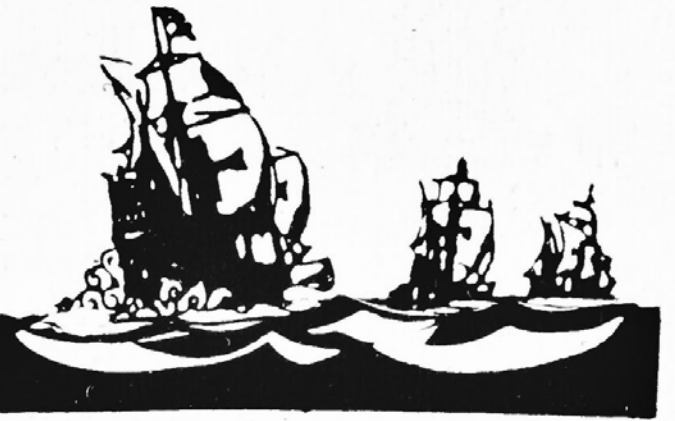


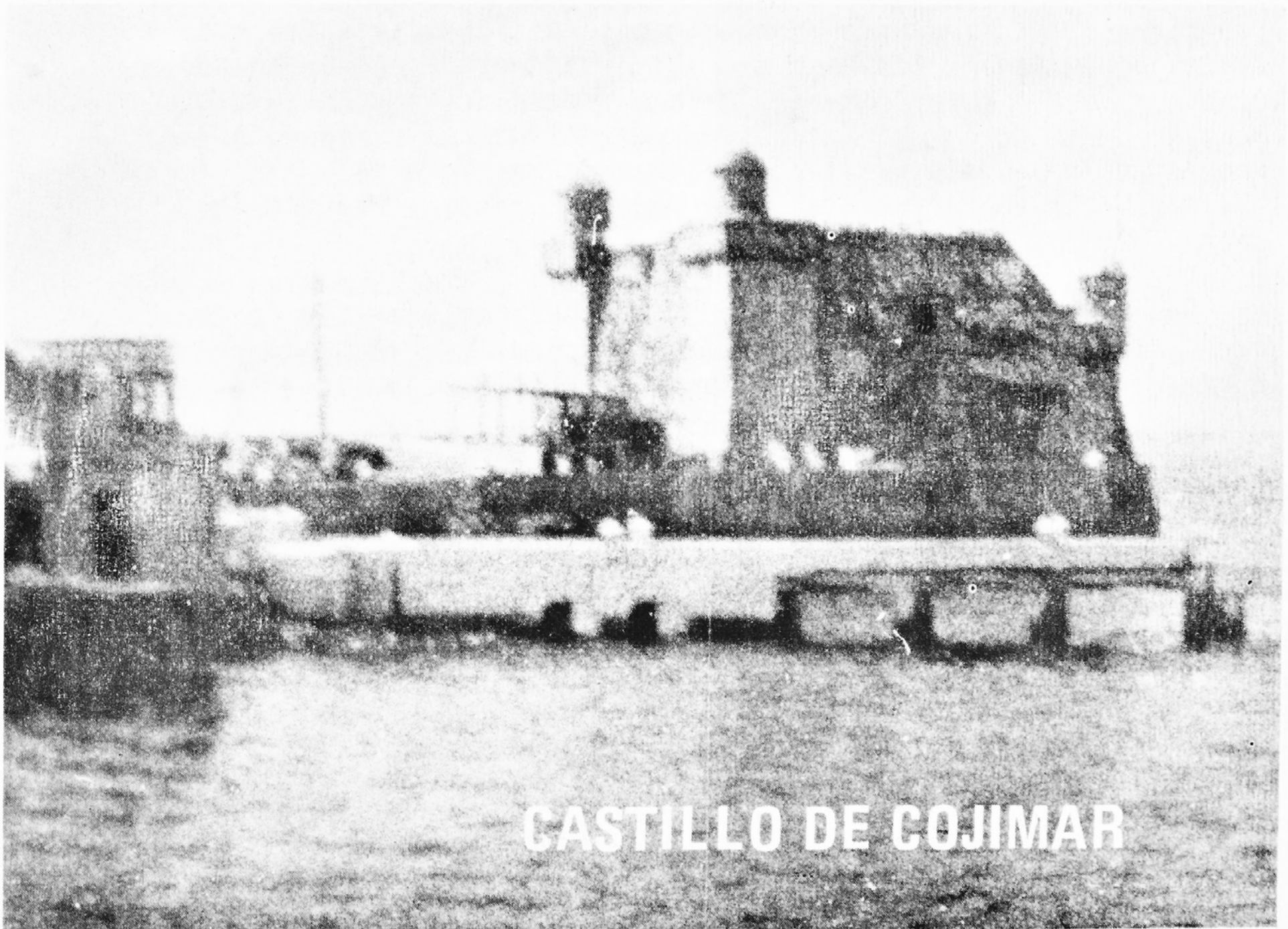
RUMBOS



AÑO 7

LA REVISTA MARINA

No. 2



CASTILLO DE COJIMAR



EDITORIAL



Como barajas ya usadas en el juego de la vida, vamos cayendo; no importa que hayamos sido un simple dos de espadas o un As de Oro. Ley inexorable de la vida.

De nuestros tarjeteros hemos ido sacando los nombres de compañeros idos para siempre y de aquellos troncos viejos van quedando recuerdos. Recuerdos que son la reacción a la pérdida de una persona o cosa con que nos hemos encariñado.

El paso del tiempo no prohíbe a algunos sobrevivientes que traten de evitar el recuerdo de haber pertenecido a las marinas, tanto de Guerra como Mercante, deshaciéndose de todo lo que le haga recordar de lo que fué. Tratan de llenar sus vidas de algunas actividades para distraer su pensamiento. Vano esfuerzo, lejos de evitar los recuerdos de los años vividos, semejante intento solo los posponen.

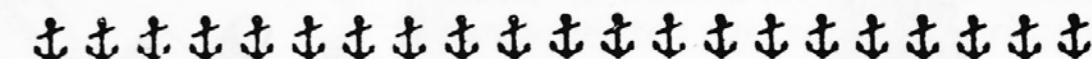
Nos vamos, pero los que han lanzado las semillas sin la ambición de recoger los frutos; los que a plenitud y a pecho descubiertos han disfrutado de bellos amaneceres y tibios ocasos, nada debe reprimirles los deseos de reunirse aunque sea una vez al año, para expresar los sentimientos de cariño, amistad y compañerismo, emociones que son naturales que se mezclan como un antídoto nostálgico.

!Al re-encuentro el 19 de Abril en el Liceo Cubano "José Martí", sito en la calle 47 entre las avenidas Bergenline y Kennedy, en la ciudad de Unión City, New Jersey a las 7 P.M.! Para todos aquellos que deseen asistir, pueden dirigirse a Turey Jimenez y Abelardo Morell, en los teléfonos 482-9439 en Newark y al 581-1763 en New York, respectivamente.

Los marinos del Nordeste de los Estados Unidos saben que: !-A veces se vive o se disfruta más en un segundo del pasado, que en un minuto de presente.!



