



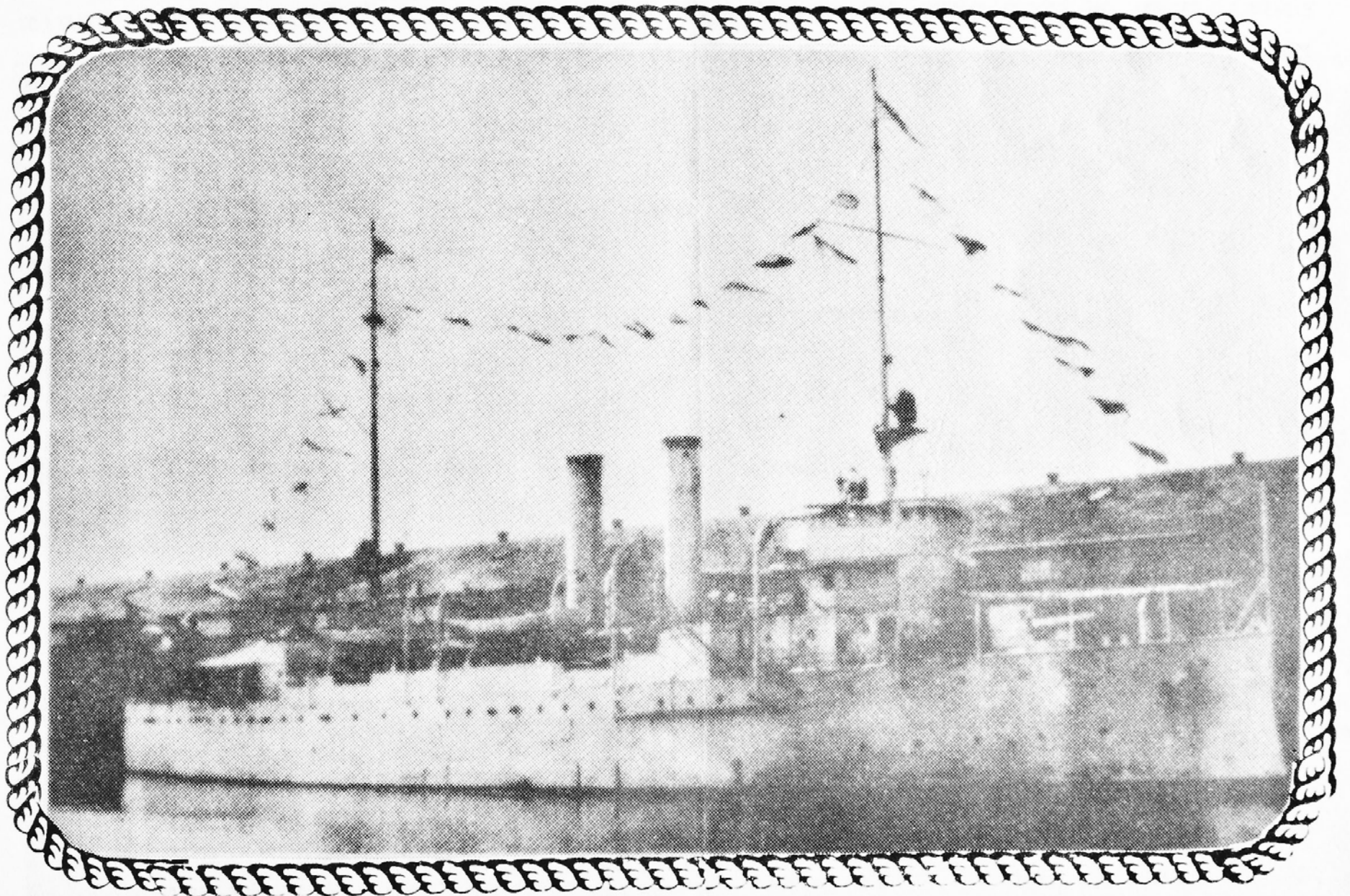
RUMBOS



AÑO 2

LA REVISTA MARINA

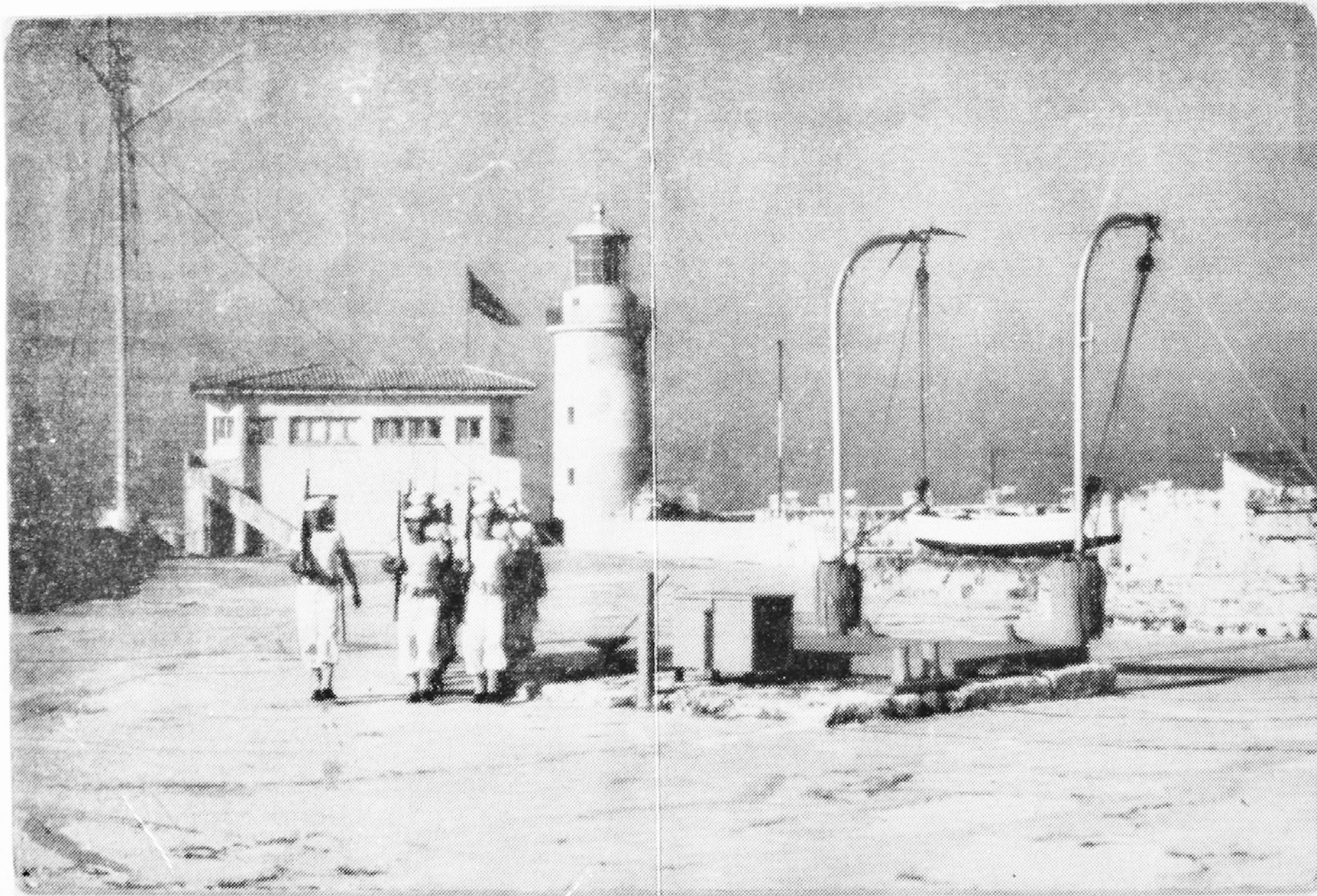
Nº.4



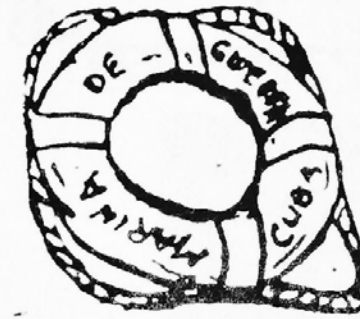
¡ASI ERA EL CRUCERO "CUBA";

EDITORIAL

Las fotos que aparecen en este número, han sido gentilezas de Eduardo López Calderón, Benito Loyola, Armando Gonzalez Varona Francisco Pichardo y Edelberto Roca. Para ellos mi agradecimiento e invito a todos los compañeros a enviarme fotos del recuerdo.



¡Recuerdos del Ayer.....!



