japonés fue hundido por el HALIBUT en este ataque. A unas pocas millas de distancia el Comandante del HADDOCK observó los fogonazos de los cañones de los cruceros americanos, que disparaban sobre un crucero ligero y 2 destructores de la retaguardia de OZAWA; decidió no mezclarse en ese combate pero sí colocarse en la posible ruta de retirada del enemigo.

Hacia el noroeste el JAMEO observó ecos de su radar. Llamó al PINTADO para que se le uniera, a las 22:40 horas se sumergió a profundidad de periscopio. Con la luz de la luna pudo identificar un crucero liviano y disparó 3 torpedos de sus tubos delanteros. Ninguno hizo blanco; viró rápidamente hacia babor y a las 23:05 disparó 4 torpedos de los tubos de

atrás. En esta ocasión pudo observar por el periscopio una explosión en el centro del blanco. El JAMEO vio hundirse al crucero ligero TAMA. Esta fue la última acción de los submarinos americanos contra los buques japoneses que participaron en la batalla del golfo de Leyte, la cual selló en forma decisiva el problema de la supremacía naval y contribuyó a ponerle fin a la guerra del pacífico.

Conclusiones.

a)—Esta es la más clásica aplicación de los submarinos en coordinación con las Fuerzas de superficie; la seguridad de las Fuerzas amigas a grandes distancias de su zona de acción y el ataque de las fuerzas amigas.

b)—El mando independiente de las Fuerzas submarinas en el TO (Teatro de Operaciones) permitieron a las unidades actual aisladas o en divisiones.

Esta elasticidad se debió a los excelentes enlaces tanto de superficie como submarinos y a los equipos detectores.

c)—La inferioridad de los equipos detectores de los japoneses era muy marcada, lo cual trajo como consecuencia los rastreos prolongados a los buques de superficie por los submarinos americanos, facilidad en los ataques a distancias de centenares de metros y una persecución por parte de los japoneses, muy imprecisa.

AÑORANZA MARINA

Aquella viejita buena
quien sufre con esta ausencia,
sepa en el vendaval
la llevo cual azucena
sosegando su inclemencia

“Al Dios que me dio este hijo,
le encomiendo lo hagas bueno,
que nunca su rumbo pierda,
porque en mí, a la mar bendijo
con alboroto de trueno.

Hazlo digno y altanero,
valeroso, noble, fino,
que represente a su raza
en tierra como llanero
y en el mar como marino.

Tan sólo querré me digas,
dónde podré ir a llorar,
al que es sangre de mi sangre,
al menor de seis espigas
que me tocó cultivar”.

Poco a poco se humedecen
mis ojos; y ante un altar
te veo a tí, Madrecita,
sore las olas que mecen
tu imagen, las sirenas al cantar.

Sobre mi pecho bronceado,
brilla aquella medallita,
consuelo de mis tristezas
y en mí has dejado grabado
tu invocación, madrecita:

Porque son mis oraciones
su mayor luz y consuelo,
jamás teme a naufragar
y en medio de los ciclones
alza su mirada al cielo.

El día en que te lo lleves,
si se muere en altamar,
déjalo allí prisionero
para tí mar, si te atreves
sus despojos a cuidar.

Sueño entonces como niño
a tu lado siempre estar,
mas... comprendo lo imposible.
¿Por qué, si es tanto el cariño,
me separa de tí el mar?

Así muy cerca te tengo
y me inspira el navegar,
porque me guías con la rosa
del cariño, y hoy mantengo
tu amor unido a la mar...

Desde la Retaguardia de un Desfile



En Bogotá, 20 de Julio de 1965



—(Por: MANUEL P. GUILLEN B.)—

En el año de 1953 descubrí sobre un lienzo de verduras, una Bogotá bien nacida. En este del 65, la redescubrí bien crecida y mientras electrizaban el ambiente las marciales trompetas del 20 de julio quedé inmerso en la entraña de una patriótica manifestación. Sobre ella deseé escribir sin acicalamientos literarios y a guisa de monólogo.

Como por cauces previstos discurría disciplinadamente una juventud en parada militar. Fue una presencia no por fugaz, menos impresionante. Porque esta juventud o con armas o con gaitas, con tambores o banderas tremolantes, era y es la promesa, era y es la esperanza, era y es un afán de la madurez de un país que busca su talla histórica, recordando historia, pero también y, sobre todo, haciéndola. Y en estos momentos se me derretían los escepticismos, imaginando este desfile como impetuosa riada de optimismo, savia fresca y explosiva de fecundidades a lo largo y ancho de una geografía llena de soles y nubes, de riscos y valles contrastados, de feracidad intermitente, natural y cultivada y por qué no?, también de intermitente ferocidad selvática, ésta sí toda ella natural.

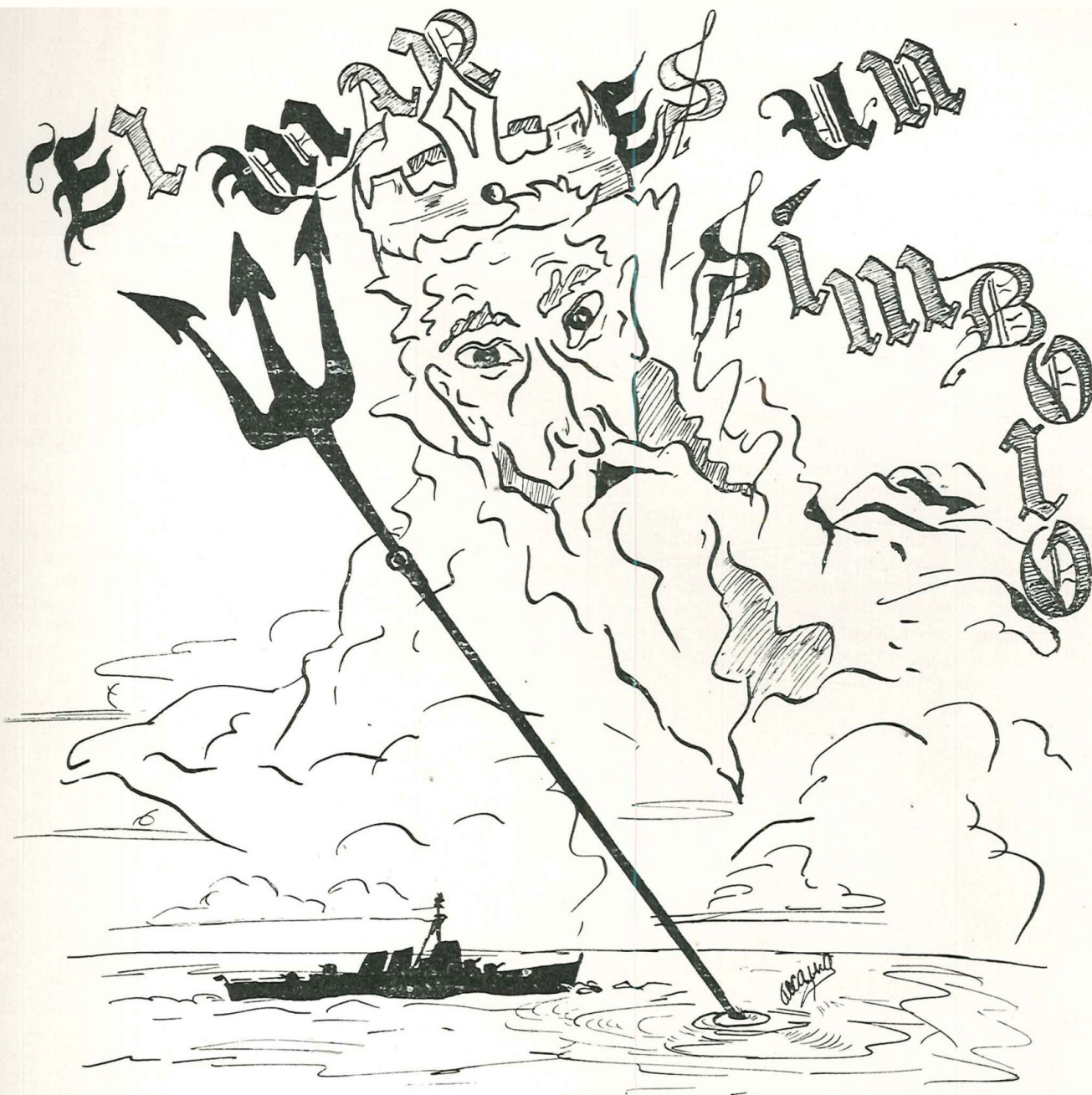
El público, electrizado, aplaudía frenéticamente. Pero este público, generalmente no conoce el sacrificio que se esconde en la difícil facilidad de una exhibición marcial. Aquellos movimientos cien veces repetidos bajo la misma voz de mando, para que el mando sea voz y la voz sea vez, a fuerza de sucederse; aquella reiterada tensión de músculos agilizados más prestos al acto que al reposo; aquel no pensar en sí sino en función de los demás, siempre alerta, por ejemplo, a la nariz del siguiente y la de todos, pendiente de la primera, así hoy, como ayer y como mañana, durante semanas. Todo ello bajo un estímulo. El Pundonor Militar. Espíritu de Cuerpo. Compañerismo de Arma. Principio de Jerarquía. Honor enhiesto. Y sobre todo, UNIDAD al servicio de la Patria que es lo trascendente.

Habría mejor escuela que ésta para el discurrir ciudadano? ¿Qué tal una generación, y dos, y todas las de un país, durante algún tiempo templadas, año tras año, en una constructiva disciplina militar, metódica, humana, evolucionada, pero intransigente en sus medulares esquemas? ¿Cuál es el secreto, sino, de la reciedumbre de pueblos que tradicionalmente son considerados de disciplina civil ejemplar? Y si junto a una disciplina moral y física, se añade una disciplina mental en fondo y forma, díganme: lo que por aquí desfila un 20 de julio patriótico, es un automático juguete de soldaditos de plomo, o una juventud magnetizante, maciza y fuertemente asentada en el futuro granítico de una nacionalidad fresca, briosa y definida?

En este punto de mi monólogo algo acabó de impresionarme entrañablemente. Como digno colofón del desfile, cerraba filas un numeroso grupo de militares en retiro. No puedo negarlo. Me incorporé a ellos en alma y diría que hasta en cuerpo. Algún espacio libre ocupé entre sus ringleras porque, sinceramente sentí que debía así manifestar mi cariño y mi gratitud y mi solidaridad hacia las inquietudes y los afanes que a ellos impulsaron hacia aquella viva presencia frente a mi Patria de adopción.

Uno, poca fuerza es, tirando del CABO para afianzar el barco, casi siempre en mar proceloso pero junto a otros, queriendo ser SUMA es parte de un TOTAL. Y yo me sentí y me siento uno más junto a la hospitalidad de aquellos militares en retiro. Al fin y al cabo, la profesional obligación de los maduros, es guardar las espaldas de la juventud y darle siempre junto al ejemplo, aquella sensación de seguridad y vigilancia solícita en sus personales y patrióticas aspiraciones.

El desfile acabó y con él este monólogo que, tal vez debió quedar inédito, si no fuera porque LA CORREDERA de una juventud marinera, me recordó el compromiso adquirido hace "once años" de incorporarme "muy a gusto" en ella.



Por el Capitán Capellán Octavio Echeverri M.

Los hombres somos continentales pero amamos el mar, no sólo por sus inagotables recursos naturales, sino porque es un símbolo, el más expresivo de nuestros anhelos, pensamientos y deseos.

No constituye por ello una simple coincidencia el que sus bellos motivos hayan sido la fuente inagotable de inspiración de los poetas. Los poetas son visionarios, son intuitivos, y el elocuente silencio de la naturaleza les enseña muy quedo lo que nosotros no vemos ni oímos. Su lenguaje es el símbolo. Cuando estamos a la mar, perdida la mirada en la distancia, el espíritu se expande al no encontrar barreras merced a la inmensidad de sus aguas. El mar es profundo, como profundas deben ser la inteligencia y la voluntad del hombre, sin bajos fondos de ignorancia, sin apego a lo pequeño, a lo mezquino. El mar es salobre, y la sal purifica y conserva las cosas, como nuestras buenas costumbres deben impedir la corrupción de la sociedad en que nos desempeñamos y vivimos.

El mar es un camino sin obstáculos como abierto y anchuroso debe ser nuestro corazón y disponible nuestra mente para todo aquel que se ponga en contacto con nosotros. Por tanto si al despedirme de la Escuela Naval sus cadetes me pidieran un legado espiritual, yo les diría parodiando a Octavio Amorátegui, el poeta marino: "les dejo el mar con sus peces polí cromos, con su vegetación maravillosa, pero sobre todo, con la riqueza de sus símbolos".

Ellos expresan las verdades que fueron el tema constante de mis enseñanzas de maestro y sacerdote.

Y como el mar es también una travesía entre dos puertos a los que une, veo en ella la imagen fiel de vuestra vida que ha soltado sus velas en el tiempo rumbo a la eternidad.

Se me concedió la gracia de navegar al lado de ustedes durante el breve lapso de dos años y siete meses; ahora al alejarme les dejo el deseo de un Padre y de un Amigo. Vayan con Dios muchachos: Buen viento y buena mar.

Recuentos Históricos

Coronel (R) Luis E. Gil M.



Don Pedro de Heredia fundó esta ciudad el año de 1533, a orillas del mar.

En 1815 tenía 18.000 habitantes y estaba defendida por poderosas murallas, que hizo construir el Rey Felipe II.

En agosto de este año se presentó don Pablo Morillo al frente de la ciudad, con cuarenta y cinco buques y 8.500 hombres de desembarco. El sitio ha sido clasificado como página "gloriosa", y le conquistó el renombre de "CIUDAD HEROICA".

A mediados de octubre la situación de los sitiados era desesperante; los víveres estaban agotados, la peste llenaba de víctimas los hospitales; aquí se oían lamentos, allá reniegos; pero lo único que no se oyó, ni una sola vez, fue que alguien pidiera la rendición de la ciudad.

Era tal la mortalidad por hambre y bala, que de los 500 hombres que defendían el Castillo de San Felipe, a fines de octubre sólo quedaban 37. Los centinelas eran hallados muertos en sus puestos; y en las calles se encontraban las personas que morían a cada paso por el hambre. Y sin embargo, los Diputados de la Legislación reunida para deliberar, autorizaron al Gobernador para que tomase todas las medidas conducentes a la salvación de la ciudad, excepto la de capitular.

Al fin agotados todos los recursos, los pocos defensores que quedaban resolvieron abandonarla, confiando su suerte al mar.

Seis mil personas habían muerto durante los ciento ocho días del sitio, cuando fue abandonada la ciudad a merced de los enemigos.

Entre los defensores de la puerta de Santo Domingo, se hallaban dos jóvenes a quienes la Providencia reservaba brillantísima carrera; ellos son: Antonio José de Sucre y Lino de Pombo. Loor eterno a esos galanteadores de la Muerte!

Tenerife.

El Coronel José María Córdoba había ocupado a Mompós, y el 22 de junio de 1820 se le unió el jefe de la Escuadrilla Patriota, Teniente Coronel Hermógenes Maza, con siete embarcaciones y algo más de cien fusileros.

De común acuerdo resolvieron atacar a la Escuadrilla Española, que se componía de once buques bien armados, con cañones de grueso calibre y tripulado por Oficiales de la Marina Española, mientras que las embarcaciones de los Patriotas, sólo tenían "pedreros" atados con sogas a unos maderos. (pedreros-cañones).

Córdoba y Maza, bajaron el río Magdalena y en desarrollo del plan acordado, Córdoba desembarcó con una columna de fusileros para atacar por tierra. Maza, al amanecer del 25, se dirige contra la Escuadrilla Española, la sorprende y la ataca violentamente. El humo producido por los pedreros y la confusión que se apoderó de los enemigos, no les dejó darse cuenta de la debilidad de las fuerzas patriotas, las

que acometen al abordaje: Vuela el buque mayor o insignia, mandado por el Comandante Villa; y los demás son abordados, pereciendo más de 200 hombres. Lo fuerte de la corriente del río Magdalena, había empujado los buques al mando del Coronel Maza, por lo tanto el combate se inició más antes de lo que se esperaba. Por tal motivo; y teniendo en cuenta que los guías que el Coronel José María de Córdoba llevaba, lo habían desviado, éste llegó cuando ya Maza había obtenido prácticamente todo el triunfo de las Escuadras Patriotas.

Nueve buques de guerra con sus armamentos, fusiles y municiones se obtuvieron de esta contienda, cuyos resultados fueron brillantes para las filas patriotas. Córdoba ocupó a Barrancas y se apoderó de un abundante y hermoso tren de obuses, cañones, balas y otros elementos militares.

Dice el General Baraya que un testigo presencial le refirió que en el barco "Comandancia" no quedó ni un solo pedazo del color de la madera, y que las aguas del río Magdalena corrieron durante más de una hora teñidas en sangre.

Combate Naval:

La Escuadra Española se componía de catorce buques mayores y quince buques menores. La Escuadra Colombiana contaba con tres bergantines, siete goletas y doce buques sutiles.

El 24 de julio de 1823, los Realistas estaban frente a "Punta del Capitán Chico", al norte de Maracaibo, al día siguiente, a las dos de la tarde, ordenó el General Padilla ataque; y a poco levó anclas la Escuadra. A las cuatro de la tarde el enemigo rompió el fuego. Los nuestros habían recibido como última señal de ataque, "Al abordaje", por tanto no se disparó ni un sólo cañonazo hasta la última hora, cuando empezó un fuego horroroso de artillería y fusilería; y fueron abordados muchos de los buques enemigos, por nuestros soldados, los cuales llevaban machetes y toda clase de armas blancas. En breve, se vieron las aguas del Lago de Maracaibo, llenas de sangre, de cadáveres y de seres que luchaban desesperadamente contra las ondas.

En tan encarnizado combate perdieron los patriotas ocho Oficiales y treinta y seis soldados; y heridos, catorce Oficiales y 105 de tropa. De los Realistas, un total de, 473 individuos, dejando prisioneros a setenta y ocho Oficiales y a 379 soldados.

El gobierno recompensó a las tropas que forzaron las Barras de Maracaibo y las declaró beneméritas de la Patria; al General José P. Padilla (Almirante Padilla), el Nelson Colombiano, lo ascendió y le confirió una medalla especial.

"Con esta acción, quedaron totalmente terminados los enemigos de Venezuela, reza la historia de aquella época".



ESCUDO DE ARMAS DE INFANTERIA DE MARINA

Por el CPIM GUSTAVO BEDOYA SERNA

El Escudo es de forma española con las clásicas proporciones de cinco (5) tantos de ancho por seis (6) de alto. Se encuentra forrado de armiño, lo cual significa las personas transhumantes que viajan tanto por el mar como por tierra. Además tiene una Bordura gules como pieza honorable o de primer orden Escudo. Montado sobre el campo armiñado y teniendo como centro el corazón del escudo, lleva un ancla de oro en barra y un fusil color natural en banda.

Los soportes son dos Hipocampos en plata, los cuales significan el origen naval de la Infantería de Marina, y al mismo tiempo simbolizan la hidalguía de los miembros del arma anfibia.

En la parte superior se puede ver una cel-

da en sable, que quiere significar la prudencia, rigor honestidad y obediencia.

Dicha celda tiene la visera abierta, como para mostrar la caballerosidad y además que el arma tiene nobleza propia y no donada. La cimera de la celda se encuentra coronada por plumas gules y plata.

Por último podemos apreciar en la parte inferior del escudo, la divisa o empresa, la cual consiste en una cinta de oro ondeante y bipartida en cada uno de sus extremos. Dicha cinta lleva inscrito "VOLUNTAS OMNIA SUPERAT" en sable, lo cual traducido al español quiere decir: Que la voluntad supera todo. O sea, que la victoria sólo se logra con la voluntad inquebrantable de vencer.

Nuevos Cadetes de Infamar

CPIM. Gustavo Bedoya Serna



Después de un corto receso en el desarrollo de cursos para Cadetes de Infantería de Marina, la Escuela Naval reintegra a los pénsunes Académicos, los estudios para capacitar personal de Cadetes como futuros Oficiales de la Especialidad de Infantería de Marina como ya en otros años se lograra la Graduación de Cinco Cursos hasta el año de 1963.

De nuevo veremos a los Infantes de Marina estoicos, entusiastas, y disciplinados, salir muy al alba con sus uniformes "cámuflados", su armamento y equipo de Campaña en busca de las áreas propicias para sus prácticas de **Combate utilizando las Lanchas de Desembarco** como medio de transporte inicial para luego ejercitarse en las penosas marchas que les proporcionarán resistencia física y moral.

Si echamos una mirada retrospectiva al panorama histórico Nacional, veremos desde los albores de la Independencia, a los Infantes de Marina involucrados en las operaciones Libertadoras, tales como las acciones de Tenerife,

Maracaibo, Lorica y otros. Los Infantes de Marina comprenden que sus tradiciones constituyen una parte tan vital como sus propios equipos de Campaña, su Fusil y cartuchera; pero ante todo saben el empleo y los efectos que tanto unos como otros tienen en el cumplimiento de su misión.

No obstante su reciente organización como Institución al servicio de la Armada Nacional y de la República, y como fieles centinelas en las fronteras patrias, su tecnificación y superación ha sido notoria en el Conjunto de las Fuerzas Militares por la integridad de sus hombres, por la visión de sus ideales, por el Espíritu de Cuerpo y por la compenetración en el cumplimiento del Deber y aceptación de la responsabilidad por el bien común.

Objeto primordial para cada uno de los Cadetes que integren estos cursos, será el de mantener vivo el Espíritu y la mística por el Arma dentro del ambiente educativo de la Escuela Naval. Para ellos muchos éxitos y una feliz culminación de su Carrera.

Abstracción Pretérita

"Es fácil olvidar,
cuando el recuerdo hace sufrir".

Silencio...

No murmures porque aumentas
el recuerdo de núbiles hembras en crecientes horas.
No palpites, porque el corazón retorna
en fulminantes ansias de revueltas olas.
No quiero recordar tus besos locos
pletóricos de agonía espiritual... de celos

No quiero recordar tus ojos tristes de pecado
y de mirada incitante, de profundos sueños.
No quiero oír tu voz... No quiero ver tu cuerpo.

No quiero oír tu voz porque avasalla.
ni quiero ver tu cuerpo porque tiemblo.
siempre me rindo ante lo hermoso que contemplo!

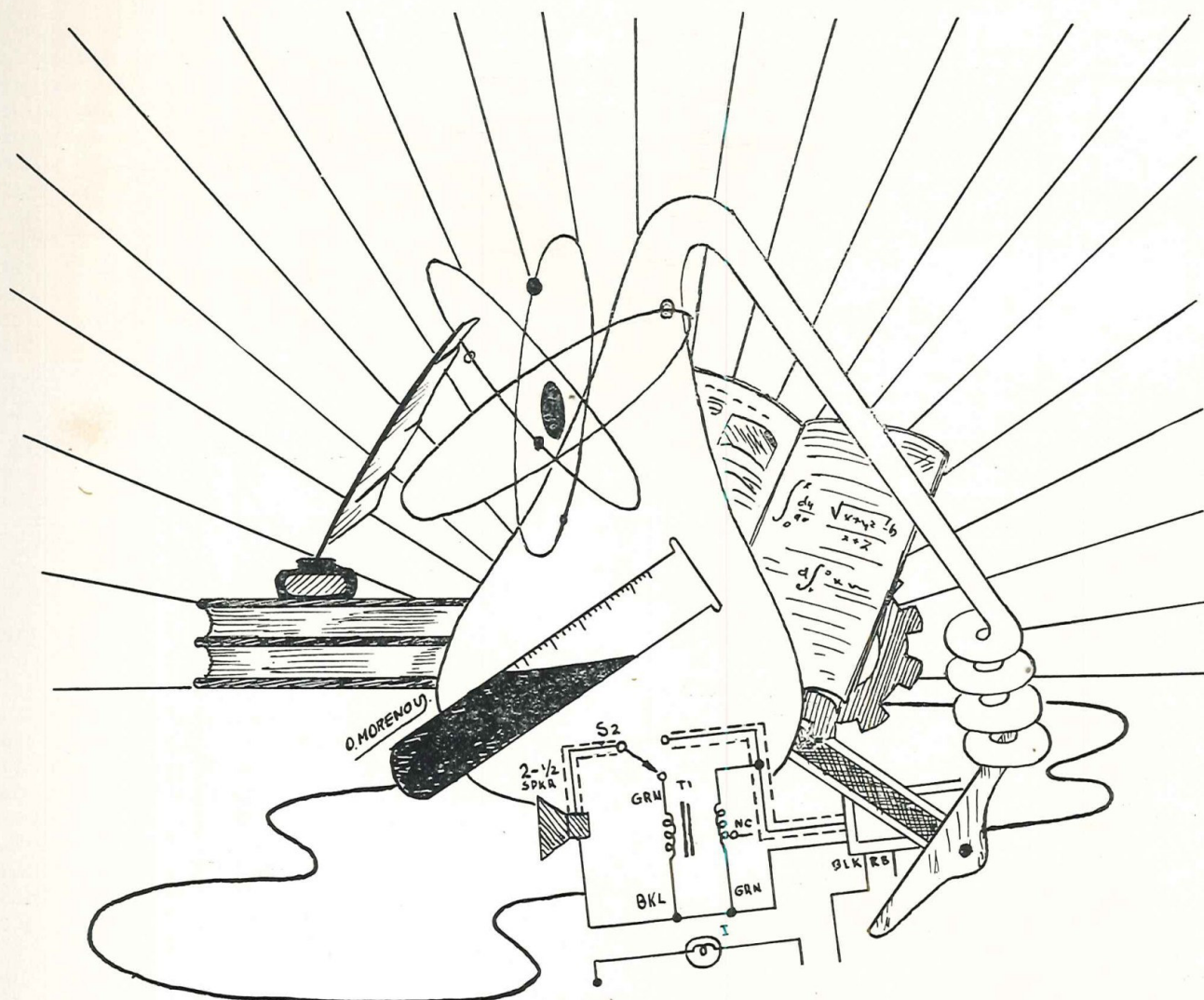
Pero ya, no digas nada...
el pasado dejó huella en el margen de tu vida
y no quiero verte en mis sueños
porque no me perteneces.
Y no me perteneces, ni en la vida ni en la muerte.
Aunque fuiste mía, sin escrúpulos de suerte,
porque siendo de otro te entregaste a mis ímpetus
rebeldes de sedientas pasiones indelebles!

CDNA Feres Sahid Castaño.

La Ciencia al Alcance de Todos

(Un Sueño Espacial)

Prof. Josué Muñoz



Empezaron las clases en los colegios. Este año inicio el quinto año de Bachillerato, que corresponde al primer año de lo que ahora se llama Segundo Ciclo. El año entrante obtendré el grado de Bachiller. Me servirá para inscribirme en una de las muchas Universidades del país. Mi hermano que es profesor Universitario ha dicho que la mayoría de los Bachilleres realmente no saben casi nada y que por el contrario tienen una confusión espantosa de ideas y conceptos. Me pasará a mí lo mismo? Espero que no sea así.

Hoy tuve en clase mi primer contacto con la física. El profesor nos explicó la finalidad de esta ciencia y enfocó el problema directamente con la situación del hombre en la tierra y la posición de ésta en el sistema solar y en el universo. Nos habló de la masa, el tiempo y el espacio. Yo nunca me había preocupado por estas cosas y no creí que la física abarcara ramas tan extensas y que diera origen a tantas ingenierías. Realmente el profesor logró crear inquietud e interés entre los alumnos.

Continuarán todas las clases tan interesantes como ésta? Si en realidad los profesores fueran todos bien preparados y supieran enseñar, la Universidad se quejaría de la mala prepara-

ción de los Bachilleres? Pero al profesorado le pagan muy mal y esta es la razón por la cual muy pocos estudiantes entran en las Facultades de educación, en fin este no es mi problema. Seguiré el consejo de mi hermano y completaré mi preparación con ayuda de la biblioteca para no ser un Bachiller mediocre y poder ingresar con todo éxito en la Universidad.

