



# RUMBOS



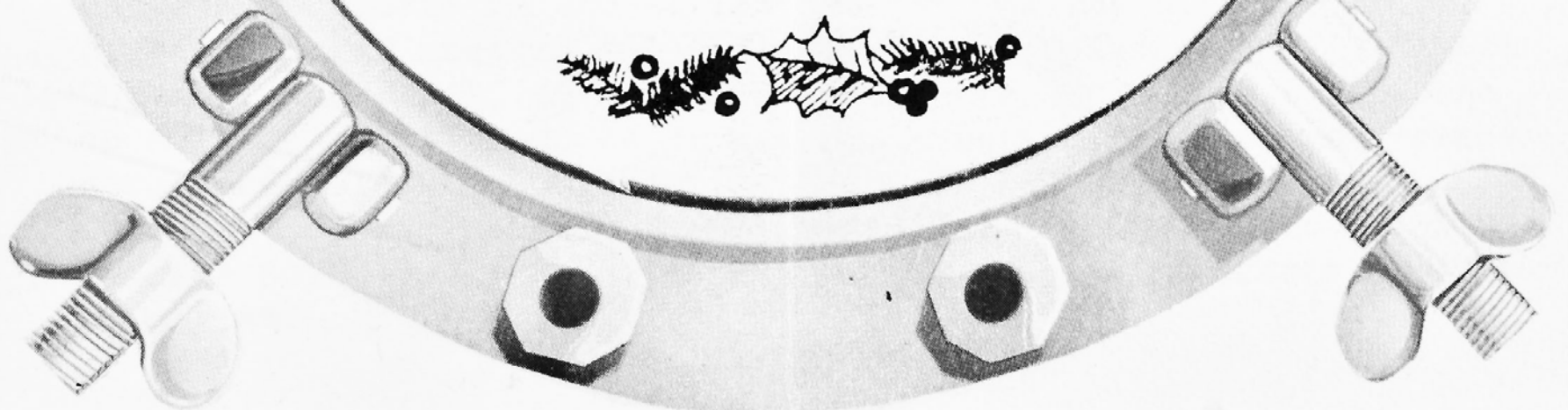
AÑO 8

LA REVISTA MARINA

NUMERO 6

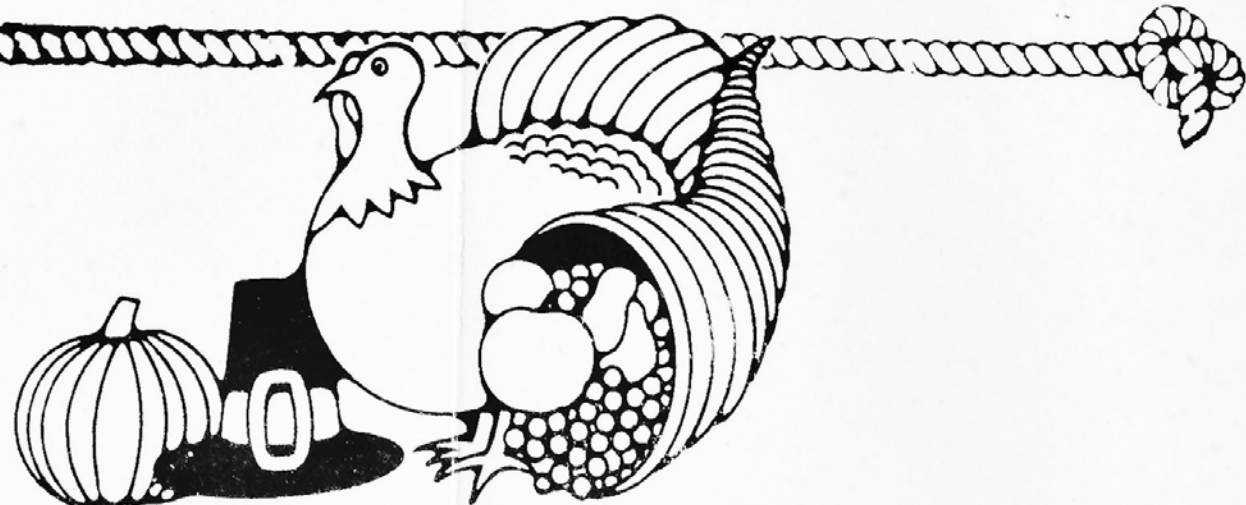


**¡Felices Pascuas!**





# EDITORIAL



**!GRACIAS DIOS MIO!**

Tú, Señor, que desde la inmensidad de tu cielo puedes abarcar a todos nosotros los exilados cubanos en una sola mirada de simpatía y comprensión, que no te turbe la visión de pequeñeces y disonancias entre nosotros mismos y desde tu reino, revélanos la pureza que cubra nuestros sentimientos patrios de ansias libertarias.

Necesitaríamos muchas palabras para recordar todo lo bello, de grande, de útil, de aquellos años de nuestras vidas vividos en la Patria lejana y sufrida.

Ahora en este otoño, al aproximarse el invierno y los días que antes eran felices, al reunirnos y celebrar las fiestas mas sagradas del año, recordemos cuantos te olvidaron. De que vale tener ansias de lujos, ambiciones y poder si no somos felices porque no estamos unidos, ni en ideas, ni en sentimientos, ni en lazos familiares y aún lo mas sagrado: en patriotismo.

Dime Señor, hasta cuando estarás castigándonos. Culpables o no, lo merezcamos o no, libranos de esta separación y de esta falsa vida que estamos llevando.

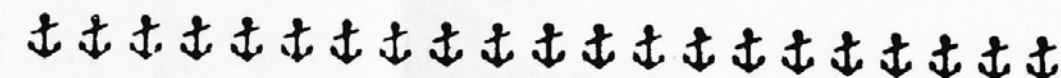
Termina el dolor de la prisión de nuestros hermanos. Ese es nuestro ruego al decirte de nuevo: **!GRACIAS DIOS MIO.!**



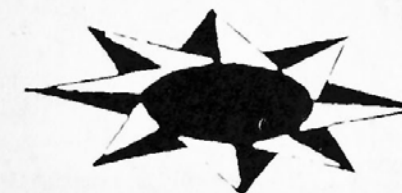
Pelayo Ballis Torrejosa  
7283 SW 21 Street  
Miami, Fla. 33155