MARINOS



*La verdad, una vez despierta,
no vuelve a dormirse.*

JOSE MARTI

Dos altos oficiales de nuestro Cuerpo han caído. En Valencia, Venezuela falleció el Capitán de Fragata Nestor de la Portilla y del Portillo M.N., según me informa el amigo "Quico" Cabrera y aquí en Miami, el Capitán de Corbeta Juan R. Cantero M.N. Para las familias de tan queridos y pundonorosos oficiales van nuestra sincera condolencia...*Llegó de Venezuela Heliodoro Pérez Lizano, ex-presos políticos..*Ya está en California Juan C. Peña, otro compañero llegado de Cuba. Peña contento con las atenciones de Orlando Delgado. Nobleza obliga...* A Adalberto Hernández se le olvidó decirme de la muerte de la fiel compañera, la buena esposa del Comandante Angelito Hernández allá en California. Olga, los que te trataron y quisieron nunca te olvidaran. Angelito le pasé tu mensaje a Adalberto. La promoción VIII recuerda que el Comandante Angel Hernandez M.N., fue el encargado de los alumnos en el viaje final de instrucción a bordo del Buque Escuela "Patria"..* La labor desempeñada por el Coronel Reinaldo Lazo como Jefe de la Misión Naval Militar Americana en Quito, Ecuador, ha sido reconocida por el Embajador en ese país y al cumplirse el período señalado para los cargos en la Marina Americana-en ese caso tres años-el referido diplomático ha solicitado que lo dejen como Agregado Naval. Lazo está interesado en asistir a la próxima concentración de los marinos y le envía un saludo a Silvio, allá en Puerto Rico.* En la primera comida del Círculo Naval Cubano en el Holiday Inn, saludamos a dos hijos de buenos compañeros. Me refiero a los Alféreces de Fragata Ramón López Quevedo y Antonio Mellado. El padre de Antonio Mellado fue compañero mío en el Puesto Naval de Punta Blanca, Santiago de Cuba en el año 1935 y el padre de Ramón López, era mi primer Jefe de Máquinas en el Guardacostas #104.!Cómo esos padres lucharon por la Marina y fueron compensados con el ingreso en la Academia Naval de sus hijos y en esos casos están también los padres de Lazo, Marchese, Mellado, Lopez y otros que escapan a mi memoria. Eso, eso se llama tradición naval..



El General Emilio Nuñez

Litoral

J. M. GOICOECHEA



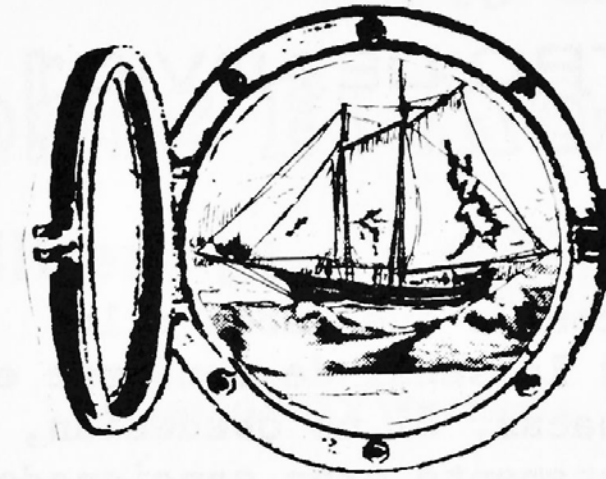
La vida del general Emilio Nuñez es ejemplo de completa dedicación a la causa de la libertad de Cuba. Luchador incansable en las tres guerras por la independencia, su labor alcanzó singular significación y relevancia en los anales de la emigración cubana en los Estados Unidos en la organización y conducción de expediciones revolucionarias, en la que arrojó toda clase de peligros al servicio de Cuba.

Durante la última contienda, el General Nuñez fue designado oficialmente como Jefe del Servicio de Expediciones, según lo dispuesto por la Ley de Organización Militar aprobada por el Consejo de Gobierno de la República en Armas el 7 de diciembre de 1897 en cumplimiento de las disposiciones de la Constitución de La Yaya.



En tan difícil como responsable cargo, el general Nuñez demostró sus brillantes cualidades como organizador así como su acendrado patriotismo y espíritu de sacrificio, embarcando en muchas de las expediciones organizadas por él a fin de dirigir personalmente el alijo de importantes cargamentos de armas y municiones en tierra cubana.

Corresponde así al General Emilio Nuñez el honroso título de Jefe de la Marina Libertadora y primer jefe naval de Cuba, en reconocimiento de lo cual le fue dado su nombre al moderno edificio construido para alojar al Estado Mayor de la Marina de Guerra en la Avenida del Puerto en La Habana.



¡ Recuerdos del Ayer. ! Julian Morales



Eran los días de la II Guerra Mundial. La madrugada de un lunes arriba a la playa de Varadero una goleta sin tripulantes, con impactos de balas en las velas y con la popa dañada.

Informado el Estado Mayor General del hecho, designó al Alférez de Fragata Diego Sánchez Ortega M.N., buen hombre y mejor persona, para que con algunos hombres a sus órdenes, la trasladara a puerto.

El miércoles siguiente en horas de la mañana, desembarcaron de dos botes por el muelle de la Pila de Neptuno, cinco hombres, y dirigiéndose uno de ellos al miembro de la Policía Marítima que estaba de servicio en el lugar, le preguntó dónde se encontraba el Consulado Inglés.

Notificado el Estado Mayor de esta informal visita, designó al caballeroso y competente Alférez de Navío Carlos Rodríguez Alonso, que prestó muy valiosos servicios en esa época por su excelente dominio del idioma inglés, para que atendiera todo lo relativo a la llegada de esos inesperados marinos. Trasladados al Castillo de la Punta se les prestó asistencia médica, se les recibió declaración y se notificó al Consulado Inglés.

Posteriormente identificaron la goleta como la misma en que navegaban con un cargamento de madera procedente de New Orleans, cuando en horas de la madrugada a la altura de las Islas Dry Tortugas, un submarino Alemán los iluminó con su reflector haciéndoles disparos de ametralladora. Un oficial les habló en Inglés, ordenándoles que fueran en bote hasta el submarino. Mientras esto ocurría, el capitán y el maquinista de la goleta arriaron un bote por la banda opuesta a la que estaba frente al submarino y se alejaron del lugar con rumbo a La Habana.

Los marineros de la goleta obedecieron las órdenes del oficial alemán, quien con uno o dos hombres armados de ametralladoras fué en el mismo bote a la goleta y practicó un registro, trasladando para el submarino unos bidones de combustible y cigarros de fabricación norteamericana.

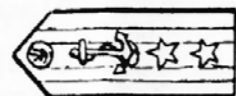
Los marineros le pidieron que remolcara el bote de ellos hasta algún lugar cerca de tierra porque no sabían navegar, contestándole que si se mantenían por aquella zona, al siguiente día a las tres de la tarde serían avistados por el avión de la patrulla Norteamericana; y si se dejaban llevar por la corriente, llegarían a Cuba. Les regaló un salchichón para que se lo comieran a nombre de ellos.

Al tratar los marineros de regresar a la goleta, les gritó que no se embarcaran porque iba a explotar. Decidieron entonces comenzar a remar y al siguiente día encontraron el bote donde iban el capitán y el maquinista, y todos así reunidos, arribaron al puerto de La Habana.

La goleta y su cargamento fueron vendidos en La Habana, y al ser removida la carga, se encontraron pequeños explosivos, habiendo explotado uno de ellos en la popa, produciendo los daños que presentaba, y esta avería motivó que el agua entrara en la goleta e inutilizara el resto de los explosivos.

TRIPULANTES DEL "CENTRO DE NAVIO"

Por CESAR DE WINDT LAVANDIER



Originalmente se llamaba así a los muchachos jóvenes que llevaban órdenes de popa a proa y cuyo puesto de maniobra y combate era el pie del palo mayor, es decir, en el centro del buque. A principios del siglo XVIII estos muchachos, en continuo contacto con los oficiales, comenzaron a recibir instrucciones para poder convertirse a su vez en oficiales y se les destinó como alojamiento un camarote común llamado COCKPIT (literalmente pozo de los gallos).