Regreso a mi casa francamente preocupado y pensando a mi manera en la posición del hombre en el universo, por qué tengo tanta inquietud? Seguramente debe ser consecuencia de la clase de hoy y de lo que he leído en los periódicos con respecto a los vuelos orbitales. Comí, miré un rato televisión y finalmente me fui a la cama acosado por una serie de preguntas cuyas respuestas desconozco. ¿En qué consiste la televisión? ¿Cómo se transmiten las imágenes de la central al receptor? ¿Qué es la luz? ¿Por qué el vidrio es transparente y la madera no lo es? ¿Que es el calor? ¿Por qué el caucho es elástico y el papel no? ¿Qué determina los colores? ¿Se podrán fotografiar las imágenes en la pantalla del televisor? ¿A qué distancia están las estrellas? ¿Llegaremos a la luna? Con estos y muchos otros interrogantes me acosté.

Cosa especial, esta vez observé con gran detenimiento y reflexión una estrella que muy al norte y casi en el horizonte veía todas las noches a través de mi ventana. Siempre estaba ahí y hasta le sabía el nombre. Era la estrella Polar, me lo había dicho mi primo que es Cadete Naval y sabe mucho de nombres de estrellas y de navegación astronómica. Mirándola fijamente me quedé dormido y soñé un sueño espacial.

El tenue rayo de luz proveniente de la estrella fue tomando forma humana lentamente parecióme que se convertía en un enanito, muy viejo, de pelos y barba blancas, brillantes, esplendoroso y refulgente, que al principio casi me impedía observarlo directamente. Avanzaba hacia la ventana con velocidad vertiginosa; atravesó los vidrios sin romperlos, cayó oblicuamente sobre un espejo y rebotó con el mismo ángulo con que incidió; en la misma forma lo hizo sobre otras superficies pulidas y finalmente se quedó parado sobre el reloj de mi mesita de noche, temblando y muy cansado, pero mirándome fijamente. Empezó entonces nuestro diálogo:

¿Quién eres? le pregunté un poco asustado. Con voz cansada y ronca me dijo: Soy viajero del espacio cósmico, que he llegado al final de mi jornada, soy un FOTON. Vengo de esa estrella que tu mirabas cuando te quedaste dormido. Nací como producto de la energía desprendida al transformarse por fusión cuatro átomos de hidrógeno en un átomo de helio, en presencia de una tremenda presión y una altísima temperatura. Aquí en la tierra los científicos han producido la misma reacción cuando realizaron la bomba de hidrógeno. La presión y la temperatura necesarias para la unión de los cuatro átomos de hidrógeno para convertirse en un átomo de helio, las obtuvieron de una bomba atómica o de fusión. En realidad la bomba atómica es el fulminante de la bomba de hidrógeno.

Recuperado de mi emoción inicial, le dije: cuéntame todo lo que sepas, estoy ansioso por oírte. Te contaré solamente lo que me es permitido revelarte, o sea lo que el hombre mediante sus investigaciones ya conoce. Mi estrella pertenece a la constelación de la Osa Menor y llevo un poco más de mil años viajando a una velocidad de 300.000 kilómetros por segundo. Mil años a esa velocidad? No te asombres, pues la estrella Polar de donde vengo está a DIEZ MIL BILLONES de kilómetros de aquí (10.000.000.000.000.000). Esta distancia es tan inmensamente grande que existe otra unidad de longitud, el año luz o sea la distancia recorrida por la luz en un año, que equivale a NUEVE BILLONES CUATROCIENTOS SESENTA MIL OCHOCIENTOS MILLONES DE KILOMETROS. Además debes saber que hay estrellas más lejanas y agrupaciones enormes de otras aún más distantes, que se llaman galaxias, imposibles de verlas a simple vista, y algunas inclusive con telescopio.

La galaxia más cercana es la que se denomina la gran Nebulosa de Andrómeda y está a diez millones de billones de kilómetros (10.000.000.000.000.000.000 kilómetros). La estrella de donde vengo, pertenece a la misma galaxia de la que forma parte el sol, galaxia que se denomina la Vía Láctea. Aproximadamente UN

BILLON de galaxias distantes están esparcidas en el universo, cada una con varios MILLONES de estrellas. La palabra galaxia era el nombre que los griegos le daban a la Vía Láctea, vía por la cual creían que los héroes entraban al cielo.

La mayoría de las estrellas que tu ves por las noches son en realidad soles muy semejantes al que te alumbraba, pero estos soles se encuentran a distancias tan exageradamente grandes, que aparecen como puntos luminosos y aún con los más potentes telescopios, no alcanzan a ser vistos como discos. Tu sol que es una pequeña estrella entre los millones que forman la Vía Láctea, no es la única estrella que tiene planetas, hay muchas otras que seguramente también los tienen, pero hasta ahora no han podido ser detectados por el hombre. La distancia entre las estrellas es inmensamente grande; la más cercana a ustedes es la estrella Alfa del Centauro que está a CUATRO AÑOS Y MEDIO LUZ. El sol está únicamente a OCHO MINUTOS DIECIOCHO SEGUNDOS LUZ de distancia de la tierra y la luna a UNO Y UN CUARTO SEGUNDOS LUZ. Un tren imaginario que viajara a cien kilómetros por hora demoraría 170 años en llegar al sol. Plutón, que es el planeta más externo del sistema solar, está a 5.2 horas-luz de aquí, que fue el tiempo que demoré en recorrer esa distancia.

El sol es una estrella promedio en cuanto al diámetro, masa, densidad y temperatura. La mayoría de las estrellas no difieren mucho en tamaño aunque existen algunas denominadas gigantes y otras enanas. La variación superficial de la temperatura hace que las estrellas difieran ligeramente en el color, siendo azules las más calientes y de color rojo las más frías. (Un frente nacional tibio, diría un político). Como unas estrellas son más brillantes que otras, Ptolomeo las clasificó en seis grupos, siendo de primera magnitud las más brillantes, cerca de (20) veinte en total, y las más pequeñas que hoy pueden ser observadas a simple vista las consideró de sexta magnitud. Estas estrellas de sexta magnitud sólo pueden verse bajo condiciones especiales del cielo oscuro y despejado, noche sin luna y lejos de las luces de alguna ciudad. El telescopio aumenta el número de astros que pueden ser vistos. Con un telescopio de 100 pulgadas de diámetro es posible ver cerca de QUINIENTOS MILLONES de estrellas y la cantidad que puede ser fotografiada con el mismo telescopio se eleva al doble.

Hay estrellas variables o sea que no son de magnitud constante. Entre ellas las más notables son las denominadas "de eclipse", que en realidad no varían pero giran alrededor del centro común de masa y cuando queda una frente a la otra eclipsándola, la luz que llega a la tierra disminuye. Su período de revolución varía de algunos días a varios meses, e inclusive hay casos en que necesitan varios años para completar el ciclo. La más conocida de estas estrellas es Algol. Hay otras estrellas que parecen tener pulsaciones, pues se expanden y contraen con regularidad y reciben el nombre de Cefeidas. Estas tienen períodos desde unas cuantas horas hasta 50 días, a diferencia de las estrellas variables de período largo, que lo efectúan

túan desde dos meses hasta varios años, cambiando su brillo en algunas magnitudes, como en el caso de la estrella Mira. Hay otras conocidas como las "variables Irregulares" cuyos cambios son difíciles de predecir, como la estrella Betelgeux. Por último las denominadas Novas, que aumentan bruscamente de brillantez, desvaneciéndose después gradualmente, se cree que estas estrellas explotan.

Muy entusiasmado le dije: Espero que todo esto sea cierto, pues no lo voy a olvidar; pero hablemos de nuestro sistema solar. Te contaré ahora algo relativo a esto. El sistema solar a pesar de tener un diámetro medio de diez horas-luz, es muy pequeño comparado con la Vía Láctea y aún infinitamente mucho más pequeño en comparación con el universo entero. A pesar de esto el sol es inmensamente grande comparado con los planetas que giran alrededor de él. Todos los planetas, conservando sus tamaños, caben holgadamente dentro del disco solar. La masa total de todos los planetas es únicamente CIENTO TREINTA Y CUATRO CIENMILESIMAS de la masa total del sol.

El sistema solar está compuesto por nueve planetas conocidos y varios miles de otros mucho más pequeños, que se conocen con el nombre de "Planetoides o Asteroides". Los planetas principales de acuerdo a su distancia del sol son: Mercurio, Venus, La Tierra, Marte, Júpiter, Saturno, Urano, Neptuno y Plutón. Generalmente se denominan "Inferiores" a los que se encuentran entre la Tierra y el Sol y "Superiores" a los que están fuera de la Tierra.

La mayor parte de los asteroides se encuentra entre Marte y Júpiter. El primero que se descubrió recibió el nombre de Ceres. Es el mayor de los asteroides y tiene un diámetro aproximado de 780 kilómetros. El más brillante de estos planetoides es Vesta, cuyo tamaño es aproximadamente la mitad del de Ceres. Solamente unos cuantos tienen diámetros superiores a los 160 kilómetros y algunos son tan pequeños que inclusive con los telescopios más potentes aparecen sólo como puntos luminosos. Existen más de mil quinientos de estos Planetoides. Parece que todos estos asteroides formaran en otros tiempos un solo planeta que pudo estar habitado.

Cuéntame ahora de los Planetas, le dije. La mayoría de los planetas tienen sus propios satélites o lunas, a excepción de Mercurio, Venus y Plutón, cerca a los cuales no se ha descubierto ninguno. El planeta Mercurio por encontrarse próximo al sol es difícil verlo. Su diámetro es aproximadamente una y media vez el diámetro de la luna y es mucho más pequeño que cualquiera de los dos satélites mayores de Júpiter. Es una esfera sin vida y con temperaturas extremas que rota sobre su eje una vez cada 88 días al igual que su período de translación por lo que siempre le presenta al sol la misma cara.

El Planeta Venus se consideraba el hermano gemelo de la Tierra por parecerse a ésta en su tamaño, masa, volumen, densidad y diámetro de su órbita. Es el planeta que más se acerca a la tierra y el objeto más brillante en el

cielo después del sol y la luna. A pesar de ser el vecino más cercano, el hombre sabía muy poco de él debido a que su superficie se encuentra siempre cubierta de nubes. Debido a esto no se conocía el período de rotación, pero los astrónomos rusos Kotelnikov e Igor Chklovskis, mediante ondas de radar descubrieron que Venus gira sobre sí mismo en un poco más de 9 días. El explorador americano registró altas temperaturas en este planeta que impiden cualquier forma de vida conocida.

El Planeta Marte es el que más ha llamado la atención de los hombres, posiblemente porque de todos ellos es el que tiene más probabilidades de que posea vida en la forma que tu conoces. Más pequeño que la tierra puede sin embargo retener una atmósfera a su alrededor. La temperatura en las zonas ecuatoriales y templadas es superior a cero. El día marciano es ligeramente más largo que el terrestre. Parece que la mayor parte de Marte es un desierto, aunque existe vida vegetal en ciertas regiones. Como existe vida vegetal, debe existir también alguna forma de vida animal. En el polo que se encuentra en invierno, muestra una capa blanca que desaparece a medida que progresa el verano. Estos casquetes polares pueden ser regiones de nieves o posiblemente regiones de nieblas. Marte tiene dos satélites o lunas: Phobos y Deimos. El primero tiene un período de translación menor que el período de rotación del planeta y el segundo posee un período de translación seis horas más largo que el de rotación de Marte. Las palabras Phobos y Deimos significan Miedo y Pánico, y deben su nombre al ser compañeros de Marte que es el Dios de la guerra.

El planeta Júpiter es el mayor de todos los planetas conocidos y su masa es mayor que la de todos los planetas juntos. La magnitud de su diámetro es igual a la distancia de la tierra a la luna. Si existe algún tipo de vida en este planeta debe ser muy distinta a la que conoces, ya que su masa se encuentra concentrada en un denso núcleo, rodeado posiblemente de hielo y otros líquidos congelados. Su atmósfera muy densa, está compuesta de amoníaco y metano, en nubes que cambian rápidamente de posición y de forma. Júpiter posee 12 satélites o lunas. El más cercano es el más rápido de todos los satélites conocidos en el sistema solar. Los cuatro siguientes son suficientemente grandes y brillantes y fueron los primeros grupos celestes descubiertos mediante el telescopio, inventado por Galileo, y por eso se les denomina a veces como las lunas de Galileo. Dos de ellos son más grandes que Mercurio y posiblemente tengan atmósfera.

El planeta Saturno es casi tan grande como el gigante Júpiter, pero menos denso, siendo el único que es más ligero que el agua. Posee 9 lunas conocidas, siendo una de ellas más grande que la de la tierra. Posee tres anillos diferentes, cada uno de los cuales se encuentran separados de los otros y de la superficie del planeta por una distancia de varios miles de kilómetros. Los anillos están compuestos de infinidad de partículas sólidas de constitución similar a las de los meteoritos que caen en la tierra. La atmósfera de Saturno probablemente está compuesta de amoníaco y metano como la de Júpiter. Recorre su órbita aproximada-

mente en 29.5 años. A propósito de anillos, la tierra está rodeada por una nube plana de hidrógeno, que se encuentra a 10.000 kilómetros de altura.

El planeta Urano aunque es de sexta magnitud no fue descubierto hasta el año de 1871. Debido a su lento movimiento por entre las estrellas se le consideró como una de éstas. Su masa es muy pequeña y posee 5 satélites conocidos, todos más pequeños que tu luna.

El planeta Neptuno es un poco menos que Urano, nunca es visible a simple vista y al telescopio muestra un disco ligeramente verdoso. Posee dos satélites, el mayor de los cuales es probablemente más grande que la luna. Su descubrimiento se debió a las ligeras irregularidades que presentaba Urano en su movimiento, por lo que el astrónomo inglés Adams dedujo que debía existir otro planeta a una mayor distancia. Basados los astrónomos en esta posición, se calculó la posición posible y cuando Galle el observatorio de Berlín, recibió los cálculos y dirigió su telescopio a la parte del cielo indicada, descubrió en la primera noche el Planeta en la posición predicha, con menos de un grado de error. Este descubrimiento es considerado como uno de los mejores triunfos de la matemática astronómica. Neptuno tiene un período de revolución de 165 años y por consiguiente su órbita completa no ha sido observada.

El planeta Plutón fue hallado también mediante cálculos a principios de 1930; es demasiado pequeño y aparece en los telescopios como un punto amarillento. Su período de translación alrededor del sol es de 248 años. Basándose en la influencia ejercida por él sobre los planetas vecinos se quiso determinar su tamaño, pero en 1950 con el telescopio de 200 pulgadas el doctor Kuiper le midió el diámetro hallándolo de 5.70 kilómetros con un error probable de un cinco por ciento.

Además de los planetas existen viajeros cósmicos, que antes se creía eran visitantes del sistema solar procedentes del espacio exterior, que llegaban y no regresaban jamás. Estos son los Cometas, que viajan en órbitas altamente excéntricas, con períodos de revolución desde 3.3 años hasta tal vez miles de años. Algunos viajan en grupos y constan de una cabeza, en el centro de la cual mantienen un núcleo en forma de estrella y por lo general una cola que ofrece un maravilloso espectáculo. El más famoso es el que se conoce con el nombre de Cometa Halley, cuyo período de revolución es de 75 años en promedio. Su última aparición fue en 1910 y por tanto estará de regreso en 1986. En 1910 la tierra pasó a través de la cola de es-

te cometa sin que se hubiera notado ningún efecto y por tanto su densidad es extremadamente baja. Los cometas son muy inestables, cambian de brillo y en ocasiones se fraccionan habiéndose observado desprendimientos parciales de la cola. Se conoce la existencia de gran número de cometas y se descubre un promedio de cinco o más por año. Casi todos son visibles mediante los telescopios y una persona normal puede cuanto menos, ver uno en toda su vida. La tierra también deja una cola brillante, probablemente producida por partículas ionizadas que a grandes velocidades penetran en el campo magnético terrestre, al desplazarse la tierra en su órbita.

Para que te formes un concepto más claro del tamaño y las distancias entre los planetas, puedes imaginarte un modelo hecho a escala en tamaños y distancias del sol y los planetas. Te digo que lo imagines porque no podrías construirlo en un salón corriente. Supones el sol de un tamaño de un balón de basket ball; a trece metros estará el planeta Mercurio, que de acuerdo al tamaño fijado para el sol tendrías que representarlo por la mitad de una cabeza de alfiler. A 25 metros del balón colocas una cereza para representar la tierra. A 52 metros del balón estaría Marte representado por una cerecita pequeña y a 180 metros una bola de golf representaría a Júpiter. Saturno a 320 metros estaría representado por una bola de ping-pong y Urano y Neptuno a 650 metros y mil metros respectivamente serían del tamaño de bolas de cristal con las que jugabas cuando niño. Plutón cuyo tamaño desconocen ustedes, estaría a 1.300 metros y el sol o estrella más cercana estaría a 8.000 kilómetros, representado por otro balón de basket-ball. En este orden de magnitudes la máxima distancia alcanzada por los astronautas (norteamericanos y rusos), sería una décima de milímetro y no podrías representarlos materialmente pues inclusive con las cápsulas espaciales, el tamaño en esta escala sería muy inferior a la partícula más pequeña componente de un átomo y por tanto invisible.

Iba a interrogar de nuevo al anciano sobre los sistemas atómicos, que he oído son muy parecidos al sistema solar, cuando leyéndome el pensamiento me dijo rápidamente, que muchos fotones, hermanos de él, pero provenientes del sol, impedirían que lo siguiese viendo y que tal vez uno de estos me daría las respuestas, posiblemente durante una siesta en otro sueño micro-micro-espacial. Desperté y los primeros rayos del sol entraban por la ventana. Hoy le preguntaré a mi profesor de Física sobre algunas cosas que no alcancé a entender muy bien y sobre otros tópicos que en este "sueño" despertaron mi curiosidad.



Llamado a la Juventud

GM. Ernesto Cajiao G.



El carácter y la personalidad del joven se han visto rodeados en esta época espacial de una cantidad inimaginable de circunstancias que lo han hecho cambiar su opinión de la vida, ventajosa o desventajosamente, según la formación y preparación del individuo en cuestión.

El ejemplo de los mayores, las experiencias de la vida y la visión del futuro más o menos concreta me han llevado a estudiar los orígenes, a emitir una serie de conceptos, a buscar una solución apropiada que trate de resolver el problema de la preparación moral, intelectual y física del joven, cimiento del futuro de las naciones y esperanza de nuestras generaciones predecesoras.

Origen del problema: En parte el origen de este grave problema no es nuevo. Analizando el modo de ser del colombiano, del latino, reconozco que somos esencialmente perezosos, con tendencia violenta a vivir sobre la línea de menor esfuerzo; somos impresionables en exceso, crédulos, teóricos 100% y peligrosamente apasionados.

A lo anterior se suma la falta total y absoluta de dirección y control espiritual, moral y físico de los jóvenes por parte de los padres de familia y entidades docentes.

Es fácil imaginar que de la anterior amalgama no puede esperarse nada bueno.

Por parte del joven, adiciona la nueva inclinación por las huelgas y manifestaciones, alarmante y perjudicial malestar actual, consecuencia lógica de la influencia de cerebros malignos superiores (que ven en la juventud insegura una amplia llanura donde cabalgan libremente las teorías destructivas), que pululan en nuestras Universidades y centros de formación si así pudiera llamárseles.

La juventud atraviesa actualmente por un lapso crítico, lleno de influencias extranjeras dañinas, (porque aconsejables no son), que han llevado a la casi igualdad de sexos por la indumentaria de moda, detestable y vergonzosa por cierto, por la equivalencia de cargos, de carreras y de especializaciones que identifican al hombre y a la mujer.

El joven es víctima de las circunstancias. Pero ni él ni sus padres ni sus profesores ni los dirigentes de empresa y jefes políticos se

preocuparon, ni se preocupan por encontrar una solución adecuada que disminuya o aminore el problema en cuestión.

Me pregunto si en los centros educativos dictan conferencias que guíen al estudiante a organizar su vida, si le enseñan a estudiar al embrión de profesional, si en ellos existe un director espiritual encargado de resolver las múltiples dudas que se presentan al joven, tanto religiosas como morales. Si en dichos centros hay personal capacitado para resolver las lagunas y malenseñanzas sobre temas sexuales y relaciones hombre-mujer.

Me pregunto si en los citados centros de enseñanza le demuestran al individuo que lo que valdrá en él es lo que sepa, lo que estudie y no el dinero o el apellido de su progenitor, las influencias políticas, o lo que es más, las cualidades físicas, carcaza hipócrita y pasajera.

Las preguntas anteriores las dirijo también a los padres de familia a quienes cedo un alto porcentaje de la responsabilidad en la formación del individuo.

Conclusiones: De lo anteriormente expuesto deduzco lo siguiente: De los países más desarrollados debemos aprender las técnicas avanzadas y normas de estudios, que rigen los planteles educativos y no las malas costumbres. Los padres de familia deberían aprender a guiar sus hijos por la senda recta con su ejemplo, virtudes y consejos sanos. Los planteles docentes deben interesarse más por tener directores espirituales permanentes y por fomentar el deporte, mina de salud y bienestar. Y por último, nosotros, los directamente perjudicados debemos convencernos de que la vida no es fácil y ascender en la escala del éxito mucho menos.

El mayor porcentaje lo debemos poner nosotros, exijámonos: nuestro lema, y convencernos de que con bases tan flojas no podemos ser la gloria de la patria del futuro, enterarnos de que con las modernas y bajas ideas juveniles lo que hacemos es destruir lo poco bueno que se ha hecho.

Recapacitemos una vez más y pensemos en las responsabilidades que en pocos años caerán sobre nosotros.

Recordad que el futuro es nuestro y será el espejo de nuestra actividad. No lo echemos a perder.

El Ejercicio del Mando y la Subordinación

Jorge H. Ramírez Vásquez
Sub-Oficial Jefe A.R.C.

Para nadie es un secreto que el descontento engendra violencia y que la violencia produce la disolución y el caos.

Estos fenómenos, por regla general, tienden de secuencia, cuanto sean mayores las proporciones del uno, más graves serán las consecuencias del otro.

¿Cuál sería, en nuestro caso, la terapia más indicada para localizar, tratar y eliminar este mal, que cuando toca las fibras más sensibles de sus pacientes, se convierte en enfermedad infecto-contagiosa de difícil curación?

La respuesta a este interrogante no puede ser más lógica, eliminemos las causas del descontento y no habrá violencia, no habiendo violencia, tampoco puede esperarse que aparezca la disolución y el caos.

Hoy cuando las circunstancias nos son más adversas, por la difícil situación reinante, cuando más imperiosa se hace la necesidad de una estrecha cohesión entre superiores y subalternos, para mantener una sólida unidad, que presente un muro de resistencia a quienes puedan estar pensando que es fácil tocar la cuerda floja de nuestra sensibilidad, para explotar en su favor el más leve indicio de inconformidad, debemos alertar nuestros sentidos, ponernos en guardia, localizar el virus que pueda estar carcomiéndonos y de inmediato proceder a aplicar el antídoto que más convenga según los síntomas que saltan a la vista.

Por disciplina, por convicción y por principio, no soy dado a juzgar las actuaciones de mis superiores, pero son éstas, las mismas razones que he tenido en cuenta al valorar en su justa medida la extensión y alcance de lo que en mi concepto ha de entenderse como "LEALTAD".

No puede concebirse que haya lealtad cuando como cómplice silencioso, pasiva y calladamente, aceptamos subordinar nuestra obediencia, al acatamiento de órdenes, que si bien no nos es lícito censurar, en el fondo, van precisamente en contra del bien que con ellas, de buena fe, se pretende obtener.

Es en este instante y bajo esta circunstancia, cuando hace su aparición, el descontento, y como válvula de escape encontraremos que la ocasión nos es propicia para dar rienda suelta a nuestra inconformidad, haciendo manifiesta la malevolencia del inferior para con el su-

perior y que puede producirse de diversos modos. A veces nace por culpa del superior, cuando el inferior, al sentirse herido por algún procedimiento ofensivo para la consideración de su grado, o por su dignidad personal, experimenta la necesidad de defenderse, y pierde la fuerza para continuar observando, por deber, una solidaridad de la cual juzga que el superior reniega.

No es mi intención establecer que bajo este concepto se emiten todas las órdenes, por parte de los superiores; generalizar una situación anómala y por lo tanto aislada, sería tanto como pretender menoscabar la unidad, siendo que precisamente, lo que me he propuesto, con honradez y sinceridad, es proponer por su fortalecimiento.

Sería tanto más grave ocultar o tratar de disimular la evidencia de ciertos hechos, por desgracia frecuentes, que revestirnos de valor, para aceptar como humanos que somos, nuestros posibles errores, omisiones o debilidades, en el cumplimiento de nuestros deberes como superiores y subalternos.

Despojémonos de todo prejuicio, rindamos culto al valor ante la responsabilidad, aun a costa de sacrificar nuestro propio orgullo, explótemos para nuestro beneficio, como fruto de la experiencia, aquellas situaciones en que nos sentimos lesionados en razón de las actitudes asumidas por los otros, en el ejercicio del mando, y no permitamos que agentes extraños, en busca de la paja en el ojo ajeno, siembren en nuestras filas, la cizaña de la inconformidad, teniendo para ello el terreno abandonado y por lo tanto asegurando para sí, un jugoso dividendo que ha de aportarles pingües ganancias, con una mínima inversión.

Las funciones, responsabilidades y deberes inherentes al cargo y grado que desempeñamos dentro de los cuadros de mando y de la jerarquía militar, nos convierten en dispensadores y acatadores de órdenes; reflexionemos con cabeza fría y midamos las trascendencias que la omisión o ejecución de la misma acarrea, no olvidemos que según los reglamentos, éstas han de ser: a)—Lógicas. b)—Oportunas. c)—Claras. d)—Precisas y e)—Concisas. Así mismo, se establece que la responsabilidad de toda orden militar recae en quien la emite y no en quien la ejecuta.

Antes de impartirse una orden se reflexionará sobre si su contenido está dentro de las

facultades inherentes al cargo, si no se invade atribuciones ajenas, si no es contraria al espíritu o letra de las leyes, reglamentos u órdenes superiores, si está bien concebida y si no dará lugar a contraórdenes.

Pero si agotados los recursos previstos por los reglamentos para hacer que las órdenes dadas y ejecutadas cumplan su cometido, persistieran factores que invaliden o desvirtúen los propósitos con que éstas fueron concebidas, no sería honrado, justo y honesto, aceptar o interponer, aparatos en los mismos reglamentos, el recurso del reclamo, sin olvidar que el reclamante debe proceder sin ánimo de ven-

ganza y convencido de que solamente trata de volver por los intereses de la disciplina? Por lo tanto debe reflexionar serenamente sobre si hay fundamento para el reclamo y pedir consejo a los compañeros caracterizados por su experiencia y serenidad, sobre la conveniencia y justicia del reclamo.

Sólo el celo en la observancia de los preceptos transcritos, nos dará garantía de unidad, eliminando por este medio los motivos que pueden constituir causales de descontento o inconformidad y confusión, con su secuela de consecuencias ya mencionadas.

A E l l a

No vengo a pedirte perdón,
pues no soy yo el culpable de lo que ha pasado.
No vengo a pedirte perdón,
pues hasta el ave cuando hace frío, deja su nido abandonado.
No vengo a pedirte perdón,
pues sólo la distancia es culpable de lo que ha pasado.

Te amé sinceramente,
y mi corazón sonreía, al ver sus latidos compartidos,
Te amé sinceramente,
y por tí supe lo que eran, primavera y besos escondidos.
Te amé sinceramente,
como se ama la vida, cuando nos sentimos por el amor perdidos.

