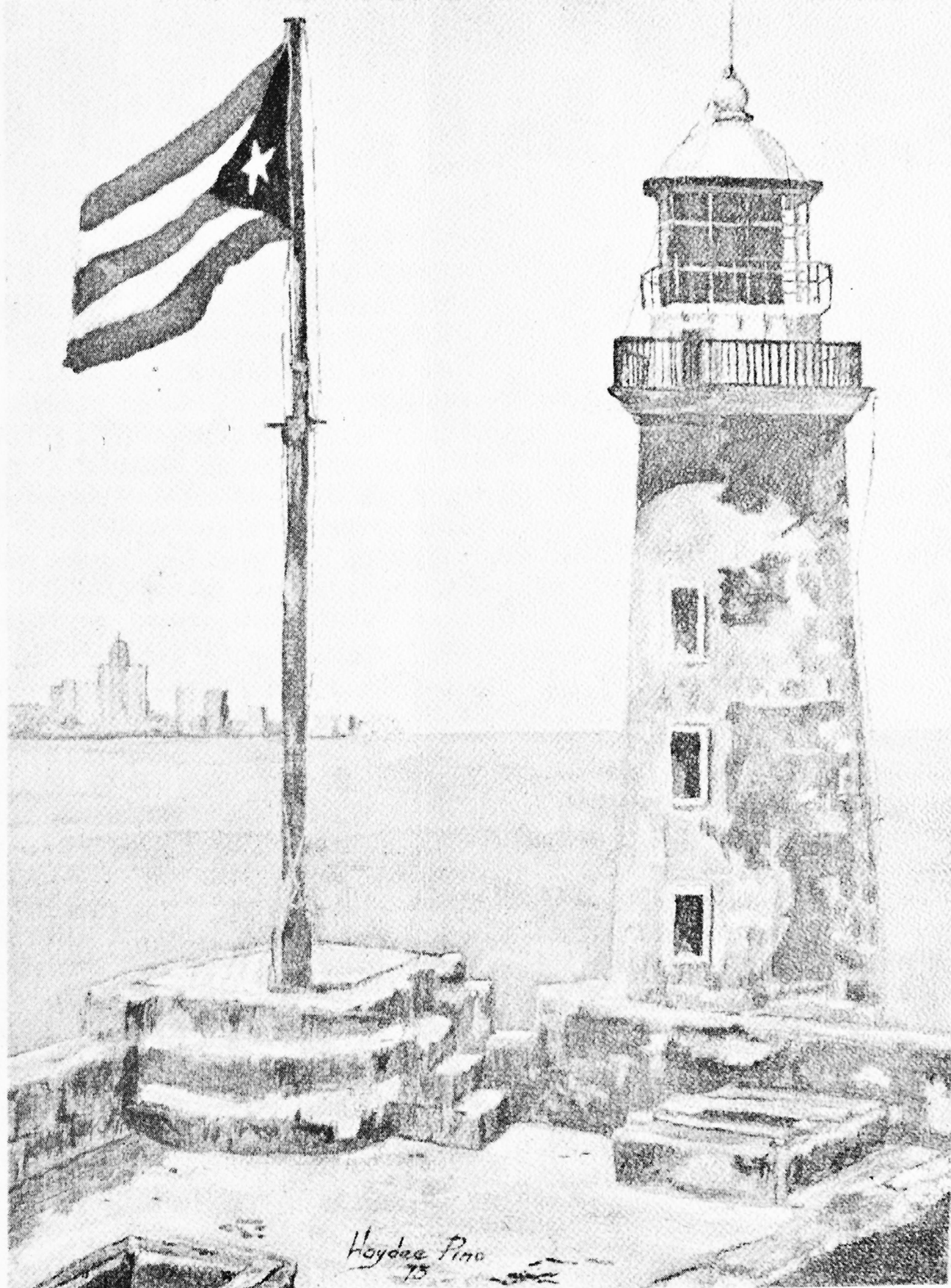
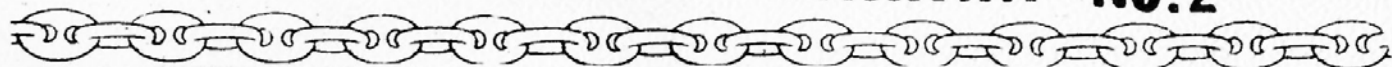


RUMBOS



AÑO 5 LA REVISTA MARINA No.2





RUMBOS

COLABORACION

Wilfredo Diaz

Francisco Martinez

Armando Cuellar

EDITOR

Pelayo Balbis Torregrosa
6859 S. W. 13 Terrace
Miami, Florida 33144

Telefono 261-9797

En un acto de reconocimiento a la labor de unidad, relaciones y confraternidad realizada por "Rumbos", los lectores de los estados del nordeste de los E. Unidos se reuniran el sábado 22 de Abril en el Restaurant "La Terraza" sito en la Avenida Broadway, entre las calles 46 y 47 de la ciudad de Union City, New Jersey. Agradezco la invitación de la Comisión Organizadora. Honor que no puedo declinar.

Allí estaremos y será una satisfacción volver a ver a nuestros hermanos marinos y sus familias, con quienes alguna vez, compartimos servicios, desfiles y hechos que luego formaron parte de la historia de nuestra querida Marina de Guerra y que cuando esos gratos recuerdos vienen a nuestra mente, siempre nos hacemos la misma pregunta: ¿Dónde estarán ellos?...

Aquellos compañeros que deseen asistir pueden dirigirse al Tte. Abelardo Morell y a Turey Jimenez, en los telefonos 581-1763 (New York) y 482-9439 (Newark).



MARINOS

¿En dónde, en dónde están los que conmigo
Se aventuraron en la lid tremenda
Dejando voy por la escarpada senda,
Uno tras otro, al deudo y al amigo.

Viviré, ni envidioso ni envidiado,
En la quietud que el cielo me conceda,
Y nada habrá que importunarme pueda
Como lo que he sentido y he pensado.

No podia olvidar
a Nuñez de Arce y ya
me lo piden invariablemente.

Para René Pujol al
perder a su ser más
querido, Arcadia Pujol,
la que siempre

nos hace falta, aunque seamos viejos, y para Jorge Navarro y su querida esposa, nuestra sentida condolencia. También para los amigos Babun, al perder a su querida madre Regina Selman, van nuestras expresiones consoladoras. Esos amigos al perder a sus idolatradas madres, el llanto cegó sus ojos, aunque algunos, nadie los vió llorar. Les trasladaré textualmente parte de una carta que recibí de Quito, Ecuador: "Son varias las Marinas de Guerra tanto Latinoamericanas como de otros países del mundo, en que me he podido relacionar y sinceramente me siento muy orgulloso de nuestra Marina Cubana. ¡Qué adelantados estabamos! Sobre todo el profesionalismo que existía! Estabamos muy por arriba en entrenamiento técnico y en el nivel de educación. Una noticia muy importante; ésta es la segunda Marina que usa todos los libros y Publicaciones de Entrenamiento editados por la Marina Cubana. Tanto para el entrenamiento de alistados como para las Academias Navales. (Ecuador, Venezuela). Me emocionó cuando leí en los libros "EDITADO EN EL ARSENAL DE CASABLANCA". Me enorgulleció mucho esto en especial, haber sido y continuar siendo parte de esta gran Marina Cubana"... ¿Quién lo firma?! El Capitán de Fragata Reinaldo Lazo. Jefe de la Mision Militar de los Estados Unidos en el Ecuador. Me pide de favor que salude a todos los compañeros en su nombre y que le pueden escribir a: CDR.R. Lazo, USMLO Quito Ecuador, APO New York, N.Y. 099897.. Cuando decimos: Te perdono. Es un bálsamo espiritual que hace bien a nuestra alma. Pero si decimos: Ya lo olvidé. No es verdad, porque olvidar no es un facultad y siempre el recuerdo nos hace revivir aquello que creemos haber olvidado...