Aquellos rapaces, ágiles, amigos de toda clase de truhanerías, valientes con más vida que un gato, según solía decirse, rendían útiles servicios y eran como el amuleto de magníficos oficiales y almirantes que dieron gloria a la bandera de la vieja Inglaterra.

Aún está en vigor, en la armada inglesa, la costumbre de clavar el tenedor en la mesa, cuando después de comer, los oficiales superiores querían hacer comprender a los otros, sus órdenes de que los dejasen solos. Tal costumbre tuvo su origen en los COCKPIT de los MIDISHIPMEN. Entonces una vez, que la primera guardia nocturna había ocupado su puesto, los MIDISHIPMEN veteranos, clavaban su tenedor en la

mesa, con lo que daban a los novatos la señal de tenderse en las hamacas. Si no obedecían, inmediatamente eran sancionados con gran rigor.

En el COCKPIT, además de los MIDISHIPMEN, se alojaban los ayuntamientos del cirujano, los del Master y los civiles, es decir, el Purser y el Secretario del Comandante. Folkner, en su diccionario marino de 1771, lo define como el puesto del cirujano y sus ayudantes, donde se curan los heridos durante el combate. En aquél local anti-higiénico, situado bajo uno de los puentes de las baterías, lleno de ruidos y de tumultos, entre planchas de madera mal calafateadas que dejaban filtrar sangre y suciedad, era, en efecto, donde se operaban a los heridos, las hamacas de los MIDISHIPMEN se convertían en lechos para los pacientes y en sus mesas se practicaban las amputaciones.

Smollet describe así a los Cirujanos Navales de su tiempo y su habilidad profesional: "El Cirujano Mayor se incorporó en el puente, sobre el que se había arrodillado para encomendar su alma a Dios, y reforzó su resolución con una buena dosis de ron, de la que se

Ensayo sobre El Maine

Wilfredo Diaz



DESACATÓ Y VIOLENCIA

España, con su tardío ensayo de autonomía no logró complacer ni a los cubanos, ya que por entonces no aspiraban sino a la completa independencia, ni tampoco a los españoles de la Isla que se aferraban al integrismo.

El descontento alcanzó proporciones alarmantes cuando grupos del cuerpo de voluntarios y de oficiales del ejército, retando a su propio gobierno, se manifestaron por las calles de la capital protestando contra la autonomía y provocando desórdenes que culminaron con el asalto y destrucción del diario "El Reconcentrado".

Aún no satisfecha, la turba amenazó con destruir también las rotativas del "Diario de la Marina" y de "La Discusión" y llamó traidores a sus directores porque defendían la autonomía.

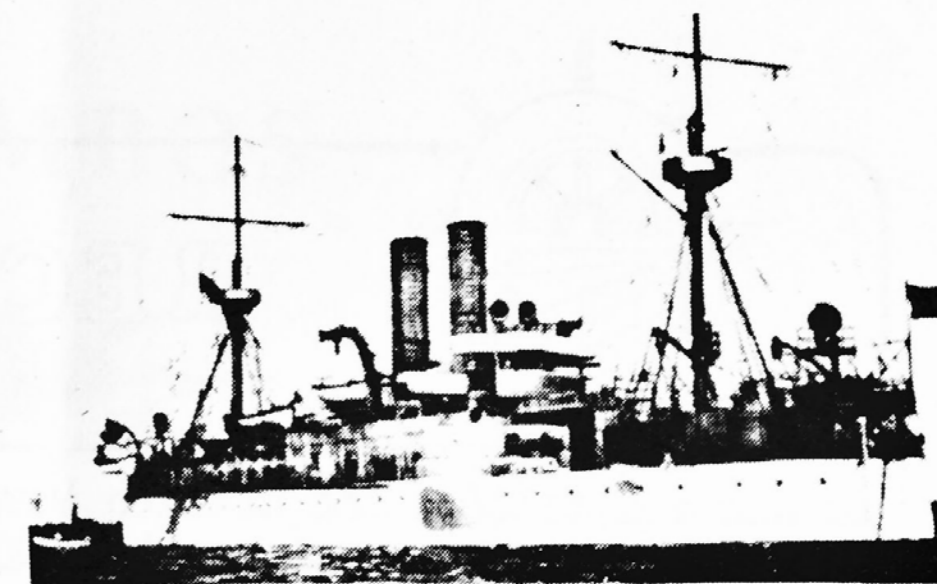
LA ACTITUD AMERICANA

Los alborotos citados originaron una nota rápida y circunstanciada del cónsul americano, General Fitzhugh Lee, a su gobierno y como resultado de ello el acorazado "Maine", que al mando del Capitán de Navío Charles D. Sigsbee se hallaba a la sazón fondeado en Dry Tortugas, recibió órdenes de zarpar rumbo a La Habana donde arribó en la mañana del veinticinco de enero.

DEL EXPEDIENTE NAVAL

El acorazado que ahora veíamos amarrado a la boya No. 4, había sido puesto en servicio en el otoño de 1895, después de largo tiempo en los astilleros de Nueva York. Bien dotado con cañones hasta de diez pulgadas, cofas artilladas y casco acorazado, era una verdadera fortaleza flotante y uno de los buques más modernos de la armada americana. No obstante su apariencia guerrera, el Maine entró en La Habana vistiendo sus galas de tiempo de paz: casco y botes pintados de blanco; superestructura, mástiles y chimeneas de castaño y cañones y proyectores de negro (1).

Su presencia atractiva, sin duda, llamaba la atención y el público curioso, se detenía en las cercanías del litoral para contemplar aquel hermoso buque que parecía ocupar toda la bahía.



LA EXPLOSION

Habían pasado tres semanas desde aquel veinticinco de enero sin que se notara nada que pudiera preocupar a su comandante por la seguridad del buque. El quince de febrero que ahora ocupa nuestra atención, había transcurrido sin novedad; algunos oficiales asistían a una comida en el "City of Washington", mercante de la Ward Line a la sazón en puerto, los demás estaban a bordo. La noche se presentaba lluviosa; la tripulación ya se había retirado y el barco reposaba en las quietas aguas de la bahía en medio del silencio y la obscuridad de la noche.

Y en estas apacibles condiciones se sintió una terrible explosión. Los ánimos quedaron en suspenso por breves momentos; luego se vio un resplandor intenso y a continuación una espesa columna de humo se elevó hasta las nubes: ¡El Maine había estallado! (Eran las 9:45 P.M.)

LA TRIPULACION

Salvo un grupo de oficiales que como hemos dicho se hallaban a bordo del "City of Washington", toda la dotación, el comandante incluso, estaba a bordo.

En el momento de la explosión se hallaba el comandante en su camarote (2) y, junto con otros oficiales, corrió rápidamente a cubierta para averiguar lo sucedido. Al instante se arriaron los botes para trasladar a los heridos y a esta tarea se unieron con presteza los botes del navío español "Alfonso XII" y los del "City of Washington" y luego otros enviados desde tierra. Los heridos fueron atendidos de primera intención en el "Alfonso XII" por médicos de la Marina y asistido en lo espiritual, por el Capellán del Maine (3).



A la página 14



RECALADAS

La nueva directiva del Círculo Naval Cubano surge con pujanza y mucho entusiasmo; ya es posible señalar su orientación y parece que se abren nuevos horizontes de renovación en ver una mañana mejor. Pero el tiempo con su influencia inmediata nos dirá, si se convierten en realidad los sueños de esos jóvenes directivos. ¡Fé y Adelante.!