Mas llegó la nieve,
con su forma de ausencia y de distancia a separarnos.
Mas llegó la nieve,
y con el frío parecía más difícil encontrarnos.
Mas llegó la nieve,
a destruir ese calor que nos unía hasta agotarnos.

Y comenzó el olvido,
pues donde agoniza el amor además del dolor hay sólo penas.
Y comenzó el olvido,
que tanto hiere cuando se ha querido y se lleva el amor entre tus venas.
Y comenzó el olvido,
punto final del corazón, atroz abismo de las hienas.

Y se fue el amor,
como se van las aves cuando llega el frío,
Y se fue el amor,
al mirarse huérfano y al oír decir: ya no confío,
Y se fue el amor,
con su carga de lágrimas y su sabor a estío.

Y se fue el amor,
con su cara sucia, llevando en el alma un gran vacío.
Y se fue el amor,
pobre huerfanito, formando con sus lágrimas un río.
Y se fue el amor,
dejándome solo y dejándote sola... y a los dos con frío.

CAPRI.

Pedro Calderón de la Barca

CDNA: ANTONIO VASQUEZ



¿Qué os admira? ¿Qué os espanta?
Si fué mi maestro un sueño
y estoy temiendo en mis ansias
que he de despertar y hallarme
otra vez en mi cerrada
Prisión?... Y cuando no sea
El soñarlo solo basta;
Pues así llegue a saber
Que toda la dicha humana
En fin, pasa como un sueño
Y quiero hoy aprovecharla
El tiempo que me durare:
Pidiendo de nuestras faltas
Perdón, pues de hechos nobles
Es tan propio perdonarlas.

Con estos versos tan llenos de sabiduría, de humanidad, el más grande de los genios del teatro español, Pedro Calderón de la Barca crea su obra cumbre, porque en ningún otro teatro del mundo hay pensamiento tan maravilloso; en ésta no hay una sola tesis, sino varias, todas revestidas de forma dramática: El poder del libre albedrío, que vence el influjo de las estrellas, la vanidad humana, sus pompas y grandezas, la victoria de la razón, mas esta victoria se encuentra a un precio grande, que es el desengaño sobre pasiones sin límites. y apetitos del hombre en su estado natural y salvaje; en fin, "La vida es sueño" es un resumen de la historia humana en general y la de cada hombre en particular.

Le tocó en suerte a Calderón de la Barca, nacer en el siglo de oro de la literatura española. Nació Calderón en Madrid, como Lope, siendo como él y Quevedo, de origen montañés. La hidalguía montañesa de su cuna nos lo demuestran sus apellidos: Calderón de la Barca, Henao, Boned y Riaño.

El día 17 de enero de 1600, vieron sus ojos la luz por primera vez; desde pequeño se le nota la afición por las letras, y sus primeros estudios de gramática y letras los hizo en el Colegio de la Compañía; acá dejó su primer gran testimonio con una extraña comedia "El gran príncipe de Fez". De sus andanzas juveniles, las referencias que tenemos son escasas o nulas; se cree que después estudió en Salamanca; desde los 25 años fue soldado en Italia y Flandes, no faltó en su vida como en la de ningún poeta, de esa época, lances de amor, fortuna, cuchilladas y por último esto de "Tomar Iglesia" o hacerse Fraile. En 1651 tomó el

hábito religioso, vivió como poeta cortesano, favorecido por Felipe IV y Carlos II. Desde que se hizo fraile se resistió a escribir teatro; no haciendo más que por solicitud o mandato del rey; con una afirmación que le hizo famoso, salía al paso de quienes querían censurarlo: "Si es bueno no se me inste, si malo, no se me mande".

Don Pedro Calderón tenía una grande afición a la pintura, y escribió de ella, considerándola como la más delicada y perfecta de las artes.

Tuvo ante sus ojos, lienzos de gran mérito que decoraban sus íntimas estancias. Viviendo siempre la devoción religiosa y la artística en la vida como en la poesía; sin separarse nunca hizo de este modo armoniosa la identificación de sus actos con sus pensamientos.

Compuso Calderón más de cien comedias y casi otros tantos Autos Sacramentales, loos y entremeses. De sus comedias se conserva una relación completa gracias a una carta que dejó escrita al Duque de Veragua, antes de morir.

Nos cuenta la historia que la vida del poeta en su madurez, fue llena de paz y tranquilidad, como si en el recinto en que albergara hubiese encontrado un oído amigo a sus penas y museo discreto para sus valiosas reliquias de arte.

Murió en 1681 el día 25 de mayo; su muerte fue un verdadero luto nacional, se guardan sus restos en la Iglesia de San Francisco el Grande, convertida hoy en día en panteón nacional.

PRIMER OCEANOGRÁFO AMERICANO

Por WILLIAM CRONIE

Traducción condensada por J. G.
Pelaez, del U.S. Naval Institute
Proceedings.

“En el otoño de 1852, tres espléndidos, nuevos veleros Clipper desplegaron sus océanos de vela y partieron, viento en popa, de Nueva York rumbo a California. Su ruta, por vía del Cabo de Hornos era llamada entonces la “gran ruta de regatas oceánicas”. Este recorrido, de quinientos mil millas y de seis meses de duración, ponía a prueba las capacidades de los mejores buques y en él se llevaron a cabo las más gloriosas pruebas de velocidad que el mundo ha presenciado.

El Wild Pigeon pasó, la barrera de Sandy Hook el 12 de Octubre, el John Gilpin el 29 de Octubre, el Flying Fish el 1º de Noviembre.

Se les maniobró con singular destreza y se comportaron como caballos conocedores de sus jinetes navegando a máxima velocidad en esta regata, una de las más famosas que haya habido.

El Flying Fish ganó la competencia, realizando el viaje en 92 días y ganando al John Gilpin por 40 horas. El Wild Pigeon llegó 26 días después del ganador habiendo tardado 118 días en hacer el recorrido. Estos resultados sorprendieron a todo el mundo; diez años antes se hubiera tardado 180 días en cumplir el itinerario.

Esta considerable reducción del tiempo requerido para dicha travesía era el resultado práctico del conocimiento de los vientos y corrientes marinas, conocimiento alcanzado gracias a la paciente investigación de Matthew Fontaine Maury, un oscuro genio. Para que los marinos pudiesen beneficiarse de sus investigaciones este dedicado oficial naval puso en sus manos las primeras cartas de vientos y corrientes, las cuales compendian la experiencia de sus predecesores; y él trazó las mejores rutas a conseguir en la inmensidad del océano.

Matthew Fontaine Maury, nació en Virginia el 14 de Enero de 1806; a la edad de 19 años ingresó a la Armada de los Estados Unidos como Guardiamarina. Durante los siguientes nueve años, navegó por Europa, Sur América y alrededor del mundo. Patrulló la costa occidental de Sur América durante dos años y estuvo a bordo del primer buque de guerra americano que dio la vuelta al mundo.

A la edad de 25 años llegó a ser Comandante de una unidad de guerra y su primer viaje como tal sería a Valparaíso y el Callao, doblando el Cabo de Hornos. Ansioso por efectuar la travesía rápida, y seguramente preguntó a marinos más experimentados y buscó en los libros de Navegación acerca de los vientos más favorables y las corrientes más notorias, pero la información que logró recoger era escasa y contradictoria. Esto le llevó a la conclusión de que los buques de entonces navegaban al azar prácticamente y que como otros tendría que aprender los vientos y corrientes por experiencia. El sin embargo, decidió anotar sus observaciones así como toda la información que pudiera hallar en diferentes fuentes. Así pues,

de su necesidad se originó el trabajo al cual había de dedicar su vida y que haría conocido su nombre alrededor del mundo.

En el mes de Agosto de 1838 sufrió un accidente que terminó su carrera en el mar y le dejó inhábil.

Sin desanimarse por el accidente Maury pidió al secretario de la Armada “un trabajo que pueda hacer en muletas”. Como no le dieron ninguno, decidió dedicarse a escribir. Bajo los seudónimos de Harry Bluff y Will Watch, escribió una serie de artículos que le hicieron famoso. En ellos pedía reformas mayores en la Administración de la Armada de los Estados Unidos y criticaba acerbamente el derroche y extravagancia en ella. Los artículos eran tan controversiales, bien escritos y francos, que despertaron amplio interés y no pudo ocultarse la identidad del autor. El Congreso consideró los asuntos en cuestión y se adoptaron muchas de las reformas sugeridas. Eventualmente se adoptó cuanto había advocated Maury.

Como Guardiamarina, había sorprendido a Maury la falta de buenos libros y de cursos de instrucción apropiados en la Armada. Culpó al Congreso y al Departamento de la Armada por no proveer a los Guardiamarinas con medios apropiados para aprender más que Marinería práctica y rudimentos de navegación.

Señalando a West Point como el instituto que ofrece la educación más útil y práctica del país, Maury recomendó el establecimiento de una escuela similar para Oficiales Navales. No fue el primero en sugerir la necesidad de una Academia Naval, pero ningún otro contribuyó tanto para educar la opinión pública y preparar el establecimiento de tal instrucción. Por eso se habla de Maury justamente como el “Padre de la Academia Naval de los Estados Unidos”.

A la edad de 36 años ocupó el cargo de Superintendente del Departamento de Cartas e Instrumentos, predecesor de la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos. Allí empezó a investigar por todos los rincones para ver qué podría ponerse en buen o mejor uso. En escritorios y desvanes halló gran número de libros de bitácora y minutas de buques, abandonados y cubiertos de polvo. Inmediatamente recordó sus frustraciones como Comandante. Ahí en esos libros estaban los recuentos de viajes de todas partes del golfo y las experiencias y observaciones de miles de marinos. Ahí estaba la información que había estado buscando, ahí había información que deseaba y necesitaba el oficial que emprendía su primer viaje así como el veterano marino que iba a navegar una ruta nueva.

Maury dedicó todos sus esfuerzos a la preparación de una carta de vientos y corrientes y para obtener información adicional solicitó la colaboración de muchos Capitanes quienes deberían llenar cartas indicando la ruta seguida y los vientos y corrientes encontrados, pero la cooperación obtenida fue escasa. Sin embar-

go Maury persistió en su empeño; después de cinco años de labor, trabajando a menudo desde las nueve de la mañana hasta la medianoche, publicó la "Carta de Viento y Corriente del Atlántico Norte", en 1847. Era el primer mapa de su clase para guiar buques en alta mar. En menos de un año se habían distribuido 5.000 copias a capitanes americanos. Más tarde Maury publicó cartas del Atlántico Sur Pacífico Norte y Sur y Océano Indico. Tales guías se publican aún hoy por la Oficina Hidrográfica como Cartas Piloto. De ellas puede determinar un marino no sólo vientos y corrientes en cualquier parte del océano y en cualquier estación del año, sino también las rutas de las tormentas y la probable ocurrencia de lluvia, calmas, nieblas y mal tiempo.

Maury predijo con confianza, que siguiendo sus instrucciones y su carta los 55 días del viaje promedio entre Nueva York y Río de Janeiro podrían recortarse en 15 días. Cuando el buque Wright cumplió esta predicción llegando a Río en 35 días y regresando en 40, se despertó notable interés en las nuevas cartas.

El Wright hizo su viaje al principio de 1884 y más tarde ese año, se descubrió oro en California. La carrera del Oro que siguió aumentó grandemente al comercio marítimo entre los puertos de la costa oriental y San Francisco y la duración de la travesía adquirió nueva importancia. Este viaje era el más largo del mundo en tiempo y distancia, requiriendo seis meses en la época anterior a las investigaciones de Maury en estas aguas. Pero en 1850 el buque clipper Raven usando las nuevas cartas e instrucciones, hizo el viaje en el increíble tiempo de 97 días. Dos años más tarde se corrió la famosa regata entre el Wild Pigeon, el John Gilpin y el Flying Fish. En 1851 el famoso Flying Cloud dejando rezagados a los vapores y navegando hasta 433 millas en un día hizo la travesía en un tiempo récord de 89 días y 21 horas.

Los buques ingleses que iban a Nueva Zelanda y Australia tardaban 240 días en el viaje yendo y regresando por vía del Cabo de Buena Esperanza. Maury recomendó que conti-

nuasen hacia el este para aprovechar los persistentes vientos del occidente. Siguiendo su consejo se redujo la travesía en 48 días.

Las grandes economías en tiempo y dinero convencieron hasta al más escéptico lobo de mar. El número de individuos dispuestos a colaborar aumentó de año en año y en 1851 ya había 1.000 colaboradores enviándole la información requerida. Entre 1842 y 1887 se enviaron a Washington 26 millones de cartas con información.

Se calcula que los esfuerzos de Maury ahorraron a las líneas mercantes americanas cerca de 10 millones de dólares anualmente.

En 1848 publicó un pequeño libro de instrucciones sobre el uso de sus cartas y la forma apropiada de llevar un libro de bitácora. Ediciones posteriores fueron expandiéndose gradualmente hasta incluir toda información interesante y de valor acerca del mar.

Este fue el modesto comienzo de las Instrucciones de Navegación o Sailing Directions una extensa colección de informaciones Náuticas publicado hoy por la Oficina Hidrográfica para conducir a los navegantes a todos los puertos y fondeaderos del mundo.

Con motivo de la guerra de Secesión y actuando como delegado confederado viajó a Inglaterra donde se dedicó a mejorar las minas eléctricas y cuando se alistaba para regresar a América se enteró de la derrota de la Confederación y sus amigos le aconsejaron permanecer en Inglaterra pues su vida corría peligro si regresaba.

Finalmente en 1868 después de seis años de ausencia regresó a América.

El 1º de Febrero de 1873 murió en Richmond Virginia, este gran hombre a quien con justicia se ha llamado el Descubridor de los Caminos del Mar.

El mejor y más duradero tributo a su recuerdo es una pequeña leyenda que aparece al pie de todas las cartas que usan los marineros americanos, y los de muchas otras naciones, para guiarse en el mar que dice así:

"Basada en investigaciones hechas y datos coleccionados por el Teniente M. F. Maury U.S. Navy.

MI TUMBA

Parodiando una poesía de Julio Flórez

Cuando yo expire, al encrespado mar
transportad mi cadáver, y en sus ondas
no lo arrojes con lastre, es muy vulgar
sino liviano, desnudo, sin mis prendas.

En donde, para honrar el mustio rastro
de lo que fui cuado en la vida estuve
tenga por cirio funeral un astro
y por incienso místico, una nube.

Donde me cante el impetuoso viento
con gemidos su tristeza y mi caja
letal sea una ola, el firmamento
mi capilla y la espuma mi mortaja.

Donde para que rabien los humanos
que arrastran sus envidias por el cieno
me devoren, en lugar de los gusanos
los tiburones y peces del océano.

CDME: Enrique A. Cadavid.

Reminiscencias de Santa Fé de Bogotá

GM. ERNESTO CAJIAO GÓMEZ



Cuando Dios hizo el mundo para que lo habitara el hombre, quiso que éste a más de tener el dominio supremo de la naturaleza por estar dotado de elementos intelectivos, pudiera gozarlo y adivinar en él la perfección del creador.

Es así que el mundo tiene lugares bellos a granel, ya una isla solitaria por un mar azul bañada y en cuyas supremas playas reciben la sombra de inclinadas palmeras las más vistosas formaciones y residuos coralinos, ya una imponente mole de roca que desafía airosa el infinito azul con su cima coronada de nieves perpetuas.

Tocó a España la suerte de encontrar y colocar en el impreciso mapa mundi del siglo XV un continente más dotado físicamente de hermosos paisajes naturales, selvas vírgenes de impenetrable verdor, costas bellísimas, cordilleras orgullosas que son el sistema óseo del continente.

En una de esas cordilleras cuenta la leyenda, había un lago muy bello hasta que el Dios de los Chibchas, Bachué tocó con su varita mágica la roca y por allí se desbocó atronadora esa masa de agua. Es lo que hoy llamamos el Salto de Tequendama.

Continúa la leyenda diciéndonos que el lago se secó y en su lugar, con el tiempo, crecieron los juncos sabaneros y los sauces llorones y los eucaliptus y los brevos y toda esa variedad de especies propias de esas alturas y que contribuyeron a formar la sede del Imperio del Dios Bacatá, ídolo de los chibchas grupo étnico poblador de ese lugar, cuando la cruz del Dios verdadero se dejó ver de manos de los misioneros españoles hace alrededor de 450 años.

La campana del tiempo continuó su tañir eterno y sucesivo y es la hora de ver transformada esa altiplanicie taciturna, silenciosa y ajena a los modernismos, en un maremagnum de cintas carreteables, trozos de tierra labrada, diseñadas geométricamente que arañan la superficie, y pueblos, muchos pueblos simpáticos y alegres durante las festividades, tristes y melancólicos en los días nublados.

La Sabana de Bogotá es una extensa meseta de 100 kilómetros de largo rodeada totalmente de páramos tal como el Chuscal, cerca a Facatativá, el de Cruz Verde, al oriente de la Capital. Su altitud en promedio es de 2.600 metros, de donde se deduce lógicamente, su clima frío.

Del variado léxico chibcha existen aún innumerables muestras, tal es el caso del nombre de la mayoría de las poblaciones sabaneras y Boyacenses: Chía, Funza, Moniquirá, Fusagasugá, Tenjo, y Bogotá la principal, derivado de Bacatá.

Para la persona que tenga tiempo suficiente para pormenorizar las tradiciones chibchas, aún latentes en la sabana, encontrará fuentes exquisitas de ellas en el Museo Nacional, en Bogotá, en las denominadas "Piedras de Tunja", en Facatativá y muchos otros lugares en donde personas conocedoras del valor entrañable que representa para el futuro su conservación han tenido la paciencia de hacer sobrevivir tan preciados tesoros de nuestros antepasados. Porque el sabanero gusta perezosamente de conservar sus tradiciones congeladas en la memoria y en la vida práctica.

Pese a la actual industrialización, incrementada por el aumento de población, todavía encontramos algunos sitios rústicos, creencias religiosas algo profanas, indumentarias santafereñas bien conservadas y uno que otro plato típico, gloria del pasado y del presente, digno de paladares celestiales.

Se encuentran todavía en Soacha las famosas "Garullas" de maíz, las mantecadas y el masato en Funza, las arepas de queso de Albán, los duraznos, brevas y membrillos en Chía y las uchivas, papayuelas y fresas que se reproducen por arte de magia en cualquier recodo, potrero o muladar.

Recuerdo aún el exquisito aroma, mescolanza de naturales vahos, espectro del alma del carbón de palo, de la mazorca recién raptada de su envoltura velluda, de la papa que huele a tierra negra, secreto culinario que maravilla al comensal por su sabor a rancho, a naturaleza viva y generosa.

¿Habéis estado, por ventura una tarde límpida y serena, contemplando el sol de los venados, echados a la orilla de un riachuelo, bajo la sombra acogedora de un sauce llorón, cuyas ramas lánguidas se encorvan plácidamente para lamer la superficie líquida?

¿Habéis ido al cerro tapizado de margaritón, huasca y frailejón, a coger lama para vuestro tradicional pesebre navideño?

Los cerros que circundan majestuosamente la Sabana son una mina inacabable de carbón caliza y sal en sus entrañas, papa cebada y trigo en su superficie; también vemos el clásico Fraylejón del páramo, dueño absoluto de las alturas, rey y prototipo de la vegetación glacial, fibra orgánica aterciopelada para evitar el tiri-

tar; acostumbrado a rasgar un caminito entre la petaluma que viaja de monte en monte y que lo llena todo de melancolía.

¿Se os ha ocurrido, apreciado lector, visitar los templos antiguos que datan de la colonia como San Francisco, El Carmen, San Ignacio, La Tercera, verdaderos museos de arte de la divinidad, donde se conservan obras magistrales de escultura en madera, hermosos cuadros y lienzos que datan 4 siglos. Complicadas y orgullosas arquitecturas espejo de la civilización árabe y morisca que tanto hizo en Granada, Sevilla, etc.?

Vitrales multicolores y esbeltos, que tan sólo lo dejan pasar una fracción de luz solar pero que es suficiente para iluminar un recinto de pureza y oración.

¿Sabéis lo que constituía la Semana Santa en Santa Fe de Bogotá? La tradición familiar se ha encargado de traer hasta nosotros las costumbres totalmente profanas, del ciudadano santafereño.

Este individuo trabajaba todo el año para poder darse gusto durante pocos días de esta semana.

Por más pobre que éste fuera, se consideraba un infeliz si el Jueves Santo no salía por la calle real mostrando altivo su vestido nuevo.

Después de visitar monumentos consabida excusa con fines exhibicionistas, se encaminaba el feligrés a su casa para tomar el almuerzo, sucesión exagerada de exquisitos platos, acompañado de una botella de algún vino de Bordeaux.

Se ingería el alimento hasta la saciedad y lo más seguro era que los hombres la emprendieran con algún Scotch.

De esta manera se celebraba el día santo en Bogotá y en algunos hogares aún se conserva esta tradición. Estas costumbres, antirreligiosas por lo general, se permiten en nuestras tierras sin escándalos.

Navidad, Feliz Navidad: símbolo de la felicidad, el cariño, la inocencia, la niñez. Es el último capítulo del año y el más bello, sin duda. Se puede decir que comienza el 7 de Diciembre con la fiesta de la Virgen de la Candelaria y finaliza el 6 de Enero, día de los Reyes. La fiesta de la Candelaria es más que todo nocturna; en todas las casas se cuelgan los más bellos faroles y una verdadera cinta de fuego se coloca en todas las verjas, balcones y descansos de las ventanas, constituida por docenas de diminutas velas o espermas, paisaje religioso llamativo, pintoresco, sencilla y llanamente maravilloso.

Las amas de casa dirigen la familia a orar después de la comida, aunque los chicuelos prefieren corretear alrededor de aquellos pequeños depósitos de fuego. (El hombre es pi-

rómano por naturaleza). El 16 de Diciembre se inicia oficialmente el período de la navidad, aprovechada sagazmente en la actualidad por genios financieros, para hacer de esta fiesta hogareña un motivo crucial para acabar con las existencias de los almacenes, viniéndose a constituir en un éxito económico, mas no una semana de íntimo recogimiento familiar.

El niño Dios actualmente ha sido desplazado a un segundo plano, y los pesebres rústicamente elaborados por manos femeninas e infantiles de creencias religiosas puras, se reemplazan por el árbol navideño de Santa Claus, versión norteamericana de la Navidad, que aniquila en el niño la más bella y perfecta creencia de toda su vida. La venida del Niño Dios.

En la Nochebuena se exponen también exquisitos platos que hacen del paladar un templo de placer. La pólvora, elemento indispensable en esta fiesta, toma lugar preferente en la noche que constituye el acontecimiento más grande de todas las edades: La venida de Dios a la tierra.

Pero el tiempo, terrible aliado de la muerte en la destrucción del elemento material y finito, también interfiere en la destrucción de las costumbres y las tradiciones.

Una muestra clara nos la dan las costumbres de la juventud santafereña de principios de siglo, y la actual.

En aquellas épocas un mozo de 20 años (que a lo mejor no había tenido la oportunidad de calzar sus pantalones largos) se anotaba un acto de audacia si lograba hablar unos instantes a solas con la que se constituiría la mujer de sus sueños. La ocasión más propicia para mirarse de lejos, la tenían los domingos cuando las devotas familias santafereñas salían de la misa de 10 a. m. de San Diego y se dirigían a la retreta del parque de la Independencia, programa inigualable en su género.

Allí la juventud, vigilada muy de cerca por los ojos severos de las respetables matronas, entrecruzaba una serie de gestos y papelitos secretos en donde declaraban su amor sempiterno.

La niñez se dedicaba a la cometa, las canicas, el zumbador, el trompo y el ringlete. Hoy en día el niño ve con el mismo interés un costoso y complicado juguete interplanetario y un trompo. La juventud hace de las suyas y procede independientemente.

La Bogotá de hoy se acerca a los 2 millones de habitantes y las rústicas poblaciones sabaneras viven en función de la eficiencia de la maquinaria agrícola e industrial.

El tiempo se encarga de metamorfosear la fría altiplanicie, las ideas de los santafereños y las tradiciones familiares.

Aunque todavía se ven sauces llorones... y eucaliptus... y todo...

"CARTAGENA"

I

Te he visto desde tierra,
Cartagena:
Parecías unas muelas
De potente mandíbula
Que mordieran el mar
con un hambre amarilla
de arena mineral
que masticara azul y pretendiera
volverse vegetal
verde y viva como la cordillera,
que de tanto cortar
el cielo azul, se volvía verde
y duerme
más allá de la muerte!

II

Te he visto desde el aire:
parecías un bellón blanco extendido
sobre un prado azul,
con mucha lana
en promontorios claro-oscuros
y puntos
móviles de sombras y de llamas
que como lanzaderas
y husos
bailarines tejieran
los hilos trémulos y fuertes
de una
costura
de alfo coral sobre el asped.

III

Te he visto desde el mar:
soy un pirata;
no me dejas pasar?
no soy Vernón ni Drake;
tus escuadras y oros
no vengo a saquear;
no me asustan fantasmas
de Heredias y Don Blas
que desde tus murallas
minaretos y almenas
y desde tus garitas
y aspilleras,
y desde San Felipe
de Barajas
o desde San Fernando
Con esqueletos, nombres y recuentos
de héroes
me salgan a esperar...

IV

Soberbia no me mueve
a tus blasones humillar,
ni me manda
una reina envidiosa
cuyo favor pudiese
con tus tesoros ablandar:
soy pirata,
bucanero,
corsario de Colombia,
y tu gloria
he de robar primero
si para ella quiero
la gloria conquistar.
Cartagena:
Colombia no sería Colombia
sin la fúlgida gema
de tu gloria!

V

Y he querido mirarte,
 Cartagena,
 desde la historia buena,
 la que es verdad
 y es vida
 del pasado,
 y no alcancé a plasmarte
 como desde la tierra
 o el mar o el aire:
 eres tan grande
 que en cada piedra
 de tus murallas,
 en cada verja
 de tus balcones
 en tus torreones,
 voz de cañones,

VII

y en los muros
 de cal
 y en los tejados
 sepias y oscuros
 y en el polvo mortal
 de los sepulcros
 hasta en la arena
 de las playas
 y en el agua de mar
 y en la estela
 de tus barcos
 y en la espuma
 de tu axila
 hay mil hombres
 ilustres que llamar
 a la vida:

VI

y en las torres pardas,
 voz de campanas,
 en las cadenas
 que defienden la rada
 y en cada
 garita
 que vigila
 la entrada
 de tus dominios,
 y hasta en los sencillos
 niveles
 de tus calzadas,

VIII

mas mi vida
 no alcanzó al pedestal
 que demanda tu erguida
 estatura
 para mirarte la figura
 cara a cara
 tengo, Cartagena de Indias,
 que decir a los hombres del mañana
 que para
 escribir tu historia soberana
 hay que estar de rodillas!

P R O M C I O N E S



Lista de Premios

Medalla Militar "FRANCISCO JOSE DE CALDAS", concedida al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio de Honor "PRESIDENTE DE LA REPUBLICA", otorgado al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "MINISTRO DE GUERRA", otorgado al Guardiamarina que más se destacó en el ejercicio del Mando Naval:

Guardiamarina: MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Ingeniería:

Guardiamarina: MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "COMANDO ARMADA NACIONAL", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Armamento:

Guardiamarina MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "FUERZA AEREA COLOMBIANA", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materia de Operaciones:

Guardiamarina MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "ESCUELA MILITAR DE CADETES", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en calificaciones académicas:

Guardiamarina MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "ESPADA ARLEIGH A BURKE", otorgado por la Marina Norteamericana al Guardiamarina que más se destacó en el ejercicio del Mando Naval:

Guardiamarina MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "GOBERNACION DE BOLIVAR", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en matemáticas:

Guardiamarina: MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "MARINA DE GUERRA ARGENTINA", otorgado por la Marina de Guerra Argentina al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en conducta:

Guardiamarina MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "FUERZAS NAVALES DE VENEZUELA", otorgado por la Armada de Venezuela al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina: MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "ESPADA NELSON", otorgado por el Gobierno de su Majestad Británica al Guardiamarina que ocupó el cargo de Brigadier Mayor del Batallón.