El Cañonero..!

Wilfredo Diaz M.N.

Capitan de Navio

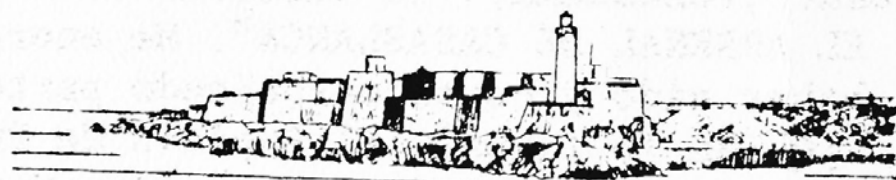


Mi barco estaba fondeado en el puerto de La Habana. Despuntaba la década del cuarenta. Acababa de ser nombrado Comandante del Cañonero "Habana". Las anotaciones del cuaderno de bitácora se pierden en la bruma

del tiempo, pero atando cabos que afloran a mi memoria se podría decir que la tripulación del "Habana" la integraban, en cubierta: una Clase con una o dos tiras en funciones de Contramaestre; tambien de Oficial de Maniobras y Auxiliar de Navegación; un Telegrafista, un sanitario, un cocinero y cuatro marineros. En máquinas: un Engrasador, Jefe de Máquinas y tres marineros para la guardia. Toda la tripulación participaba en las maniobras y mantenimiento del buque.

"Con su permiso, Comandante"- El telegrafista me entregaba un radio. "Hágase a la mar, -decía la orden-rumbo a Batabanó, vía Cabo San Antonio, con escala en Puerto Esperanza, en servicio de inspección y protección de las costas". Puerto Esperanza era la estación carbonera de Los Colorados. El "Habana", con el "Pinar del Rio" y el "Matanzas", formaban una trilogía bien conocida y estimada en la región, en especial, por los servicios que la enfermería de Cañonero prestaba en los puertos que visitaba.

Nos levantamos temprano como para coger el día por la punta, mientras el Cañonero cabeceaba al romper las olas en aguas del Mariel, contemplamos la Academia en su prominente majestad, proyectando sus cumbres hacia el infinito azul..., y la mente se llenó de recuerdos.



Abstraído en estos pensamientos recalamos en la Gobernadora. Nos situamos y trazamos rumbo a la boya de la Pasa de La Mulata que marca la entrada oriental de Los Colorados. "Recoge la corredera"-ordenó el Contramaestre, desde proa, a un marinero que se hallaba en popa-. Los cayos no tardaron en mogotear y, poco después, vimos romper el agua sobre el bajo fondo. (A pesar del sobrenombre de peligrosa que se le atribuye a esta cayería, no lo es más y menos que cualquiera otra).

(A la pág.# 15)



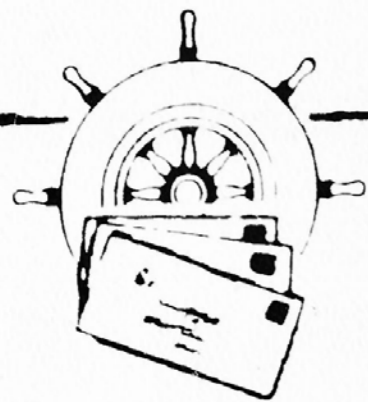
Cap. Francisco J. Martinez

En el número anterior quedamos cuando el ataché americano, jovencito y bien engalonado nos había dicho: "Todo el mundo va y viene y a nadie le pasa nada"..

La mar en tiempos de paz es temible, cuando está furiosa en tiempos de guerra es aún más cruel. Dos fuerzas destructoras que se unen para hacer daño. Pero nosotros con nuestra temeridad, cuidado, buen juicio y experiencia de mar llegamos a la entrada de la bahía de Chesapeake. Allí fondeamos esperando Práctico dentro de una espesa niebla. Ya en la bahía navegamos con más sosiego. Aguas restringidas. Habíamos pasado lo más malo. Luego de cruzar el canal Chesapeake-Delaware, ya en el río tuvimos que volver a destupir los condensadores.

Después de descargar, fuimos para Baltimore a limpiar fondos y hacer la mar de reparaciones. Ponerle rejillas a las tomas de la circulación, comprar balsas, poner quemadores nuevos a las calderas, que nos pagaran nuestros sueldos de más de dos meses atrasados, hacer viveres, que escaseaban, pagar las cuentas que se debian por gastos del barco. Varias personas se fueron por avión para La Habana: El Capitán, Telegrafista, Sobrecargo, Engrasadores. Me nombraron Capitán, allí tomamos un cargamento de mercancía general para St. John en la Isla de Antigua, arco de las Islas de Barlovento.

Viniendo por la costa hacia La Habana solitos pero ya con doce nudos de camino, se nos acercó una corbeta que custodiaba un convoy de treinta y pico de barcos. Nos preguntó punto de partida, de destino, calado, matrícula, camino, etc., y nos dijo: "Métanse en el convoy y entren en Jacksonville para recibir órdenes, de lo contrario no llegaran a parte alguna. Muchos submarinos atacando. Ya estábamos más tranquilos, en convoy y sin la costra de escaramujo. Hasta el ánimo de los que quedamos más



RECALADAS

La verdad que si no fuera por estas cartas que recibo, ya hubiera "largado por la banda" la revista y lo peor del caso es que cada día se aparecen más compañeros interesados en recibirla y muchos que no pertenecieron ni a la Marina Mercante ni a la de Guerra, pero amantes de las cosas del mar que se interesan por ella. Pero hay que hacer algo. La carga es mucha y a medida que se aumentan las tiradas hay más trabajo y tendré que buscar ayuda entre los compañeros...o que surja uno con más capacidad y más tiempo, que no sea polémico ni conflictivo, que una, y entonces le cedo esta "pasión por las marinas" y hago mutis por el foro... Usted piensa eso y entonces desde los Estados de Nueva York y New Jersey los lectores de "Rumbos" nos preparan un ágape para reunirse en Union City, New Jersey y confraternizar con todos esos queridos amigos y compañeros, que muchos de ellos, a pesar de que vivían cerca no lo sabían y "Rumbos" los unió. Esa es la labor principal de este vehículo de unión, sin odios ni rencores!..... Allí estaremos Teresita y yo para confraternizar y ver a tantos compañeros que hace muchos años no vemos y decirles: ¡Muchacho, si estás igualito!...! Los años no pasan por tí!...¿Dime que estás tomando?...-La verdad que a mi me encantan esas reuniones de los Igualitos..Bueno vamos a tocar la corneta de trabajo para esta sección y que cuando la corneta tocaba "Trabajo" todos cantabamos: ¡A comer frijoles, a comer judías a "jorobarse" el lomo como todos los días!...El Capitan Elpidio Guerra nos escribe desde la Isla San Andrés, con saludos para el Capitan Cosculluela..Unas notas tristes que quise dejar para esta sección por tener más espacio: Se trata de la muerte del Tte.de Navio Felipe Driggs Guerra M.N., nuestro querido Profesor de Matemáticas. El "Zurdo" como lo llamamos cariñosamente la Promoción y de zurdo no tenía nada, por que escribía y dibujaba a las dos manos con maestría. Un gran Arquitecto que dejó sus huellas en la Biblioteca y en otros lugares de la Academia Naval.- Recto, serio y capacitado. Hicimos llegar al Coronel Driggs y Carlitos Driggs nuestra pena y doblemente a Carlitos por la perdida de una nietecita. Pero esa es la vida: Nacer y Morir"..Candido Gonzalez: no me has dicho nada de la foto.