*El cambio de directiva fue muy lucido y asistieron muchos compañeros, los cuales es imposible mencionar por el poco espacio. *Cada día tenemos nuevos lectores y entre ellos a DANIEL SOMOZA, ORESTE PEDRAJA, RAMON MAS, ELIGIO HERRERA y JOSE RODRIGUEZ ALONSO. *Felicitamos al amigo DELIO RODRIGUEZ ALONSO por su designación como JEFE DE MERCADEO del Puerto de Miami, donde también está como OFICIAL el amigo JOSE G. RIOS RISECH. *Tuvimos la agradable visita de DOMINGO ROBAINA, ya establecido aquí en Miami. *En visita relámpago VICTOR VARELA, esposa acompañado. Simpático su cuento marino y prometió una larga visita para ver todas las fotos. *LES RECUERDO QUE SE FIJEN EN LA FECHA EN QUE SE CIERRA LA SECCION DE LAS APORTACIONES, YA QUE ALGUNAS LLEGAN DESPUES DE ESA FECHA Y APARECEN EN EL PROXIMO NUMERO. *Mucho embullo para la reunión de los MARINOS DEL NE de los Estados Unidos el 19 de Abril a las 7 P.M., en el Liceo Cubano: "José Martí", en Unión City. Veremos caras nuevas y viejos amigos. *Vamos a ver que dicen FERNANDEZ VALLIN, PICHINCHA PRIETO y el "Tremendo" RAMON GARCIA CASTRO cuando se vean en la contraportada de este número. ¿Verdad que están igualitos? *MARIA L. LORENZO BOITEL en comunión patriótica con nosotros. "Rumbos" le obsequió con una ampliación fotográfica de la Promoción XV donde aparece su hijo, uno de los mártires de nuestra gloriosa AVIACION NAVAL. *JUANITO ISER, debe haberte gustado el cuento marino del "viejo" CUADRAS, quien fuera práctico mayor del puerto de Cienfuegos. *JOSE GODOY desde Los Angeles, contento con el artículo de LANDA sobre ANTONIO MENENDEZ. *GODOY te envío la dirección de CARLOS ALFONSO. *Sentimos mucho no haber podido visitar al amigo RAFAEL ORTESE cuando estuvo de vacaciones en esta ciudad. Ya esta de nuevo en Alaska. Saludos! Estuvimos junto a la familia del CAPITAN ANTONIO SERRANO, "El Curro", fallecido recientemente en Miami. Nuestra sentida pena. *CARLOS ALFONSO ya está navegando con el Capitán

RUMBOS



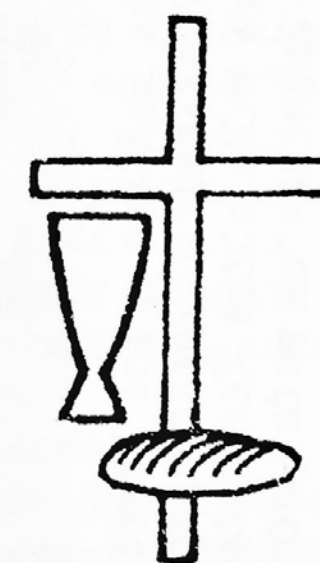
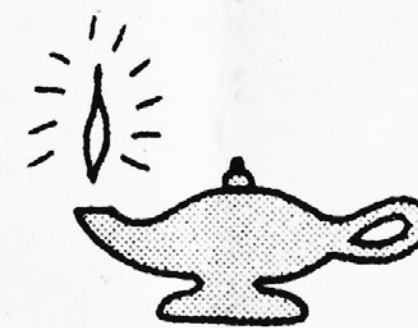
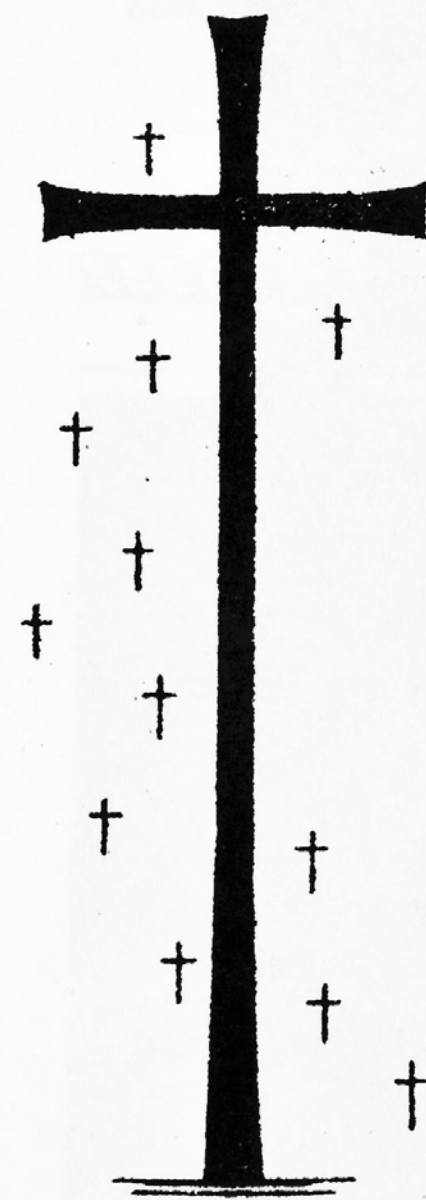
Tu, has venido a la orilla,
no has buscado ni a sabios ni ricos
tan solo quieres que yo te siga.

SEÑOR, ME HAS MIRADO A LOS OJOS
SONRIENDO HAS DICHO MI NOMBRE
EN LA ARENA HE DEJADO MI BARCA
JUNTO A TI BUSCARE OTRO MAR.