Guardiamarina: MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "DE LA FRATERNIDAD", otorgado por la Armada del Perú, al Guardiamarina que se destacó como el mejor compañero de la promoción:

Guardiamarina SALAZAR CASTRO GUSTAVO

Premio "ESPADA BLAS DE LEZO", otorgado por el Gobierno de España al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en aptitud naval:

Guardiamarina: MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "ESCUELA NAVAL DE CHILE", otorgado por la Armada de Chile al Guardiamarina más antiguo de la promoción:

Guardiamarina: MAHECHA BUSTOS ENRIQUE

Premio "DIRECCION DE LA ESCUELA NAVAL DE VENEZUELA", otorgado al Guardiamarina que se destacó como el mejor compañero:

Guardiamarina SALAZAR CASTRO GUSTAVO.

Premio "POLICIA NACIONAL", otorgado al Guardiamarina que se destacó como el mejor deportista:

Guardiamarina CARO NIÑO MIGUEL.

Premio "COMANDO FUERZA NAVAL DEL ATLANTICO", otorgado al Guardiamarina que demostró el mejor espíritu marinerio:

Guardiamarina SAMPEDRO ABAD HECTOR

Premio "CAPITAN BINNEY", otorgado por la Dirección de la Escuela Naval al guardiamarina que más se destacó por su amor a la Institución:

Guardiamarina DE CASTRO GUERRERO DANIEL.

DECEMBER



1963



PROMOCION

XXXIV

Lista de Premios

MEDALLA MILITAR "Francisco José de Caldas", concedida al Pilotín que ocupó el primer puesto en la promoción:

Pilotín MELO CASTRO CARLOS.

PREMIO "MINISTRO DE GUERRA" otorgado al Pilotín que ocupó el primer puesto en la promoción:

Pilotín MELO CASTRO CARLOS.

Premio "FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA", otorgado al Pilotín que obtuvo el más alto cómputo en las materias de Ingeniería:

Pilotín MELO CASTRO CARLOS.

Premio "GOBERNACION DE BOLIVAR", otorgado al Pilotín que obtuvo el más alto cómputo en calificaciones de "Construcción Naval y control de averías":

Pilotín FIERRO ESCOBAR CARLOS.

Premio "CAPITAN BINNEY", otorgado al Pilotín que más se distinguió por su amor a la Institución:

Pilotín BORDA TORRES GONZALO

Premio "COMANDO FUERZA NAVAL DEL ATLANTICO", concedido al Pilotín que más se distinguió por su espíritu marinerio:

Pilotín BORDA TORRES GONZALO.

Premio "FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA", otorgado al Pilotín que obtuvo las más altas calificaciones en motores.

Pilotín MUÑOZ ALVARADO RICARDO

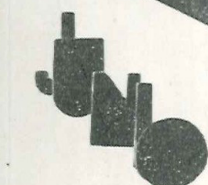
Premio "MISION NAVAL AMERICANA", otorgado al Pilotín que obtuvo el más alto cómputo en aptitud naval:

Pilotín SIERRA BARRENECHE GUILLERMO

Premio "COMANDO ARMADA NACIONAL", otorgado al Pilotín que se distinguió como el mejor compañero:

Pilotín YANES CACERES JOSE FRANCISCO.





PROMOCION M - XII

Lista de Premios

Medalla Militar "FRANCISCO JOSE DE CALDAS", concedida al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción.

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Condecoración "REPUBLICA DEL ECUADOR" de 3ª clase, concedida por la República del Ecuador al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Premio de Honor "PRESIDENTE DE LA REPUBLICA", otorgado al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Premio "MINISTRO DE GUERRA", otorgado al Guardiamarina que más se destacó en el ejercicio del Mando Naval:

Guardiamarina PORRAS FERREIRA HECTOR

Premio "COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Ingeniería:

Guardiamarina GARCIA CASTRO ORLANDO

Premio "COMANDO ARMADA NACIONAL", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Armamento:

Guardiamarina GARCIA CASTRO ORLANDO

Premio "FUERZA AEREA COLOMBIANA", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Operaciones:

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Premio "Escuela Militar de Cadetes", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en calificaciones académicas:

Guardiamarina GARCIA CASTRO ORLANDO

Premio "MARINA DE GUERRA ARGENTINA", otorgado por la Marina de Guerra Argentina al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en conducta:

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Premio "FUERZAS NAVALES DE VENEZUELA", otorgado por la Armada de Venezuela al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Premio "ESPADA NELSON", otorgada por el Gobierno de su Majestad Británica al Guardiamarina que ocupó el cargo de Brigadier Mayor del Batallón:

Guardiamarina GARCIA CASTRO ORLANDO

Premio "DE LA FRATERNIDAD", otorgado por la Armada del Perú, al Guardiamarina que se destacó como el mejor compañero de la promoción:

Guardiamarina VASQUEZ MORENO ARTURO.

Premio "REPUBLICA FEDERAL ALEMANA", otorgado por la República Federal Alemana al Guardiamarina que más se destacó por su esfuerzo y consagración:

Guardiamarina BONILLA AMAYA GUILLERMO

Premio "ESPADA BLAS DE LEZO", otorgado por el Gobierno de España al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en aptitud naval:

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Premio "ESCUELA NAVAL DE CHILE", otorgado por la Armada de Chile al Guardiamarina más antiguo de la promoción:

Guardiamarina VARON REYES OSCAR

Premio "DIRECCION DE LA ESCUELA NAVAL DE VENEZUELA", otorgado al Guardiamarina que se destacó como el mejor compañero:

Guardiamarina VASQUEZ MORENO ARTURO.

Premio "POLICIA NACIONAL", otorgado al Guardiamarina que se destacó como el mejor deportista:

Guardiamarina PORRAS FERREIRA HECTOR.

Premio "CAPITAN BINNEY", otorgado por la Dirección de la Escuela Naval al Guardiamarina que más se destacó por su amor a la Institución:

ROZO CARVAJAL IGNACIO.

Escuela Naval de Colombia



1964



PROMOCION

XXXV

Lista de Premios

Premio "DIRECTOR ESCUELA NAVAL", otorgado al Especialista que ocupó el primer puesto en la promoción:

Especialista GERARDO UMAÑA LLANEZ



CLUB



1965



PROMOCION ESPECIALISTAS



La Voz de los Marineros

(Poesía)

Ya va cayendo la noche,
Ya las olas se enfurecen en la playa,
y en el horizonte triste
el son con su gran derroche,
tras ellas su luz encalla.

Esa mar tan imponente
y este tu amor tan inmenso,
han hecho de mí un marino
soñador, siempre impaciente
de volverte a dar un beso.

Su quilla en mi travesía
tantas tumbas por su frente
quejumbrosas ve pasar,
y una triste melodía

por ellos, te ruego ahora,
una plegaria les reces
y así cuando ya naufrague
en mi postrimera hora
desde este instante me beses.

Porteña de mis amores,
El mar desde tí me alcanza,
tengo ya que despedirme
debo olvidar tus candores
y atracar en la esperanza.

Aquel mi buque viajero,
va de ilusiones cargado
y un amor en cada puerto
me hace sentir pregonero
de lo mucho que he gozado.

es la voz de los marinos
que hacen bajo la mar,
quieren tener una rosa
sembrada en medio de pinos.
¿Quién los podrá consolar?

CDNA: Jorge Alberto Páez E.





ENERO 4 DE 1964.

Ingresan a la Escuela los integrantes de los cursos XXXVIII y M-14.

ENERO 11 DE 1964.

Atraca en los muelles de la Base, el BAP. "Independencia", Buque Escuela de la Armada peruana, en visita de buena voluntad.

ENERO 12 DE 1964.

En la Cámara de Cadetes de la Escuela, se celebra una animada fiesta en honor de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

ENERO 19 DE 1964.

Llenos de dulces recuerdos y dispuestos a continuar su carrera, regresan de vacaciones los cadetes antiguos.

ENERO 22 DE 1964.

A bordo de la Fragata ARC. "Almirante Padilla" se embarca el personal de cadetes antiguos. Parte del personal hace el recorrido en botes a vela, hasta las islas del Rosario.

FEBRERO 3 DE 1964.

Se inicia el primer término académico del presente año.

FEBRERO 7 DE 1964.

Son presentados para la revista de instrucción los cadetes de los cursos XXXVIII y M-14. Llega el Buque norteamericano TV "State Of Maine" con 250 cadetes mercantes a bordo.

FEBRERO 8 DE 1964.

En la Cámara de Cadetes de la Escuela, se celebra una fiesta en honor de los cadetes norteamericanos. Durante el día se llevaron a ca-

bo, eventos deportivos entre los cadetes de las diferentes nacionalidades.

FEBRERO 13 DE 1964.

El señor Capitán de Fragata Benjamín Alzate Reyes, es destinado a la Escuela como Director de los cursos de capacitación para oficiales.

FEBRERO 19 DE 1964.

En la ciudad de Barranquilla, muere el señor Mario Cohen Carbonell, profesor de matemáticas de la Escuela Naval.

MARZO 7 DE 1964.

En solemne ceremonia en el Patio de Armas de la Escuela, se efectuó la Entrega de Armas al personal de los cursos XXXVIII y M-14.

MARZO 12 DE 1964.

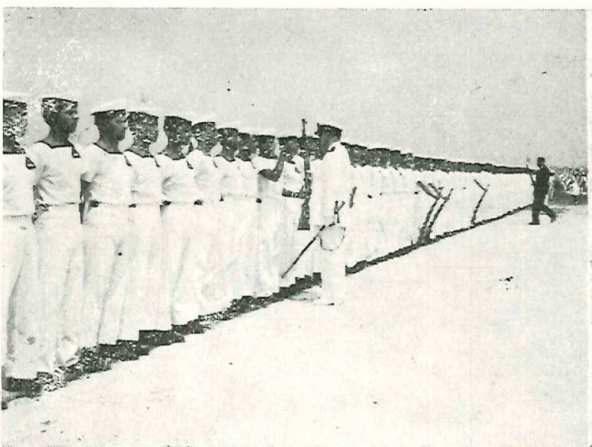
Atracan los buques "Victor Schoelcher" y "Jeanne D'Arc." de la Armada Francesa.

MARZO 13 DE 1964

En honor de los alumnos de la Escuela de Aplicación para Oficiales de la Armada Francesa, se lleva a cabo un animado baile en la Cámara de Cadetes de la Escuela. Se celebran eventos de balompié, baloncesto y esgrima entre las dos Escuelas.

MARZO 14 DE 1964.

La Escuela Francesa, conjuntamente con la Escuela Naval de Colombia, realizan una ofrenda floral con desfile por las calles de Cartagena, a nuestro Padre de la Patria, Simón Bolívar.



MARZO 22 DE 1964.

Como parte del entrenamiento anual, se embarcan a bordo del ARC. "Almirante Padilla" los cadetes de primer Año Naval. Este crucero tuvo una duración de ocho días.

ABRIL 4 DE 1964.

En la Cámara de Cadetes se celebra un baile organizado por los cadetes de la Primera Compañía, como parte del plan de actividades sociales del presente año.

ABRIL 18 DE 1964.

Con el objeto de iniciar a los cadetes de primer año en las actividades sociales de la ciudad, se celebra una fiesta en la Cámara de Cadetes, con la asistencia de bellas damas de la sociedad de Cartagena y Barranquilla.

ABRIL 20 DE 1964.

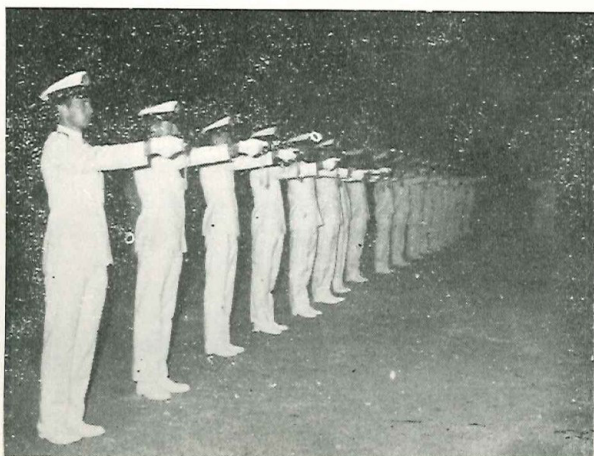
Visita del señor Contralmirante Orlando Lemaitre T., Jefe de Operaciones Navales, a la Escuela Naval.

MAYO 17 DE 1964.

Se embarca el curso de Guardiamarinas a bordo del ARC. "Antioquia" para maniobrar con las Escuadras holandesas. Durante diez días los Guardiamarinas reciben instrucción sobre guerra antisubmarina.

MAYO 30 DE 1964

En solemne ceremonia en el Patio de Armas de la Escuela, se celebra el grado de Terceros Oficiales de la Marina Mercante y Tenientes de Corbeta de la Reserva, integrantes del



curso M-12. Así mismo reciben su grado como Sub-Tenientes del Cuerpo de Infantería de Marina, cuatro Alféreces.

JUNIO 8 DE 1964.

Se inician los exámenes finales correspondientes al primer Término Académico del año curso.

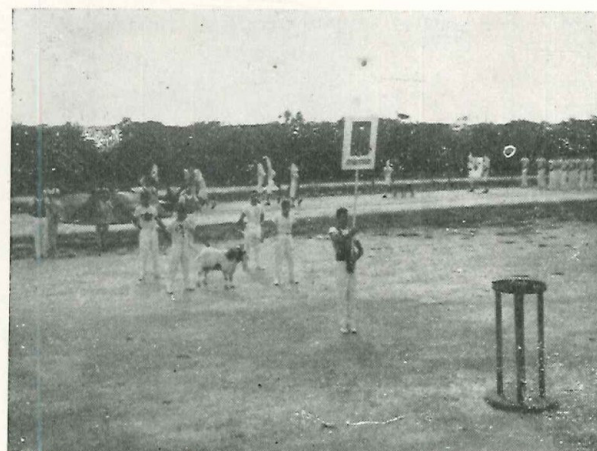
JUNIO 14 DE 1964.

Como una pausa en las actividades escolares, se inician los juegos inter-compañías. Haciendo gala de gran espíritu deportivo, los integrantes de los equipos, luchan por defender los colores de los diferentes equipos:

Club "Submarinos" 1ª Compañía 1ª Sección.
Club "Ku-Klux-Klan" 1ª Compañía 2ª Sección.
Club "MA'GOO" 2ª Compañía.
Club "T.N.T." 3ª Compañía.

JUNIO 15 DE 1964.

Atracan en los muelles de la Base Naval los Destructoros de la Armada Venezolana, ARV. "Almirante Brión" y ARV "Almirante García". En la noche se celebra un baile en honor de los visitantes, efectuado en la Cámara de Cadetes de la Escuela.



JUNIO 16 DE 1964.

La Escuela Naval de Colombia y Venezuela rinden una ofrenda floral ante el monumento del Libertador Simón Bolívar. Ambas Escuelas son muy aplaudidas en el desfile por las calles de la ciudad.

JUNIO 22 DE 1964.

Se inicia el segundo término académico.

JUNIO 26 DE 1964.

El señor Capitán de Corbeta Jorge A. Guerrero Echeverry es trasladado a la Escuela como Comandante del Batallón de Cadetes.

JULIO 3 DE 1964.

Con diversos actos, se conmemora un nuevo aniversario de la Escuela Naval de Cadetes: Los Contingentes XXXVIII y M-14 cumplen con la tradicional ceremonia de la "Jura de Bandera". Hay un almuerzo de camaradas

al cual asisten los Oficiales en actividad y en retiro, residentes en la guarnición. Se inaugura solemnemente la Capilla de la Escuela Naval.

Después de una semana de cruenta lucha contra el mar y a pesar de los esfuerzos de su tripulación y de varios buques de la Fuerza Naval del Atlántico y de la Armada Norteamericana, es abandonada en las cercanías de San Andrés, la Gloriosa Fragata de la Armada colombiana "Almirante Padilla", la cual fuera por muchos años, Buque Escuela de la Armada Colombiana.

JULIO 18 DE 1964

Llegan las delegaciones de la Escuela Militar de Cadetes, la Academia Militar Aeronáutica "Marco Fidel Suárez"; y la Escuela Militar de Cadetes de Policía General Francisco de Paula Santander, que participarán en los juegos Deportivos de Cadetes.

JULIO 25 DE 1964

En solemne ceremonia en la Base Naval ARC. "Bolívar", se inauguran los V Juegos Deportivos Intercadetes.

AGOSTO 1 DE 1964.

Se clausuran los Juegos Deportivos, se celebra un animado baile en honor de las delegaciones visitantes.

SEPTIEMBRE 1 DE 1964.

Como parte del plan de entrenamiento anual, se embarca la Escuela a bordo del Destructor ARC "Antioquia" y la Fragata ARC. "Almirante Brión", para el crucero de entrenamiento anual.



SEPTIEMBRE 17 DE 1964.

Se desembarca la Escuela por finalización de crucero, continuando el período académico.

SEPTIEMBRE 27 DE 1964.

Con el objeto de participar en la ceremonia de bautizo de la M/N. "República de Colombia", llega a la ciudad el señor Presidente de la República, doctor Guillermo León Valencia. Durante todo el tiempo de permanencia en Cartagena, el Batallón de Cadetes prestó Guardia Presidencial.

OCTUBRE 3 DE 1964.

Atracan en los muelles de la Base Naval los buques de la Real Armada Británica HMS "Tiger"; HMS "Lynx" y el submarino HMS "Odín".

OCTUBRE 12 DE 1964.

Con asistencia de todo el personal civil y militar de la escuela, se celebran los actos correspondientes a la fiesta de la Raza. Los cadetes dando muestra de excelente ánimo de trabajo, colaboran afanosamente para embellecer la Escuela sembrando árboles y arreglando los jardines y prados.

NOVIEMBRE 10 DE 1964.

Los integrantes de la Décima promoción de la Escuela Naval, cumplen 15 años de vida de oficiales; con tal motivo se hace la entrega de una placa donada por el curso al "Alma Mater" de la Armada. Durante la misma ceremonia fue impuesta la Condecoración Antonio Nariño al Brigadier Mayor del Batallón, Guardia-marina Gustavo Correa O.

NOVIEMBRE 11 DE 1964.

Para dar realce a un espectáculo público con motivo de las tradicionales fiestas de la ciudad, la Escuela presentó una revista de gimnasia, durante la cual los participantes hicieron gala de gran habilidad. La presentación fue muy aplaudida por los miles de espectadores que asistieron al estadio "Once de Noviembre".

DICIEMBRE 1 DE 1964.

Se inician los exámenes de fin del segundo término.

DICIEMBRE 15 DE 1964

Terminan los exámenes finales del segundo término, dando así por concluidas las labores académicas de la Escuela Naval. Y así vemos caras alegres, llenas de satisfacción por obtener un triunfo más en la ardua carrera de las Armas.

DICIEMBRE 17 DE 1964.

En el estadio de la Base Naval ARC "Bolívar", se lleva a cabo la ceremonia de graduación del contingente XXXIV, promoción XXXV; entregando el Alma Mater de la Armada Nacional, a nueve oficiales más para el servicio de la Armada y de la Patria.

DICIEMBRE 20 DE 1964.

En los amplios salones de la Cámara de Cadetes de la Escuela Naval, se celebra la tradicional fiesta de las "Constelaciones"; ofrecida con el fin de dar la despedida al personal de cadetes, los cuales partirán para sus respectivos hogares donde tomarán unas merecidas y ganadas vacaciones en compañía de sus familiares y seres más queridos.

DICIEMBRE 21 DE 1964.

Parten los cadetes para sus respectivos hogares, quedando la Escuela en espera de su regreso.



ENERO 7 DE 1965.

En la fecha se inician las actividades de la Escuela con la primera fase que es la recepción del personal de aspirantes de los contingentes 39 y M-15 por parte del curso de Guardiamarinas.

ENERO 15 DE 1965.

Se inicia el período de adaptación del personal de aspirantes. En esta parte los aspirantes realizan visitas a los lugares más importantes de Cartagena y a las dependencias de la Base Naval ARC "Bolívar" lo mismo que a las diferentes unidades a flote.

ENERO 30 DE 1965.

En la fecha se realiza un paseo a Bocachica en el que participaron los aspirantes en su totalidad a bordo del buque Escuela Renato Beluche.

En la misma fecha regresa el personal de cadetes antiguos de vacaciones.

FEBRERO 2 DE 1965.

En la fecha tienen lugar las primeras Divisiones para la Escuela, presididas por el señor Director de la Escuela. Asistió al acto el señor Brigadier General Jaime Fajardo Pinzón en representación del Ministro de Guerra.



MARZO 21 DE 1965.

Nuestra Escuela se viste de luto por la trágica y dolorosa desaparición de uno de nuestros más insignes Oficiales, como lo fue el señor Capitán de Fragata (R) Alfonso Otoya Arboleda, quien pereció en un accidente. Al partir ha dejado un profundo vacío entre todos aquellos que siempre lo admiramos y apreciamos como Militar, como Profesor, como conductor de hombres y como Insigne e Ilustre hombre de Mar.

MARZO 28 DE 1965.

Se efectúa en esta fecha la ceremonia de entrega de armas de los contingentes 39 y M-15, presidida por el señor DENC. Acto seguido los invitados a la ceremonia fueron obsequiados con un refresco en la cámara de cadetes.

ABRIL 9 DE 1965.

Aprovechando la Semana Santa la Escuela Naval se divide en dos grupos de tarea para realizar dos importantes actividades: 1º El curso de Guardiamarinas y personal de aspirantes, se embarcan a bordo del ARC. Pedro de Heredia y ARC. Almirante Brión respectivamente, en crucero de entrenamiento. 2º: El personal de Cadetes antiguos se dirige a "Coquitos", con una compañía de Infamar, para efectuar práctica de orden abierto.



Cabe rememorar el lamentable accidente sufrido por el Cadete Saulo Sánchez quien en un ejercicio recibió un impacto de Carabina en la pierna rompiéndole la rótula. Se destaca el valor y la serenidad del citado Cadete.

ABRIL 12 DE 1965.

En la fecha tiene lugar la dolorosa desaparición de la señora madre del CDNA. Héctor Escobar. Esta revista presenta al Cadete Escobar su más sentido mensaje de condolencia.

ABRIL 25 DE 1965.

El señor DENC. preside las segundas Divisiones del año y la revista de dependencias. Cabe destacar el éxito de la revista y excelente presentación del personal.

ABRIL 26 DE 1965.

Fallece en el Hospital Naval el señor Teniente de Fragata Reynaldo Moreno (q.e.p.d.), víctima de un accidente. Expresamos nuestro duelo tanto a sus familiares como a los señores Oficiales del curso 25.



MAYO 10 DE 1965.

Los contingentes 39 y M-15 celebran la fiesta de presentación con el mejor de los éxitos.

MAYO 14 DE 1965.

La Compañía Alfa asiste a la ceremonia de retiro del servicio de los señores Tenientes de Navío Oscar Fernández y Guillermo Otoy Arboleda.

MAYO 17 DE 1965.

En la fecha se lleva a cabo la acción cívico-naval organizada por la Escuela Naval en el barrio San Francisco. La labor desplegada tanto por el personal de Cadetes como por el personal auxiliar fue óptima.



MAYO 24 DE 1965.

Arriba a la guarnición de Cartagena el buque-Escuela alemán DEUTSCHLAND trayendo a bordo 100 cadetes de la Escuela Naval alemana. Con tal motivo se ofrece una fiesta en la Cámara de Cadetes de la Escuela.

MAYO 25 DE 1965.

La Armada Alemana coloca una ofrenda floral al Libertador en las horas de la mañana. Durante la tarde se lleva a cabo un partido de balon-pié entre las Escuelas Navales Alemana y Colombiana siendo el resultado una honrosa división de honores.

JUNIO 1 DE 1965.

Se inicia el período de exámenes finales correspondiente al primer período Académico.

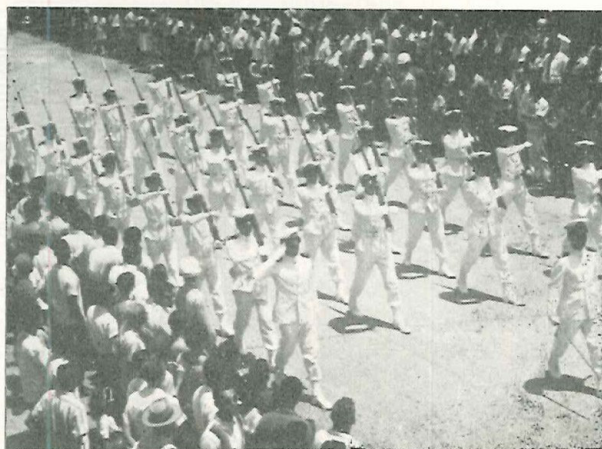
JUNIO 14 DE 1965.

Se inicia la Semana Marinera en la que

se celebran competencias de halada de Cabo, Remos, Velas, Heaving-Line. La Escuela Mercante dominó en todos los eventos.

JUNIO 21 DE 1965.

Se inicia el segundo término académico.



JULIO 3 DE 1965.

Con motivo de la celebración del 30º Aniversario de la fundación de la Escuela se efectúan diversas ceremonias a bordo así: Jura de Bandera de los aspirantes de los contingentes 39 y M-15. Inauguración de la instalación de dos torres de 5.38" para instrucción de los Cadetes y defensa de la unidad. Se descubre una placa del contingente 11. Presentación de los coros de la Escuela.

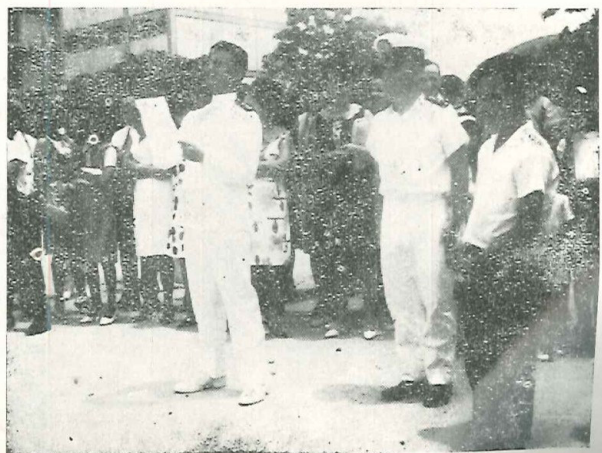
JULIO 13 DE 1965.

La Escuela Naval viaja a Bogotá con el fin de participar en el desfile militar del 20 de Julio.

JULIO 19 DE 1965.

Atracan en los muelles de la Base Naval 4 unidades de la Armada Japonesa trayendo a bordo 1.200 hombres, bajo el mando del Almirante Morio Goga.

Con tal motivo se realizan en Cartagena diversos actos entre los que se destacan la ofrenda floral al Libertador, fiesta a bordo del destroyer japonés "Murasame" y una fiesta en la Cámara de Cadetes de la Escuela Naval. La visita se prolongó hasta el día 24.





JULIO 24 DE 1965.

La Escuela Naval de Cadetes realiza una parada militar en Bogotá con motivo de celebrar el 142 aniversario de la Batalla de Maracaibo. En dicha parada se descubre la estatua del Héroe Naval José Prudencio Padilla.

JULIO 25 DE 1965.

Los cadetes de 4 Año Naval Rafael Steer, Roberto Delgado y Misael Alvarez viajan en comisión a los Estados Unidos y el Mediterraneo.