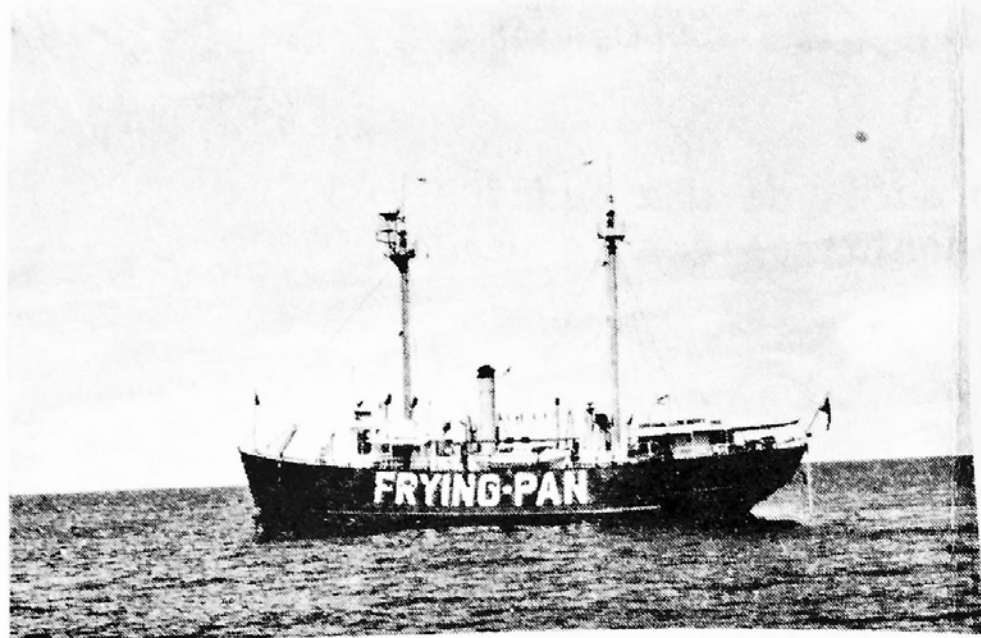
# MARINOS



*¿Como salir de una duda?  
!Confrontarnos con la verdad.!*



Noticias tristes inician esta sección: Primero, la muerte de ARTURO SALGADO, un marino muy querido y que honró el uniforme de nuestro Cuerpo. Inesperada su pérdida, hizo llorar tanto a su esposa como a TERESITA LOYOLA, la hija mimada. Hasta la familia Salgado-Loyola la condolencia mas sentida.\*\* Tambien dejó de existir aquí en Miami el compañero AURELIO CASTIELLO SANTOS. Nos llamó el amigo FRANCO GAMIO y pude comunicarme con algunos compañeros de su promoción. Castiello Santos era sobrino del inolvidable Comandante SANTOS MORA quien fuera Jefe del Distrito Naval de Nuevitas. En Paz Descanse.\*\*En Cuba falleció el Sub-Oficial Mecánico JOSE RODRIGUEZ PRIETO. Hasta su hermano el Tte. Gustavo Rodriguez nuestro sentido pésame.\*\*Otros que han sufrido la pérdida de sus queridas madres en la patria lejana fueron: JOSE R. QUESADA que reside en Newark, N.J., y ORLANDO M. DELGADO, allá en San Francisco. Para esos dos buenos amigos y a sus queridos familiares nuestra pena.\*\* El amigo GOMEZ PEREZ siempre atento a los marinos nos informó de la muerte de DON MANUEL DE LA CAMARA CAVIEDES quien fuera práctico del puerto de La Habana por muchos años. El Capitán DE LA CAMARA fue uno de los héroes de la Marina Mercante Cubana. Su barco fue torpedeado y hundido y debió su salvamento al silbato que llevaba al cuello ya que un barco que pasaba cerca de ellos pudo oirlo y recoger la balsa o bote con otros supervivientes. Hasta la familia De la Camara nuestro sentimiento.\*\*El Comandante GUSTAVO NOVO nos dice de la muerte de uno de los hombres que mas hicieron por el crecimiento de nuestra Aviación Naval. Me refiero al CNEL. MANUEL QUEVEDO JAUREGUZAR, quien fuera Presidente de la Compañía Cubana de Aviación. Los pioneros de nuestra Aviación Naval tienen gratos recuerdos del CNEL. QUEVEDO, así como de PAUL REINER y MANUEL DIAZ. Cerramos con una nota de orgullo y alegría: el Compañero ANDRES CANCELA SOTO, ya es Práctico del Puerto de Miami mediante riguroso exámen.\*\*



## BUQUES FAROS

En 1731 un barco equipado con una brillante luz como baliza, fue anclado fuera de la costa de Inglaterra para advertir a los marinos de los peligros de un bajo. Esto marcó el advenimiento de los buques-faros, un tipo de barco ampliamente usado durante dos centurias. En adición a esa baliza lumínica, esos barcos usaron bocinas o cuernos de niebla y radio-beacon para prevenir a los barcos de los peligros de la navegación por esos lugares. Cuando la tecnología construyó estructuras permanentes en las proximidades de las costas en la década de los 60, la mayoría de los buques faros fueron reemplazados por esas estructuras fijas, conocidas con el nombre de "Texas Towers"

## FRYING PAN LIGHTSHIP

En 1854 un buque faro fue asignado al Bajo de Frying Pan Shoals. Ese barco original era de madera siendo reemplazado por un barco de hierro en 1882. Este fue reemplazado en 1930 y retirado en 1964 al instalarse una torre de acero. Durante aquellos años este barco sirvió en buenos y malos tiempos, marcando el extremo exterior del bajo de Frying Pan.

## FRYING PAN LIGHTSHIP

Por Rogelio D. Pérez

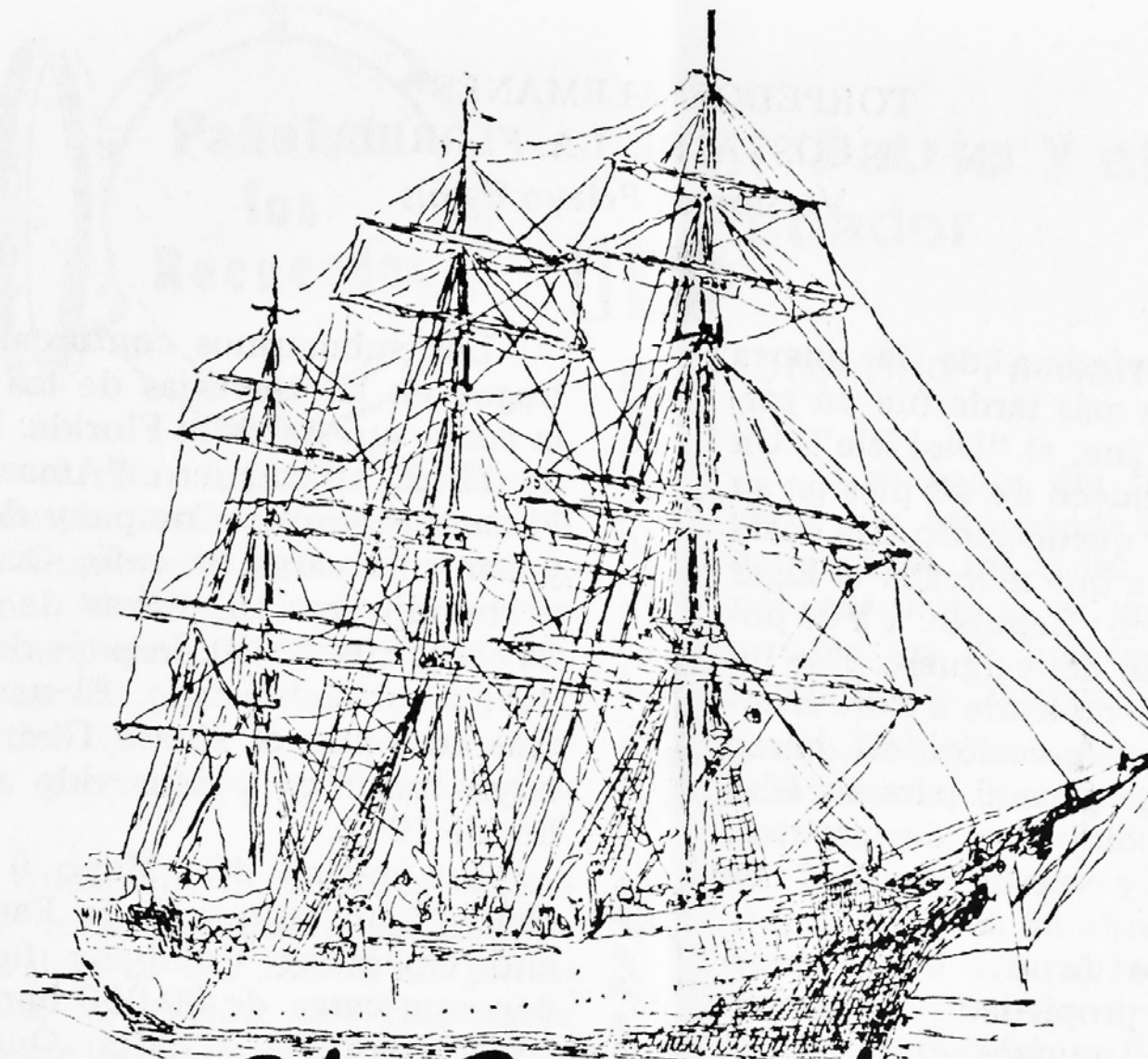


Este buque faro está atracado hoy en día junto a la calle Howe en Southport, North Carolina, pero por 30 años marcó el extremo mar afuera del bajo de Frying Pan, aproximadamente a 35 millas de la boca de Cape Fear River. Después de su retiro por el Coast Guard, este histórico barco fue adquirido por la ciudad de Southport en 1967 como parte integrante del museo marítimo de Lower Cape Fear.