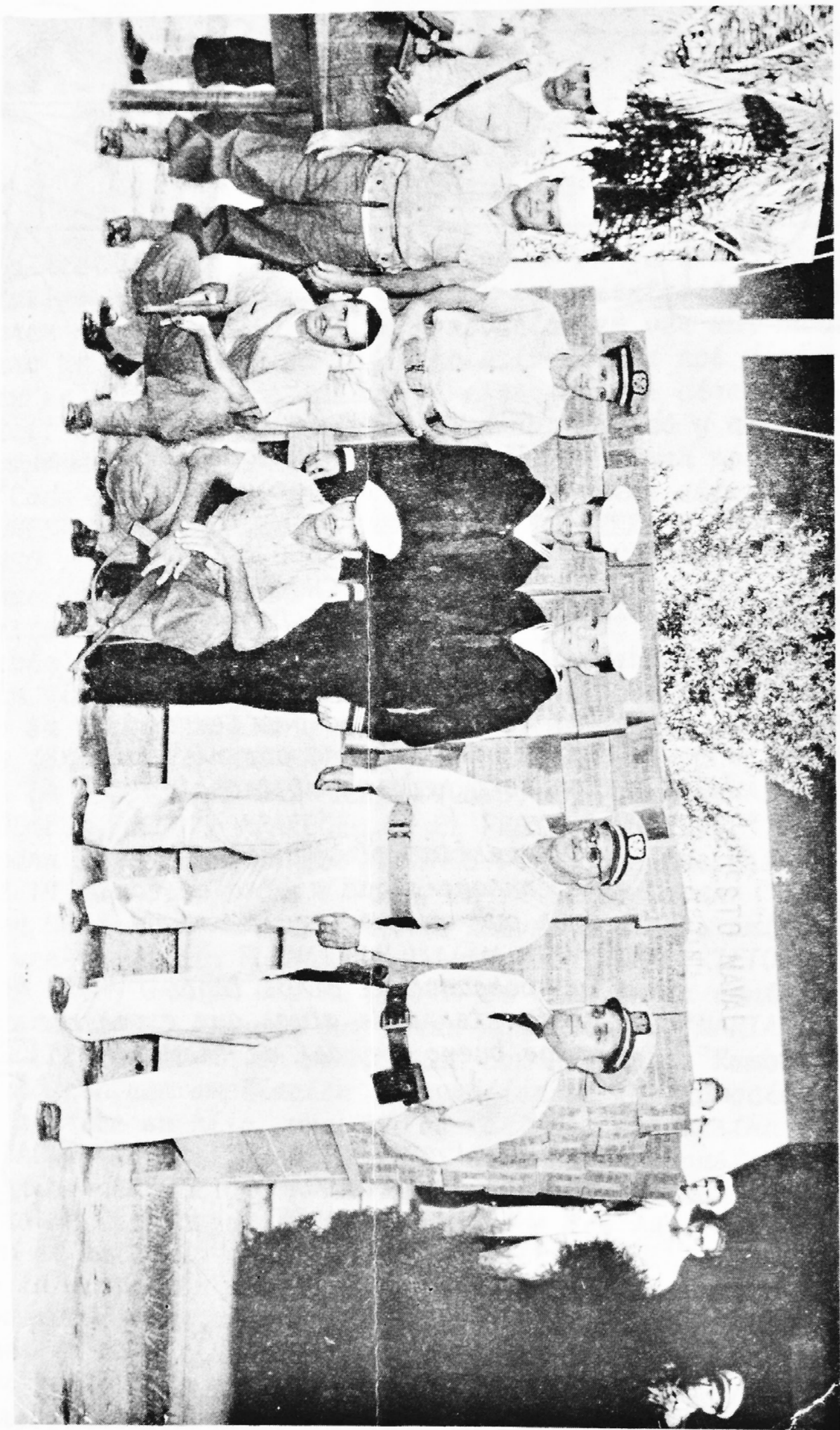
Tu, sabes bien lo que tengo,
en mi barca no hay oro ni espada,
tan solo redes y mi trabajo.

Tu necesitas mis manos
mi cansancio que a otro descanse,
amor que quiera seguir amando.

Tu, pescador de otros lagos
ansia eterna de almas que esperan
amigo bueno que así me llamas.



Esta foto tomada en el Puesto Naval de Manzanillo nos muestra a los Tenientes de Navío Tomás Iglesias M.N., Samuel Martínez M.N., y al Alférez Gilberto Cabrera. "Quico no recuerda los nombres de los otros marineros y les pido a los lectores de "Rumbos" que me envíen los nombres de los marineros que aparecen en esta foto de Tomasito Iglesias. -



JULIO MESSER Jr.

El inigualable Maestro de Ceremonias de los marineros del Nordeste de los Estados Unidos.

Su amena y simpática actuación hace muy lucidos y agradables los actos de esos marineros.

Un afectuoso saludo de "Rumbos".



LUIS DEL VALLE

Un valioso periodista, fanático de la Marina de Guerra y miembro de la Brigada 2506, con el No. 2843; fue miembro del Transporte Aéreo de la Real Fuerza del Canada durante la II Guerra Mundial.

Historiador de la Aviación Naval Cubana, por lo cual "RUMBOS" con orgullo, lo trae a sus páginas.



TRES CAPITANES

JOSE A. JUNCO

SAULO GUERRA

FRANCISCO PICHARDO



Fotografía a bordo del CS #14, que comandaba Andrés González Huerta. Los marinos según los identifica Juan Clausell Gato: De izq. a Derecha, Nardo, Zardoya, el "Cooky", el telegrafista, Clausell y Evangelio. Quienes los reconozcan que escriben. (Fotos de J. Clausell).

RECALADAS...

RENE PUJOL, como su Primer Oficial..*JULIO BELLO desde Hialeah, no me falla..* JUAN Y LUIS YANES tampoco..JUAN YANES está descansando obligatoriamente pero no pierde el entusiasmo..*ELIGIO HERRERA desde Hialeah contento con "RUMBOS"..*HORALIA Y CONCHITA FRANCO desde Los Angeles con su nueva dirección; saludos de Teresita.*ENRIQUE SERBELLO dice que nos veremos de nuevo los "igualitos" en Unión City..*Después de muchos años preso en la Cuba comunista llegó el Sgto. de Ira. Mec. JUAN C. PENA CASTANEDA M.N..Ya te envié la dirección de GARCIA CASTRO y de IGNARRA.!Saludos!.* YANES recibió carta de "FQ" Sgto de Señales FRANCISCO QUIROS donde le dice de la muerte del Radiotelegrafista MIGUEL LEZCANO..Para su familiares nuestra condolencia.*RAMÓN MAS, trabajó en el Negociado de Construcciones Navales en Casa Blanca y más tarde como carpintero en la plantillería..MAS, es un placer tenerte entre nosotros.*JORGE VALDES, desde Hoboken, N.J. y esperando vernos el 19 de Abril.*MANUEL MEDINA manda pero no escribe.*MIGUEL CASTELL, el práctico de la Isabela que nunca falla.*JOSE M. GOICOHEA, ya tenía listo el artículo sobre el Tratado de Navegación Cubana. En su lugar está tu artículo sobre el GRAL. EMILIO NUÑEZ..No dejes de enviarme la copia de la revista AMERICAS de la OEA.*ROBERTO BRIZUELA aunque esté de vacaciones se acuerda de "Rumbos"..*El amigo JUAN FULLA desde West New York. Nos veremos en Abril.*Nos enteramos tarde de la muerte de la mamá de ANTONIO FUENTES VILLABRILLE. Lo llamamos a Miami Beach y nos unimos a su dolor.*JESUS GONZALEZ, no falla, dime algo de la familia de CHICHO ECHEVARRIA y su nueva dirección.*MARGARITA PARLA DE MEDINA, gracias por su aporte y con EDELBERTO ROCA le envío una foto de su hermano AGUSTIN PARLA junto a ANTONIO MENENDEZ PELAEZ; GUSTAVO NOVO, ELOY RUBIO, JOSE LANDA y otros..Fue una cortesía de JOSE LANDA NUZA....*JOSE M. CAPDEVILA, dime a que DELGADO te refieres, si ORLANDO DELGADO o a NICOLAS DELGADO.*Para NICOLAS BRAVO gracias por los labels y la cara sonriente, lo mismo para ORLANDO ALFONSO que me llamó desde Boston y dice que hay mucho enbullo por el N.E.*También me llamaron JULIO MESSER, TUREY JIMENEZ, REY EXPOSITO y ABELARDO MORELL., MORELL atendiendo mucho a FRANK SPENCER que estuvo bastante enfermo en New York.* RAMON RODRIGUEZ, del Mariel murió en un accidente automovilístico aquí en miami. Todos los que estudiamos en la Academia Naval y los marieleños no pueden olvidar a "MONGO" dueño del café Miramar frente al parque del Mariel, siempre fue muy buen amigo con los marinos.*JESUS CHÓCA, te debo una visita.*Nos visitaron los esposos MARTINEZ ILLAS y LOLITA, ya está gestionando que la banda del Miami High School nos instrumente el himno "Guardian del Caribe" del Comandante ARMANDO ROMEU..Ahora a luchar por conseguir quien lo grabe.