JULIO 28 DE 1965.

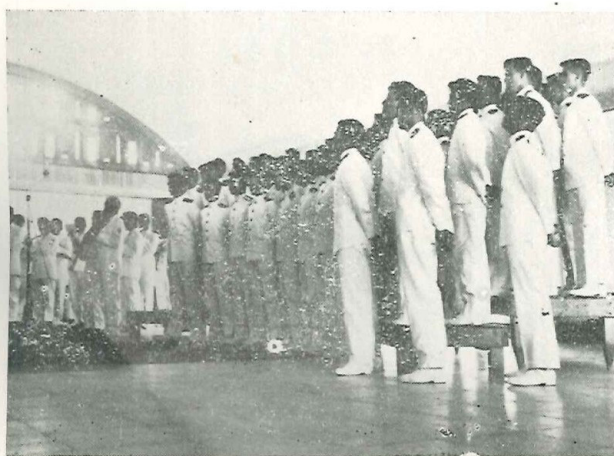
Se inicia el 2º término académico, habiendo regresado la Escuela de Bogotá donde como siempre se distinguió por su impecabilidad, gallardía y caballerosidad.

AGOSTO 12 de 1965.

Zarpan de Cartagena el ARC "7 de Agosto", ARC. "Antioquia" y ARC. "Pedro de Heredia" y efectúan un Rendez-Vous con las naves italianas Virginio Fason y Carlo Margottini (DL), con quienes efectuaron la operación "Gladiador".

AGOSTO 21 DE 1965.

Los buques de la flota colombiana atracan en La Guayra, Venezuela. En dicho punto se reúnen con los buques norteamericanos y "venezolanos que participaron en la Operación UNITAS V. A saber: Estados Unidos: USS Norfolk, USS Van Vorhis (DD), USS Willis (DD), USS Atule (SS), al mando del Contralmirante Gralla. (RADM).



Venezuela: ARV "Albrión" (DD). ARV "Algarcía" (DD). ARV Nueva Esparta (DD), ARV Gral de Austria (DD).

AGOSTO 24 DE 1965.

Se inician oficialmente las operaciones conjuntas.

AGOSTO 25 DE 1965.

Es para la Escuela Naval una fecha que no puede pasar inadvertida, ya que no solamente se viste de luto la Armada Nacional, sino toda la Marina Mercante Colombiana y en general Colombia entera al saberse la muerte del Comodoro Froilán Valenzuela a la edad de 76 años el cual comenzó sus estudios navales a bordo del "Transporte Marroquín" en julio de 1907. Con el grado de Capitán de Fragata en 1937 asume el cargo de Director de la Escuela Naval; y el Comando del ARC. "Cúcuta" el 28 de octubre de 1938. En 1941 se retiró de la Armada por voluntad propia y pasó a prestar sus



servicios comandando uno de los buques de la Compañía de Navegación en el Amazonas y el Putumayo, el que entregó en Belén de Pará, para tomar el mando del M/N "República de Colombia" Buque insignia de la Flota Mercante Grancolombiana. En 1961 se retira de la Flota y pasa a la ciudad de Barranquilla donde murió prestando sus servicios de marino en el terminal.

AGOSTO 28 DE 1965.

Arribo de las unidades al puerto de Cartagena.

AGOSTO 30 DE 1965.

Zarpe rumbo a Panamá de todas las unidades. Se une el ARC. "20 de Julio".

SEPTIEMBRE 1 DE 1965.

Las unidades pasan el Canal, rumbo Buenaventura.

SEPTIEMBRE 2 DE 1965.

Rendez-Vous con las unidades Ecuatorianas BAE "Guayas" (DL), BAE Manuabi (Remolcador), y BAE "Libertad" (DL).

SEPTIEMBRE 5 DE 1965.

En la fecha se clausuran oficialmente las operaciones Unitas.



SEPTIEMBRE 7 DE 1965.

Las unidades colombianas zarpan de Buenaventura rumbo a Cartagena, a ellas se une la nave Intrépido, moderno Destroyer italiano.

SEPTIEMBRE 10 DE 1965.

Arribo de las unidades a Cartagena. Ceremonias de protocolo con la tripulación italiana quien en comisión viaja a Bogotá.

SEPTIEMBRE 14 DE 1965.

Zarpa el Intrépido, llevándose gratos recuerdos de nuestra tierra colombiana.

SEPTIEMBRE 26 DE 1965.

En la fecha asciende a Suboficiales Jefes de la Armada Nacional, el siguiente personal: SJA Rojas Luis Francisco, SJE Marlex Romero Juan de la Cruz, SJM Díaz de la Hoz Wilfredo, SJR Ramírez Vásquez Jorge, SJA Rojas Vargas Luis Efraín, SJM Martínez Ricardo.

Al igual, el señor Director de la Escuela preside las divisiones para el personal de la Escuela; y la revista de aseo de dependencias.

SEPTIEMBRE 27 DE 1965.

En la fecha sale en uso de cuarenta días de vacaciones el señor Capitán de Corbeta Jorge Guerrero E., Comandante del Batallón de Cadetes; quedando en su reemplazo, el señor Teniente de Navío Luis Carlos Jaramillo P.

SEPTIEMBRE 29 DE 1965.

Viaja el señor Capitán de Navío Guillermo Erazo A. Director de la Escuela Naval, a la ciudad de Nueva York.

OCTUBRE 5 DE 1965.

En la fecha llega a alegrar el hogar del señor Teniente de Navío Vitelmo Riveros P. un pequeño y simpático niño.

OCTUBRE 10 DE 1965.

En las horas de la mañana se efectúa un entrenamiento de orden abierto por parte de los cadetes navales, mientras los cadetes mer-

cantes daban la vuelta a remos a la ciudad de Cartagena por entre las canalizaciones, demostrando así de parte de todo el personal, una vez más agresividad y espíritu de cuerpo.

OCTUBRE 12 DE 1965.

Durante la tradicional fecha de la Raza, se lleva a cabo por parte de todo el personal civil y militar, trabajos de arborización y arreglo de prados, dando muestras de amor a la institución con el interés puesto por cada uno de los participantes.

OCTUBRE 22 DE 1965.

Regresa de los Estados Unidos el señor Director de la Escuela.

OCTUBRE 25 DE 1965.

En la fecha se inician los exámenes finales de término y por consiguiente del año en curso. Ahora podemos notar el interés puesto por el personal de cadetes para obtener buenos resultados y salir adelante en sus estudios.

OCTUBRE 30 DE 1965.

En la Base Naval ARC. "Bolívar" se lleva a cabo la ceremonia de Juramento de Bandera y Entrega de Espadas, al personal de especialistas. Dos Ingenieros Electrónicos, un Odontólogo, un Abogado Economista; y seis Economistas.

A continuación se realiza la ceremonia de recibimiento del Destructor ARC. "Almirante Padilla" en reemplazo de la desaparecida Fragata.

NOVIEMBRE 6 DE 1965.

Terminan los exámenes finales quedando los cadetes en espera de los resultados conseguidos.



NOVIEMBRE 8 DE 1965.

Se embarca a bordo de las unidades ARC. "Antioquia" y ARC "20 de Julio" el personal de cadetes de la Escuela Naval y una comisión de Cadetes de la Escuela Militar, Escuela Aero-náutica y Escuela General Santander; con el fin de realizar el crucero de entrenamiento de fin de año, el cual será a la vecina república del Perú, con escalas en Balboa (Panamá), Guayaquil (Ecuador), Callao y Lima (Perú), Buenaventura y por último de regreso a Cartagena.

Despedida



A mi memoria llegan los recuerdos, todavía frescos, de mis primeras impresiones al ingresar a la Escuela Naval de Cadetes. Sería injusto conmigo mismo si tratara de olvidar toda esa serie interminable de sorpresas, luchas, alegrías y penas, que se fusionaron en el primer año para engendrar en el segundo el principio de la palabra "EXPERIENCIA".

Los años siguientes colaboraron en la formación de la susodicha palabra. Pero es una experiencia que considero todavía elemental y que espero se vigorice en el futuro. Los recuerdos forman una faceta inigualable en la vida del hombre; contribuyen a incrementar la veloz y frágil carrera del pensamiento en la vasta llanura de las actividades humanas.

De aquellos mis primeros recuerdos han pasado hasta hoy cinco años.

Cinco trozos de vida, tal vez de la mejor en los que, hombro a hombro con mis doce compañeros compartí el mismo lecho, recibí las mismas observaciones, asimilé las mismas doctrinas y conocí algo de la dura faz de la vida. Encontré la verdadera amistad nacida de esfuerzos aunados por conseguir el triunfo final, esa amistad que encuentra uno cuando se ve rodeado de infortunios y problemas, no cuando está danzando incontrolable al compás de morbosas libaciones.

Con esos doce compañeros lloré la alegría del triunfo alcanzado y lloré la desgracia de otros compañeros que se quedaban rezagados por uno u otro motivo. Con ellos luché, sufrí, viajé, reí, retocé, estudié.

Este año se realiza inexorable la culminación de una etapa más en nuestra Escuela.

Al despedirme de este mi segundo hogar, dejo, a más de mi recuerdo, unas cuantas palabras destinadas a aquellos que tienen seguir ascendiendo por la dura escala del éxito:

El Cadete Naval es ante todo joven, y como tal sus aspiraciones deben ser ambiciosas, sus actitudes enérgicas; su apariencia, altiva; su carácter franco y alegre.

Vosotros, cadetes de la Escuela Naval, poseéis la fortuna innegable de pertenecer a un Instituto de formación serio y disciplinado, aislado de los brotes malsanos de la ciudad, cuyo único fin es labraros un porvenir honorable, decente, útil a la sociedad y a la patria. No trunquéis sus esfuerzos. No desaprovechéis esta gran oportunidad que muchos desearían tenerla y no pueden hacerse acreedores a ella. Debéis formaros un hábito de superación, de respeto al prójimo dentro de las estrictas normas militares, de interés por los libros, y veréis, no ahora posiblemente, sino en un futuro cercano, vuestros frutos.

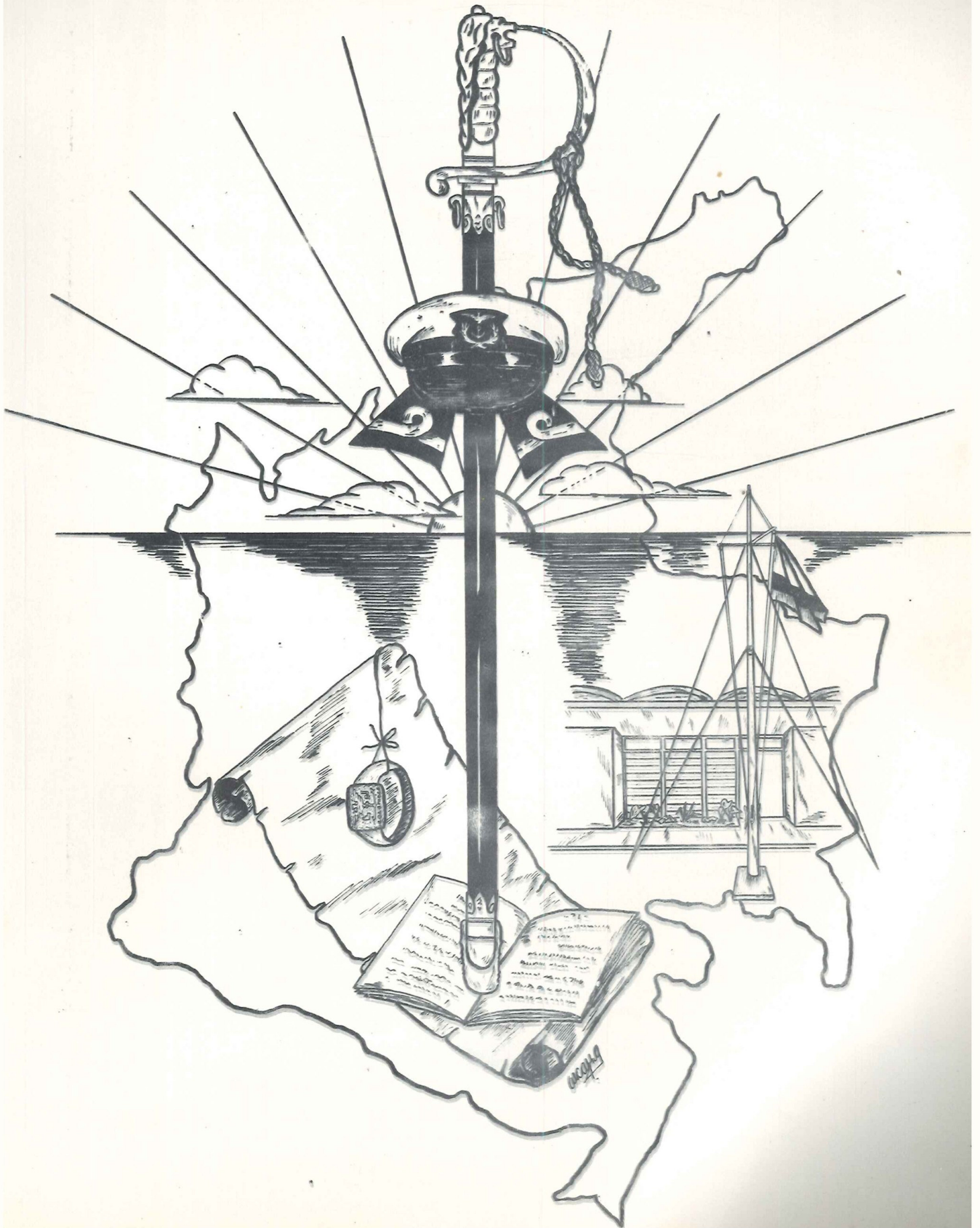
El hombre se apega a lo que le cuesta conseguir, termina amando lo que tal vez muchas veces repudió y ese es el motivo por el cual no puedo ocultar la tristeza que me embarga al despedirme de esta Escuela, aunque no del todo. Nunca más será lo mismo para mí en el futuro como lo fué en estos cinco años. Sencillamente nunca podrán volver.

Al finalizar mi humilde pero generosa actuación en la directiva de esta revista y al mismo tiempo al despedirme de mi vida de cadete, me queda tan sólo desearos, cadetes de la Escuela Naval, un cúmulo de éxitos en el futuro. BUEN VIENTO Y BUENA MAR.

Guardiamarina

Ernesto Cajiao Gómez

Promoción XXXVI



Lista de Premios



MEDALLA MILITAR "FRANCISCO JOSE DE CALDAS", concedida al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD

CONDECORACION "REPUBLICA DEL ECUADOR", de 3ª clase concedida por la República del Ecuador al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD

PREMIO DE HONOR "PRESIDENTE DE LA REPUBLICA", otorgado al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD.

PREMIO "COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Ingeniería:

Guardiamarina SALAS TRUJILLO RODRIGO

PREMIO "COMANDO ARMADA NACIONAL", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Armamento:

Guardiamarina BERNAL SANCHEZ IVAN

PREMIO "CAPITAN BINNEY", otorgado por la Dirección de la Escuela Naval al Guardiamarina que más se destacó por su amor a la Institución:

Guardiamarina CAJIAO GOMEZ ERNESTO.

PREMIO "COMANDO FUERZA NAVAL DEL ATLANTICO", otorgado al Guardiamarina que demostró el mejor espíritu marinerio:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD.

PREMIO "ESCUELA MILITAR DE CADETES", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en calificaciones académicas:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD

PREMIO "FUERZA AEREA COLOMBIANA", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en materias de Operaciones:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD

PREMIO "GOBERNACION DE BOLIVAR", otorgado al Guardiamarina que obtuvo el más alto cómputo en Matemáticas:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD

PREMIO "POLICIA NACIONAL", otorgado al Guardiamarina que se destacó como el mejor deportista:

Guardiamarina SPICKER GUZMAN IVAN

PREMIO "ESPADA ARLEIGH A. BURKE", otorgado por la Marina Norteamericana al Guardiamarina que más se destacó en el ejercicio del Mando Naval:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD

PREMIO "FUERZAS NAVALES DE VENEZUELA", otorgado por la Armada de Venezuela al Guardiamarina que ocupó el primer puesto en la promoción:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD

PREMIO "DIRECCION DE LA ESCUELA NAVAL DE VENEZUELA", otorgado al Guardiamarina que se destacó como el mejor compañero:

Guardiamarina MONSALVE ANGARITA PEDRO.

PREMIO "ESPADA NELSON", otorgado por el Gobierno de su Majestad Británica al Guardiamarina que ocupó el cargo de Brigadier Mayor del Batallón:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD.

PREMIO "ESPADA BLAS DE LEZO", otorgado por el Gobierno de España al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en aptitud naval:

Guardiamarina SPICKER GUZMAN EDGARD.

PREMIO "ESCUELA NAVAL DE CHILE", otorgado por la Armada de Chile al Guardiamarina más antiguo de la promoción:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD.

PREMIO "DE LA FRATERNIDAD", otorgado por la Armada del Perú, al Guardiamarina que se destacó como el mejor compañero de la promoción:

Guardiamarina MONSALVE ANGARITA PEDRO.

PREMIO "REPUBLICA FEDERAL ALEMANA", otorgado por la República Federal Alemana al Guardiamarina que más se destacó por su esfuerzo y consagración:

Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD.

PREMIO "MARINA DE GUERRA ARGENTINA", otorgado por la Marina de Guerra Argentina al Guardiamarina que obtuvo la más alta nota en conducta:

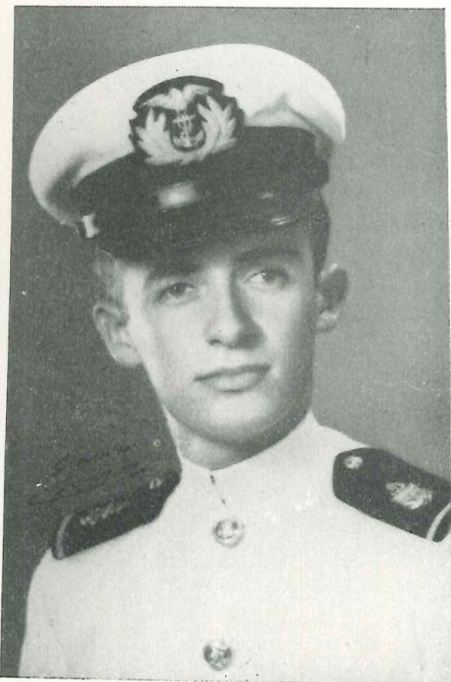
Guardiamarina ROMERO VASQUEZ EDGARD.



Guardiamarina
EDGAR ROMERO V.



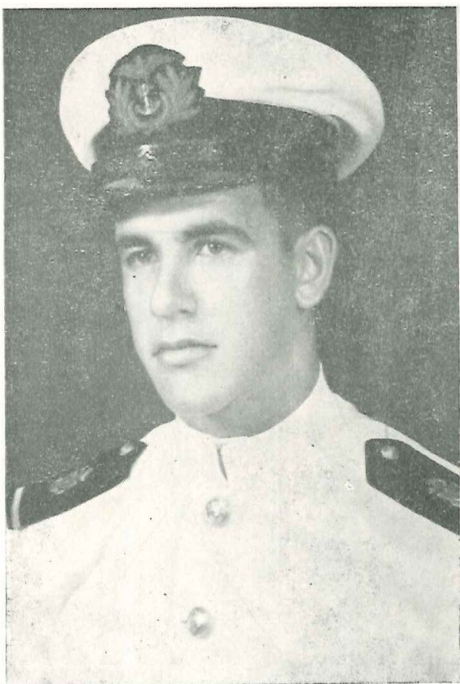
Señorita
MIRTHA CASTILLO



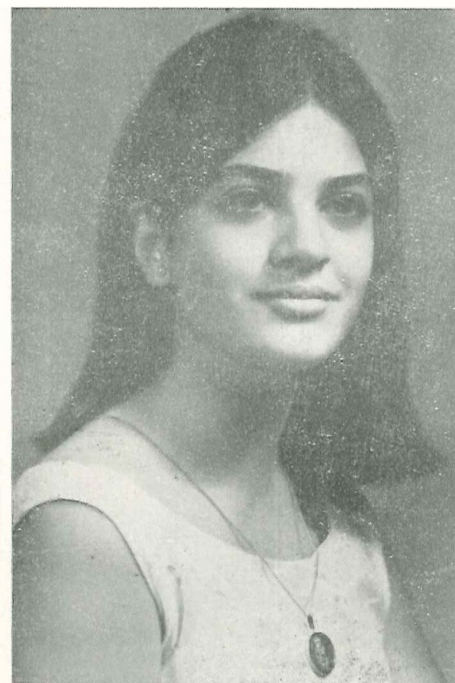
Guardiamarina
EDGAR SPICKER G.



Señorita
ROSARIO MORALES N.



Guardiamarina
IVAN BERNAL S.



Señorita
CLAUDIA ARBOLEDA C.



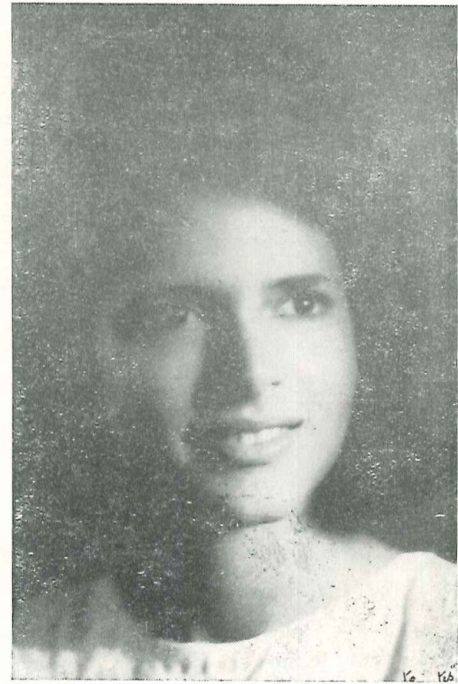
Guardiamarina
RODRIGO SALAS T.



Señorita
LEONOR PIÑERES P.



Guardiamarina
IVAN SPICKER G.



Señorita
GLADYS JASBON M.



Guardiamarina
PEDRO R. MONSALVE A.



Señorita
SONIA M. PELAEZ B.



Guardiamarina
EDUARDO URIBE V.



Señorita
DIANA BOZZI A.



Guardiamarina
SERGIO GARCIA T.



Señorita
JANEL DE LA ESPRIELLA



Guardiamarina
MANUEL MOGOLLON U.



Señorita
HILDA MOGOLLON U.



Guardiamarina
LUIS FCO. MARTINEZ R.



Señorita
ORIETA COVO T.



Guardiamarina
ERNESTO CAJIAO G.



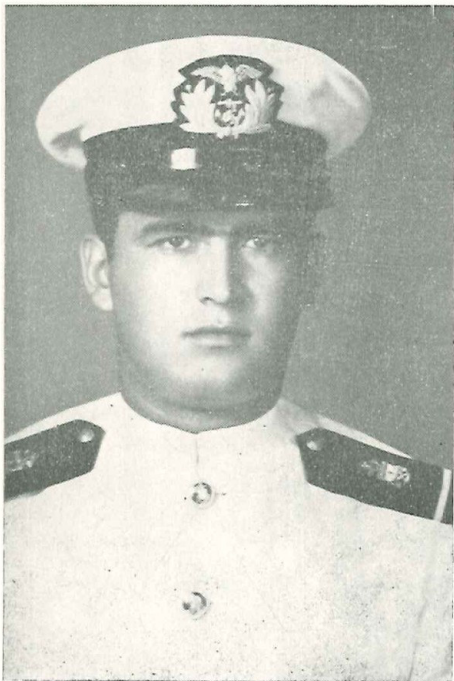
Señorita
MARCELA CALDAS P.



Guardiamarina
CARLOS A. PRIETO A.



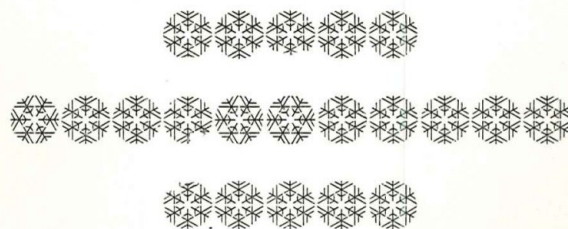
Señorita
NANCY M. LLAMAS J.



Guardiamarina
SERGIO A. OLIVEROS C.



Señorita
M^a VICTORIA MUÑOZ F.



AZUL DE MAR

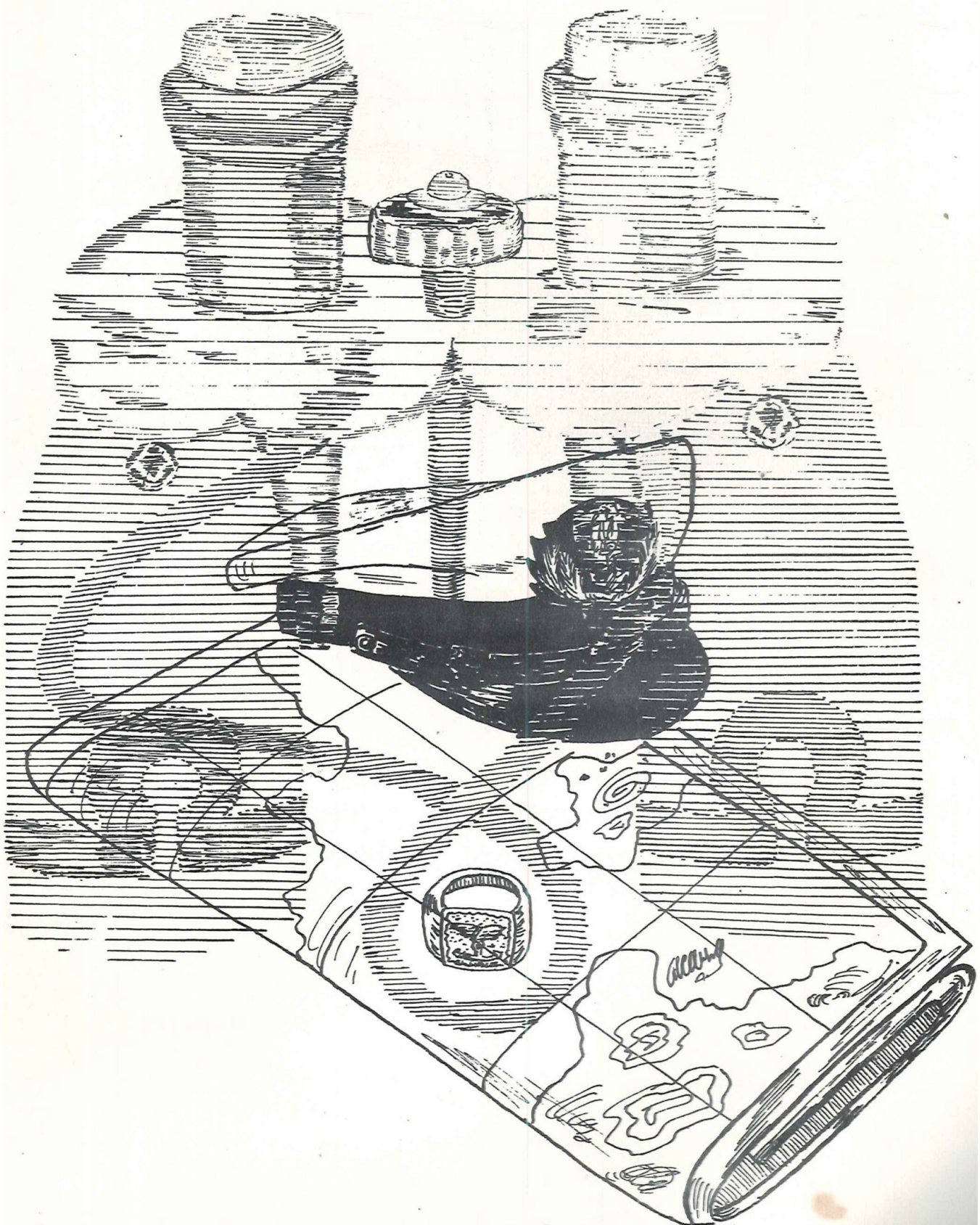


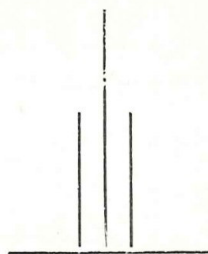
*La mirada fija en el azul lejano
Donde cielo y mar una línea se confunden
Sobre la tosca flor de un velero
Con el mar que conquistar no pudo
Sueña el viejo marinero.*

*Mar, que cascada rubia,
como el sol le alumbran
Mar, que se esconde detrás de una mirada
Profundo azul de una pupila
Que zozobrar ha hecho su velero*

PROMOCION

M-XIII





Lista de Premios



MEDALLA MILITAR "FRANCISCO JOSE DE CALDAS", concedida al Pilotín que ocupó el primer puesto en la promoción:

Pilotín ALFEREZ VARGAS GERARDO

PREMIO "MINISTRO DE GUERRA", otorgado al Pilotín que ocupó el primer puesto:

Pilotín ALFEREZ VARGAS GERARDO

PREMIO "COMANDO ARMADA NACIONAL", otorgado al Pilotín que más se distinguió en compañerismo:

Pilotín CASTAÑO BARDAWILL ALBERTO.