Pablo Quirós desde Boston con saludos a los compañeros y pidiendo la dirección de Jesus Seijo. Espero verte en Union City al igual que a Tomas Viera y Raul Gómez..Juan y Luis Yanes, dice Juan Yanes que Alejandrino Valdés fué Sgto. Mecánico en el anti guo "Baire" con Fabrè y si Alejandrino se acordará que él era el Cabo Telegrafista abordo..Luis Argibay que se enteró de "Rumbos" por Armando Cuellar, pero no me dice en que Unidad prestó servicios..Alfredo Cuadras me facilitó la foto del inolvidable Car los Cuadras que aparece en el trabajo del submarino...El Contral mirante Cesar de Windt me obsequió con el libro del Vuelo Paname ricano Pro Faro A Colon, y le agradecería su ofrecimiento de otro ejemplar para que Lidia Remon, familiar del Cronista del Vuelo Ruy Lugo de Viña se lo haga llegar a la hija del gran periodista cienfueguero allá en Las Vegas, Nevada..Tambien muy interesante las revistas Mundo Marino y Marinas de la Liga Naval Dominicana. Muy agradecido y estaré a la recíproca..Victor Mesa desde Newark, ya nos veremos en Union City...Andrés González que dió el "palo periodístico" anunciándome las reuniones en New York, con choco late y todo para el hijo de Nemesio..Felix Barrios con el envío del poema "Las Cadenas del Destierro"..Andres Vazquez, Padre, no puede fallar..Emilio Ortega, tengo que verlo...Otilio Gonzalez Amaro con saludos para el Coronel Angel A. Gonzalez, querido Jefe que fué de nuestra Marina de Guerra..Raul Gomez: Jose Alba estuvo en Miami y hablamos. Espero verlos en la reunión..El Dr. Raul Diaz Carnot nos dice que su carta sobre la postal navideña: "Brotó de mi corazón como corre el agua del río, sin esfuerzos, hacia el mar"...Con una lucidez extraordinaria el Profesor Mariano S. de Bustamante nos hace un reportaje sobre los primeros pasos de los fundadores del cuerpo de guardacostas en los albores de la Repú blica..Dagoberto Robaina nos veremos en Union City..Joe Messeguer un impulsador de la reunion nortea..El Contralmirante Arias le envió a Teresita unos sellos de gran valor, ella le escribirá.. Ya se pondran en contacto con usted algunos filatélicos que les dí su dirección...Uno de nuestros queridos aviadores navales y buen amigo de Pelayín: Raul Solis y que es un afecto nuestro..... Belarmino Alonso, espero verte en Nueva York y Haydeé te envia las gracias por el libro de pintura "Impresionismo". Ya te es cribirá. Formidable el último libro que enviaste ...Un Coronel me llamó por teléfono y no sé le noté un dejo gaucho después de su viaje a la Argentina.!Chao!.No te digo amigo en argentino para no acordarme del argentino de triste recordación para los cubanos. Saludos hermano Arrazola!.Dice Nieto que te has perdido...Abelar do Morell y Turey Jimenez en la Comision Organizadora de la reu nion de los marinos en New Jersey, al igual que el Gallego Rey y Julito Messer y otros que escapan a la memoria..El Brigadier

Recalada...Jose D. Junco desde Flushing, nos veremos..El Comandante Carlos M.Serio con una cariñosa carta y una felicitacion de hermano que mucho le estimamos..Jose M. Godoy con relaciones con todos los Jefes y Marinas del mundo...Hector V. Santos un civil que ya es miembro adoptivo de nuestra Marina..El Comodoro Nicolas Cartaya, un afecto nuestro..Hablamos con el hermano Tomas Viera y las nietecitas y Carmen nos espera por allá..¿?..Jose Otero Jr., con una interesante foto. Nos veremos allá ...El Gallego Oreste Garcia, saludo para la costilla,de Teresita....Juan A. Clausell desde Dallas,Texas dice que "Rumbos" hace una labor patriótica que significa el "Spirit of Corp" con los mismos principios que nos unian en nuestra querida Patria. También nos envía dos fotos..El Coronel Reynaldo Lazo nos envió su aportación a nombre del Sargento Juanito Lazo, el padre querido y nuestro buen amigo, que fué Jefe de los Albañiles en el Arsenal de Casablanca. Nunca olvidaremos a Juanito Lazo y a Roselló un binomio de gente buena. Reynaldo: Haydee,Pelayin y Luis, asi como Silvio te envian abrazos...El Coronel Eloy D. Rubio desde Hialeah y ya de nuevo en la pelea con saludos a los amigos que se interesaron por su salud...Raul Rodriguez desde New York, otro civil-marino y a quien espero ver por allá...El Comandante Gustavo Novo con saludos para todos sus amigos y compañeros...El Coronel Ocampo, me prometió ampliar el escrito sobre el Recca o Libertad del Capitan Francisco J. Martinez, desde el momento que le entregó el mando..se pone interesante ese reportaje...Jose Rubira que ya le escribió el Contralmirante De Windt para que amplíe lo del hundimiento del Submarino U-176 ya que él era el timonel en aquellos momentos...Maria L. Lorenzo Boitel, una eterna luchadora por la libertad de nuestra patria y a quien estimamos mucho..Rogelio Perez,el Pato Pascual, y héroe en el hundimiento del "Mambí" al salvar al Capitan Iturralde. No me lo dijo pero yo lo sé..Rogelio fué trasladado para Baton Rouge, la capital de Louisiana y desde allí saluda a todos sus amigos. Me prometió un reportaje que lo espero ansiosamente...Me llamó Jesus Blanco desde Huntington Park, que le diga a Belarmino que allá está el figaro que le tenía el bigote..Fuimos a saludar en el astillero "Americano Hospital" a Rene Gonzalez, que tenía un valor y un ánimo extraordinario, claro si no tenía nada y al otro dia estaba en el trabajo..Saludos...Saludamos al Capitan Raul Quintana y al Capitan Casillito futuro Capitan del "Doric Merchant"..Hablamos con Pol, Franco,Alfonso, Turey, Fernando Ferro alumno distinguido de Juan Yanes y un afecto nuestro,Ortelio Carcache, Berardo Robaina,nos encontramos con el Comandante Eladio Bas y con saludos de Roman..Saludos Pablo Perez Ricart,el Almirante Jose E. Rodriguez, Manuel Morell, Eduardo Ocaña que sigo esperando el reportaje sobre el Olonés..... Fidel Tapanes en su tremendo taller de fabricacion de botes de fiberglass en Hialeah, y cuyas embarcaciones ya navegan por Nicaragua... Raul Garcia Ibañez nos visitó en union de su querida esposa.