Sus dos balizas-luces estaban a 65 pies sobre el nivel del mar y cada una tenía 13,000 power light (intensidad lumínica). Tenía dos anclas tipo hongo de 7,000 libras cada una. Una, era mantener el barco en la posición y la otra como emergencia para ser usada en tormentas y ciclones o huracanes. Aún después de abandonar el bajo de Frying Pan, sirvió como relevo en Cape May, New Jersey.

Tradicionalmente los buques faros son nombrados con el nombre de la estación para los cuales se asignan. El Bajo de Frying Pan Shoals consiste de una larga barra o faja de arena la cual se extiende al suroeste mar afuera dentro del Océano Atlántico y como dijimos a 35 millas de Cape Fear. Formando el extremo meridional el Cementerio del Atlántico o "Graveyard of the Atlantic", donde esos bajos son la mayor amenaza para los barcos navegando a lo largo de la costa y particularmente, un problema para los barcos que navegan hacia el sur cuando se arriman a la costa para evitar el rebote norte de la corriente del Golfo (Gulf Stream).

A la página 17



## El Serviola

El viento viene del polo  
Llega duro y muy frío,  
Y hace aullar como panteras  
A las jarcias del navío.

Vestido con ropa de aguas  
En el centro del castillo,  
Silencioso y responsable  
Va el serviola del navío.

Es un marino curtido  
Y conoce el mar sombrío,  
Sabe bien que de él dependen  
Tripulantes y navío.

Mira bien, ve que algo brilla  
Y un resplandor blanquecino  
Le dice que hay hielo a proa  
Y hay que maniobrar con tino.

¡A babor! grita resuelto  
¡Derriba! que lo embestimos  
Y se ve el inmenso bloque  
Como se acerca seguido.

Agil como un barquichuelo  
Ha maniobrado el navío  
Y libró casi topando  
El témpano tan temido.

Cuando terminó su guardia  
Cansado y con mucho frío,  
Se durmió mientras pensaba:  
¡No me abandones Dios mío!

Por JOSE VILLA



TORPEDOS ALEMANES  
EN LA COSTA DE LA FLORIDA  
Versión de Pelayo Balbis



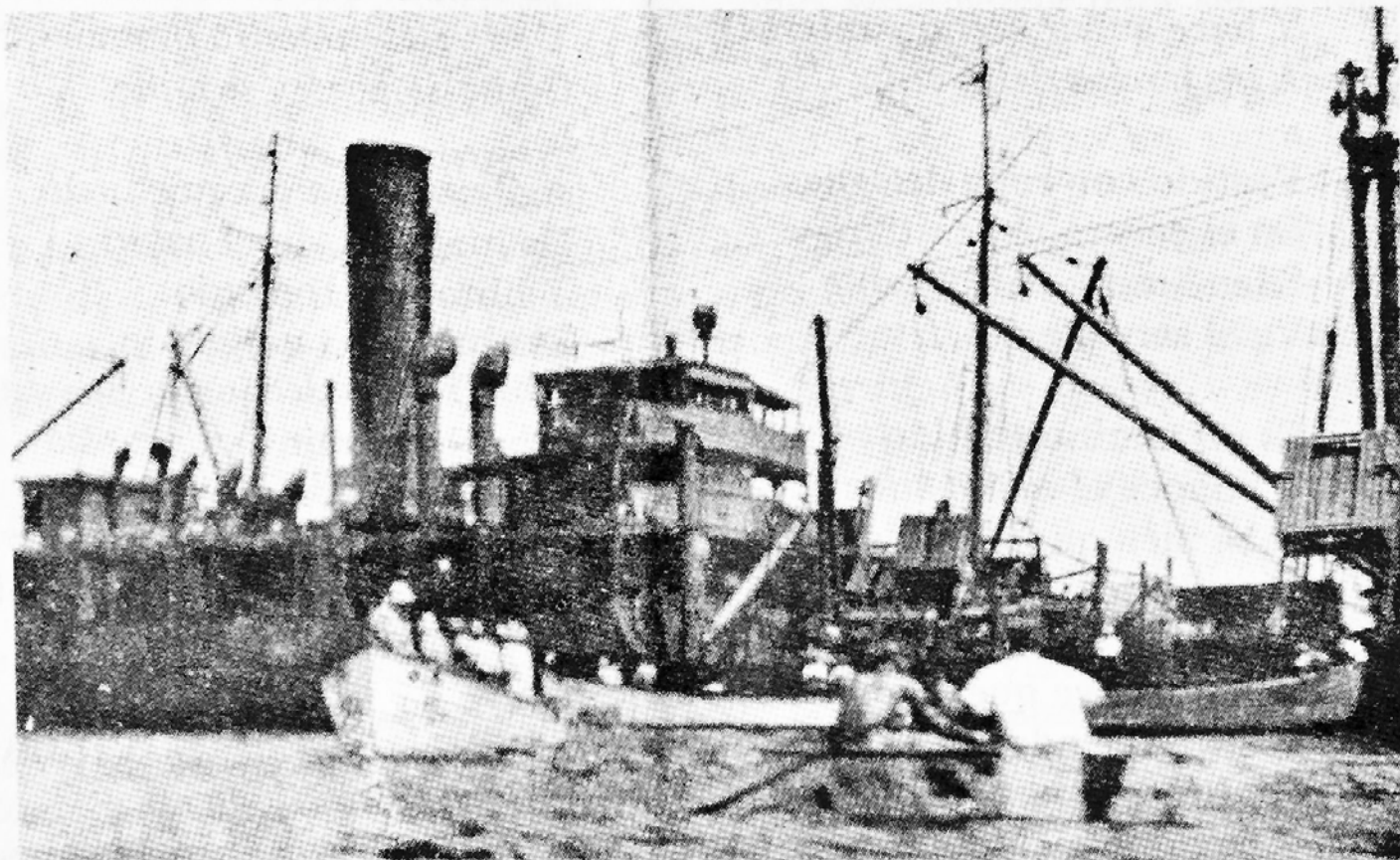
La próxima víctima de la guerra submarina un mes más tarde fue un carguero de la Bull Line, el "DesLisle". Un torpedo hizo un hueco de 40 pies en su costado. El barco quedó junto a la costa y cerca de la boya que marcaba el lugar donde se hundió el "Republic". Fue posible el salvamento del carguero y se hicieron planes de remolcarlo a Port Everglades para su recuperación. El barco contenía una carga general para las Islas Vírgenes y se componía de zapatos, lingerie, licores y cierta variedad de mercancías.

El salvamento de este barco causó una lucha por su propiedad pues al quedar abandonado muchos trataron de poseer y obtener el derecho de su salvamento.

Los submarinos continuaron sus estragos en las travesías de los barcos en la costa sureste de la Florida. En Mayo 6 de 1942, el carguero "Amazon" de la Pioneer Steamship Company de Delaware y con una carga de café, sisal, naranjas se hundió en 13 brazas de agua (27° 24' N y 80° 3' W) después de ser atacado por un submarino. El naufragio fue marcado por el Coast Guard por una boya lumínica y removido en Diciembre de 1944.

Ese mismo día, Mayo 6 / 942 "El Halsey" un tanque de la Farr Spinning and Operating Company fue hundido con una carga de 80,000 barriles de petróleo, gasolina y nafta. Quedó sumergido en 27° 24' N y 80° 3' W., en 8 brazas de agua con los topes de mástiles sobre el nivel del mar. También fue marcado con una boya lumínica por el Coast Guard.

A la página 17



The DeLisle being made ready for salvage off Hobe Sound.



## El "Patria" y el viaje al Ecuador

Florentino Fernandez



Corría el año de 1935, el Buque Escuela "Patria" estaba fondeado en el Puerto de Guayaquil, Ecuador y frente a la Aduana. Al día siguiente de nuestra arribada a ese puerto, se presentó una comisión integrada por Oficiales, Clases y Alistados del Ejército Ecuatoriano para recibir los proyectiles que llevamos a bordo.

Se le rindieron los honores correspondientes como era norma en nuestro Cuerpo. El Jefe de esa Misión era portador de una invitación del Honorable Sr. Presidente del Ecuador Dr. Velazco Ibarra para visitar a Quito, la capital de la nación.