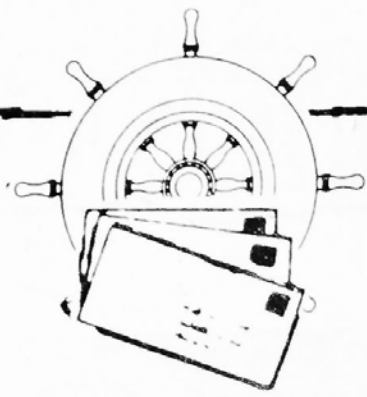
MARINOS



El pasado día 12 cumplió un año de haberse muerto el querido amigo y compañero Cap.de Fragata Armando Rodriguez Alonso M.N. Aquellos que fuimos sus amigos lo recordamos, al igual que a "Yuyo" Pereira que el 10 de Agosto pasado se cumplieron diez años de su fusilamiento por los bárbaros..Estuve en New York en unas cortas vacaciones y allí pude comprobar el impacto de "Rumbos"..Hablé con el Coronel York que esperaba estar por aquí en estos días...Francisco Pichardo nos recibió con sable y todo. Pancho con su buen humor de siempre. El me facilitó las dos fotos del Crucero "Cuba" que aparecen en este número.. Muchos compañeros no estaban en su casa, parece que por ser Labor Day estaban también de vacaciones...Quiero agradecer las atenciones de varios amigos y compañeros que fueron: Alvarito Estrada y Sra., los hermanos Gonzalez Varona, Joaquin fué compañero de estudios en la Academia, Fernando estuvo conmigo en el "Siboney" y Armando mi escribiente, para el cual y a su esposa Isabel que nos hicieron pasar horas muy agradables..Sentimos no poder ver a Morell y a Otero, que me esperaban para comer pero tuve que salir para acá por motivos de mi trabajo ... El mes que viene se cumplen dos años de la salida de "Rumbos" y esperamos seguir publicándolo mientras los compañeros quieran que siga saliendo, sin herir a nadie, sin polemizar y sin excluir a nadie que haya sido miembro de la Marina. No me interesa su actuación, si fué buena o mala; eso queda a su conciencia. No pretendo organizar a nadie, ni ambiciono nada, ni tan siquiera a Conserje de una Escuela Pública en una Cuba liberada ¿entendido? !O.K.!...Sólo me interesa que los compañeros de armas me ayuden a recordar lo grande y noble que fué La Marina de Guerra. Conserven a "Rumbos" pues verán hechos y nombres de queridos compañeros que los años han borrado de nuestras mentes y con los cuales compartimos muchas veces..El Capitan Emilio Leal me llamó para decirme que vive al lado de Mariano S. Bustamante, querido Profesor de Máquinas y Calderas y que desea conversar con los que fueron sus antiguos Alumnos; yo le envié la revista y se puso muy contento.

Por no haber recibido la colaboración del querido amigo Aurelio Torrente sobre el Transporte "Columbia" nos ha privado de su publicación.





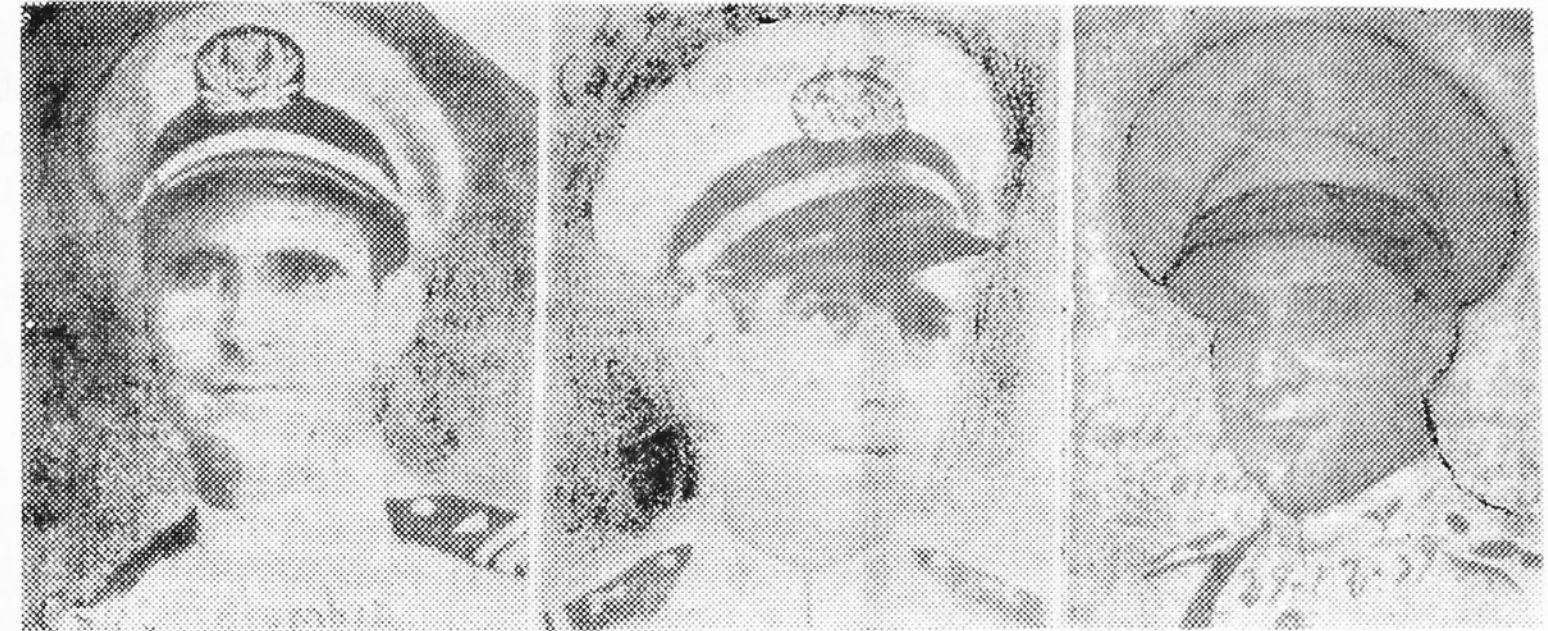
Entrega Especial!!

Carta de Angelito Hernandez desde Panorama City, en California, cuyas letras me emocionaron... De Antonio Franco otro de nuestros oficiales que defendieron con dignidad nuestra República.... Del compañero de la Flotilla Jose Rubira.... Ramon Ramirez Manresa, amigo de Clase y de Oficial y tambien en el Exilio... El que nunca falla y me honro con su amistad: Raul Gómez... El Capitan Jorge Navarro Custin, me escribe desde Wilmington.. Navarrito: estoy esperando tus escritos.. El Práctico Mayor de Isabela de Sagua Don Miguel Castell, un valor en su profesión.... Oscar Sosa y Candido Gonzalez, mis saludos y casi no los conocía cuando los ví.... Edita de Armas desde Los Angeles, siempre atenta. Edita leí tu cooperación en el periódico de Los Angeles y mi reconocimiento a Juan Franco. Yo le dí tu dirección al amigo Clodoaldo... Raul Otero siento no haber podido verte en New York.. Sí, es la misma persona, pero explícame mejor... Oreste M. Garcia, "Gallego estoy esperando la anécdota cuando embarcaste el burro o mulo en el "Matanzas" que era de Cancela, pero Arrazola te "pilló" Bonita carta de Ana Perez Arocha, Credit Manager de Davidson Lumber e hija muy querida de Julio Perez Arocha.. Arocha siempre estoy informado de tu salud por "Chicho".. Un verdadero sostén de "Rumbos" René Gonzalez, Presidente de Rex Air Freight, Inc... Rafael Perez Rivas, ¿Como andan los nudos? Los estoy esperando.... De Manuel Hortelano (Padre e Hijo) mis buenos amigos.... La quiniela no salió.. Del Cap. Francisco J. Martinez con un soberbio artículo que publicaremos.... Ovidio Acosta, compañero en el Castillo de la Punta.. Claro que nos veremos pronto... Del Tte. de Navio Manuel Cutillas de la Rosa, del cual fuí su escribiente cuando él era Ayudante del Distrito Naval de Oriente por los años 36 o 37 y que aún recuerda como yo terminaba sus cartas: De su amigo que lo és..... ¿A qué no te acuerdas de aquella noche en Antilla, cuando desembarcamos del "Cuba" y se nos fué el tren? Emiliano Diaz Miniet, saludando a todos los compañeros desde Long Beach, Cal.. ¿Me dirás algo de nuestro hermano Pascasio?.... La gente buena de Rodolfo Macias.... Los hermanos Yanes.. pero escribeme mas claro las direcciones, pues me escribe como lo médicos y yo nunca pude leer una receta.... El compañero de estudios Jose L. Rams, al que le estoy preparando un pequeño directorio.. Jesus Choca que me envía una copia del periódico de New Orleans del año 1935 donde aparece una foto del Cnel. Angel A. Gonzalez con motivo de la visita

(Cont. en la pág. 13)



EL VUELO PRO FARO DE COLON



Primeros tenientes Antonio Menéndez Peláez, Feliciano Risech Amat y Alfredo Jiménez Alum, pilotos cubanos que sucumbieron en la tragedia de Cali, Colombia, en el curso del vuelo panamericano.