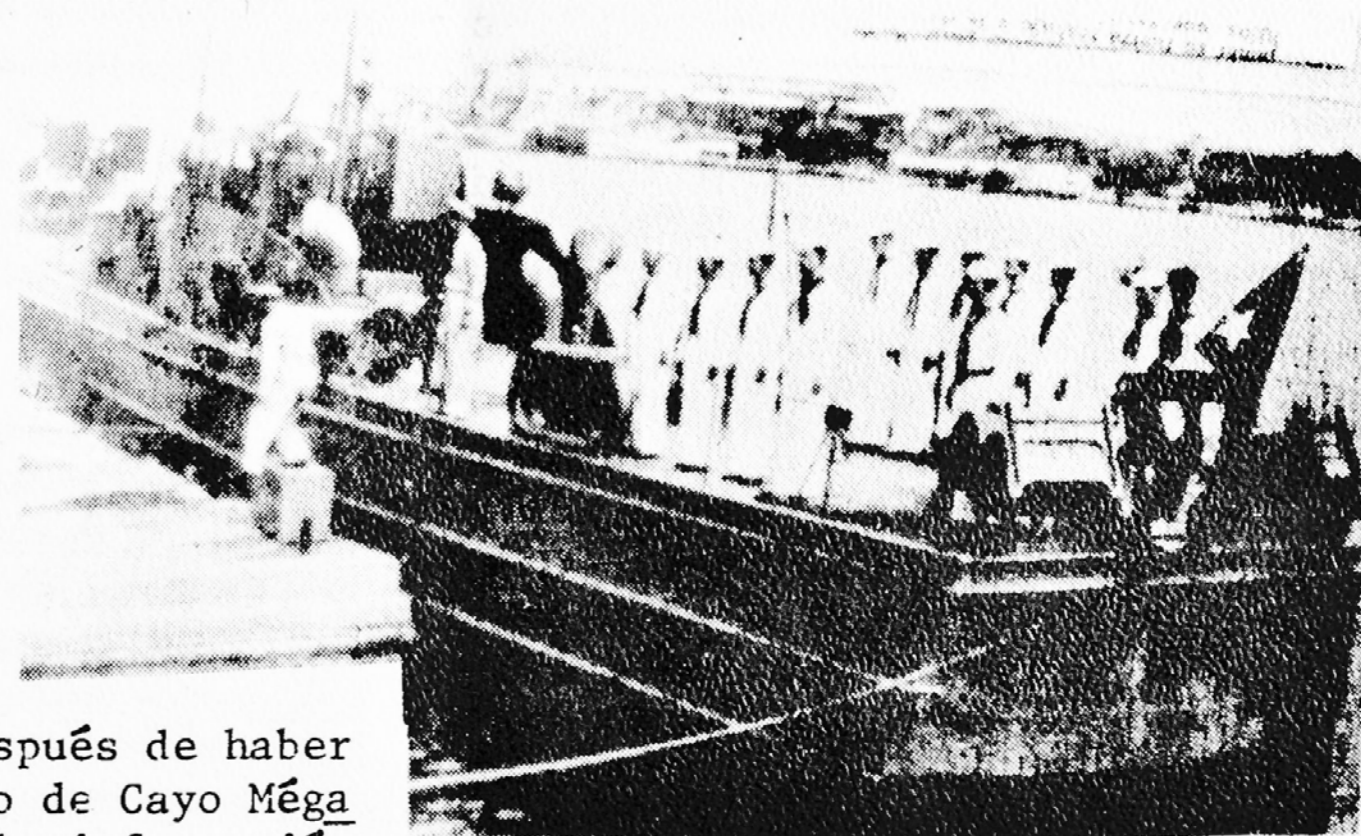
ALGO PARA RECORDAR

El gran historiador naval Samuel Elliot Monson en su famosa obra "THE TWC OCEAN WAR", en la página 101 dice textualmente:

"Cuba fué nuestro más útil aliado en Norteamérica, exceptuando al Canadá. Su flota de pequeños Cazas Submarinos tomó la vigilancia del tráfico marítimo en sus costas y ayudó a escoltar los sea-trains "Florida-Habana". El CS-13 un Caza-submarino de 83' hundió el Submarino Aleman U-176 en el Canal Viejo de Bahamas en Mayo de 1943, fué el único y pequeño barco de cualquier otra Marina de Guerra en hundir un submarino en aguas americanas!"

El Caza-Submarino 13 al mando del Alférez de Fragata Mario Ramirez Delgado y como Segundo Comandante al Alférez de Fragata Carlos Cuadras Garrote formaba parte de una flotilla compuesta por los CS-11, CS-22 y como Jefe de División lo era el Teniente de Navío Ramiro Ceballos. La referida flotilla, el 15 de Mayo de 1943 se encontraba convoyando a los buques mercantes "Wanks" y "Camaguey" en viaje de Isabela de Sagua a La Habana. Dichas unidades ya habían sido informadas por el Estado Mayor General de la Marina de Guerra Cubana, que en la madrugada del 13 de Mayo habían sido torpedeados y hundidos a la altura de Puerto Padre, Oriente, los buques tanques "Mambí" de bandera cubana y el "Nickelin", uno de los pocos destinados a la carga de amoníaco y que de esta clase disponian los Estados Unidos.

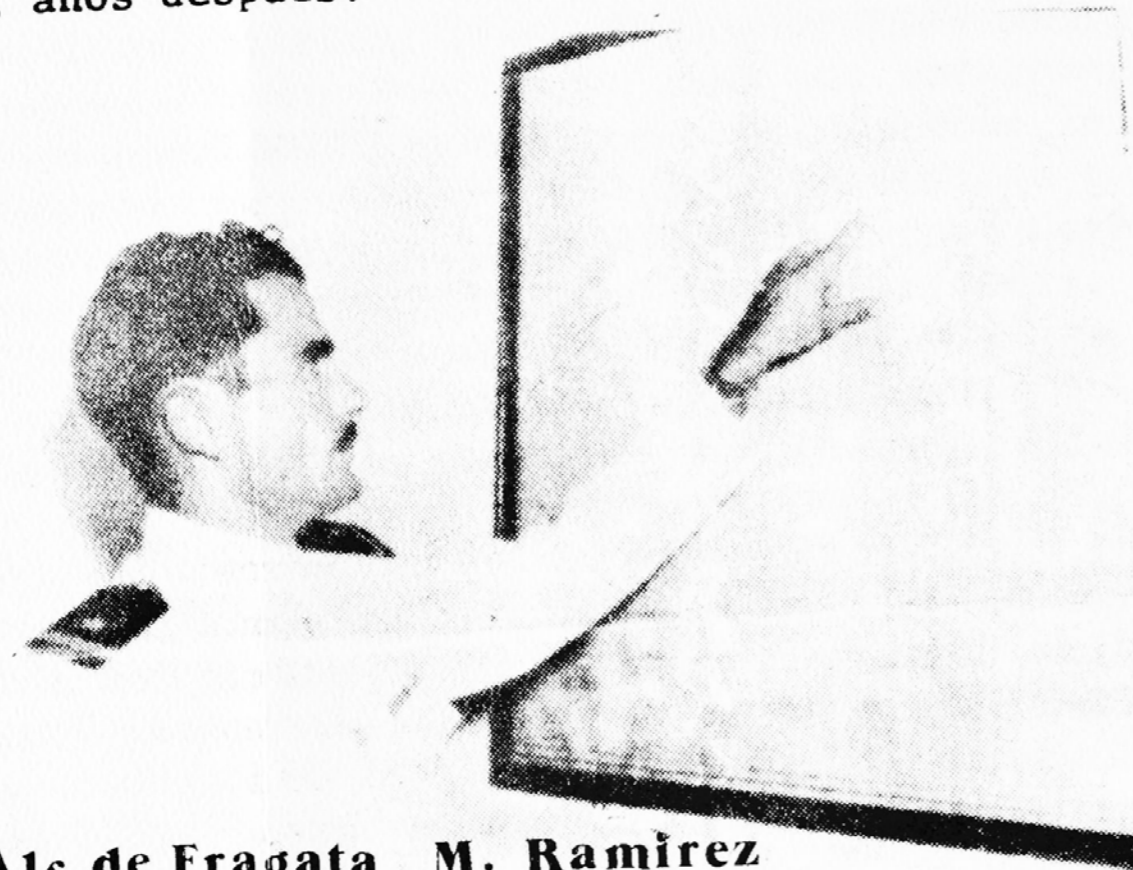
Poco después de haber rebasado el Faro de Cayo Mégano, se recibió la información de que había sido avistado un submarino en la superficie a la altura de Punta Seboruco, Matanzas y aquella memorable tarde del 15 de Mayo de 1943, el CS-13 hundía para orgullo y tradición de la Marina de Guerra Cubana el Submarino Aleman U-176.



Vamos a repetir el relato de la acción naval cubana más importante de la Segunda Guerra Mundial, que hizo el Alférez de Fragata Mario Ramirez Delgado al entonces Jefe del Negociado de Prensa Teniente de Navío Rafael Mohedano, años después.

"Nuestra División salió de La Habana el día 13 de Mayo. Ibamos en busca de un convoy de cinco buques mercantes de distintas nacionalidades, entre ellos el cubano "Libertad" que se dirigían a cargar azúcar a Puerto Padre y otros puertos de la costa norte de Cuba. Este convoy carecía de escolta, debido a la poca actividad submarina registrada en esa área desde semanas anteriores. Al recibirse en el Estado Mayor General la noticia del hundimiento del "Mambí" y el "Nickelín", se nos ordenó alcanzarles y darles la escolta necesaria.