La misión cubana estaba presidida por el Coronel Jesús Gómez Casas M.N., que llevaba de Ayudante Naval al Comandante Sabas González Gía. M.N. y por el Ejército Nacional el Coronel Juan Estévez Maymir M.M., así como funcionarios de la Secretaría de Estado Cubana.

El Comandante del Buque Escuela "Patria" era el Capitán de Corbeta Gaspar Maspons Jordan M.N. y el Segundo Comandante Cesar Bruce M.N. y entre los oficiales de cubierta se encontraban Guillermo Driggs Guerra, José Rodríguez Calazán y otros que no recuerdo sus nombres. Del departamento de máquinas se encontraban Ramiro Rodríguez Palau M.N. y José Falcón Fernández.

Entre las clases que recuerdo sus nombres: Sgto. Armando de la Torre, Apolonio Martínez y Antonio Surroca y el que escribe. A bordo estaban el Tte. de Señales Eloy Rubio Baró M.N. y su hermano el entonces Mar. 2da. Mario Rubio Baró.

Al siguiente día tomamos un autocarril (un bus grande sin gomas que rodaba sobre los rieles del ferrocarril) y nos adentramos en una selva, cuyo panorama era de una belleza salvaje e incomparable. Estuvimos subiendo y bajando sobre abismos entre los 4 ó 5 mil pies de altura y como a las dos horas llegamos a la falda del Chimborazo, el segundo coloso de Sur América, donde hicimos un alto para observar esa obra de la naturaleza siempre cubierta de nieve.

Continuamos y llegamos al pueblo nombrado Riobamba, donde fuimos recibido por el Jefe Militar de la Zona, el General Enríquez. Nos ofrecieron un buen refrigerio y paseos por el pueblo. De nuevo abordamos el auto-rail y después de 3 horas observamos el volcán Cotopaxi en cuya falda está enclavada la capital del Ecuador.

En la estación nos esperaba una misión del Gobierno Ecuatoriano y los oficiales fueron alojados en un hotel y las clases y alistados en el Hotel Europa. Horas después, el Tte. Rodríguez del Ejército Ecuatoriano se presentó y nos invitó a pasear y ver los lugares históricos de Quito.

Al siguiente día, fuimos invitados a un almuerzo en el Regimiento Militar "Yaguachi". Al entrar en el regimiento pude observar en la arcada del mismo el lema siguiente: "Mientras exista un caballo, una lanza y un hombre habrá gloria para la Patria". El regimiento era de caballería. Nos hicieron demostraciones militares de caballería muy peli-grosos y bien organizados. Después nos ofrecieron un almuerzo y lo que nunca falta: los discursos.

A la página 17

# ALAS EN LAS ONDAS



ASOCIACION DE PILOTOS AVIADORES DE CUBA

Por LUIS DEL VALLE

LA AVIACION NAVAL

(Capítulo Primero)

Antes de comenzar aclaramos que muchas de las referencias que avaloran este recuento histórico sobre el Cuerpo de Aviación Naval, han sido tomadas de "RUMBOS" la muy documentada revista de los marinos de la Cuba de ayer, que edita en la ciudad de Miami, nuestro estimado amigo el Capitán Pelayo Balbis M.N. con la asistencia valiosa de Teresita su gentil esposa.

Tomando en consideración que Cuba es una isla, y como tal rodeada de mar por todos sus lados, con extensas costas más una numerosa callería, se hacía necesario algo adicional que complementara la celosa y eficaz vigilancia, que venían desplegando sobre las mismas los pocos buques de que disponía nuestra Marina de Guerra. La solución menos costosa en aquellos momentos era un Cuerpo Aeronaval, que actuando en coordinación con las unidades superficiales, cubrieran con más celeridad las brechas que pudieran quedar sin debida protección. Esa idea de crear un Cuerpo Aeronaval no era nueva, ya en el año 1926 la Marina de Guerra tuvo ese propósito e inclusive su primer mártir en el Alférez de Fragata RAUL PEREZ TERRADA, de quien hablaremos más adelante. Pero ese proyecto no cristalizó hasta un año después de la revolución del 4 de septiembre, más exactamente en el mes de mayo de 1934, y se debió más que nada al entusiasmo, tenacidad y buenos deseos del entonces Jefe del Estado Mayor, Coronel Angel Aurelio González, que siempre por su amor a la marina, trató de hacer algo positivo por ella, aún sin contar con los fondos necesarios como ocurrió al crearse el Cuerpo Aeronaval.

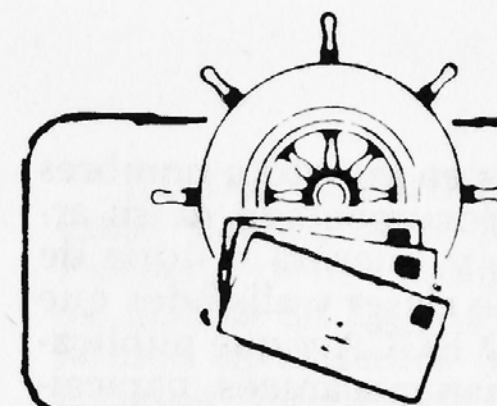
Los primeros que se alistaron y luego oficiales aviadores fueron: Ernesto Usatorres, René Basarrate, Abelardo Torres, Gustavo Novo, Feliciano Rissech, Rubio Baró, Conde y Antonio Menéndez. El ingreso de este último lo propició el Cap. Antonio Landa, gran amigo de Menéndez, quien le convenció de las facilidades que obtendría para realizar sus sueños de un vuelo a España tal como lo logró.

También muchos se preguntaban, para qué un Cuerpo de Aviación Naval si ya tenemos uno militar que viene a ser la misma cosa, bien, aunque lo parezca son escuelas distintas, salvo en la instrucción primaria de vuelos que en todas son idénticas, pero no la formación superior.

El piloto militar en si es parte del Ejército de tierra y por lo tanto tiene que estar compenetrado con su nomenclatura, tácticas y estrategias, todo lo contrario de los pilotos navales que son formados en la realidad de que a más de aviadores, son también marinos, un ancla entrelaza las alas de sus insignias una sincronización tiene que existir entre ellos y los barcos de guerra.

Fue tan extraordinario el impacto que produjo la aviación entre las principales potencias navales del mundo, que casi todas equiparon sus grandes acorazados y cruceros con uno o dos aviones que eran lanzados desde cubierta mediante el empleo de catapultas, esos hidroaviones actuaban como ojos de la armada en vuelos de observación y reconocimiento hasta la incorporación de los