Ampliando el reportaje sobre el vuelo Pro-Faro a Colón que con tanto cariño y con el titular "ALAS EN LAS ONDAS" publicó en el periódico "LA VOZ" (The Spanish Voice of New Jersey), el gran periodista cubano Luis del Valle, aquí van las últimas notas recibidas y ellas son:

"Como tú recordarás yo fuí a este viaje a la República Dominicana, y el que mandaba la tropa de desembarco lo fué nuestro querido amigo, el entonces Comandante Rafael de la Paz Garcia M.N., y el Capitán César Docampo Garcia M.N.; los barcos que fueron eran el "Cuba" y el "Patria" comandados por los Capitanes de Corbeta Alberto C. Casanova M.N., y José Aguila Ruiz M.N., respectivamente. Como dicen el vuelo se inició en Cuba, pero el día 18 de Noviembre de 1937, fecha del natalicio del Generalísimo Máximo Gómez, salieron de Santo Domingo, lugar donde se unió el avión que representaba a dicha República. Recuerdo muy bien que estuvimos navegando desde Santiago de Cuba hasta la República Dominicana 44 horas. Yo hice el viaje en el "Patria", donde también embarcó la Compañía del Ejército de Cuba, que la mandaba el entonces Capitán Uria Lopez M.M."

Rafael M. Martinez Echemendía M.N.

(Cont. en la pág. 12)



EL FINAL DEL "20 DE MAYO"

Por ALVARO A. CADENAS



Empezaré por decirles quienes fueron las personas que me hicieron la historia. El Capitan de Fragata Antonio Cuadras Garrote M.N., y los archivos de mi padre, (Manuel A. Cadenas, primo hermano del Capitan de Corbeta Felipe Cadenas Aguilera, M.N., quien fuera Profesor de la Academia Naval del Mariel y representante de

nuestro Gobierno como Agregado Naval ante la Junta Interamericana de Defensa, en Washington D.C., E.U.) posteriormente hablé con alguno que otro ex-tripulante pero ellos sólo corroboraron lo que yo ya sabía.

Después que la Marina de Guerra dió de baja al barco, éste fué adquirido por alguien en Cienfuegos para convertirlo en barco mercante. Debido a la escasez de barcos con motivo de la II Guerra Mundial, a finales del año 1942 la situación económica en Cuba era mala y la carga se estaba apilando en los muelles y no había con que moverla. A mi padre se le ocurrió la idea de meterse a Armador y fundó con otros socios la Compañía Armadora "Expreso Marítimo S.A.". No tengo suficiente espacio para entrar en detalles, pero quiero decir algo de la reparación ya que esto es importante. Primero se procedió a hacer un Survey y ver si era fehaciente la conversión en barco de carga. El "20 de Mayo" tenía una eslora de 150' y sólo 30' de manga. Como todos sabemos, en el año 1906 nuestro primer Presidente de Cuba Republicana Don Tomás Estrada Palma, adquirió los barcos "Cándida" y "Aillen" para reforzar el servicio de Guardacostas. Al primero le pusieron el nombre de "20 de Mayo" y al segundo, al finalizar el Segundo Gobierno Interventor, se le puso el nombre de "Enrique Villuendas" en honor al Serafín de los Coroneles de nuestro Ejército Libertador, según aparece en el libro histórico "El Monstruo Azul", obra que para orgullo de los marinos cubanos escribió el Capitan de Corbeta Eladio Bas Torriente M.N.

Este barco fué construido como yate y usado como guardacostas y por lo tanto tenía una cualidad que en aquellos tiempos era importante y era que hacía de 13 a 15 nudos. El Inspector dió sus sugerencias, entre las cuales estaba la conversión de las calderas a quemar petróleo, quitar todas las carboneras y hacerle tanques de doble fondos para petróleo. Se subió al Varadero de Castaño, situado en Punta Majagua, Cienfuegos. Este varadero tenía dos cunas y allí fué reparado desde la quilla hasta la línea de flotación. De este lugar fué llevado al Muelle Real, donde se le

(Cont.en la pág. 11)



Estuvieron por Miami Marine Supply los buenos amigos: Capitán José Castillo (Castillito) de la M/V "Costa Rica" recordando cuando lo relevé como Primer Oficial en la M/V "Pinar del Rio" y él fué trasladado para el "Rio Jibacoa". Entonces el Capitán del "Pinar del Rio" lo era Gerardo San Pedro, quien tengo entendido trabaja como Shipchandler en el puerto... También el Capitan Angel Maruri que es el Capitán Inspector de la Compañía Freedom America Lines y por último el Capitán Clodoaldo Gonzalez Carmenate que ahora tiene el mando del lujoso yate de la Casa Bacardí.. Para esos buenos amigos mis felicitaciones y muchos éxitos. Una carta que me honra: Querido amigo Pelayo: Tú revista-como siempre-llena de recuerdos y de tradición, que nos aleja de vez en cuando del "mundanal ruido", como decía Fray Luis de León y nos transporta a épocas mejores vividas de verdad. Ahí te mando unos datos sobre tonelaje, por si tienes a bien publica, ya que es interesante para todo marino el refrescarlo:

GROSS TONNAGE: No es peso sino VOLUMEN, ya que una tonelada gruesa equivale a un espacio de 100 pies cúbicos.

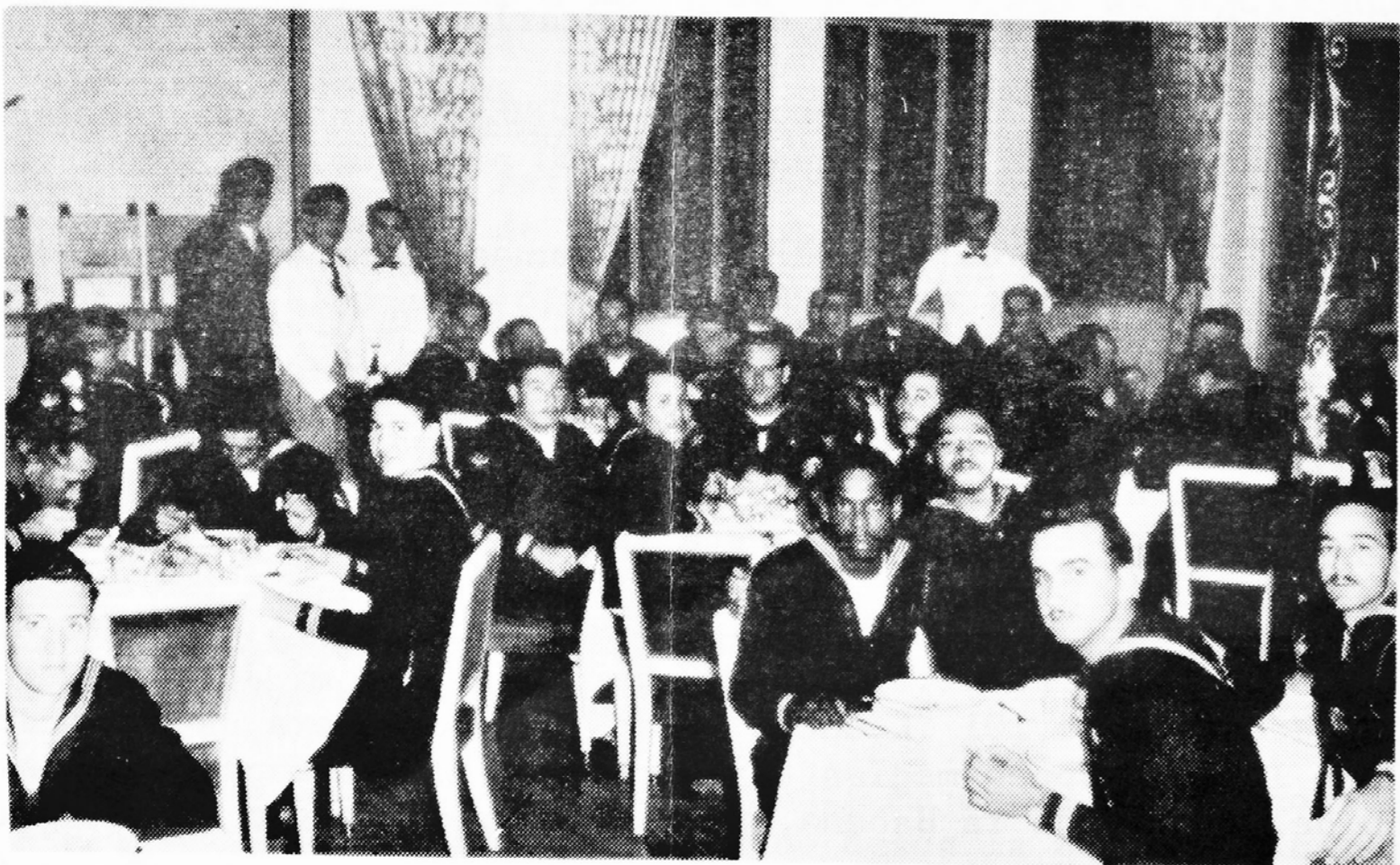
NET TONNAGE: Igual que el Gross tonnage, menos los espacios tales como: Cuartos de Máquinas, Alojamiento de personal, espacios para combustibles, etc.