Alf. de Fragata M. Ramirez



La División al mando del Teniente de Navío Ramiro Ceballos, navegó en formación de exploración hasta Cárdenas, donde arribó cerca de las 2100 horas de ese día 13. En ese puerto nos encontramos al convoy. Esperamos todo el día 14 por nuevas instrucciones del Estado Mayor. Al anoecer se recibieron dichas órdenes. Los buques mercantes navegarían en convoy protegidos por los cazas. Además las órdenes establecían que la División debería recoger, al mediodía del día 15, en el puerto de Isabela de Sagua, a los buques mercantes "Camaguey" y "Wanks", hondureño, para conducirlos a Cárdenas y de allí, en unión de los que quedaban cargando azúcar en ese momento, regresar a La Habana.

En la madrugada del 15 salió la División para Isabela de Sagua, a donde arribamos al mediodía. Fuera del puerto se quedó el CS-13, a mi mando, en servicio de patrulla. Hora y media después se hacían a la mar los mercantes y su escolta. El "Camaguey" en el flanco de babor, es decir, hacia la costa. Las escoltas a una distancia de setecientos cincuenta mil yardas de los mercantes, navegando explorando.

Al frente avanzaba el CS-22. Le seguía el CS-11 comandada por el Jefe de la División. Finalmente el CS-13. Cautelosamente enfilamos hacia el puerto de La Habana, que era nuestro destino según las órdenes ya mencionadas.

El Faro de Cayo Mégano nos vió pasar a una velocidad de ocho a nueve nudos, muy cerca de las 1700 horas. A bordo había expectación y serenidad. Se sabía que el enemigo rondaba por aquellas aguas, pero había la firme decisión de cumplir con el deber, haciendo frente y llevando el convoy al puerto de su destino.

A las 1700 horas, cuando aun divisábamos a Cayo Mégano, un hidroavión del tipo Kingfisher, norteamericano, procedente del noroeste, picó y volando a poca altura describió dos círculos sobre el agua, coleteando, acelerando y apagando el motor. Nos estaba señalando que había descubierto a un submarino. Para fijar con precisión el lugar, dejó caer una bomba de humo sobre el agua. Por radio telefónica el Jefe de la División recibía noticias del avión. El Piloto había visto claramente, en el lugar indicado la torreta de un submarino parcialmente fuera del agua, el cual se sumergió al observar su presencia.

El punto señalado por la bomba de humo continúa el Alférez de Fragata Mario Ramirez Delgado-fué marcado a una marcación aproximada de 060 y a una distancia de 15 millas en relación al CS-11. Dicho lugar, a esa hora, caía dentro de la zona de intensa iluminación de la superficie del agua, en la vertical del sol. De no haber aparecido el avión en aquella dirección del noroeste, es decir en la opuesta a la que navegaba el convoy, difícilmente los cazasubmarinos le hubieran podido descubrir, por el contrario, iban de recho a la emboscada que el submarino les había tendido, pues su posición era la más conveniente para un ataque con arma de su clase.

El Comandante de la División preguntó por fonía al CS-13 si había advertido la maniobra del avión.



Alf. de Fragata C. Cuadras

Al contestarle afirmativamente nos ordenó explorar la cona de peligro, en tanto toda la División se movilizaba en zafarrancho de combate, ocupando cada uno su puesto listo para la acción. Rápidamente el CS-13 se dirigió al sitio indicado por el avión. Los detectores de abordó reportaron haber establecido un contacto claro y definido a una distancia de novecientas yardas que se movía hacia la izquierda. Era el submarino que trataba de escapar, deslizándose bajo el agua. Ordené la velocidad de ataque. Inmediatamente se comenzaron a lanzar las bombas de profundidad cargadas cada una con 325 libras de TNT y graduadas para que explotaran a 100, 150 y 250 pies, ya que, previamente, se había calculado la velocidad de sumersión del submarino.

El CS-13 vuelve sobre sus pasos, poniendo proa otra vez a la zona atacada. Se escuchan una, dos, tres.... y cuatro explosiones. Solo se habían lanzado tres bombas. ¿De dónde provenía la cuarta explosión? La dotación de la pieza de artillería está lista para disparar y busca afanosamente el blanco, por si emerge del agua. La cuarta explosión ha sido tan intensa que la popa del CS-13 se sumergió en la mar, entrándole agua por la escotilla del cuarto de máquinas. Ahora los hidrófonos reportan el ruido de un borboteo parecido al que hace un líquido al penetrar en un recipiente cerrado que se abre de pronto. La tripulación hace conjeturas. Puede ser el submarino haciendo agua. Puede ser también que esté tratando de salir a la superficie, expulsando el agua de sus tanques por medio de aire comprimido. Instante después se escuchaba un silbido que va lentamente desapareciendo. En la superficie no hay trazas de que el submarino emerja. Por el contrario, hay indicios muy ciertos de que las bombas de profundidad le han alcanzado.

Para rematarle, el CS-13 maniobró arrojando otras dos bombas de profundidad graduadas para que explotaran a 250 pies en los bordes de la zona atacada. En total lanzamos cinco bombas de las ocho de que dispone cada caza. Se continuó la exploración sin obtener más contactos con la nave enemiga. Fue entonces que el Contramaestre LUIS VALDES MARTINEZ reportó haber observado una mancha oscura que se expandía sobre el agua.

El avión no se había separado del lugar, ni siquiera por un instante, dispuesto a ayudarnos caso de que el submarino saliera a la superficie, por esa razón pudo seguir todos los detalles de la maniobra. Para retirarse se nos acercó de nuevo. Coleteando hizo señales de aprobación, mientras el piloto, volando muy bajo y muy cerca se apretaba las manos felicitándonos. Después se alejó en dirección a su base en los Estados Unidos.

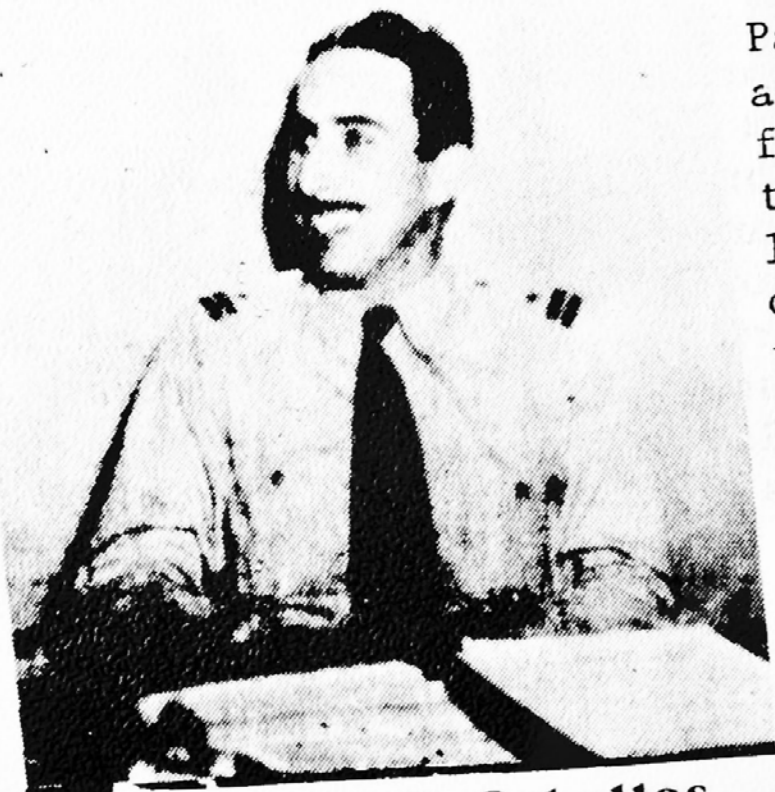
Continuamos nuestra exploración en una zona aproximada de 5 millas. El convoy había cambiado de rumbo a la altura del extremo norte de la sonda, entre Cayo Mégano y Cayo Bahía de Cádiz. Forzando la velocidad se había dirigido a Cárdenas. A la altura de Cayo Cruz del Padre y siendo aproximadamente las 1930 horas el CS-13 se unía al convoy, reportando al Comandante de la División todos los incidentes de la acción. A las 2000 horas entrábamos en Cardenas.