ENSAYO

Al día siguiente quedaron veinticinco heridos graves hospitalizados en La Habana y los demás sobrevivientes, exceptuando al comandante y algunos oficiales y alistados, fueron enviados a Key West a bordo del "Olivette", pequeño mercante de la línea Habana-Key West, que zarpó al mediodía del dieciseis.

HORROR EN LA BAHIA

Aún no se había apagado el eco de la explosión cuando el incendio se enseñoreó del buque; lenguas de fuego se sucedían con violencia e iluminaban las aguas en los alrededores de la nave; reflectores de la bahía con su luz ayudando a los botes en su humanitaria tarea de búsqueda y recuperación de muertos y heridos; algunos sobrevivientes ganaron el muelle de La Machina a nado y allí recibieron los primeros auxilios. La Cruz Roja patrullaba el litoral de la bahía donde aún al día siguiente se reportaron algunos despojos flotando. Fue, en dos palabras, espantosa tragedia que inundó centenares de hogares americanos de lágrimas y dolor, contribuyendo a dificultar todavía más las ya bastante difíciles relaciones ibero-americanas.

LAS RUINAS DEL COLOSO

Después del accidente, entre las secciones de proa y popa del buque se veía un vacío, un área completamente destruida, aproximadamente a un tercio de la eslora del barco contando desde la proa. La sección de popa se hundió lenta y casi verticalmente hasta reposar en el fondo de la bahía.

Con el claror del día se reveló la magnitud del desastre: el buque yacía bajo las aguas. Los que vieron aquellos restos no podían dar crédito a sus ojos. Hacia un extremo del buque se veía, emergiendo sobre las aguas, parte de la sección de proa convertida en un montón de hierros retorcidos, y hacia el otro, sobre la superestructura que había quedado entre dos aguas, se veían una de las chimeneas, desplomadas la noche anterior, el palo mayor, la toldilla, el reflector y un cañón ligero en la extrema popa. El buque se perdió totalmente.

LAS VICTIMAS

Según reporte del comandante, la explosión, incendio y hundimiento del Maine había arrojado, hasta el mediodía del dieciseis, el saldo siguiente: 253 entre muertos y desaparecidos, 59 heridos y 24 oficiales y 18 alistados ilesos (4); pero cuando al cabo pudo hacerse el recuento final de las víctimas se supo que habían perecido 264 alistados y 2 oficiales de los 354 que componían la tripulación.

El crecido número de bajas entre los alistados se explica considerando que el sollado de los marinos estaba encima de los pañoles de municiones de proa, que volaron en el accidente. Se supone que la mayoría de ellos murió debido a la violenta sacudida del buque causada por la explosión o por la inmersión al ser atrapados y arrastrados con el buque al fondo de la bahía.

LA HABANA SE VISTE DE LUTO

El sepelio de las víctimas cuyos cadáveres pudieron ser recuperados, se efectuó el diecisiete. Los funerales fueron una auténtica manifestación de duelo: el comercio y los teatros cerraron sus puertas y las banderas se izaron a media asta en el palacio del Capitán General, en los edificios públicos y en los barcos surtos en puerto (5).

Una interminable hilera de carrozas fúnebres conducían los sarcófagos cubiertos de flores; incontable número de vehículos acompañaban el entierro, y el pueblo de La Habana, conmovido, desfiló detrás del cortejo fúnebre hasta el cementerio Cristóbal Colón, donde los marinos recibieron cristiana sepultura.

LAS INVESTIGACIONES

España, temiendo una guerra para la cual no estaba preparada, dispuso, sin demora, el nombramiento de una comisión de oficiales de la Base Naval de La Habana para investigar la causa del desastre.

Después de hacer las indagaciones apropiadas con los medios que tenía a su alcance la comisión dictaminó que la explosión se había debido a causas internas.

La comisión investigadora americana, por el contrario, informó que el "Maine" había sido hundido por la explosión de una mina submarina colocada debajo del fondo del buque, sin que se pudiera imputar los hechos a persona alguna.

EL SALVAMENTO

a) Las gestiones. Después de largos años en el olvido comenzaron a moverse intereses cerca del gobierno americano para que se sacaran los restos del "Maine" del fondo de la bahía habanera. Para alcanzar estos objetivos se esgrimían entre otros, los siguientes argumentos: uno (en que estaba envuelto el interés de Cuba), librar el puerto de aquel escollo que estorbaba la navegación y amenazaba con el tiempo consolidarse en el fondo de la bahía; dos: examinar el buque en seco en busca de indicios que permitieran determinar la verdadera causa del desastre, que nunca se había probado lo suficiente; y tres, rescatar los restos de los tripulantes que habían quedado atrapados en el buque (6).

TRIPULANTES

empeñó que participaran sus ayudantes civiles, el Capellán y el Comisario. Luego se puso a la tarea, segando piernas y brazos sin misericordia. Los fuegos del delirio generados por el alcohol, enloquecieron al Capellán, quien se quitó las pocas ropas que le cubrían, se ensució todo de sangre, corriendo por la cubierta con intenciones de saltar por la borda, impidiéndolo un marinero, a quien una bala le había fracturado la mano izquierda, quien lo impidió con un golpe magistral, asestado con su mano derecha".

El "purser", (sobrecargo), sentado en el puente con la cabeza entre las manos, maldecía la hora en que dejara el pacífico oficio de cervecero para iniciar una vida de inquietud y terror. El licor ingerido lo puso frenético y fue preciso encerrarlo en un camarote. Sus gritos acrecían el horror del tumulto de la batalla".

"Mientras trabajábamos con las camisas arremangadas hasta los hombros, (Smollet fue segundo cirujano naval antes de convertirse en escritor), y los brazos chorreando sangre; mientras la batería de encima de nosotros era un infierno de humo, ruido y matanzas; mientras los heridos descendían y se dejaban caer en las hamacas preparadas al efecto, gimiendo o llorando, para ser asistidos, una bala entró en el COCKPIT, produciendo tanto pánico y ruina, que

el cirujano mayor disistió de sus despiadadas mutilaciones y se arrodilló de nuevo para orar".

Los horrores del COCKPIT eran tan notorios, que los hombres preferían la muerte a las heridas que imponían amputaciones. Allí, el cirujano exhibía sus bisturíes, vendas y alcoholes. En los barcos ingleses se observaba rigurosamente la regla de curar a los heridos en el orden en que llegaban al COCKPIT, sin atender a la clase y gravedad de los casos; regla democrática, que si bien enspiraba confianza a los tripulantes, sabiendo que se les curaría sin distinción de grados o precedencia, tenía serias desventajas, porque un oficial o marinero que necesitaba una ligadura de arteria, podía morir dsangrado mientras su compañero era curado de una herida ligera. Las condiciones no favorecían una cirugía escrupulosa. Las contusiones y laceraciones hacían la infección casi inevitables.

Superada, pues, la costumbre de amputar casi siempre los miembros heridos, si un exámen apresurado persuadía al cirujano de que el paciente no podía sobrevivir, lo enviaba a la cubierta para ser arrojado al mar. En caso contrario, lo anestesiaban en lo posible con opio y licores, le daban a morder un trozo de cuero y le tendían en la mesa.

ENSAYO

b) La ataguía. Una vez autorizados los trabajos, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército comenzó la construcción de una ataguía alrededor del Maine formada por veinte cilindros de acero (diciembre de 1910). Terminada esta monumental obra de ingeniería, se achicó la ataguía y el buque quedó en seco.