DEADWEIGHT: Es el peso de la carga, combustible, etc. que puede ser transportado. Dicho en otras palabras: "La diferencia en peso del barco cuando está vacío y completamente cargado".

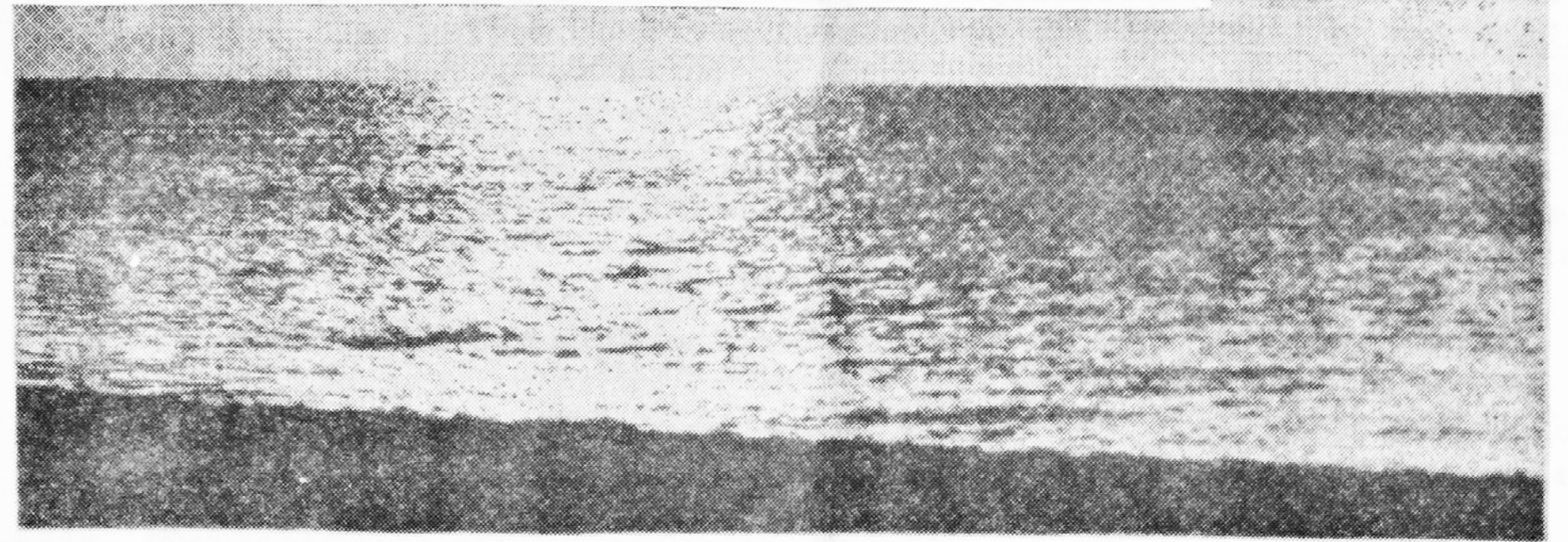
Un abrazo y continúa como vas, con "AMBAS MAQUINAS AVANTE TODA". Gómez Pérez... Gracias querido amigo, mi Jefe de Máquinas en el Guardacostas No.101 "Leoncio Prado" cuando yo era su Comandante por el año 1951. Después mediante riguroso exámen, alcanzó la plaza de Práctico del Puerto de la Habana, para honra y prestigio de la Marina de Guerra.



¡Recuerdos del Ayer....!



“DERECHOS DEL MAR”



Ahora qué, muchos pescadores cubanos han sido afectados por la prohibición de la pesca de las langostas en aguas próximas a Las Bahamas y siendo la pesca uno de los principales temas tratados en la Conferencia Universal sobre los Derechos del Mar, celebrada recientemente en Caracas, Venezuela y comprendiendo el interés que ha representado esa Conferencia siendo quizás, uno de los estudios que afectarán en el porvenir las relaciones entre las diferentes naciones del Mundo, debido a las inmensas riquezas depositadas en las profundidades de los océanos; hemos querido remontarnos a la antigüedad y buscar los principios que desde entonces, ha sido una continuada lucha sobre el dominio de los mares.

El Almirante Luis Carrero, en su obra Arte Naval Militar dice: "El dominio del mar puede definirse como la facultad de poder conseguir la exclusiva para utilizar libremente el mar en su función de vía de comunicación y el dominio del mar se ejerce cuando se logra la superioridad en poder marítimo."

El medio líquido se ofreció tan favorable al hombre primitivo para su tráfico con sus semejantes, que fué, sin dudas el primer medio de comunicación, y la "balsa" (unos cuantos troncos de árbol burdamente amarrados) el más antiguo vehículo de transporte, de aquí que las primeras sociedades humanas, los primeros núcleos de civilización, se establecieron principalmente sobre los cauces de los grandes ríos, y así vemos como un primer período de la vida humana, que pudieramos llamar "Civilización Fluvial", tiene sus principales escenarios en las orillas del Nilo, del Eufrates, del Yang Tse y del Ganges y en estas circunstancias encontramos también la explicación de por que las principales poblacio-

Derechos . . nes del mundo o están en el litoral o son atravesadas por grandes ríos. Cuando el hombre perfecciona sus medios para flotar y hacer navegar sus embarcaciones, sale de los ríos y va extendiendo su tráfico por el mar o, mas concretamente, por los mares entre las tierras, por los mediterraneos. Se produce entonces un período de civilización mediterránea que se desarrolla con un aislamiento prácticamente absoluto entre sí, en distintas regiones de la Tierra: el Mar del Norte, el Báltico, el Mediterraneo, el Mar de Japon, el Mar de China etc., siendo mas tarde cuando el hombre se decide a internarse en las grandes extensiones de los océanos, que estas civilizaciones toman contacto.

En el Mediterraneo, los fenicios son los primeros impulsores por la necesidad, se hacen mercaderes y, por lo tanto navegantes, y van ampliando cada vez mas la extensión de sus correrías y estableciendo cada vez mas lejos de las costas de Siria sus diversas factorías. Cruzando el Mediterraneo de extremo a extremo, corren el Atlántico a lo largo de la costa: por el Norte hasta las Sorlings y por el Sur hasta lo que es hoy Sierra Leona, mas tarde el dominio militar de las comunicaciones marítimas a través del Mediterraneo, que logra conquistar Roma, es la razón fundamental de su victoria sobre Cartago y el instrumento indispensable para ligar sus extensos territorios y para que cristalice la civilización latina.

Cuando Alejandro Magno conquista a Egipto, su visión, mas universal y ambiciosa que la de los Farones, le induce a fundar Alejandria, puerto a la vez sobre el mar y el Nilo y piensa sustituir las líneas de caravanas por líneas marítimas para lo que ordena explorar los Golfos Arábigos y Pérsico y dragar los bajos del Eufrates y el Tigris, a fin de poder hacer transporte a flote desde Egipto a Babilonia.

Durante toda esa época, el tráfico comercial entre Oriente y Occidente tiene una característica general; los productos que se transportan son de poco peso y escaso volumen en relación con su gran valor; se trata de artículos de lujo, como la seda, los tapices, las piedras preciosas, las maderas exóticas, el marfil de Arabia y Etiopia, el oro, las perlas de Persia y las "especias".

En la Edad Media, las Cruzadas dan lugar a una intensificación del tráfico marítimo. Los hombres que van a combatir a Tierra Santa vuelven al cabo de los años a sus pueblos de origen, aficionados a la suntuosidad de la vida oriental y crean la necesidad, entre las gentes ricas de los estados europeos, de los vestidos de seda, las especias, las drogas, el azúcar etc., que, si bien ya eran conocidos y usados

en las épocas de Roma, habia casi desaparecidos a causa de la invasión de los bárbaros y como consecuencia de la austeridad de la vida que caracteriza los primeros tiempos del Cristianismo. El desarrollo del lujo en Europa hace el tráfico con Oriente, con lo que entonces llaman Las Indias. Comienzan así los grandes descubrimientos geográficos de los Siglos XV y XVI. Los españoles navegando hacia el Oeste a través de un Atlántico desconocido y los portugueses, corriendo la costa occidental del Africa hacia el Sur, pretenden llegar a Las Indias. Pero los primeros encuentran mucho más. Encuentran todo un mundo donde aparecen inmensas riquezas en productos exóticos y en oro, que se logra mediante intercambios fabulosamente beneficiosos. Unas simples cuentas de vidrios, unos cuantos cascabeles o cualquier baratija, se puede cambiar por oro puro, y por las mas codiciadas "especias". Estos intercambios estimulan poderosamente el interés individual y colectivo y que hace surgir lo que pudieramos llamar el período de civilización atlántica que, mas tarde, al descubrirse el Pacífico y llegarse realmente por el Oeste hasta la costa oriental del Asia, comprobándose así la redondez de la Tierra (Viaje de circunavegación de Elcano 1519-1522), se convierte en la civilización que, en el orden de la clasificación establecida, llamaríamos civilización oceánica.