PREMIO "MISION NAVAL NORTEAMERICANA", otorgado al Pilotín que obtuvo las más altas notas en Humanidades:

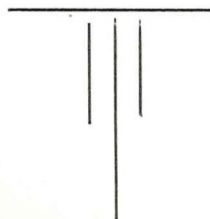
Pilotín SARMIENTO ROZO HORACIO

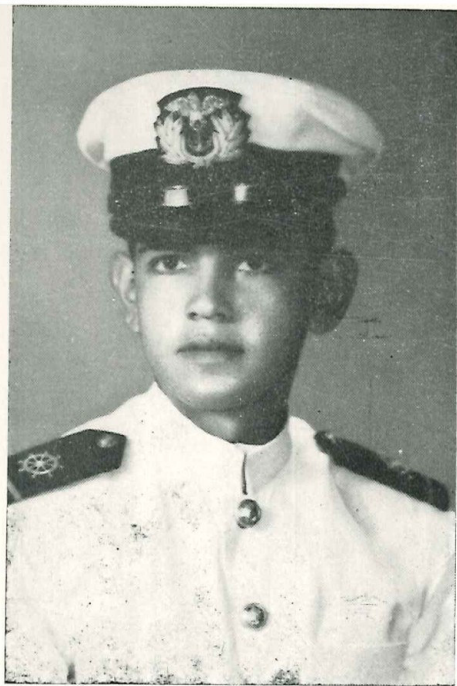
PREMIO "FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA", otorgado al Pilotín que obtuvo la más alta nota en Navegación:

Pilotín OSORIO AVENDAÑO JAIME.

PREMIO "FLOTA MERCANTE GRANCOLOMBIANA", otorgado al Pilotín que obtuvo las más altas notas en conducta:

Pilotín AGUDELO HERNANDEZ JOHN.





Pilotín
GERARDO ALFEREZ V.



Señorita
OLGA GUTIERREZ V.



Pilotín
JAIME OSORIO A.



Señorita
KATYA MARTINEZ I.



Pilotín
ALBERTO CASTAÑO B.



Señorita
BEATRIZ CASTAÑO B.



Pilotín
EDILBERTO PINZON G.



Señorita
NURY GONZALEZ



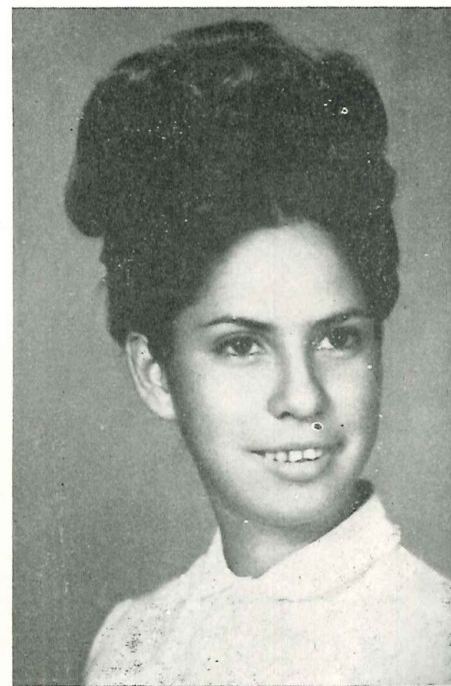
Pilotín
HORACIO SARMIENTO R.



Señorita
MARGARITA AMEZQUITA M.



Pilotín
JAVIER OSORIO G.



Señorita
ELENA M^a GARCIA E.



Pilotín
JOHN AGUDELO H.



Señorita
GLORIA ZEA ZEA



Pilotín
WILLIAM CRUZ P.



Señorita
AURA GUTIERREZ B.



Pilotín
JOSE A. SEGURA V.



Señorita
ANA ISABEL SEGURA V.



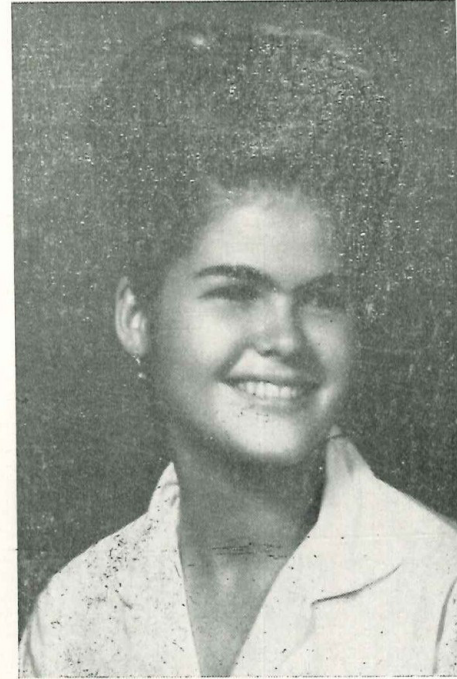
Pilotín
ALVARO QUINTERO A.



Señorita
PIEDAD GOMEZ L.



Pilotín
HENRY GUTIERREZ B.



Señorita
INGRID VIEIRA O.



Pilotín
JORGE H. RADA C.



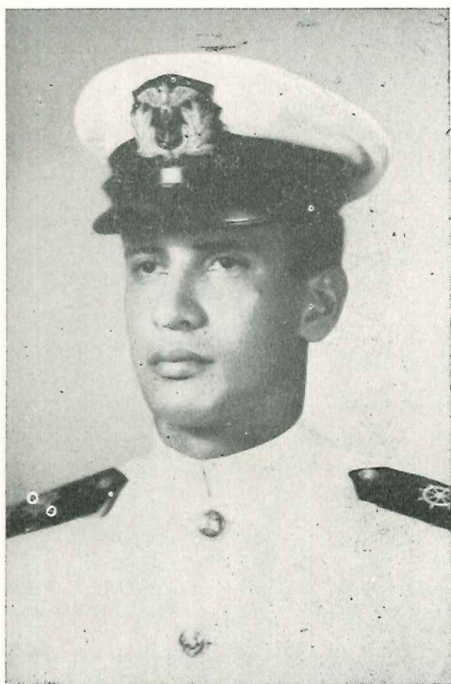
Señorita
LYA CRISTINA PEREZ



Pilotín
RAFAEL GARCIA M.



Señorita
JEANNETTE CASTAÑO B.



Pilotín
GUSTAVO GAVIRIA L.



Señorita
STELLA PARRA C.



Guardiamarina
HERNANDO ROMERO F.



Señorita
TOÑITA MALDONADO



Guardiamarina
EDUARDO RUIZ J.



Señorita
MARTHA JASBON M.

*No hay hombres extraordinarios;
hay situaciones extraordinarias que
deben ser resueltas por hombres
ordinarios como Ud. y como yó.*

ALMIRANTE HALSEY



*Para ser un Cadete Naval es pre-
ciso ser:*

*Impecable Caballero
Intachable Militar
y excelente Marino*

El Capitán de Fragata (R)

Alfonso Otoya Arboleda



Existe una teoría o una tradición de carácter universal: Nadie habla mal de las personas desaparecidas. Mas en este caso, confieso, lo que escribo es cierto, su fundamento es verdadero.

Pocos meses ha sufrimos la dolorosa e irreparable pérdida del Capitán Alfonso Otoya. El destino lo tenía escrito en el sacro libro de la vida, y de su ejecución se encargó como siempre la gran dama blanca; mas para mis adentros hubiera deseado que nunca nos abandonara.

Su hoja de vida es un fiel reflejo de su desempeño a lo largo de la carrera Naval. Fue Director de la Escuela Naval y Jefe de Personal de la Armada. Su aprecio por la carrera Naval fué tanto que no obstante haberse retirado del servicio activo, permaneció obstinado en trabajar y luchar por el incremento de la Ingeniería Naval tanto en los Astilleros de la Base como en las aulas de la Escuela Naval de Cadetes. Su mente estuvo a fácil alcance de los que se arroparon con su consejo, y su consejo fue de maestro y amigo fiel, y el amigo fiel nunca desea el mal.

Se le concedió el título de Ingeniero durante la ceremonia de grado de la promoción XXXV en Diciembre de 1964. Fue profesor; fue mi profesor. Hacía casi un año que escuchaba y asimilaba su sabia enseñanza. Era mi profesor de Termodinámica y no fui el único que recibió esta cátedra de labios de él. Sus conocimientos sobre esta materia están sólidamente cimentados en la mayoría de los Oficiales que hoy forman la plana activa de la Armada.

Con mi curso comenzó hace 10 meses su cátedra, pero Dios no quiso que terminara; designios del infinito.

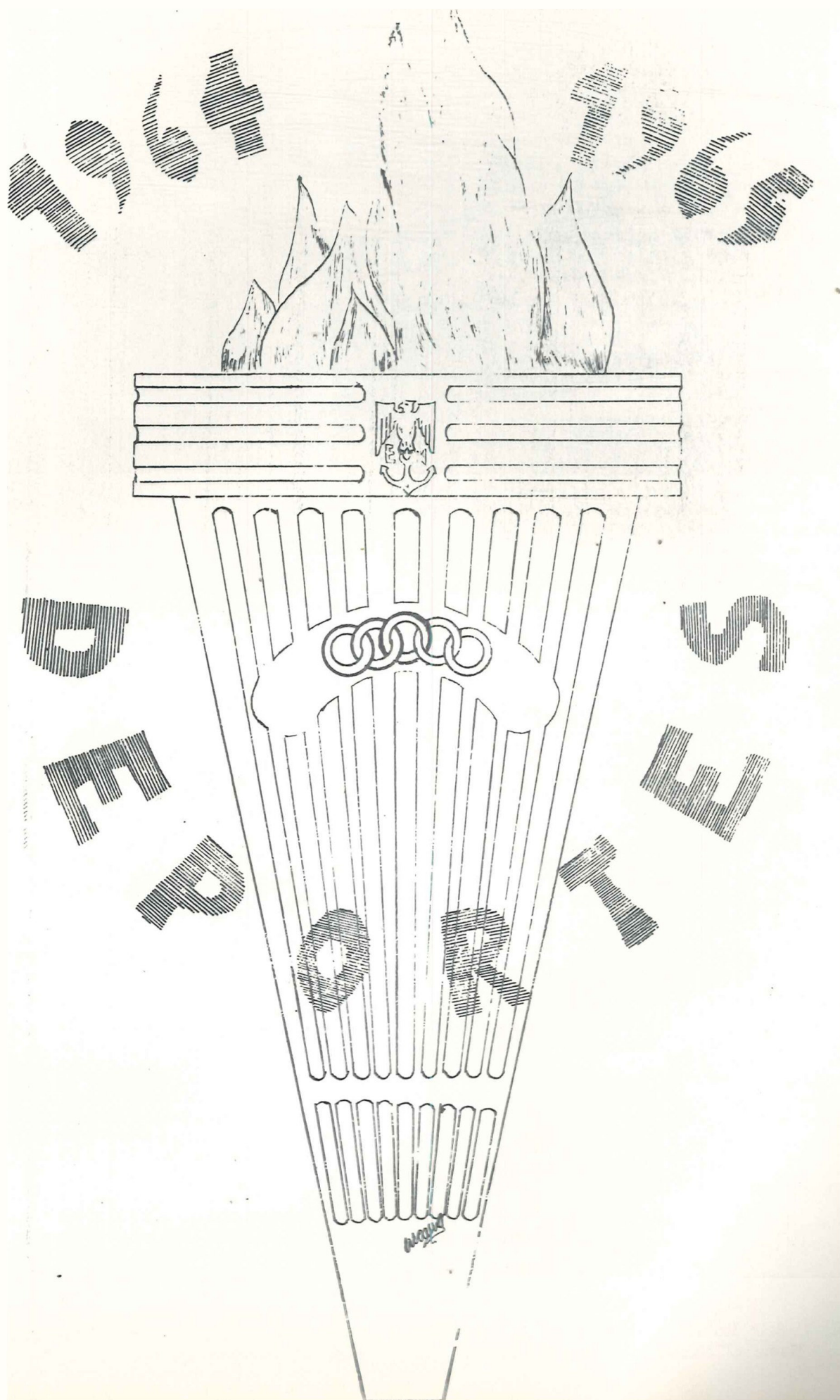
Dirigió con mano férrea y paternal desvelo una aglomeración de juventud cartagenera: El Colegio de San Carlos donde reciben actualmente su primer molde para una posible futura de Mar. Ese era su juicio. Allí también brillará por su ausencia.

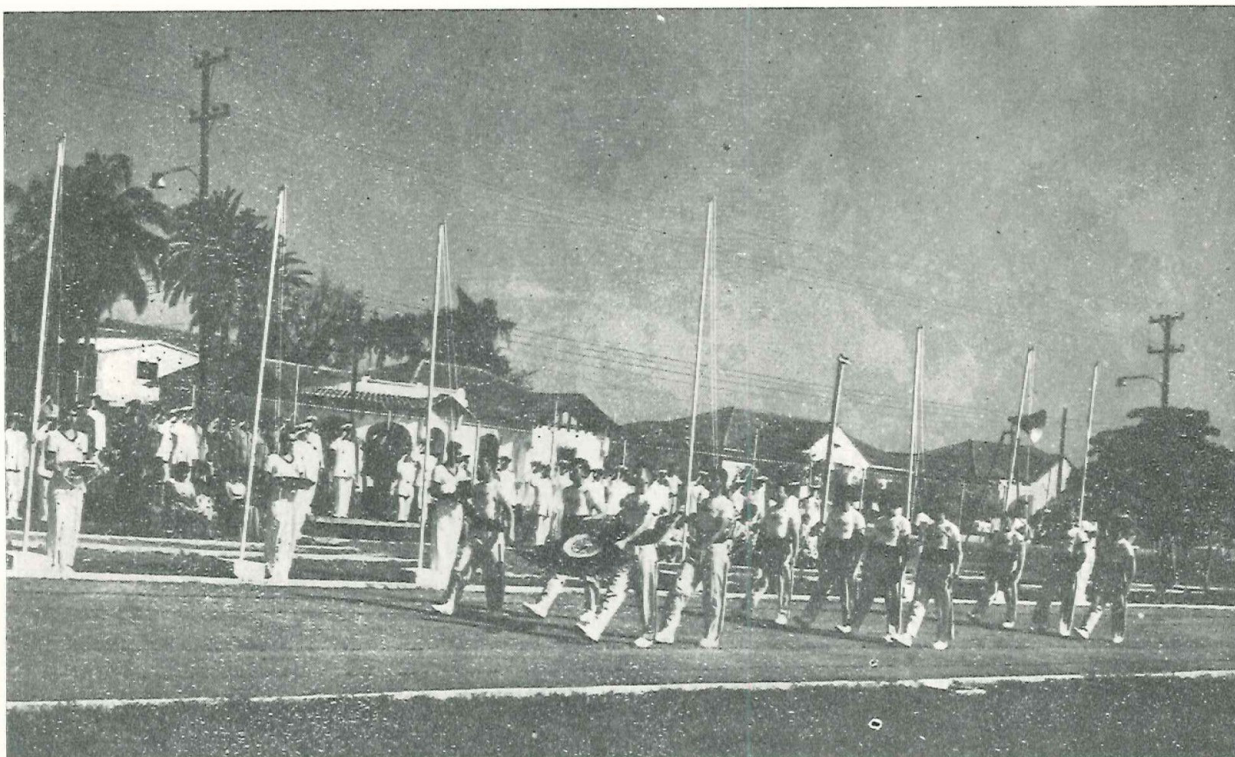
¡Qué bello es hablar de un sér que reposa en el auditorio lleno de vida, posiblemente vanidad mundana!. ¡Pero qué duro y triste es hablar de un sér que hace poco luchaba con nosotros en busca de la seguridad propia y del bien de su prójimo y que ahora nuestros sentidos materiales, muy limitados por cierto, nos impiden apreciarlo!.

Ha traspasado la barrera de lo conocido y lo desconocido por la acción irremediable de nuestra eterna acompañante: La Muerte. Hoy, a pocos meses de haberlo acompañado al Camposanto, me hace falta, ese profesor, ese Ingeniero, ese Oficial que se llama (porque su recuerdo permanecerá imperecedero entre nosotros), Capitán de Fragata (R). Alfonso Otoya Arboleda.

¡¡ Que Dios lo guarde en su seno!!

Guardiamarina: ERNESTO CAJIAO GOMEZ.





Los Juegos Deportivos para Cadetes constituyen la más fiel expresión del rigor de la raza, representada en una juventud esforzada que se prepara bajo un ideal, para dedicar su fortaleza física y su formación intelectual al culto a la Patria, como Oficiales de las Institu-

ciones Armadas.

Es lucha de caballeros, ceñida a las más estrictas normas de disciplina, lealtad y compañerismo, como demostración de unión imperecedera dentro de las Fuerzas Armadas.



AJEDREZ:

Más que deporte, podemos clasificar el ajedrez como uno de los medios más eficaces para el desarrollo de la inteligencia. En nuestros juegos inter-cadetes lo escalafonamos como deporte y como tal pudimos obtener un segundo puesto en los juegos pasados.



El Cadete Roberto Sánchez de la Escuela Naval se clasifica 1º en salto largo.

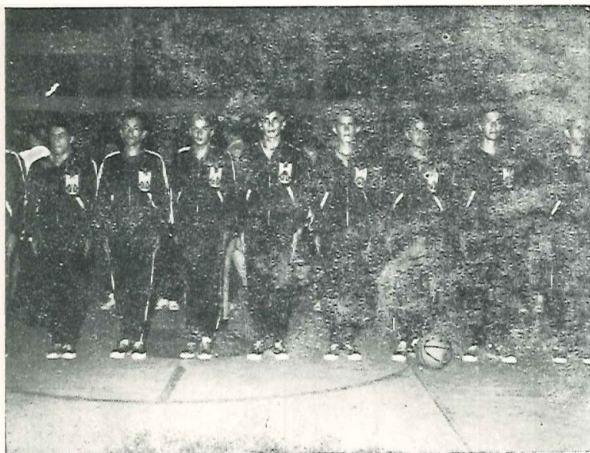


El Cadete Carlos Sierra ocupó el 1er. puesto en lanzamiento de Jabalina.

ATLETISMO:

"Mente sana en cuerpo sano", es el lema que no ha dejado de existir en nuestros atletas que día a día, con gran esfuerzo y consagración, supieron defender los colores del estandarte que engalana nuestra Escuela.

Es placentero por medio de esta revista, dirigirnos al señor Geza Denesfai, quien desde hace varios años nos ha acompañado prestando sus servicios como entrenador y por qué no decirlo así, forjador de las figuras que han elevado el nombre de la Institución, para agradecerle su eficaz y laboriosa colaboración que ha hecho de nosotros, hombres que haciendo deporte, hacemos patria.

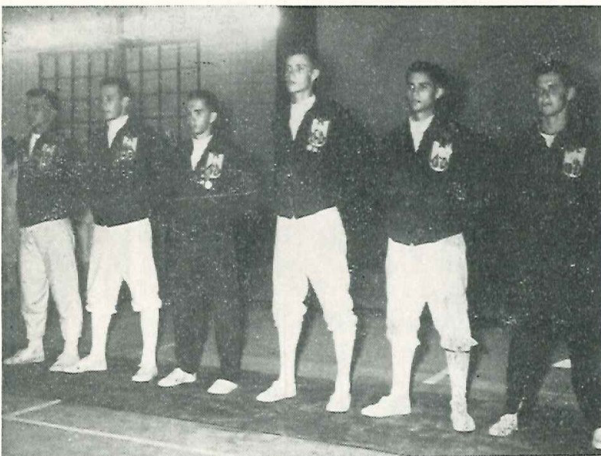


Integrantes del equipo de baloncesto de la Escuela Naval, actual campeón invicto en los Juegos interescuelas

BASKET-BALL:

Este es un deporte en el cual la Escuela se ha destacado sobresalientemente, obteniendo así por repetidas veces, el glorioso título de CAMPEON.

Es de admirar la actuación cumplida por quienes integraron la quinteta durante el trascurso de los Quintos Juegos Interescuelas para Cadetes, pues con gran arrojo, gallardía e insuperable Espíritu de Cuerpo, supieron ofrecernos el tan reñido Trofeo que los coronó una vez más, como los CAMPEONES INVICTOS del disputado evento.



Equipo de esgrima de la Escuela. Integrantes de izquierda a derecha: GM. Héctor Porras, Cadetes: Sergio García, Gustavo Mora, Rafael Steer, Rodrigo Vélez y Luis F. Llach.

ESGRIMA:

Deporte que para la escuela es uno de los más destacados por su dominio y conocimientos de las armas. En esta oportunidad, nuevamente obtuvo el galardón de CAMPEON en los juegos inter-cadetes. Destacándose en el manejo del florete el Guardiamarina Héctor Porras F., lo mismo que en espada. En sable ocupó el primer puesto el Cadete Sergio García T.

Hacemos destacar la eficaz labor del profesor Iván Hegedeus, que con toda su



El Cadete Misael Alvarez, del equipo de Gimnasia de la Escuela quien se clasificó 1º en la modalidad de caballo con arzones. El tercer puesto lo ocupó el Cadete Armando Ramírez

buen voluntad e interés por este deporte, ha logrado magníficos resultados con el equipo de la Escuela Naval.

BALON-PIE:

La Escuela ha tenido el honor de enfrentarse en este deporte ante conjuntos de Academias Extranjeras en donde siempre ha brillado la caballerosidad, característica imperdonable de todo buen deportista, lema y honra que distingue siempre a todo hombre de mar.

Fue de pleno orgullo y satisfacción, el dividir honores en el encuentro que sostuvieron nuestros representantes ante la escuadra de la Escuela Naval Alemana finalizando con el marcador de 1 a 1.

GIMNASIA:

Habilidad, destreza y concentración fueron los factores que siempre acompañaron a la representación de la Escuela en este deporte ante las demás delegaciones que asistieron a los V Juegos Deportivos para Cadetes.

El resultado del rentado dió como saldo el título de CAMPEONES en individual y por equipos para la Escuela Naval.

LUCHA OLIMPICA:

En esta oportunidad los resultados fueron mejores que los Juegos anteriores, sobresaliendo la actuación de los Cadetes Armando Caicedo, Nelson Casallas, Pedro N. Gómez, Humberto Quintero, Combariza Rubén, quienes supieron llevar al primer lugar el equipo representante de los Cadetes Navales.

NATACION:

Deporte por preferencia y tradición el fuerte de los marinos colombianos. Demostrando una vez más su supremacía frente a los demás competidores lograron obtener los primeros puestos en todas las categorías, dando así el título de Campeón los siguientes Cadetes: David Ventura, Carlos Zuluaga, Carlos Mejía, Julián Castro, Ricardo Cabrera.

PESAS:

Como siempre demostrando poderío en este deporte, los Cadetes Héctor Escobar, Leonel Trejos, Jorge Trujillo y Otoniel De La Cruz otorgaron el galardón de Campeón a la Escuela.

TETRATHLON:

Por segunda vez se efectuó esta prueba sobresaliendo la actuación del Cadete Iván Spicker, quien obtuvo el título de Campeón.

TIRO:

Esta competencia, a pesar del alto nivel de entrenamiento que se tenía, se registró con la ayuda de la mala suerte por parte de nuestro seleccionado.

VOLLEY-BALL.

A pesar de que es tal vez el deporte que menos se practica se ha despertado en estos últimos años un gran interés por practicarlo.

Prueba de esto nos lo demostró el equipo que representó a la Escuela durante el desarrollo de los Juegos inter-cadetes dando una señal de coraje, espíritu deportivo y obteniendo un galardón más para nuestra institución.

En resumen, los resultados obtenidos por la Escuela Naval, le dieron el título de CAMPEONES en los Quintos Juegos Deportivos para Cadetes, adquiriendo así los siguientes trofeos:

BALONCESTO:

Trofeo "Director Escuela Militar de Cadetes".

ESGRIMA:

Trofeo "Comandante Fuerza Aérea".

GIMNASIA:

Trofeo "Director Escuela de Policía General Santander".

LEVANTAMIENTO DE PESAS:

Trofeo "Comandante Fuerza Naval del Atlántico".

LUCHA:

Trofeo "Comandante Base Naval ARC. "Bolívar".

NATACION:

Trofeo "Comandante de la Armada".

PENTATHLON MILITAR INDIVIDUAL:

Trofeo "Ministro de Guerra", Ganado por el CDNA. Iván Spicker.

ESPIRITU DEPORTIVO:

Trofeo "Comandante General Fuerzas Militares".

SEMANA DEPORTIVA DE 1964:

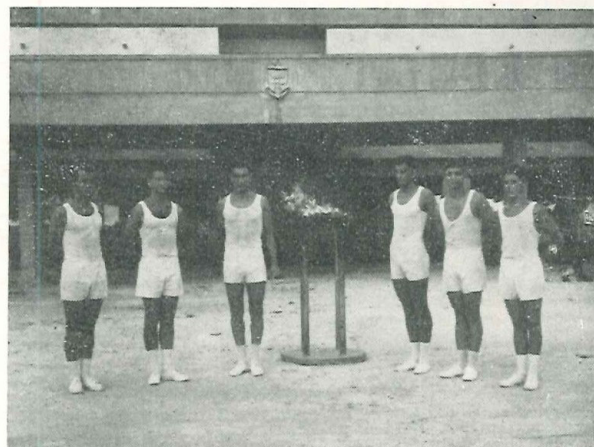
Esta semana tuvo vigencia desde el 19 al 27 de junio.

Las agrupaciones o clubes fueron:

Club los "SS": Cursos 4.1.A y 3.1.A.

Club los "KU-Klux-Klan" Cursos 2.1.A, 2.1.B y 2.1.C.

Club los "Mag'oo" Cursos 1.1.A., 1.1.B y 1.1.C.
Club los "TNT" Cursos 1.1.D., 1.1.E., M.C.1.1.A y M.C.1.1.B.



Ceremonia de Inauguración de los Juegos Deportivos Intercompañías.

La Semana Deportiva se definió por la cantidad de deportes ganados, y que correspondió al Club de los "S.S.", siguiéndolo el Club de los "KKK", Club de los "TNT" y en último lugar el Club de los "Mag'oo".



Encuentro de Volley-Ball entre los integrantes de los Clubes K.K.K. y T.N.T.

SEMANA DEPORTIVA DE 1965:

Esta semana tuvo su inauguración el día 15 de junio, hasta el día 19 del mismo mes.