A la página 13



## RECALADAS

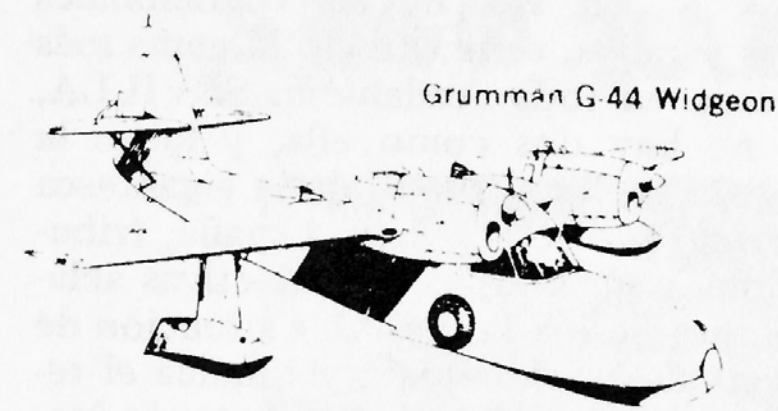
Quizás al recibo de este número ya estén sonando los cascabeles de la alegría por el nacimiento del Señor, y queremos tanto Teresita como él que escribe, llevarle nuestro mensaje de eterna felicidad y el deseo que al comienzo del nuevo año de 1982, se vislumbren los primeros rayos de esperanza y libertad que nos libren del comunismo que se ensaña en nuestra Cuba . . . ¡Felicidades!, Felices Pascuas y un venturoso Año Nuevo! \*\* Compañeros, por favor! cuando cambien de dirección y si tienen interés en seguir recibiendo "Rumbos" informen la nueva dirección porque el franqueo postal ha aumentado. No basta con informar al Correos su nueva dirección, tienen que decirnos a nosotros la nueva. \*\* Saludamos en la Rodson a JOSE M. COSCULLUELA, VICENTE RODRIGUEZ y JOSE VILLA. Este último me entregó la poesía "El Serviola" inspirada en un viaje por el Cabo de Hornos donde las noches son más oscuras que en otro lugar. \*\* Nos visitaron MARIA y PAQUITO ASPURO y apreciamos el trabajo marinerero que nos trajo. El cuadro con los nudos marinos que estaba en la Academia Nacional de Patronos en el Río Almendares fue hecho por ASPURO, que en esa materia es la cátedra. PAQUITO ASPURO mediante exámen riguroso obtuvo la plaza de práctico del puerto de Nueva Gerona en Isla de Pinos. \*\* Junto a los esposos ANA y ANTHONY CLERCH fuimos a visitar la biblioteca marina del buen amigo y mejor colaborador de "Rumbos" JORGE NAVARRO. El DR. CLERCH se entusiasmó con ella, pero quisiera, por el valor de ese material educacional, que estuviera en un local al alcance de los amantes del mar y felicita a JORGE NAVARRO por tan valiosa biblioteca. \*\* Fuimos a casa de CUCA y ALEJANDRO BROOKS a recoger una carta náutica del puerto del Mariel para un trabajo en mente. Muchas las atenciones de los esposos BROOKS. \*\* Estuvo con nosotros EDELBERTO ROCA y trajo fotos del famoso vuelo Pro Faro a Colón. Agradecidos. \*\* Sentimos mucho no haber podido asistir al almuerzo en casa del CAP. LUIS MORSE, donde compartieron los capitanes EMILIO LEAL, JUAN J. PEREZ RIVAS y EDGARDO SANTA ANA, ya que el trabajo me lo impidió. De todas maneras espiritualmente estuve junto a ellos. \*\* Visita de JOEL AMARO con foto que publicaremos y muy buenas las especies "Cachita". \*\* Nos visitó FELIX CORTES de la promoción XVIII y queriendo navegar lo puse en contacto con COSCULLUELA y ya está con la Rodson. \*\* Junto con YUYA y MANUEL MACHIN, MARTA y JOSE M. RODRIGUEZ cenamos en el Berihana, pasando un buen rato. Agradecidos por la invitación. \*\* Nos llamó LUIS MARTINEZ BAEZA y estuvimos hablando con el CNEL. MARCOS PEREZ MEDINA y le aceptamos la invitación a la que asistiremos. \*\* GLADYS y ROLANDO FIGUEROA, residiendo ahora en Fort Myers. Florida. Espero la copia de la Orden General que nombró a tu promoción para publicarla. Nos dijo como lo hacen los americanos: "KEEP THE GOOD WORK". Gracias hermanos. \*\* Ya tengo en mi poder hasta el Capítulo Sexto de la historia de la Aviación Naval que está publicando en el periódico "La Voz" de Elizabeth, New Jersey, el periodista cubano LUIS DEL VALLE, y que agradecemos, pues lo que no ha hecho uno de los nuestros, él, un soñador de nuestra Marina de Guerra a la que no pudo pertenecer a pesar de todos

sus esfuerzos, hace un recuento que podrá tener algunos errores en cuanto a nombres y en cuanto a jefes que tuvo nuestra Aviación Naval; se ve lo documentado de su artículo y que será de base para que otros continúen esa noble y valerosa historia de nuestros aviadores en la II Guerra Mundial. Yo tengo nombres de clases y alistados que pertenecieron a la Aviación Naval que me facilitó EDELBERTO ROCA y que publicaré, ya que no sólo los oficiales componían ese Cuerpo, sino habían mecánicos, paracaidistas, radiotelegrafistas que rindieron una labor extraordinaria para que los pilotos cumplieran a cabalidad las órdenes recibidas. A LUIS DEL VALLE le decimos: tu historia de la Aviación Naval merece que todos los que pertenecieron a ese Cuerpo te escriban, te feliciten y te hagan aclaraciones de lo que les tocó vivir y sentir en sus años de servicios con las insignias de las alas. \*\* MANUEL BARBERIS nos dice que en nuestros corazones hay recuerdos muy hondos de nuestra Marina de Guerra. \*\* JOSE M. CAPDEVILA desde Sweetwater, otra columna de "Rumbos". Estuve por el Tropical pero estabas libre ese día. \*\* El caballeroso ENRIQUE SERBELLO desde Elizabeth. Teresita te envía un afectuoso saludo. \*\* El Capitán ELPIDIO GUERRA, ahora navegando en la ruta Manaus-Brazil. Espero alguna foto o artículo de esa zona. \*\* Tarieta de JOSE GODOY desde Helsinki, Finlandia, ¿llevaste a CLAUDINA? \*\* TOMASITO IGLESIAS desde Tampa, te tengo tus fotos y una ampliación que te hice del Crucero "Cuba" y que te llevaré pronto en un fin de semana. \*\* JULIO BELLO desde Hialeah y JUAN VALIDO aquí en Miami y compañeros en el B.P.E. "Siboney" se deben estar acordando del "Muengo" \*\* MIGUEL MARRERO con recortes muy interesantes. \*\* EVELIO TORRES con su TORRES BUREAU, Translating Services, y otros servicios que ofrece con rapidez y eficiencia en el 215 S.W. de la 17 Avenida, Suite 210 y con el teléfono 642-1710. Te aconsejo hagas un brochure. \*\* En la Marina habían dos hermanos con el mismo nombre JOSE RUBIRA y recuerdo otros dos FELIX PEREZ, pero al que está en New Jersey le dicen "Margarito". \*\* MARGARITO desde Rutherford, ya está esperando la próxima reunión de los marinos del N.E. el próximo año. \*\* RAMON ROGES de nuestro Cuerpo Dental y desde Los Angeles, California es un eslabón muy querido de "Rumbos" \*\* El Almirante JOSE E. RODRIGUEZ ya de regreso de la Madre Patria. \*\* GUSTAVO NOVO, ya tienes en tu poder los 6 primeros capítulos sobre la Aviación Naval, También en poder de JOSE LANDA NUSA y EDELBERTO ROCA. \*\* HIPOLITO MENESES nuevo lector de "Rumbos" y que apreciamos. Dime si eres familiar de VICENTE MENESES que fue mi Auxiliar. En la verbena de STA. AGHATA saludamos a su hijo NELSON MENESES policía de la ciudad de Sweetwater. \*\* El CNEL. LUIS MORALES PATIÑO con invitación de las Fuerzas Armadas Constitucionales Cubanas. Siento no haber podido asistir. \*\* Ya ASUNCION y JORGE CONTRERAS están por las Islas Canarias y nos dice del ataque que a fines del Siglo XVIII hizo a Santa Cruz de Tenerife nada menos que el Almirante HORACIO NELSON, siendo derrotado y perdiendo el brazo derecho en la batalla. Nos dice que en el Museo de Tenerife hay banderas inglesas que se apoderaron los españoles en esa lucha. Y nos cuenta que la Isla de la Palma fue atacada a fines del Siglo XVI por el famoso corsario inglés FRANCIS DRAKE y también fue derrotado, perdiendo la nave capitana. Veremos que nos puede decir JORGE NAVARRO. \*\* RUBEN RAMOS otro que no se olvida de "Rumbos" y con saludos a todos sus compañeros. \*\* ORLANDO SERRANO, "El Currito", ya es parte de este boletín que puede mantenerse gracias a muchos como él, que sueñan con nuestro Cuerpo. \*\* Gran alegría nos causó la carta de MARGARITA y RAFAEL DE LA PAZ desde Maywood, California, Con esta va la dirección de MANUEL MIGUEZ en Long Beach, California. Cariños de Teresita.