Entre los escaramujos, el óxido y el cieno habían dado cuenta del "Maine" a tal extremo que se llegó a pensar que de aquellos restos jamás podría desenterrarse el misterio de la explosión (7).

c) Reflote y hundimiento. A partir de este momento se inician los trabajos propios del salvamento, que fueron adelantando lenta y sistemáticamente hasta aislar y hacer estanca la sección de popa, la mayor y la que menos daño había recibido en el accidente. Luego de aclarar la sedimentación de tres lustros que la ataba al fondo, se inundó la ataguía y el casco quedó a flote (13 de febrero 1912).

Un mes después, el dieciseis de marzo, enarbolando la bandera americana, fue remolcado fuera de la bahía escoltado por barcos de la Marina de Guerra Americana y cañoneros de la Cubana y se hundió, con solemnes ceremonias, en aguas territoriales de Cuba, frente al litoral habanero.

Y el mismo día en que el "Maine" desaparecía para siempre bajo las aguas del Golfo de México, el acorazado "North Carolina" se hacía a la mar llevando a bordo, en su último viaje de regreso a los Estados Unidos, los restos de sesenta y cinco de los tripulantes del "Maine" que habían sido hallados en el interior del buque (8).

MONUMENTOS CONMEMORATIVOS

Los monumentos por autonomasia dedicados al "Maine" son los mástiles del propio buque que se cuentan entre las reliquias más importantes salvadas del destruido navío.

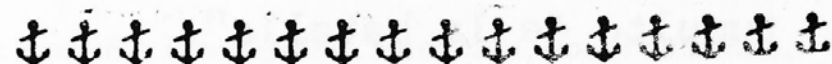
Los dos mástiles se instalaron en los lugares más adecuados: el mayor, en el Cementerio Nacional de Arlington, en Washington, y el trinquete, en la Academia Naval de Annapolis, en Maryland. Aunque como hemos dicho, estos son los monumentos más notables que conmemoran el infausto acontecimiento en que el "Maine" saltó en pedazos en el puerto de La Habana, arrastrando en la hecatombe la vida de doscientos sesenta y seis de sus tripulantes, hay otro, igualmente importante (Había, los bárbaros se llevaron hasta el Aguila de Bronce para Rusia) que se levantó, años después, en el Paseo del Malecón, en La Habana. En conjunto el monumento mira hacia el norte, sobre las aguas del Canal de la Florida, y en él se unen magistralmente lo bello y lo histórico.

Este grandioso monumento, obra del genial escultor cubano Cabarrocas, se inauguró en el vigésimo sexto aniversario de la catástrofe (9).

TRIPULANTES

Unos cuantos cortes con los brillantes escarpelos, una cuidadosa ligadura de arterias, un rápido vendaje y cosa hecha. Los cirujanos ingleses tenían la costumbre de quemar sus instrumentos, pensando que así su uso era menos doloroso, y en verdad, ello al menos resultaba como antiséptico.

No todos los heridos eran llevados al cirujano. Si su estado parecía desesperado, lo arrojaban por la borda, sin contemplaciones y acaso, en resumen, esta medida, en apariencia cruel, fuese benéfica. Los marinos de España y Francia tenían el escrúpulo de llevar a la patria el cuerpo de sus muertos; pero durante una batalla, los ingleses los lanzaban al mar sin ceremonias, considerando, como el primero de sus deberes, combatir y vencer a toda costa.

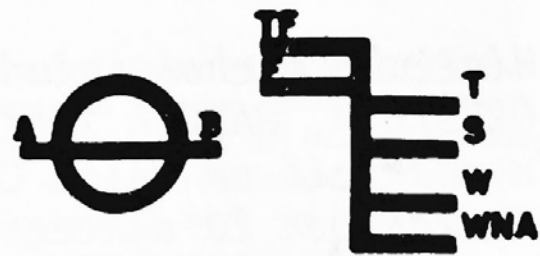


BIBLIOGRAFIA

- 1) H.G. Rickover, 'How The Battleship Maine Was Destroyed, The New York Times, Febrero, 1898.
- 2) The Maine Disaster, 'Came without warning' Thw New York Times, Febrero, 1898.
- 3) The Maine Disaster, 'Not a man flinche' Thw New York Times, Febrero 1898.
- 4) Cabinet Holds a Session, Capitán de Navío Charles D. Sigsbee, Cablegrama al Secretario de la Marina, en el New York Times Fwbrero 17 de 1898.
- 5) The Maine Disaster, 'Cablegrama from Lee' The New York Times Febrero 17 de 1898.
- 6) H.G. Rickover, 'How The Battleship Maine Was Destroyed, The New York Times, Febrero 1898 Página 79.
- 7) H.G. Rickover, 'How The Battleship Maine Was Destroyed' The New York Times, Febrero 17 1898 Página 82.
- 8) Revista Marina 'Rumbos' Año 4, No. 4 Página 16.
- 9) Revista Marina 'Rumbos' Año 4, No.4 Pagina 16.

RECALADAS...

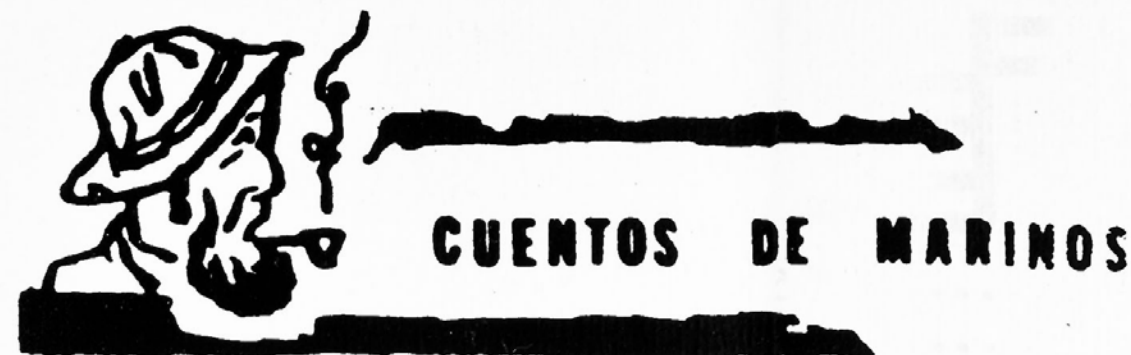
REGLA Y LUIS GONZALEZ, desde Hialeah, muchos saludos de varios compañeros telegrafistas..* ORESTE M. GARCIA ¿Ves como todo llega?..*JOSE A. MERIDA al fin apareció en Unión City. Te enviaré los números que perdiste..Gracias por la dirección del Sgto.Mec.SANTIAGO MARTINEZ que está en Bridgeport, Connecticut. Claro que nos veremos en el Liceo Cubano..*OTILIO GONZALEZ AMARO desde Tampa, gracias por localizarme a CARLOS MARQUES, nuestro escribiente en el Castillo de la Punta..Hacemos votos por el restablecimiento de tu querida esposa..¿Qué dice PEPITO MIJARES?..*Muy contento el Comandante ARMANDO ROMEU desde Houston, Texas..Ya le envié los números que necesitaba..*MIRIAM MORENO, saludos a tu esposo y espero verlos en esa el 19 de Abril..*RAIMUNDO DE CASTRO desde Clewiston, Fla., ya el DR.MARIO AGUADO le escribió, pero TERESITA dice que AGUADO se ha perdido de nosotros..*El gran luchador por una Cuba liberada ALBERTO MOENCK, espero verlos en Unión City..*MARY y ENRIQUE J. PRIETO muy atentos y cariñosos..*ORESTE PEDRAJA dame más detalles sobre tus servicios en la Marina..*MARIO VIERA un afecto de "RUMBOS".MARIO hablé con CARMEN y TOMAS VIERA, TOMAS se retira y viene a vivir a Miami..*El Coronel JUAN MONS, que fue nuestro médico en la Academia Naval..*Pienso cambiarme los lentes con TONY SUAREZ, allá en el 10720 W. Flagler Street, Store No.6, West Flagler Plaza Shopping Center, Federal Opticians, la recomendación es de las que valen..*El Coronel ELOY RUBIO contento con todo lo que se escriba sobre la Aviación Naval..*GIRALDO CASANOVA, invitado de honor de la Marina de Guerra Americana a bordo del barco donde su hijo es Chief Engineer. Viajó desde Norfolk, Va., hasta New Orleans..Saludos.*PAULINO MARCHESE contento con sus tres hijos, RODOLFO aquel niño que TERESITA se interesaba ya tiene 25 años; los otros dos PAULINO y ALEJANDRO estan de Supers en New York..Espero que uno de ellos te lleve a Union City..*El amigo ERNESTO ROMEU muy contento en Tampa, creo que LOLITA consigue lo del himno..*JOSE OTERO Jr., dime algo de tu padre, se me perdió en Huntington Park, Cal., ¿está en Miami?..*JOSE RUBIRA vas a recibir una grata sorpresa..*JOE MESSEGUER el secretario de los Marinos del NE muy embullado. Dime algo de LONGUEIRA.* RODOLFO CANCELA, dile a TELLO que estoy esperando la foto de PELAYIN con el Dorado..*ALEJANDRINO VALDES, te estoy enviando la dirección del "Guajiro" Mario Cabrera. Está en Tampa..Saludos de Teresita.*Cartas de RODOLFO MACIAS, MANUEL BARBERIS, ANGEL BOLANOS y del ALMIRANTE JOSE E. RODRIGUEZ..*LUIS DEL VALLE nos dice que el garage de la Calzada de Dolores era de los hermanos GUARDADO. Te pondré en contacto con NESTOR G. ALVAREZ.*Cartas tambien de ANDRES F. GONZALEZ y de Edward Porro..*Se me acabó el espacio, los que faltan iran en el próximo número...