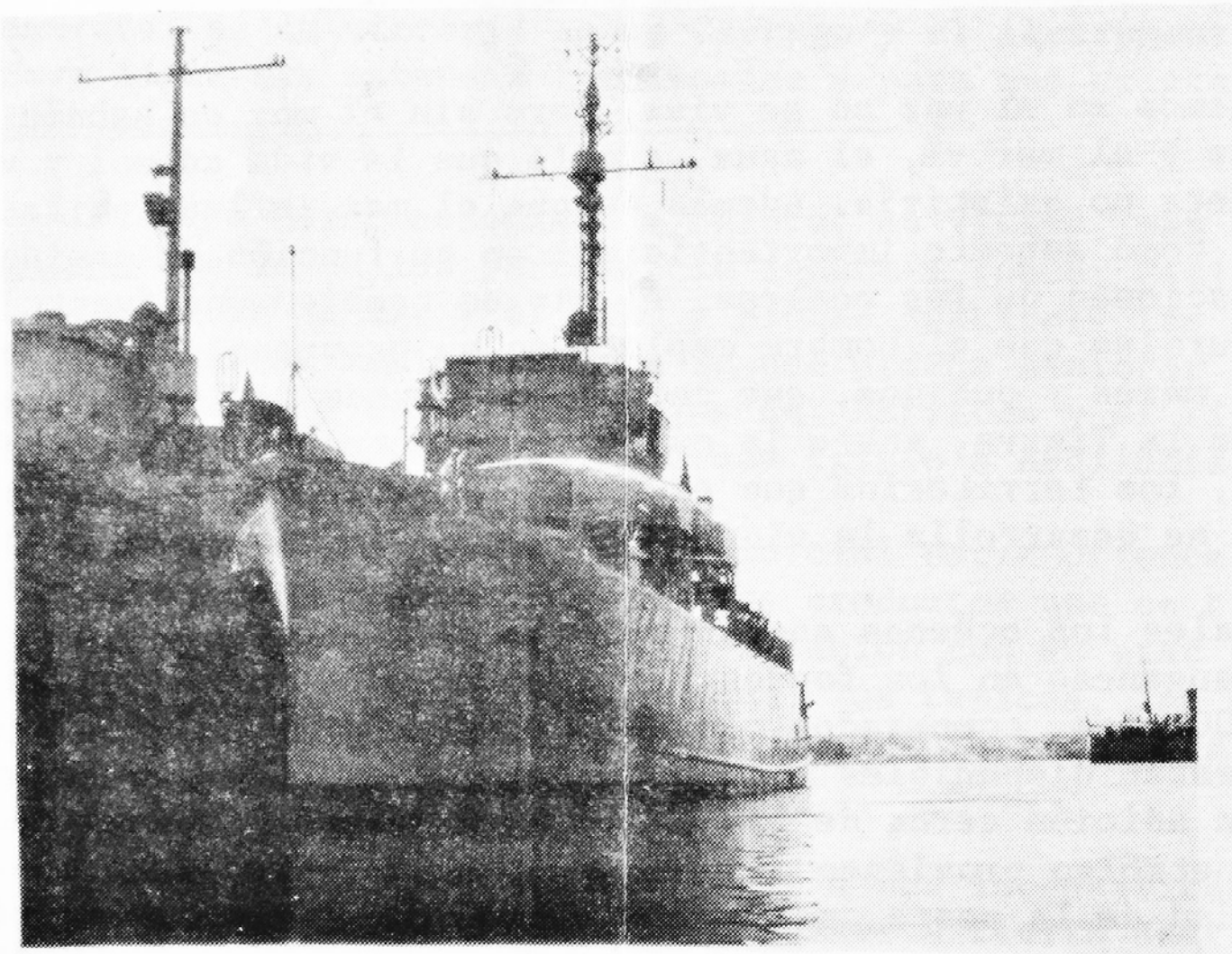
Como sabemos en el mar no se vive, pero sin el mar no habría vida. Del mar viene y al mar va, el agua, sin la que la vida animal y vegetal del Planeta no existiría. Además de que el mar influye en la vida del mundo como aspecto importantísimo: en su función de camino para las relaciones de los hombres, el mar es tambien una fuente de riquezas naturales que el hombre explota en su provecho. La inmensa extensión de mares y océanos, que corresponde a mas de las 2/3 de la superficie de la Tierra, sobre la cual se encuentran, caprichosamente distribuidos, los territorios que el hombre habita, es el medio a través del cual se desarrolla la vida económica del mundo.

En minerales los océanos son inmensamente ricos, por ejemplo: hay suficiente manganeso en los fondos de los océanos estimados hasta dentro de 400,000 años, comparados con sólo 97 años en la tierra. Iguales figuras estan disponibles en cobre, zinc, nickel, hierro, aluminio y cobalto. En adición cerca de 1/5 de la producción de 20 billones de barriles de petróleo provienen del mar cerca de las costas y mejorando la capacidad de la pesca, se ha llegado a pescar cerca de 70 millones de toneladas de peces.

(Cont.en la pág. D)

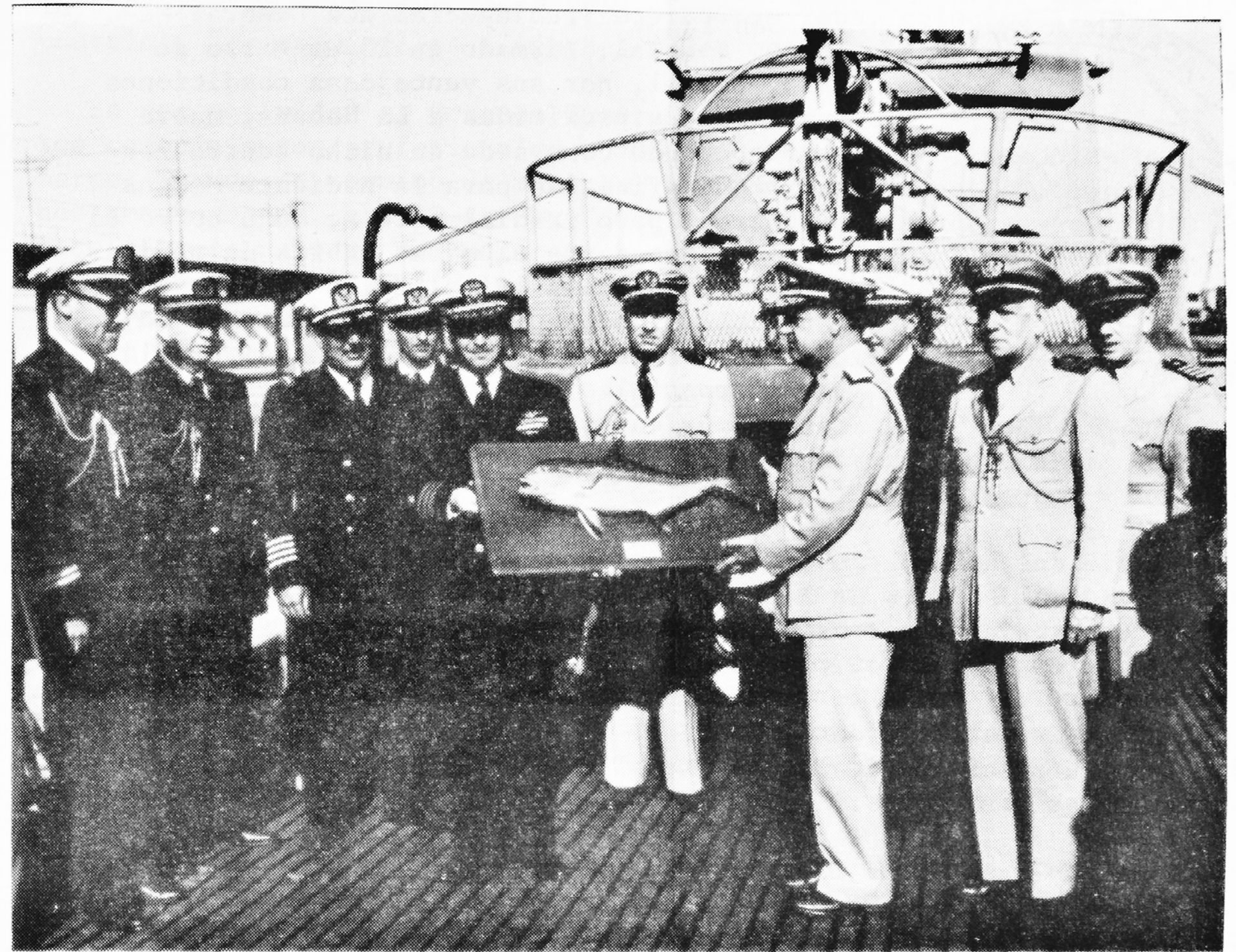
Derechos... Uno de los principales temas tratados en la Conferencia sobre los Derechos del Mar en Caracas, Venezuela fué la pesca. Muchos estados han fijado el límite de las 200 millas náuticas como mares jurisdiccionales y prohíben la pesca en los mismos y otros Estados, los menos, como los E.U., que propusieron la soberanía sobre el mar territorial de 3 a 12 millas. Igualmente se trató el paso libre de los barcos a través de los 116 mayores estrechos navegables. Otro tema importante fué lo que se llama "Principio de los Archipiélagos", muy importante en el caso del Estado de la Florida en relación con Las Bahamas, un estado compuesto de múltiples islas, cayos y otros componentes de formas naturales con estrechos, sujetos a la completa soberanía del Estado-Archipiélago. En este caso se encuentran las Filipinas, Indonesia y las Fijí, etc.