\*\* EL DR. ARMANDO PARDILLO con su nuevo bufete en el 1401 Ponce de León, Coral Gables, Suite 202, Teléfono 444-0100. ¡Exitos! \*\* J.M. GOICOECHEA desde Fairfax, South Carolina, ya JORGE NAVARRO me había mostrado la Revista General de Marina de España con tu artículo. Te felicito, ya estás entre los grandes escritores latinos en artículos marinos. Primero tu artículo en la Revista de la Organización de Estados Americanos (O.E.A.) y ahora en esa gran revista española y como es natural en "Rumbos". ¡Felicidades! \*\* ALEJANDRINO VALDES con cinco "Cocos" para "Rumbos" gracias a esos cinco "cocos" y los "cocales" que nos envían para mantener la intercomunicación entre los marinos. \*\* ERNESTO DE LA TORRE, dice que la revista es algo para recordar a los marinos. Nos veremos. \*\* GILBERTO FUNDORA buscando ponerse en contacto con JUSTICO HERNANDEZ SOSA. Yo no tengo ni dirección ni teléfono. GILBERTO espero que NELSON ESTRADA te conteste. \*\* El CNEL. ARSENIO ARRAZOLA con foto que tomó en el homenaje a PEPITO MIJARES en Tampa. Corresponderé con otra que tengo cuando estabas hablando en New York, con los marinos del NE. \*\* Nos llamó desde Elizabeth, New Jersey el amigo y compañero JESUS ERNESTO CARRAZANA y QUINTERO, que estuvo preso en las cárceles comunistas por más de 15 años. El amigo LONGUEIRA le prestó una revista y le dió nuestra dirección y teléfono. ¡Bienvenido a "Rumbos", CARRAZANA! \*\* En la última reunión del Círculo Naval Cubano nos encontramos con varios afectos nuestros y compartimos un buen rato con ellos; me refiero a un amigo que fue escribiente con nosotros en el Distrito Naval "Cmdte. Carmelo González Arias" en Punta Blanca, Santiago de Cuba: DIEGO VARELA CANOSA y recordamos aquellas congas, Trocha arriba, Trocha abajo, con las tonadas "Uno, dos y tres, que paso más chévere el de mi conga es!" y ¡Mírala qué linda vine, mírala qué linda va, la comparsa . . . Después al Farito a comerse un emparedado y después un buen prú. Saludos, DIEGO VARELA! \*\* Allí compartimos con dos buenos amigos radiotelegrafistas: FAUSTINO MARTINES y BENITO MEDINA, después se unió NEREO BLANCO. \*\* Ahora debo una explicación a mis dos queridos amigos: MERCEDITAS y JAIME VARELA que junto compartimos en la celebración del aniversario de nuestra graduación y que por esos errores fatales no mencionamos en el número anterior. La dicción de JAIME VARELA en la lectura de sus magníficas poesías fueron el colorido de esa reunión. \*\* Con ROSA y BELARMINO ALONSO asistimos a una función del teatro vernáculo cubano y quedaron encantados con uno de los personajes. \*\* La fina atención de ESTHER y PEDRO J. REY, que durante la comida de la promoción VIII tuvieron la gentileza de llamar desde New York y hablar con cada uno de los presentes. \*\* BOLETINES DEVUELTOS: MARIO PEREZ GIRON, ORTELIO CARCHACHE, FELIX MACHADO, SANTIAGO RODRIGUEZ, CIRO ORTEGA y HECTOR ALVAREZ. \*\* El DR. FERNANDO A. MONTALVO tiene ahora su consulta en el 2125 S.W. 27 Avenida, Miami, Fla., con el teléfono 858-8470, al buen amigo y mejor especialista de la piel, un cariñoso saludo. \*\* Los hermanos JUAN y LUIS YANES contentos con la relación de oficiales que le recordaron a muchos compañeros ya olvidados. \*\* Desde el Canal de Panamá y como Capitán de la M/N Aries Carrier y muy contento con la compañía Rodson el amigo CARLOS ALFONSO. ¡Saludos! \*\* JOSE GODOY y su inseparable CLAUDINA se acuerdan siempre de nosotros y han sido los primeros en felicitarnos por las próximas Pascuas. \*\* GODOY dice que no cree que el "Baire" fue yate presidencial y sí el Cañonero "10 de Octubre" y que en aquel entonces, el maquinista era JOAQUIN VARELA CANOSA. Estimo que primero fue el "HATUEY" y después el "JUAN BRUNO ZAYAS" en esa época. \*\* TEOFILO RODRIGUEZ desde Hialeah, tengo en mente

caer por allá, te avisaré. \*\* ANGEL BOLAÑOS al fin te estoy enviando la fotografía que me dió FRANCISCO PICHARDO ARREDONDO. \*\* ALFREDITO CUADRAS, la sección "Recaladas" es la última que hago y ya después de hecha la sección de las Aportaciones y por eso algunos aparecen en el número siguiente. Dejo a "Recaladas" para lo último para tener más informaciones de última hora. \*\* PAULINO MARCHESE dice que está viejo con 70 años que acaba de cumplir. Eres un niño al lado de INOCENCIO CAMALICHE que vino de noche a visitarme con su querido nieto y él tiene 87 años. No te digo nada de EDELMIRO FUENTES parece un joven y ya está en los 80 y pico. Recuerdos y abrazos a la "Vieja" de Teresita. \*\* DANIEL SOMOZA el buen amigo y gran fanático de la Marina, con su nuevo teléfono. \*\* ENRIQUE LONGUEIRA, el amigo CARRAZANA me habló de ti. \*\* TUREY JIMENEZ que estuvo en Miami y no pude verlo. Se pierde en Miami, como no viene con CLARITA. \*\* RAUL GOMEZ dime algo de JOSÉ ALBA allá en Rhode Island. \*\* ANDRES FERNANDEZ dice que la foto de los guardiamarinas le recordó el viaje de instrucción que dió la Fragata "José Martí" en el año 1948 y que duró tres meses y estuvo en New York un 4 de Julio. \*\* A JULITA y PANCHITO VEGA, ya le estamos escribiendo a la familia en Ecuador. PELAYIN le está haciendo una carta a TOMASITO. \*\* ENEIDA y CESAR GAJATE con tarjeta desde Singapore, después de un maravilloso viaje por el Asia. Espero que no vengan "achinados". \*\* AQUIMIN MORALES desde Opalooka, que hasta ahora ha sido una columna de "Rumbos". \*\* EDGARDO SANTA ANA, tu carta nos emocionó. Te comprendemos cuando tú dices: "Que ROSINA fue el ángel bueno que compensó la brújula de tu vida y que su ascensión al cielo no ha sido nada más que una separación y que "Rumbos" con sus nostálgicos recuerdos de nuestra Academia Naval (donde vivieron con intensidad nuestras rebeldías, ideales y sueños de un mañana mejor) donde surgieron las inevitables anécdotas y apodos que por cierto, nadie se sentía ofendido. Toda esa pléyade de tan queridos amigos que ya nunca han vuelto y muchos de ellos separados por siempre por las circunstancias y la vida. Años de juventud, años únicos, en que se sublimiza el amor y los sueños de gloria, no poder y la amistad única de esos años donde priman los sentimientos y no el interés, cuando se está pronto a responder y no a preguntar. Por eso luchamos contra las imperfecciones de la Academia y la Marina sin dejar de quererlas". — Verdad que son lindas esas frases y muy sentidas. Gracias, EDGARDO. \*\* Recuerden que el día 29 de Diciembre de este año, a las siete de la noche y en la Iglesia San Juan Bosco, se celebrará una misa donde oficiará el Reverendo Padre Emilio Vallina García en conmemoración del 44 aniversario del desastre de Calí, Colombia, donde ofrendaron sus vidas los aviadores cubanos de la Marina de Guerra y del Ejército Constitucional, los Capitanes: Antonio Menéndez Peláez, Alfredo Jiménez Alum, Feliciano Risech Amat y los Tenientes: Manuel Naranjo, Roberto Medina y Pedro Castillo, así como el Cronista del vuelo, el periodista Ruy de Lugo Viñas. \*\* Invitan a tan piadoso acto, Coronel Eloy Baró M.N., Comandante Gustavo Novo Saborido, Capitán José Landa Nusa. Ing. Edelberto Roca y el Sr. Luis Aguilar. \*\* WILFREDO DIAZ CALDERON, recibió el trabajo "El Bote Olvidado" muy bueno. \*\* ABELARDO MORELL le estoy enviando a ROBERTO OTERO los tabacos, Saludos de Teresita a CARMEN. \*\*

Nos llamó NILO MESSER, miembro de la Brigada 2506 con recado del viejo JULIO W. MESSER, allá en West New York, New Jersey. \*\* Ya tengo en mi poder tarjetas postales con las fotos del Crucero "Cuba", del B.E. "Patria", Fragata "José Martí" y de la Academia Naval. \*\* Saludamos a MANOLO PEREZ allá en Hialeah. \*\* RECUERDEN: "Si hay algún nombre que le disguste, doble la página que encontrará otro que le llenará de alegría . . . .



portaviones. Muchos de los grandes encuentros navales de la Segunda Guerra Mundial fueron decididos en más de un noventa por ciento por la aviación, al localizar los aparatos de observación y ataque, las formaciones de la escuadra enemiga, determinando su composición, situación o rumbos probables.