APORTACIONES RECIBIDAS

1.-José A. Merida	5.00	40.-Juan J. Perez R.....	10.00
2.-Juan Fulla	5.00	41.-Oscar Sosa	5.00
3.-Roberto Brizuela	10.00	42.-Teodoro Curbelo ...	10.00
4.-Raimundo de Castro	3.00	43.-Tomas Iglesias	10.00
5.-Miguel Castell	5.00	44.-Mario Rubio	10.00
6.-Mario Estevez	10.00	45.-Ramon Garcia Castro	10.00
7.-Domingo Rodriguez	10.00	46.-Alejandro Brooks ..	20.00
8.-Oreste Garcia	5.00	47.-Tomas Garcia	10.00
9.-Joe Messeguer	10.00	48.-Jose M. Rodriguez .	10.00
10.-Juan Mons Gonzalez.....	5.00	49.-Armando Rey	20.00
11.-Miriam Moreno	2.00	50.-Victor Varela	25.00
12.-Jose Otero Jr.....	5.00	51.-Jorge Valdes	5.00
13.-Gustavo Novo	20.00	52.-Reinaldo Lazo	25.00
14.-Ernesto Romeu	10.00	53.-Rodolfo Macias	5.00
15.-Otilio Gonzalez	5.00	54.-Angel T. Hernandez.	5.00
16.-Jose Rubira	5.00	55.-Manuel Medina	10.00
17.-Oreste Pedraja	3.00	56.-Enrique Serbelló...	10.00
18.-Jesus Gonzalez	5.00	57.-Jose E. Rodriguez..	10.00
19.-Paulino Marchese	5.00	58.-Maria Lorenzo B....	12.00
20.-Daniel Somoza	5.00	59.-Eligio Herrera	5.00
21.-Mario Viera	5.00	60.-Armando Cuellar ...	5.00
22.-Jose A. Rodriguez Sosa..	20.00	61.-Eloy Rubio Baro ...	5.00
23.-Roberto A. Munne	10.00	62.-Francisco Vega	10.00
24.-Carlos Marques	10.00	63.-Emilio Ortega	5.00
25.-Enrique F. Prieto	20.00	64.-Andres F. Gonzalez.	5.00
26.-Lorenzo Cordero	5.00	65.-Manuel Barberis ...	5.00
27.-Rene Gonzalez	20.00	66.-Angel Bolaños.....	5.00
28.-Jose Capdevila	10.00	67.-Julio Bello	10.00
29.-Jesus M. Choca	5.00		
30.-Margarita Parla	5.00	Recaudación ...	\$589.00
31.-Domingo Robaina	20.00	En Caja	564.89
32.-Manuel Martinez Illas...	10.00	Total ..	\$1,153.89
33.-Octavio Caviedes	10.00		
34.-Luis Gonzalez C.....	3.00	GASTOS ...	\$630.75
35.-Rodolfo Cancela	5.00	RESUMEN:	
36.-Juan y Luis Yanes	5.00	Recaudacion	\$1,153.89
37.-Ramon Mas	5.00	Gastos	630.75
38.-Alejandrino Valdes	5.00	En Caja	\$523.14
39.-Juan Iser	6.00		

Marzo 9 de 1980.-



Corría el año de 1962 cuando por razones obvias llegué al Exilio en Miami y, como todos dirijí mis pasos hacía el objetivo imperioso de lograr la subsistencia de mi familia, logrando el mando de un viejo y noble LCI de la II Guerra Mundial, llamado "REGLA II" que transportaba carga general por el Caribe.

Mi primer viaje fue a Veracruz, Méjico. Cuando llegamos a ese puerto, cuya ciudad ofrece muchos atractivos, a la hora de los francos de servicios, salimos a disfrutar de la misma, haciendo cada cual su rumbo preferido: cine, café, bar etc.,etc., pero todos en común, le rendimos homenaje al Viejo Baco.

A altas horas de la noche nos reunimos en un lugar previamente determinado para regresar a bordo, en un taxi. Durante el pequeño trayecto al muelle, ya cansados y por efectos de la marejadilla alcohólica todos llevamos en mente el pensamiento fijo en las delicias

de caer en los brazos de Morfeo y así, al llegar al muelle todos salimos en fila india del taxi; el taxista algo alarmado, tomó al último por la espalda, que resultó ser el cocinero, el que tenía la masa encefálica más desordenada por la tequila y le gritó: !Mano, la lana,!la lana.!

-!Oiga, que lana, ni que lana.! Búsqese un carnero por ahí y déjeme tranquilo.!-Contestó el cocinero casi encorvado.. y haciendo zetas sobre el vaiven de una marejada fuerza 4. Hoy, 18 años más tarde no recuerdo si alguien le suministró al buen taxista la "lana" requerida.



Victor Varela





El team completo de remos del Club Naval, 29 de Julio de 1938.-Presidiendo el Comodoro Julio Diez Arguelles; banda de la izq.de arriba hacia abajo: Carlitos Hernández, José Prieto, Rafael Quintana, Rafael Suarez Moré, Carlos Noble, Pardo, Manuel Sarría y el coach Héctor Sicre. Banda derecha de abajo hacia arriba: Alfredo Fontana, Enrique Fernández V. Raul Ballina, Ramon Garcia Castro, Rogelio Reyes Gavilán y Manuel Prieto. (Foto de Rafael Quintana).