Las agrupaciones formadas fueron las siguientes:

Grupo número 1: Cadetes de tercero y cuarto año naval.

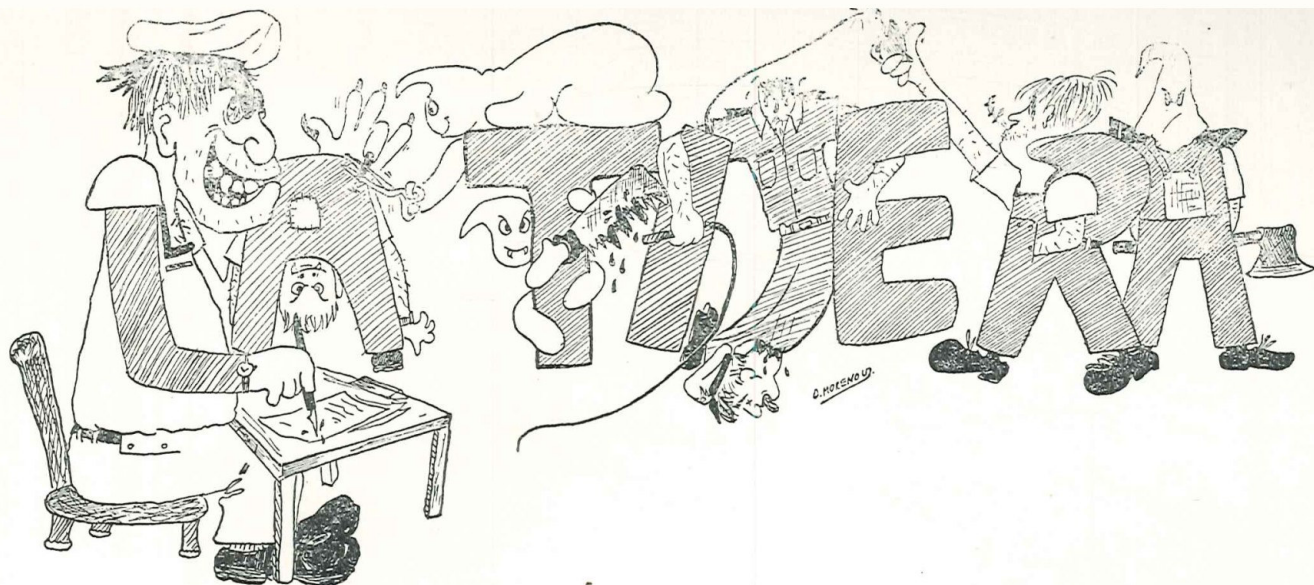
Grupo número 2: Cadetes de segundo año naval.

Grupo número 3: Cadetes de primer año naval compañía "Bravo".

Grupo número 4: Cadetes de primer año naval compañía "Charlie".

Grupo N° 5: Pilotines, cadetes de segundo y primer año mercante compañía "Delta".

Además de los deportes antes mencionados, se efectuaron durante esta semana diferentes encuentros de Baloncesto y Boxeo, dándole realce a la presentación de box el Campeón colombiano Bernardo Caraballo contra Germán Castibondo.



Los Cadetes de Mala Estrella

—(★)—

La epopeya comenzó unos quince días antes del esperado viaje a la fría Atenas de Suramérica. Los antiguos, como siempre, daban rienda suelta a su imaginación dejando más que boquiabiertos a los incautos mermecofágiles con frases aleccionadoras como: "Cuando salgas franco debes llevar como mínimo 4 cucardas y tres botonaduras de repuesto, porque de lo contrario las abusivas chicas te dejan en la vil y cochina calle". "La imaginaria se presta con transistor, paquete de Kent y media de ron para el frío". El alza arriba es voluntario, se permite usar barba para demostrar la lobe- ría de los países Escandinavos y el baño es con agua caliente".

Los preparativos se aceleraban y se escuchaban a diestra y siniestra las preguntas de los reclutas que querían sabérselas todas de una vez: "Mi Guardiamarina, los bailes de gala que "nos ofrecerán en el Club Militar son con pantalón blanco y tubos, o con chaquetilla abierta y cuello de pajarito". Solicito ilustración, mi Teniente, qué grills permanecen abiertos después de las 03:00"?

Media hora antes de iniciarse los vuelos designados para tal fin, las 48 directivas hábil y cuidadosamente elaboradas al respecto, estaban cruentamente pisoteadas por la realidad. Había, como cosa rara, tres reclutas amorfos perdidos. De ellos no daba cuenta ni el Embajador hindú. Piolín Barrera había cogido el pantalón de salida de mi pilotín Gaviria. El tonto Méndez llevaba cuatro uniformes blancos por si acaso se cansaba de usar el negro. Por supuesto las novias ya tenían discretamente instalado su infalible sistema de espionaje que hubiera hecho llorar de envidia a la Gestapo en sus días de gloria. Cartagena y Bogotá estaban unidas por un radioteléfono de la firma "Precaución & Celos Inc. Corp".

Llegó por fin la dichosa hora del viaje. El Batallón (400 en total, sin contar cocineros, peluqueros, rancheros, enfermeros, choferes, corbatas y más corbatas), fue acomodado por arte de magia en tres confortables DC-3 de la

FAC (Fallas, Accidentes y Catástrofes, Ltda.), los cuales por la pura palabra de honor se despegaron perezosamente del suelo (porque de lo contrario yo tampoco estaba contando esta verídica historia).

Durante el vuelo fuimos arrullados por el cálido consejo del auxiliar de vuelo, quien, con su paracaídas puesto, una balsa salvavidas en la mano izquierda y en la derecha una pistola de señales de la que pendía una camándula, nos entretenía a guisa de comentario con frases como "No saquen la cabeza por la ventana porque se chamuscan las pestañas con las llamitas que salen del único motor que está funcionando, porque el otro se paró cuando se le enredó la hélice con el rollo de alambre destinado para unir el ala al motor. "Deben usar el identificador en una parte visible para reconocer más fácilmente los cadáveres en caso de realizar un pequeño aterrizaje de emergencia. También deben amarrarse bien el cinturón de seguridad para evitar que los cadáveres se desparramen y dificultar así la labor de rescate... si nos encuentran.

Con frases tan románticas como las anteriores se sospecha a las claras que el viaje fue todo un lujo.

Por curiosidad fijé mi atención en los movimientos de dos prusianos cadetes que respondían a los apellidos de Reyes y Guerrero cuando no estaban fondeados, por supuesto. Los chicos no encontraban la hora de llegar a la Escuela Militar y calarse su impecable uniforme lleno de las muchas condecoraciones ganadas en sangriento combates allende el mar. Los inocentes chicuelos se imaginaban tratando de resolver el arduo problema de escoger solo tres chicas de las que prácticamente se volcarían sobre ellos a lo Elvis Presley en la época del furor. Es así que los héroes de nuestra historia llegaron a la Escuela en cuestión, pero... oh ¡suerte impía! No hay franquicia hoy pero seguramente mañana... tampoco. Mientras tanto, para variar, habrá arreglo de rancho y 76 formaciones para la nueva reorganización de desfile, por compañías, por edades, por orden



de lista, por estatura, por número de gorra,

Segundo día. Corren las bolas de una posible franquicia, de fiesta donde el cadete fulano, baile donde la prima de perencejo... más... ¡Cielos! Recórcholis ¡Canastos!... No hay salida en vista del ensayo a efectuarse dentro de dos días a las 01:00 y... recordar amigos que esto no es la escuelita de la señorita Verdura ni del padre piña... Y a propósito de piñas el caneco Balén y su apuesto protector no han salido a la calle y ya tienen un tufo para des-

pistar guacamayos y un guayabo con todo y cocodrilo rosado.

Cuarto día. Al fin franquicia... Alabadas las alcantarillas de Fontibón. Pero ¿que sucedió? Mi amigo Reyes tropezó al brigadier Uribe y por supuesto terminó más clavado que kikuyo de muladar. Pero Guerrero... dónde está el buen Guerrero? Oiga recluta búsqume al apuesto y gentil Guerrero. Permiso mi Guama Guerrero está de rancho... (sin comentarios).



Parece que la suerte no acompaña a mis amigotes, pero estoy seguro que mañana se desquitarán con una merecida franquicia por lo menos hasta las 04:00. Pero ahora que recuerdo mañana es el glorioso desfile del 20 de julio y seguro después del desfile habrá acuartelamiento como medida precautelativa de Min guerra y... os recuerdo mis buenos amigos que donde manda General no manda un baboso recluta.

Mañana de seguro que sí podréis salir mis

caros amigos y os vaticino buena oportunidad para destrozor corazones femeninos... Válgame Dios si mañana nos vamos. Creo que mis amigos están más de malas que el dueño del circo al que se le creció el enano.

Lo sorry de purísima verdad y que el diablo me escupa un ojo si miento, pero este par de mandriles están más torcidos que la giba del bobo Rico. C'est la vie mon frere... C'est la vie...

Sucede Todos los Años



Cuando se dió el anuncio oficial, como de costumbre, ya era noticia vieja entre los cadetes, especialmente los reclutas, y comenzaron a llegar a la escuela giros con cifras astronómicas y cartas de madres previsoras y experimentadas en viajes, en que recordaban a sus "muchachitos" las reglas esenciales del buen turista, además de recomendaciones de calibre de "aprovecha para practicar francés", "en Nueva York no dejes de visitar a tu tío Federico"; "tu prima Lulú quiere una mantilla española", "y una libra esterlina vale tantos dólares". Todo esto porque lógicamente, mi cadete recluta había escrito a casa informando sobre el itinerario del "crucero de verano" (nombre imaginario), que incluía puertos sobre los siete mares.

¡Ah! imaginación del recluta, alimentada por esperanzas, por cuentos de cadetes antiguos, y sobre todo por los optimistas prospectos de la Escuela.

Volvamos ahora a los hechos. Con el pecho lleno de aire, (de que más con esta papa tan mala?), nuestro héroe contempla desde el puente de sañales el muelle, las autoridades navales en su sobrio saludo militar, las novias y familiares entre lágrimas y sollozos sus pañuelos agitando. Mas afuera el pecho, más alta la mirada, ahí está nuestro Nelson en potencia (que aún cree en el cuento de "en cada puerto un amor").

Lentamente se desdibuja sobre el horizonte la silueta de la costa, y al mismo tiempo, para horror de todos, las grises cubiertas empiezan a perder su inmovilidad, con un leve bamboleo al principio y luego con un vertiginoso movimiento que durante las interminables horas subsiguientes acaba con ilusiones, con pechos erguidos, con sueños de lobos de mar, y, lo peor del caso, con aquellos apetitos que en tierra eran un gusto.

Y en adelante se inicia realmente el embarque del cadete recluta; confunde babor con proa, forma con la guardia que no le corresponde, mete los dedos en todas partes, opera todos los switches que encuentra; gritos, sudor, sudor, explicaciones, ¿qué pasó? Mi cadete apagó la bomba de lubricación "para saber qué sucedía".

Como a muchos de su congéneres, a nuestro Lobo de Mar, no le correspondió una laca, total, que vive con su ropa como si la hubiera masticado un dinosaurio. Tal como estaba extraoficialmente previsto, la comisión de bienestar falló y he aquí que hemos visto nueve veces la misma película de cowboys de la época de Tom Mix.

Caras pálidas; colas por una "pava" y de Pielroja los succulentos comisos botados al

agua; desaparición de tres o cuatro a la hora de la formación, gorras perdidas, cinturones de color diferente al uniforme, zapatos tennis, "blanqueada" en el almuerzo, planes para la vida civil; náuseas; desfase permanente; esto es un ligero retrato del primer coqueteo con la vida del mar. Pero, Animo muchachos el viernes llegamos a puerto! (hoy es lunes).

—Mi teniente, si se aparece un submarino ruso, ¿qué hago primero, ponerme el salvavidas o rezar.

—¿Por qué hace tanto calor en el rancho?.

—¿Verdad que con el radar se ven hasta las gaviotas?.

Preguntas como estas, y otras más inocentes aún, son el dolor de cabeza de los instructores, quienes con estoica resignación hacen lo posible por convencer al cadete de que no está en una enorme cámara de torturas, sino en una unidad de guerra en plan de entrenamiento.

¡Tierra a la vista! Renacen las esperanzas, vuelven los colores a las macilentas caras. Después del tradicional e inevitable baldeo, ya están todos formados en la cubierta, vestidos de blanco y sospechosamente perfumados (el agua a bordo es escasa). Minutos más tarde los veremos caminando alegremente por el muelle, dispuestos a adueñarse del puerto, a comer y a beber pues el lunes zarparemos y ya la cosa será a otro precio.

Un enjambre de hermosas muchachas rodea a un cadete, que con ademanes de Lobo de Mar, explica cómo arrastró su buque la última tempestad y de qué manera salvó él la situación tomando el control del buque por ser el único que no estaba mareado. Muestra orgulloso la herida (que se produjo tratando de parar un ventilador con la mano) y explica que fué cuando salvó de las fauces del tiburón a un compañero que se fué al agua durante uno de los últimos huracanes. Todo lo cuenta con un aire de seriedad y de un modo tan convincente, que él mismo se siente cohibido ante la presencia de un héroe de tal categoría.

Pero, todo llega y todo pasa; apenas el buque se abre del muelle se repite exactamente la misma historia, pero ahora ya tiene en la cabeza material suficiente para contar en vacaciones una "anécdota" que bien podría comenzar: "...cierta vez, navegando a la altura del Cabo de la Buena Esperanza...".

Pero nos hemos olvidado del glorioso cuerpo de guardiamarinas; de ellos es también el crucero; van de lado a lado del buque, completamente dueños de la situación y adaptados al medio, dando ejemplo del comportamiento a los cadetes.

Al atardecer los vemos en el puente, sextante en mano.

... ¡Ya está! La tiene reflejada en el espejo; maniobra cuidadosamente el brazo móvil y el vernier, la lucecita baja hasta colocarse a la altura del horizonte, todo va bien; ... ¡Pero qué hay!, una confusión la tiene cualquiera; no era una estrella sino la luz del mástil. Suerte para la próxima vez mi guardiamarina; por lo menos



esta vez no trató de hacerlo con el estadímetro. Ahora a los cálculos; Tablas, Almanaque Náutico, Escuadras, Paralelas, Compás, Rosa de Maniobras, Hojas de Ploteo, Star Finder, todo un alarde de la moderna técnica náutica. Siglas, Abreviaturas, Tiempo Medio de Greenwich,

Tiempo Zona, altura sextante, altura verdadera, Azimut, etc., números, sumas, restas, al fin el resultado, la posición de nuestro buque por observación astronómica. Confrontamos con la carta, y damos cara a la triste realidad: si lo que dice aquí es cierto; tengo visible por toda la proa las salinas de Zipaquirá ¡Pero si en el aula era tan fácil! Paciencia, amigo.

A pesar de todo, los buques siguen su ruta imperturbables; siempre hay alguien que a última hora compone la situación.

... Grita el Comandante, grita el Oficial de Guardia, grita el Jefe de Embarque:

—El Guardiamarina de guardia en el C.I.C. al puente!

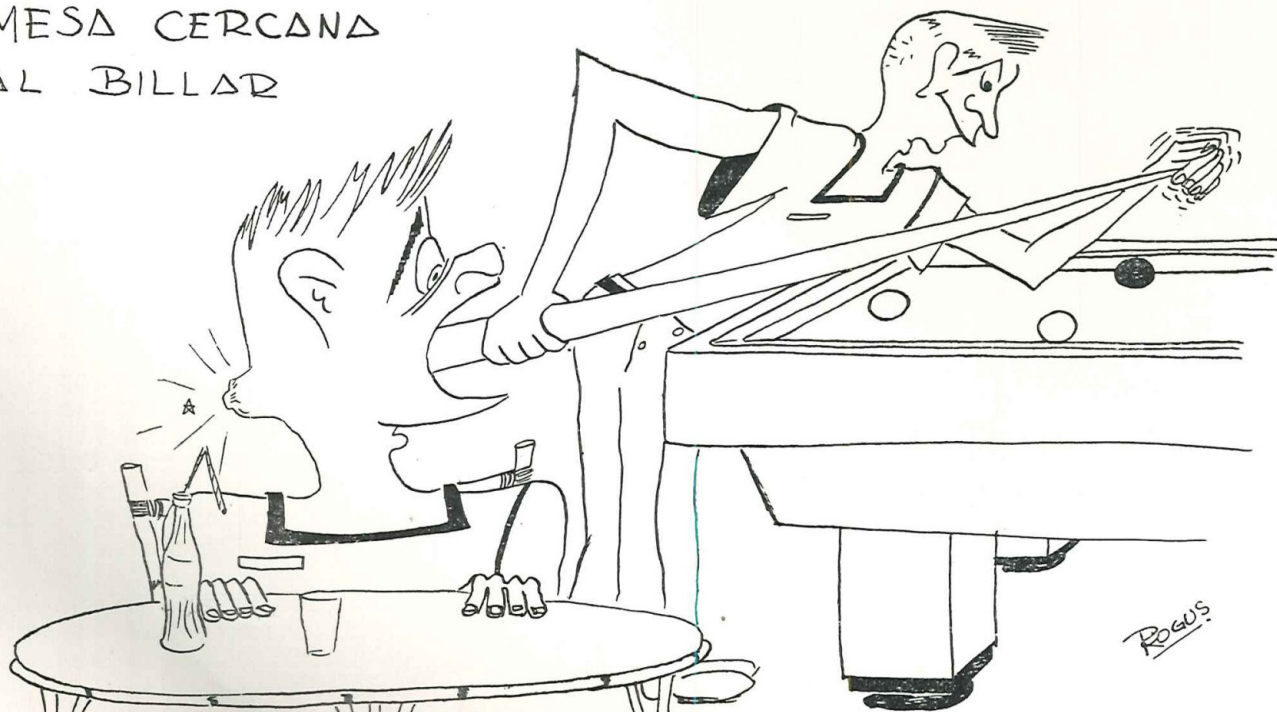
Quieren que vea con sus propios ojos el contacto al cual él, con toda su técnica, calculó matemáticamente: rumbo 185.3, velocidad 17 nudos. Allí está y es nada menos que, Una isla con palmeras y todo!. Ojo con la rosa de maniobras mi Guardiamarina.

¡Cuánto tiempo sin verte Cartagena!

Ahora más que nunca; se nos hace bella nuestra Escuela Naval. Nos queda un cúmulo de nuevas experiencias, en nebuloso recuerdo de las dificultades atravesadas, y la recóndita experiencia de que para el crucero del año entrante, ya las cosas serán distintas. (Amanecerá y veremos).

Guardiamarina RICARDO GARCIA.

MESA CERCA
AL BILLAR



Historia de un Viaje a Velas



CAPITULO I

Donde se narra la verdad y sólo la verdad sobre lo ocurrido en la primera salida de don Alberto de las Manchas, a bordo de una ballenera (Objeto desconocido para él), con una tripulación de bizarros marinos.

En una oficina de la Escuela Naval de cuyo nombre no quiero acordarme se fraguó y discutió una hazaña que debía realizarse. Se estudió vida y milagro de cada uno de los guardiamarinas, rechazando los ineptos moral y natalionalmente. Se dió el "Chance" a figuras de la talla de Fredy "Magallanes" Rankin, Rodrigo "Ruy" Salas de Navegar, Sergio "Dutton" García, etc., Se distribuyeron trabajos así:

El inefable (Perdón, infalible, Alberto, Dirección guión y montaje.

Luis "Pánfilo" Martínez, encargado, de velas, jarcia, vergas y falcas.

Rodriguito, técnico motorista, encargado de propulsión (Mayorista).

Sergio "Dutton" García, encargado de la talla, del transistor, director de la maniobra de "Fondeo".

El asustado y macilento Rankin, asesor de trabajos menores (Achique, pelada de naranjas) y por qué no decirlo de marearse o si no, el equipo no sería marinero y completo.

Ya en el lugar de los hechos, alza arriba a las 02:00, se oyen papáyicas órdenes: Formar el personal del pelotón (Todavía le quedan algunos resabios a don Alberto, pensarán ustedes). "Tal... Frén. Aquí..."

Media hora de rechinar de aparejos con grandes esfuerzos se pone a flote la intrépida nave que abrigará en su casco los aguerridos lobos de mar. Dos horas "Leiter", dos horas perdidas tratando de poner (Bajo la dirección de Alberto naturalmente) La mesana asegurada a los machos del timón, la mayor en el stay de proa, etc.

Se oyen frases sueltas así:

Alberto: "Hay que desentalingajla"

Sergio: ZZPTZZZZ...

Rodri: "...¿Por qué me pasará esto a mí?"

Fredy: "Mi Guardiamarina, a'onde coloco el "Transistor"?"

"Hale esa cabuya".

"Fíjese dónde pisa, recluta".

Alberto: XXX (CENSURADO XX Buchijertes! No me sirven pa'nada! Yo fui brigadiej mayoj del batallón y sé que eso es falla de los brigadieres! —Formar el pelotón— Atición... Fer! La vista a mi Coronel... Otra voz, a mi Capitán... Viista a la de...ré!

Se da el parte sin novedad (Resabios, resabios, mi querido amigo).

Vista al frent... (Huele a verde oliva verdad?). Brigadieres fuera de la fila, en orden de compañías, pelotón de caballería a la cabeza, con el himno de Infantería, a bordo... mar!

El pobre recluta, único que estaba en la fila, con su peinado "Shuler", se limitó a levantar los hombros con gesto que quiere decir "Cada loco con su tema" se colocó un bichero y silbando alegremente una sonada muy apropiada para la ocasión ("Papayo comencé y papayo trataré de navegar"). Se adentró en la embarcación, testigo presencial de lo ocurrido y víctima de las inexperiencias de cada uno de los lobos de mar. Si Colón hubiera estado presente, se hubiera puesto a llorar de amargura, porque se hubiera sentido como un pobre aficionado, ante aquel despliegue de lobería.

CAPITULO II

Donde se narra una parte de la susodicha hazaña.

Olas! ¿Olas? Olas y olas, el bote haciendo contorsiones, quién sabe si debido al esfuerzo por no reírse de la maniobra, o por hacer sudar al patrón, agarrado a la caña, con alma vida y sombrero. Un sol fuerte, calcinante, se recrea en hacer más ardua la cuasi-marinera labor. No hay brisa y con buena voluntad no se impulsan los botes.

Críticas, relaciones, y relaciones críticas entre el mar y los exhaustos aventureros (Menos Sergio García, porque todavía no se había despertado).

¿Quieren oírlos?:

—Proa a San Andrés!

—Alistarse para el abordaje! (Traducimos: Al viraje).

—Comuníquese con el remolcadorj y solicite un ventiladorj, brigadierj!

—Ventilador de tiro forzado o de los otros, mi Teniente?

—Ey! Sergio, alza arriba, mire la brújula.

—ZZZZ... MNPTQ ?? ZZ...

—Ola buchifuerte, cuidau si cai!.

Como pueden ver, el director técnico se preocupa por su petsonal aunque (como le ocurriera una vez a bordo del A.R.C. Rafael Reyes) sólo tenía libro de minuta "P'a anotaj los mueitos, o citajlos a la relación!".

El bote, de bote en bote, avanzó unas millas impulsado por el exosto de los ronquidos de Sergio. Martínez, con una caneca de papas, cumplió su parte de Logística, se repartió "El almueijso" y entre mordiscos y ollejo, se levantaron los ánimos (Lógico, "Estómago lleno piedras lleva") y sigue Alberto: This is Centauro, all right. A erre, over out. Todavía no hay brisa?

—No mi Teniente.

—¿Qué horas son. Las trece?

—No mi Teniente.

—Yo creo que si llegamos hoy a San Andrés, puedo conseguirles franquicia hasta las 02:00.

—No mi Teniente.

Y así la falta de remolinos de viento, dió al traste con las aspiraciones de nuestros héroes.

—This is Centauro, all right A. erre over, out.

—¿Ya hay brisa?

—No mi Teniente...

—De malas.

Sí, de malas, porque Eolo no quiso prestar su colaboración, y se quedaron ahí, impacientes, deseosos de hacer historia. Pero vieron truncados sus deseos de vanagloriarse después ante sus respectivas Dulcíneas:

... "Hubieras visto cómo cogí al tiburón a golpes de remo"...

... "El viento huracanado azotaba inclemente la estoica resistencia de las cuaderñas",...

... "Tuvimos trabajos, pero gozamos" ...

... (Qué cinismo, verdad? Rankin). Llegaron remolcados, con cara de bucaneros frustrados, sin franquicia, mientras que los "No escogidos", los "Ineptos" se divertían en San Andrés, cerveza en mano, viendo y contemplando las turistas, escasas de ropa, sin tener que sentir como insulto aquello de:

"Este nu'es de por aquí
Este's de Capitanejo
No le creció más el coto,
Porque no tuvo más pellejo".

MORALEJA ¡Si no estás seguro de tener buena brisa, con Alberto-Sam no te embarques, porque Camarón que se duerme, ... que con su pan se lo coma...

SEX-TAN-THE.

MANDAMIENTOS DEL RECLUTA

- 1º—Amar al cadete antiguo sobre todas las cosas.
 - 2º—No jurarle lealtad en vano.
 - 3º—Hacerle muchas fiestas y presentarle las hermanas.
 - 4º—Honrar al antiguo como a padre y madre, sin echarle la...
 - 5º—No matar... el tiempo pensando en el crucero a Europa.
 - 6º—No volarse en Lulú por el caño.
 - 7º—No hurtar los comisos ajenos ni las novelas del cuarto piso.
 - 8º—No pasar partes a los cadetes antiguos ni mentir en relación.
 - 9º—No quitarle las novias a los Guardiamarinas.
 - 10º—Igual al séptimo pero peor.
-
-

FESTIVAL ARTISTICO EN CA EN

PARA LOS CHUQUISLESES CLAMOR



Páginas Sueltas

Desde la Corredera estoy pensando,
en escribir y dibujar matachos,
para poder seguir degenerando
a una buena gallada de muchachos.

Si pienso en brigadieres es muy jarto,
porque ya me cansé de criticarlos.
Pero si se traviesa alguno lo parto
para después despescuezarlo.

Cuando el teniente Riveros grita y manda
es como si llegara algún ciclón
y a todo el mundo le espera la tanda
para por fin llegar a relación.

Y es por no hablar de Sandoval el tigre
que de la Escuela Militar nos trae
todas las papayadas que su cráneo emigre
sobre algún buchijuerite que al fin cae.

Al flacuchento y encorvado Reyes
no le pudieron fabricar camisas
porque para esto existen unas leyes
y las de dril se le morían de risa.

Decir ¡Atención, fir! no es un problema
si de gritar y rebuznar se trata,
pero Zabala lo tiene como un lema
y cuando lo hace mete las dos patas.

No lea esto si quiere ser mi amigo
porque yo escribo es para la gente
y yo sé por qué es que se lo digo
¿no ve que es usted impertinente?

Si continúa leyendo me demuestra
que su curiosidad es persistente
y yo le voy 5.000 pesos de apuesta
que seguirá leyendo aunque le cueste

En la tercera estrofa sigue adelante
y seguirá hasta el fin de este panfleto
que cuando el gallo de San Pedro Cante
será un idiota de lo más completo.

Yo por mi parte ya me estoy cansando
y he tomado el pelo por un rato,
para que aprenda a estar siempre fisgando
la "oficina donde trabaja el 'Pato'".

Será hasta entonces mi querido amigo
cuando lo encuentre allí sentado
meditando y mirándose el ombligo
por no tener oficio patentado.

Moraleja:

Es normal de curiosos y metiches
vivir con las orejas en candela
y todo el mundo les grita empuja y pega
por preguntar hasta de qué hacen las velas.