Al día siguiente zarpamos de nuevo con los otros buques mercantes que nos aguardaban y llegamos a La Habana al anoecer, no sin antes sufrir otra contrariedad al vararse uno de los mercantes en el bajo de "Los 12 Apóstoles", frente al Morro.

Hasta aquí el relato del Comandante del CS-13 de esta gloriosa operación naval cubana. A toda la tripulación le fué concedida la Orden del Mérito Naval con Distintivo Rojo por el Estado Mayor General de la Marina de Guerra Cubana.

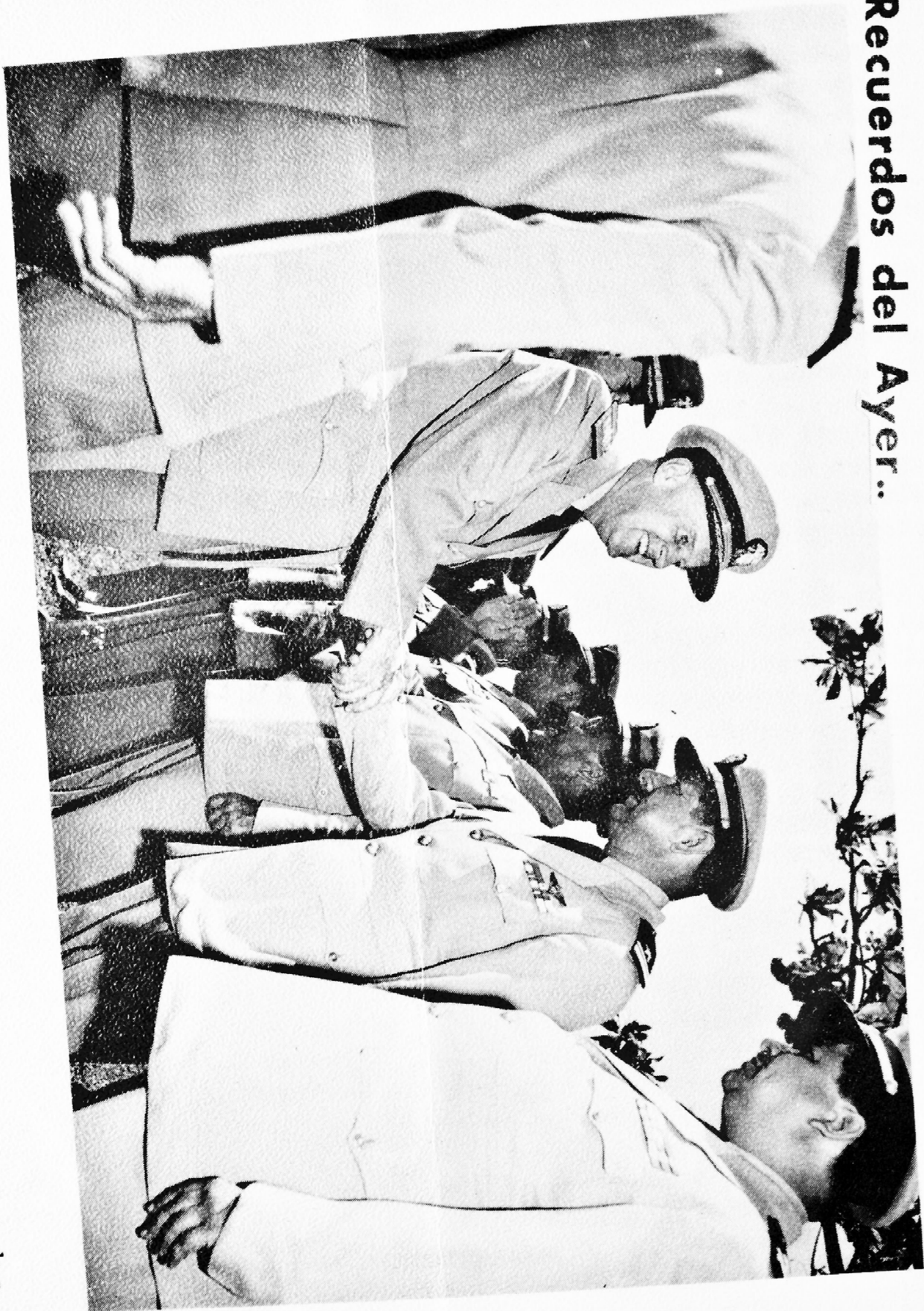
TRIPULACION DEL CS-13

Comandante: Alférez de Fragata Mario Ramirez Delgado M.N.
Segundo Cdte.: Alférez de Fragata Carlos Cuadras Garrote M.N.
Contramaestre: Cabo de Mar Luis Valdes Martinez M.N.
Jefe de Máquinas: Cesareo Barcelar Corbillon M.N.
Palero: Juan Pérez Hernández M.N.
Detectorista: Mar de 2da. Norberto Collado Abreu M.N.
Detectorista: Andrés Abela Arostegui M.N.
Artillero: Mar de 2da. Eligio Carcacés Gutierrez M.N.
Artillero: Mar de 2da. Roberto Bayona Otero M.N.
Timonel: Mar. de 2da. Santiago Rodriguez M.N.
Timonel: Mar. de 2da. Juan Rubira Quintana M.N.
Señalero: Luis Magin Veranes M.N.
Cocinero: Mar. de 2da. Jose Estévez Gonzalez M.N.



Tte. de Navio R. Ceballos

Recuerdos del Ayer..



Visita del Contralmirante Charles W. Wilkins de la Armada de los Estados Unidos a la Base Aeronaval "Parla", Mariel el día 2 de Abril de 1954. Ahí están el amigo Pedro Ruben Gonzalez Alvarez, Octavio Gonzalez Muñoz y me parece que el "Nono" Manuel R. Alonso. ¡Estan igualitos!.....

El Cañonero...

El fondo se veía a través de las aguas claras. Un marinero, en la proa, tiraba el escandallo y cantaba la distancia al fondo en pies. Las balizas y boyas nos indicaban rumbos y cambios de rumbos. Ya, dentro de la cayería, la mar era un plato. Llegamos sin haber pasado cosa mayor: sólo, en ocasiones, revolvimos el fondo. Al fin, entramos en Puerto Esperanza: un pueblecito de pescadores acogedor, donde el Cañonero, como le llamaban, era una verdadera novedad. Al día siguiente nos abastecimos de carbón para cubrir la segunda parte del viaje.

La Fe, al fondo de la Ensenada de Guadiana, fué otra escala en la travesía, donde no hicimos carbón, pero si pedimos el aljibe que se acoderó y nos rellenó de agua. Una visita a Guane fué complemento de nuestra estancia en este puerto que, como el anterior, y los demás de la costa sur, viven del mar. Rumbo a Cabo San Antonio reconocemos Punta Plumajes y navegamos a lo largo de la costa. Rebasados los Cayos de La Leña, nos situamos y entramos en la Ensenada del Cajón. En el cuaderno de bitácora anotamos: "A 1600 horas fondeamos en la Ensenada del Cajón en espera de buen tiempo para remontar el cabo". Mientras velábamos el tiempo, desembarcamos. Una ligera inspección del lugar nos llevó hasta cerca del faro. El ambiente era fresco, tranquilo y cargado de salitre. Regresamos a bordo sin registrar ninguna novedad y descansamos del ajetreo del viaje en espera del buen tiempo.