La potencial riqueza de los mares son enormes y ahora que la super-población humana amenaza la extinción de las riquezas de la Tierra, las naciones dirigen sus esfuerzos a controlar los mares.



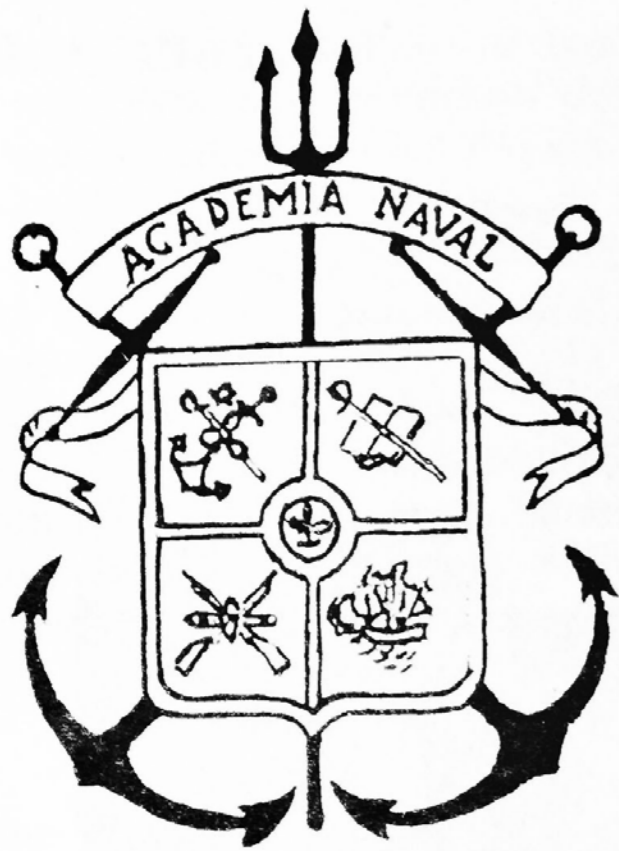
P. E. 'SIBONEY'

¡ Recuerdos del Ayer....!



En esta fotografía aparecen en una Ceremonia a un alto Oficial Norteamericano, el que fué uno de nuestro queridos Jefe de Estado Mayor General Comodoro Pedro Pascual Borges M.N., el entonces Tte. de Navio Juan B. Cantero M.N., Cap. de Corbeta Carlos Hernández M.N., Cap. de Navio Marcos Perez Medina M.N., el Tte. de Navio Eduardo Lopez Calderon M.N., Cap. de Corbeta Julio S. Feijoó M.N., Alf. de Fragata Antonio Beruff M.N. y el inolvidable Capitan de Corbeta Oscar Riveri Ortiz M.N.





DIRECTORES

Por Clodoaldo Gonzalez M.N. La Academia Naval de Cuba fué creada por Decreto Presidencial del General Mario G. Menocal, firmado en 25 de Marzo de 1915. Mariel, por sus ventajosas condiciones portuarias y proximidad a La Habana, había sido escogido como sede de dicho centro formativo de oficiales para la naciente Marina de Guerra; pero inicialmente se dudó sobre el punto exacto donde el mismo habría de radicar. Algunos favorecían la selección del Fuerte "SAN ELIAS", sobre la bahía (extremo NE de la península de Angosta, donde se construyó la Base Aeronaval). Pero por algunos inconvenientes, y muy en especial por la falta de agua en dicho lugar, se desistió de tal punto.

El 28 de Enero de 1916, conmemorando el natalicio del Apóstol José Martí, se inauguró en el Palacio de Rubens, situado al borde W de la Loma de la Vigía, la ACADEMIA NAVAL de Mariel; que habría de ser orgullo de nuestra Cuba republicana y Alma-Mater de los cuadros de oficiales navales y mercantes de la Nación.

Desde su establecimiento, hasta el 1° de Enero de 1959, día del colapso de nuestras instituciones republicanas, la Academia Naval tuvo los siguientes Directores:

- 1.-Tte. de Navío MARIO DE LA VEGA POZO (Interino)
 - 2.-Sub-Tte.de Milicias TORIBIO FERNANDEZ GOMEZ
- Estos dos estuvieron desde alguna fecha del año 1916 hasta el 1° de Agosto de 1917.
- 3.-Cap.de Navío JULIO MORALES COELLO, M.N. (Agosto/917-Feb./922).
 - 4.-Cap.Corbeta EDUARDO QUINTOS RUIZ, M.N. (Feb./922-Mayo /923).
 - 5.-Cap.Corbeta JUAN RIVERA Y F.DE VELAZCO M.N. (Mayo/923-Agosto/926).
 - 6.-Cap.Fragata ALBERTO DE CARRICARTE M.N. (Agosto/926-Marzo/927)
 - 7.-Cap.Corbeta CASIMIRO GUMA GOU M.N. (Marzo/927- Sept./933)
 - 8.-Tte.Infanteria MANUEL COBELO GOMEZ M.N.(Sept./933- Mayo/934).
 - 9.-Tte.Infanteria ANTONIO MORALES M.N. (Mayo/934-Agosto/934).
 - 10.-Tte.Contador ANTONIO ARIAS M.N. (Agosto/934-Marzo/935).
 - 11.-Cap.Corbeta FELIPE LOIS M.N. (Marzo/935-Febrero/941)
 - 12.-Tte.Navío ROLANDO PELAEZ M.N., (Feb/941-Marzo/941).
 - 13.-Tte.Navío GUILLERMO DRIGGS M.N. (Marzo/941-Sept./947).
 - 14.-Cap.Corbeta OSCAR RIVERI M.N. (Sept./947-Abril/948).



(Cont.en la pág.11)

El Final ..

dieron los toques finales aunque las demoras fueron muchas, ya que había escasez de todo lo que fuera chapa y tuberías, sin contar con el conseguir la planta y los quemadores de petróleo. Se le hicieron dos bodegas, una a proa y otra a popa, colocándoles los puntales, las maquinillas o winches y las bocas de escotillas.

En esa actividad el Coronel Cuadras ayudó mucho, ya que él tenía los conocimientos profesionales y además había navegado mucho en ese barco. Cuando se terminó de reparar y se hicieron todas las conversiones recomendadas, el "20 de Mayo" tenía una capacidad de carga de 500 toneladas de azúcar, producto que nunca llegó a cargar. Su primer Capitán fué Eladio G. del Valle, el cual lo llevó hasta La Habana. Quiero decir aquí, que el barco llegó a La Habana a reparar, pues lo cogió un tiempo por el Cabo San Antonio y parece que le hizo bastante averías, lo que hizo que el Capitán del Valle renunciara.

Una vez terminada la reparación, comenzó a navegar bajo el mando del Capitán Livio Grave de Peralta, entre los puertos de La Habana y los de la Costa del Golfo de los Estados Unidos.

La operación del barco fué desastroza, a pesar de que la carga se "podría" en los muelles. El "20 de Mayo" iba y venía en lastre. Al poco tiempo de esta situación, la cual no era costeable, la Compañía quebró llevándose todo lo que mi padre tenía de capital. Después de esto, se amarró a un muelle de La Habana hasta que alguien lo compró y cuyo nombre no recuerdo. Le quitó todas las máquinas, lo desarboló convirtiéndolo en una patana para cargar arena.

Como podrán ver todos los involucrados en esta historia están muertos, y por lo tanto no creo que haya nadie que la pueda corroborar o desmentir, pero creo que he expuesto los puntos más salientes, sin entrar en detalles con bastante exactitud.

Y así fué el final del Cañonero "20 de Mayo", Yate Presidencial, Guardacostas y Patana Arenera.

Directores

- 15.-Cap.Corbeta MARCIANO GAJATE M.N. (Abril/948-Marzo/952).
- 16.-Cap.Navío GUILLERMO DRIGGS M.N. (Marzo/952-Sept./957).
- 17.-Cap.Navío MARIO RUBIO M.N. (Sept./957-Dic./957).
- 18.-Cap.Navío MARIO MENENDEZ M.N. (Dic./957- Enero/959).