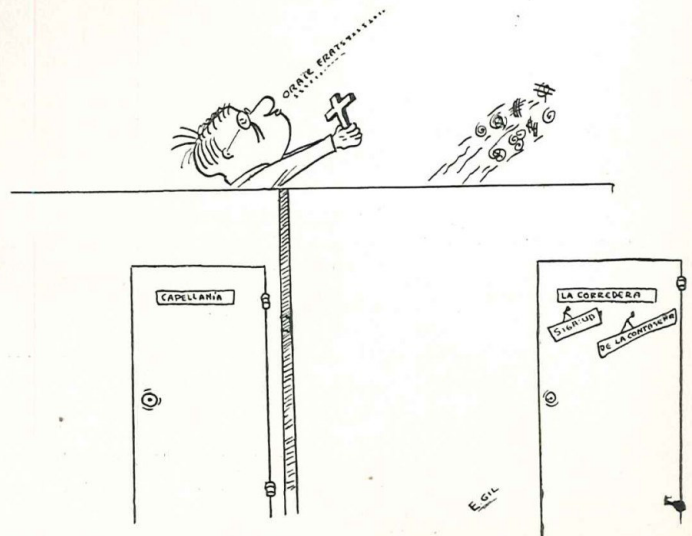


Entre Cadetes Navales

ANTONIO: Emilio quisiera saber si tu prima me ama?

EMILIO: Por supuesto que sí, por qué habría de exceptuarlo a usted?

Gráficas de la Vida Naval



LO QUE NO PUEDE SER

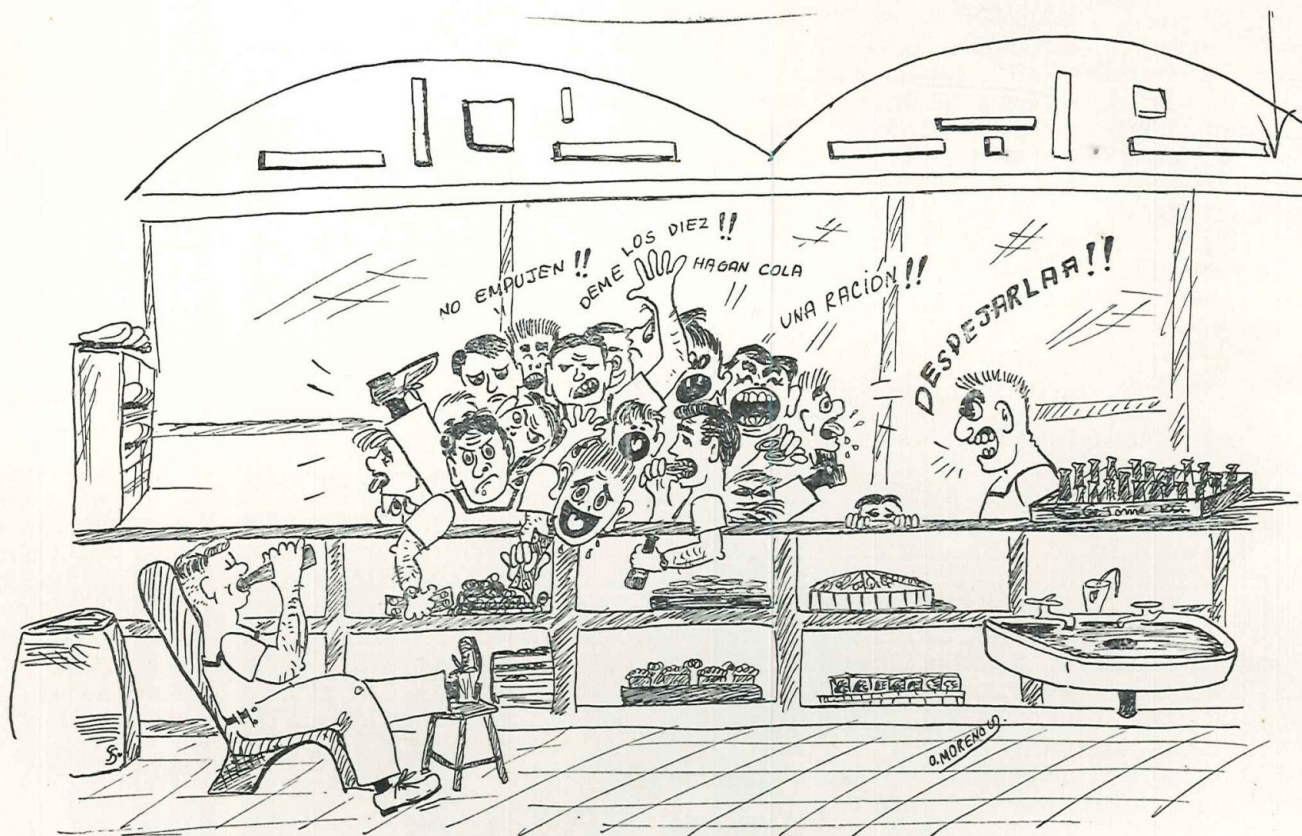


En breves palabras narraremos a nuestros lectores de "Tijera" las numerosas pero interesantes penalidades sufridas por una de esas tantas cosas llamadas "reclutas", que vegetan en nuestra Escuela, en su afán por satisfacer los deseos gastronómicos que a cada instante suelen acontecer.

Nos encontramos en el almuerzo, (¡qué iro-

nía!) exaltados y un tanto desorbitados se hallan los ojos del personal al observar con placer las muchas y abundantes bandejas servidas ante todos (cada día una menos).

Enfocando la mesa comandada por uno de aquellos que pertenecen al equipo de pesas, quienes necesitan en abundancia el sustento diario de peto y arroz, tales como el famoso GORI-



LIN, el esbelto, fornido y solicitado por LARGA DISTANCIA Pilotín Gaviria y muchos más, nuestro recluta GLOTÓN OTERO, ocupa el último lugar de la mesa donde raras veces llegan opulentas bandejas que indican que en ellas se colocó alimento alguno.

GLOTÓN se dispone a trincar su provocativo y ansiado menú compuesto por 4 alverjas a lo proyectil, cubiertas por la exquisita salsa de agua pasada por RAGU el delicioso arroz artificialmente moldeado en un grandioso pocillo de tinto y el gran trozo de BISTEC a la INFANTE pues es deliciosamente prepara-

do por éstos, inclusive antes de llegar la res al matadero. Glotón no ha quedado en parte alguna satisfecho por tan agradable LUNCH y sus ilusiones son ahora las de poner fin a su voraz apetito, con una succulenta y acostumbrada ración (40 pasteles de gloria y 10 Coca-Colas), una vez terminado el almuerzo.

¡Salir a formar! es la voz de su brigadier de sección. ¡Qué suerte!, por ahora las esperanzas de Glotón han quedado truncadas. Una vez en la arena el brigadier los sanciona por haber encontrado en las lacas del dormitorio, 50 latas de galletas acompañadas de sendos po-

tes de mermelada. Nuestro héroe que no quiso darse por rendido logró agotando sus esfuerzos clasificar de primero en 20 vueltas al polígono y 15 paseitos a la guardia externa. El Guardiamarina en un arranque de benevolencia y para estimular la labor cumplida lo retira a continuar su descanso.

Quedan 30 minutos para la próxima formación, tiempo más que suficiente para que Glotón lleve a cabo sus golosos propósitos.

Un instante después se encuentra en la cámara y es el último de 108 que forman la cola para llegar al mostrador de la cantina en donde suena el descorchar de botellas. Transcurren 10 minutos y Glotón es ahora el 5º de la cola. De improviso se escucha la voz del Cadete PÍOLIN quien ordena "Despejar el mostrador, pasar a arreglar la cámara"... Chispas ¡Maldición! por parte del tan sufrido Glotón, abnegadamente procede a llevar rápidamente botellas al mostrador. Vamos Glotón! es su oportunidad para comprar ¡Por favor Cadete, véndame 40 pasteles de glo... ¡ATENCIÓN! es el gemido ronco que ahora se escucha. El personal queda inmóvil. Las miradas se dirigen hacia la puerta. Es el Oficial de Guardia quien dice: Personal que falta por medirse la marinera al frente. Y cómo no iba a suceder? Glotón es el único. Paciencia, resignate, que todavía quedan 20 minutos de descanso... 40 de hombro, 10 de manga... ¡Qué suerte! Por la mente de Glotón van desfilando estas medidas dibujándose en forma de su tan anhelada ración.

¡Adelante Glotón una oportunidad más!... Cadete vendam... ¡Ring, ring! ¡Recluta conteste al teléfono!... ¿Qué se va a hacer? Aló Cámara de cadetes?... Perdón, equivocación... CRACK! \$=Nº+&%\$. Nuevamente a la carga, aún queda tiempo. Nuestro pobre recluta pecueco hace cola por milésima vez. En esta oportunidad se encuentra de cuarto, tercero, segundo, primero, al fin!... Cadete por favor una ración de cuare... ¡Reclutas que se encuentran en la cámara salir a formar! Se trata del cadete de rancho de tercer año quien necesita unos cuantos antropoides para brillar el piso del dormitorio: 3, 6, 8, 10 hasta aquí, el resto retirarse. ¡Salvación, Glotón no ha quedado en la colada, rápidamente gana posiciones, es el primero de la cola, Cadete tenga la fineza de venderme... ¡Espérese recluta que atienda a los cadetes antiguos, esto no es un hotel ni un CREAM HELADO, se le presenta al brigadier por falta de cortesía militar, recluta conchudo! Los minutos pasan. Se avecina la hora de la formación. Glotón sigue de primero; es ahora el cantinero: recluta si quiere que le venda, limpie todo el mostrador por ambos costados! Como ordene cadete

...ra, ra, ra. Cumplida su orden cadete Bueno ¿qué desea Ud? Una ración por favor. Tiene en suelto? ... No un billete de 20. No hay vueltas retirese! El sufrido cadete que no se rinde, logra que un compañero le preste 5 pesos. Otra vez a hacer cola. Si estuviera aquí el Cadete Mc. Gaita, que molestó a mi hermana en el viaje a Bogotá, él me compraría y no tendría necesidad de estas cosas, pero a lo mejor está disgustado conmigo, pues mi hermanita por estar con el otro, no le ha escrito estos dos últimos meses. Al fin nuevamente de primero. Ca... ca... cadete una ración y puede quedarse con los vueltos. El cantinero le acerca pasteles y Coca-Colas; Glotón las toma en la mano ahora se sienta, cuando de súbito se oye una voz. ¡Despejar la cámara cuento tres uno, dos, dejar todo lo que tienen en la mano, listos, tres alto! El pobre Glotón está a tres pasos de la puerta, confuso; abatido, mira con infinita tristeza su apetecida ración, allí sobre una mesa. Sabroso bocado para RAY-COLL (Perro de la Escuela). "Los cadetes que se encuentran en la cámara, trotan a las cuatro, trotan después de comida y se levantan a las cuatro a. m. Lógicamente a trotar. O ¿qué se están creyendo, que esta es la Universidad del Mar? Ya está formando el Batallón. Otero, el sufrido Glotón, sube rápidamente las escalas del dormitorio para cambiarse de uniforme. Pum! Tropezó con el Teniente Riveros... "Recluta fíjese por dónde camina, se presenta a Relación por atentar contra la vida de un Oficial" Cero y van dos!

Rápidamente se cambia en kaky. ¿Dónde estará la forniture? ¡Ah! debajo del colchón. El portafusil marrón ¿dónde lo puse la última vez? ¡Dios mío ayúdame! No fue precisamente Dios el que vino a ayudarlo, sino el Comandante de la Compañía. ¡Cadete ¿por qué no se ha presentado a la formación? Se presenta a la relación! por evadir una formación, miren esa facha, sin botones, las botas sucias, la chapa sin brillar, recluta perrata a la fija que es de la sección del brigada Cagua, se queda sin descanso el resto del mes, es el colmo, ¿quién es su brigadier de escuadra?... "TO-TO, o... otra voz mi Teniente es mi brigadier Torres. Para acabarla de embarrar, mire ese fusil como un chocolate y todo raspado, parece la cabeza del brigadier Delgado. A la relación por descuido con el armamento.

Y así nuestro recluta pasa la hora del "descanso" resultando más clavado que mariposa de museo. Más de malas que el dueño del circo al que se le creció el enano.

DRACULA.

SABIA UD?

Que Quintero Humberto vino a estudiar a la Escuela patrocinado por TARZAN?

Que el Cadete Emilio Belén, en el viaje a Bogotá cambió la prima por una botella de aguardiente?... Sería la de Navidad?

Que el Brigadier Cagua es el benefactor del estadio municipal de Tejo de Silvania? siquiera será una vereda?

Que el Brigadier Mayor del Batallón, Romero Edgar, cuando se dirige al Batallón lo hace de la siguiente manera: Mirtha, Los Guardiamarinas y yo, queremos que se haga esto o lo otro.

Que la expresión del recluta que le dejó caer la bala al guardiamarina Cajiao en la pierna, fracturándole la tibia y el peroné, fue: ¡Otra voz mi Brigadier!

Que Carlos Olmus, se acuerda de la novia cada vez que hace EL-VIRAJE para entrar al laguito del Caribe, pero ella lo hace solamente cuando hacen falta 15 días para salir de vacaciones?

Que la novia del cadete Héctor Useche le tuvo que pelear porque su padre es partidario de la discriminación racial?

Que al Brigadier Trejos al regreso de vacaciones se le vino por equivocación un par de ALPARGATAS?

Que Spicker Edgar es tan tacaño que se levanta a las dos de la mañana para no gastar la sábana?

Que la jefe del Departamento de Sociales usa sombrilla dizque para no quemarse del sol?

Que el Chivo Salas por carecer de amigos en la Escuela tuvo que conseguirse un mico para que le hiciera compañía (compatibilidad de caracteres).

Que a Romero Edgar lo tiene tan agarrado la novia que el día de la boda no van a celebrar el matrimonio sino la cogida del marrano?

Que el recluta Reyes es tan flaco, tan flaco que tiene más carne un mico en la cadena?

Que el brigada Vila es más viejo que la costumbre de caminar? aunque todavía no ha aprendido.

Que el Tte. Vélez está palanqueando por debajo de cuerda la reclutada de los 3 Ases?

Que el guardiamarina Martínez es más feo que una suegra envenenada?

Que si a los Spickers no los casan al otro día del grado yo soy un clavel?

POBRE "CORREDERA"

De este cadete hablaré
que tiene la bocina corta
su nombre no lo daré
y además
¿a usted qué le importa?

Cuando su nariz asoma
es porque está preocupado
y si le dicen que coma
pone cara de asustado.

Al preguntarle por qué
nos contesta con descaro,
es que yo como ponqué
no barato sino caro.

Nos preocupa señor Toro
su estómago desdichado,
y si no como lo atoro,
con espigas de pescado.

Yo como es la miel de abeja
con galletas y con queso
y aquí nos trajo una vieja,
y nos dejó sin bostezo.

Bueno mi querido amigo
si no le gustó la papa
pues rásquese usted el ombligo
aunque ponga cara de mapa.

que hizo ayer en to'a la tarde
Siguiendo la discusión,
se presentó a relación
¿o to'avía la jeta le arde?

Si no trotó entonces qué hizo
se durmió en "La Corredera"?
pues tráigame ese comiso
pa' que vea lo que le espera.

No sigamos discutiendo
cadetico impertinente
que su nariz va siguiendo
la ruta de un sol ardiente.

No me pregunte por qué
es que lo vuelvo a clavar
es porque usted se las gana
y por eso va a trotar.

Cuando se vuelva juicioso
y me prometa ser bueno
podrá ir a "Corredera"
a descuerar el rostro ajeno

Conmigo sí no se meta
porque eso es muy peligroso
se va a ganar su galleta
recluta pecueco y baboso.



DICCIONARIO

- PAVA: La décima parte de una "lagaña".
 RECONTRAPAVA: Lo mismo pero más chiquito.
 FRESCA: Noticia de mayor exclusividad que la "bola".
 DRIZA: "Pita" que sirve para "subir" la "bandera".
 O.G.A.: Organización de Gamonales Arruinados.
 CUADERNA: Hembra del "cuaderno".
 VAGRA: Hembra del "Bagre".
 BAO: ...VIENE, como es la cosa.
 PARTE: Sarta de mentiras.
 NAVEGACION: Ciencia difusa que enseña a encallar buques.
 GUARDIAMARINA: Cadete de último año pero que anda más clavado.
 CHINCHORRO: Flujo de chinches.
 IMAGINARIA EN LA CAMARA: Cadete que se levanta a leer revistas y a jugar billar.
 LLAVE: Hermano.
 FLECHA: El mismo nexo.
 JOCHE: Alérgico a las formaciones.
 DIRECTIVA: Recopilación detallada de un programa para que los cadetes lo ejecuten exactamente al revés.
 LICENCIA: Delirium tremens.
 FRANQUICIA: Lo mismo pero más chiquito.
 VACACIONES: Lo mismo pero más grande.
 ENFERMERIA: Veraneadero gratuito exento de impuestos.
 COMEDOR: Recinto de las desilusiones.
 CAMARA: ELEGANTE y ARISTOCRATICO sitio visitado frecuentemente por los cadetes para que los piquen los moscos.
 AULA: Dormitorio de manejos.
 PERNOCTADA: Sueño irreal e imaginario.
 ROPA DE CIVIL: Raros aditamentos usados por los cadetes en las fiestas de noviembre.
 IGUANODONTE: Mermecofágile.
 MERMECOFAGILE: Troglodita.
 TROGLODITA: Recluta.
 ESPECIALISTA: Recluta, pero más viejo y más bruto.
 ENFERMERO: Vendedor de cigarrillos, bocadillos y chocolates.
 PELUQUERO: Lo mismo pero más barato porque anda más "vaciao".
 CATOL: Vareta de carne amarilla.

— A E L L A —

Capri, que odia las aves, relaciona su amor con las cuatro estaciones. El único chance de encontrarlo tragado es en verano, pues la enfriada que se pega en invierno es tremenda. He aquí una breve explicación de lo que él llama su poesía:

NO VENGO A PEDIRTE PERDON (Se le ablandó el corazón).

PUES NO SOY CULPABLE DE LO QUE HA PASADO (Ya le está echando el pato a ella).

NO VENGO A PEDIRTE PERDON (Vuelve y juega).

PUES HASTA EL AVE CUANDO HACE FRIO DEJA SU NIDO ABANDONADO (Qué ave tan desnaturalizada)

NO VENGO A PEDIRTE PERDON (Y entonces a qué viene).

PUES SOLO LA DISTANCIA ES CULPABLE DE LO QUE HA PASADO (Amor de lejos amor de...).

TE AME SINCERAMENTE (No parece).

MI CORAZON SONREIA AL VER SUS LATIDOS COMPARTIDOS (prodigio de la cirugía moderna).

Y POR TI SUPE LO QUE ERA PRIMAVERA Y BESOS ESCONDIDOS (Muy bonito, no? y a escondidas).

TE AME SINCERAMENTE (Qué traga por Dios!)

COMO SE AMA LA VIDA CUANDO NOS SENTIMOS POR EL AMOR PRENDIDOS (Es una llama más peligrosa que la del Acetileno. Ni hablar de la cicatriz).

MAS LLEGO LA NIEVE (A tullirse de frío se dijo).

CON SU FORMA DE AUSENCIA Y DE DISTANCIA A SEPARARNOS (Es lo que se llama nieve amorfa).

MAS LLEGO LA NIEVE (Quién aguanta la tembladera?)

Y CON EL FRIO PARECIA MAS DIFICIL ENCONTRARNOS (Pulmonía doble por lo menos).

MAS LLEGO LA NIEVE (Ese amor debe estar como un polar)

A DESTRUIR ESE CALOR QUE NOS UNIA HASTA AGOTARNOS (Los cambios bruscos de temperatura son peligrosos).

Y COMENZO EL OLVIDO (Clima templado huevo tibio).

PUES DONDE AGONIZA EL AMOR ADEMAS DE DOLOR HAY SOLO PENAS (Ya lo decía yo).

Y COMENZO EL OLVIDO (Ya ni se acuerda del teléfono).

QUE TANTO HIERE CUANDO SE HA QUERIDO Y SE LLEVA EL AMOR ENTRE LAS VENAS (Otro prodigio de la cirugía moderna, transfusión sentimental).

Y COMENZO EL OLVIDO

PUNTO FINAL DEL CORAZON, (A eso lo llaman infarto).

ATROZ ABISMO DE LAS HIENAS (Y dele con la poesía nadaísta).

Y SE FUE EL AMOR (Que vaya pero que no se demore).

COMO SE VAN LAS AVES CUANDO LLEGA EL FRIO (Qué tirria que les tiene Capri a las aleteantes, ¿qué te han hecho? Acaso te ensuciaron tu ya puerco tapagorras?)

Y SE FUE EL AMOR (Ya debe estar lejos).

Y AL MIRARSE HUERFANO Y AL OIR DECIR, YA NO CON FRIO (Al fin qué. ¿Frío o no?).

Y SE FUE EL AMOR (Qué lata ya lo sabemos).

CON SU CARGA DE LAGRIMAS Y SU SABOR A ESTIO, (Para colmo de males tiene que llevar humor vítreo).

Y SE FUE EL AMOR (Ya está bien con el tal amor).

CON SU CARA SUCIA, LLEVANDO EN EL ALMA UN GRAN VACIO (Lo que faltaba lo perratió y no le da ni jabón).

Y SE FUE EL AMOR (Eso ya no es amor ni es nada).

POBRE HUERFANITO FORMANDO CON SUS LAGRIMAS UN RIO (Para algo sirven los gases lacrimógenos).

Y SE FUE EL AMOR (Afortunadamente).

DEJANDOME SOLO DEJANDOTE SOLA... Y A LOS DOS CON FRIO (Y ahora a esperar el verano y se van a vivir donde mi tío.

CAPRI-CHOSO.



Los Civiles Amaestrados



Como dice la canción "Quien lo creyera" diez jóvenes universitarios rompieron la tradición de los requisitos primordiales para ingresar a la Escuela Naval. Tales como ser menor de veinte años, soltero, poseer mínimo 1.60 mts. de estatura y no exceder de 60 kg. (Pues esto no es un corral de marranos de engorde), tener consentimiento de los padres etc. Es así como un número reducido de graduandos que a pesar de sus años de experiencia en la vida cayeron en la trampita de "Ingrese a La Marina y conocerá el mundo"; o sería más bien que sus suegras los mandaron en castigo por borrachines, enamorados y malos esposos?

Bienvenidos a este jardín de Alá señores profesionales; las páginas de La Tijera se estremecen al veros llegar tan gorditos, melenudos y con esa cara de ingenuos; al mismo tiempo os compadece, pues no sabéis lo que os espera con Luis Carlos y el Bobo profundo del Manrique, que serán vuestros instructores inmediatos. Estos patios de calcinada arena, ese mástil que se levanta imponente y aquellos inmensos edificios serán vuestros eternos compañeros y testigos de los trotes, infanterías, plantones a las 08:00 y cuantas diversiones esperáis encontrar aquí en estos seis meses de curso acelerado, pues no vayáis a pensar que lo haréis por correspondencia como en la Hemphill; nada de eso jóvenes, aquí el grado se gana con el sudor del uniforme.

Los camarotes serán un paraíso, ya no tendréis que afanaros porque la señora no os tuvo la ropa lavada a tiempo, o porque el niño chiquito os refundió los elementos de aseo; a no ser que uno de esos que viven en la cuadra siguiente (LOS GUARDIAMARINAS) los necesitaron para una inspección.

El sol jamás tostará vuestro cutis si os hacéis socios del club del GALENO MUTIS (esto especialmente para L. López.

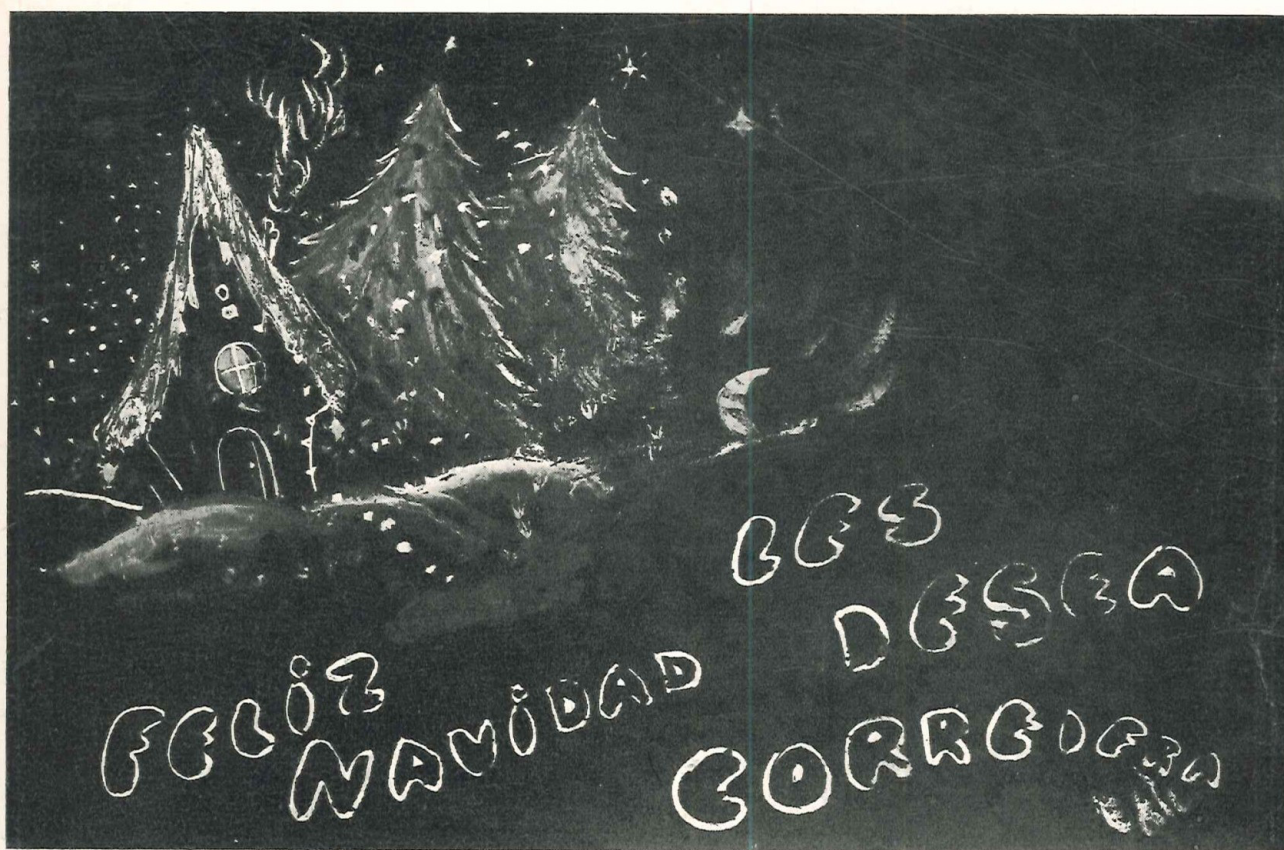
Si no queréis que os retarden el grado jóvenes profesionales, siempre, las manecitas bien sentadas, no entre el bolsillo, unido el pulgar, sacando pecho, no la barriga como lo estáis haciendo, mirando a un segundo piso imaginario. Así pasarán estos seis meses como hojas al viento, gozando de mala lata y riéndose a más no poder de las cabrioladas del Teniente Salas cuando está de guardia; al cabo de este tiempo seréis unas perfectos trogloditas y unas personas muy inútiles a la sociedad.

*Y para cerrar con
broche de oro y sin
palabras.*



CDNA. J. CARDONA.

Sobran los comentarios.



Ha finalizado el año lectivo de 1965. Cada cual recoge los frutos de acuerdo a la siembra: buenos o malos. Del árbol de la vida se desprende cansada una hoja más. Se inicia por ende el período de vacaciones y se nota invariablemente el olor a pino silvestre, a villancico, a fiesta que delatan claramente la vecindad de la época más bella del año.