El recién estrenado Cuerpo Naval tomó como base de operaciones el Aeropuerto Internacional de Rancho Boyeros. El primer avión con el que se dieron también las primeras instrucciones, fue un biplano inglés De Havilland tipo Morth con motor de 90 H.P. donado por el teniente de Navío René Basarrate Miró, uno de los fundadores del Cuerpo. Este aparato perteneció al jefe de máquinas del Central Hershey y su costo fue de \$1,200. El segundo avión fue un Curtis Fleging con motor de 170 H.P. que la Marina compró a "Cubana de Aviación" por mil pesos. Se trataba de un biplano de dos plazas que había sido utilizado para entrenamiento de pilotos en la Escuela de Aviación Curtiss que funcionara en el Aeropuerto de Rancho Boyeros por los años 1932-33. El tercer avión fue el del glorioso aviador naval Capitán Antonio Menéndez Peláez, se trataba de un Waco de tres plazas . . . ¿Qué cienfueguero de aquellos años no lo recuerda? Su valor en esa época era aproximadamente de unos dos mil pesos. Y el primer hidro se lo compró la Marina en \$4,000 al fallecido aviador y veterano de la Primera Guerra Mundial Oscar Santa María, que lo operaba desde una pequeña base en la desembocadura del río Almendares.



## LA AVIACION NAVAL (Capítulo Segundo)

El primer instructor y también el primer jefe del Cuerpo lo fue el Capitán de Navío Ernesto Usatorres Ubieta M.N. Como podrán observar los primeros aviadores navales aprendieron a volar en formaciones con los tres aviones antes mencionados, todos diferentes en tamaño, peso y caballaje no incluido en esas prácticas el hidro comprado al ya mencionado Oscar Santa María veterano de la Primera Guerra Mundial. Luego de ingentes esfuerzos por parte del Coronel González, se concede el primer crédito al Cuerpo por la suma de \$28.000 para la compra de tres aviones Waco modelo UMF biplanos con motor Continental de 210 H.P. y a los que se les asignaron los números 26, 27, y 28, ya por fin los pilotos y alumnos pudieron volar formaciones con tres máquinas iguales. Más adelante la aviación naval contó con un trimotor Ford, avión de transporte con capacidad para 12 pasajeros equipado con tres motores de 300 H.P. el cual fue donado al cuerpo por la Cía. Nacional Cubana de Aviación, mediante arreglos hechos por su presidente, el querido Manuel Quevedo (Mr. Q.) (La historia de la aviación comercial cubana, es parte de la propia historia de Quevedo), y es de justicia consignar que sin la valiosa y desinteresada ayuda del Sr. Quevedo y de todo el personal de la Cía Cubana de Aviación, el Cuerpo de Aviación Naval no hubiera podido subsistir en sus primeros tiempos que tan cerrado lo tenían los que podían haber ayudado.

Un avión Lockheed modelo Sirius, monoplano de ala baja de dos plazas todo construido de madera laminada, forrado de tela con un motor Pratt and Qitnet de 550 H.P., hace un aterrizaje forzoso en el campo de golf que tenía el Sr. Dupont en la Península de Hicacos y a consecuencia de esto sufre el avión severos daños, Menéndez Peláez conoce el caso y se pone en contacto con el propietario, el cual considera, mejor venderlo que tener que recurrir a cuantiosos gastos de su traslado y reparación en los Estados Unidos. Así, con la idea fija en su proyectado vuelo a España, habla Menéndez Peláez con los jefes de mantenimiento de Cubana de Aviación, Sres. Paul Reimer, Manuel Díaz y José Fraga entre otros, y juntos inspeccionan el avión; considerando que trabajando en conjunto los mecánicos de Cubana y el de aviación naval lo repararían para tan temerario vuelo. Mil quinientos pesos pagó Menéndez de su peculio y los gastos de reparación corrieron por la Marina de Guerra.

Los detalles del famoso vuelo, el primero que se realizara desde este Continente a España son de todos conocidos, esta sección lo publicó también en el año 1974. El avión bautizado "4 de Septiembre" no estaba equipado con ningún medio de comunicación y sólo llevaba como equipo extra de ayuda a la navegación un grio-comás y un horizonte artificial. El mismo día que el "4 de Septiembre" cruzaba el Atlántico Sur, dos hidroaviones de la Cía. Francesa Letecores, la primera en establecer un servicio aéreo entre Francia y Sur América, se perdieron a consecuencias del mal tiempo. El vuelo Camagüey-Sevilla fue triunfal. El diario sevillano "El Correo de Andalucía" describió la llegada de manera originalísima que en términos taurinos decía: "La Giralda al verle cruzar con dominio y arrogancia, cual si fuera un torero bien plantado para rematar la gran faena, dejó escapar en el bronceado lenguaje de sus campañas repetidos Olé . . . como premio a la impecable y brillante faena realizada.

En vez de las tradicionales orejas y rabos, se le ofreció la gema más preciada en toda Andalucía, SEVILLA, que no hay dos como ella, y luego la obligada vuelta al ruedo de la gigantesca plaza en que se convirtió España, tributándole a su paso las más afectivas aclamaciones pese a la inestable situación de los actuales pese a la inestable situación de los actuales momentos", y finaliza el reportaje "el diestro aviador Antonio Menéndez Peláez desde hoy, es nuestro también, nos trae de Cuba, la hija predilecta de España, un apretado abrazo que cual dos banderillas llenas de amor y cariños, ha clavado muy hondo en nuestros corazones".

La Visita a Cuba de Barberán y Collar en el "Cuatro Vientos" había sido devuelta, el gran sueño de Menéndez se había realizado, para gloria de Cuba y América, pero en su pensamiento llevaba también, mientras empuñaba los mandos del "4 de Septiembre", a otros grandes aviadores de la Madre Patria, Ramón Franco, Ruiz de Alda, Juan Durán, Pablo Rada (mecánico) e Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, los primeros en el hidroavión "Plus Ultra" y los segundos en el "Jesús del Gran Poder".

El "4 de Septiembre" lamentablemente quedó destruido en el Aeropuerto de Rancho Boyeros por los vientos huracanados del gran Ciclón que por varias horas azotara a la Habana en el año 1944.

(Continuará en el próximo capítulo).



Antonio Menéndez Peláez.

## ALGO PARA RECORDAR...



¡Cuántas veces contemplábamos ese cuadro al subir la inolvidable escalera! — Academia Naval, Enero 19 de 1944.





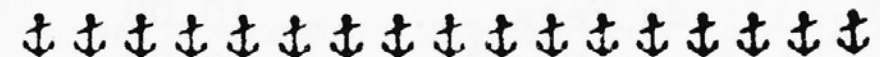
**Coronel Angel A. Gonzalez M.N.**



**Frying Pan Lightship**

Para mantener u operar el barco o Chata "Frying Pan", tenía viviendo a bordo una tripulación de un oficial y 15 marinos. Los tripulantes pasaban 28 días en el barco con dos semanas de vacaciones. Muchos buques se perdieron en esos bajos, mientras el buque faro se mantenía en su posición. El trabajo a bordo no era una panacea. A menudo aburrido y otras veces extremadamente peligroso. Uno de esos barcos faros fue hundido por un submarino y otros naufragaron en los bajos que ellos cuidaban cuando sus anclas garreararon o sus cables se partieron durante las tormentas.