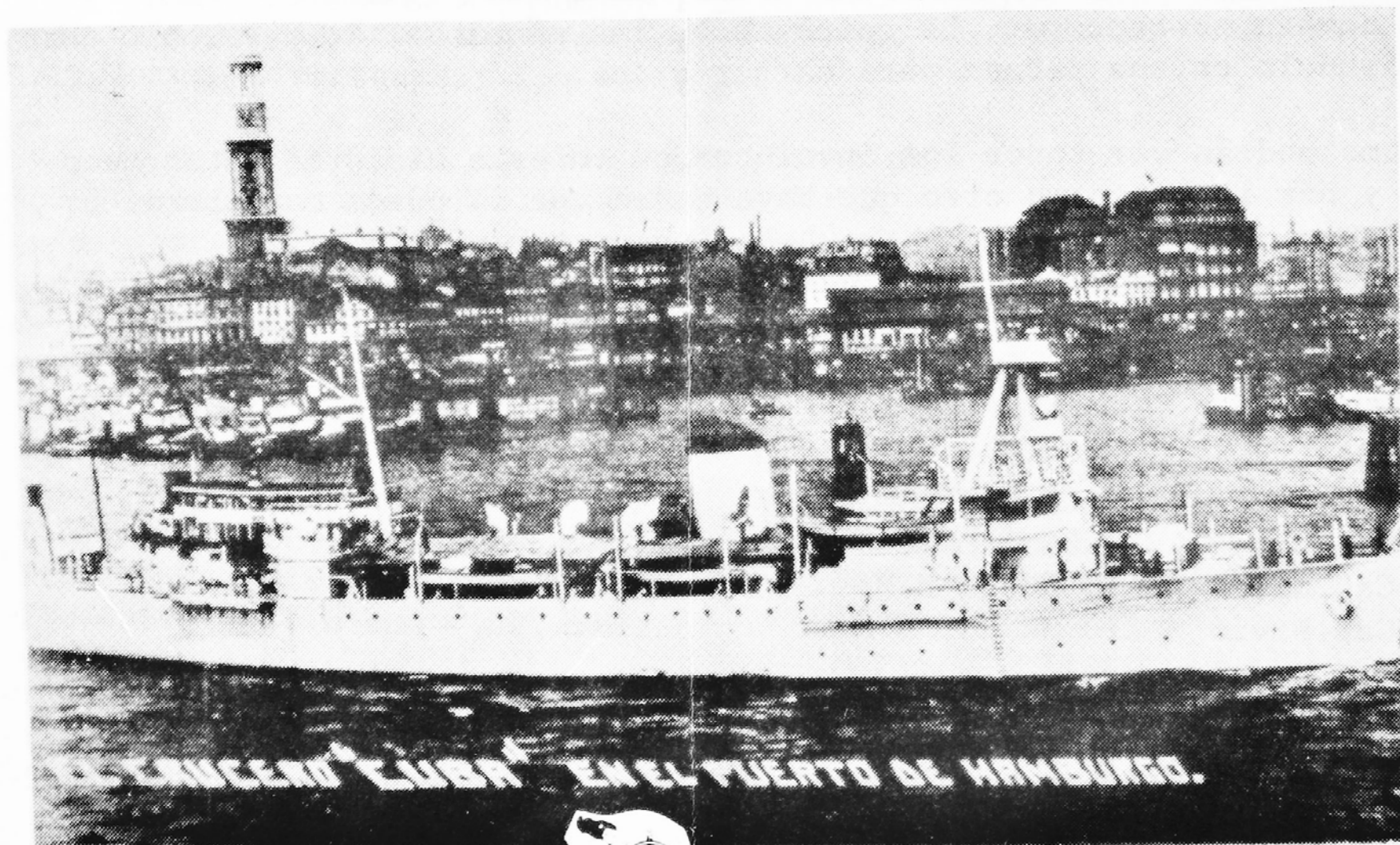


El Vuelo...

"Verdad que Julián Morales Travieso fué uno de los cargadores de los restos de nuestro aguiluchos, pero quien llevó los cadáveres del Mariel a La Habana fué el "Cuba" y no el "Patria". Déjame explicarte: El Crucero "Cuba" -a cuya dotación yo pertenecía- se encontraba en el Varadero Palmer cuando ocurrió el desastre de Cali, reparando la avería que en la proa le había causado un barco en el Río Tamesis durante el viaje a Inglaterra. Se recibió la orden de echarlo al agua y dar el viaje, pero era una cosa imposible el cumplimentarla, razón por la cual el "Patria" que se encontraba en Cayo Loco, Cienfuegos, fué la Unidad que en definitiva dió el viaje.

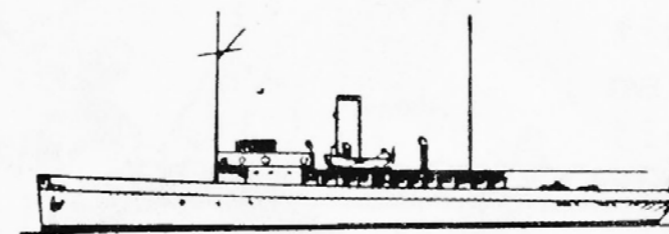
"Debido a la gran amistad que unía a Feliciano Risech Amat a Juan Manuel Rodríguez Alonso, se le ordenó a este último se uniera a la dotación del "Patria" y que efectuara la investigación en el lugar de los hechos. Haciéndote estas letras me asalta la duda de que si nos acoderamos al "Patria" en el Mariel o en Cabañas, creyendo que fué en este puerto donde se efectuó el trasbordo de los restos de una unidad a la otra. Resumiendo: Fueron traídos desde Colombia por el "Patria", trasbordados al Crucero "Cuba" y de éste último al Cañonero para su desembarco final en la Pila de Neptuno"

Mario Luque Beracierta M.N.

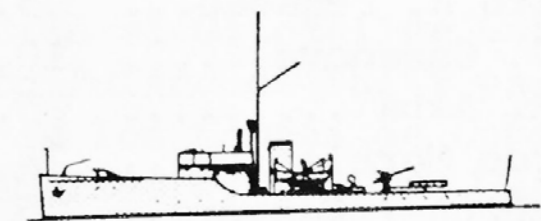


ENTREGA..

que hizo a esa Ciudad, con los Guardia-Marinas y que publicaré...Carta de Carlos Serio, mi buen amigo..Julio Adam, mi familia..Luis Gonzalez Carmenate desde Hialeah...Delvis Perez, uno de los pocos que tuvieron el honor de disparar el cañonazo de las 9 y que me prometió contarme la vez que explotó y le arrancó un brazo a un compañero..De Hipólito Penabaz, siempre atento...Generoso Gil un nuevo lector....De Juanito Casanova, claro que te enviaré los boletines que me quedan..Saludos de Haydee, Teresita y Luisito para Esther. Jose R. Alba, por poco caigo por Rhode Island, pero fallaron los planes y no salí, mejor dicho los amigos no me dejaron salir de New York. Mis excusas para Abelardo Morell y señora por no haber ido a comer los mariscos neoyorkinos...Alvaro Cadenas, cuyo trabajo sobre el "Cañonero 20 de Mayo" ha sido de un valor histórico extraordinario...Pronto le haré la anécdota de su tío Felipe, como en una clase de Geometría explicaba la diferencia que había entre círculo y circunferencia.... De Jesús Gonzalez, cuya dirección me facilitó "Chicho"..De Jose E. Rodriguez que está por España. Carta de Aurí Bécquer enviándome un artículo histórico sobre la Marina, pero tengo pendientes trabajos de Emilio Ortega, Julián Morales, del Comandante Gajate, de Pablo Ocampo, Francisco J. Martinez, de Silvio Perez Alvarez desde Panamá y muchos más que ahora no recuerdo..Abrazos del "Gordo" Puig, de Zardoya..El Arquitecto Naval Pérez Zabala, acordándonos de cuando estaba en Planos y Costos con Néstor de la Portilla y del Portillo que anda por Venezuela...Abrazos de Lence, de Evelio T. Torres, Usatorres, Edelberto Roca, Manolo Perez, José Ruiz Sánchez, Rolando Peláez, de Rodríguez Alonso, que espero no se vuelva a emocionar con la foto de la contraportada donde aparece su hermano, el querido Vanderbilt, pronto verás la de Armando..El Gallego Rey Expósito un afecto de siempre...De Arrazola, de Jose M. Rodriguez, del Aviador Angel Hernandez Rojo...Hernandez Tellaeché, René y Alfredo Cuadras, Manolo Gonzalez Carmenate, Borrini, Montalvan y tantos y tantos que sería poco el espacio para nombrarlos. Para todos mis afectos.....