Amaneció el día esperado: mar en calma y vientos flojos. Rodeamos el promontorio del cabo con varios cambios de rumbos; luego vimos perderse en el horizonte el Faro Roncalí. El Cañonero se defendía bien al socaire de la costa acantilada. Frente a la Ensenada de Corrientes, la mar tendida causaba un ligero abatimiento hacia tierra y se compensó el rumbo. Cerca del Cabo del mismo nombre cambiamos rumbo y navegamos en demanda del fondeadero de Meyers, al nordeste de la ensenada. No se veía fondo. El agua era profunda y tuvimos que largar el ancla muy a tierra. Desembarcamos y recorrimos el sitio a vista del Cañonero. Se sentía una profunda y apacible soledad, donde no se oía otra cosa que el graznido de algunas aves. Otra vez hacemos rumbo a Cabo Corrientes, luego a Francés, después hacia la Ensenada de Cortés, pasando por la desembocadura del Cuyaguaje (los viejos lobos de mar dicen que el agua dulce mata los escaramujos) y allí deslizamos, por las aguas frescas, el casco del Cañonero que abundaba en incrustaciones, para ver, si después del escaramujicidio, podíamos sacarle un nudo más al carbonero.



CABO CORRIENTES

Marina...

tranquilos dispuestos al sacrificio. En la travesía se dejaron caer varias cargas de profundidad que sonaban en el costado del barco como si le dieran duro con una tremenda mandarina. Entramos en Jacksonville y allí tuvimos una junta de Capitanes para fijar posiciones en el convoy. Los cargados con dinamita, en el centro. Me suministraron claves y demás instrucciones útiles para caso de ataque, rutas, etc. Un Capitán preguntó que haría en caso de ser torpedeado un barco cercano al suyo. Si paraba para recoger supervivientes o no. Le dijeron que no, porque entonces serían dos los torpedeados en lugar de uno. Lucha entre las conveniencias y la humanidad. Los torpedeados son nuestros hermanos de la mar en desgracia. ¿Cómo los vamos a dejar?.

Pedí me permitieran entrar en La Habana para hacer viveres, agua, combustible y dejar allí a los que no quisieran seguir viaje. No quería tener a bordo personas que tuvieran miedo a lo que viniera... las fauces del mar estaban hambrientas de víctimas. Eso no lo podían comprender los terrícolas.

Temprano salimos para Key West a cuya altura se rompió el convoy prosiguiendo cada cual hacia su destino por su cuenta y riesgo. Al llegar a La Habana vino un agente de la compañía y preguntó quienes se iban a quedar en tierra y quienes seguirían viaje. Yo le dije que yo seguiría viaje. La bahía estaba llena de barcos y nosotros fondeados en Marimelena. Al día siguiente vino el Comandante Ocampo con orden del Estado Mayor para que le entregara el mando. Así lo hice.

El "Libertad" era de mucha capacidad de bodegas, muy marinero con carga completa. Era el barco más grande eu tenía Cuba en su época. Pasamos una buena galerna con él y parecía un castillo en la mar. Este "Libertad" nació en La Habana y murió en el Golfo de Charleston, como dijo el Ataché Británico: antes de llegar al Cabo Hatteras. 25 hombres murieron en esa acción de guerra sirviendo la causa de la Marina Mercante Cubana. Guerra cruenta para los marinos. En estos ataques no puede uno huir o esconderse.

Ese viaje del "Libertad" fué para nosotros una odisea olímpica que pudo comprenderse después que murieron muchos hombres y hundieron muchos barcos con sus cargas valiosas en aquellos momentos de escasez, angustias y necesidad de mantener activos los aprovisionamientos. Pasé toda la guerra trabajando de Oficial y Capitán en la Marina Mercante. Fuí torpedeado dos veces, en una de ellas perdimos 23 hombres. Ya como todo, pasaron aquellas zozobras al arca ingrata del olvido en los aprovechados y el recuerdo inolvidable de los que tantas angustias pasaron. Unas medallitas que para nada sirven. En todas las misas dedico una oración al recuerdo de aquellos buenos hermanos del mar.

El Cañonero...

Después de una breve visita a Puerto Cortés, seguimos viaje navegando cerca de la costa; pasamos Punta de Cartas y de Santo Domingo. Nos situamos y entramos en La Coloma: un pueblo de pescadores, con una fábrica de conservas de pescados. En la última etapa del viaje reconocemos Punta de la Fisga y Gato; luego arribamos a las Cayamas; enfilamos la pasa. Batabanó se dejaba ver a lo lejos. (Se oye la voz del Contramaestre disponiendo farragos hasta la rodillas, se arman de cepillos y cubos; éstos, atados a chicotes de cabos de unos doce pies de largo, son lanzados al mar, cobrados a bordo y el agua echada sobre la cubierta; mientras tanto, otros marineros cepillan. Pronto la cubierta está limpia y el buque arranchado. Después de una ducha, la tripulación viste de blanco para entrar en puerto). Observamos con los gemelos; el "Pintero" estaba atracado al muelle. Enfilamos y atracamos por la banda contraria. Anotamos en el cuaderno de bitácora: "A 1500 horas atracados, por babor al muelle de Batabanó". Caminamos a lo largo del muelle para estirar las piernas y tomar una cerveza fría.

Aunque la orden no especificaba límites, se suponía que la zona abarcaba desde Puerto Cortés y los cayos de San Felipe al oeste hasta el Banco de los Jardines por el este. Una amplia extensión de mar que comprendía, en su mitad, a la Isla de Pinos. Mi encomienda principal era hacer cumplir las leyes de pesca y trabajo: aquella, en lo referente a las vedas, como medio de protección, para evitar la extinción de las especies que se crían en el litoral de nuestras costas y éstas, en relación con el tránsito bajo de los menores de edad; atender a que las embarcaciones tuviesen su documentación en regla y perseguir el contrabando.

Se puede decir que fué una gran experiencia en una navegación que cautiva. Se le llamaba "interior o de cayería", a diferencia de la navegación costera común o "por fuera".

Han llovido años. El Cañonero, como prototipo del guardacostas de una época ída, pasó a los anales históricos del comercio naval criollo.

Ahora, mirando retrospectivamente actualizamos en el recuerdo al ilustre de otros tiempos; aquél que no era más que "un pequeño hueco en el agua forrado de tablas" (del argot marino), entrando en Puerto Esperanza ante el tumulto de muchachos corriendo hacia el muelle, a darnos la bienvenida, gritando: ¡ El Cañonero! ...!El Cañonero!.!....

APORTACIONES RECIBIDAS

1.-Fernando Ferro	\$10.00
2.-Candido Gonzalez....	4.00
3.-Elpidio Guerra	10.00
4.-Alfredo Cuadras	5.00
5.-Santiago Franco	10.00
6.-Eloy D. Rubio	5.00
7.-Raul Rodriguez	10.00
8.-Tomas Viera	10.00
9.-Fidel Tapanes	20.00
10.-Edelberto Roca	3.00
11.-Hector V. Santos ...	5.00
12.-Eduardo Ocaña.....	20.00
13.-Roman Bas	10.00
14.-Manuel Morell	10.00
15.-Jose E. Junco	5.00
16.-Nicolas Cartaya	10.00
17.-Jose E. Rodriguez ..	20.00
18.-Rogelio Perez	5.00
19.-Berardo Robaina	5.00
20.-Ortelio Carcache ...	10.00
21.-Pablo Perez Ricart..	5.00
22.-Jose M. Godoy	3.00
23.-Raul Solis	5.00
24.-Arsenio Arrazola ...	15.00
25.-Joe Messeguer	5.00
26.-Carlos M. Serio	10.00
27.-Juan y Luis Yanes ...	5.00
28.-Maria Lorenzo Boitel	10.00
29.-Emilio Ortega	3.00
30.-Jose Rubira	3.00
31.-Gustavo Novo	20.00
32.-Reynaldo Lazo	25.00
33.-Raul Garcia Ibañez..	10.00

34.-Luis Pino	\$20.00
35.-Mariano S.Bustamte	3.00
36.-Raul Gomez	5.00
37.-Andres Vazquez Sr.	5.00
38.-Felix Barrios	3.00
39.-Otilio Glez.Amaro.	5.00
40.-Andres Gonzalez ..	3.00
41.-Pablo Quiros	5.00
42.-Dagoberto Robaina.	5.00
43.-Edelberto Roca....	3.00
44.-Victor Mesa	20.00
45.-Oreste Garcia	4.00
46.-Juan Clausell	20.00
47.-Jose Otero Jr.....	6.00
Recaudacion... ,	\$413.00

En Caja.....\$1,026.66
\$1,439.66 .