LENGTH: 131 feet  
 BEAM: 30 feet  
 DRAFT: 13 feet  
 DISPLACEMENT: 651 tons



**Viaje del B.E. "Patria" al Ecuador**

Primero habló un oficial Ecuatoriano, después el Comandante González Gía y por las clases, el que escribe. A la mañana siguiente partimos para Guayaquil.

Recordamos que al pasar por la línea ecuatorial, como es costumbre en ese caso, se celebró la ceremonia del cruce del Ecuador (0°) y se le pusieron nombres (motes) a todos los que íbamos a bordo y que nunca habían pasado la línea Ecuatorial. Por cierto que a un oficial le pusieron por mote: "Chopa" y por poco hay muertos.

En ese viaje vino con nosotros el Cadete de la Escuela Militar "Leoncio Prado" el amigo Mario Luque Bera-cierto, que en nuestra Marina alcanzó el grado de Sub-Oficial de Maniobras y que reside aquí en Miami.

**TORPEDOS ALEMANES**

Dos días más tarde el enemigo atacó otra vez y hundió otro carguero y otro tanque. El primero fue el "Ohioan" de la American-Hawaiian Steamship Co., de New York. Quedó completamente sumergido en 92 brazas y no visible. El tanque "Empire" de la Ciries Service Oil Co. estaba cargado con 92,437 barriles de petróleo crudo de Texas y fue torpedeado el 8 de Mayo de 1942. Se partió en dos y se hundió en 130 brazas. (26° 34' - 30" N y 79° - 55' W.) No se reportó pérdida de vidas.

En Mayo 13 / 1942, "El Potero Del Llano", con una carga de 35,000 barriles de diesel, se fue al fondo a 300 brazas (26° - 25' N y 79o - 40' W). No hubo pérdida de vidas.

Después los barcos solos, iban en convoyes y se veían desde la costa los grandes convoyes pasar. La larga línea de grises barcos, la ausencia de sonidos y la velada neblina gris que los cubría daban un aspecto fantasmódico y una terrible majestad. La aparente línea de barcos moviéndose a lo lejos sobre tranquilas aguas con destroyers custodiándolos, fue una escena para ser recordada siempre.

Fuentes:

- The Miami Herald
- Shipwrecks, by Bessie Wildon Dubois
- Fire on the Beaches, by Theodore Taylor





## APORTACIONES RECIBIDAS

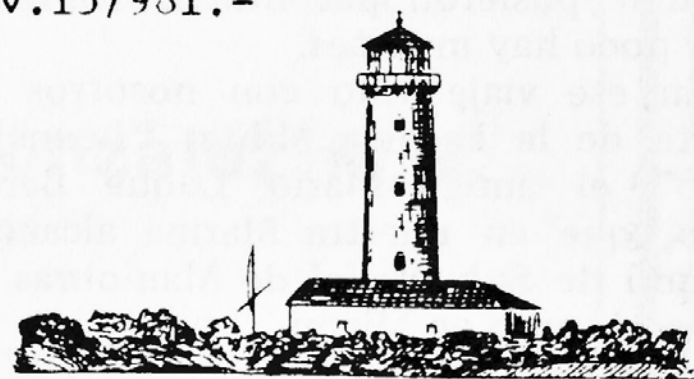
1.-Victor Varela .....	\$20.00	37.-Jose Gomez Perez ...	\$10.00
2.-René Gonzalez .....	20.00	38.-Evelio Torres .....	5.00
3.-Alfredo Cuadras .....	5.00	39.-Carlos Alfonso .....	20.00
4.-Manuel Machin .....	10.00	40.-Aquimin Morales .....	10.00
5.-Rafael de la Paz .....	5.00	41.-Tomas Iglesias .....	5.00
6.-Angel Bolaños .....	5.00	42.-Manuel Barberis .....	5.00
7.-Paulino Marchese Sr....	5.00	43.-Oscar P. Pagés .....	10.00
8.-Paulino Marchese Jr....	5.00	44.-Elpidio Guerra .....	20.00
9.-Arsenio Arrazola .....	15.00	45.-Jose CApdevila .....	10.00
10.-Jose M. Goicoechea ....	20.00	46.-Francisco Vega .....	10.00
11.-Alejandrino Valdés ....	5.00	47.-Enrique Sebelló ....	10.00
12.-Manolo Perez.....	30.00	48.-Edgardo Santa Ana ..	10.00
13.-Belarmino Alonso .....	10.00	49.-Florentino Fernandez	5.00
14.-Félix B. Perez (Margarito)	10.00	50.-Alfredo Vega .....	10.00
15.-Hipólito Meneses .....	5.00	51.-Abelardo Morell ....	10.00
16.-Gustavo Novo .....	20.00	Recaudacion .....	\$510.00
17.-Ramon Roges .....	20.00	En caja .....	565.27
18.-Daniel Somoza .....	10.00	Total .....	\$1,075.27
19.-Rubens A. Ramos .....	5.00		
20.-Raul O. Serrano .....	5.00	Gastos ...	\$610.30
21.-Francisco Aspuro .....	20.00		
22.-Edelberto Roca .....	5.00		
23.-Jose M. Rubira .....	5.00		
24.-Jose Rubira .....	5.00		
25.-Jose E. Rodriguez .....	10.00		
26.-Wilfredo Diaz Calderon.	10.00		
27.-Julio Bello .....	10.00		
28.-Rolando Figueroa .....	10.00		
29.-Juan y Luis Yanes .....	5.00		
30.-Turey Jimenez .....	10.00		
31.-Teofilo Rodriguez .....	10.00		
32.-Abel Durañona .....	10.00		
33.-Gilberto Fundora .....	5.00		
34.-Raul Gomez .....	5.00		
35.-Juan B. Valido .....	5.00		
36.-Andres Gonzalez .....	5.00		

### RESUMEN

Recaudacion	\$1,075.27
Gastos .....	610.30
En caja..	\$464.97

Para la composer \$585.00

Nov.15/981.-



CAYO PIEDRAS



CUENTOS DE MARINOS



### LA NAVEGACION EN LA PRISION

Durante mi paso por el tristemente conocido campo de concentración llamado "El Mijial", situado entre los pueblos de Victoria de las Tunas y Puerto Padre, prisión abierta que albergaba cerca de cuatro mil presos políticos por diversas causas, fuimos protagonista de lo que les cuento.

Habíamos unos cuantos navegantes y por ese motivo muchos reclusos se acercaban a nosotros para que le diéramos algunas ideas de como orientarse, para que una vez en libertad o fugado pudieran llegar a costas americanas.

Yo les enseñaba a identificar la estrella Polar y muchos de ellos construyeron hasta reglas paralelas y se hacían una idea de como manejarlas en los mapas de geografía. Todo marchaba bien, pero parece que me "echaron pa'lante" y un buen día me mandó a buscar un Jefe que le apodaban "Buena Gente" porque decían entre los presos que lo conocían, que solo había matado a dos.

"Buena Gente" se paró frente a mí y hecho una fiera me preguntó: ¿Tu eres ese que le dicen "El Capitán"?.-Tengo entendido que me estás enseñando a navegar a los presos.-Le dí por callada la repuesta y volvió a la carga:-!Figúrate que sin saber navegar se fugan y si tu me los enseñas a navegar me quedo sin gente aquí.-Dime: ¿quién corta la caña?.

Inmediatamente llamé a un guardia y le ordené: !Llévate a este de aquí a "millón" más que a "cien mil" y mételo en una celda de castigo y creo que no va a ver a esa Polar que él dice más nunca. Rómpele todos los papeles que tenga.

Por Rafael Quintana





Si ese anhelo del Apóstol no penetra en su alma, si ese pensamiento rector no halla eco en su espíritu, no traspase el pórtico de la Academia Naval.