YARA



DONATIVO

APORTACIONES

RECIBIDAS

1.-Francisco J. Martinez..	\$ 2.00
2.-Manuel Hortelano Sr...	10.00
3.-Miguel Fernández	4.00
4.-Rafael Pérez Rivas ...	5.00
5.-Julio Adam	5.00
6.-Jose Rubira	5.00
7.-Carlos M. Serio	10.00
8.-Jose E. Rodriguez	20.00
9.-Jesus Choca	5.00
10.-Jose L. Rams	10.00
11.-Juan Yanes	5.00
12.-Rodolfo Macias	3.00
13.-Emiliano Diaz Miniet..	10.00
14.-Manuel Cutillas	20.00
15.-Ramon Ramirez Manresa.	5.00
16.-Ovidio Acosta	10.00
17.-Julio Perez Arocha ...	5.00
18.-Edita de Armas	10.00
19.-Rene Gonzalez O.....	20.00
20.-Raul Otero	5.00
21.-José M. Puig	20.00
22.-José M. Rodriguez	10.00
23.-Generoso Gil	3.00
24.-Luis A. Gonzalez Carm.	3.00
25.-Oreste M. Garcia	8.00
26.-Hipólito H. Penabad...	5.00
27.-Juan P. Casanova	10.00
28.-Jose R. Alba	5.00
29.-Abelardo Morell	14.00
30.-Aurí Bécquer Cantero..	5.00
31.-Alvaro A. Cadenas	10.00
32.-Jesús González.....	3.00

33.-Angel Hernández..	\$ 5.00
34.-Antonio Franco ..	5.00
35.-Oscar Sosa	4.00
36.-Raul Gómez	5.00
37.-Miguel Castell ..	4.00
38.-Jorge Navarro C..	10.00
Total	\$298.00
En Caja	545.57
	<u>\$843.57</u>

GASTOS

Negativos fotos	35.00
Impresión	73.00
Sellos	80.00
Office Supply	25.40
Sobres	10.00
Rex Art Supply	8.50
	<u>\$231.90</u>

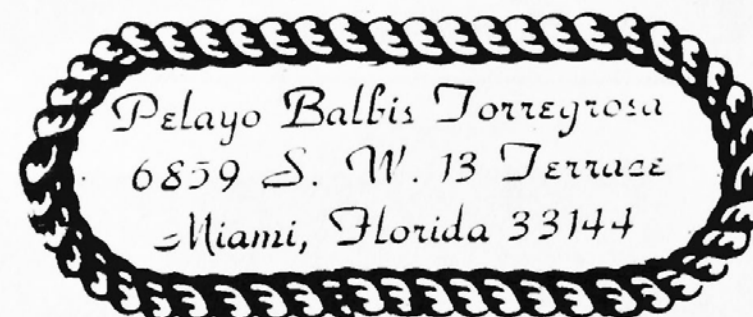
RESUMEN

Recaudación..	\$843.57
Gastos	231.90
En Caja....	<u>\$611.67</u>

Nota. Edelberto Roca me entregó sellos por valor de \$2.00.-

Septiembre 18/75.

!ESTE NUMERO YA CONTIENE 20 PAGINAS!



CUENTOS DE MARINOS.....

Se encontraba el Crucero "Cuba" atracado al Muelle No.1 del Puerto de Amberes, Bélgica, en nuestro recorrido por diversos países de Europa. El cambio de la moneda nos era sumamente favorable y eso nos permitía frecuentar lugares que normalmente no habiéramos podido conocer.

En uno de los mejores cabarets de aquel puerto se había dado cita un grupo de tripulantes del "CUBA", casi todos del Departamento de Máquinas y ninguno de ellos de los más serios de a bordo.

Comieron y bebieron de lo lindo y cuando se les acabaron los francos (Moneda del País), tuvieron la osadía de pedir crédito, que les fué otorgado inmediatamente para asombro de ellos mismos. El que llevaba la voz cantante en el grupo tuvo la "brillante" idea de usar el nombre de Manuel Garcia, aquel famoso bandido de la Cuba de antaño y así comenzó a firmar vales de consumo. Gozaron de lo mejor, pensando en lo "vivo" que habían sido y en lo barato que les iba a salir la noche.

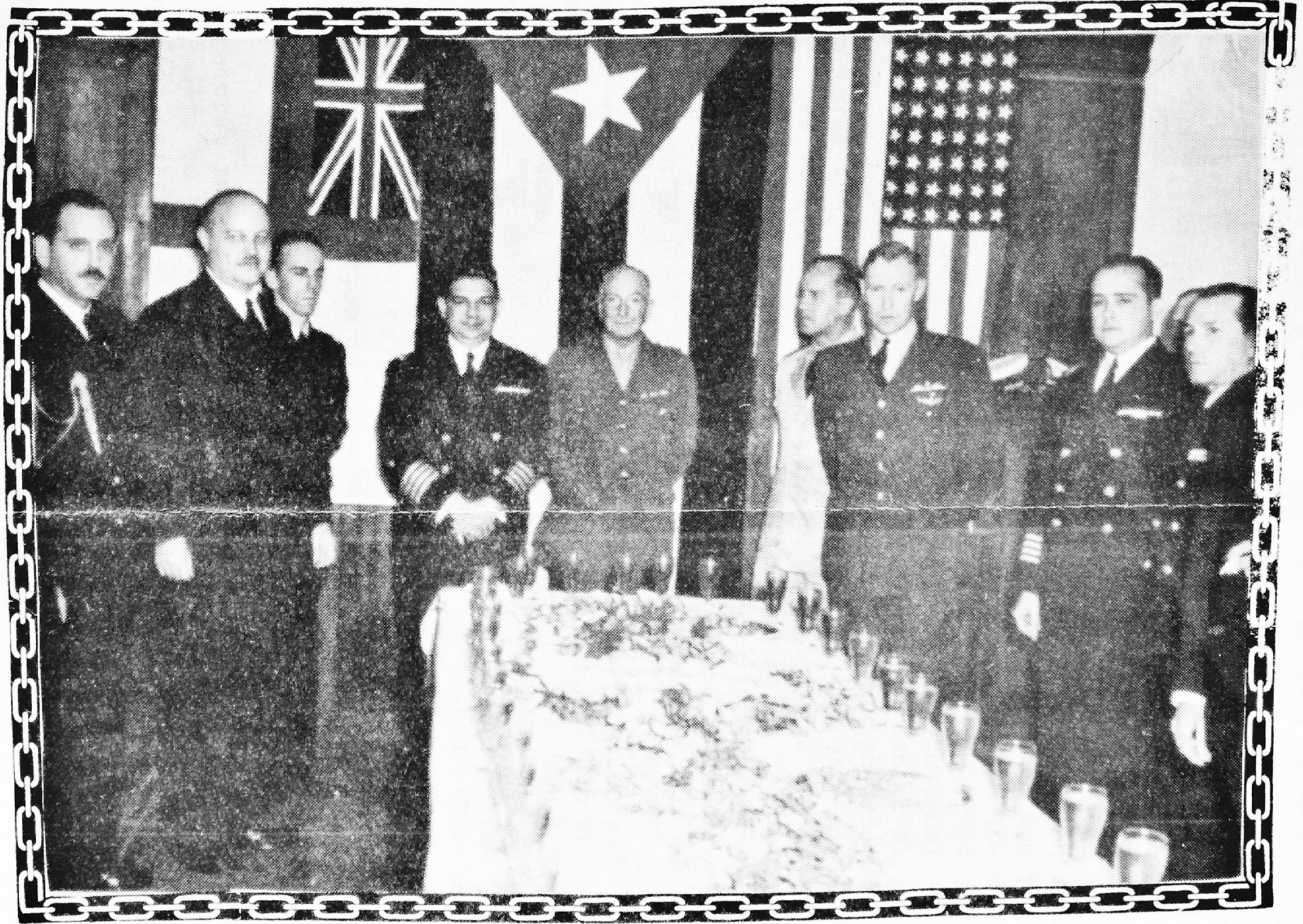
Como a las 10.00 horas del día siguiente me encontraba de Guardia Militar en el Sollado, cuando el Oficial de Guardia, desde la Batería se asomó y me ordenó: "Dile a Manuel Garcia, el Rey de los Campos de Cuba que suba a verme". Al notar mi asombro me dijo: "Asómate al Sollado de Máquinas y repite lo que te dije, ya verás como sube alguien. Así lo hice y su-



bió un Engrasador presentándose ante el Oficial de Guardia. Con lo que no habian contado era que el Maitre de aquel café había sido camarero del Hotel Nacional, hablaba español y siempre estuvo al tanto de lo que tramaron. Al presentarse a bordo con los vales firmados le dijo al Oficial de Guardia: Lláme al Sargento Fulano de Tal y ya verá como tiene al Rey de los Campos de Cuba en la dotación. PERSONAJES: Oficial de Guardia: Pablo Ocampo, Sgto. Engrasador Camaliche, Rey de los Campos de Cuba y Guardia del Sollado: el que suscribe.

Mario A. Luque.

¿Qué naufragio?



¡ Recuerdos del Ayer....!