GASTOS

Impresion	165.00
Re-impresion Boletin	
No.1 Año 1.....	135.00
Sobres-sellos	90.00
Fotos	25.00
The Wecan Co.(Ajuste	
y limpieza maq.IBM-S	35.10
	\$450.10

RESUMEN

Recaudacion	\$1,439.66 .
Gastos	450.10
En Caja..	\$989.56..

Marzo 5 de 1978.-



CUENTOS DE MARINOS.....

(I) En una guagua de la Ruta No.1, la que iba por la Quinta Canaria y Arroyo Apolo, de pasajeros estaban los marineros Marchese y Elpidio Hernandez. En el asiento delante de ellos, viajaba una pareja al parecer un poco "Guaricandilla", peleando y discutiendo en alta voz.

El marinero Marchese miraba a la pareja con curiosidad e insistentemente de ver como se comportaban, sin importarle que los otros pasajeros observaran su bronca. El hombre se molestó por la mirada del marino y dandósele de guapetón le preguntó al alistado: !Qué militar.!...¿Se le ha perdido una mujer como ésta? -A lo que rápidamente lo contestó Marchese: "Mire compadre, si a mi se me pierde una mujer como esa..!Ni la busco..!

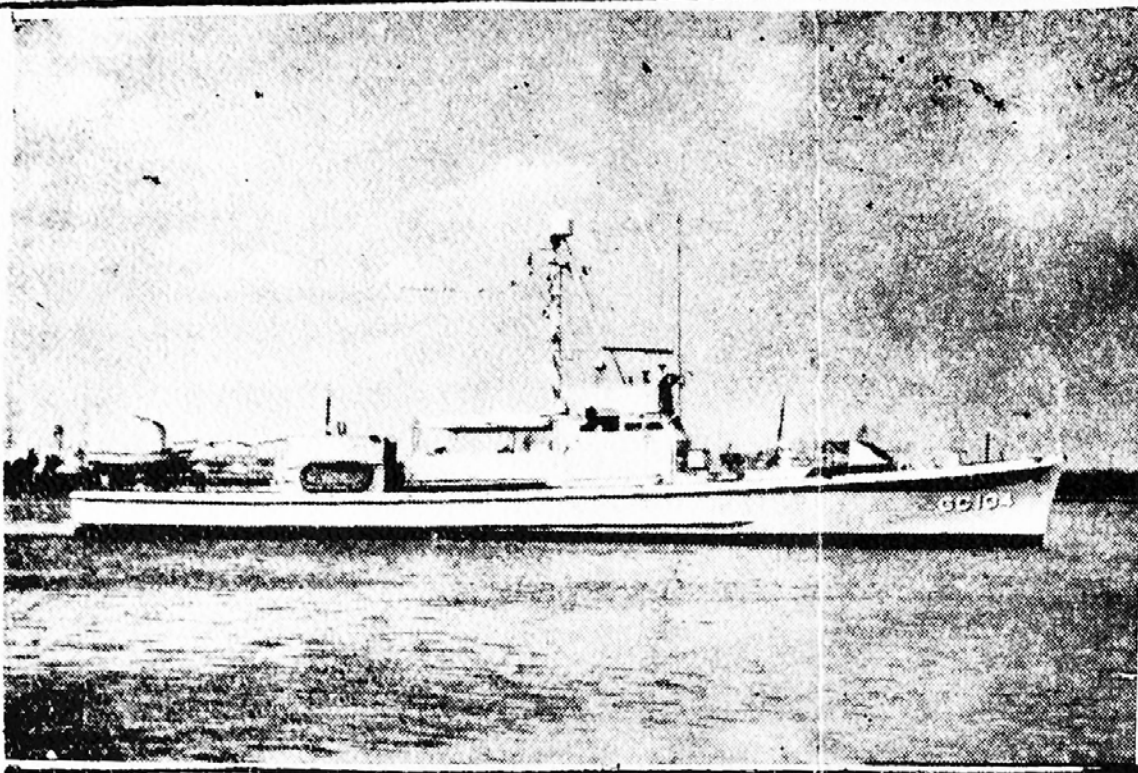
(II) El Marinero Carlos Muñoz no salía de un lío para meterse en otro. En esta ocasión estaba parado en atención ante el Oficial Juez de la Corte Sumaria, Tte.Cosío (Q.E.P.D.) de la Flotilla de Caza-Submarinos, quien en tono severo aunque paternal le decía: Alistado Muñoz, su expediente personal es un desastre y esta es la 3ra vez que comparece en menos de tres meses. Pero permítame adentrarme en su pasado. -¿Cuántos hermanos son ustedes?..-Dos, Teniente.!- Y,¿Qué hace su hermano?.... Mi hermano está en la Escuela de Medicina! -Ah, menos mal!..exclamó Cosío.



Dígame Muñoz, y ¿en qué año está?..A lo que contestó Muñoz: !No Teniente.!..El no está en ningún año..-El está dentro de un pomo con alcohol, porque nació con dos cabezas.!...!Treinta días por cada cabeza! Sentenció el Teniente Cosío.

Armando Cuellar

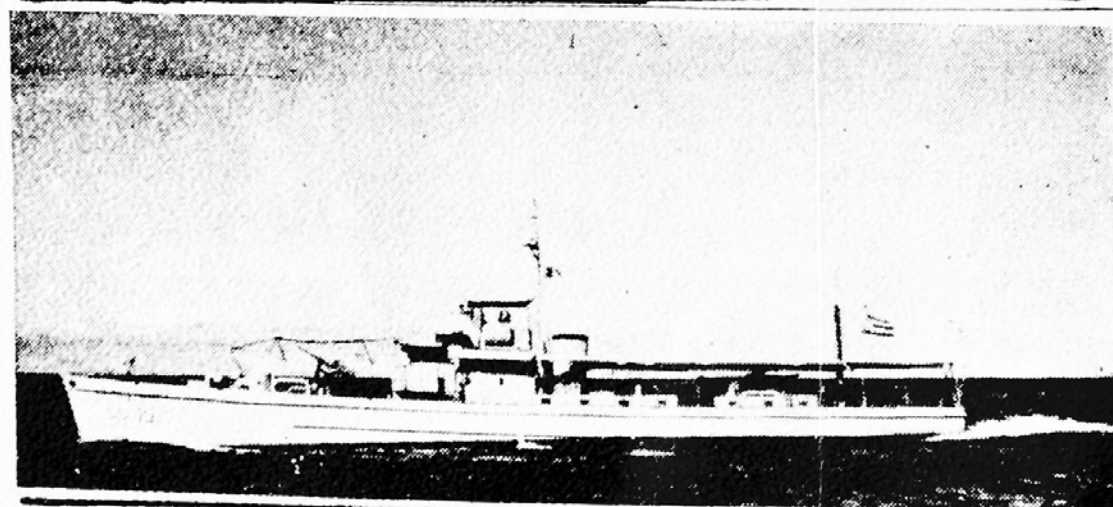
Doctor, siento un bamboleo.!



GC-104
ORIENTE



PE-201
CARIBE



GC-101
LEONCIO PRADO